

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 114 (1969)
Heft: 7

Artikel: La menace verticale, demain
Autor: Montfort, Michel-H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343497>

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: 16.03.2025

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

Revue militaire suisse

Fondée en 1856 - Paraît tous les mois

Rédacteur en chef: Colonel-divisionnaire M. Montfort

Administrateur: Lt-colonel Ernest Bütiger

Editeur: Association de la Revue militaire suisse, 33, avenue de la Gare, 1003 Lausanne
Tél. 23 36 31. Chèques post. 10-5209 - Impression et expédition: Imprimeries Réunies S.A.
33, avenue de la Gare, Lausanne - Annonces: Permedia, département de Publicitas S.A.
pour la presse périodique. 9-11, rue du Prince, 1211 Genève 8.

ABONNEMENT: Suisse 1 an: Fr. 18.— / 6 mois: Fr. 10.— Prix du numéro
Etranger 1 an: Fr. 22.— / 6 mois: Fr. 12.— Fr. 2.—

La menace verticale, demain

1. Introduction

La menace par la troisième dimension, dans nos écoles et cours supérieurs, est admise avec entrain. Elle a acquis droit de cité. On lui réserve soigneusement sa petite place, bien particulière, dans les appréciations de situation auxquelles elle apporte, de concert avec la menace nucléaire, l'indispensable cachet de modernisme conventionnel. Sous quoi, évitant soigneusement de tirer les conclusions gênantes qui pourraient hypothéquer par trop les décisions d'engagement, l'on s'empresse le plus souvent d'escamoter le problème. A cet effet, quelques recettes infailibles, ayant théoriquement fait leurs preuves, sont inmanquablement appliquées: une ou deux compagnies d'exploration dans la plaine et un bataillon motorisé ad hoc dans la vallée. Tout est paré. Tranquille, l'on peut enfin penser aux choses sérieuses.

Cette manière de faire est habituelle. Or, c'est une caricature. Caricature de la menace par la troisième dimension, caricature aussi de la parade qu'elle exige. Une réaction est indispensable contre une inaptitude aussi congénitale à réaliser la nature et les aspects véritables de la menace d'enveloppement vertical.

Pour comprendre cette menace, il importe de la replacer dans son cadre, de voir ce qu'elle fut dans le passé, d'analyser les résultats qu'elle atteignit.

Il est nécessaire aussi de préciser les conditions de son efficacité, de définir la nature et les aspects qu'elle revêtira dans l'avenir.

Etude que nous nous efforcerons de poursuivre avec réalisme, dans un esprit critique. En évitant les recettes toutes faites, en écartant les formules et les idées préconçues. Tâche qui ne sera pas facile, nous en sommes conscient, tant il est vrai, comme le disait Vauvenargues, « qu'il est plus aisé de dire des choses nouvelles que de concilier celles qui ont déjà été dites... ».

2. *Les opérations aéroportées, hier*

Que furent, à ce jour, les opérations aéroportées ?

Pour répondre à cette question, nous n'examinerons que les plus importantes, les plus caractéristiques d'entre elles. Nous écarterons sciemment les opérations d'importance secondaire, assimilables à des actions de commandos, ou encore celles qui furent effectuées dans des conditions par trop particulières, comme les « droppages » sur Dien-Bien-Phu, lors de l'opération de Suez ou encore dans le Sinaï. Nous ne parlerons pas non plus de la première opération aéroportée d'envergure que l'on connaisse, celle de deux divisions aéroportées allemandes déposées le 10 mai 1940 à l'intérieur de la « Vesting Holland » (La Haye, Rotterdam). L'agresseur disposait alors, en effet, de la surprise, non seulement tactique *mais surtout technique*, dont aucune opération aéroportée de l'avenir ne saurait plus se flatter. Du moins, souhaitons-le...

* * *

Nous considérerons bien plutôt, en premier lieu, l'opération de Crète, l'une des plus célèbres, des plus typiques aussi, réalisées à ce jour.

Elle fut déclenchée le 20 mai 1941. Dirigée par le général Student, elle mit en œuvre quelque 23 500 hommes (15 000 paras et 8500 chasseurs alpins). Cinq cent cinquante appareils de transport et soixante planeurs, appuyés par plus de 500 appareils de combat, bombardiers, Stukas, chasseurs étaient engagés.

Les chances de réussite étaient conditionnées par l'arrivée, par avions de transport, des troupes de montagne et de l'armement lourd. Il fallait donc s'emparer en première urgence des terrains d'aviation, à quoi s'employèrent trois régiments de parachutistes.

Les combats pour la possession des terrains d'atterrissage furent longs, confus, coûteux. Le plan allemand, consistant à déposer les aéroportés hors des zones tenues par les troupes britanniques, avait complètement échoué. Il fallut, solution désespérée, se résoudre à faire atterrir les avions sur des places d'aviation que le défenseur tenait encore sous ses feux. Les pertes de l'assaillant furent énormes. Longtemps, la bataille fut indécise, et, finalement, si les Allemands l'emportèrent, ce fut de justesse, et plus souvent par la carence et la passivité d'un commandement ennemi auquel ses moyens de liaison ne permettaient plus d'influencer le combat, que par l'action coordonnée et conduite d'une manœuvre qui avait sombré dans une poussière d'opérations de détail. La chance favorisa l'envahisseur, mais ses pertes furent lourdes : 2000 tués, 2000 disparus, 2000 blessés, 220 avions abattus, 150 endommagés. Paradoxalement, cette victoire, à grand peine et durement acquise, chèrement payée, amena le chancelier Hitler à ne plus croire aux opérations aéroportées... Les parachutistes allemands ne devaient plus jamais sauter... Pratiquement, l'armée aéroportée allemande, en tant que telle, avait cessé d'exister.

* * *

Autre importante opération aéroportée, celle qui, dans la nuit du 9 au 10 juillet 1943, devait soutenir l'invasion de la Sicile. Le plan allié prévoyait l'engagement d'une brigade planée britannique sur le secteur de Syracuse et d'un régiment aéroporté américain dans la région de Gela.

Le temps était exécrable. Les Germano-Italiens considéraient comme des plus improbables une opération d'envergure dans une ambiance semblable. En dépit des conditions défavorables, le Commandement allié ne décommanda pas l'invasion projetée. Quelque 500 avions et 140 planeurs, partis du sud de la Tunisie, y participèrent.

La tempête soufflait. Lâchées dans des conditions très difficiles, souvent à des emplacements faux, les forces aéroportées furent de surcroît dispersées par le vent. Leur rassemblement s'avéra le plus souvent impossible. La coordination de leurs opérations, avec les forces de débarquement, et même entre elles, ne put être réalisée. Elles ne donnèrent donc pas le grand coup que l'on espérait d'elles et ne se rendirent

utiles, dans une certaine mesure, qu'en semant perturbations et troubles dans le dispositif défensif de l'ennemi.

La manœuvre aéroportée de Sicile se soldait par un échec partiel.

* * *

Une troisième et importante opération aéroportée du second conflit mondial fut celle qui, le 6 juin 1944, devait appuyer et couvrir les flancs du débarquement de Normandie.

Le 6 juin 1944, les 82^e et 101^e divisions aéroportées américaines furent larguées à la base du Cotentin, alors que la 6^e Airborne britannique était déposée sur la rive est du canal de l'Orne.

Les troupes aéroportées furent dispersées d'entrée. Souvent « dropées » au dehors de leurs objectifs, elles ne parvinrent pas — ou qu'exceptionnellement — à se regrouper pour effectuer des opérations d'ensemble. Abandonnés à eux-mêmes, les chefs subalternes agirent au gré de leur initiative, se fixant leurs missions, semant le désordre et la confusion dans les arrières du défenseur allemand.

Le phénomène que l'on avait déjà vécu en Sicile se reproduisait : l'imprécision des lancements, la difficulté et la lenteur des regroupements empêchaient les forces aéroportées engagées d'exécuter d'autres missions que de harcèlement, à l'exclusion de toute manœuvre coordonnée d'envergure. Elles furent utiles, certes, mais pas dans la mesure que l'on attendait d'elles.

* * *

La dernière des importantes opérations aéroportées que nous analyserons brièvement fut celle, bien connue, d'Arnhem.

Afin de pouvoir foncer vers la Ruhr, le maréchal Montgomery voulut se saisir des ponts sur le Bas-Rhin. Il engagea, à cet effet, la 1^{re} division aéroportée britannique sur Arnhem, la 82^e division aéroportée américaine entre Eindhoven et le Zuidwillemsvaart.

Cette opération, effectuée le 17 septembre 1944 — pour les aéroportés les plus éloignés, quelque 90 km en avant des pointes alliées — était d'une folle audace. Elle réussit partiellement, sauf à Arnhem même où, de par la foudroyante réaction du Commandement allemand, la situation des troupes alliées devint rapidement intenable. Le 20 septembre, il ne restait que 150 survivants des 600 combattants du pont

d'Arnhem. Il fallut se décider de replier, en direction des forces terrestres qui avançaient lentement, les débris récupérables des unités décimées. Sur les 10 000 hommes parachutés ou déposés près d'Arnhem, 2160 seulement purent finalement être recueillis.

C'était là un coup très dur infligé à l'arme aéroportée alliée. Il fallut mettre au repos et reconstituer des forces qui, pour de longs mois, étaient devenues inemployables. L'opération, c'est le moins qu'on puisse en dire, n'était pas un succès. Erreur stratégique en plus, elle profita largement au Commandement allemand...

* * *

Nous n'avons présenté que les plus caractéristiques des opérations aéroportées du second conflit mondial, conscient, par ailleurs, de prêter de ce fait le flanc à la critique, d'être accusé de choisir, à l'exclusion de tout autre, les seuls exemples qui jouent en faveur de notre thèse. Il n'en demeure pas moins que des constantes apparaissent dans les opérations dont nous venons de faire souvenir : constantes qui font que les résultats recherchés furent rarement, ou très partiellement, atteints. Il est nécessaire d'essayer de comprendre pourquoi.

3. Pourquoi des résultats si discutables ?

La première constante qui ne manque pas d'apparaître, dès que l'on analyse les opérations aéroportées du passé, est l'imprécision des atterrissages, que ce soient ceux des unités parachutées ou ceux des planeurs. Que ce soit en Crête, que ce soit en Sicile, en Normandie ou en Hollande, les forces aéroportées n'atterrirent que très partiellement là où les plans prévoyaient qu'elles devaient le faire.

Les causes en furent essentiellement, soit des erreurs géographiques souvent importantes, soit des conditions météorologiques qui empêchèrent des lancements exacts ou qui provoquèrent, dès le départ, une dispersion considérable des moyens engagés. Dans certains cas, de graves erreurs purent être imputées à un défaut du Renseignement, dont la faillite manqua de provoquer — ou provoqua — la catastrophe.

La seconde constante est constituée par la *lenteur du regroupement* et de la préparation au combat des unités aéroportées. Dans de nombreux cas même, le regroupement ne put avoir lieu et les missions

d'unités constituées ne furent, dès lors, que partiellement ou même pas du tout remplies. De plus, dans les cas où ce regroupement avait été particulièrement bien planifié ou même entraîné, il ne put s'effectuer dans la mesure et les délais qu'imposait la mission à remplir. Ce sans tenir compte — au reste — de l'intervention ennemie qui ne se déclencha que rarement avec puissance durant cette phase de regroupement, mais qui, dans les cas où elle eut lieu sans délai, amena la manœuvre par la troisième dimension à la limite de la catastrophe — ou à la catastrophe.

La troisième constante est constituée par la faiblesse que constitue, pour les aéroportés, *le manque initial d'armement et de matériel lourd*. Certes, certaines armes lourdes, mortiers, canons, certains véhicules légers, peuvent être parachutés. Mais encore faut-il que ce soit au bon endroit — les exemples foisonnent qui nous montrent que ce ne fut pas toujours le cas — et faut-il aussi que ce soit rapidement, en nombre suffisant et avec la munition correspondante. Pratiquement, cette difficulté fut à l'origine de l'échec partiel ou total de nombre d'opérations aéroportées. Le remède ne fut, à ce jour, trouvé que dans l'occupation rapide d'un aérodrome sur les pistes duquel l'aviation de transport se devait d'amener le plus rapidement possible l'armement lourd d'appui, les véhicules de combat, les ravitaillements urgents, les renforts enfin.

La quatrième constante est constituée par *le manque de souplesse* de la manœuvre aéroportée. Soigneusement planifiée, entraînée, minutée, elle ne souffre que mal l'inattendu, la réaction imprévisible de l'ennemi, la désorganisation. L'envol des appareils marque, pour les forces lancées sur les arrières de l'ennemi, un « point de non-retour » au-delà duquel elles sont entièrement dépendantes de la météo, des ravitaillements aériens, de l'appui de l'aviation tactique, de l'avance des forces terrestres qui auront mission de les rejoindre. Ces facteurs viendraient-ils à leur être défavorables qu'elles seraient, à brève échéance, vouées à la destruction. Elles sont irrécupérables.

Une cinquième et dernière constante est *le coût de l'arme aéroportée* qui fit qu'elle ne fut engagée, à ce jour, que dans les toutes grandes occasions. Qui fit aussi que les Allemands y renoncèrent après l'expérience pourtant victorieuse de Crète ; que les Alliés se virent contraints, après Arnhem, d'y renoncer aussi temporairement, pour se donner le temps de reconstituer leurs unités décimées.

La formation de troupes parachutées est le fruit d'un effort de longue haleine¹. Elle nécessite un entraînement rigoureux, un entraînement qui est coûteux aussi. Dans toutes les armées du monde, le soldat parachutiste est l'un de ceux, parmi les spécialistes, dont la formation nécessite le plus de moyens financiers. Il ne peut et ne doit donc être employé qu'à bon escient, là où son rendement est en rapport avec la valeur brute qu'il a acquise.

* * *

Telles sont les constantes qui expliquent les résultats relativement discutables auxquels ont atteint les opérations aéroportées du second conflit mondial. Certes, nous ne voulons pas dire que les opérations aéroportées connues à ce jour jouèrent des rôles négligeables. De loin pas. Force est cependant de constater qu'elles n'atteignirent que rarement les objectifs qu'on leur avait assignés. Elles demeurèrent en deçà du rendement souhaité et, ce, de par l'imprécision des atterrissages, la lenteur et les difficultés du regroupement, le défaut initial de moyens lourds, le manque de souplesse de la manœuvre, le coût enfin auquel elles revenaient, considéré par rapport aux résultats qu'elles atteignaient.

4. La troisième dimension ...demain

Dès lors, qu'en sera-t-il dans l'avenir ?

Les conflits en cours, la guerre du Viet-nam en particulier, nous l'apprennent. La troisième dimension sera le domaine de l'Arme hélicoptère, qui aura pratiquement entièrement supplanté l'Arme aéroportée. Ces constantes qui font la faiblesse des aéroportages, l'Arme hélicoptère n'en est pas affligée.

L'imprécision des atterrissages aéroportés n'existe plus

La troupe hélicoptère est déposée au plus près de ses objectifs, quand ce n'est pas sur les objectifs mêmes. Utilisant le terrain et les moindres angles morts, les appareils peuvent surgir par surprise, en échappant au mieux à la détection radar. Actuellement, au Viet-nam,

¹ Nous sommes conscient que l'on peut nous objecter les parachutages français sur Dien-Bien-Phu : certains des éléments engagés effectuaient leur premier saut ! Mais à certaines conditions particulières ont correspondu, dans ce cas-là, des procédés aussi bien particuliers...

la 1^{re} Division de cavalerie aéromobile américaine est à même de se porter, grâce à ses 500 hélicoptères, dans les délais les plus brefs aux points très précis où le besoin de son intervention se fait sentir. Les hélicoptères de transport de troupes sont précédés des hélicoptères légers de reconnaissance et d'observation et suivis des hélicoptères d'appui, véritable artillerie volante, tirant du haut des airs. La manœuvre héliportée est d'une précision telle que la troupe commence son attaque à partir des hélicoptères mêmes.

Le choix précis du point géographique de l'opération héliportée est seulement fonction de l'objectif et de la manœuvre la plus favorable. Il n'est absolument plus dépendant, comme c'était le cas pour les opérations aéroportées, de terrains favorables au parachutage ou aux atterrissages de planeurs et d'avions. Terrains qui ne se confondaient alors que fort rarement avec les objectifs sur lesquels il fallait, après regroupement et réorganisation, se porter en une phase ultérieure, grande consommatrice d'un temps précieux. Au contraire, l'opération héliportée évitera les terrains plats, les cuvettes, les plateaux, les zones dégagées sur lesquelles elle pourrait par trop facilement être contrecarrée. Elle atterrira, de préférence, en terrain couvert, chahuté, utilisant les angles morts, sur les objectifs parfois, ou au moins, dans les bases d'attaque situées immédiatement devant les objectifs.

La lenteur et les difficultés du regroupement aéroporté n'existent plus

En effet, il n'y a plus regroupement. Il n'y a plus nécessité de rameuter des quatre points cardinaux des éléments dispersés par les parachutages. Chez les Américains, l'hélicoptère de section, 33 hommes avec leur armement, dépose la petite formation, au point précis de son opération, constituée et organisée, prête au combat dans la minute qui suit l'atterrissage.

Chez les Soviétiques, l'hélicoptère de compagnie, 80 hommes avec leur armement, peut remplir la même mission, dans les mêmes conditions. Quatre ou cinq hélicoptères de ce type peuvent transporter un bataillon, avec son armement. Quatre ou cinq autres hélicoptères amèneront, si nécessaire, à ce bataillon ses véhicules de combat.

L'engagement au point choisi est immédiat, instantané. L'un des handicaps majeurs des troupes aéroportées est éliminé.

*Le manque initial de moyens lourds nécessaires
à l'opération aéroportée n'existe plus*

L'appui artillerie est immédiat, à partir des hélicoptères armés, même dans la première phase ; avec les pièces immédiatement déposées sur leurs positions de tir, avec leurs servants, dans les phases ultérieures. Il n'y a plus nécessité de tenir des aérodromes pour permettre aux moyens lourds de suivre dans les avions de transport. L'arrivée et l'engagement rapides des armes lourdes permettent aux forces héliportées de n'être pas tributaires, comme le furent trop souvent les forces aéroportées, du seul appui d'une aviation tactique dont l'engagement est largement dépendant des conditions météorologiques. Les ravitaillements en munitions, en matériel, l'arrivée des renforts, tout se fait dans des conditions de précision et de rapidité qui firent lourdement défaut aux opérations aéroportées du passé.

Le manque de souplesse de la manœuvre aéroportée disparaît

Une des caractéristiques de la manœuvre héliportée est précisément sa grande souplesse. C'est que, précisément, la troupe héliportée est *aéromobile*, ce que ne furent jamais les forces aéroportées du passé. Elle dispose de ses véhicules aériens comme les forces conventionnelles disposent de leurs véhicules terrestres de combat. Elle peut manœuvrer avec ses hélicoptères, engager ses réserves, prélever des forces d'un secteur au profit d'un autre. Il n'y a pas de « point de non-retour » pour les forces héliportées, comme il en existe un pour les forces aéroportées. On peut toujours modifier une opération en cours, on peut, en cas de nécessité, évacuer des forces menacées. Un Arnhem héliporté est à peine pensable, car, au contraire des forces aéroportées, les forces hélitransportées demeurent récupérables.

Le coût élevé des forces aéroportées n'est pas atteint

Certes, il faut ici faire abstraction du coût des hélicoptères, pour les troupes hélitransportées, et de la flotte de transport, pour les troupes aéroportées, et ne s'attacher qu'à considérer le coût des formations finalement engagées dans le combat terrestre.

En ce qui concerne les forces hélitransportées, n'importe quelle formation combattante, à quelque arme qu'elle appartienne, peut être engagée sur hélicoptères, sans grand entraînement préalable, sans

préavis et sans difficultés majeures. Il n'y a pas nécessité de former particulièrement et spécialement les forces affectées à une manœuvre hélicoptérée. Ce au contraire des forces aéroportées, et plus particulièrement des parachutistes dont on ne saurait concevoir l'engagement sans un entraînement rigoureux, long et coûteux.

* * *

Ainsi, on le voit, les constantes qui firent la faiblesse des opérations aéroportées du passé sont parées par les caractéristiques des opérations hélicoptérées de l'avenir. Il est, dès lors, des plus douteux que l'on en revienne un jour à des conceptions d'engagement par la troisième dimension présentant autant de difficultés et de faiblesses que celles que l'on connut durant le second conflit mondial. Si quelques petites opérations parachutistes, déclenchées dans des conditions particulières sur des objectifs bien délimités, ne sont pas absolument impensables, elles ne constitueront jamais que l'exception, et, en aucun cas, le danger principal que nous pourrions avoir à courir...

5. La troisième dimension... en Suisse

C'est de cela que nous devons être conscient lorsque nous analysons — si rudimentairement, le plus souvent — les opérations par la troisième dimension qu'un adversaire pourrait tenter sur notre territoire. Or, nous sommes encore tributaires de tout un faisceau d'idées reçues, héritées de la génération précédente et pieusement conservées. Il en est ainsi des dogmes que l'on semble n'avoir pas le droit de remettre en question : l'ennemi aéroporté atterrira sur le plateau de Brütten, dans le Grosses Moos et dans le Wauwylermoos, sur le plateau des Combremont et sur celui d'Echallens. Il serait temps de se demander ce qu'il pourrait bien vouloir faire sur ces zones que nous lui avons si impérativement assignées et sur lesquelles — par ailleurs — il est à peu près certain de se heurter au bataillon d'exploration de service. Sont-ce des objectifs en soi, *ou, au contraire, des terrains d'atterrissages et des bases de départ ?*

Dans le premier cas, il importe, bien entendu, de parer à la menace. Mais ce premier cas est, le plus souvent, l'exception. La plupart du temps, les zones sur lesquelles nous planifions la riposte sont celles qu'était obligé d'utiliser l'ennemi aéroporté d'il y a bientôt trente années.

Celles qu'évitera soigneusement l'ennemi hélitransporté de demain. Ce sont des terrains d'atterrissage pour parachutages massifs et pour arrivées de planeurs. Nous nous préparons consciencieusement à défendre victorieusement la Crête. Mais les troupes que nous affectons à l'occupation ou à l'intervention sur ce que l'on nomme encore les « zones d'aéroportage » — eh ! oui ! — ne vivront pas l'opération par la troisième dimension. Celle-ci aura lieu ailleurs, directement sur les véritables objectifs.

Et si nous ne l'avons pas prévue, si nous n'avons pas préparé la riposte en fonction, non de la zone d'atterrissage d'un hypothétique ennemi aéroporté, mais des objectifs vrais d'une manœuvre hélitransportée, nous risquons d'avoir à le payer cher. Il est temps, à ce propos, de réviser certaines des idées et des doctrines héritées de nos devanciers. Rien ne nous oblige, après tout, à les léguer à nos successeurs.

6. Conclusion

En 1942, on étudiait, dans le Haut-Commandement allemand, la liquidation du « cas Suisse ». Et, dans une instruction pour la conduite du combat, on analysait ainsi la valeur du Commandement adverse :

« Intellectuellement, les cadres (suisses) sont imprégnés profondément d'une mentalité qui, au moment décisif, risque fort de les paralyser. Ils manquent à la fois de curiosité, d'imagination, et d'esprit d'initiative. »

En serions-nous encore là quelque trente années plus tard ?

Une réaction serait salutaire pour repenser un problème qui sera l'un des principaux de la guerre de demain. Pour lui redonner, dans notre conception de la manœuvre, la place qu'il doit occuper. Pour lui trouver des solutions qui soient dégagées de ces recettes stéréotypées qui sont aujourd'hui encore, en certains domaines, nôtres, et dont le général von Seeckt¹ disait qu'elles étaient l'apanage de ceux qui n'étaient pas en état de penser par eux-mêmes. Il ajoutait :

« Les formules sont mortelles. C'est particulièrement vrai dans la vie militaire où chaque doctrine devrait être le fruit de mûres et lucides réflexions, parce que de son application dépendent la vie et la mort ».

Major M.-H. MONTFORT

¹ « Gedanken eines Soldaten », General von Seeckt.