

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 88 (1943)
Heft: 4

Rubrik: Revue de la presse

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Revue de la presse

Ravitaillement des armées et transports aériens.

Ce très intéressant problème fait l'objet d'une rubrique dans la revue militaire espagnole *Ejercito*, parue récemment, et mérite, à plus d'un titre, de retenir l'attention de tous ceux qui se préoccupent d'être au courant des méthodes modernes de ravitaillement des armées.

Les commandements ont, en effet, à faire face dans ce domaine, à une tâche énorme. Il s'agit d'une question primordiale, rien moins que du déplacement des unités, de les pourvoir en munitions, en vivres et de maintenir, coûte que coûte, les lignes de communications. Les conceptions de la guerre actuelle, se sont profondément modifiées grâce au facteur aviation. Voyons l'influence qu'a eue dans ce changement cette arme aux multiples emplois.

L'aviation de transport possède d'excellentes possibilités stratégiques, à telle enseigne qu'elle est continuellement utilisée sur tous les fronts. On parvient ainsi à déposer des hommes en nombre aux endroits où ils sont nécessaires pour une intervention, évitant ainsi les marches d'approche et la servitude qu'impose aux chefs la nécessité d'observer les lois d'utilisation du terrain. Cette notion n'est indispensable qu'au moment de l'atterrissage et du départ. Le lancement du personnel et du matériel par parachute ou par planeur offre des possibilités extraordinaires au point de vue tactique et permet de pourvoir abondamment les premières lignes en action où l'on ne dispose pas toujours d'aérodromes très rapprochés.

* * *

Les avions de transport furent utilisés pour la première fois comme tels dans les années 1933 et 1934, pendant la guerre du Chaco, opposant la Bolivie au Paraguay. Il s'agissait uniquement de fins logistiques, les distances à couvrir pour l'évacuation des blessés étaient telles que seul ce moyen restait à envisager. De là à l'appliquer aux transports de troupes et de matériel léger, il n'y avait qu'un pas qui fut tout de suite franchi.

Dans la campagne d'Abyssinie (1935-1936), on employait ces transports sur une grande échelle pour des tonnes de munitions, de vivres et pour des milliers d'hommes. L'aviation italienne couvrit régulièrement des trajets de 800 km. pendant des mois sans interruption, franchissant des montagnes de plus de 4000 m. et si l'on ajoute à ces difficultés celles inhérentes du climat tropical, on comprendra que les transports aériens aient reçu à cette occasion leur consécration. C'est ainsi que cette campagne put être réduite à une durée assez brève.

* * *

Quand, en 1935, l'Allemagne du Troisième Reich, rompant le Traité de Versailles, décida son réarmement, elle pensa immédiatement aux unités de transports aériens, qu'elle organisa sans retard. Ce pays adopta une méthode connue de la plupart des autres nations. Dans le Nord, en 1939, des parachutistes furent lancés qui occupèrent les aérodromes avec la mission de maintenir les pistes d'envol dégagées et prêtes à recevoir les avions de transports qui arrivèrent immédiatement, mettant à terre des troupes spécialisées. Ces avions étaient accompagnés d'appareils de chasse assurant leur protection avec des armes à tir extrêmement dense et rapide. En peu de minutes, les hommes étaient débarqués et les appa-

reils reprenaient leur vol pour aller charger un autre contingent, laissant la place aux suivants.

L'escorte de chasse atterrissait à intervalles réguliers pour prendre du carburant, de l'huile et de la munition, amenés à pied d'œuvre par les mêmes avions de transport. Sitôt ravitaillés, ils repartaient assurer leur mission de protection et d'escorte vigilante.

Ce nouveau système rend possible l'occupation d'un aérodrome en quelques instants. Les arrivants le transforment selon leurs propres méthodes, l'aménagent et y reçoivent de grands renforts de troupes qui rayonnent ensuite en une action d'occupation étendue.

Ainsi sont créées des bases en des points stratégiques importants là où existait un aérodrome, grâce auquel le ravitaillement était assuré. Lorsque des détachements isolés viennent à être privés de communication ou à être encerclés, c'est l'aviation de transport qui les ravitaille ; l'atterrissage n'étant pas toujours possible, on a également recours au lancement de parachutes. Ces faits démontrent bien que l'ancien principe selon lequel l'aviation sert uniquement à la destruction et non à l'occupation, est bien caduc. Il faut bien réaliser que la Norvège ne fut pas occupée *avec* l'aviation, mais *par* l'aviation. Cette campagne constitue vraiment un événement sensationnel : par sa courte durée ; par sa réalisation en dépit de la configuration accidentée du sol et par la rapidité avec laquelle les opérations militaires furent conduites jusqu'à des milliers de kilomètres de distance et malgré la tenace défense des Norvégiens et la formidable position stratégique des forces navales anglaises qui ne servirent de rien.

* * *

Si cette arme nouvellement constituée permet l'occupation de la Norvège, elle n'est pas non plus étrangère aux campagnes de France, Belgique et Hollande ; elle assena effectivement le

coup fatal à l'armée française. Elle réduisit à rien ou presque, des imposantes fortifications comme les défenses naturelles et artificielles de la Hollande et de la Belgique. Il faut accorder une mention spéciale à l'action des parachutistes et des troupes transportées par avions qui désorganisèrent les centres de communications de l'arrière, coupant les liaisons, et qui anéantirent depuis l'intérieur la résistance qu'offrait le front. Rotterdam fut conquise ainsi d'ailleurs que la côte hollandaise par le lancement de troupes sur l'aérodrome et au centre même de cette ville. D'autres furent débarquées, par avions toujours, à Kaiwijk, près de La Haye. Les ponts principaux furent occupés et ces détachements facilitèrent l'avance de l'infanterie par le sud en direction de Rotterdam. Les centres fortifiés du pays tombèrent en leur pouvoir par le même moyen, ce qui força les Hollandais à céder.

Ces parachutistes, dont il est de plus en plus question à ce moment-là, sont des soldats d'élite volontaires, très habiles dans cette spécialité, exigeant le sacrifice total de soi. Ils sont considérés comme les meilleurs éléments de l'armée. Abandonnés à eux-mêmes à des kilomètres derrière le front ennemi, ils sont appelés à combattre dans le dénuement avec une sérénité imperturbable. Une seule idée doit les dominer : résister jusqu'à la fin. Ils utilisent naturellement le matériel transporté avec eux et groupés en *guérillas*, ils forment des essaims. Leur mission est d'occuper les nœuds de communications, la destruction des ponts, etc.

L'impression morale produite sur les populations civiles à l'atterrissage des parachutistes fut terrible ; les appareils de transport utilisaient les routes pour autos et les terrains unis qui se présentaient, la côte et les fleuves à l'intérieur du pays. Un officier hollandais déclare : « ...ils arrivèrent avec leurs avions géants et cinq d'entre eux atterrirent sur les plages de Kaiwijk et Schweningen pendant que cinquante en faisaient autant près de Ijmuiden. C'était des transports Junkers. Des parachutistes occupèrent simultanément les aérodromes

militaires les plus importants, pendant que les avions de transport débarquaient des troupes sans arrêt. Et on ne croyait pas possible l'emploi de parachutistes sur un pays aussi peuplé que la Hollande... Les résultats de ce nouveau moyen de combat furent bien entendu excellents tant en Norvège qu'ailleurs, puisque l'effet moral causé sur les soldats fut tel qu'ils ne purent nulle part s'établir défensivement de façon solide. Je ne dormis moi-même que deux heures en cinq jours que dura la résistance hollandaise. Si la guerre avait été poursuivie un peu plus longtemps, il en serait résulté la destruction complète de l'armée.

» La rapide conquête du canal d'Emsel (très importante fortification belge), doit être attribuée principalement aux parachutistes en étroite collaboration avec les forces armées. La route fut ainsi ouverte et l'attaque par toutes les armes assistées efficacement de l'aviation s'amorça contre l'armée française sous une telle forme qu'elle surprit dans la mesure que l'on sait. »

En peu de semaines, une grande armée fut battue et il est certain que les troupes dont nous parlons y contribuèrent efficacement.

* * *

De même en Méditerranée, on emploie avec la même intensité les transports aériens de troupes sous réserve de la maîtrise de l'air, sur la route Sicile-Tripoli. Les Anglais étant à peu près dépourvus de navires porte-avions dans cette région, il suffisait de neutraliser la base de Malte. Grâce au maintien de cette ligne de communication, on a démontré sur le théâtre d'opérations de l'Afrique du Nord, que la maîtrise de l'air est un facteur décisif dans les batailles modernes. La flotte aérienne peut alors affronter avec succès celle de mer de l'adversaire, surtout lorsqu'elle dispose de bases bien appropriées. Il est notoire que dans les récentes opérations d'Afrique du Nord, tant l'armée Rommel que celle du général Bastico, furent ravitaillées et renforcées en majeure partie par l'aviation de

transport. En Grèce, l'isthme de Corinthe a été conquis par les parachutistes lancés par la flotte aérienne.

* * *

La lutte pour la possession de l'île de Crète, fortement défendue, se déroula favorablement grâce à un savant emploi des transports aériens. Les Italo-allemands ont réalisé cette entreprise sans précédent, sauf peut-être celle de Norvège en 1939. Les parachutistes s'emparèrent des aérodromes, les aménagèrent et y accueillirent les aérotransports amenant les renforts en hommes et les ravitaillements. Ceux qui furent lancés les premiers aux environs des aérodromes anglais dans l'île de Crète, furent reçus par un violent feu antiaérien. Malgré cela et tout en volant très bas, les avions atteignirent les endroits qui leur avaient été assignés comme objectifs et assurèrent aux hommes un bon atterrissage. Les pistes d'envol étaient criblées de bombes et de grenades qui les rendaient presque inutilisables ; de même, les avions anglais intacts ou détruits, constituaient autant d'obstacles dispersés au hasard. D'autre part, des avions axistes atteints et incapables de reprendre le vol devenaient également des écueils difficiles à éviter. Mais ainsi que nous le savons, le trafic s'établit malgré tout et se fit sans interruption.

Un officier anglais déclare : «...dans un seul aérodrome et depuis les dix heures du matin jusqu'à sept heures du soir, quatre cents avions de transport atterrirent. Il en arrivait dix tous les quarts d'heure, et les troupes qui en débarquaient occupaient immédiatement leurs objectifs. Pendant la bataille qui dura une semaine et à laquelle j'ai pris une part active, il ne se passa pas un instant pendant lequel il n'y eut pas un avion vrombissant au-dessus de nous. Je ne vis à aucun moment une lutte égale. »

Malgré la bonne organisation de la défense antiaérienne anglaise, les Allemands parvinrent à occuper l'île en un temps

très bref par le moyen des parachutistes et des transports aériens arrivant de bases éloignées de 200 à 300 kilomètres, dont 100 au-dessus de la mer dominée par la flotte anglaise. Les transports amenaient tout le matériel nécessaire et évacuaient les blessés. Le système développé en Pologne se répéta en U.R.S.S., dont la base fut établie au début en territoire anciennement polonais. Le ravitaillement des unités blindées à la marche si rapide n'aurait pu être effectué sans les transports aériens. Dans la bataille de destruction de Viasma-Minsk et Smolensk encore, ce furent eux qui amenèrent à temps les renforts aux endroits les plus faibles ou les plus menacés. A l'entrée de l'hiver, le commandement allemand abandonna le dispositif du front continu et constitua de grands noyaux de résistance en *hérissons*, tels qu'on les appelle maintenant. Grâce à eux, le front de l'Est parvenait à se maintenir malgré la rudesse du climat et les efforts soviétiques. Dans bien des cas extrêmes, l'intervention des avions de transport durant l'hiver fut capitale lorsqu'il s'agissait d'apporter à un de ces essaims un secours urgent soit en vivres lancés par « bombes » de ravitaillement, soit en amenant des renforts armés, des munitions, etc. Le général Scherer, qui parvenait à se maintenir pendant les quatre premiers mois de 1942 dans de très dures conditions grâce aux avions de transport est un exemple parmi les plus éclatants des mérites de cette arme remarquable. Les avions de transport lui jetèrent du haut des airs des pièces anti-tanks, depuis le troisième jour d'assaut déjà, ainsi qu'un grand nombre d'éléments divers, qui finalement lui donnèrent la possibilité de repousser les attaques des tanks lourds russes. Inutile d'insister sur la valeur et l'importance de cette intervention.

* * *

Les Alliés essaient actuellement ce moyen sur une très puissante échelle, pareillement à ce qui fut fait du côté italo-allemand. La Chine démocratique fut la première à en éprouver

l'avantage lorsqu'elle fut totalement isolée par l'occupation de la Birmanie. A ce sujet, des techniciens américains disent que deux cents avions de transport d'une tonne de charge et remorquant un planeur, valent 300 camions mais ne prennent que le dixième du temps qui leur est nécessaire. On projette du côté allié le ravitaillement des troupes du Moyen-Orient par la route aérienne du golfe de Gambia. Il devient de plus en plus commun qu'un avion de transport est capable à l'heure actuelle de porter un poids considérable, cependant, il faut tenir compte de l'encombrement de certain matériel pour lequel il faut pourtant renoncer au déplacement par ce moyen. Ce sera tout naturellement la force navale qui s'en chargera.

* * *

En conclusion, il reste entendu que les forces aériennes de transport représentent une « tangente » principale de l'armée de terre, ceci même jusqu'à admettre que son activité est illimitée. Il n'en reste pas moins que les unités dont nous parlons sont et resteront attachées à l'armée de l'air, puisque leur armement et leur instruction spéciaux les désignent comme tels. Mais le gros des forces transportées par avions et destinées à exploiter le succès initial des parachutistes n'exige pas cette instruction caractérisée, car ils n'utilisent l'avion que comme un car, un camion ou le chemin de fer ; cet aspect du problème les ramène à être englobés parmi les forces terrestres. En se remémorant les événements qui se sont déroulés depuis le début des hostilités, il ressort clairement que de magnifiques résultats ont été atteints par ces hommes qui sont les composants d'un système parfait en temps que conception la plus haute de l'idée stratégique militaire.

Trad. R. STOUDMANN.
