

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 73 (1928)  
**Heft:** 5  
  
**Rubrik:** Informations

### **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:** 15.01.2026

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

généralités, cette lettre déjà longue, donnera, je l'espère, une idée de la physionomie du combat moderne, celui que nous avons réalisé dans les derniers mois de la guerre. En cela réside son seul intérêt ; elle permettra aux lecteurs de cette *Revue* de mieux comprendre les récits des événements faits par les combattants eux-mêmes ; absorbés par les détails qu'ils ont eus sous les yeux, ils ne font pas toujours suffisamment sentir la coordination nécessaire de tous les moyens de feu dont on dispose dans le déroulement de la bataille.

---

## INFORMATIONS

---

**Troupes de montagne.** — Un camarade nous adresse une observation fondée au sujet de l'instruction donnée aux troupes de montagne. Celle de l'infanterie est tout à fait insuffisante, cela est hors de doute.

Mais le reproche ne saurait atteindre les autres armes. L'artillerie est à Sion, d'où elle va à Zinal, Zermatt, Saas, etc. Le génie est à Andermatt et y travaille sérieusement. De même les troupes sanitaires.

Pourquoi l'infanterie est-elle négligée ? On peut se le demander. « Je pencherais à croire que ce qui manque en haut lieu, écrit notre camarade, est moins l'incompréhension que la volonté. Instruire comme il faudrait notre infanterie de montagne demanderait un *effort*. On préfère rester dans l'ornière et se cacher derrière l'ombre de grands chefs qui furent des ennemis de la montagne. C'est beaucoup plus facile de faire faire du pas cadencé devant la caserne que d'apprendre à une compagnie à traverser un glacier ou un mauvais col. Notre instruction traîne après elle un poids mort, et l'énergie pour s'en débarrasser fait défaut. C'est là, je crois, que la chatte a mal au pied. »

**Société des officiers.** — L'Assemblée des délégués de la Société suisse des officiers aura lieu le 16 juin à Lugano, et l'Assemblée générale le jour suivant. Nul doute que nombreux seront les officiers qui s'y rendront. Qui ne désire revoir le Tessin s'il le connaît, et le voir s'il ne le connaît pas encore. St-Gall sera la Section directrice pendant la prochaine période de 1928 à 1930.

**Le parachute.** — Nous avons reçu la communication suivante :

« J'ai lu avec intérêt, et quelque esprit critique aussi, l'article du lieutenant Naef sur les parachutes qui reproduit des opinions

autorisées, mais générales, comme l'auteur a eu soin de le faire remarquer, sur les avantages du nouvel engin, et le désir auquel il répond de réduire les risques des navigateurs de l'air.

» Si l'on sort des généralités, on se trouve dans une situation analogue à celle que connaissent bien les artilleurs qui ont fait la guerre, la différence entre le tir du polygone et celui du champ de bataille. En aviation comme en tout, les conditions du temps de paix et celles de la guerre ne peuvent pas être appréciées selon une commune mesure. En action de guerre, l'aviateur qui, en vol, veut quitter son appareil, quel qu'en soit le motif, casse ou autre, se voit en présence de difficultés telles que son parachute peut, le cas échéant, ne lui servir de rien. Cela ne signifie pas qu'il faille l'en priver, car en telle autre circonstance l'engin lui sera utile, sera « l'ange gardien » dont parlent les journalistes ; mais il est désirable, je crois, de ne pas traiter la question selon les sollicitations de la théorie ; seule la pratique, la connaissance technique du problème, permettra de multiplier les cas où l'ange sera en état d'assurer sa bonne garde.

» C'est ainsi qu'il me paraîtrait imprudent de prendre à la lettre tel des informateurs du lieutenant Naef, qui estime que l'utilisation du parachute n'exige pas d'exercices spéciaux.

» Pour autant que ma pratique me permet de l'affirmer, mes camarades de Suisse seront sages en ne simplifiant pas autant cette question. Je tiens au contraire des exercices spéciaux d'instruction et d'entraînement pour une obligation importante. Le repliage du parachute, la sortie de l'avion avec l'engin, la connaissance parfaite du fonctionnement de celui-ci sont des conditions essentielles de son emploi judicieux. Le tout récent accident du général italien, chef de l'aviation l'a prouvé. Preuve péremptoire, si l'on songe que la victime était au nombre des officiers d'aviation particulièrement renseignés.

» Il faut aussi examiner de très près, avant d'adopter une résolution qui peut être grave, le système désirable. C'est affaire d'essais. Souvent, le parachute de siège empêche l'aviateur de sauter hors de l'avion, étant retenu par les aspérités du carrelage. Sous ce rapport, le parachute dorsal sera plus avantageux, mais souffrira de tel autre inconvénient que l'on n'écartera pas sans recherches.

» Et l'automatisme du parachute ! Ce problème n'est pas entièrement résolu. On tombera d'accord pour déclarer que le parachute est une bouée de sauvetage, mais il y a les applications. Il ne suffit pas de se jeter à l'eau et de se cramponner à sa bouée, il faut quitter

l'appareil au bon moment, et pour juger de ce bon moment l'aviateur ne dispose que de deux ou trois secondes. Puis il devra sortir de son appareil sans rester croché nulle part, ce qui n'est pas toujours aisé, car en ce même instant l'appareil peut se trouver dans une position défavorable. Enfin, le parachute doit avoir été bien plié et emballé, et être parfaitement fixé. Tel pilote tiendra à le replier et à l'emballer lui-même afin d'être plus sûr que l'opération a été faite correctement, comme le tireur surveille lui-même l'entretien et la propreté de son arme. Encore un article d'instruction, analogue à la disposition du paquetage au-dessus des lits de camp enseignée à la chambrée des recrues.

» Excusez-moi d'être intervenu dans ce débat sans y avoir été sollicité, mais libérale dans ses accueils, la *Revue militaire suisse* acceptera bien mon fragment de prose. »

\* \* \*

Depuis que ces lignes nous sont parvenues, s'est produit l'accident mortel du parachutiste Buser, qui les confirme et double l'accident italien. L'enquête a démontré que Buser prenait soin de plier lui-même son parachute pour en assurer mieux le fonctionnement. L'accident s'est produit malgré cette précaution. On croit que le fil qui maintenait l'engin plié et qui doit se rompre automatiquement au moment de la chute, ne s'est pas rompu.

Que l'accident ait eu cette cause ou une autre, ce qui demeure est que la pratique n'est pas aussi simple que la fait la théorie, et qu'il ne suffit pas de dire : Munissez nos aviateurs d'un parachute, pour trancher la question. Le but est simple : en effet, il s'agit d'assurer à l'aviateur le maximum de sécurité. Mais les moyens de réalisation exigent l'intervention du technicien, du constructeur de parachutes, puis l'instruction et l'entraînement de l'aviateur. C'est bien là, semble-t-il, la leçon que comporte l'accident de Buser et qui confirme l'opinion de notre correspondant.

#### ERRATA

Article du capitaine Montfort sur les avant-postes du S. C. 1927.  
— (Livraison d'avril 1928.)

Page 147, dix-septième ligne : lire « passage » et non « paysage ».

Page 150, douzième ligne : lire « au bénéfice important de la continuité du réseau des feux, *même* aux avant-postes de nuit ».

Page 159, neuvième ligne : lire « alors que le S. C. en limite l'effectif à une escouade *renforcée* d'un F. M. (art. 194) ».

Il s'est en outre glissé à l'impression plusieurs fautes de ponctuation dont les lecteurs auront fait prompt justice.