

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 94 (1949)
Heft: 5

Artikel: De la manœuvre aéroportée anglaise en Normandie
Autor: Nicolas, D.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342425>

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: 12.01.2026

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

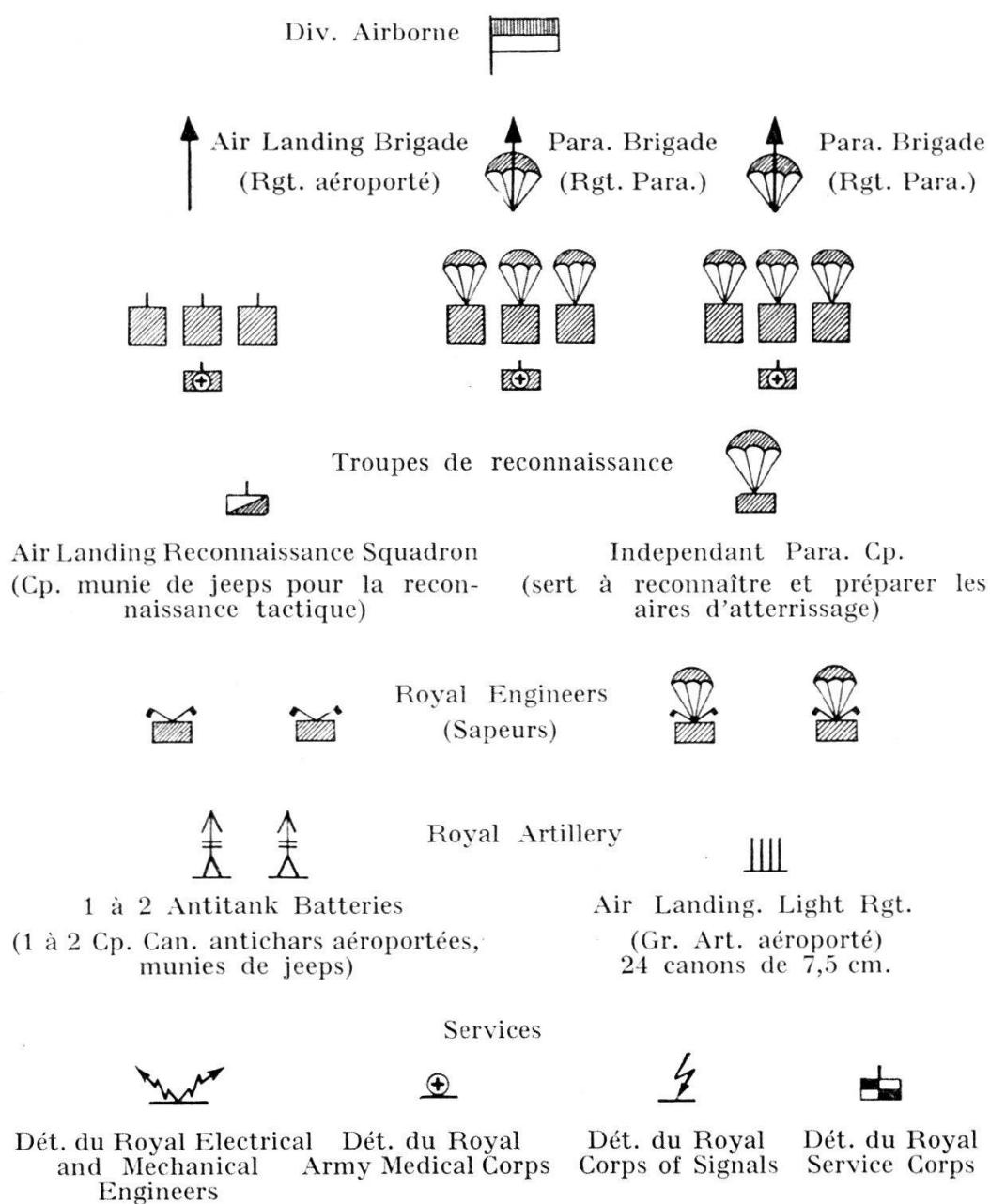
De la manœuvre aéroportée anglaise en Normandie

La 6^e Airborne aurait disposé sans contredit, pour l'exécution de sa tâche de couverture, de près de 24 heures au bas mot avant qu'elle fût menacée de se heurter aux premiers renforts germaniques, sporadiques et décousus ; elle aurait certes bénéficié ensuite d'un laps de temps pour le moins égal encore avant qu'elle risquât d'affronter le choc d'une attaque tant soit peu cohérente.

Ces conditions et ces délais nous auraient semblé des atouts plus que suffisants pour justifier un banco sur cette solution. Le Haut-Commandement allié, nous l'avons vu, en jugea différemment. Il estima que la faiblesse des Airborne en général et de la 6^e div. en particulier continuait à grever d'une trop lourde hypothèque tous les avantages pour qu'il osât tenter cette manœuvre. Il est vrai que le front à couvrir aurait compté 25 km. en tout cas. C'était beaucoup, bien que la dite largeur ne paraisse pas excessive à une division normale d'infanterie pour une défense de ce genre à si court terme. A considérer de plus la similitude de la topographie et l'étendue de la contrée, dans laquelle la 6^e Airborne intervint en réalité, on aboutirait très vite à révoquer en doute la justesse de l'argument et à prétendre que ni l'ampleur spatiale de la mission de couverture, ni la praticabilité du terrain aux chars, n'ont représenté les motifs déterminants qui firent écarter cette idée de manœuvre. Il faut tenir compte toutefois des deux barrières latérales formées par les fleuves Orne et Dives entre lesquels la division se posa ; on doit convenir qu'elles la

mettent un peu mieux à l'abri des surprises, en canalisant les réactions allemandes dans un couloir de 12 à 15 km., encore bien larges, à notre gré, dans ce terrain qui n'offre aucun obstacle important aux entreprises des blindés.

Mais, en fait, quelle est la force d'une division aéroportée ? Voici la composition :



Nous remarquons à ce propos :

- a) l'organisation très particulière de l'Airborne en troupes combattantes : deux régiments de parachutistes et un régiment d'aéroportés (inf. transportée par planeurs) ;
- b) la faible dotation en moyens lourds d'accompagnement : une seule (parfois deux) compagnies de canons anti-chars et un seul groupe d'artillerie de 7,5 cm. (ce groupe compte, il est vrai, 24 canons au lieu de 12 qui sont habituels chez nous ; mais il faut tenir compte de l'extrême vulnérabilité de ces troupes au moment où elles s'engagent et de la sensibilité de leur moyens de transport à tous les ennuis mécaniques qui causent des pertes considérables, de sorte que l'on ne parvient jamais à mettre les 24 canons en ligne ; nos propres divisions sont bien mieux servies avec 12 canons de 10,5 cm. de leur Gr. Can. Id. et les 36 obusiers de 10,5 cm. ou canons de 7,5 de leur Rgt. Art. Camp.) ;
- c) la pénurie des « Services derrière le front ». Du reste, où la div. Airborne pourrait-elle installer ses dépôts, ses magasins, ses ateliers ? Elle ne possède pas d'arrière. Tout son secteur d'engagement est zone de combat. Elle ne peut donc pas vivre d'une façon indépendante. Elle meurt d'inanition si elle ne parvient pas très vite à se raccorder aux troupes terrestres qui se chargeront de la ravitailler avant que ses armes se taisent faute de munitions.

Soulignons enfin la minceur des effectifs. Une semblable division n'a compris que 6000 hommes environ, puisque, de l'aveu officiel, 17 000 hommes seulement, au total, ont participé à l'attaque de la Normandie par les cieux.

A ce taux-là, les bataillons n'ont dû guère atteindre les 500 hommes ; et les autres unités, à l'avenant.

Que nous voici loin de la richesse de nos moyens ! Voilà ce que nous ne devons jamais perdre de vue lorsque nous

parlons des Airborne ou des « Fallschirmjäger » et de leurs opérations. Ne nous laissons pas abuser par la similitude des termes. Conservons sans cesse à l'esprit la notion qu'il a fallu constamment deux à trois fois plus de troupes de l'air, *dans leur composition organique*, pour équivaloir la troupe désignée sous un nom identique dans notre armée¹. Cette disproportion a été même beaucoup plus forte dans la réalité, du fait des énormes déchets que les premières subissent avant même d'entrer au combat et qui résultent des servitudes techniques de leurs moyens de transport et des complications de leur engagement : pannes d'avions et de planeurs au départ ou durant le trajet — beaucoup plus nombreux qu'on le croirait — erreurs de navigation ou de repérage de l'objectif qui égarent nombre de subdivisions, accidents à l'atterrissement, fréquents de nuit notamment, etc.

La division Airborne accuse indéniablement une grande faiblesse, que ne compensent nullement la qualité et le fanatisme, quels qu'ils soient, de ses combattants. On comprend dès lors pourquoi le général Montgomery la jugea inapte à couvrir le débarquement de la 2^e armée britannique et préféra se passer de la garantie illusoire qu'elle aurait offerte à la manœuvre amphibie.

Mais on reste confondu de l'ampleur du secteur qui lui fut nonobstant dévolu dans sa tâche de flanc-garde. La stupéfaction s'accroît encore lorsqu'on apprend qu'à cette dilution dans l'espace il faut ajouter un échelonnement dans le temps. En effet, la « Royal Air Force », malgré les 733 avions et les 355 planeurs qu'elle affecta au transport, ne parvenait pas à

¹ Si l'on songe que les Alliés n'ont réussi en 5 ans de guerre qu'à mettre 5 « Airborne » sur pied (deux anglaises et trois américaines) malgré la richesse de leurs moyens, cela ne représente que la valeur maximum de deux de nos divisions. Ils auraient été du reste bien incapables de les engager toutes en un bloc. C'est à grand-peine s'ils ont pu assurer le transport de deux d'entre elles en une fois. Chez les Allemands, la situation était bien pire, surtout avec la pénurie croissante du matériel volant. Était-il donc raisonnable de tant nous inquiéter de la menace d'une manœuvre par l'air ? La masse des divisions terrestres constituait certes un sujet d'alarme autrement plus justifié. Il en restera de même à l'avenir, vu le coût des troupes de l'air.

enlever la division en un seul voyage. Elle dut s'y reprendre à deux fois, la seconde vague n'arrivant que plus de 15 heures après la première. Ce fait et ces chiffres illustrent au mieux les difficultés matérielles qui régissent et qui continueront à régir l'emploi des troupes de l'air.

La 6^e Airborne, ainsi hypothéquée par l'insuffisance de son matériel volant, ne possédait que la ressource de s'engager par morceaux, au mépris du principe de la concentration des forces.

L'argument de la faiblesse, si réel qu'il soit, comme celui de la menace résultant de la présence de blindés au sud de Caen, n'ont donc aucunement joué seuls, quoi qu'on nous raconte, dans la décision du Haut-Commandement. Car nous ne saisirions pas pourquoi, s'ils valaient pour la zone de Bayeux à l'Orne, celui-ci s'autorisait à en faire fi d'une façon aussi criarde sur les vastes plateaux qui s'étendent de l'Orne à la Dives.

Cette constatation confirme les autres raisons que nous avons déjà déduites. Il en existerait pour le moins encore une, que personne ne cite, bien qu'elle présente le crédit de la vraisemblance. Si les chefs préférèrent placer la 6^e Airborne à l'aile gauche plutôt qu'en tête, c'est qu'ils entendirent se prémunir ainsi contre le danger des entre-tueries. Le motif à première vue paraît bizarre et ressemblerait assez à une lapalissade. N'appartient-il pas aux chefs, dans tous les cas, de régler leur manœuvre de telle sorte que tous les participants s'entraident et ne s'entre-tuent point ? Rien ne les aurait empêchés de procéder de même pour la mission d'avant-garde des aéroportés, et de modifier en conséquence le scénario du débarquement et de l'assaut des défenses côtières. N'oublions point toutefois qu'ils ont encore en fraîche et douloureuse mémoire la fatale méprise qui s'était produite lors de l'invasion de la Sicile, quand la D.C.A. de leur marine s'acharnait — avec succès, hélas ! — à précipiter dans la mer les escadres des aéroportés amis qui les survolaient. Là aussi ils croyaient

avoir pris toutes les assurances contre les risques de tels accidents. Or, s'ils voulaient réduire au maximum le renouvellement de pareilles erreurs, toujours possibles — dans les airs aussi bien qu'au sol — parmi les inévitables confusions du jour D et d'une opération d'une telle envergure, ils n'avaient d'autres solutions que d'assigner à la 6^e Airborne un secteur écarté et totalement indépendant, situé hors du champ d'action de tous les autres moyens mis en œuvre pour l'abordage de l'« Atlantikwall ».

Voilà qui expliquerait d'un coup et à satisfaction toute l'anomalie du rôle donné aux troupes de l'air britannique dans la bataille de Normandie. Il faut éviter cependant d'exagérer l'importance de cette cause. Seule, elle ne vaut pas plus, certainement, que les autres.

De cette analyse et de la complexité de ces facteurs, quelles conclusions pouvons-nous tirer pour notre défense nationale, sur le plan de la stratégie ou de la tactique des « grandes unités » ?

Nous devons admettre que certaines des particularités de l'engagement de la 6^e Airborne ressortissent aux conditions spéciales du problème de la Normandie (témoin celles de la composition des troupes et des défenses côtières, celle de la présence même éloignée de divisions blindées, de la nature du terrain, etc.) Elles ne sauraient donc être transposées sur notre territoire.

Par contre toutes celles qui proviennent de la nature même des troupes de l'air, des servitudes et des complications de leur engagement, des difficultés que l'on éprouve à coordonner leur action dans le cadre d'une manœuvre de grande envergure, toutes ces leçons-là restent valables pour nous. Les troupes de l'air peuvent se perfectionner, peuvent s'accroître aussi bien dans le nombre des divisions que dans les effectifs même de chacune d'elle, les données, que j'ai décrites tout au long de cette étude, ne peuvent pas se modifier d'une façon essentielle, car elles leur sont inhérentes.

Les Airborne resteront toujours des troupes très coûteuses, très sensibles à quantité d'aléas, très vulnérables et très difficiles, sinon quasi impossibles à ravitailler. Coûteuses, elles le sont et le resteront à cause de leurs moyens de transport. Il faut des avions particuliers. Ni les bombardiers, ni les chasseurs ne conviennent. Les planeurs ne peuvent servir quasi qu'une fois. Pour les récupérer, tout au moins en partie, car la casse à l'atterrissement est énorme — il faut que la bataille s'éloigne assez vite avant que les obus les aient réduits en bouillie et assez loin pour que les ouvriers travaillent en sécurité. Ensuite, il faudra des mois pour les remettre en état ou les remplacer afin de fournir une nouvelle série de planeurs à la troupe. Or, plus la division Airborne veut se renforcer, plus elle a besoin de tels engins : elle ne saurait s'en passer pour ses canons, ses véhicules à moteur, etc. Les éléments aéroportés tendent à croître par rapport aux parachutés. Car ceux-ci sont beaucoup trop faibles dès qu'il s'agit d'une épreuve de force. Cette augmentation ne fait qu'accroître les difficultés de la construction et du remplacement des planeurs. On est pris dans un cercle vicieux.

De cette cherté, il découle que le nombre des avions transporteurs et des planeurs restera toujours très limité ; dans l'économie générale d'un pays en guerre, on le réduira forcément à la portion congrue parmi tous les programmes de fabrication. Nulle nécessité d'être grand clerc pour prévoir que l'on continuera à accorder la priorité aux bombardiers et aux chasseurs, malgré le développement des bombes volantes. Il importe d'abord de conquérir la maîtrise de l'air avant de songer aux aéroportés.

La restriction des moyens de transport provoque à son tour — car les conséquences s'enchaînent en cascades avec une implacable rigueur — la limitation très nette de la grandeur et, partant, de l'importance des troupes de l'air. A quoi servirait-il d'avoir beaucoup d'unités, si l'on est incapable de les amener à pied d'œuvre ?

Il en résulte qu'aucun Etat au monde ne pourra multiplier le nombre de ses Airborne au gré de ses désirs. Les servitudes industrielles se chargeront de crever les utopies comme des bulles de savon. Elles ne permettront la création et l'entretien que d'un chiffre très réduit de semblables divisions. De même, elles enserreront toujours les effectifs et les moyens de chacune d'elles dans des frontières étroites. Et sitôt que l'une d'elles aura été lancée au feu, il s'écoulera des mois avant qu'elle décolle à nouveau d'un aérodrome pour réapparaître sur un autre point du champ de bataille. Ceci anémie singulièrement le potentiel de l'agresseur et amenuise d'autant le péril pour celui qui en est menacé.

Dans l'ensemble des forces guerrières d'un pays, les troupes de l'air ne constitueront donc toujours qu'un maigre hors-d'œuvre, si excellent soit-il. L'armée de terre restera, comme devant, l'instrument premier de la bataille et chacune de ses divisions n'éprouvera aucune peine à surclasser en puissance à bien meilleur marché toute Airborne. Le défenseur aussi, n'a pas à vivre dans l'anxiété permanente — comme il y est vite induit dans sa méconnaissance des conditions réelles — d'une série d'attaques aéro-terrestres se succédant à des cadences telles qu'elles le laisseraient toujours pantois en prenant de court toutes ses ripostes. A part la broutille des entreprises de sabotages effectuées par des détachements minuscules qui ne sauraient affecter la stratégie, l'adversaire ne pourra déclencher par les voies célestes qu'une, peut-être tout au plus deux opérations en force (si l'on ose les appeler ainsi en comparaison de ce qui se passera au sol le long des routes d'invasion) ; puis, ce sera fini pour longtemps.

Nous en déduirons que ceux qui préconisent, pour panacée de notre défense nationale, la « Raumverteidigung » — comme l'appellent nos Confédérés d'outre-Sarine — c'est-à-dire qui entendent éparpiller notre armée sur l'ensemble de notre territoire par crainte de la manœuvre par les airs, s'illusionnent gravement sur les capacités des grands Etats eux-mêmes.

Ils se méprennent totalement sur la puissance respective des forces terrestres et de l'armée de l'air que ceux-ci pourront jeter contre nous, que ce soit dans un proche ou plus lointain avenir. Ils intervertissent en somme la proportion. Ils ne sauraient guère mieux servir les intérêts d'un de nos futurs agresseurs.

A danger majeur, défense principale. A menace mineure, forces secondaires. Le gros de notre armée continuera son rôle séculaire, c'est-à-dire barrera les bonnes routes d'antan et s'y tiendra prêt à contenir le choc d'extrême brutalité que ne manquera pas d'assener là notre agresseur. Car c'est là que se décidera le sort de la bataille. La réserve générale suffira à parer les rares coups qui pourraient nous venir du ciel. Pourquoi immobiliseraient-on beaucoup de bataillons dans ces fameux « centres de résistance » piquetant en quinconce l'ensemble du territoire ? Ce serait les gaspiller dans de très longues et peut-être vaines périodes d'attente.

Cette réserve générale, de toute évidence, doit disposer d'une grande mobilité. Elle sera non seulement motorisée, mais devra être équipée même d'un certain nombre de véhicules blindés de transport, de façon que les colonnes ne se laissent pas arrêter par la moindre rafale de mitrailleuse de quelque parachutiste égaré loin de sa zone de ralliement. Il faut la munir encore surtout de moyens lourds (artillerie très mobile) de manière à lui faire acquérir vite la supériorité des feux sur son adversaire, ainsi que d'armes de D.C.A., afin qu'elle prenne à partie les escadres qui amèneront les renforts ou les ravitaillements. Disons qu'il faut lui donner une grosse puissance matérielle avec un minimum d'hommes, sans nuire à sa mobilité.

Le potentiel combatif de cette réserve n'a guère besoin, comme nous l'avons vu par toutes les caractéristiques de la manœuvre aéro-terrestre, de dépasser la valeur totale d'une à deux divisions normales. Ce pourra être une des tâches de prédilection de nos *troupes légères*, dont la réorganisation

actuelle s'effectue justement dans le sens de cette évolution.

La suprématie absolue de l'adversaire dans les airs contre-carrera souvent certes la rapidité de l'intervention de notre réserve. Elle ne parviendra cependant jamais à couper entièrement son élan, comme l'expérience de la dernière guerre l'a démontré. Lors d'Arnhem, par exemple, les Allemands ont rappelé des unités qui se trouvaient dans la Ruhr ! Si le front terrestre principal résiste, qu'importe si la réserve ne peut agir avec vigueur qu'après un délai de 24 heures contre les parachutistes et les aéroportés !

Du reste, l'inconvénient de ce retard, minime du fait de l'exiguïté de notre territoire, se trouve compensé par la nouvelle *organisation territoriale* du pays. Le militaire, habitué au cadre imposant de son bataillon ou de son régiment, regarde volontiers d'un peu de haut, avec quelque mépris, ces tout vieux ou ces tout jeunes « services complémentaires » qui prétendent défendre leurs villages à coups de fusil. Et pourtant, les gardes locales, que certains ont cru bon de dauber, constituent une des meilleures ripostes préliminaires à la création des troupes aéroportées, malgré le différence de classe des combattants. Notre défense nationale ne saurait plus s'en passer. N'oublions pas que les Airborne et les « Fallschirm-jäger » ont atterri dans les 9/10 des cas au milieu d'une population sympathisante, qui n'avait rien de plus pressé que de leur offrir sa complicité ; dans les autres cas, les habitants, privés d'armes, devaient se borner au rôle du spectateur. Ils ont toujours bénéficié ainsi ou de l'appui ou de la passivité des gens du lieu. C'est un facteur qu'il ne faut pas sous-estimer. La situation deviendra bien différente pour eux s'ils se font accueillir à chaque village, et quasi à chaque ferme, non comme de glorieux libérateurs qu'il s'agit de fêter et d'aider, mais de balles bien ajustées, comme des malfaiteurs...

Cette première défense, si rudimentaire soit-elle, sème le désordre parmi les troupes de l'air au moment où elles sont le plus sensibles et le plus vulnérables, en empêchant ou en frein-

nant leur regroupement. Elle facilitera par là la tâche de la réserve motorisée. Si celle-ci ne parvient point à les surclasser nettement, il suffit qu'elle les tienne en échec jusqu'au moment où elles perdront l'espoir de pouvoir reprendre contact avec leurs colonnes de blindés. Alors, on cessera bientôt et pour longtemps de parler des aéroportés.

La stratégie défensive que je viens d'esquisser part évidemment des prémisses de l'armée *mobilisée*. Ses conclusions plutôt réconfortantes ne doivent point nous masquer que l'agresseur cherchera toujours, à l'ouverture des hostilités, à s'assurer de substantiels profits initiaux en prévenant ou en désorganisant notre mobilisation. Si les troupes de l'air se sont révélées d'un rendement plutôt réduit dans la grande bataille qui se livre toutes forces réunies, elles constituent par contre l'arme idéale de l'attaque brusquée. Le danger de la surprise stratégique qu'elles peuvent provoquer est cependant moins grand qu'on le croirait. Les préparatifs des Airborne comportent une telle envergure et une telle durée qu'ils ne peuvent pas échapper aux observateurs les moins avertis. Un service de renseignements vigilant saura donc toujours alarmer à temps la nation et l'armée, qui ne réclame que 48 heures pour se mettre sur pied. Mais, pour cela, il ne peut plus se contenter de surveiller les zones limitrophes de notre pays. Ses antennes doivent atteindre les aérodromes les plus reculés au plus profond des Etats suspects.

La rapidité extrême de notre mobilisation représente un atout supplémentaire, et non des moindres, dans cette course de vitesse.

Enfin, depuis des temps immémoriaux, les hommes, pour se protéger contre les raids et les razzias des méchants, ont dressé des fortifications aux points de passage obligé. Pourquoi ne prendrait-on pas aussi la précaution supplémentaire de barrer par analogie les défilés des voies aériennes ? La réflexion paraît paradoxale. Il ne s'agit point d'une boutade. Les aérodromes ne constituent-ils pas ces défilés-là ? Ne sont-ils

pas des portes béantes au cœur du pays? Nous avons verrouillé nos routes, nos chemins, nos sentiers et nos lignes ferroviaires, tant par des fortifications que par des ouvrages de destruction. Pourquoi laisserions-nous les aérodromes offerts sans défense à la convoitise immédiate de notre agresseur ? Si celui-ci pouvait s'en rendre maître en un tournemain, quasi sans coup férir, et s'il réussissait ainsi à s'emparer de leurs installations de guidage et de leurs pistes bétonnées intactes, il bénéficierait d'un énorme avantage qui modifierait du tout au tout, à son profit, la manœuvre par les airs. Ses avions les plus lourds pouvant atterrir, il créera aussitôt un « pont aérien » à l'instar de celui qui fonctionne de nos jours pour le ravitaillement de Berlin. Dès ce moment, il sera capable de renforcer et de ravitailler son « opération suisse ». Car il n'est plus limité par le choix d'appareils ou de planeurs spéciaux. Même les avions de transport civils lui serviront.

En effet, la grande hypothèque des troupes aéroportées a toujours été constituée jusqu'ici par le fait que les avions ne pouvaient jamais les rejoindre au sol, hormis quelques aéroplanes de type ultra-léger qui n'exerçaient aucune influence sur le déroulement de la manœuvre. C'est la raison pour laquelle elles restaient toujours si dépendantes du succès de l'attaque terrestre.

Cette fois, elles pourront s'en affranchir, et les troupes non spécialisées viendront bientôt les renforcer, sortant des carlingues comme naguère elles seraient descendues des wagons de chemin de fer ou auraient débarqué de chaloupes ou de navires.

J'ai déjà dit combien une surprise stratégique aussi complète me paraissait peu probable à cause de l'ampleur des préparatifs qu'elle exige et de la célérité de notre mobilisation. Mais, enfin, sait-on jamais ? Le péril, si minime soit-il, n'en subsiste pas moins. Nous l'éliminerions si nous considérions nos aérodromes véritablement comme des défilés ; non seulement nous préparerions la destruction de ce qui servirait à

l'ennemi, mais encore nous les fortifierions. Oh ! il ne s'agit nullement de mettre en état de défense toutes nos minuscules aires d'atterrissement ; celles-là ne nous inquiètent d'aucune façon. Il s'agit *tout au plus de nos deux grands aérodromes internationaux*, les seuls qui seraient susceptibles de supporter la densité du trafic que nécessiterait la « base » d'une grande opération. (L'un même est fort discutable du fait de sa situation géographique.)

L'ennemi sera astreint à livrer bataille pour s'en emparer ; de plus, il devra compter qu'il ne pourra probablement plus les utiliser aussitôt à cause des démolitions. Alors cet objectif perd son intérêt immédiat pour lui. Nous le privons de la dernière des tentations. Il est ramené à la manœuvre aéro-terrestre, telle que les belligérants ont dû l'appliquer durant le dernier conflit, à cette manœuvre si lourde de tant de servitudes, comme nous l'avons maintenant suffisamment vu.

Aussi arrêtons-nous là.

Cette étude nous aura démontré que la manœuvre aéroportée ne crée pas, comme nous étions légitimement en droit de le craindre, un déséquilibre de forces tel que notre stratégie défensive — et partant, l'existence même de notre pays — en aurait été irrémédiablement compromise. Nous savons maintenant que rien ne justifie que nous nous laissions abattre — ou même freiner — par un complexe d'infériorité. Nous savons qu'une attaque par les airs reste à la mesure de nos moyens de défense. Nous connaissons tous les défauts de sa cuirasse. Nous savons que nous pouvons la vaincre et nous savons comment nous devons procéder. Il suffit que les chefs sachent conserver leur sang-froid et fassent preuve d'ingéniosité et de farouche détermination ; il suffit que la troupe reste inébranlablement confiante, disciplinée, ardente à l'action et pleine d'initiative.

(A suivre.)

Colonel D. NICOLAS.
