

Le 10 février 1941, 38 parachutistes britanniques s'envolent de Malte à bord de 6 bombardiers *Armstrong Whitworth Whitley* pour mener un raid de sabotage contre un aqueduc situé dans le sud de l'Italie, près de la ville de Calitri, dans la province de Campanie. Cette opération, baptisée *Colossus*, constitue la toute première opération aéroportée de l'histoire militaire britannique. Elle s'inscrit dans un contexte où le Royaume-Uni, isolé face aux puissances de l'Axe, cherche à démontrer sa capacité à frapper l'ennemi en profondeur, tout en testant une composante militaire encore balbutiante : les troupes aéroportées.

L'aqueduc visé enjambe le torrent Tragino, un affluent du fleuve Sele. Il fait partie de l'Acquedotto Pugliese, un vaste réseau d'adduction d'eau douce qui alimente la province des Pouilles (Apulia), région alors peuplée d'environ deux millions d'habitants et abritant les ports stratégiques de Tarente, Brindisi et Bari, utilisés par la marine italienne et comme bases logistiques pour les opérations militaires en Afrique du Nord et en Albanie. Sa destruction vise à perturber l'effort de guerre italien en privant temporairement ces installations portuaires de leur approvisionnement en eau.

La création d'une force aéroportée britannique remonte à une directive du Premier ministre Winston Churchill datée du 22 juin 1940. Profondément marqué par l'efficacité des opérations aéroportées allemandes lors des campagnes de Norvège (*Weserübung*) et de France (*Fall Gelb*), au cours desquelles les *Fallschirmjäger* avaient joué un rôle décisif dans la prise de points névralgiques tels que le fort d'Eben-Emael et les aérodromes néerlandais, Churchill ordonne au War Office d'étudier la création d'une force aéroportée de cinq mille hommes dans les délais les plus brefs.

La réalité s'avère toutefois plus complexe que la volonté politique. Le manque d'équipements adaptés, de moyens aériens de transport et de structures d'entraînement retarde considérablement la mise en œuvre du programme. Un centre d'entraînement pour les troupes parachutistes est néanmoins créé dès le 21 juin 1940 à RAF Ringway, près de Manchester, sous le nom de *Central Landing Establishment* (CLE). En août 1940, Churchill est informé que sur les 3 500 volontaires identifiés, seuls 500 peuvent commencer immédiatement leur formation, faute de capacités suffisantes.

La première unité aéroportée formée est le N° 2 *Commando*, rebaptisé en novembre 1940 N° 11 *Special Air Service (SAS) Battalion*. Placé sous le commandement du lieutenant-colonel C. I. A. Jackson et basé à Knutsford, près de l'aérodrome de Ringway, ce bataillon compte environ 350 à 500 officiers et sous-officiers organisés en 10 sections (*troops*) d'une dizaine d'hommes chacune, calibrées sur la capacité d'emport d'un bombardier Whitley. Le bataillon achève sa formation initiale en décembre 1940. C'est dans ses rangs que sont sélectionnés les hommes destinés à la première opération aéroportée britannique.

En dépit de ces ressources limitées, le commandement britannique juge indispensable de monter une opération réelle pour deux raisons principales : d'une part, tester en conditions opérationnelles la capacité de combat du bataillon, la fiabilité de son équipement et l'aptitude de la *Royal Air Force* à larguer des parachutistes sur un objectif précis ; d'autre part, démontrer au reste du monde que la Grande-Bretagne, malgré son isolement, demeure capable de porter le combat sur le territoire ennemi.

Le choix de l'objectif

L'aqueduc du Tragino est identifié comme cible à l'automne 1940, à la suite de l'analyse de photographies de reconnaissance aérienne par le *War Office* et le cabinet d'ingénierie George Kent & Sons. Un ingénieur britannique ayant participé à la construction de l'ouvrage, alors présent à Londres, fournit des informations techniques et estime que sa réparation nécessiterait au minimum un mois, en raison de la difficulté d'acheminer des matériaux dans cette vallée montagneuse isolée.

L'aqueduc présente plusieurs caractéristiques qui en font une cible privilégiée pour une opération aéroportée. Situé à environ 65 kilomètres de la côte, il est hors de portée d'un commando débarqué par voie maritime, qui ne pourrait réalistement pas couvrir une telle distance en terrain montagneux sans être détecté. Par ailleurs, sa construction est jugée trop robuste pour être détruite par un bombardement aérien classique avec la précision disponible à l'époque. Un raid aéroporté apparaît donc comme la seule option viable.

Au-delà de l'objectif tactique immédiat, les planificateurs estiment que la coupure de l'approvisionnement en eau de la province des Pouilles pourrait contraindre le commandement italien à revoir ses plans opérationnels, à un moment où l'Italie mène simultanément des campagnes difficiles en Libye et en Albanie. L'impact psychologique sur la population et les forces armées italiennes est également pris en compte.

En décembre 1940, 38 volontaires sont sélectionnés au sein du *N° 11 SAS Battalion* pour constituer la *X Troop* : 7 officiers et 31 sous-officiers et hommes du rang. Le commandement de l'unité est confié au major Trevor Allan Gordon Pritchard, des *Royal Welch Fusiliers*, officier expérimenté et volontaire pour cette mission inédite. La sélection privilégie les hommes disposant de compétences spécifiques pour une opération de démolition, notamment des sapeurs du *Royal Engineers* formés au maniement des explosifs.

Trois interprètes italophones sont attachés à la *X Troop* pour la durée de l'opération : le *squadron leader* Ralph Lucky, titulaire de la *Military Cross* et vétéran de la Première Guerre mondiale ; le *rifleman* Nasri, du *Rifle Brigade* ; et un civil d'origine italienne nommé Fortunato Picchi, sous-directeur de la salle de banquet du Savoy Hotel à Londres. Ce dernier, ressortissant italien, est recruté comme agent du *Special Operations Executive* (SOE) et accepté dans l'opération en pleine connaissance des risques considérables qu'il encourt en tant que citoyen ennemi participant à une action de guerre contre son propre pays.

L'entraînement spécifique à l'opération débute en janvier 1941 et dure 6 semaines. Cette période est également mise à profit pour modifier 6 bombardiers Whitley Mark V du *N° 51 Squadron RAF* afin de les adapter au largage de parachutistes. Le *Whitley* n'est pas un avion de transport : les parachutistes doivent sauter par une trappe aménagée dans le plancher du fuselage, un procédé inconfortable et dangereux. Des conteneurs spéciaux sont également fixés sous les soutes à bombes pour le largage du matériel et des explosifs. Un modèle réduit à échelle réelle de l'aqueduc est construit début février pour permettre à la troupe de répéter l'assaut. Au cours de l'entraînement, un soldat est tué après avoir atterri dans un étang gelé et s'être noyé avant que l'on puisse lui porter secours.

Le plan opérationnel prévoit le largage de la *X Troop* à proximité de l'aqueduc à la tombée de la nuit. Après destruction de l'objectif, les hommes doivent se replier par voie terrestre vers l'embouchure du fleuve Sele, sur la côte ouest, où le sous-marin HMS Triumph doit les récupérer cinq jours plus tard, avec une seconde fenêtre d'évacuation prévue quatre jours après la première. Parallèlement, deux Whitley supplémentaires doivent mener un raid de diversion contre les gares de triage ferroviaire de Foggia, à environ 100 kilomètres au nord de l'objectif, afin de détourner l'attention des défenses italiennes.



Le général John Dill, chef de l'Imperial General Staff, inspectant les troupes de parachutistes au Central Landing Establishment au RAF Ringway près de Manchester, en décembre 1940. Crédit : Imperial War Museums.

Le transit vers Malte

Le 3 février 1941, la *X Troop* est transférée par autobus à la base de la RAF à Mildenhall, dans le Suffolk, d'où les avions doivent décoller pour Malte. Le lieutenant Deane-Drummond a été envoyé en éclaireur quelques jours plus tôt à bord d'un hydravion Sunderland, avec une équipe de maintenance de la RAF, pour préparer l'arrivée de la troupe : logements, rations,

vérification de la disponibilité des explosifs et remise de courriers aux commandants locaux.

Le 7 février, l'amiral Sir Roger Keyes, directeur des Opérations combinées, inspecte et s'adresse à la *X Troop* avant son départ. Dans la soirée, les 8 Whitley (6 pour le raid, 2 pour la diversion) décollent de Mildenhall pour un vol de 2 600 kilomètres vers Malte. Les appareils, lourdement chargés d'hommes et de pièces de rechange, volent à la limite de leur autonomie. Le trajet, qui survole la France occupée puis contourne la Corse et la Sardaigne avant de longer la côte tunisienne, s'effectue de nuit pour éviter la détection. Les appareils essuient un tir antiaérien épisodique au-dessus de la France et l'un d'entre eux est pris en chasse par un chasseur de nuit Bf 109, repoussé par le mitrailleur arrière. Les Whitley atteignent Malte peu après l'aube le 8 février, avec des réserves de carburant critiques, et doivent patienter jusqu'à 9 heures avant de se poser à l'aérodrome de Luqa, dont la piste a été endommagée par un bombardement nocturne.

À Malte, la troupe est *briefée* à l'aide de photographies de reconnaissance aérienne récentes fournies par la *Photographic Reconnaissance Unit*. Ces clichés révèlent l'existence de deux aqueducs dans la zone : après discussion, le plus grand des deux est retenu comme objectif principal.

Le raid : 10-11 février 1941

La météo du 10 février s'annonce favorable : ciel dégagé, visibilité parfaite et pleine lune. Le lancement de l'opération *Colossus* est confirmé pour le soir même. Les 32 conteneurs de ravitaillement sont chargés : 20 contiennent des explosifs, 6 renferment 14 pistolets-mitrailleurs Thompson et un fusil-mitrailleur Bren, 5 transportent des échelles et un dernier est rempli de vivres supplémentaires. Dans les dernières heures avant le décollage, une alerte aérienne contraint brièvement les travailleurs maltais à gagner les abris, mais le caporal-chef Doug Jones, supervisant le chargement des conteneurs, les rappelle à leur poste sous la menace d'un pistolet, le temps pressant.

À 17 h 40, les premiers Whitley décollent de Malte. La section de couverture part en tête, suivie par les appareils de diversion à 17 h 50, puis les trois Whitley de la section de démolition à 18 heures. Le vol vers la zone d'objectif se déroule sans incident. Le premier Whitley atteint la zone de largage, située à environ 500 mètres de l'aqueduc, à 21 h 42. Les 6 hommes et leurs conteneurs sont déposés dans un rayon de 250 mètres du point prévu. Les quatre appareils suivants larguent également leurs passagers avec une précision satisfaisante. Toutefois, deux avions ne parviennent pas à larguer leurs conteneurs, dont les mécanismes de libération sont gelés.

Le 6^e Whitley, victime d'une erreur de navigation, ne localise pas la zone de largage et dépose ses 6 hommes et leurs conteneurs deux heures plus tard, dans une vallée située à environ 3 kilomètres de l'aqueduc. Ces 6 hommes sont précisément les sapeurs du *Royal Engineers* chargés de la démolition, et leur appareil transporte la majeure partie des explosifs prévus pour l'opération. Cet aléa constitue un revers considérable.

Malgré la perte des sapeurs et d'une grande partie des explosifs, le major Pritchard réunit

rapidement les hommes disponibles aux abords de l'aqueduc. Le lieutenant Anthony Deane-Drummond, responsable des transmissions et du regroupement, a atterri à seulement cinquante mètres de l'ouvrage et contribue à rassembler les sous-sections. L'ensemble de la force est regroupé aux alentours de 22 heures.

Les premières actions au sol consistent à sécuriser le périmètre. Les parachutistes rassemblent une vingtaine de paysans italiens des fermes voisines pour les empêcher de donner l'alerte, et les confinent dans des bâtiments agricoles sous bonne garde. Des groupes de protection sont déployés en demi-cercle autour du site.

En l'absence du capitaine G. F. K. Daly, officier du Génie initialement désigné pour diriger les démolitions (il se trouve parmi les sapeurs égarés), le sous-lieutenant George Paterson prend la responsabilité de l'opération de destruction. Son inspection initiale révèle une mauvaise surprise : les piliers de l'aqueduc sont en béton armé et non en maçonnerie, comme le laissaient croire les photographies et les descriptions préliminaires. De plus, le pilier central, le plus efficace à détruire, s'élève à une trentaine de pieds de hauteur et se révèle inaccessible. Pritchard décide de concentrer la totalité des charges disponibles contre le pilier ouest et son appui, dans l'espoir de causer des dommages suffisants.

Pour économiser les forces des sapeurs avant la longue marche vers la côte, Pritchard ordonne aux paysans italiens les plus valides de transporter les caisses d'explosifs depuis les points de largage jusqu'à l'aqueduc, ce que ceux-ci acceptent apparemment sans réticence. Pendant que Paterson et ses hommes mettent en place les charges de mélinite humide (*gun-cotton*) contre le pilier occidental, le lieutenant Deane-Drummond remarque un petit pont en béton enjambant le ravin de la Ginestra, construit à l'époque de l'érection de l'aqueduc pour acheminer les matériaux de construction. Jugeant que ce pont pourrait servir à la réparation de l'ouvrage principal, Deane-Drummond obtient l'autorisation de Pritchard pour le détruire également, avec les explosifs excédentaires dont Paterson n'a pas besoin. Il admettra plus tard que sa motivation première était surtout le plaisir de faire sauter quelque chose.

À 00 h 15, les sapeurs ont terminé leur travail et se replient vers l'aqueduc de la Ginestra. Les civils italiens sont reconduits dans les bâtiments de ferme et enfermés sous la menace d'une sentinelle. À 00 h 29, Pritchard fait exploser une charge d'une livre de fulmicoton en guise de signal d'avertissement d'une minute. Puis, avec Paterson, il allume les mèches et bat en retraite. Après ce qui semble être plusieurs minutes d'attente sans explosion, les deux hommes font quelques pas en direction de l'aqueduc pour inspecter les fusées. Ils n'ont pas fait une douzaine de pas lorsqu'une détonation retentit et qu'ils se jettent au sol.

À 00 h 30 le 11 février 1941, les charges principales explosent. Le pilier ouest s'effondre, son voisin s'incline dangereusement, la conduite d'eau se brise et l'eau se déverse dans le ravin. Trente secondes plus tard, le pont de la Ginestra saute à son tour, surprenant tout le monde sauf Pritchard et l'équipe de Deane-Drummond. Ce dernier et le caporal Watson, qui n'avaient pas suffisamment estimé la distance de sécurité, sont couverts de débris de béton et de rails métalliques, mais s'en sortent indemnes. Pritchard et Paterson reviennent inspecter l'aqueduc et constatent que la mission est un succès : le pilier ouest est détruit, la canalisation rompue, l'eau s'écoule librement dans la vallée. Lorsque les hommes rassemblés entendent le bruit de l'eau, un cri de joie s'élève. Pritchard rétablit rapidement le calme : au loin, des chiens aboient,

signe que les explosions ont été entendues.

La tentative d'exfiltration et la capture

À 01 heure du matin, laissant derrière eux un homme souffrant d'une fracture de la cheville survenue à l'atterrissage et confié à un fermier local, les membres restants de la *X Troop* se divisent en trois groupes et entament la marche vers la côte, distante d'une soixantaine de kilomètres à travers un terrain montagneux. L'objectif est de rejoindre l'embouchure du fleuve Sele où le sous-marin HMS Triumph doit les attendre.

Aucun des trois groupes ne parviendra à atteindre le point de rendez-vous. Le groupe commandé par le major Pritchard est repéré par un fermier qui donne l'alerte dans le village le plus proche. Des carabinieri encerclent le groupe ; ne disposant que de très peu de munitions et en nette infériorité numérique, Pritchard décide de se rendre. Les deux groupes qui étaient restés près de l'aqueduc sont localisés peu après par des soldats italiens et contraints de capituler à l'issue de brèves escarmouches. Le troisième groupe, comprenant les 6 sapeurs qui avaient été largués à distance de l'objectif, est intercepté par des civils alors qu'il progresse vers la côte. Les hommes tentent un bluff en se faisant passer pour des soldats allemands en exercice spécial, mais le maire de la localité exige des papiers d'identité et, face à l'impossibilité d'en produire, alerte les carabinieri qui procèdent à l'arrestation.

Quand bien même l'un des groupes fût parvenu au point d'extraction, il n'aurait pas été récupéré. En effet, l'un des deux Whitley chargés du raid de diversion sur Foggia a connu une panne moteur après avoir bombardé les gares de triage. Le pilote a transmis par radio son intention d'amerrir dans l'embouchure du Sele, précisément la zone du rendez-vous prévu. Craignant que ce message ait été intercepté par les Italiens et que le sous-marin ne tombe dans un piège, le commandement décide de ne pas envoyer le HMS Triumph au point de rendez-vous.

L'ensemble des hommes capturés est désarmé et transporté à la prison civile de Naples, puis transféré au camp de prisonniers de guerre de Sulmona. Tous sont traités conformément aux conventions de guerre, à une exception notable et tragique : Fortunato Picchi. En tant que citoyen italien ayant participé à une opération militaire contre son propre pays, Picchi est séparé du groupe et remis au Tribunal spécial pour la Défense de l'État (*Tribunale Speciale per la Difesa dello Stato*) à Rome. Reconnu coupable de trahison, il est fusillé le 6 avril 1941 à la prison militaire du Forte Bravetta, à Rome. Il demeure la seule victime directe de l'opération *Colossus*.

La quasi-totalité des membres survivants de la *X Troop* reste en captivité jusqu'à la capitulation italienne de septembre 1943. Deux hommes font exception. Le lieutenant Anthony Deane-Drummond parvient à s'évader et rejoint l'Angleterre en 1942, où il intègre la 1^{re} division aéroportée (*1st Airborne Division*) nouvellement formée. Le sapeur Alfred Parker s'évade du camp de Sulmona mais est recapturé par les Allemands. Témoin de l'exécution par les Allemands d'un camarade évadé et de plusieurs Italiens (un acte ultérieurement reconnu comme crime de guerre), Parker s'évade à nouveau et parvient finalement à regagner le

Royaume-Uni en embarquant à bord d'un Dakota américain à destination de l'Afrique du Nord.

Bilan opérationnel et stratégique

Sur le plan stratégique, l'impact de l'opération *Colossus* sur l'effort de guerre italien est négligeable. L'aqueduc du Tragino est réparé rapidement et l'interruption de l'approvisionnement en eau des ports des Pouilles ne dure pas assez longtemps pour causer de perturbation significative, les réservoirs locaux ayant suffi à couvrir la courte période de coupure. Le postulat initial selon lequel les réparations nécessiteraient au moins un mois se révèle excessivement optimiste.

Cependant, les retombées indirectes de l'opération ne sont pas sans valeur. Le raid provoque une onde de choc dans l'appareil de défense italien. Des mesures radicales de protection aérienne sont mises en place dans l'ensemble du pays, et des milliers de soldats italiens sont désormais affectés à la garde de barrages, de centrales électriques et de ponts sur tout le territoire, mobilisant des ressources qui auraient pu être employées au front. Ces mesures de précaution renforcent l'idée d'une menace aéroportée permanente et durable, bien au-delà de la réalité des capacités britanniques de l'époque. Elles restent en vigueur jusqu'à la capitulation italienne de 1943.

Pour le commandement britannique, le principal bénéfice de l'opération est d'ordre expérimental. *Colossus* démontre que des troupes aéroportées peuvent être larguées avec une précision acceptable sur un objectif éloigné, en territoire ennemi, et accomplir une mission de démolition dans des délais très courts. Elle révèle également plusieurs lacunes critiques. Les conteneurs souples utilisés pour le largage du matériel se déforment en vol et bloquent l'ouverture des soutes à bombes ; à l'avenir, ils seront remplacés par des conteneurs métalliques. Le plan d'exfiltration, reposant sur un unique sous-marin avec des fenêtres d'évacuation trop contraignantes, est jugé insuffisant. Enfin, la nécessité de disposer d'un renseignement plus précis sur la nature des cibles (la composition du béton armé des piliers, sous-estimée) apparaît comme une leçon essentielle.

L'opération fournit également un encouragement moral au sein de l'établissement aéroporté britannique naissant. Elle démontre la portée et la flexibilité de ce type de troupes et confirme qu'elles peuvent constituer une menace crédible pour les puissances de l'Axe. Les leçons tirées de *Colossus* sont directement intégrées à la planification d'opérations ultérieures, notamment l'opération *Biting* (le raid sur Bruneval, le 27 février 1942), considérée comme le premier véritable succès aéroporté britannique.

Au lendemain de l'opération, le N° 11 *Special Air Service Battalion* est rebaptisé *1st Parachute Battalion*. En septembre 1941, il constitue le noyau de la *1st Parachute Brigade*, première brigade aéroportée britannique, elle-même intégrée par la suite à la *1st Airborne Division*. Les hommes de la *X Troop* peuvent ainsi être considérés comme les précurseurs du *Parachute Regiment* et de l'ensemble des forces aéroportées britanniques qui s'illustreront en Afrique du Nord, en Sicile, à Arnhem et en Normandie.

La nouvelle du succès du raid parvient en Angleterre par l'intermédiaire de la presse italienne

et de l'attaché militaire américain, qui rend visite aux prisonniers dans leur camp en Italie. Le premier témoignage direct de l'opération est apporté par le lieutenant Deane-Drummond après son évasion réussie en 1942. Ce dernier poursuivra une carrière militaire exceptionnelle : il participera notamment à l'opération *Market Garden* à Arnhem en septembre 1944, où il s'évadera à nouveau après avoir passé 13 jours caché dans un placard mural. Il terminera sa carrière avec le grade de major-général.

L'opération *Colossus* occupe une place singulière dans l'histoire militaire britannique. Si elle ne constitue pas un succès stratégique, elle représente un jalon décisif dans le développement des capacités aéroportées du Royaume-Uni. Menée dans des conditions précaires, avec des moyens improvisés et un personnel encore inexpérimenté, elle témoigne de la volonté britannique de prendre l'offensive à un moment où la situation stratégique est particulièrement défavorable, et pose les fondements d'une arme aéroportée qui jouera un rôle majeur dans la suite du conflit.