Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 73 (1928)
Heft: 4

Artikel: L'utilisation du parachute dans l'aviation militaire
Autor: Naef, Ernest
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-341126

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'utilisation du parachute
dans l'aviation militaire.

La question de l'utilisation du parachute dans l'aviation militaire a été reprise, ces temps derniers, dans quelques articles de presse, à l'occasion des études relatives à notre aviation suisse. Cet important problème prend aujourd'hui un intérêt nouveau, puisque plusieurs pays ont définitivement adopté le parachute dans leur arme de l'air, après avoir étudié très minutieusement son emploi. Les lignes qui vont suivre émettront quelques généralités et reproduiront quelques avis d'officiers compétents de notre armée, que nous avions pressentis en 1925 déjà, et citeront plusieurs exemples qui ne manquent pas d'intérêt.

Dès la fin de la guerre, les expériences de parachutes appliquées à l'aviation dans tous les pays, ont amené à penser que cet organe de sauvetage pouvait normalement être offert aux usagers de l'air, dans tous les cas aux pilotes et aux observateurs des aéronautiques militaires. En 1918, si nous en croyons un exposé intéressant d'une revue aérienne française, les Allemands avaient doté leurs pilotes de chasse de parachutes individuels : il suffit, à ce propos, de rappeler que le lieutenant Udet, as des as allemands, en novembre 1918, fut descendu deux fois en flammes et eut deux fois la vie sauve, grâce à son parachute. C'est assez dire l'efficacité du matériel employé par l'aviation allemande et sa réalisation parfaite.

En France, le parachute a été longuement étudié. La mise au point du parachute individuel par l'aviation américaine et les démonstrations faites par les constructeurs eux-mêmes précipitèrent la décision des services officiels. Ces derniers avaient imposé, préalablement, l'adoption du parachute lors des réceptions des avions civils et militaires et, en juillet 1925, l'aéronautique militaire française décida que le parachute

serait désormais obligatoire dans ses formations. A cette époque, la décision de la 12e Direction fut vivement commentée ; accueillie favorablement dans certains milieux, elle le fut moins peut-être auprès d'une certaine catégorie de pilotes, qui sont aujourd'hui d'ailleurs de fervents adeptes du parachute. Comme toute nouveauté, celle-ci provoqua une certaine hésitation dans le personnel volant, hésitation de peu de durée cependant.

L'aéronautique militaire française passa par trois phases distinctes. D'abord, l'hostilité des pilotes obligés d'emporter le parachute à bord ; puis la conversion des pilotes à l'utilité du parachute ; la troisième phase qui est la phase actuelle, remarquée depuis l'hiver 1927-1928, manifeste le désir très vif de tous les pilotes et de tout le personnel militaire (observateurs, mitrailleurs, mécaniciens, bombardiers, radiotélégraphistes, navigateurs, etc.) de posséder à bord un parachute, bouée de sauvetage en cas d'accident.

Il ne nous appartient pas d'exposer ici en détail le pourquoi de ces trois phases distinctes, remarquées non seulement dans l'aviation française, mais très certainement dans toutes les aéronautiques qui prirent la sage résolution d'équiper leur personnel de parachutes. Le désir de ne compter que sur soi-même, et la confiance entière envers le matériel volant qu'ils utilisent, sont pour les pilotes militaires des qualités plutôt que des erreurs. Mais le jour où le parachute devint un accessoire obligatoire, chacun fut bien vite convaincu de l'utilité et de la sagesse de la mesure.

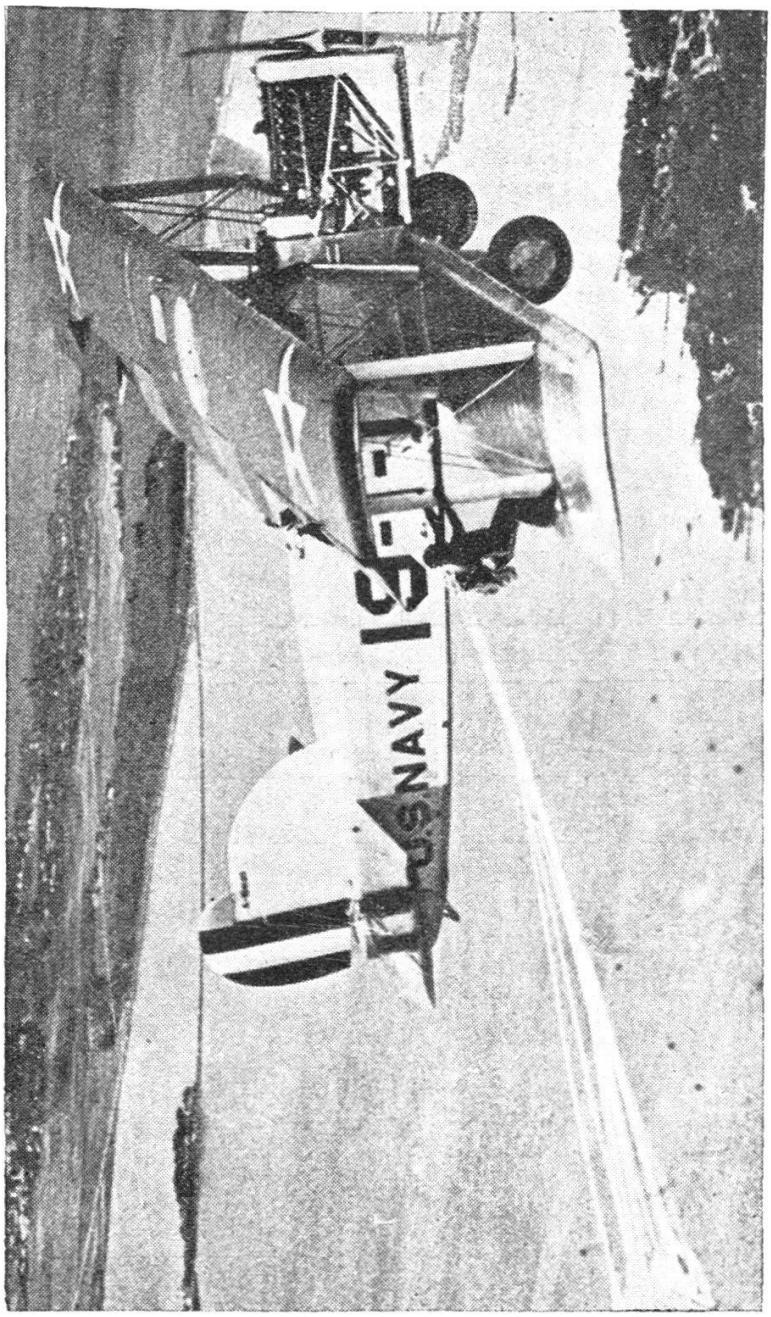
Le revirement fut facilité encore par des exemples frappants de sauvetages aériens.

Le problème est donc résolu actuellement à l'étranger, dans la plupart des aéronautiques militaires, tout au moins pour ce qui concerne les pilotes. Au dire d'une personnalité militaire française, le parachute actuel est encore encombrant ; cependant, qu'il soit dorsal ou de siège, il ne gêne que très peu le pilote. La manœuvre de l'avion ne s'en ressent pour ainsi dire pas ; les difficultés que le parachute implique sont très minimes. Avec l'avenir, ces appareils deviendront sans doute toujours moins « encombrants » et plus solides, détails qui ne

visent donc que le « parfait » et le « fini » vers lesquels tendent tous les constructeurs.

Où le problème devient paraît-il plus ardu, c'est au regard

LE PARACHUTE DANS L'AVIATION AMÉRICAINE
Première phase.



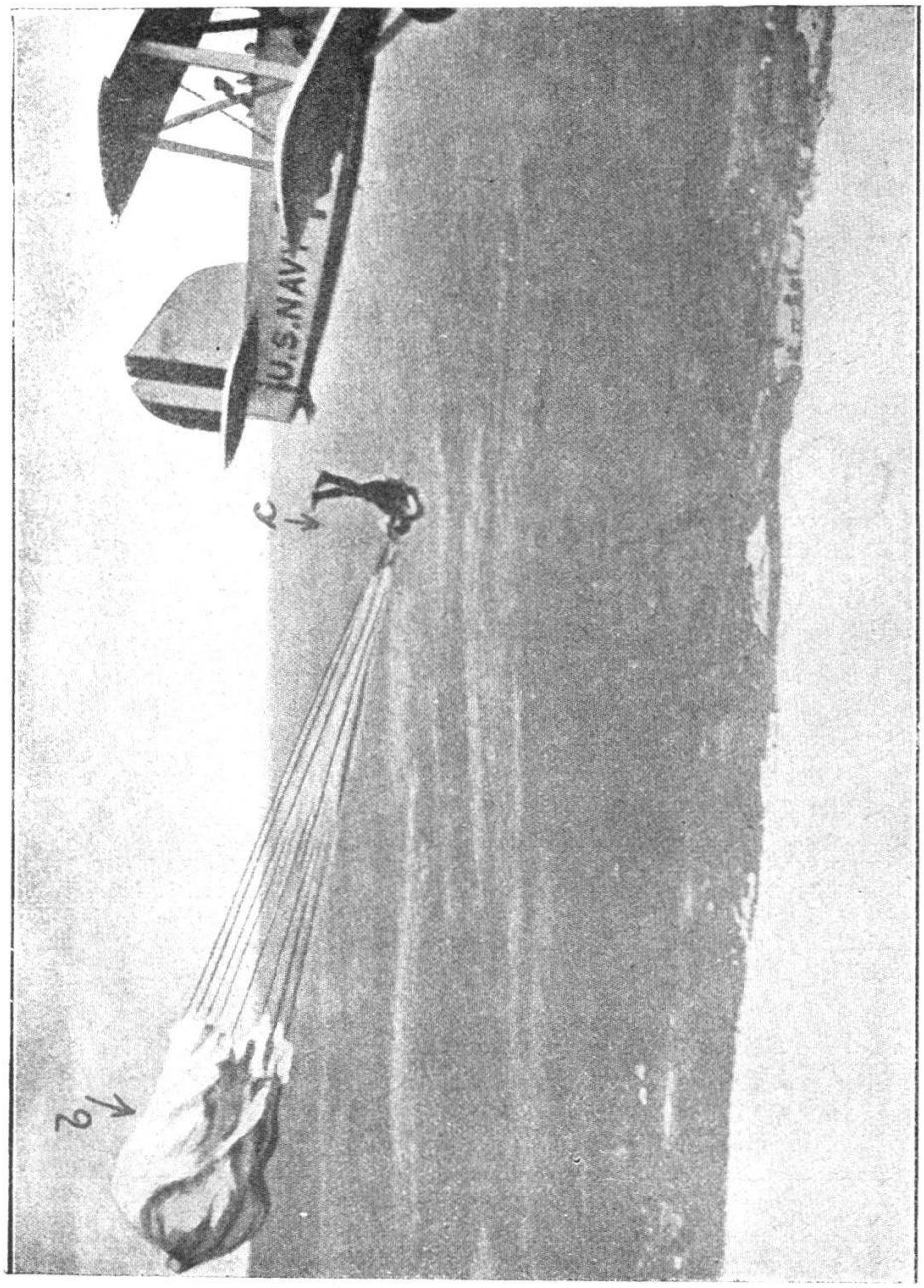
(Cliché *Aéro-revue suisse.*)

Essai d'un parachute dorsal par un avion de la marine : le parachutiste, debout sur le plan inférieur de l'avion, va se laisser entraîner dans le vide.

des observateurs. Les parachutes actuels, cette cause est entendue, offrent le maximum de sécurité et de garanties d'emploi. Les cas, très rares aujourd'hui, où l'appareil ne fonctionne pas, proviennent généralement d'un mauvais pliage

ou d'un entretien défectueux. Mais ces parachutes sont peu commodes pour l'observateur, et ne lui facilitent guère son travail à bord. Un observateur, un bombardier ou un mitrail-

LE PARACHUTE DANS L'AVIATION AMÉRICAINE
Deuxième phase.



(Cliché *Aéro-revue suisse.*)
Instantané saisissant, pris au cours d'un exercice de saut en parachute : le parachutiste (*c*) s'est lancé dans l'espace et, par suite des oscillations de son parachute et de la vitesse de l'avion, il se trouve les jambes en l'air : (*b*) le parachute se déploie.

leur doivent jouir, pour remplir la mission qui leur est assignée (observation, photographie, etc.) d'une liberté complète de mouvements. Le parachute sur le dos ou sur le siège, est une difficulté nouvelle : une création demande donc à être réalisée

dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle le service technique français travaille actuellement à la construction d'un parachute-type pour observateurs. Deux systèmes sont en présence :

Concevoir un parachute léger, qui laisse au passager de l'avion toutes les libertés de manœuvres et de mouvements et lui permette d'accomplir à bord le travail qui lui incombe.

Concevoir un parachute non portatif, mais dont le mode de fixation soit rapide, si possible même automatique, et qui permette à l'observateur d'utiliser en une seconde son appareil.

Nous croyons savoir que les préférences du service compétent vont désormais au premier projet. Pour la sécurité de l'observateur, le parachute « portatif » est certainement préférable ; c'est d'ailleurs l'avis de nombreux officiers-aviateurs étrangers.

Il est donc intéressant de voir aujourd'hui que cette question du parachute et de son utilisation dans le cadre de l'aviation militaire est techniquement résolue. Equiper les avions militaires de parachute, comme les vaisseaux de guerre sont munis de bouées de sauvetage, ce n'est point — comme beaucoup pourraient le supposer — reconnaître des dangers nouveaux à la conquête de l'air. C'est uniquement prévoir un mode de salut, en temps de guerre comme en temps de paix, à la disposition des équipages aériens dont les missions impliquent des difficultés certaines. Au combat, c'est aussi conserver des vies précieuses qui n'auraient pu être sauvées. Le cas ci-dessus rappelé du lieutenant Udet qui deux fois dut son salut à son fidèle « ange gardien » en fait foi.

* * *

Voici ce que nous ont écrit, en 1924 et en 1925, plusieurs, de nos officiers et de nos pilotes :

M. le major Nabholz de Grabow, pilote civil, actuellement président de *l'Avia*, Société des officiers de la troupe d'aviation :

« Pour l'aviation militaire le parachute a non seulement sa raison d'être, mais devrait former partie de l'équipement obligatoire pour les élèves aussi bien que pour les pilotes expérimentés, qui même en temps de paix, sont souvent

obligés de se livrer à des exercices assez dangereux et d'essayer des appareils qui ne sont pas encore au point, ou présentent même des défauts qui n'apparaissent qu'en cours de vol. Il y a également le danger de collisions au-dessus des grands aérodromes, où souvent de très nombreux appareils volent simultanément. J'ai eu l'occasion de voir en Amérique des parachutes très bien compris, qui sont endossés par l'aviateur et se déploient automatiquement lors d'une chute, dès que l'aviateur se sépare de son avion. L'aviation militaire américaine est en train d'équiper tous ses pilotes (en 1925) avec des appareils de ce genre. Trois cas ont été portés à ma connaissance, où des pilotes furent sauvés uniquement par leur parachute : dans l'un des cas, l'avion avait pris feu en l'air, et dans les deux autres cas, les avions s'étaient abattus à la suite d'une collision. En temps de guerre, à mon avis, il n'y a pas à hésiter à munir de bons parachutes tous les aviateurs militaires, puisque, au combat, ils sont presque constamment exposés à la destruction de leurs appareils et par conséquent à la chute fatale. L'unique sauvegarde pour eux est incontestablement le bon parachute ; il sera l'ange gardien de nos vaillants pilotes militaires. »

M. le capitaine-aviateur Edgar Primault, officier-instructeur :

« A mon avis, le parachute doit devenir au navigateur aérien ce que la ceinture de sauvetage est au navigateur marin. »

M. le capitaine-aviateur Weber, commandant la compagnie d'aviation 7 et directeur de l'aérodrome civil de Cointrin (Genève) :

« Je crois que pour l'aviation sportive, et plus encore pour l'aviation militaire l'emploi du parachute est nécessaire ».

M. le capitaine Balmer, état-major du groupe d'aviation 1 :

« Je crois à l'utilité du parachute dans deux cas très spéciaux, et heureusement rares : le feu à bord et la rupture de l'avion. Dans l'aviation militaire le feu des grands réservoirs, provoqué par les balles incendiaires ennemies est des plus graves. Si le feu s'est déclaré soudainement, la toile, la couleur, et le bois commencent à flamber avant que l'on ait eu le temps de se débarrasser des réservoirs par un dispositif spécial

approprié. Voici le premier cas où le petit parachute dorsal (système ORS par exemple) serait utile et même le dernier salut.

« Le parachute est la vraie bouée de sauvetage également pour l'observateur des ballons captifs qui sont presque exclusivement condamnés à périr par le feu à la suite d'une attaque d'avions ennemis.

» Pour ce qui concerne la rupture de l'avion (aile, fuselage, gouvernail, etc.) ce cas est de plus en plus rare, les usines modernes pouvant contrôler les appareils à ce point de vue.

» En résumé, je conclus qu'un petit parachute dorsal, ne gênant en aucune façon le pilote, serait désirable pour l'aviation militaire et nécessaire aux occupants des ballons captifs militaires. »

M. le capitaine Balmer termine son exposé en se déclarant favorable à l'introduction du parachute dans l'aviation militaire, mais est de l'avis qu'il n'y a pas lieu de soumettre les officiers aviateurs à ce sport comme exercice d'entraînement. « Il faut d'abord que nous apprenions à nous battre avant de penser à nous sauver ». Les parachutes dorsaux fonctionnent très régulièrement, et lorsqu'ils sont bien pliés il est inutile de les essayer. Le jour où le danger deviendrait imminent, tout pilote ou observateur saurait utiliser cet appareil.

M. le 1er lieut.-aviateur Ch. Koepke, directeur de l'aérodrome civil de Birsfelden (Bâle) :

« Pour l'aviation militaire, en temps de guerre, j'estime le parachute absolument nécessaire et très utile. En temps de paix, le parachute peut rendre les plus grands services aux pilotes d'avions exécutant de premiers vols d'essai, donc pour le personnel volant des fabriques de constructions aéronautiques. »

M. le 1er lieut.-observateur Jos. Kraft, de Tavannes :

« J'ai constaté que le parachute n'est utile et utilisable qu'en deux circonstances principales :

1. Au combat, lorsque l'appareil a été touché par des balles explosives ou incendiaires.

2. Au cas d'une rupture d'aile, ou d'une casse quelconque en l'air. »

Enfin, nous tenons encore à reproduire ici l'avis de M. l'ingénieur Gsell, pilote-aviateur, de l'Office aérien fédéral, qui a bien voulu également nous donner son appréciation le 31 décembre 1924 déjà :

« Les conditions relatives au parachute sont plus favorables pour les avions militaires en temps de guerre que pour les avions civils. Ces machines militaires, ouvertes, offrent moins de difficultés de fixation ; elles sont exposées aux chutes proprement dites en raison de l'action de l'ennemi. C'est pourquoi le parachute a déjà joué dans la guerre mondiale un rôle d'une certaine importance et devra faire partie intégrante du matériel des avions militaires dans les guerres futures ; il pourrait ainsi souvent, mais pas toujours, offrir le salut. »

Bien que datant de plus de trois ans environ, ces avis sont particulièrement intéressants ; ils prouvent qu'en 1924-1925 la question du parachute était déjà spécialement étudiée chez nous, et concordent tous à reconnaître que dans le cadre militaire le parachute est utile.

* * *

En terminant, soulignons encore quelques exemples en faveur du parachute, et de son utilisation rationnelle à l'étranger. Depuis l'armistice, cette bouée de sauvetage aérienne a épargné plusieurs vies humaines, tous les ans et dans de très nombreux pays. Pour ne regarder qu'en France, afin de ne pas allonger cet exposé, les exemples abondent :

En novembre 1925, deux biplans Nieuport se rencontrent au cours d'un combat. L'avion du sergent Vautrin a les gouvernes de profondeur arrachées, le fuselage arrière sectionné ; il peut sauter de son appareil désemparé et se sauver. L'autre pilote peut atterrir sans dommage pour sa personne, avec l'hélice brisée et le train d'atterrissage détérioré.

Le 7 août 1926, le caporal-aviateur Gazotti doit son salut au parachute. Pour une cause inconnue, son biplan se met en vrille, il ne peut le redresser et saute alors sans hésiter.

Le 16 août 1926, au cours d'une collision entre un Nieuport de chasse et un Breguet biplace, le sergent Guérin, pilote du Nieuport, fait usage de son parachute et atterrit sain et sauf.

Les deux occupants du Breguet sont tués : ils n'avaient pas de parachute.

Il y a actuellement aux Etats-Unis plus d'une centaine de pilotes militaires qui doivent leur salut à l'utilisation du parachute. Rappelons à ce propos que le colonel de réserve Charles Lindbergh, le vainqueur de l'Atlantique, utilisa à quatre reprises son « ange gardien », à l'époque où il était encore capitaine aviateur de la Garde nationale, commandant de l'aviation de réserve de l'Etat de Missouri.

Du 15 au 30 avril 1928 eut lieu, à l'aérodrome d'Evere, près de Bruxelles, une présentation d'avions monoplaces de chasse, sous la direction de l'Aéronautique militaire belge. Cette présentation était susceptible d'intéresser l'aviation belge et de la guider dans son choix.

Dans les conditions imposées, relatives aux accessoires divers, nous lisons dans le programme du Ministère de la Défense nationale, établi à ce propos : *L'avion sera doté d'un parachute.* « Ce parachute sera d'un type dorsal à soumettre au Service aéronautique pour acceptation préalable ; les aménagements devront permettre d'utiliser tous les parachutes sans effort ni geste excessifs et avec une bonne sécurité de déploiement. L'installation à réaliser sera étudiée d'avance et soumise spécialement à l'approbation du Service technique. »

Ainsi, la Belgique exige elle aussi le parachute pour ses avions militaires, et avec elle d'innombrables pays. L'escadrille hollandaise qui fit grosse impression au dernier meeting de Zurich, en 1927, était aussi munie de parachutes. Voilà donc une création intéressante à l'égard de la cinquième arme, dont les progrès s'accentueront d'année en année et permettront sous peu une utilisation rationnelle de la « ceinture de sauvetage » aérienne.

Lieut. Ernest Naef.