

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 91 (1946)
Heft: 11

Artikel: L'engagement des troupes aéroportées [suite]
Autor: Nicolas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342349>

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: 26.11.2024

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

L'engagement des troupes aéroportées

(Suite)

Première armée (alliée) aéroportée.

L'impérieuse nécessité d'une nouvelle création qui répondrait à ce besoin, et l'augmentation toujours croissante des effectifs aéroportés sur un théâtre d'opérations rendirent évident qu'une organisation devait être mise au point pour rassembler tous les éléments d'une force aéroportée en un tout cohérent, plutôt que des échelons de diverses unités variées, importantes, de caractère disparate. Aussi, sous les directives du commandant en chef appuyé par le Ministère de la guerre américain, et avec l'approbation du gouvernement britannique pour ses contingents, la première armée aéroportée fut-elle constituée et placée sous le commandement du général commandant de corps d'armée Lewis-H. Brereton, de l'armée américaine ; elle se composait de trois éléments principaux. Les forces américaines aéroportées furent groupées ensemble pour former le XVIII^e corps (parachuté), les forces aéroportées britanniques sous un commandement semblable, les unités de transport des trois Wings sous le IX^e commandement des troupes de transport, le tout destiné à former l'ensemble organique d'une armée aéroportée. Cette armée elle-même fut affectée directement au grand quartier allié des forces expéditionnaires, et se trouva ainsi sous les ordres du général commandant en chef. La création de cette unité répondit aux nécessités que demandait l'entrée en jeu de ce type d'arme pour une opération déterminée et laissait cependant aux commandants d'armée

et de groupes d'armées la possibilité d'obtenir l'aide des troupes parachutées, en en faisant la demande à la direction générale des opérations dont les plans étaient préparés ou déjà en voie de réalisation. C'était là un pas immense dans la bonne direction. Inutile de dire qu'il plaçait les opérations aéroportées à un standing où elles étaient capables de donner un meilleur rendement. C'était aussi fixer les bases de notre opération aéroportée la plus importante dans l'histoire, celle de Belgique-Hollande en septembre 1944.

En Hollande.

Bien qu'ayant le caractère d'une narration historique, un bref tour d'horizon de la situation et des considérations tactiques qui amenèrent l'échec de l'entreprise qui consistait à tourner le flanc droit allemand par le nord de la plaine allemande au cours de l'automne 1944, peut permettre d'éclairer ses effets sur nos troupes aéroportées et sur le développement de cette arme. Des indications précises montraient que si le mouvement tournant pouvait être accompli, il pourrait avoir une influence sur toute la campagne d'Europe, et il fut décidé d'employer à leur maximum les possibilités des forces de terre et des troupes aéroportées disponibles. La mission consistait à s'emparer des croisements des nombreuses rivières et canaux au nord de la ligne de départ de la seconde armée britannique et à protéger le corridor pour permettre l'avance des blindés jusqu'au nouveau Rhin — et au delà, à Arnhem. L'opération tout entière impliquait un soin particulier dans le plan à établir, et la coordination par le quartier général de l'armée aéroportée nouvellement formée. Ce fut du reste sous son contrôle que furent établis les plans préliminaires et les atterrissages, pour passer sous celui de la seconde armée après que les unités auraient pris terre.

L'opération la plus importante effectuée d'après les procédés antérieurement éprouvés et standardisés, était celle

qui prévoyait l'envol de jour de la portion la plus importante, sa prise de terre et ses attaques initiales. Jusqu'à ce jour, toutes les attaques parachutées avaient eu lieu à la faveur des ténèbres et de la protection qu'elles offraient ; grâce à elles, il était possible de se dissimuler facilement, de profiter de la surprise et d'autres facilités, mais elles offraient aussi des désavantages pour le rassemblement et l'organisation du combat initial, après la prise de contact avec le sol, était très difficile et pleine d'aléas. Les officiers des autres armes ne peuvent se faire une idée des circonstances auxquelles le commandant d'une unité parachutée peut avoir à faire face après avoir touché terre pendant la nuit, et des situations qui peuvent se présenter offrant par elles-mêmes un obstacle qui peut devenir le facteur déterminant de l'engagement entre les forces aéroportées et l'ennemi. Quoi qu'il en soit, une étude sérieuse de la situation révéla que l'opportunité d'une action de jour s'avérait excellente. Elle permettrait à des chasseurs de bombarder et de balayer les terrains intéressés dans une opération préliminaire immédiate précédant de peu le parachutage, et elle entraîna la décision prise. Cette décision fut une des plus remarquables dans l'histoire de l'infanterie de l'air car elle illustre les avantages énormes qu'offre, sous certaines conditions, une opération diurne.

D'abord il ne peut être question d'envisager une opération de cet ordre que si l'on possède une supériorité aérienne suffisante à empêcher une intervention quelconque de l'aviation ennemie pendant toute la durée de l'opération. Les dangers d'interception aérienne au cours des vols dans les zones de parachutage ne sauraient être trop soigneusement éliminés et si jamais il venait à s'en présenter, ils pourraient impliquer le désastre pour tous les intéressés. Le type normal des avions de transport employés à effectuer les mouvements de troupes par air ne comporte ni blindage, ni armement, leurs réservoirs d'essence ne sont en rien protégés et leur vitesse aussi bien que l'ampleur de leurs formations les rendent des plus vulné-

rables aux attaques des chasseurs ou des avions spécialisés dans les missions d'interception. La seule chance de salut des porteurs réside dans une supériorité écrasante, et, à moins que les nécessités de la situation ne l'exigent, aucune opération parachutée ne peut être prise en considération si cette supériorité n'existe pas. Cependant lorsqu'il est possible d'entreprendre de jour des vols de cet ordre, ils offrent l'avantage considérable de permettre des observations de navigation et de maintenir la cohésion dans les formations. La plupart des chefs, aussi bien des troupes aéroportées que des forces de transport estiment maintenant que les opérations diurnes offrent les meilleures possibilités d'obtenir les conditions les plus favorables de réalisation, toujours sous les réserves limitatives que les circonstances atmosphériques et la supériorité aérienne puissent se trouver réunies. Sans prendre autrement en considération le succès tactique de cette opération, nous pouvons établir certaines observations qui furent le résultat des efforts mis en œuvre.

D'abord elles renforcent la règle déjà connue que le maximum de forces disponibles doit être mis en œuvre, en *masse*, en tenant compte que leur dissémination sur un front trop large ne détruit pas leur unité, ou leurs possibilités combattives. L'attaque par fragments n'est pas le moyen le plus efficace d'utiliser ces troupes, et ce point a été souligné en Hollande. Dans son compte rendu résumant les opérations effectuées, le commandant de la 82^e division de l'infanterie de l'air, le général de division James-M. Gevin, déclare :

« La décision d'assigner à une division parachutée un front excédant largement ce qui est normalement assigné à une division à terre doit être mûrement réfléchi et les possibilités de réaction de l'ennemi à terre doivent être très sérieusement examinées...

Le problème d'un nettoyage de secteur à l'intérieur d'un périmètre de défense est à lui seul suffisant pour nécessiter l'engagement du gros de la division...

L'opération Maret a été en tant *qu'opération à terre* un engagement secondaire du commencement à la fin et ne doit pas être considéré comme un standard normal des possibilités d'une division parachutée :

« Il n'est pas douteux que ceci fixe une des directives majeures de la campagne. En second lieu, les circonstances atmosphériques ont une telle influence sur le développement de l'action et sur les possibilités de rassemblement des troupes (approvisionnement et matériel qui doivent suivre les parachutages initiaux) qu'elles doivent faire l'objet d'observations méticuleuses avant le commencement de la phase aérienne, ce qui implique un retard ou une interruption possible dans l'envoi des renforts en matériel ou en hommes, s'il n'affecte pas l'opération en son ensemble. Par suite de l'impossibilité de contrôler les circonstances atmosphériques et aussi parce qu'on ne saurait trop insister sur l'importance qu'il y a à établir des réserves d'effectifs et d'approvisionnements dans la zone avancée, certaines méthodes préparatoires d'approvisionnement furent développées. Elles ont permis d'augmenter les chances de succès d'une attaque aéroportée. Le bombardier lourd peut transporter des charges plus considérables que le type normal de transporteur aérien et il peut s'en défaire rapidement grâce à ses ouvertures de passage des bombes et à ses écrous à oreillettes.

Il sera toujours avantageux d'utiliser des B-24 ou des 17 immédiatement après le passage en fin de série du dernier avion de transport de troupes, pour lancer une quantité aussi importante que possible d'objets de ravitaillement essentiels. Ceci permet aux forces aéroportées d'établir immédiatement un dépôt des approvisionnements les plus vitaux, et les dégage jusqu'à un certain point de l'état de dépendance dans lequel les place l'espérance d'une période atmosphérique favorable. Pour la même raison, il est aussi désirable d'engager le plus fort pourcentage possible des troupes désignées dès les premières heures du parachutage, c'est-à-dire tout ce que peuvent per-

mettre les disponibilités de transport dont on dispose sur le théâtre d'opérations.

Il n'est pas douteux qu'il serait désirable de disposer d'un nombre suffisant d'avions transporteurs pour enlever l'échelon du personnel intéressé tout entier, pendant que des types lourds délivreraient assez d'approvisionnement et d'équipements pour soutenir cette unité jusqu'au moment de sa relève par l'avance des troupes de terre. Comme ceci ne peut pas toujours être fait, le plan doit prévoir qu'on comptera aussi peu que possible sur les renforts et les attributions ultérieures destinés aux secteurs avancés.

En résumé, quand les circonstances le permettent, le plan doit chercher à doter les zones de lancement et de prise de terre du chiffre maximum d'hommes et de matériel, dès les premières opérations de parachutage, en tenant compte des disponibilités de transports dont peuvent être dotées ces missions. C'est là une précaution qui, en fin de compte, rapporte.

Le passage du Rhin-Nessel.

Au cours du passage du Rhin, à la fin du printemps de 1945, l'emploi que nous fîmes des forces aéroportées sembla violer un des principes précédemment établis pour l'emploi de cette arme, à savoir qu'elle ne devait être employée que pour une opération vitale et pour des missions qui n'auraient pu être aussi bien accomplies par d'autres troupes. On peut dire que ce ne fut qu'une apparence, en raison de la situation particulière qui existait, c'est-à-dire en raison de la déroute imminente de l'armée allemande et par conséquent du Reich tout entier. Il y avait là un ensemble de conditions qui créait une exception à la règle générale et qui indiquait que l'emploi judicieux des troupes aéroportées et leur utilisation dans le temps, pouvait avoir une heureuse influence sur les efforts des armées engagées dans diverses opérations de passage et précipiter la débâcle de l'armée allemande.

Pour ce faire, il fut décidé que pour obtenir les meilleurs résultats, un parachutage de jour suivrait (et non pas précéderait) le passage du Rhin. Ceci briserait la résistance allemande et ses défenses et aiderait à l'avance facile de nos gros une fois qu'ils auraient franchi le Rhin de leur propre élan. En résumé, il était admis que les forces de terre déjà en place le long de la rive ouest pouvaient franchir le fleuve sans l'aide des parachutistes aussi facilement qu'elles l'auraient fait avec cette aide, mais que, lorsqu'elles auraient pris pied sur l'autre bord et que se produirait l'inévitable battement qui devait leur permettre les regroupements nécessaires avant de pousser vers l'Est et le Nord, l'heure des parachutistes serait arrivée. Une opération aérienne de grand style montée pour assurer l'occupation des points clés plus avant à l'Est de la tête de pont, destinée à permettre l'avance facile des divisions d'attaque qui auraient traversé le fleuve abrégerait notablement la campagne et permettrait d'éviter des pertes importantes au cours de la période critique.

Dans ce but l'Infanterie de l'air fut employée par unités formant corps, non à la manière d'unités d'assaut et de percée comme en Normandie et en Hollande, mais comme élément de protection de plus grandes masses de troupes qui la suivaient, et comme échelon de sécurité chargé de s'emparer des points culminants du terrain, qui autrement auraient été occupés et défendus par l'ennemi pendant un laps de temps considérable. Le succès dépassa les prévisions les plus optimistes.

Le XVIII^e corps (parachuté) avança bien au delà de ses objectifs fixés, et assura aux troupes blindées qui suivaient un débouché sans risques de la vallée du Rhin au cœur de l'Allemagne. Ce fut la dernière grande attaque en Europe. Elle apporta dans un certain sens une nouvelle contribution à nos connaissances sur les directives des opérations parachutées, mais elle servit surtout à mettre en valeur les enseignements des mois précédents dont nous avons déjà parlé. La nouvelle leçon était au moins double.

En premier lieu, il devint évident que les troupes parachutées organisées sur le pied régimentaire devaient pouvoir être alertées rapidement, prêtes à être engagées sous un préavis très court, à n'importe quel endroit désigné sur la route que devraient suivre les unités de terre. Nombre de commandants de Corps et de commandants d'Armée ont déclaré que si les unités de l'air, de préférence parachutées, avaient pu être ainsi disponibles, ils auraient pu les utiliser comme « arme d'opportunité » en diverses circonstances. Ainsi, bien que nous insistions encore sur le fait que l'unité aéroportée n'est convenablement dirigée qu'à l'échelon du grand quartier ou à un échelon du commandement d'ensemble de toutes les armes de terre, mer et air, nous pouvons prévoir un processus type qui permettrait aux unités de terre à l'échelon Corps ou Armée de s'assurer les services des troupes aéroportées à bref délai, tout comme elles peuvent obtenir maintenant le soutien de l'aviation quand et où il est nécessaire pour renverser des obstacles qui s'opposent à une avance générale. La création d'unités aéroportées en tant qu'arme d'opportunité devra toujours être prise en considération dans les opérations de l'avenir et là où on entendra se servir de cette arme.

Cette leçon nous a appris ensuite que les forces aéroportées peuvent être utilisées après l'attaque principale pour faire face à une situation critique, à un moment et à un endroit donnés et peuvent encore y avoir une action aussi efficace que dans leur rôle traditionnel de percée. Dans une affaire incertaine, l'engagement de troupes de choc de plusieurs milliers d'hommes puissamment armés et soigneusement entraînés suffira presque toujours à influencer favorablement la situation, sous réserve qu'un plan sérieux et une préparation présideront à leur entrée en action ; leur intervention ne sera jamais inutile, ce sera bien plutôt le facteur qui permettra d'emporter la décision.

Ceci n'infirmes en rien la doctrine de la mission vitale.

Les opérations du Pacifique.

Le nombre des unités aéroportées engagées dans les opérations du Pacifique n'a pas été aussi considérable qu'en Europe et les conditions auxquelles elles eurent à faire face furent absolument différentes. Mais l'expérience et les enseignements qu'elles retirèrent des combats pénibles qu'elles eurent à soutenir sur ce théâtre d'opérations nous fournirent un schéma de base pour l'avenir. Il sera bon de le noter soigneusement.

Une rapide observation des principales opérations aéroportées qui eurent lieu pendant la campagne du Pacifique montre qu'elles se déroulèrent suivant un modèle type. Elles n'eurent pas l'ampleur de celles qui furent lancées en Europe, surtout en raison de la rareté des terrains d'aviation et du matériel adéquat, mais aussi en raison des distances énormes qui entraient en jeu. Souvenons-nous que le théâtre d'opérations du Pacifique est beaucoup plus vaste que tous ceux où nous avons signalé des opérations aéroportées, et que dans cette immensité l'étendue des terres est comparativement si restreinte qu'elle exerce une influence considérable sur toute décision qui peut intéresser l'intervention de troupes aéroportées. Il devient très difficile d'employer cette arme lorsqu'un objectif peut se trouver à l'extrême limite du rayon d'action d'un appareil, surtout quand le terrain d'aviation et les appareils eux-mêmes, qui sont les moyens indispensables de vol, font défaut. Le résultat très net de tout ceci s'est traduit la plupart du temps par des opérations de l'infanterie de l'air, à une échelle un peu inférieure à la division, qui ont jusqu'à ces derniers temps été surtout caractérisées par leur limitation aux parachutages.

Bien qu'un espace de temps considérable ait séparé les opérations de Laé en Nouvelle-Guinée et de l'île Noomfoor, où dans les deux cas les parachutistes entrèrent en ligne, nous

pouvons les considérer sous un même aspect. Dans l'une et l'autre, les débarquements se firent sans opposition et les possibilités de parachutage se réduisirent à une mince bande de terre. Ces opérations prirent toutes deux un certain temps, mais elles comportèrent l'une et l'autre l'élément surprise et furent d'un effet considérable. Toutes deux étaient en quelque sorte des tentatives, ce qui n'empêche pas qu'au point de vue aérien proprement dit, de durs combats n'aient eu lieu aux deux endroits, après que les troupes eurent touché le sol. S'il en eût été autrement, les débarquements eux-mêmes n'auraient pas été ordonnés. Leur différence essentielle avec les actions qui se passèrent en Europe fut que la prise de contact avec le sol eut lieu à peu près sans opposition et que les combats ne commencèrent qu'après. Les règles indiquées précédemment furent suivies et sauf quelques modifications dans les conditions requises les opérations offrirent un caractère peu différent. Toutes deux furent réussies, aussi bien au point de vue tactique qu'au point de vue de l'économie en vies humaines.

Ce ne fut vraiment que lorsque les débarquements aux Philippines eurent commencé que les unités parachutées eurent à faire face à des difficultés dont la solution ne dépendait que d'elles seules. Il y avait là des objectifs que seules elles pouvaient atteindre par surprise et avec assez d'énergie pour assurer le succès. Il en fut ainsi des points névralgiques des secteurs ouest de Manille qui furent débordés par l'Infanterie de l'air. De même pour Corregidor qui fut complètement réduit par les parachutistes et où eut lieu la mémorable libération de milliers de prisonniers de guerre alliés, par une unité parachutée près de leur camp de concentration. Il y a eu des parachutages au nord de Luzon pour couper les Japonais de la côte Appari, compléter leur encerclement et les préparer à l'estocade définitive. Il y eut encore bien d'autres interventions, toutes vitales, qui toutes contribuèrent puissamment à permettre les réalisations désirées, dont pas une n'eût pu être menée à bien par un autre moyen. Les principes fixant d'une manière géné-

rale l'emploi des forces aéroportées furent suivis, bien que parfois légèrement modifiés et adaptés aux nécessités particulières du moment, ce qui permet d'ajouter encore à nos connaissances en la matière. Ceci nous a permis d'établir qu'à moins d'avoir affaire à des terrains très étendus et à des masses ennemies, les modèles d'opérations en vigueur pour les parachutages sont valables sur les théâtres d'opérations océaniques ou insulaires : c'est-à-dire, emploi de petites unités orientées vers des objectifs d'accès difficile, qui réclament une attention immédiate pour empêcher que des circonstances ou que des possibilités extérieures n'interviennent pour les modifier contrairement à nos vues.

Il est difficile de réaliser ces opérations avec une ou deux pistes d'envol, et, comme il faut un nombre d'appareils important pour assurer l'enlèvement des troupes, on peut être amené à diminuer les contingents par suite du manque d'avions. On peut adopter ou rejeter ce système ; qu'on admette comme indiqué ou non de concentrer ou de lancer des forces parachutées importantes, dépasse actuellement la question, mais nous pouvons être certains d'une chose, c'est que nous n'en sommes qu'au début des opérations aéroportées et à leur application aux grandes unités.

Conclusion.

Des progrès importants sont faits pour assurer le développement de l'aéronautique. Avions plus grands, ayant plus de possibilités de navigation, plus de puissance, de même pour les planeurs. Nos connaissances techniques et opératoires, d'abord à l'état de concept, puis consacrées par l'épreuve de toutes les réalisations possibles sous tous les climats, se sont élargies jusqu'à dégager des faits qui, il n'y a pas si longtemps encore, restaient par manque d'expérience dans l'obscurité. Nous savons maintenant que nous pouvons lancer et soutenir uniquement par réapprovisionnement aérien, des opérations

importantes qui peuvent créer la pression décisive à appliquer contre nos ennemis. Nous savons que dans l'avenir nos connaissances techniques (nous pouvons l'espérer) augmenteront nos possibilités en portant notre rayon d'action à des distances inimaginées, et nous savons que maintenant, comme il y a mille ans, le général qui le premier dominera la situation en amenant à pied d'œuvre les forces les plus importantes, sera victorieux. Si ces forces peuvent être amenées pour être appliquées assez tôt et avec une compréhension profonde de la situation, il est possible que nous puissions empêcher les conflits futurs qui pourraient devenir irrémédiables si nous placions notre confiance dans les méthodes de transports vieilles et encombrantes. L'avenir est ouvert. Les moyens sont à notre disposition. Nous pouvons déplacer par air, corps et armées avec leur matériel lourd et par air nous pouvons les alimenter. Il ne nous reste qu'à décider de le faire... *et à le faire.*

Lt-col. NICOLAS.
