

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 94 (1949)
Heft: 9

Artikel: Une école anglaise de parachutistes
Autor: Favereau, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342443>

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: 11.01.2026

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

Une école anglaise de parachutistes

Les applications successives que les hommes font d'une invention sont indépendantes du dessein de l'inventeur au point de contredire parfois l'inspiration originelle. Ainsi le parachute s'est-il transformé d'inoffensive bouée aérienne de sauvetage en véhicule pour armes offensives.

Avant 1930, le parachute est l'ultime et fragile sauvegarde de l'aviateur en détresse. La première, l'U.R.S.S. a l'idée de l'utiliser comme un nouveau moyen de transport de combattants. Au cours de grandes manœuvres, on vit un officier et huit hommes descendre du ciel et s'emparer d'un poste de commandement. Ces premiers essais concluants furent activement poussés. En 1936, c'étaient deux bataillons entiers avec tout leur armement qui se faisaient parachuter aux grandes manœuvres de Kiev.

Les premières réalisations françaises datent de la même époque mais sont plus timides. En 1936, on crée deux compagnies de l'air, en garnison l'une à Reims et l'autre à Alger ; leur organisation définitive est achevée en 1938 et à l'ouverture des hostilités, en septembre 1939, ces deux unités sont en état d'agir. Ce sont elles qui ont inauguré le saut avec matériel et elles ont réussi de magnifiques performances, notamment les descentes à ouverture commandée qui permettent aux unités de se poser au sol en groupe presque compact.

C'est en 1936, que les Allemands, eux aussi, entreprennent secrètement des expériences. Une école de parachutistes est ouverte à Spandau. Le premier régiment allemand de parachutistes est constitué en 1938. Au début de la guerre, l'Alle-

magne possédait trois de ces régiments. Pour compléter leur action éventuelle, un certain nombre d'unités d'infanterie ou d'autres armes reçoivent une formation spéciale et deviennent aptes à être transportées rapidement soit en avions, soit en planeurs. Cette méthode permet de composer des groupements capables de combattre dans toutes les situations. L'ensemble constitue l'unité aéroportée, dont le parachutiste est l'élément le plus léger. La division moderne d'infanterie est motorisée, dans l'avenir elle sera aéroportée. En septembre 1939, pendant la campagne de Pologne, les Allemands utilisèrent peu leurs parachutistes. Ils les déposèrent la plupart du temps sur les arrières pour semer le désordre.

En Norvège, les troupes aéroportées furent employées en masse. A l'aérodrome d'Oslo, le 9 avril 1940, les avions se succèdent toutes les trois minutes, si rapprochés que plusieurs se brisent au sol. Trois mille hommes sont débarqués en une heure.

Au cours de l'offensive de mai 1940, ce fut un nouveau déploiement des forces aéroportées. Les parachutistes, par la prise de l'aérodrome de Waalhaven, près de Rotterdam, l'occupation des ponts du Rhin et de la Meuse permettent l'immobilisation des réserves et la désorganisation de l'armée hollandaise.

L'événement principal de la campagne belge fut la capture du fort Eben-Emael, fort très moderne et très puissant. Des planeurs déposèrent, à la nuit tombante, des hommes spécialement équipés pour faire sauter les points principaux du fort. L'opération réussit de façon parfaite, les pièces d'artillerie furent mises hors d'usage, les ascenseurs détruits.

Mais ce fut la campagne de Crète qui fit apparaître avec éclat toutes les ressources de la nouvelle arme.

En revanche, ni l'Angleterre et ni les Etats-Unis ne disposaient d'unités de parachutistes en 1939 ; l'étude de l'arme nouvelle était demeurée théorique. Dès la fin de 1940, l'Angleterre s'emploie opiniâtement à combler son retard. Elle crée

des camps et centres d'entraînement pour ses parachutistes ; et beaucoup de Français suivirent l'instruction spéciale, notamment ceux qui, entrés au service du Bureau central de renseignements et d'action (B.C.R.A.) allaient tendre la main à leurs compagnons de la Résistance en France. C'est l'une de ces écoles britanniques que nous allons visiter.

STAGE PRÉPARATOIRE

Auparavant, nous devons nous arrêter dans un centre préparatoire. La descente en parachute impose de violents efforts physiques et les candidats ont besoin d'un sérieux entraînement. De plus, comme très souvent, les parachutistes auront à agir en pays ennemi, il importe de compléter leur formation par maints détails à peine cités au cours de l'entraînement d'une unité ordinaire d'infanterie. Le stage préparatoire est un stage d'entraînement physique et d'instruction du sabotage, d'une durée de quinze jours à trois semaines, où alternativement se pratiquent sports et exercices militaires. Plusieurs de ces centres existaient, en particulier dans l'extrême nord du Royaume-Uni. Dans une île isolée du littoral écossais, le châtelain du lieu avait prêté son parc et les bâtiments du domaine : le château devient l'école, les communs servent de magasins et la mer offre un remarquable champ de tir sans servitudes.

L'entraînement physique est poussé à fond. Il applique les principes en vigueur dans toutes les unités de l'armée anglaise, mais les exercices sont beaucoup plus longs et difficiles : une demi-heure d'entraînement physique au réveil, un parcours à la fin de la matinée, l'après-midi, exercice de combat rapproché ou entraînement sportif. La nourriture est très abondante, riche en sucre ; la ration atteint 6000 calories.

Les exercices militaires sont variés, très divertissants même. Le sabotage est une science. Pour faire un bon déraillement de train, il faut de l'application ! Les élèves placent les

pétards sur les rails, on fait avancer un vieux wagon ; après l'explosion, examen des dégâts. L'emploi des explosifs diffère selon les cas ; on ne fait pas sauter de la même façon un char, un pylône électrique, un bateau, un canon. Avec ce souci de l'instruction soignée qui caractérise l'armée anglaise, chaque élève à son tour pratique les diverses formules de destructions : les pylônes à faire sauter ne manqueront pas, on disposera d'un lot largement suffisant de vieux chars.

Le saboteur doit savoir conduire n'importe quel véhicule : auto, moto, side, camion. Afin de se débrouiller en toutes circonstances, on lui apprend même à piloter une locomotive, ce qui n'est pas le côté le moins attrayant de l'instruction !

Les exercices de tir sont très nombreux, quotidiens, et comportent surtout des tirs au revolver, à la carabine, à la grenade. Il faut savoir aussi se défendre contre les pièges (mines contre le personnel, mines anti chars, etc.) et l'instruction la plus profitable est le maniement direct de tous les types de mines, leur mise en place, leur désamorçage.

Pour l'enseignement de la topographie, on emploie des cartes étrangères (cartes Michelin), et on entraîne l'élève à l'orientation de jour, de nuit.

Les manœuvres diffèrent aussi peu que possible du combat. Au départ, les élèves sont placés en des conditions analogues à celles d'un parachutage. L'objectif est, par exemple, la destruction d'une usine électrique, gardée par de nombreuses sentinelles ; pour rendre l'exercice plus vivant encore, les sentinelles revêtent l'uniforme allemand et se défendent en tirant à balles réelles (toutefois sans ajuster l'arme). Il arrive que la manœuvre dure quarante-huit heures ; à dessein, le ravitaillement des élèves n'est pas prévu ; un bon saboteur doit être un débrouillard. Qu'il trouve son repas, s'il ne veut pas mourir de faim !

Les installations de l'école sont très soignées. Pour la nuit, les chambres abritent trois ou quatre élèves au plus ; nombreuses salles de douches ; au service de chaque élève, un

batman ou ordonnance qui le dispense de tous les soucis mineurs de la vie militaire.

Le programme est lourd pour trois semaines. A la fin du stage, l'élève est suffisamment entraîné pour supporter la phase finale de l'instruction, qui se passe dans une école exclusivement consacrée aux parachutistes.

ECOLE DE PARACHUTISTES.

Le séjour en cette école est bref lui aussi : huit jours. Les élèves sont peu nombreux : vingt à trente. Le site, agréable. Une propriété de plaisance à quelques kilomètres de Manchester, atmosphère beaucoup plus sportive que militaire.

Le premier travail consiste à se rendre au cinéma : un long film analyse la descente en parachutes. Rien n'est omis, pas même les fautes à proscrire. Dès le début, les postulants savent ce qui les attend. Mais pour parer au risque du découragement, à la fin de la séance les élèves reçoivent la permission d'aller visiter Manchester.

Sans perdre de temps, les candidats parachutistes étudient ensuite la technique du saut. Au deuxième étage du bâtiment de l'école, une ouverture a été pratiquée dans le plancher : on dirait le trou par lequel les sauteurs s'évaderont bientôt de l'avion. Une corde, si mince qu'elle semble ne pouvoir résister au poids d'un enfant, est enroulée à un treuil muni d'un ralentisseur à palettes qui permet de faire varier la vitesse de chute.

Le premier élève s'assied au bord du trou, on l'attache au câble et il saute... son émotion est violente de se confier à la frêle cordelette ; mais le premier saute parce qu'on le regarde, et les autres le suivent parce qu'il est passé. Cet exercice se répète souvent, dix fois en huit jours. La vitesse de chute est progressivement augmentée ; de quinze kilomètres à l'heure à l'arrivée au sol, elle passe à quarante kilomètres (dans une descente réelle avec parachute, elle est de trente

kilomètres). L'exercice est fort désagréable, car entre le saut et l'atterrissage, le délai est si bref que la coordination des mouvements est difficile. Le départ doit être très cambré, la tête rejetée en arrière, au contraire l'arrivée est toute en souplesse.

LE ROULÉ-BOULÉ

L'atterrissage fait l'objet d'un entraînement spécial, celui du roulé-boulé : coudes rentrés, dos rond, menton contre la poitrine, genoux à demi fléchis et chevilles collées, l'élève s'incline un peu pour se mettre en déséquilibre, le moniteur le pousse, il tombe et roule sur les épaules. Après quelques essais à l'arrêt, le même mouvement est étudié avec une certaine vitesse de la manière suivante : l'élève se suspend, dans la position indiquée, à une corde tombant d'un portique. Un camarade le balance un peu et, au commandement du moniteur, l'élève lâche tout, il se trouve en des conditions semblables à celles de l'atterrissage en parachute. En augmentant le balancement, on accroît la vitesse de chute.

CONTRÔLE DE LA DESCENTE.

Par l'action sur les suspentes (il y en a quatre principales auxquelles se raccordent vingt-huit autres) le parachutiste peut guider et contrôler sa descente. C'est l'objet de nouveaux exercices. Un harnais de parachute est fixé à une corde accrochée à un portique ; à quelque distance, une petite plateforme tout à fait analogue à un plongeur de piscine. L'élève suspendu au harnais comme il le serait dans l'air, est visiblement lancé dans le vide. Il dépasse la verticale et, tel un pendule, revient en arrière ; il doit alors contrôler sa course en tirant plus ou moins les suspentes pour ralentir son balancement s'il ne veut pas heurter la plateforme. Puis, au signal du moniteur, il décroche le harnais et c'est l'occasion de faire, en un roulé-boulé, un atterrissage « moelleux ».

Il ne suffit pas de ralentir ou d'accélérer la descente en modifiant la surface de la voilure offerte au vent, il faut aussi éviter les obstacles (arbres, barrières, pièges, etc.) et décrocher son parachute au bon moment. A l'aide d'un appareil très simple, les candidats se familiarisent avec cette difficulté. Un câble d'une trentaine de mètres de longueur est tendu entre deux arbres avec une certaine inclinaison (différence de niveau : six mètres). Une poulie à laquelle est relié un harnais glisse sur le câble. Enfin un rectangle de tapis (2 sur 3 m.) est placé sous le câble, à proximité du point le plus bas. La poulie roule sur le câble ; l'élève doit décrocher le harnais au point voulu pour tomber sur le tapis. On ne décroche son parachute en vol que si l'on risque de tomber dans l'eau. On ouvre le boîtier et on garde le harnais à bout de bras. Dès que les pieds touchent l'eau, on lâche le tout le plus vite possible.

Si le vent est puissant, après avoir touché le sol, le parachutiste peut quelquefois être traîné. Il y a un moyen d'arrêter cet inconvénient. Par une action vigoureuse sur deux suspentes, on imprime une rotation de 90 degrés au parachute, de telle sorte que le vent cesse d'attaquer la voilure, et le parachute tombe alors comme un ballon dégonflé. A l'école, un puissant ventilateur gonfle artificiellement un parachute et entraîne l'élève qui exécute alors, sous la direction du moniteur, la manœuvre indiquée.

PLIAGE DES PARACHUTES.

Dans un vaste hangar est installé la salle de pliage des parachutes, c'est le sanctuaire du travail sérieux. La moindre imprudence a pour conséquence la mort d'un soldat. Cette besogne délicate est réservée à une main-d'œuvre féminine sélectionnée ; une enquête très complète est faite sur chacune des ouvrières, dont le salaire est important et l'alimentation soignée. De grandes pancartes très apparentes, attirent l'attention : « De votre travail dépend la vie d'un homme. »

Chaque parachute a son numéro et chaque femme, son livre de contrôle. A la fin du pliage, on inscrit le numéro sur le contrôle, de même est enregistrée l'affectation du parachute, de telle sorte qu'au cas improbable où l'appareil ne s'ouvrirait pas, la responsable serait vite identifiée.

Le parachute ayant séché pendant 48 heures, est étendu sur une vaste table ; après vérification de tous ses éléments, il est plié et enfermé dans son sac suivant des règles précises.

L'INSTALLATION DANS L'AVION.

Une vieille carlingue montée sur tréteaux permet d'enseigner de façon pratique aux parachutistes l'installation dans l'avion et les commandements du saut.

Répartis par moitié de chaque côté de la trappe, les futurs sauteurs sont assis les uns en face des autres. Les Anglais ont adopté le saut par ouverture pratiquée dans le plancher (orifice circulaire de 1 m. 10 de diamètre environ). Les Américains préfèrent sauter par la porte. Chacun des procédés a ses avantages et ses inconvénients. Le départ est plus difficile à prendre du trou, le parachutiste, gêné par son équipement, doit donner un coup de reins violent pour partir franchement. Par la porte, le saut est plus facile, mais moralement plus dur. Les Italiens ont mis au point une glissière spéciale ; le parachutiste s'installe au sommet de la glissière dans la carlingue, puis au moment fatidique, se laisse aller et tombe sans effort dans le vide : méthode douce qui a l'inconvénient d'exiger un aménagement exceptionnel de l'avion.

Chez les Anglais, un moniteur spécial, le « Dispatcher », règle les sauts. Quelques minutes avant d'arriver sur les lieux, il crie « Running in » ; chacun vérifie ses agrafes et l'amarrage de l'équipement. Puis une lampe rouge s'allume (« action station »), le premier s'avance et met les pieds dans le trou. Enfin une lampe verte s'allume et le « Dispatcher » crie : « Go ». Le parachutiste quitte le bord.

LE PREMIER SAUT.

Tous ces exercices préparent le saut réel. Quelles que soient l'intensité de l'entraînement, la variété et la répétition des exercices préparatoires, il faut *toujours*, comme pour un élève pilote, faire un « lâcher ». C'est le moment pour l'optimiste de ne plus voir aucune difficulté, tandis que le pessimiste imagine toutes les catastrophes. Mais l'élève, saisi dans l'engrenage de l'école, exécute deux jours après le début des cours son premier saut, il n'a pas même le temps de comprendre ce qui lui arrive.

Les postulants s'installent dans l'avion. C'est le décollage. Les conversations sont outrées. Il y a toujours un plaisantin pour évoquer la douleur de la mère entrevoyant son enfant dans une situation angoissante, un humoriste qui annonce aux camarades que le gouvernement anglais promet dix livres à celui dont le parachute de s'ouvre pas.

Celui qui doit sauter le premier ne dit mot. Il se sent pâlir et, comme tous ses voisins le regardent, il se voit pâlir encore davantage. Le « Dispatcher » commande « Running in ». Un moment d'affolement. Qui ne douterait d'avoir mal mis les sangles ? Fiévreuse vérification.

Au signal rouge, le premier sauteur s'installe au bord du trou. Le « Dispatcher » donne le coup d'œil du maître, il accroche le mousqueton d'ouverture. Il encourage et maintient le moral de tous, c'est lui maintenant le boute-en-train que vingt regards anxieux ne quittent plus des yeux, et son rôle est primordial.

« Go », le signal vert s'allume, l'élève saute très cambré, les mains tenant fortement le pantalon pour éviter de remuer les bras, qui pourraient se trouver accrochés aux suspentes. Un moment d'émotion qui semble interminable : le « pépin » s'ouvrira-t-il ? L'élève se prépare au choc de l'ouverture. Après quelques mètres de chute, la sangle attachée à l'avion par le mousqueton se trouve violemment tendue et cette

tension fait casser une petite ficelle qui ferme le sac du parachute. L'appareil se déroule et s'étire en un long fuseau. Nouveau choc : la sangle casse, le parachute s'ouvre et a ralenti la chute. Au total, trois secondes. L'élève respire ; avec joie et confiance il contemple la coupole de soie développée au-dessus de sa tête. Il se sent revivre, surtout il est fier de son exploit. Mais ses peines ne sont pas terminées, il faut atterrir sans rien casser. Un moniteur-sauteur chevronné (il a plus de 160 descentes à son tableau) guide les sauteurs ; son haut-parleur rectifie les positions et encourage les élèves. L'avion, un Dakota, est à 200 mètres du sol et vole lentement à 160 km à l'heure. A chaque tour d'avion, les élèves sautent deux par deux.

L'instruction n'est pas terminée avec le premier saut. Les élèves commettent beaucoup d'erreurs qui seraient désastreuses le jour d'une mission. Il faut tout reviser et soigner les détails. Il n'y a guère d'abandons avant le premier saut ; mais l'exercice épuise les nerfs, la fatigue est grande, un saut équivaut à huit heures de marche.

LA FIN DE L'INSTRUCTION.

Le brevet anglais de parachutiste exige 7 sauts (dont deux de nuit) ; le brevet français, cinq seulement, dont deux de nuit. Les derniers sauts se font avec matériel. C'est une nouvelle difficulté. Le sac est particulièrement lourd et encombrant (35 kg. environ), car le parachutiste ne pourra se réapprovisionner ; il doit emporter tout ce dont il a besoin. Le sac augmente encore le choc à l'ouverture (près de 700 kg.) et la vitesse de descente ; mais il présente le sérieux avantage de diminuer les oscillations ; et au moment de l'atterrissage, touchant le premier le sol, le sac sert d'ancre et épargne au parachutiste le traînage. Au moment du saut, il est installé sur les jambes du sauteur ; dès que le parachute est ouvert, il est largué doucement au moyen d'une tige métallique, de

façon à pendre trois ou quatre mètres plus bas. Tous les exercices du début sont recommencés avec le sac.

Il ne faut pas oublier non plus de conserver la « forme physique » indispensable et les séances de combat rapproché alternent avec les séances d'éducation physique et les parcours. Le couronnement de l'instruction est le saut de nuit, plus dur moralement et plus délicat encore lors du contact avec le sol. Les minutes semblent plus longues avant l'ouverture du parachute, la descente est interminable. Le sol apparaît tout près, on prépare une arrivée en souplesse et rien ne se produit. Au moment où l'on désespère, brutalement, c'est le plaquage au sol.

Inconnu ou presque, au début de la seconde guerre mondiale, le parachutiste termine la campagne dans une auréole de renommée et de vertus guerrières qui le classe maintenant dans les troupes d'élite. Le premier au combat, il se sacrifie souvent dans l'attente d'une relève aléatoire. A l'origine, troupe préférée des casse-cous et des têtes brûlées, c'est maintenant la troupe des meilleurs.

PIERRE FAVEREAU.
