

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 94 (1949)
Heft: 1

Artikel: Des aéroportés
Autor: Nicolas, D.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342406>

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: 16.04.2026

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

Des aéroportés

Les troupes aéroportées sont éminemment propres à frapper les imaginations, tant par le caractère de casse-cou que l'on croit devoir, a priori, attribuer à ceux qui osent se précipiter, la tête la première, du haut des cieux, que par la surprise causée inévitablement par la soudaineté de leur action. A ces facteurs psychologiques et tout subjectifs, il faut ajouter le réel bouleversement que l'emploi nouveau de la 3^e dimension a créé dans les concepts stratégiques, comme dans les procédés de la tactique. La notion du « front » et des « arrières », notamment, devient périmée. L'ennemi peut désormais surgir en force à tout moment, partout. Plus rien n'est sûr.

Cette sensation d'insécurité se joint à l'impression première, formée de ce mélange de crainte et d'admiration, pour faire naître un véritable complexe d'infériorité chez celui qui en est réduit à parer les coups. Il en devient obsédé. Il ne pense bientôt plus qu'aux parachutistes. Il ne voit plus qu'eux. Méconnaissant ou oubliant leurs servitudes, il les fait, en esprit, apparaître aux endroits même les plus saugrenus et dans des missions qui défient le simple bon sens. Comme si l'agresseur avait besoin chaque fois d'aéroportés pour s'emparer du moindre fortin ou pour s'ouvrir n'importe quel passage ! Cette « parachutisite », qui accroît encore ses affres, tend à paralyser sa volonté. La tranquille et ferme détermination de l'homme sûr fait place à l'agitation du velléitaire.

Aussi s'aperçoit-on bientôt qu'il prétend vouloir se garder partout à la fois, même aux objectifs les plus insignifiants ;

il ne se rend plus compte qu'il sert au mieux les intérêts de l'adversaire en éparpillant ses troupes dans la nature et en les usant dans de fastidieuses et stériles missions de garde ; au moment du danger, il n'aura plus sous la main qu'une poussière de détachements fatigués, incapables de réagir en force, sans élan, sans mordant.

Ou bien, on le voit parfois s'illusionner au point de croire qu'il lui suffirait, pour résoudre le problème, de dépêcher quelque grosse patrouille sur l'aire d'atterrissage qui « anéantirait » d'un coup (par quel miracle ?) les méchants tombés des nues par centaines ou par milliers.

Cette démesure n'est que le fruit de l'ignorance. Il importe par conséquent que nous spécialement, qui n'avons pas connu l'acte de guerre, nous nous familiarisions au plus vite, par l'étude, avec ce genre moderne de troupes et leurs modes de combat, de manière que nous puissions chasser sans plus tarder toutes les billevesées qui pourraient obnubiler notre raison.

L'homme averti en vaut deux, dit le dicton. Nul doute que chacun alors saura trouver les ripostes qui conviendront.

C'est pourquoi je ne veux pas plus longtemps lanterner à signaler à nos lecteurs l'excellente brochure que le ministère de l'air britannique a publiée à ce sujet et à laquelle j'emprunte aujourd'hui quasi la totalité des éléments du présent article. Sous le titre « *By air to battle* » elle relate toute la genèse et les hauts faits des « Airborne » anglais durant la guerre. Elle constitue une source incomparable de renseignements. Elle offre matière à amples méditations.

Rappelons tout d'abord que ce furent les Russes qui, se plaçant résolument à l'avant-garde de l'évolution guerrière, conçurent l'audace de réaliser le tout premier corps de parachutistes. Loin de vouloir se réserver jalousement le bénéfice d'une telle surprise, ils tinrent à proclamer (était-ce calcul ou vanité ?) *urbi et orbi*, leur esprit novateur. En 1936, dans une tapageuse démonstration, qui constituait le clou, — et quasi la raison d'être, — des grandes manœuvres soviétiques, un

général et 1200 hommes tombèrent pour la première fois du haut des airs, avec leurs 150 mitrailleuses et leurs 18 canons de montagne, devant un parterre médusé, formé des plus hauts chefs d'armée étrangers.

Mais tandis que la plupart des pontifes militaires se contentaient de hocher la tête avec scepticisme devant cette invention qui bousculait les habitudes de leur métier, les Allemands comprirent derechef le parti qu'ils en tireraient dans le conflit très proche dont ils avaient déjà fixé l'échéance et qu'ils avaient commencé à préparer. Ils s'emparèrent avec enthousiasme de l'idée. Aussi fallut-il les retentissants exploits de leurs « Fallschirmjäger » en Norvège d'abord, puis surtout à Rotterdam en 1940, pour que la vague d'effroi, qui en résulta, fût définitivement tomber les écailles de la routine des yeux des moins clairoyants.

La preuve était faite. Nul agresseur, désormais, ne saurait monter une opération de grande envergure sans l'aide de la manœuvre par les airs.

Du coup, on ne parla plus que de troupes parachutées. La réaction, à ce propos, fut d'autant plus vive que l'on avait voulu nier pendant si longtemps l'efficacité du procédé et l'existence d'un péril aérien.

Aussi, dès le 22 juin 1940 (nous sommes à la capitulation de la France), le premier ministre britannique ordonne la création d'une légion de parachutistes d'au moins 5000 hommes. Quelque trois mois plus tard, il passait de même la commande de 400 planeurs, embryon des futures brigades aéroportées.

Mais, à notre époque, de semblables troupes ne jaillissent plus, telle Minerve, toutes armées, fût-ce du plus puissant des cerveaux. Elles ne souffrent aucune improvisation. Elles exigent une préparation minutieuse de très longue haleine. Les Alliés, et ici plus particulièrement les Anglais, en firent la décevante expérience, comme en témoigne la chronologie succincte ci-après.

Il faut attendre six mois, jusqu'au 24 janvier 1941, pour que

l'on assiste au premier engagement de guerre d'une poignée seulement de 38 parachutistes britanniques. Ce coup de main, qui visait la destruction d'un important aqueduc de l'Italie méridionale, se solde du reste par un échec.

Il faut patienter encore quatre mois pour que la création de la première Cp. de planeurs soit annoncée le 26 avril 1941, lors d'une démonstration faite devant le premier ministre, à laquelle participent en tout et pour tout : 6 avions et 5 planeurs !

Ce n'est qu'en novembre 1941 qu'une plus vaste organisation se précise par la nomination d'un général des « Airborne », par la constitution de la première brigade (lisez sous ce terme anglais : régiment de parachutistes) et par la décision de créer en plus une brigade de troupes transportées par planeurs. Ces dernières troupes ne commenceront toutefois à sortir du néant qu'une année encore plus tard, en automne 1942.

Entre temps, en janvier 1942, les premiers planeurs sourdent enfin des usines, ce qui permet la mise sur pied, petit à petit, du premier Rgt. de pilotes de planeurs. Un an et demi s'est donc écoulé environ depuis le passage de la commande !

Et c'est de même plus de un an et demi après la décision initiale et plus d'une année après le coup de main d'Italie que survient seulement la *seconde* action guerrière, dans laquelle 119 parachutistes (une faible Cp. !) s'en vont détruire la station allemande de radar à Bruneval, sur la côte française.

Il faut ensuite se remettre à taper de la semelle jusqu'en novembre 1942 avant de revoir des aéroportés sortir de leur apparente inaction.

C'est, d'une part, le premier banc d'essai d'une infanterie de l'air : un petit détachement, transporté par *deux planeurs* remorqués, seulement, cherche à atteindre la Norvège, le 19 novembre 1942. Mais cette tentative, qui prélude à la « bataille de l'eau lourde », tourne au désastre. Les deux engins se fracassent sur les montagnes norvégiennes.

L'autre cas, bien plus important, concerne à nouveau les

parachutistes. Il s'agit du brusque débarquement allié en Afrique du Nord le 8 novembre 1942. Pour la première fois, les parachutistes vont recevoir une mission conforme aux raisons qui les firent naître ; pour la première fois, ils abandonnent les procédés de la guérilla pour s'intégrer dans une manœuvre dite « combinée » et de grande envergure ; pour la première fois, ils formeront le fer de lance de l'attaque. Pour protéger, faciliter et accélérer l'avance terrestre des gros de la 1^{re} Armée britannique, ils devront s'emparer des aérodromes les plus difficilement accessibles du fait de leur éloignement des plages de débarquement et de leur proximité de Tunis, base de la riposte allemande. Ils devront les tenir, jusqu'au moment où les colonnes motorisées les rejoindront.

Mais, malgré tous les efforts accomplis pendant deux ans, les Anglais ne disposent encore d'aucune aviation de transport pour leur 1. Div. « Airborne » ! Ils doivent en appeler aux Américains, à peine plus riches. L'aide que ceux-ci leur donnent leur reste en effet si chichement comptée, qu'ils ne peuvent diriger par la voie des airs que les deux tiers d'un seul bataillon, soit deux Cp. « de combat » et la Cp. d'EM, au total 450 hommes ! Les deux autres bataillons, ainsi que le solde du premier (la prétendue division ne possède donc, à ce moment encore, qu'un unique régiment) doivent gagner Alger par bateau ! Ce premier détachement quitte les aérodromes de la Grande-Bretagne au lendemain du débarquement, c'est-à-dire dans la soirée du 9 novembre ; après deux vols de nuit, entrecoupés par une escale à Gibraltar, il atterrit à Alger. Réduit à 360 hommes à la suite de pannes ou d'accidents survenus à 4 avions — l'un s'écrase en flammes, un autre tombe en mer entre Gibraltar et Alger — il s'envole à l'aube du 12 novembre pour la grande aventure. Il réussit à occuper l'aérodrome de Bône, conformément à sa mission, et en assure seul la possession pendant une semaine avant d'être relevé.

Un second bataillon, ce coup au complet, entre à son tour en scène quatre jours plus tard. Le 16 novembre, il dégringole

dans la plaine de Souk el Arba, sur la route de Tunis, à 50 km. à l'intérieur des terres et à peu près à 140 km. de Tunis, soit aux $\frac{2}{5}$ de la distance qui sépare Bône de cette ville.

Le troisième et dernier bataillon des « Diables rouges » s'élança enfin, lui aussi, dans la bagarre le 29 novembre.

Cet échelonnement dans le temps est typique. Il n'est point conditionné uniquement par des raisons de pure tactique. Il est imposé en bonne partie par les hypothèques de la technique, qui grèvent lourdement la durée des préparatifs. Quoiqu'il en soit, ce bataillon saute bien loin, — à plus de 100 km., — en avant du dispositif allié, près de la localité de Depienne, à 50 km. au *sud* de la capitale tunisienne.

Ces deux bataillons ne se contentent point d'attendre sur place l'arrivée des gros. Nul n'ignore dans toute l'armée que le véritable objectif commun est Tunis, qu'il faudrait atteindre au plus tôt pour empêcher les Allemands de s'y installer trop solidement et pour couper le cordon ombilical de l'« Afrika Korps » de Rommel en pleine retraite.

Aussi, sitôt débarqués et malgré la distance, ils se mettent à marcher par leurs deux routes convergentes, en direction de la cité beylicale. Mais tandis que le premier aura la chance de se voir rattrapé assez vite par la tête du 5^e corps d'armée, le second bataillon subira, avant terme, un « Arnhem » en miniature. Que n'a-t-on pas mieux su tirer les leçons qui se dégageaient de son odyssée ! On eût peut-être pu éviter la tragédie meurtrière qui ensanglantera deux ans plus tard les vastes plaines de la Hollande ! Ayant considéré en effet que les blindés amis ne parviendront pas à le rejoindre à temps, il renonce très justement à Tunis, qui, du reste, ne lui avait jamais été expressément prescrit, et, pivotant d'un quart de tour vers l'ouest, il entame une retraite d'une cinquantaine de km., qui lui coûtera 16 officiers et 250 hommes, avant qu'il puisse rallier les avant-gardes de l'armée.

Pour la première fois, les événements font ressortir en pleine lumière la fragilité des troupes de l'air dès qu'elles sont

tenues de continuer à combattre seules au-delà de quelques jours.

Les trois bataillons de parachutistes avaient donc, en règle générale, répondu aux espoirs de ceux qui avaient misé sur eux. Le semi-échec du dernier provenait surtout de la faillite des troupes terrestres. Mais lorsque le Haut-commandement les engagea l'un après l'autre, il n'envisageait, à vrai dire, que des coups de boutoir de très brève durée. Il pensait qu'il pourrait récupérer très rapidement cette élite combattante pour reconstituer la meilleure des réserves qu'on pût imaginer grâce à l'instantanéité et à la profondeur de leurs interventions.

Longues attentes et bottes fulgurantes, tel semblait devoir être le sort exclusif des *aéroportés*. Mais si les chefs proposent, le dieu de la guerre, en vérité, bien plus souvent dispose.

Les « Diables Rouges » auront tout loisir de l'expérimenter à leur dam durant les longs mois d'hiver, pendant lesquels ils peinent comme des fantassins, tout simplement, sur le sol africain.

Ils attendront jusqu'au 15 avril 1943 avant qu'ils puissent être définitivement relevés pour être rendus à leur destination première ; la bataille, hélas ! a fait fondre leurs effectifs de plus des deux tiers.

Six mois, approximativement, se sont écoulés depuis que ces hommes ont quitté la mère-patrie. Pendant qu'ici ils se sont battus, là-bas on a continué à se colleter avec les difficultés matérielles de tous genres pour assurer le développement de la jeune arme et lui donner la puissance dont on rêve.

Mais les nouveaux parachutistes que l'on forme au prix de mille difficultés ne servent qu'à boucher les trous qui se creusent à mesure dans la 1^{re} Brigade en Afrique. Dans le domaine des *aéroportés*, c'est-à-dire dans le domaine des troupes qui *emploient le planeur au lieu du parachute*, la situation n'est guère plus réjouissante. La pénurie de planeurs et d'avions remorqueurs est telle, encore au début de 1943, que la « Royal Air Force » se trouve dans l'incapacité de trans-

porter plus d'un demi-bataillon à la fois. Des déficits semblables se répètent dans tous les secteurs de l'équipement ; les jeeps, en particulier, dont on entendait depuis longtemps munir ces troupes, font toujours défaut ; on ne saurait pourtant pas s'en passer, notamment pour tirer les indispensables canons antichars, si lourds et si encombrants, dont aucune troupe ne peut plus se priver.

L'ère des tâtonnements doit cependant bientôt toucher à sa fin : à la même époque, en ce début de 1943, le commandement des Airborne reçoit l'ordre de se préparer à l'invasion de la Sicile, qui s'effectuera dans un délai de cinq à six mois.

Il faut une fois de plus appeler les Américains à la rescousse avec leurs avions et leurs équipages. Lentement, bien lentement, trop lentement, on parvient à surmonter les obstacles. Cette 1^{re} Brigade d'infanterie aéroportée¹ se concentre petit à petit durant les mois d'avril à juin 1943 en Afrique du Nord. Le personnel combattant a été acheminé par la voie maritime ; les planeurs et leurs avions remorqueurs arrivent par les airs, un à un.

La 1^{re} Brigade de parachutistes, qui avait été enfin relevée comme nous l'avons vu, s'est reconstituée pendant ce temps et a repris son entraînement au saut.

(A suivre.)

Colonel D. NICOLAS.

¹ Rappelons une fois de plus pour éviter toute confusion que le terme anglais de « brigade » signifie toujours le « régiment » dans notre terminologie ; de même, le « régiment » anglais n'est qu'un de nos bataillons. Nous n'emploierons ici, à part le terme de brigade, que les termes de notre armée.
