

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 134 (1989)  
**Heft:** 2

**Artikel:** La Revue Militaire Suisse, il y a 40 ans : au sommaire du numéro de février 1949  
**Autor:** Nicolas, D.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-344901>

### **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:** 30.03.2025

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

# La Revue Militaire Suisse, il y a 40 ans

Au sommaire du numéro de février 1949

- *Des aéroportés (suite), colonel D. Nicolas.*
- *A propos de la formation des chauffeurs militaires, major B. Tapernoux.*
- *L'énigme des chars, Ed. Delage*
- *Expériences et enseignements de la course d'orientation de nuit, Lt-colonel F. Weber.*
- *La pensée militaire française dans ses publications, major Ed. Bauer.*
- *Petites questions alimentaires, D' E. Scheurer.*
- *Bulletin bibliographique.*

## Texte choisi dans le n° 2/49

(...) C'est pourquoi, arrêtons-nous un moment à l'intervention des aéroportés, pour acquérir une plus juste notion de ses particularités.

Les deux bataillons d'infanterie, la Cp. de sapeurs et l'ambulance de la 1<sup>re</sup> Brig. aéroportée anglaise se chargent en cette fin d'après-midi du 9 juillet 1943 dans 137 planeurs, dont huit «lourds», remorqués par 109 «Dakotas» américains et 28 autres avions de la «Royal Air Force» britannique. (Relevons en passant la petitesse du nombre des appareils britanniques; elle illustre au mieux les difficultés qui président et présideront toujours à l'organisation de telles troupes.)

Les huit planeurs lourds transportent uniformément 32 hommes avec leur équipement. Les autres planeurs, d'un type plus léger offrent plus de variété dans leur chargement; ils portent tantôt leur plein de combat-

tants, c'est-à-dire 18 hommes avec leurs armes personnelles; tantôt ils prennent du matériel lourd et il faut alors réduire le personnel en conséquence, le minimum étant de 4 hommes avec 1 jeep.

Cette armada aérienne prend son essor de six aérodromes aux environs de 19 heures. Le Haut-Commandement craint les radars allemands qui pourraient détecter son approche. Il n'a pas cru devoir accepter un tel risque. Aussi lui a-t-il prescrit, non de voler en droite ligne vers ses objectifs, mais de s'en approcher par un détour. Voilà à nouveau un aveu fort intéressant, n'est-il point vrai? Qui eût songé que le défenseur disposât déjà d'un moyen d'une telle efficacité, capable d'influencer l'idée de manœuvre de l'assaillant? Ce petit fait entrouvre de reconfortantes perspectives pour l'avenir. Il laisse prévoir que demain le défenseur ne se laissera plus surpren-

dre par l'arrivée inopinée des aéroports; averti à temps par ses instruments de détection, qui iront capter la flotte de l'air à des centaines de kilomètres et la suivront de bout en bout dans toutes ses évolutions, il saura alarmer et rameuter ses troupes, ainsi que concentrer ses feux pour accueillir avec «chaleur», comme il convient, les adversaires qui lui tomberont du ciel. Le bénéfice de la surprise pourrait bien alors changer de camp. Une telle installation de repérage fait désormais partie intégrante de toute défense nationale. Il est bon que nous nous en rendions compte, afin que nous procédions aux recherches scientifiques nécessaires et réalisions dans un bref délai l'appareillage adapté à nos conditions.

Mais revenons à l'invasion de la Sicile. Le convoi de la 1<sup>re</sup> Brigade aéroportée arrive *en pleine nuit* aux heures prévues, soit de 21 h 10 à 22 h 30, à proximité de ses objectifs. *Les avions remorqueurs ont l'ordre de ne pas s'approcher des côtes à moins de 2 ½ km, distance à laquelle ils largueront les planeurs* qui effectueront seuls le reste du trajet par leurs propres moyens. Les planeurs lourds seront libérés à une altitude de 1000 m environ, les légers à 600 m. Le plan s'est déroulé jusqu'ici sans anicroche. Ce qui se passe ensuite ne correspond plus, de loin, aux prévisions.

Une cinquantaine de planeurs, soit plus du tiers, n'atteignent même pas la côte et tombent en mer, pendant que vingt-cinq autres appareils s'évanouis-

sent dans la nuit, à tout jamais, sans que quiconque puisse désormais fournir le moindre indice sur leur sort et sur celui de leurs occupants.

La 1<sup>re</sup> Brigade aéroportée, d'emblée, perd donc corps et bien, sans aucun profit, près des deux tiers de ses effectifs, et 75 planeurs sur un total de 137! Elle paye bien cher par ce lourd, trop lourd sacrifice son baptême de guerre.

Ce tribut, pourtant, n'est point encore assez élevé, semblerait-il, puisqu'elle n'est point au bout de ses peines. De la soixantaine de planeurs restants, très peu se posent aux emplacements qui leur avaient été méticuleusement prescrits à proximité de leurs objectifs; la plupart s'égaillent à qui mieux mieux sur une très vaste aire, certains atterrissant même à plus de 60 km de leur but!

Nul besoin d'être grand clerc ou de faire preuve d'une imagination débordante pour connaître ce qu'il advient: une série décosue, désordonnée, d'escarmouches menées par de minuscules détachements, sans liens aucuns entre eux, perdus dans l'immensité du territoire et proies toutes prêtes aux réactions du défenseur. Aussi les pertes s'accumulent-elles pour des gains bien dérisoires.

Il serait faux cependant de dénier toute efficacité à cette manœuvre. Même si le prix payé paraît fort cher, elle agit certainement comme une diversion sur les défenseurs du port de Syracuse...

Colonel D. Nicolas