

Des aéroportés [suite]

Autor(en): **Nicolas, D.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **94 (1949)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342409>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :
1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

Pour l'Etranger :
1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1.50

RÉDACTION : Colonel-brigadier **Roger Masson**
ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

Des aéroportés (Suite.)

Ainsi, après moult déboires et trois ans pleins, la 1^{re} Division Airborne n'est plus simplement le titre d'un dossier d'état-major. Enfin, elle existe. Sa puissance est encore bien modeste. Elle ne se compose que d'un régiment de parachutistes à trois bataillons et d'un régiment d'infanterie aéroportée à deux bataillons seulement. Chaque régiment comprend en outre une Cp. de sapeurs et une ambulance de campagne (cette dernière unité est l'équivalente de notre Cp. san.). Celui des parachutistes est renforcé encore de surcroît par une Cp. de canons anti-chars transportée par planeurs.

Cette division recevra le baptême du feu, comme telle, dans la nuit du 9 au 10 juillet 1943 sur la côte orientale de la Sicile. Cependant, quoiqu'on ait dépensé des trésors d'ingéniosité pour l'organiser et l'équiper, elle ne possède toujours pas, de loin, le nombre d'avions qui l'autoriseraient à s'engager d'un bloc pour écraser l'ennemi, par tout le poids de ses forces réunies. Elle ne peut transporter qu'un seul régiment à la fois. La servitude des moyens de transport l'oblige à se scinder en deux échelons.

Le premier échelon est formé, ce coup-ci, de la brigade d'infanterie aéroportée qui prend l'air, comme indiqué, en fin d'après-midi du 9 juillet. Véritable avant-garde des troupes d'invasion arrivant par mer, elle doit prendre pied dans la région de Syracuse pour faciliter le débarquement naval.

Les parachutistes, eux, ne se jetteront dans la bataille que quatre jours plus tard, et, circonstance aggravante aux yeux de l'historien imbu du principe de la concentration des moyens, ils ne chercheront nullement à rallier les aéroportés pour tenter de reconstituer l'unité de combat, mais se laisseront tomber beaucoup plus loin vers le Nord, à une distance de plus de 50 km. des premiers, dans le dessein de s'emparer du pont sur le fleuve Simeto au sud du port de Catania.

L'ensemble de cette manœuvre forme maints sujets d'étonnement pour le non-initié. Il ne s'est généralement que très peu préoccupé des aéroportés. N'a-t-il pas sans cesse admis que les parachutistes surgiraient toujours les premiers et que les planeurs n'arriveraient que bien après eux et que toujours au milieu d'eux, sur une place d'atterrissage que ceux-ci auraient préalablement débarrassée de toutes résistances ? *Il ne lui esi jamais venu à l'idée que le planeur prendrait le risque de se lancer seul dans l'inconnu avec son important équipage ou sa précieuse et volumineuse cargaison.* Il lui avait toujours paru jusque-là que les parachutistes se trouvaient toujours, bien mieux que les aéroportés, en état d'entrer quasi instantanément au feu et qu'ils constituaient indubitablement de ce fait l'arme par excellence de la prise de contact.

Il avait cru à l'extrême vulnérabilité de la garnison, enfermée si serrée dans l'étroite carlingue du planeur. Ceci l'avait amené à poser le dogme que ce genre de troupes ne pouvaient d'aucune façon convenir à une mission de pointe d'avant-garde.

Et voici que les faits viennent lui infliger le démenti le plus cinglant et renversent en un instant, comme un château de cartes, les savantes combinaisons de son raisonnement. C'est que ses déductions étaient, sans qu'il s'en rendît compte,

viciées à leurs bases mêmes, puisqu'elles ne reposaient en fait que sur son ignorance.

Son erreur de jugement avait influé évidemment aussi sur le genre des parades qu'il avait conçues. Elles se basaient sur le fait que l'on n'aurait affaire dans une première phase qu'à des parachutistes, éparpillés sur une assez grande aire d'atterrissage, munis seulement d'un armement léger et privés quasi de tous moyens de transport. Je songe, ce faisant, à maint de nos exercices du service actif.

L'engagement des aéroportés en tête d'attaque ne modifie-t-il pas fortement les données du problème ? Le sort a préservé notre armée de la surprise que n'eût pas failli de provoquer une telle action, et qui n'eût pas manqué de laisser peut-être, tout au moins au début, maint de nos exécutants tout pantois.

La claire connaissance de ce renversement de situation survient heureusement à point pour permettre à chacun de reviser ses idées et éventuellement ses dispositifs de combat. Car il importe de repenser le problème. Un danger connu et prévu est déjà plus qu'à moitié surmonté.

C'est pourquoi, arrêtons-nous un moment à l'intervention des aéroportés, pour acquérir une plus juste notion de ses particularités.

Les deux bataillons d'infanterie, la Cp. de sapeurs et l'ambulance de la 1^{re} Brig. aéroportée anglaise se chargent en cette fin d'après-midi du 9 juillet 1943 dans 137 *planeurs*, dont 8 « lourds », remorqués par 109 « dakotas » américains et 28 autres avions de la « Royal Air Force » britannique. (Relevons en passant la petitesse du nombre des appareils britanniques ; elle illustre au mieux les difficultés qui président et présideront toujours à l'organisation de telles troupes.)

Les huit planeurs lourds transportent uniformément 32 hommes avec leur équipement. Les autres planeurs, d'un type plus léger offrent plus de variété dans leur chargement ; ils portent tantôt leur plein de combattants, c'est-à-dire

18 hommes avec leurs armes personnelles ; tantôt ils prennent du matériel lourd et il faut alors réduire le personnel en conséquence, le minimum étant de 4 hommes avec 1 jeep.

Cette armada aérienne prend son essor de six aérodromes aux environs de 19 heures. Le Haut-Commandement craint les radars allemands qui pourraient détecter son approche. Il n'a pas cru devoir accepter un tel risque. Aussi lui a-t-il prescrit, non de voler en droite ligne vers ses objectifs, mais de s'en approcher par un détour. Voilà à nouveau un aveu fort intéressant, n'est-il point vrai ? Qui eût songé que le défenseur disposât déjà d'un moyen d'une telle efficacité, capable d'influencer l'idée de manœuvre de l'assaillant ? Ce petit fait entrouvre de réconfortantes perspectives pour l'avenir. Il laisse prévoir que demain le défenseur ne se laissera plus surprendre par l'arrivée inopinée des aéroportés ; averti à temps par ses instruments de détection, qui iront capter la flotte de l'air à des centaines de kilomètres et la suivront de bout en bout dans toutes ses évolutions, il saura alarmer et rameuter ses troupes, ainsi que concentrer ses feux pour accueillir avec « chaleur », comme il convient, les adversaires qui lui tomberont du ciel. Le bénéfice de la surprise pourrait bien alors changer de camp. Une telle installation de repérage fait désormais partie intégrante de toute défense nationale. Il est bon que nous nous en rendions compte, afin que nous procédions aux recherches scientifiques nécessaires et réalisions dans un bref délai l'appareillage adapté à nos conditions.

Mais revenons à l'invasion de la Sicile. Le convoi de la 1^{re} Brigade aéroportée arrive *en pleine nuit* aux heures prévues, soit de 21 h. 10 à 22 h. 30, à proximité de ses objectifs. Les avions remorqueurs ont l'ordre de ne pas s'approcher des côtes à moins de 2 ½ km, distance à laquelle ils largueront les planeurs qui effectueront seuls le reste du trajet par leurs propres moyens. Les planeurs lourds seront libérés à une altitude de 1000 m. environ, les légers à 600 m. Le plan s'est

déroulé jusqu'ici sans anicroche. Ce qui se passe ensuite ne correspond plus, de loin, aux prévisions.

Une cinquantaine de planeurs, soit plus du tiers, n'atteignent même pas la côte et tombent en mer, pendant que vingt-cinq autres appareils s'évanouissent dans la nuit, à tout jamais, sans que quiconque puisse désormais fournir le moindre indice sur leur sort et sur celui de leurs occupants.

La 1^{re} Brigade aéroportée, d'emblée, perd donc corps et bien, sans aucun profit, près des deux tiers de ses effectifs, et 75 planeurs sur un total de 137 ! Elle paye bien cher par ce lourd, trop lourd sacrifice son baptême de guerre.

Ce tribut, pourtant, n'est point encore assez élevé, semblerait-il, puisqu'elle n'est point au bout de ses peines. De la soixantaine de planeurs restants, très peu se posent aux emplacements qui leur avaient été méticuleusement prescrits à proximité de leurs objectifs ; la plupart s'égaillent à qui mieux mieux sur une très vaste aire, certains atterrissant même à plus de 60 km. de leur but !

Nul besoin d'être grand clerc ou de faire preuve d'une imagination débordante pour connaître ce qu'il advient : une série décousue, désordonnée, d'escarmouches menées par de minuscules détachements, sans liens aucuns entre eux, perdus dans l'immensité du territoire et proies toutes prêtes aux réactions du défenseur. Aussi les pertes s'accumulent-elles pour des gains bien dérisoires.

Il serait faux cependant de dénier toute efficacité à cette manœuvre. Même si le prix payé paraît fort cher, elle agit certainement comme une diversion sur les défenseurs du port de Syracuse et contribue par là, indubitablement, à faciliter le débarquement de la 8^e Armée du général Montgomery. L'opération aéroportée, jugée seule, en elle-même, se solde malgré tout par une catastrophe.

Les causes ? On accuse la violence du vent et l'obscurité ; on incrimine surtout — et c'est bien là qu'il faut chercher la

vérité — l'inexpérience des pilotes remorqueurs et de tous les exécutants, ainsi que le manque d'entraînement dans la collaboration entre l'aviation de transport et les combattants.

Quatre jours plus tard, comme nous l'avons déjà indiqué, la 1^{re} Brigade parachutiste — vétérans de la campagne d'Afrique — bondit à son tour dans l'action ; elle est acheminée à pied d'œuvre par le même convoi aérien qui avait servi à la Br. aéroportée et qui démarre des mêmes aérodromes.

A nouveau, l'opération se joue en *pleine nuit*, le débarquement devant s'effectuer dès 22 heures. Mais le mauvais sort paraît décidément s'acharner sur les « Airborne ». Au moment où les vagues d'avions arrivent à proximité de la même région où les planeurs avaient été livrés à leur calvaire, elles sont prises à partie non seulement par des canons anti-aériens ennemis, mais aussi par la D.C.A. des navires de guerre de leur *propre* flotte. Cette fatale méprise s'explique par le fait que les bateaux avaient déjà été attaqués plusieurs fois par des avions ennemis et que dans cette ambiance de combat, ils ont ouvert le feu aussitôt qu'ils se sont crus à nouveau menacés, sans se douter dans la nuit qu'ils tiraient sur leurs camarades. 11 avions furent abattus et 27 revinrent à leur base, en renonçant à poursuivre plus outre et à lâcher leurs parachutistes. 38 avions ainsi sur un total de 116, soit le tiers de l'effectif, se trouvent éliminés d'emblée. Ceci représente en gros la perte d'un bataillon sur trois. Cette dernière appréciation donne cependant une image fallacieuse. S'il ne manquait qu'un bataillon entier à l'appel, le mal serait certes moins inquiétant. En réalité, les déficits frappent tous les trois bataillons et les désorganisent profondément. Ce n'est pas tout. Les feux de la D.C.A. ont non seulement creusé les rangs, mais encore complètement détraqué le reste de l'instrument de combat des « Airborne ». Pour échapper à leurs salves, les escadrilles se sont dispersées ; tous liens organiques rompus, les avions s'égarèrent et finirent par semer parachutistes et ballots d'armements au petit bonheur dans le noir. On devine

aisément la suite. Le désordre dans le ciel ne peut engendrer qu'un éparpillement et qu'une confusion sans nom au sol. Les pertes s'accroissent selon une proportion géométrique, sans plus aucune mesure avec les gains que l'on peut retirer. L'exécution de la mission s'en trouve quasi irrémédiablement compromise. Peut-on même parler d'une véritable exécution de la mission ?

Le plan d'attaque prévoyait qu'un bataillon s'emparerait du pont de Primosole, puis le tiendrait, encadré par les deux autres bataillons, l'un s'établissant en tête de pont au-delà du fleuve, le dernier restant sur les hauteurs de la rive dans l'attente des colonnes amies. Que reste-t-il de cette belle construction intellectuelle ? Presque rien. D'abord, les exécutants font défaut. Vice évidemment capital ! Au lieu de trois bataillons, c'est une masse informe de la valeur d'un peu plus d'un demi-bataillon qui finit peu à peu par se resserrer en deux groupements distincts. Faut-il s'étonner que la tête de pont ne se soit jamais constituée et que le port, d'abord occupé presque sans coup férir, dût être abandonné par la suite ? Il faut bien plutôt s'extasier que la dernière position, celle au sud du fleuve, défendue enfin par 120 hommes démunis de toute arme lourde, ait pu tenir assez longtemps — jusqu'au milieu de la seconde nuit — pour permettre aux chars et aux motorisés de la rejoindre.

Ceci éclaire singulièrement la faiblesse des défenseurs présents et l'on peut se demander après coup si les troupes terrestres alliées n'auraient pas pu atteindre seules le même résultat dans le même temps et à moins de frais. On aurait évité ainsi l'holocauste d'une bonne partie de cette 1^{re} division Airborne si chèrement constituée.

Mais il fallait que l'expérience se fît, creuset sanglant où s'élabore l'avenir et sur lequel se penchent aussitôt tous les experts militaires ; et surtout il ne faut pas oublier que même si l'opération semble rater en bonne partie pour celui qui l'a conçue et montée, la brusque descente de ces milliers de

combattants, fussent-ils éparpillés à tort et à travers très loin les uns des autres, n'en sème pas moins le trouble et l'insécurité dans le dispositif de l'assailli, oblige celui-ci à procéder à des opérations dites de nettoyage et détourne par conséquent une partie de son attention et de ses forces du théâtre principal de lutte, où se joue la décision.

Que de leçons pour nous dans tout ce début d'invasion de la Sicile ! C'est d'abord la claire vision que la manœuvre des aéroportés, comme celle des parachutistes, peut se déclencher en pleine nuit ; que le planeur largue son amarre à plusieurs kilomètres de distance de son objectif et que sa glissade absolument silencieuse lui permet de bénéficier au maximum de l'effet de surprise ; que les aéroportés peuvent apparaître seuls ; qu'ils sont équipés de moyens motorisés — des jeeps — ainsi que d'armes lourdes et que, plus puissamment armés que les parachutistes, ils disposent encore sur ceux-ci de la supériorité de pouvoir entrer immédiatement au combat sous la forme de sections ou de demi-sections groupées et commandées ; à ce titre, ils sont plus dangereux. C'est d'autre part la réjouissante constatation, pour le défenseur, de la complexité, de la difficulté et de la fragilité d'une semblable opération, comme aussi celle de sa vulnérabilité aux tirs de D.C.A. La même inexpérience des équipages et des fautes identiques ne risquent-elles pas de se reproduire demain, lors du début d'une nouvelle guerre ? Il est curieux de s'apercevoir à ce propos que nos thèmes d'exercice ne prévoient jamais l'éventualité d'un tel chaos dans le rôle qu'ils attribuent aux troupes de l'air. Dans nos hypothèses, l'ennemi tombe toujours du ciel dans un ordre parfait, avec son plein d'effectif, au moment voulu et à l'endroit décisif, — très restreint, — avec une rigueur toute mathématique. Ne contribuons-nous pas inconsciemment, de cette manière, à faire peut-être par trop croire à l'infailibilité et au succès à 100 % de l'enveloppement par la verticale ? Quelques thèmes « à la sicilienne » seraient certainement les bienvenus, — à la condition que nous n'en abusions

pas, — pour corriger l'exagération de ce pessimisme et pour atténuer tant soit peu l'inévitable complexe d'infériorité qu'éprouve initialement le terrien en face de cet inconnu.

Relevons enfin que chacun de nous possède tout naturellement la propension à admettre que l'intervention des troupes de l'air s'effectue sans cesse dans des délais extrêmement brefs, puisqu'il leur suffit apparemment de tomber tout droit du ciel, sans aucun obstacle, directement sur leur objectif. Ce ne peut être qu'une affaire de secondes ou de quelques minutes, semblerait-il. Il est intéressant à ce propos de faire le point pour confronter nos impressions avec la réalité. Nous y découvrons très vite, là aussi, maint sujet de réconfort.

Nous établissons immédiatement, par exemple, que le plan d'engagement de la 1^{re} Brigade aéroportée avait calculé 1 heure et 20 minutes à partir de l'atterrissage du premier planeur pour la mise à terre de deux bataillons seulement. Cette durée est certes bien plus longue que celle que nous étions accoutumés de compter ; elle est conditionnée par l'échelonnement des avions de transport.

De même nous enregistrons, tout en doutant cette fois a priori que ce soit entièrement conforme aux prévisions, que les premiers parachutistes — une cinquantaine — n'arrivent au pont qui constitue leur objectif qu'à 2 h. 15 du matin, alors qu'ils ont dû prendre pied sur le sol sicilien déjà aux environs de 22 heures, la veille au soir. Ceci fait donc un délai de plus de quatre heures !

Ces notions de durée importent grandement pour le défenseur, car, si elles se confirment, elles vont lui fournir des ordres de grandeur pour la rapidité et la nature de ses ripostes.

La campagne de Sicile s'achève, sans plus, pour les Airborne par ces deux exploits malheureux. Pendant que les troupes terrestres peinent encore pendant deux mois à réaliser la conquête de l'île, la Division n'a pas trop de tout ce temps pour panser ses plaies et pour reconstituer son matériel. Juin se termine, juillet et août passent.

Le 4 septembre, alors que l'invasion de l'Italie s'ouvre, elle reçoit soudain la mission d'occuper au plus tôt le port de Tarente. La question des moyens de transport ne s'est guère améliorée ; elle a même empiré, puisque la 1^{re} Division Airborne, faute d'avions, doit s'embarquer sur des navires pour arriver à destination ! Engagée comme une division d'infanterie, elle continuera son rôle de fantassins pendant les deux à trois mois de sa participation à la campagne d'Italie.

Durant toute cette période de la bataille méditerranéenne, les travaux d'organisation se poursuivent fébrilement dans la métropole. Au mois de mai 1943, la création d'une deuxième grande unité est décidée. On la baptise : la 6^e Division Airborne, probablement dans le dessein de tromper l'adversaire. Et puisqu'on possède dès maintenant deux divisions, on en profite pour mettre supplémentaires sur pied un E. M. de Corps d'Armée.

On se heurte toujours aux mêmes difficultés matérielles : manque d'avions, manque d'équipements, manque d'instructeurs. La cadence toutefois s'accélère petit à petit. Quatre mois plus tard, l'entraînement peut déjà battre son plein. Ce démarrage, encore lent, est cependant d'une très grande rapidité si on le compare à celui qu'a vécu la 1. Airborne. Enfin, au mois de janvier 1944, on peut commencer à distraire des avions des escadres de bombardiers pour les attribuer définitivement aux « Airborne ». Il aura fallu attendre trois années et demie pour en arriver à ce résultat ! La préparation du « second front » aiguillonne les E. M. et les intendances.

(A suivre.)

Colonel D. NICOLAS.
