

HISTOMAG NRO 103

LE JOUR J



Rédacteur en chef : Alexandre Sanguedolce

Responsable d'édition : Jean Cotrez

Mise en page : Patrick Fleuridas

Dessin couverture : Laurent Chèze



Editorial



” *Sie kommen!*”, ” Ils arrivent! ”. Deux exclamations identiques en deux langues différentes prononcées à l’aube du 6 juin 1944 sur le littoral normand mais qui revêtent un sens différent voire même contradictoire. Les Allemands qui occupent le territoire français s’attendent à ce débarquement tant redouté mais pas en Normandie comme l’OKH l’avait prévu. Il préfigure le début inexorable de la fin du III^e Reich. Pour les Français, le D-Day c’est le soulagement après quatre années d’occupation et la fin de la présence allemande.

L’équipe d’Histomag s’est mobilisée pour commémorer ce 80^e anniversaire en proposant des articles originaux. Nous ne rappellerons pas les différents combats sur les plages mais nous allons nous pencher sur des aspects moins connus. D’ailleurs, le premier article concerne les *Naval Beach Battalions* (NBB), les unités oubliées du débarquement malgré leur rôle essentiel pour préparer le terrain à l’infanterie. Jean Cotrez nous propose ensuite d’étudier le secteur d’Omaha Beach défendu par les Allemands, le WN62 et de passer en revue l’organisation défensive. L’engagement des chars Sherman DD est l’objet d’une étude rigoureuse de Daniel Ruelens. Le portrait du dossier est consacré à Norman Cota, dressé par Jean Cotrez. Sans la maîtrise du ciel, Overlord n’aurait pu réussir comme l’explique Bernard Nicolas dans l’article suivant. Pour clore le dossier, la timide réaction de la Kriegsmarine est évoquée au travers de l’engagement des torpilles humaines Neger qui pour leur baptême du feu ont connu un fiasco total lors du débarquement allié d’Anzio (voir HM 102).

Passons à la deuxième partie. Toujours sous l’eau mais aux antipodes, le sujet peu connu que je présente aborde l’attaque du port de Sydney par des sous-marins de poche japonais en 1942. Albert Gilmet livre le sort des avions après le retour à la paix et nous retrouvons la suite du récit de Rémy Scherer sur la 237^e DLI. La fiche armement est consacrée au mythique Colt 1911 A1. Comme toujours, la rubrique cinéma signée par Jean Cotrez revient sur les films consacrés au D-Day ainsi que la bibliothèque du forum grâce à Daniel Ruelens.

Alexandre Sanguedolce

Sommaire

PREMIERE PARTIE

1 : Les unités oubliées du Débarquement, ...	Page 4
2 : Omaha beach, WN 62, ...	Page 9
3 : Les chars du jour J, sous les chenilles, la plage.....	Page 13
4 : Norman D. Cota.....	Page 26
5 : Couverture aérienne alliée le 6 juin.....	Page 28
6 : Neger en Normandie.....	Page 32

SECONDE PARTIE

7 : Attaque navale sur Sydney.....	Page 39
8 : Destin des avions de guerre	Page 45
9 : 237 ème DLI, suite.....	Page 47
10 : Colt 911	Page 53
11 : Rubrique cinéma.....	Page 58
12 : La bibliothèque du forum.....	Page 61

LES UNITES OUBLIEES DU DEBARQUEMENT

Jean Cotrez

Pour le 80^{ème} anniversaire du débarquement, la rédaction de l'Histomag a décidé d'évoquer l'évènement en sortant un peu des sentiers battus. Il est certain que l'on pourra revivre le débarquement minute par minute dans nombre de revues mensuelles spécialisées. Donc vous ne revivrez pas l'assaut des 5 plages du débarquement dans ce numéro. En revanche nous allons vous faire découvrir des unités moins célèbres que les 1st et 29th division d'infanterie US. Nous allons parler de ceux qui avaient la charge de la destruction des obstacles de plage, de l'organisation de celles-ci, et de la mise en place de toute la logistique afin d'exploiter la percée qui allait de la fourniture d'une boîte de ration K jusqu'à la fabrication des Mulberries.

Donc vous allez apprendre à connaître les NBB, les NCDU et autres ESB en plus des GAT et des SETF...

Le nombre de stèles sur les plages et le nombre de récompenses et distinctions reçues par ces unités prouvent la reconnaissance de tous à leur égard.



Commander Colin, beachmaster britannique de Sword (interprété par Kenneth Moore).

LES BEACHMASTERS MAÎTRE DES PLAGES DE L'OPERATION NEPTUNE :

Nous avons tous en tête, l'image de ce beachmaster (fig 1) et de son chien Winston, dérangé (le chien), par la canonnade dans le mythique « Le jour le plus long ». Nous allons évoquer au fil des lignes suivantes ces beachmasters, leur histoire courte parce que récente, leur rôle et leurs missions le jour J. On parlera des *naval beach battalions* (NBB) américains, en particulier ceux d'Omaha, mais le rôle des beachmasters britanniques sur leurs plages était exactement le même.

La genèse des beachmasters :

Au commencement était une rivalité entre l'US Army et la Navy, chaque entité étant très jalouse de ses prérogatives et défendant farouchement son pré-carré. Avec le second conflit vient le temps des grandes manœuvres amphibies et ce, sur deux théâtres d'opérations très différents ; le Pacifique et l'Europe. Dès 1941 l'armée et la marine se lancent dans des exercices de débarquements combinés. Mais faute de coordination et de personnels bien formés et entraînés, les résultats sont très décevants et une fois encore l'armée et la marine se rejettent la responsabilité de ces échecs.

Dans l'armée américaine, en théorie, la conquête des plages est du ressort de l'*US Marine corps*. Une fois la plage conquise, l'armée débarque alors ses divisions pour poursuivre les opérations au-delà de la plage. Mais la majeure partie des *Marines* est engagée dans le Pacifique où le type de combats contre le Japon avec ses nombreux débarquements d'île en îles, impliquent plus qu'ailleurs la Navy. L'*USMC* n'est donc pas déployé en Europe.

Dans le Pacifique la coordination des vagues d'engins de débarquement est assurée par des *beach parties* (équipes de plage) dont les hommes sont choisis parmi les équipages des navires. Les hommes effectuent leurs tâches de marin jusqu'à ce que le débarquement soit annoncé. Dès lors, ils deviennent membres des *beach parties* et rejoignent la plage afin d'organiser le débarquement. Une fois les opérations terminées, ils reprennent leur casquette de marin et retournent sur leurs navires respectifs.

La différence entre les opérations dans le Pacifique et le théâtre d'opérations européen (ou nord-Africain) tient au fait que dans le premier, l'exploitation du débarquement est faite par quelques divisions qu'il faudra débarquer sur un front restreint.

Pour Torch, il faudra débarquer des corps d'armée puis des armées entières.

Le déroulement chaotique du débarquement en Afrique du Nord conduit les stratèges alliés à décider qu'il faut

une unité de marins basés à terre et totalement indépendante des navires de la flotte d'invasion afin de coordonner au mieux les actions de la marine et de l'armée. C'est dans ce but que sont créés les *naval beach battallions*, les NBB. Chaque NBB est rattaché à une *engineer special brigade* (ESB) issue de l'armée dont nous reparlerons ultérieurement.

Rôle des NBB :

Les missions des NBB sont :

- D'assurer toutes les transmissions entre la côte et les navires depuis la plage.
- De dégager et baliser les chenaux pour les péniches de débarquement.
- D'effectuer les réparations urgentes sur les LCA/LCVP.
- De soigner les blessés et d'assurer leur évacuation par mer.
- De prendre en charge les prisonniers.

L'officier commandant un NBB est le *beachmaster*. Il est responsable des opérations depuis le rivage jusqu'à la ligne de marée haute. Les NBB étant de petites unités, si on prend l'exemple d'Omaha et de ses 8 km de long, la plage est divisée en secteurs avec d'autres *beachmasters* de grades inférieurs.

Chaque secteur de plage attribué à un RCT (*regimental combat team*) est géré par un *Battalion beach group*. Ce dernier comprend une compagnie de marins rattachée à un bataillon du génie. Les marins gèrent les opérations jusqu'à la ligne de mer haute et le génie prend le relai au-delà.

Organisation des NBB :

Un NBB comprend trois compagnies (A,B,C) de chacune trois sections identifiées par la lettre de la compagnie et de leur numéro, de 1 à 9, dans le bataillon. Chaque section (*platoon*) a un effectif de trente hommes et se trouve répartie en quatre sections :

- Communications (sémaphore, radio, signaux lumineux et visuels, haut-parleurs)
- Médical
- Petites réparations sur les engins
- Hydrographie

Cette dernière section est chargée du balisage des chenaux d'approche, de l'élimination des obstacles, et du guidage des péniches.

L'effectif d'un NBB est de 350 hommes. Pour le jour J, en ce qui concerne les plages américaines, le secteur Est d'Omaha est attribué au 6th NBB (5th *engineer special brigade* – ESB) et le secteur occidental au 7th NBB (6th *engineer special brigade*). Les effectifs varient sans qu'on en connaisse exactement la raison. Par exemple le 6th NBB a un

effectif de 373 hommes et 32 véhicules et le 7th seulement 341 hommes et 15 véhicules.

Le 2nd NBB opère quant à lui sur Utah avec la 1st ESB.

La destruction des obstacles :

Cette tâche est dévolue à la section hydrographique du NBB. Mais leur effectif étant insuffisant en regard du nombre d'obstacles en place, ils sont renforcés par des NCDU (*naval combat demolition units*) dont on va reparler.

Le jour J :

Les NBB doivent atteindre le rivage avec les premières vagues. Les hommes des NBB sont répartis dans plusieurs embarcations afin d'éviter de perdre trop d'effectif en cas de destruction de la péniche. Comme pour les unités d'assaut plus tard, les NBB vont être dispersés par les courants forts devant Omaha et Utah. Peu d'entre eux atterriront dans le secteur prévu au départ. Les difficultés pour ouvrir les brèches pour les péniches sont telles que le *beachmaster* du 7th NBB dans le secteur de la 29th DI envoie un message aux navires de débarquement pour qu'ils arrêtent d'envoyer des véhicules à terre.

Vers midi sur Omaha, le premier réseau de transmission entre la plage et les navires est établi. Trois autres suivront. Ces transmissions sont assurées par les sections communication des NBB et les JASCO (*joint assault signal companies*) rattachées aux ESB. Mais chacun dans son camp. Les NBB avec la Navy, les JASCO avec les EM de l'armée de terre restés à bord des navires au large.



Pc d'un beachmaster

Bilan du jour J :

Bien après le débarquement proprement dit les NBB continuent à travailler sans relâche afin de fluidifier la noria de matériel destinée à approvisionner les troupes débarquées en munitions, véhicules, armes

et nourriture. Cette noria est assurée par le DUKW. Mais les opérations de transbordement à bord de ces derniers sont trop lentes au goût *des beachmasters*. Ils vont donc ordonner aux LST de venir s'échouer directement sur les plages malgré les réticences de la marine.

Les NBB resteront sur les plages jusqu'à fin juin.

LE GENIE D'ASSAUT :

Les NCDU (naval combat demolition units) :

Comme leur nom l'indique, ces unités dépendantes de la marine sont chargées de la démolition des défenses de plages lors d'une opération amphibie.

Chaque NCDU a un effectif théorique de six hommes (un officier et cinq hommes). Cela représente la capacité des canots pneumatiques utilisés pour approcher les obstacles à détruire. Les sapeurs sont équipés de packs Hagensen, du nom d'un officier NCDU le Lt Carl P. Hagensen qui mit au point une méthode de destruction des portes belges.

Chaque pack est constitué d'un sac en toile rempli d'un kg de C2 ou de tétrytol. Certains packs ont la forme d'un boudin souple muni d'un crochet que l'on peut soit enrouler sur l'obstacle soit suspendre par le crochet. La mise à feu est assurée par du cordon Primacord. Chaque homme emporte vingt packs Hagensen, sachant que c'est la quantité nécessaire pour détruire une seule porte belge. Rien que pour Omaha les besoins estimés en explosif étaient de 28 tonnes ainsi que 12 km de cordon d'allumage.

Il y aura au total 21 NCDU sur les deux plages américaines : seize sur Omaha et cinq sur Utah.



1^{er} PC provisoire des ESB sur Omaha au Ruquet (sortie E1)

Naissance des GAT (gap assault team) :

On a vu que l'effectif théorique d'un NCDU est de six hommes. Sur Omaha vu le nombre de destructions à effectuer, l'effectif passera de six à treize hommes grâce au renfort de deux marins et cinq sapeurs des compagnies C des 146th et 299th ECB (engineer combat Battalion).

Ce renforcement d'effectif n'est pas jugé suffisant pour la tâche à accomplir le 6 juin. On adjoint donc à chaque NCDU de treize hommes, un détachement du génie de l'armée de terre composé de 27 hommes dont un infirmier. Cette nouvelle structure prend le nom de GAT. Chaque GAT est composée de deux équipes de démineurs et deux équipes de démolition. Chaque équipe est dotée d'un canot pneumatique chargé de 225 kg d'explosif de réserve. Le tout mis à l'eau depuis le LCM (landing craft mechanized) qui emporte l'équipe et le tankdozers qui lui-même tracte une remorque contenant 250 kg d'explosif. Elle est équipée d'un tankdozers et de deux Sherman non amphibies. Les équipages sont fournis par les 741 et 743th tanks battalions.

Les GAT d'Omaha appartiennent au Vth corps du *provisional engineer group* du Col. O'Neil. Ce conglomerat d'unités diverses et variées d'origine et de spécialité prendra un nouveau nom : la SETF pour *special engineer task force*.

Mission des GAT :

Ce qui suit est un extrait de l'ordre de mission n°1-44 de la force d'assaut « O » :

Le groupe de démolition de combat naval est associé et travaille avec un groupe de démolition de l'armée rattaché au Vth corps. Ces deux unités forment un GAT. Le GAT dégagera et marquera seize brèches d'une largeur de 45 m à travers les obstacles :

Deux par secteur sur Fox green et Fox red et Dog green et Dog red et six sur Easy red (à cause de la grande longueur de ce secteur).

Le jour J :

Les GAT débarquent sur Omaha entre 6h33 et 6h38. A cause des courants marins, toutes les équipes se retrouvent à gauche (Est) de leurs secteurs de débarquement prévu. L'équipe n°1 se retrouve sur Dog white à 700 m de l'endroit prévu, en l'occurrence Dog green ! L'écart entre les débarquements prévus/réels va jusqu'à 1500 m.

Six brèches complètes seront pratiquées entre H et H+30. A celles-ci il faut ajouter trois brèches partielles. A mesure que la mer se retire, quatre chenaux supplémentaires seront ouverts et les trois brèches partielles seront complétées. En fin d'après-midi, le

jour J, treize brèches sont faites dans les défenses de plage sur les seize préconisées à l'origine. Les brèches sont balisées par un fanion triangulaire de 60 cm à sa base et fixé en haut d'une perche de 1.80 m.

Vu le minutage très précis des débarquements, le retard pris par les GAT font que certains GI's ont déjà débarqué et qu'ils s'abritent comme ils peuvent derrière les obstacles de plage pour se protéger du tir ennemi. Cela retardera d'autant la destruction de ces obstacles par les GAT.

A noter le travail exceptionnel des démineurs qui pour détruire les *Tellerminen* installées au sommet de pieux de trois mètres de haut, n'hésitaient pas à grimper sur les épaules de leurs camarades pour accéder aux mines. D'autres grimpaient aux pieux comme on ne le sur un mât de cocagne...le tout sous la mitraille.

Le soir du jour J, sur Omaha 40% des obstacles sont dégagés ; 85% le seront à J+2.

A J+4 Omaha est entièrement dégagée.

Les NCDU de la force « O » rentrèrent en Angleterre le 27/6/1944. Sur les 175 hommes des NCDU débarqués sur Omaha le jour J, on compte 31 morts et 60 blessés soit 52% de pertes.

Les ESB (*engineer special brigade*) :



Insigne de la 1th ESB (Utah beach)

Bien qu'à forte connotation « génie », ces unités regroupent plusieurs armes et services au sein de structures logistiques complexes. Leur rôle premier est d'assurer le trafic d'hommes et de matériels par les plages après la phase initiale du débarquement.

En 1942 à la suite de l'expansion rapide de l'armée américaine, la marine s'est retrouvée dans l'incapacité de fournir les équipages pour piloter les petites embarcations indispensables à toute opération amphibie. L'Armée se dote alors de ses propres unités amphibies et la 1st *engineer amphibian brigade* (EAB)

est mise sur pied en 1942. Une EAB comporte entre autres un *boat regiment* qui assure le pilotage des chalands. À la suite d'une restructuration de l'armée en 1943, cette fonction revient dans le giron de la Navy. Les EAB perdent donc leur *boat regiment* et deviennent des ESB. En Sicile, chaque division d'assaut se voit octroyer un *battalion beach group* (BBG) formé autour du noyau d'un régiment du génie et renforcé par des éléments de l'intendance, des communications et du matériel. A cause des relations avec la marine, chaque BGG reçoit l'assistance d'un NBB. L'ensemble fonctionne bien.

Vu la tâche qui les attend en Normandie en termes de logistique, plusieurs unités annexes vont s'ajouter aux ESB afin d'élargir leur champ de compétence et d'action, y compris lors des combats initiaux sur les plages.

La 1st ESB doit organiser la plage d'Utah, les 5th et 6th la plage d'Omaha. Les opérations se décomposent en quatre phases :

- L'assaut : soutien aux premières unités d'assaut débarquées et élargissement des plages conquises
- Les dépôts : mise en place des premières structures de distribution sur la plage et des moyens de déchargement. Les dépôts sont à moins d'un km à l'intérieur des terres.
- Consolidation : mise en place des installations permanentes lourdes pour accélérer au maximum le débarquement des hommes et du matériel. Cela inclut la construction du port artificiel de St Laurent. Dans cette phase les dépôts s'étalent jusqu'à 8 km des plages.
- Transition : Exploitation du mulberry A et des ports secondaires de Grand-Camp et Isigny. L'exploitation du mulberry sera en fait assurée par le 11th Port et ses 8500 hommes relevant du *Transportation Corps*.

Les 5th et 6th ESB sur Omaha :

La 5th ESB est formée avec les 37, 336 et 348th *engineer combat battalion* (ECB). Elle est commandée par le Col. Bridges. La 6th ESB est, elle, formée avec les 147th, 149th et 203rd ECB. Elle est commandée par le Col. Thompson.

Les premiers éléments des ESB sont ceux de la 5th à H+30. La résistance allemande va faire que les ESB, loin de leur rôle de logistique vont participer pleinement aux combats en soutien de l'infanterie débarquée plus tôt.

Plus tard dans la journée en collaboration avec le génie des 1st et 29th ID, les ESB parviennent à dégager les sorties de plage, à déminer la zone et construire des points de transit derrière les plages. Les premiers ravitaillements sont stockés à même la plage

grâce aux DUKW qui ont été chargés au départ d'Angleterre. Les dépôts en arrière de la plage apparaissent à partir de J+1. Les coordonnées précises de ces dépôts sont fournies aux EM et on opère le balisage des itinéraires qui y mènent.

A J+6 les dépôts sont avancés à 8 km à l'intérieur des terres. Les ESB ont la charge de la construction et l'entretien des routes.

La mission des ESB en Normandie durera jusqu'à la fin de l'automne.

Sources :

Jour J à l'aube – Jonathan Gayne – Histoire & collections

- History.navy.mil



Monument en mémoire de la 5th ESB au WN62

OMAHA BEACH – WN62

Jean Cotrez

A l'occasion de ce numéro spécial opération « Neptune » nous voulions vous présenter une des formes de fortifications allemandes que l'on trouvait sur le mur de l'Atlantique. Nous vous présentons le point de fortification qui est un des plus répandus sur l'AW (*Atlantikwall*) dont on pouvait trouver diverses variantes et puissance selon l'armement qui l'équipait. C'est aussi le plus bas dans l'échelle des fortifications organisées bien que ni sa taille ni son armement ne soient précisés d'une façon claire. C'est le *Widerstandnest* (nid de résistance) ou WN en abrégé.

Au-dessus était le *Stützpunkt* (Stp) qui était plus grand par la taille, l'effectif et le rôle dont l'armement comportait en général de l'artillerie sous casemate ou de l'artillerie de flanquement. Les WN et les Stp assurent donc la défense d'un périmètre restreint et la continuité de feu de la ligne de défense littorale.

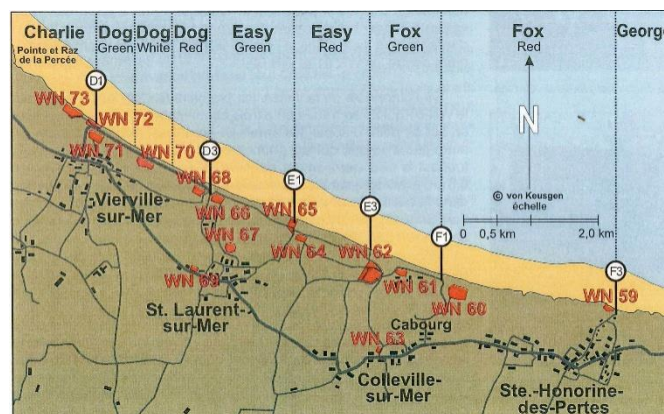
Autre point d'appui spécial, le *Panzerwerk*. Comme son nom l'indique, il a une vocation anti-char sur un périmètre restreint comme une valleeuse par exemple. Il concentre des casemates et abris pour des canons antichars (PaK).

Ensuite le *Schwerpunktgruppe*. Il caractérise les systèmes de défense attribués aux ports de seconde importance (après ceux érigés en *Festung*).

Le *Stützpunktgruppe* (plage de Riva Bella à Ouistreham) quant à lui définit un complexe défensif sur un périmètre restreint mais de première importance tactique. Enfin la plus grande fortification était la *Festung* (forteresse) qui en général était réservée à des ports comme en France le Havre ou Cherbourg.

Mais tout cela reste très général et il est difficile d'en tirer des enseignements précis. Si on prend l'exemple de la batterie de Merville avec ses 4 casemates d'artillerie, il est dans sa zone codé WN 01...

Pour revenir à notre « petit » WN, nous allons visiter le WN62, situé sur Omaha beach à la jonction entre les secteurs Easy red et Fox green.



Wn d'Omaha beach

1) PRESENTATION DU POINT D'APPUI :

Des quinze WN des 8 km d'Omaha (du WN59 au WN73), le WN62 est le plus étendu et un des mieux armés. Il s'étale sur une surface d'environ 10ha (332m x 324m) partant d'un léger plateau au pied de l'actuel cimetière US de Colleville et descendant en pente douce jusqu'au rivage avec une dénivellation de 45m. Cette dernière jouera un rôle important dans l'efficacité des tirs provenant du point d'appui. Il se présente en gros sous la forme d'un carré orienté légèrement NE/SO. Il possède six entrées (Nord, Sud, Ouest inférieure, Ouest supérieure, SO et Est qui est l'entrée principale, celle qui donne sur la route qui remonte de la plage pour se diriger vers Colleville à 1400 mètres de là. Sa défense passive est assurée par une clôture extérieure complète de barbelés, doublée d'une clôture intérieure au Nord (côté plage). La face Nord ainsi que l'angle NE du point d'appui sont protégés par un fossé antichars rempli d'eau de 1.5m de profondeur pour 2m de large. L'alimentation en eau du fossé est assurée par un petit canal qui capte l'eau d'étangs se trouvant au débouché de la vallée. Le long de ce fossé, côté extérieur sont disposés deux lance-flammes (AFm V42) enterrés, capables d'envoyer un jet de liquide enflammé à 50m pendant 5 à 10secondes. Leur mise à feu manuelle est confiée au caporal Franz Gockel. Nous n'aborderons pas les protections et obstacles de plage en avant du WN (portes belges, asperges de Rommel, mines, hérissons tchèques etc...) qui sont communs à toutes les plages du littoral.



Plan du WN 62

2) ROLE DU WN 62 :

A sa droite (Est) à 320 mètres se trouve le WN61 équipé d'un des deux canons Pak 43 de 8,8 cm. Il prend la plage en enfilade. Le second 8,8 cm est localisé à l'autre bout d'Omaha dans le WN72 à Vierville.

Le rôle des WN 62 et 61 est de protéger la sortie de plage codée E3 par les Alliés et qui mène à Colleville. Pour y parvenir, ils devront empêcher le débarquement des hommes du 16th RCT (*Regimental Combat Teams*) compagnies E et F pour la première vague sur Easy Red et compagnies I et L pour Fox Green de la « Big red One », ainsi que du 741th Tank Bataillon sur les secteurs Easy red et Fox green, le Wn 62 se trouvant à peu près à la séparation de ces deux zones de débarquement.

3) EFFECTIFS :

L'effectif normal du WN62 est de 21 hommes de la 3^{ème} compagnie du 726^{ème} RI de la 716^{ème} DI sous les ordres du Lt Edmond Bauch. Le 6 juin 1944, treize soldats de la 1^{ère} batterie d'artillerie du 352^{ème} régiment d'artillerie de la 352^{ème} DI commandés par le Lt Bernhard Frerking sont affectés au poste d'observation (Po) de cette batterie dont les canons (quatre obusiers de 105) sont situés dans la commune de Houtteville à 4.5 km de là. Grâce aux informations données par le Lt

Frerking, cette batterie sera très active et très meurtrière en effectuant des tirs de barrage sur la plage tout au long du débarquement des troupes US.

Détail : aucun soldat des *Ost-Truppen* ne fait partie de l'effectif du WN62. Ceci explique peut-être en partie que ce dernier ait résisté jusqu'en début d'après-midi.

4) CONSTRUCTIONS :

D'abord il faut savoir que jusqu'à l'automne 1943, le WN62 comme beaucoup de points d'appuis du mur de l'Atlantique, ne ressemble pas à un point fortifié. Aucun bunker ni pour les armes, ni pour le personnel n'est encore construit. Quelques abris creusés dans le sol et renforcés par des poutres en bois et des sacs de sable font office de « fortifications ». Seuls quelques Tobrouks sont d'ores et déjà en place. Ce n'est qu'après la visite de Rommel le 29 janvier 1944 qui exige le renforcement des points d'appuis de toute la plage d'Omaha que l'organisation Todt (OT) va se mettre au travail.



Abri troupe du type SK pour 12 soldats. L'une des deux salles. A droite la sortie de secours réglementaire.

- constructions techniques et de vie :

Une villa située au NE du WN, à l'entrée principale, ayant échappé à la destruction des autres constructions du coin afin de dégager la vue et le champ de tir des armes du point d'appui, sert à la fois de poste de garde, de quartiers et de cantine/cuisine pour les hommes des WN 61 et 62. L'OT construit un abri pour la troupe. Ses dimensions sont de 6.65m x 7.80m. Son toit est constitué de tôles « métro ». A l'origine l'abri est

prévu pour douze hommes. Il en accueillera vingt... Avant cette construction, la troupe était « logée » dans une baraque semi enterrée et un abri en bois.

En haut du WN (53m) se trouve un bunker pour un appareil de radio-optique (*Lichtsprechgerät* ou LSG) communiquant avec les WN 61 et 63. Ce petit bunker est relié à l'abri troupe par une tranchée. C'est sur ce bunker qu'est érigé le monument en l'honneur des soldats de la Big Red One.

Au milieu du WN se situe le Po d'artillerie de la 352^{ème} DI. C'est un bunker de 3.95m x 2.6m avec des murs d'une épaisseur de 50cm. Il est divisé en deux parties. La partie observation équipée d'un télémètre et à l'arrière un petit réduit avec une ligne téléphonique. Il est remblayé de terre afin de le dissimuler à une observation venant du large.

Enfin à une vingtaine de mètres de ce bunker, relié à ce dernier par une tranchée, on trouve le bunker de transmission du Po évoqué ci-dessus. Il est équipé d'un téléphone relié à la batterie et utilisé de préférence. Cependant s'il advenait une coupure de la ligne, on pourrait utiliser le poste radio. Ce bunker fait 4m x 3m et est prévu pour cinq postes de travail.

- constructions de combat :

Deux casemates, dénommées inférieure et supérieure, abritent des canons tchèques Skoda fk 303 de 7.65cm (modèle 1917), d'une portée 11400m et d'une cadence de tir 10-12 coups minutes. Bien que les côtes relevées ne soient pas tout à fait standard, on peut les assimiler à des R 669, avec de part et d'autre de la chambre de combat deux niches pour le stockage des obus.

Les portes et battants blindés fermant l'accès arrière et l'embrasure des deux ouvrages ne seront jamais installés. L'arrière de l'ouvrage est protégé par deux murs (80cm d'épaisseur) montés en chicanes afin d'éviter les éclats pouvant provenir d'explosion de ce côté-là de l'ouvrage. Les murs extérieurs et le plafond ont une épaisseur de deux mètres.



Murs en chicane à l'arrière des casemates.

Il a fallu trente tonnes de ferraille et 500 m3 de béton pour chaque casemate. Enfin elles sont épaulées de remblai de terre, dans un but de camouflage.

Avant l'inspection de Rommel ces deux pièces étaient installées sur des plates-formes à ciel ouvert camouflées à la vue des reconnaissances par de simples filets. Ces deux plates-formes sont encore visibles de nos jours. A noter que c'est sur le toit de la casemate supérieure qu'est érigé le monument à la mémoire des soldats de la 5th engineer special brigade (ESB), qui étaient chargée le jour J de détruire les obstacles de plage des secteurs Easy Red et Fox Green.

Durant le déroulement des combats ce 6 juin, la casemate supérieure sera touchée à 36 reprises dont neuf coups au but dans la chambre de combat. La casemate inférieure ne sera, elle, touchée « qu'à » 25 reprises dont sept au but. Un de ces coups au but encore visible aujourd'hui traverse l'ouvrage de part en part.

A 10h15 les deux canons sont détruits. Il semble que l'un l'ait été par un coup au but provenant de la mer, et que l'autre soit le résultat d'un coup au but d'un des chars du 741th Tank Bataillon. Les avis divergent au sujet de la destruction de ces canons.



Intérieur de la casemate supérieure



Canon anti-char de 5 cm couvrant la sortie E3 vers Colleville (repère 15 sur le plan fig 2)

En ce qui concerne l'artillerie, le WN62 était également armé de deux canons Pak 38 de 5 cm en position de campagne (pas de blockhaus). Le premier situé sur la partie haute du WN prend en enfilade la route de Colleville sur le côté Est du point d'appui. Le second est situé dans l'angle NE du WN et protège la sortie E3. Chaque pièce est tenue par quatre hommes.

Ensuite plusieurs tobrouks :

- * 1 Vf69 : tobrouk double pour mortier de 5cm et mitrailleuse sur affût. Il semble que les armes n'étaient pas en place le 6 juin.

- * 2 Vf61a : tobrouks pour mortier de 5 cm. Ces deux tobrouks sont situés sur le flanc Ouest du WN.

- * 1 tobrouk pour mitrailleuse MG34 situé à proximité de l'entrée Nord du WN (le plus près de la plage). Il possédait un téléphone en liaison avec le poste de garde principal (villa).

Au centre du point d'appui, autour du Po d'artillerie, sont disposées trois positions de campagne équipées de mitrailleuses MG34, d'une MG34 jumelée anti aérienne et d'une MG42 tenue par Heinrich Severloh.

Au NE de cette position à proximité du canon antichar protégeant la sortie E3 sont disposés deux autres emplacements de campagne armés chacun d'une mitrailleuse polonaise modèle 1917 sur affût, refroidie par eau. L'une des deux, tenue par Franz Gockel, est disposée dans un petit bunker en terre. Rappelons que F. Gockel avait en charge en plus la mise à feu de lance-flammes.

Enfin, réparties sur tout la point d'appui, bien entendu à proximité immédiate des positions de combat, on trouve six soutes à munitions. La plus grande d'entre elle mesure 2m x 1.80m. Ses murs mesurent 20 cm et son plafond 26 cm.

Mis en alerte maximale à 1h00 du matin, le WN62 rendu célèbre, entre autres, grâce aux livres de deux de ses défenseurs, Heinrich Severloh et Franz Gockel résistera jusqu'à 15h00 ce 6 juin 1944.

Source : Point d'appui WN62 :

H.K von Keusgen – Heimdal

Sous les chenilles, la plage !

Daniel RUELENS

20 novembre 1917, Cambrai, pour la toute première fois dans l'Histoire, surgissant du no man's land, des monstres d'acier montent à l'assaut des tranchées allemandes. Entièrement cuirassés, relativement invulnérables au feu des mitrailleuses et à la mitraille, leurs flancs crachent le feu sur les retranchements ennemis. Le char d'assaut ouvre une nouvelle ère dans l'histoire des guerres et fait basculer de manière décisive le cours de la Première Guerre mondiale. 13 mai 1940, Sedan, pour la première fois dans l'Histoire, une masse blindée mécanisée se rue à travers toute la profondeur d'un territoire. Appuyée depuis les airs, elle ouvre le chapitre de la guerre mécanisée, caractéristique de la Seconde Guerre mondiale. Quatre ans plus tard, en Normandie, les stratèges alliés vont devoir revenir aux fondamentaux pour apprendre au char d'assaut à nager et surgir des flots pour appuyer de manière décisive l'infanterie qui monte à l'assaut des retranchements du Mur de l'Atlantique !

Le char en appui d'infanterie :

Le 10 juillet 1940, à l'aune des *Blitzkrieg* victorieux du Troisième Reich en Pologne, aux Pays-Bas et en France, l'*US Army* va se doter, en deux ans, d'une force blindée, d'une aviation tactique et de doctrines capables de mener de vastes opérations mécanisées dans la profondeur des territoires ennemis pour le vaincre. C'est cette stratégie qu'il faudra mener à travers la France pour en chasser l'occupant allemand. Mais avant d'y parvenir, il faudra prendre pied sur le continent en franchissant le Mur de l'Atlantique. Une mortelle bande littorale minée, parsemée d'obstacles sous le feu des mitrailleuses, des mortiers et des canons solidement retranchés sous le béton, à l'abri des bombes et des tirs de l'artillerie navale. A l'image de l'échec de Dieppe, l'épreuve s'annonce terrible pour l'infanterie d'assaut si, livrée à elle-même, elle doit débusquer les Allemands de leurs abris avant l'arrivée des chars !?



Si à Dieppe l'appui blindé n'a pas été négligé, la vulnérabilité des chars au moment de leur débarquement

avec la première vague recommande d'attendre que les défenses aient été neutralisées et la plage nettoyée de ses obstacles avant d'engager les chars !? Comble de malchance, les galets de la plage se révèlent être un milieu mortel pour le train de roulement des chars.»]

A Dieppe, le 19 août 1942, si l'appui de l'infanterie par les blindés a été bien pris en compte, les chars Churchill (des chars d'infanterie adaptés à ce rôle d'appui-feu) qui accompagnent les premières vagues sont en grande difficulté. Les LCT qui les transportent sont de grosses cibles d'opportunité pour les canons ennemis. Les délais nécessaires à la mise à terre des chars est trop long. La leçon à en tirer est que les chars ne devraient pas être débarqués tant que les défenses n'ont pas été neutralisées et la plage dégagée.¹ La leçon est contradictoire avec la nécessité d'appuyer l'infanterie d'assaut !

Un an plus tard, le 29 mai 1943, le *Lieutenant Colonel* C. R. Kutz, de l'état-major des forces armées américaines en Angleterre, prend la parole lors d'un cycle de conférences organisé, un mois durant, dans le Devon, par l'*US Army Assault Training Center*. Il qualifie le raid de Dieppe de première tentative de l'histoire d'engager des chars, à même la plage, avec les premières vagues d'assaut. Des vingt-neuf tanks engagés, la plupart sont perdus pendant les manœuvres de débarquement et seule une poignée est opérationnelle sur la plage. L'incapacité du génie à percer une brèche dans le mur antichar a nécessité l'emploi d'une fascine, fort heureusement emportée par un *platoon leader* avisé, pour franchir l'obstacle. Les chars seront finalement perdus, isolés dans les rues menant au centre-ville.



Deux LCM Mk.I britanniques à flot côte-à-côte en Norvège en 1940. En 1943, c'est ce type de barge qui est appréhendé pour débarquer des chars directement sur la plage, en appui de l'infanterie d'assaut. On voit bien, dans la barge de

¹ Ike Skelton Library, *The raid on Dieppe – Lessons learnt*, Combined Operations Headquarters, Whitehall, 1942, pp.9-10

gauche, une chenillette blindée de type « Universal Carrier » qui va être probablement mise à terre.^{2]}

Le *Colonel Kutz* appelle à un nombre suffisant de LCT adaptés au débarquement des chars pour l'assaut des futures plages normandes. Des LCM et LCT³ pour l'assaut et les vagues suivantes. Des LST⁴ pour amener plus de chars lorsque les plages seront dégagées et soustraites au feu de l'ennemi. Une fois à terre, le tank peut opérer comme un « bunker mobile », en appui rapproché de l'infanterie. Suivant la nature des obstacles de plage, il est souhaitable que des tanks soient débarqués dès la première vague d'assaut pour appuyer celle-ci de leurs feux. Des tanks supplémentaires seront débarqués lors d'une autre phase, lorsque la tête de pont sera assurée, afin d'accompagner la progression à l'intérieur des terres. Kutz évoque ensuite la réserve de *Tank Battalions* disponibles en soutien des divisions d'infanterie. Cette réserve évite de devoir puiser dans le potentiel des *Armored Divisions* destinées à l'exploitation. Celles-ci doivent être préservées en attente de la percée. La nécessité est de disposer de suffisamment de bataillons pour appuyer chaque division d'infanterie en France et en suffisance pour accomplir des missions spéciales, comme l'appui d'infanterie lors de l'assaut.⁵

Lors de la même conférence, le *Lieutenant Colonel Reeves*, de l'armée britannique, évoque le projet de « Duplex Drive tank » (DD tank). En l'occurrence, il s'agit d'un char Valentine équipé de flotteurs lui conférant la capacité amphibie suffisante pour se déplacer sur la mer par ses propres moyens. L'ensemble évoque un petit bateau mais avec toutes les caractéristiques d'un char. Le dispositif DD est vulnérable aux obus explosifs mais pas aux armes individuelles. Le char ne représente qu'une petite cible dont la vulnérabilité est encore réduite en cas d'attaque à l'aube. La pénombre et la surprise jouent en sa faveur. Une fois sur la plage, l'engin se débarrasse de son système de flottaison et opère comme un char normal. Les avantages du char amphibie sont sa capacité à se faufiler entre les obstacles et notamment ceux qui arrêteraient les barges, puis à progresser à travers des zones littorales marécageuses. Ses

faiblesses résident dans son blindage et son armement.⁶ Les DD tanks pourraient être engagés sur les flancs du débarquement, par des plages peu défendues, et entreprendre des manœuvres d'encerclement de l'ennemi.⁷

On se rend compte que les Britanniques envisagent, dès le début, l'appui de l'assaut d'infanterie du débarquement par les chars. On devait s'y attendre d'une armée qui a inventé le char d'assaut comme, avant tout, un engin d'appui d'infanterie. Un an avant le Débarquement, l'*US Army* a elle aussi intégré la nécessité d'appuyer par des chars les premières vague d'assaut, à même la plage. Les moyens existent : les *Tank Battalions*. L'arme reste à forger : le « Duplex Drive Tank ».

Vers le char amphibie :

Comme on l'a lu plus haut, en mai 1943, les Anglais disposent d'un prototype de char amphibie basé sur le tank Valentine équipé de flotteurs lui permettant d'évoluer à la surface de l'eau. Ce principe rappelle celui des « Schwimmpanzer » allemands expérimentés à l'été 1940, pour l'invasion de l'Angleterre mais l'idée remonte à la fin des années '30, quand les Anglais ont mené différents essais sur des chenillettes Vickers *Light Tanks* Mark V et VI et les *Cruiser Tanks* Mark V Covenanter et Mark VI Crusader. Des essais menés à Portsmouth jusqu'à l'été 1941 mais laissés sans suite au profit d'un dispositif de propulsion « Duplex Drive » plus prometteur.⁸



« Schwimmpanzer II » évoluant sur l'eau. Il s'agit d'un PzKpfw.II équipé de flotteurs lui permettant d'évoluer sur

² Photo partagée avec la courtoisie de NIALA

³ Les *Landing Craft Mechanized* et *Landing Craft Tank* sont des barges de débarquement spécialisées dans le débarquement d'engins mécanisés.

⁴ Le *Landing Ship Tank* est un navire à fond plat spécialisé dans le transport et le débarquement des chars, à même la plage.

⁵ Ike Skelton Library, Compte-rendu des conférences organisées par l'*Assault Training Center* de mai à juin 1943, compte-rendu des interventions des Lt. Col. Kutz et Reeves le 29 mai 1943 sur le thème des blindés de combat dans les débarquements d'assaut.

⁶ Le colonel Reeves évoque les faiblesses du tank Valentine qui, en mai 1943, sert de prototype. Ses faiblesses seront levées en 1944 avec la transformation du M4 Sherman en DD tank.

⁷ Ike Skelton Library, Compte-rendu des conférences organisées par l'*Assault Training Center* de mai à juin 1943, compte-rendu de l'intervention du Lt. Col. Kutz le 29 mai 1943 sur le thème des blindés de combat dans les débarquements d'assaut.

⁸ FLETCHER, D., *Swimming Shermans*, Oxford, Osprey Publishing, 2006, p.4

l'eau. Les Anglais vont suivre la même voie pour rendre amphibie le tank Valentine.^{9]}



Autre essai allemand. Il s'agit ici d'un « Tauchpanzer III ». Le principe est totalement différent dès lors que ce PzKpfw.III a été rendu submersible pour lui permettre d'évoluer sur le fond de l'eau. Munis d'un Schnorchel, les tuyaux que l'on aperçoit sur les flancs du char permettent à celui-ci de rester alimenté en air afin d'assurer la survie de l'équipage et de permettre au moteur continuer à fonctionner sous l'eau. On remarquera également les imposants dispositifs d'étanchéification du tourelleau du chef de char, de la mitrailleuse avant et de la fente d'observation du conducteur. Au vu du nombre d'officiers présents, on peut supposer que la photo est prise à l'occasion d'une démonstration en 1940. C'est ce type de Panzer qui franchira le Boug, l'année suivante, au début de l'opération « Barbarossa ». Les Alliés n'explorent pas la voie des blindés submersibles.^{10]}

Le principe qui va émerger des tables à dessin britanniques est le résultat des réflexions d'un ingénieur hongrois de chez Vickers-Armstrong (le principal conglomerat militaro-industriel britannique), Nicholas Straussler. Ce qui motive Straussler c'est de trouver une alternative aux volumineux dispositifs de flottaison qui, une fois abandonnés à terre, vont joncher la plage d'obstacles supplémentaires. Son alternative consiste à doter le char d'une structure souple étanche, ce que l'on va qualifier communément de « jupe ». Jupe scellée à même le châssis du tank, juste au-dessus du niveau des chenilles, de manière à ce que la moitié supérieure de la structure (et notamment la tourelle) restent au sec, au-dessus du niveau de l'eau. Seules les chenilles et la transmission sont plongées dans l'eau. L'ingénieur fait ses essais sur un *Light Tank Mark VII Tetrarch*¹¹ fourni par la 1st Armoured Division.

⁹ Photo partagée avec la courtoisie de Loïc Charpentier.

¹⁰ Photo partagée avec la courtoisie de Loïc Charpentier.

¹¹ Le Tetrarch est le successeur des *Light Tanks* Vickers-Armstrong Mk V et VI et évolution ultime des chars légers britanniques des années '30. Il est mieux connu dans son rôle de char aérotransportable.



Le *Light Tank Tetrarch* choisi par l'ingénieur Nicholas Straussler pour servir de prototype aux premiers essais de *Duplex Drive tank*.]

Alors que sa base est solidaire du châssis du blindé, la partie supérieure de la jupe en toile étanche est fixée à un cadre tubulaire. L'ensemble se déploie, un peu à la façon des voiles d'un navire, par l'injection d'air comprimé à travers des tuyaux souples en caoutchouc qui se gonflent à la verticale en donnant à l'ensemble sa forme parallélépipédique. Le volume supplémentaire de la jupe diminue la densité de l'ensemble et lui confère sa flottabilité. L'adjonction d'un système de propulsion « marine » rend l'engin amphibie. Le terme « Duplex Dive » (DD) fait référence à la « double propulsion » : chenilles à terre et hélice dans l'eau.



Vue sur les tubes en caoutchouc souple qui, lorsqu'ils sont gonflés par l'air comprimé grâce à un compresseur embarqué, permettent le déploiement de la jupe. Dégonflés, ils permettent au char de retrouver rapidement son caractère opérationnel.]

La propulsion sur l'eau est assurée par une hélice tripale suspendue à l'arrière du char (à la manière d'un hors-bord mais dont l'hélice est orientée vers l'avant) couplée à sa propulsion. Lorsque le Tetrarch est à terre, la transmission avec l'hélice est débrayée. Au moment de la mise à l'eau, l'hélice est déployée et sa transmission embrayée.

Le premier essai est mené à Londres, au Hendon Reservoir, en juin 1941 (trois ans avant le Débarquement), en présence du chef de l'état-major impérial Sir Alan Brooke qui donne son feu vert à la poursuite du développement d'un char amphibie basé sur ce principe. Les essais de flottaison se poursuivent en mer près de Portsmouth et sur la plage de Hayling Island. La jupe est étanchéifiée grâce au savoir-faire de la compagnie PB Cow, spécialisée dans les matelas gonflables !¹²

Le 19 septembre 1941, le *Tank Board* valide les premiers succès engrangés et décide d'adapter l'invention de Straussler au nouvel *Infantry Tank Mark III* de chez Vickers-Armstrong, le futur « Valentine » dont le profil adapté pour résister aux mines fait entrevoir des promesses favorables en termes de flottabilité. Plus volumineux que le prototype, le Valentine nécessite une jupe deux fois plus haute et une révision complète des structures pneumatiques portantes. La propulsion est également revue. La transmission à l'hélice est dorénavant couplée directement sur celle du tank, à travers le châssis. Le dispositif d'escamotage de l'hélice, lorsque le char est à terre, est également amélioré. La propulsion n'est plus entièrement hors-bord.



Cette photo tirée d'un film d'époque nous montre peut-être le premier essai du Valentine DD le 21 mai 1942. Accompagnant les militaires, on aperçoit des membres de l'équipe de Nicholas Straussler.]

Les essais préliminaires du Valentine DD se déroulent le 21 mai 1942. La jupe fuit mais la mer est calme et le char flotte. Autre complication, l'homme qui contrôle la direction depuis la tourelle doit se coordonner avec le conducteur qui contrôle la propulsion et change les vitesses. Ce premier prototype semble avoir coulé avant ses premiers essais en mer. Malgré tout, le 3 juillet 1942, le ministère du ravitaillement commande 450 chars Valentine DD, 241 avec une tourelle à trois hommes, armée d'un canon de 2-pounder et 209 avec une tourelle à deux hommes, armée d'un canon

de 6-pounder. Deux cents engins sont disponibles à la fin 1942 et les 250 autres au premier trimestre 1943. En mars de la même année, la production industrielle est lancée à trente-cinq unités par mois. Des projets de Cromwell et Churchill DD sont évoqués mais ne verront jamais le jour. A l'été 1943, le *Royal Armored Corps* réclame un Sherman DD.¹³



Des Valentine DD Mark V et Mark XI et leurs équipages attendent d'embarquer à bord de barges. On notera que les tankistes ont revêtu leurs gilets de sauvetage. La scène se passe à Stokes Bay, à l'ouest de Portsmouth, le principal centre d'entraînement de la Royal Navy pour les équipages de DD tanks.]

Le tank Sherman DD :

Le char moyen M4 Sherman est plus performant que le Valentine. A l'été 1943, il est le cheval de bataille des armées anglo-américaines. La décision du *Royal Armored Corps* de faire entrer le Sherman dans le programme « Duplex Drive » apparaît comme une évidence.

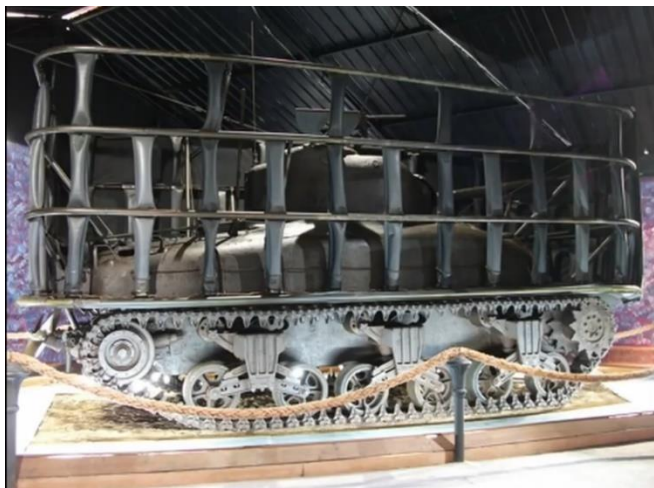
Les essais vont porter sur le Sherman M4A2 à moteur diesel (Sherman III dans la classification anglaise). Le Sherman M4A2 est deux fois plus lourd que le Valentine. La hauteur de la jupe doit être adaptée en conséquence pour rattraper la surcharge et passer à 2,1 mètres. C'est cet étage supplémentaire qui permet la flottabilité de l'ensemble. Pour permettre un gonflement efficace des tubes pneumatiques qui assurent la rigidité de l'ensemble, la jupe est décomposée en soufflets, un peu comme sur accordéon.

¹² FLETCHER, D., *Swimming Shermans*, Oxford, Osprey Publishing, 2006, pp.3-6

¹³ FLETCHER, D., *Swimming Shermans*, Oxford, Osprey Publishing, 2006, pp.7-9



Le Sherman DD succède au Valentine. On voit bien ici la jupe rabaissée formant trois soufflets, un peu à la manière d'un accordéon. On ne distingue malheureusement pas les deux hélices installées à l'arrière et entraînées par le mouvement des chenilles. Une fois déployée, la jupe culmine à deux mètres au-dessus du niveau des chenilles.]



Sur cette pièce de musée (un M4A1) dont la toile de la jupe a été ôtée, on voit bien les trois cadres tubulaires sur lesquels étaient fixés les soufflets de toile caoutchoutée et surtout les pneumatiques qui, en se gonflant, hissaient la jupe et permettaient sa tenue à l'eau. Une fois sur la plage, la mise à l'arrêt du compresseur entraînait assez facilement le retour en position basse de l'ensemble du dispositif. Le char était alors apte au combat.]

Contrairement aux tanks britanniques, la transmission du Sherman est à l'avant, ce qui oblige Straussler et son équipe à revoir entièrement la propulsion marine. La propulsion passe à deux hélices tripales entraînées par le mouvement des chenilles ! Un ingénieux dispositif de pignons boulonnés sur des rouleaux qui, en tournant, entraînent le mouvement des hélices. Des embrayages à cliquet permettent de dégager les hélices lorsque le char rejoint la terre ferme. Comme les chenilles tournent dès la mise à flot, quand elles entrent en contact avec la partie immergée de la plage, le Sherman poursuit sa progression, sans pause intermédiaire pour passer de la propulsion marine à la propulsion terrestre.

Lorsque le Sherman DD sort de l'eau, il peut directement manœuvrer sur la plage, sans délai, avantage tactique indéniable sur ses prédécesseurs. Une fois à l'eau, le Sherman DD peut se déplacer jusqu'à la vitesse de 6 mph (soit un peu moins de 10 km/h).

Les essais sont concluants et la société Metro-Cammel (une société de construction de matériel ferroviaire basée à Birmingham) est désignée pour réaliser les conversions. Une première commande de 293 Sherman III DD est passée et une conversion de 400 Sherman V DD (le M4A4 US) est envisagée. Ils doivent équiper des « DD Brigades » de quinze engins par escadron... ...sans que la doctrine d'emploi de telles brigades spécialisées ne soit clairement définie.

Les Américains optent pour la conversion du M4A1 en Sherman DD. C'est la première version du tank Sherman mise en service deux ans plus tôt. La société Lima Locomotive Works, réalise les conversions et la société de pneus Firestone étanchéfie les jupes.¹⁴

Neptune :

La suite du présent article, concernant les opérations du 6 juin 1944 et leur préparation est largement tirée du rapport « *Armor in Operation Neptune* » établi à l'Armored School de Fort Knox en 1949.

L'US Army désigne les 70th, 741st et 743rd Tank Battalions (TkBn) qui vont engager des tanks Sherman DD le 6 juin 1944. Trois bataillons supplémentaires, les 746th, 745th et 747th TkBn en réserve du VII et V Corps, seront débarqués respectivement sur les plages *Utah* et *Omaha* après l'assaut, avec la première vague de renforts.

Ces bataillons, du plus expérimenté 70th TkBn (vétéran des débarquements en Afrique du Nord et en Sicile) au 747th TkBn, arrivent en Angleterre d'octobre 1943 à fin février 1944.

Le 747th TkBn du *Lieutenant-Colonel* Gilbert Stuart Fries arrive en Ecosse (Glasgow) aux environs du 26 février 1944¹⁵. Le bataillon reçoit ses Sherman flambants neufs mais une pénurie de M4 105mm le prive de ses canons d'assaut qui n'arriveront que deux semaines après le Débarquement. L'entraînement mené aux Etats-Unis se poursuit en Angleterre et se spécialise progressivement dans les manœuvres d'embarquement et de débarquement et des spécificités logistiques liées à l'opération *Neptune*. Etanchéification des véhicules et validation en bassin.

¹⁴ FLETCHER, D., *Swimming Shermans*, Oxford, Osprey Publishing, 2006, p.19

¹⁵ Son arrivée en Grande-Bretagne varie entre le 23 et le 26 février 1944 en fonction des sources consultées.

Exercices d'assaut amphibie¹⁶, avec l'infanterie, à Slapton Sands (Devon) fin avril et début mai. L'étude consultée pour écrire le présent article regrette l'absence d'entraînement à la coordination char/infanterie. Le bataillon participe à des démonstrations pour aguerrir les fantassins à subir un assaut blindé, à l'abri dans leur trou de fusiliers mais rien n'est fait pour familiariser tankistes et *doughboys* à collaborer en équipe. Cet apprentissage se fera par nécessité, sur le plus dur des champs de bataille : le bocage !

Des pelotons de cinq chars sont affectés par *Landing Crafts Tank* (LCT). Ces barges sont complétées de camions de ravitaillement, de half-tracks et autres véhicules jusqu'à atteindre les limites de capacité d'emport de chaque embarcation. Un soin particulier est apporté à la répartition des éléments constitutifs du bataillon entre les barges de telle manière que la perte d'une seule embarcation ne puisse compromettre le caractère opérationnel de l'ensemble de l'unité. L'état-major du colonel Fries est ainsi « éparpillé » entre plusieurs barges. Le 747th TkbN est chargé sur des LCT britanniques à la capacité d'emport plus importante que les barges américaines. Le LCT du *Captain Scott* (Commandant de la *D Company*, la compagnie de chars légers) nous offre un exemple de chargement typique : six tanks M5 Stuart, un half-track et trois camions de 2½-tons¹⁷. La flottille qui emmène le bataillon au combat emporte également le ravitaillement nécessaire à l'autonomie des unités. Des dotations supplémentaires en munitions sont emportées avec chaque peloton. Chaque tank est rendu étanche¹⁸ et emporte le maximum de carburant et de munitions. Par l'adjonction de trois camions (essence, munitions et nourriture) chaque *Platoon* est prêt à opérer comme une unité autonome pour une durée approximative de cinq jours.

Les Sherman DD arrivent progressivement pour l'écologie spécifique, même si certains équipages (notamment au 741st TkbN) ont déjà été instruits aux pratiques amphibies sur Valentine DD. L'écologie des tankistes US se fait dans le cadre du *Third Armored Group* du Colonel Saverne S. McLaughlin. Mis au secret, les équipages s'entraînent sur une plage éloignée de la zone d'exercice de Slapton Sands. Une plage dévolue aux opérations spéciales (comme la démolition d'obstacles copiés sur ceux qui défendent les

plages normandes). Les hommes se familiarisent avec les manœuvres de mise à l'eau, l'apprentissage de la navigation en eau peu profonde grâce à la propulsion DD et la rétractation de la jupe de flottaison une fois à terre.

Les embarquements des bataillons de chars amphibies US commencent le 30 mai 1944, dans l'ordre précis des tables de chargement des embarcations de l'*Eleventh Amphibious Force* rassemblées dans les ports du sud de l'Angleterre. Chaque véhicule a sa place spécifiquement identifiée dans chaque barge, agencement optimisé à l'entraînement. Une fois chargés, les navires quittent le port pour rejoindre leur zone d'encrage en attente du départ en convois vers la Normandie. L'attente en mer, reportée de vingt-quatre heures le 5 juin comme on le sait, n'est pas une partie de plaisir pour les tankistes.



Sur *Utah Beach*, les troupes d'assaut débarquent accidentellement sur un secteur où les obstacles de plages sont nettement moins denses qu'attendus, ce qui va faciliter l'évolution des tanks DD.»]

Utah Beach :

La plage *Utah* a une portée stratégique essentielle à l'opération *Overlord* : la capture du port de Cherbourg. Seul port en eau profonde capable de soutenir le flux logistique nécessaire à alimenter la tête de pont normande, *First US Army* en tête.

Les tankistes dans leurs Sherman DD ont eu une description assez précise de l'endroit où ils vont débarquer : « ...une plage lisse en pente douce et un sable gris compact jusqu'au niveau de la marée haute. [...] Le fond de la plage est barré par un mur de maçonnerie, coupure verticale de quatre à huit pieds de haut sur près de 1.000 yards (un peu moins d'un

¹⁶ La *B Company* participe à ces exercices sans que ne soit précisé dans la source utilisée si les autres compagnies participent aux mêmes genres d'exercices. Aucun DD tank ne participe aux exercices amphibies pour conserver le secret de leur existence jusqu'au dernier moment.

¹⁷ Le classique camion GMC 6x6.

¹⁸ Les hautes manches à air permettant l'échappement des gaz de combustion et l'alimentation en air du compartiment moteur les distinguent des DD tanks.

kilomètre). Des trouées dans le mur marquent l'entrée de chemins permettant d'accéder à l'arrière-pays mais ces trouées sont barrées par des obstacles. Derrière ce mur, un cordon de dunes de dix à vingt pieds de haut s'étend sur 150 à 1.000 yards de profondeur. Les sorties de ces dunes sont faciles à défendre par des forces ennemies relativement faibles. La plage est garnie de rangées d'obstacles distantes de 50 à 130 yards. Obstacles en acier, pieux en bois plantés en direction de la mer, hérissons en acier et tétraèdres et des « portes belges », sortes de barricades en acier posées sur des petits supports en béton. Les portes belges sont surtout utilisées pour bloquer les routes ou les passages où des obstacles amovibles sont nécessaires pour constituer une ligne de défense continue. Les positions d'infanterie sont éparpillées sur la zone de *Utah Beach*, parce que l'ennemi est appuyé sur l'obstacle naturel que forme la zone inondée directement derrière la plage. Ses défenses, le long du mur, consistent en casemates, tourelles de chars montées sur des structures en béton, « Tobrouks », tranchées et abris souterrains. Ces emplacements sont habituellement reliés par un réseau de tranchées et protégés par des barbelés, des mines et des fossés antichars. »

Le renseignement allié a identifié deux divisions d'infanterie (709. et 243.ID) en première ligne dans la péninsule du Cotentin et prédit une défense rigide sur les plages tenues par la 709.ID. Il faut s'attendre, une fois l'assaut commencé, à l'arrivée d'éléments de renfort fournis par la 243.ID à hauteur de quatre bataillons. Aucune contre-attaque par des éléments motorisés n'est attendue avant J+2. Le secteur de *Utah Beach* où vont débarquer les chars du 70th Tk Bn est tenu par des hommes du *Grenadier-Regiment*.919 (709.ID).

Le 70th TkBn est directement rattaché à la *4th Infantry Division* (4th ID) qui mène l'assaut sur la plage. Le 746th TkBn est en réserve de corps d'armée. Les tanks DD doivent être mis à l'eau à 5.000 yards (un peu moins de cinq kilomètres) de la plage. Ils sont mis à flot à 3.000 yards pour gagner du temps. Selon le planning, les tanks doivent arriver sur la plage à la suite des deux premières vagues d'infanterie et précéder directement le débarquement des unités de démolition à H+17 minutes. Dans les faits, ils arrivent sur la plage à H+20 minutes, le timing est plutôt bien respecté.

Le 70th TkBn engage deux compagnies amphibies (les A et B Co dotées chacune de quinze Sherman DD) en appui des 1st et 2nd Battalions du 8th Infantry Regiment (4th ID). La A/70th TkBn du 1st Lieutenant De Witt C. Fair débarque avec le 1/8th IR sur *Tare Green* devant La Madeleine. La B/70th TkBn du 1st Lieutenant Francis E. Senger débarque avec le 2/8th IR sur *Uncle Red*, 1.300 yards plus au sud. Comme on le sait, les barges atteignent *Utah Beach* plus au sud que prévu. Devant la sortie de plage n°2 (au lieu de la n°3 qui est battue par le feu d'un canon de 88). Sur un secteur de plage moins obstrué et moins défendu. Les pionniers de la « Beach Obstacle Task Force » débarqués avec la C/70th TkBn du 1st Lieutenant John L. Aheran dégagent quatre couloirs de cinquante mètres de large à

coups de TNT. Les tank dozers couvrent les pionniers de leur feu et poussent les obstacles neutralisés.¹⁹ Quelques mines seulement sont fixées aux obstacles. Les portes belges sont en petit nombre, pour partie sur la plage pour partie barrant les voies de sortie de celle-ci. Elles sautent vite, en priorité, en même temps que les sections du mur antichar. Quatre voies sont ouvertes, deux sur *Uncle Red*, et deux sur *Uncle Green*.²⁰ Le déminage de voies à travers les dunes commence dès que les sorties ont été dégagées.



Débarqué sur *Utah* avec le C/70th TkBn, le « Cannonball » ne parviendra pas à remonter la plage. Faute de dégâts apparents, il semble avoir été piégé par la nature mouvante du terrain.]

Le débarquement au sud du secteur prévu n'a pas que des conséquences heureuses. L'ensemble des barges d'assaut converge sur un unique secteur et, bientôt, les chars du 70th TkBn s'entassent à la queue-leu leu devant l'unique sortie de plage (le trafic avait été dimensionné pour les deux sorties n°2 et 3). Le 3/8th IR appuyé par les DD de la A Co et le génie ouvre la voie par la sortie n°2. Le tank DD de tête est neutralisé par une mine, un autre par un tir de canon antichars. Après la neutralisation du canon, la progression reprend vers La Houssaye où les chars se regroupent. Le 1/8th IR fait mouvement vers le nord et la sortie n°3. La A/70th TkBn emmenée par le Lieutenant Fair prend la route d'Audouville-la-Hubert (ouest de la sortie n°3) et rejoint le 1/8th IR. Chars et infanterie poussent jusqu'à un point fort à Turqueville. Ils s'y arrêtent pour la nuit.

¹⁹ Huit tank dozers sont engagés pendant l'assaut sur *Utah*, quatre de la 612th Light Equipment Company ont débarqué avec les équipes spécialisées du génie, les quatre autres appartiennent à la C/70th TkBn qui est amenée à terre avec la troisième vague.

²⁰ Le littoral est subdivisé en secteurs eux-mêmes subdivisés en deux : droite/gauche, Green/Red.



Les *Glidermen* de la 101st Airborne sont amenés en péniche sur *Utah Beach* avec les vagues de renforts. On aperçoit dans le haut de l'image les chars du 70th TkBn, à la queue-leu-leu, victimes des embouteillages. Ils sont immobilisés sur la plage alors qu'ils devraient être en pointe de l'attaque pour soutenir les fantassins de la 4th ID dans leur progression vers l'intérieur des terres.]

A 10h00, les 1 et 2/22nd IR débarquent sur les plages nord et poussent à travers la sortie n°4. Une partie de l'état-major du 70th TkBn débarque à 11h15 avec essence et munitions. Le 746th TkBn du *Lieutenant Colonel* C.G. Hupfer débarque en fin de matinée, à 11 heures 40, en soutien de la 4th ID. Sa zone de rassemblement est près de La Madelaine mais les chars vont perdre du temps. La C/70th TkBn débarque à son tour et se porte immédiatement vers l'intérieur des terres pour rejoindre et soutenir les parachutistes de la 82nd Airborne Division.

Des éléments des B et C/70th TkBn appuient le 3/8th IR et progressent vers Pouppeville par la sortie n°1. Ils sont soumis à des tirs d'armes individuelles tout du long. La G/8th IR subit des tirs d'artillerie et s'engage dans un champ de mines près d'une position défensive au lieu-dit Beau Guillot. Le feu des chars oblige les Allemands à se rendre. Au-delà du champ de mines, le *Lieutenant* Ahearn (commandant de la compagnie) descend de son char pour venir en aide à un parachutiste blessé. En marchant sur une mine, il perd un pied, arraché par l'explosion. Les deux blessés seront évacués sans autre perte. La force toute entière se rassemble à la jonction au nord-est de Pouppeville et entre dans le village. Le contact est établi avec les parachutistes de la 101st A/B (le 3/501st Parachute Infantry Regiment) qui est relevé. Les chars poursuivent vers l'ouest et Sainte-Marie-du-Mont où ils reçoivent des tirs antichars depuis les abords de l'église. Le canon ennemi est neutralisé. Les chars rejoignent ensuite La Houssaye où le 70th Tk Bn est en train de se réorganiser (les tanks notamment sont débarrassés de leurs dispositifs étanches. Ces « cheminées » caractéristiques que l'on aperçoit sur la plage arrière de blindés). Six camions d'essence et de

munitions (*Captain* John M. Bushey) refont les pleins en essence. Peu de munitions ont été consommées jusqu'ici. Six autres camions du *Transportation Platoon* du *Lieutenant* Bauer (il est accompagné du reste de l'état-major du bataillon) rejoindront, tard, la zone de rassemblement. Les tank dozers rejoignent à leur tour la compagnie dont le *Lieutenant* Dwight McKay a pris le commandement et les pelotons reconstitués rejoignent les compagnies d'infanterie qui leur sont assignées.

Une fois regroupé, le 746th TkBn se déploie selon le plan prévu. La C Co et un peloton du 4th Cavalry Reconnaissance Squadron constituent la « Force Howell » qui se porte à la rencontre de la 82nd A/B au sud-est de Sainte-Mère-Eglise. Alors que l'artillerie allemande commence à bombarder la zone de regroupement, le bataillon s'engage par la sortie n°2, embouteillée. La progression est lente et régulièrement sous un feu ennemi heureusement à l'intensité variable.

La D/70th TkBn et ses *light tanks* M5 Stuart débarquent en fin de journée en faisant immédiatement mouvement pour rejoindre, au sud-ouest de Sainte-Marie-du-Mont, la 101st Airborne Division à laquelle elle est rattachée.



Le 7 juin 1944, la D/70th TkBn perd ce Stuart au croisement entre la route venant de Sainte-Marie-du-Mont et la route de Carentan. Le cadavre du chef de char, tué à son poste, le buste émergeant de la tourelle va donner son nom au carrefour : « Dead Man's Corner ».]

A la fin de la journée du 6 juin, dans le secteur de *Utah*, le 3/8th IR bivouaque sur la route de Fauville à Sainte-Mère-Eglise, près des Forges. Le 2/8th IR est au sud des Forges, en direction de Carentan, en flanc-garde de la 4th ID. Les chars apportent de la profondeur au dispositif. Ce qui a surpris, c'est la relative facilité avec laquelle l'assaut a pu être mené. En quinze heures, la 8th ID (moins un bataillon d'artillerie) est à terre, rejointe par un bataillon d'infanterie, d'artillerie, de mortiers lourds, de *Tank Destroyers* et les 70th et 746th Tk Bn. La 1st Engineer Special Brigade s'affaire sur les plages. Ce sont 20.000 hommes et 1.700 véhicules qui ont été débarqués avec succès sur *Utah Beach* le 6 juin 1944.

Ce premier jour, le 70th Tk Bn déplore la perte de 64 hommes (dont seulement trois tués) et 16 tanks Sherman

(neuf en mer et sept à terre, pour moitié à la *A Company* qui paie le plus lourd tribut). Sa mission d'appui est considérée comme un succès

Omaha Beach :

Quatre bataillons de chars sont engagés sur *Omaha Beach*. Les 741st et 743rd TkBn en appui des vagues d'assaut des 16th IR (*1st Infantry Division*) et 116th IR (29th ID). Les 745th et 747th TkBn en réserve, respectivement des 1st ID et du *V Corps*. Les 741st et 743rd TkBn engagent deux compagnies (B et C Co) de Sherman DD en avant de la première vague d'assaut. Les chars de la A/741st TkBn sont mis directement à terre avec la première vague. Comme sur *Utah Beach*, les compagnies de chars légers seront débarquées une fois la plage dégagée. Mais sur *Omaha*, il est prévu que les compagnies de Sherman DD (deux du 743rd TkBn sur *Dog Green* et *Dog White* directement à l'est de Vierville ; deux du 741st TkBn sur *Easy Red* et *Fox Green* entre Saint-Laurent et Colleville, face au cimetière américain (que nous connaissons tous) surgissent des flots 5 minutes avant l'heure H. Les compagnies restantes doivent être mises à terre à l'heure H, avec la première vague d'assaut sur les secteurs *Dog Red* et *Easy Green* d'une part et *Easy Red* et *Fox Green* d'autre part. Le plan prévoit donc six compagnies de chars moyens pour appuyer l'assaut sur *Omaha*. Malheureusement, et comme on le sait, le plan va dramatiquement échouer !

Le 6 juin 1944 à 5 heures 40 (H-50 minutes), les Sherman DD des B et C/741st Tk Bn sont mis à l'eau. Ils ont 600 yards (près de 600 mètres) de mer agitée à traverser pour gagner la plage. Un vent de dix à dix-huit nœuds cause une houle de trois à quatre pieds de haut et des creux jusqu'à six pieds. Des trente-deux Sherman DD mis à flot, vingt-sept coulent à pic ! Seulement deux engins rejoignent le secteur de plage *Easy Red* et trois autres y sont déposés à terre. Ils engagent immédiatement les défenses côtières. Ils sont la seule force blindée disponible sur *Easy Red* durant la première demi-heure. La première vague d'infanterie d'assaut qui débarque sur *Fox Green* est livrée à elle-même.

Le destin des chars du 743rd TkBn est moins dramatique. La mer étant jugée impraticable, ceux-ci sont amenés à terre. Seulement huit tanks de la B/743rd TkBn coulent en même temps que leur LCT touché par des tirs directs. Les huit tanks restants débarquent sur *Dog Green*. Les seize tanks de la C/743rd débarquent sains et saufs sur les secteurs *Dog White* et *Easy Green*. A l'heure H, les tanks restants, et avec eux les tank dozers, sauf un, débarquent comme prévu avec la première vague d'infanterie. Les chars attirent à eux le feu des défenseurs et peinent à mener leur mission. Au moins facilitent-ils un peu le débarquement de la deuxième vague. Une fois l'infanterie à terre, les tanks représentent le seul appui-feu disponible, à tel point que, dans son secteur, le commandant du 2/116th IR dira des chars qu'ils ont sauvé la journée.



Le chaos règne sur *Omaha Beach*. Sur cette photo on aperçoit pas moins de cinq tanks Sherman, immobiles dans l'eau. Au centre de l'image on reconnaît deux tanks DD arrivés avant la première vague, les trois autres ont accompagné celle-ci, débarqué directement sur la plage. Des grappes de fantassins se massent autour d'eux pour échapper aux tirs meurtriers en provenance des hauteurs tenues par les Allemands.]

Mais de manière générale, les chars sont éparpillés sur la plage, comme l'infanterie surprise par l'intensité du feu allemand. Rapidement, la confusion règne sur *Omaha*. C'est la sortie E-1, sur *Easy Red*, qui sera ouverte en premier. A 13 heures, les mines en ont été ôtées et le fossé antichar comblé. Elle devient la sortie principale (elle monte vers Saint-Laurent). A 13 heures 09, le *V Corps* rapporte : « Troupes solidement installées sur la plage, avancent vers les hauteurs. » Dans l'après-midi et la soirée, les sorties E-3 et F-1 sont dégagées et permettent aux troupes qui s'entassaient de quitter la plage et progresser vers Colleville. Si en plusieurs points les défenses allemandes ont été percées, l'exploitation est rendue impossible par manque d'armes lourdes, de blindés et d'artillerie. Mélangées, les troupes d'assaut doivent être réorganisées avant de pouvoir pousser plus avant. A un endroit, sur un peu plus d'un kilomètre carré, des éléments mélangés de cinq bataillons différents passent tout l'après-midi à réduire les dernières poches de résistance.



« Bloody Omaha »

Le 741st TkBn a pratiquement cessé d'exister dès que ses rescapés touchent la plage le 6 juin 1944. Tous les chars de la *C Co* ont sombré au fond de la Manche. Les *A* et *B Co* sont toutes les deux réduites à la taille d'un peloton de cinq chars²¹ éparpillés sur près de 300 mètres des secteurs *Easy Red* et *Fox Green*, entre les sorties E-1 et E-3. Les fantassins se réfugient derrière les tanks et découvrent amèrement que ceux-ci attirent à eux le feu des canons allemands. Sur *Fox Green*, le Colonel George A. Taylor (commandant du 16th IR de la 1st ID) ordonne aux trois chars les plus proches de forcer la sortie E-3. Deux sont rapidement neutralisés et le troisième est incapable d'emporter la décision. Le 18th IR (29th ID) monte à l'assaut de la sortie E-1. Le 2^e bataillon, appuyé par un seul tank, est cloué au sol mais, appuyés par l'artillerie de plusieurs destroyers, les GI's se rendent maîtres de la sortie vers 11 heures 30. E-1 devient la principale sortie de plage. C'est elle qu'emprunte ce qu'il reste du 741st TkBn, il est 17 heures. Le bataillon se rassemble à environ 500 mètres à l'est de Saint-Laurent-sur-Mer. Bataillon réduit à quatre M4 Sherman, le half-track du commandant du bataillon et un char de dépannage T-2 qui sera engagé plus tard dans le dégagement de la plage. Le peloton des tank dozers du *Lieutenant Kolz* est amené à terre mais ne peut participer aux combats. Sa tâche est de dégager la plage des obstacles et épaves de toutes sortes. Les quatre tanks et dix-neuf rescapés des équipages des chars abandonnés sur la plage s'enterrent en attendant des ordres. A 20 heures, le bataillon est appelé pour aider à neutraliser une position de mitrailleuses près de Saint-Laurent. Le char du *Corporal Resar* est engagé. Un quart d'heure plus tard, les trois autres chars, sous les ordres du *Lieutenant Barcellona*, sont engagés dans des missions d'appui similaires pour le compte du 18th IR. A 23 heures, les engins sont de retour et rapportent plusieurs nids de mitrailleuses et positions de sniper neutralisées. Trois camions apportent du carburant et une centaine de munitions de 75 récupérées sur la plage. Un char a pu être réparé et remis en service. Un unique peloton est donc relevé et immédiatement affecté en appui de la 1st ID, le 7 juin 1944, sous les ordres du *Captain Thomas*. Thomas et ses cinq chars permettront une percée jusque Engranville, puis une poussée victorieuse à Colleville et dans les jours qui suivent vers Tour-en-Bessin et Sainte-Anne, en direction de Bayeux.

Le 747th TkBn ne participe pas à l'assaut du 6 juin et débarque le lendemain. Rattaché à la 29th ID, le bataillon appuiera la poussée vers Isigny et au-delà, pour permettre la jonction des têtes de ponts de *Omaha* et *Utah Beach*. Une phase stratégique essentielle, préalable aux opérations de la *First US Army* dans le Cotentin.

Conclusion :

L'analyse de 1949 dresse un bilan contrasté de l'apport des bataillons de chars engagés avec l'infanterie d'assaut. Sur *Utah Beach*, l'appui des chars est jugé décisif à un endroit où les circonstances ont favorisé les Américains en débarquant accidentellement dans un secteur plus faiblement défendu. Mais même si sur *Utah* les pertes en chars ont été faibles, il n'y avait pas assez de blindés pour répondre aux besoins de chaque commandant d'unité d'infanterie. Fréquemment, des requêtes de régiments et bataillons d'infanterie n'ont pu être rencontrées par manque de blindés disponibles. La plupart de ces requêtes venaient de commandants craignant une contre-attaque blindée. Indéniablement, les moyens antichars manquaient.

Sur *Omaha Beach*, les circonstances sont défavorables. Le 741st Tk Bn est perdu avant même d'avoir atteint la plage et la poignée de tanks rescapés n'est pas en mesure de peser sur trois cents mètres de plage transformés en enfer sanglant. Au moins ont-ils pu attirer sur eux l'attention et les feux de l'artillerie allemande, à un moment où l'infanterie d'assaut est en grande difficulté, clouée au sol et plongée dans le chaos. Dans le secteur du 2/116th IR (*Easy Green/Dog Red*) les chars sont considérés comme ayant sauvé la journée du 6 juin ! Et sur *Omaha* toujours, s'ils n'ont pu jouer le rôle attendu, les chars, aussi peu nombreux soient-ils, retrouvent leur rôle d'appui une fois l'infanterie maîtresse des hauteurs, à l'image des cinq tanks des Lt. Barcellona et Cpt. Thomas détruisant des positions de mitrailleuses le soir du 6 juin. Dès le lendemain, le 747th TkBn, qui n'a pas subi l'enfer des plages, bien utilisé par la 29th ID appuiera la poussée vers Isigny et la tête de pont de *Utah Beach*.²² Dans tous les cas où les chars ont été employés, les pertes en infanterie ont été plus faibles. Et là où la collaboration a mal joué, l'infanterie a subi des pertes sévères. Particulièrement lorsque l'infanterie a été séparée des chars, le plus souvent en progressant sans attendre les tanks. Dans ces cas, l'infanterie était souvent repoussée jusqu'à ce que les chars arrivent et permettent à l'attaque de réussir. Dans la plupart des cas, les points forts de la résistance allemande ne sont tombés que lorsque infanterie et chars ont collaboré efficacement.²³

Les premiers jours en Normandie vont mettre en évidence les méconnaissances des officiers d'infanterie, à tous les niveaux, du rôle du char qui est vu, avant tout, comme un moyen antichar. Possiblement tant la crainte d'une contre-attaque des Panzer obsède les fantassins durant les premiers jours. Cette méconnaissance est encore plus marquée dans les troupes aéroportées. Fantassins et tankistes

²¹ On se rappellera que la *D Co*, les chars légers, est tenue en réserve, elle ne débarquera qu'à J+6.

²² Ike Skelton Library, *Armor in Operation Neptune*, Armored School, Fort Knox, 1949, p.102

²³ Ike Skelton Library, *Armor in Operation Neptune*, Armored School, Fort Knox, 1949, pp.110-12

n'apprendront à travailler en équipe que les semaines suivantes, par la force des choses, dans le bocage du Cotentin.

Au final, le succès du tank DD lors du débarquement en Normandie apparaît mitigé. Sa fragilité par mer agitée lui a été fatale. La mise à terre des chars classiques, directement par les LCT, s'est révélée tout aussi efficace. Sur la plage, face à une défense solidement protégée sous le béton, l'appui-feu des Sherman n'a pas été décisif. Ce n'est que dans un second temps, lorsque l'infanterie a franchi le mur et commencé à progresser à l'intérieur des terres, que les chars ont commencé à fournir un appui-feu efficace.

L'*US Army* emploiera le Sherman DD en Provence, le 15 août 1944, durant l'opération *Dragoon*, avec plus de succès mais par mer calme et face à des défenses beaucoup moins denses qu'en Normandie. Les chars amphibies seront encore utilisés, sporadiquement et plutôt par les Britanniques, lorsque l'environnement tactique l'imposera, sur l'Escaut en Belgique et dans les polders des Pays-Bas ou lors du franchissement du Rhin en mars 1944.



MAJOR GENERAL

NORMAN « DUTCH » COTA

Jean Cotrez

Incarné à l'écran par Robert Mitchum dans « le jour le plus long » Norman D » Cota est l'officier le plus élevé en grade à débarquer sur Omaha en tant que commandant en second de la 29th ID US avec la deuxième vague.



Norman Daniel « dutch » Cota voit le jour en 1893 dans le Massachussetts. Le surnom « Dutch » semble provenir de ses jeunes années pendant lesquelles il a joué au football américain (vers 1910). Il entre à West Point en 1913 et fait partie d'une promotion dans laquelle figurent également Matthew Ridgway, futur commandant de la 82nd Airborne, Joseph L Collins futur commandant du VIIth US Corps sur Utah Beach mais aussi de Mark W. Clark et de son futur supérieur direct Charles H. Gerhardt. Bien que plus jeune de deux promotions à West point, grâce au football américain, il deviendra ami avec un certain Dwight D. Eisenhower.

Il sort de West Point en avril 1917 trop tard pour participer à la première guerre mondiale. La période d'entre-deux guerres le voit vadrouiller un peu partout mais toujours aux USA. Il devient instructeur à l'école d'infanterie de l'armée pendant une année. Il est ensuite diplômé de l'école de guerre et prend plus tard un poste d'instructeur à l'école de commandement et d'état-major de l'armée américaine. Il est promu lieutenant-colonel le 01 juillet 1940.

A l'automne, il est affecté à la Big Red One dans laquelle il occupe le poste de G2 (renseignement) et ensuite G3 (plans et entraînement). Fin 1941 il est promu colonel et devient en juin 1942 chef d'état-major de la division et ce jusqu'en février 1943.

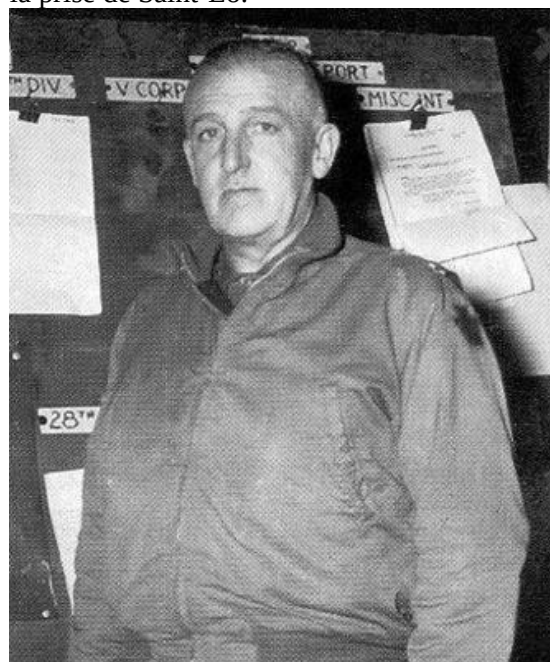
Il participe à l'opération Torch et devient un spécialiste reconnu des opérations amphibies au sujet desquelles il propose des idées qui seront reprises lors de l'opération Husky. Promu *Brigadier General* en février 1943, il est envoyé en Angleterre en tant que chef de la section américaine au sein du QG des opérations combinées.

En octobre 1943 il est nommé commandant en second de la 29th ID « Blue and Grey ». Le commandant en chef est son camarade de promotion à West Point, le général Gerhardt.

Le débarquement en Normandie se profile et Cota est pessimiste sur les chances de réussite lors des premières heures de la bataille. Il l'indique à l'état-major de la 29th précisant que ce sera dur, désorganisé, confus et qu'il faudra certainement oublier les plans prévus pour improviser en fonction de la réalité du terrain. Il avait vu juste ! Il débarque donc avec la deuxième vague à H+30 sur Dog white avec le 116th regiment de la 29th ID. Stoïque sous la mitraille il exhorte les hommes à avancer : « *Gentlemen, we are being killed on the beach. Let's go inland and be killed* » qu'on peut traduire par : « messieurs on est en train de se faire tuer sur la plage. Allons plutôt mourir à l'intérieur des terres ». Autre phrase entrée dans l'histoire, et pour cause ; trouvant Max F. Schneider, commandant du 5th Rangers battalion entouré de quelques-uns de ses hommes longeant la levée de galets d'Omaha, il lui demande « Quelle unité ? » Quelqu'un répond « 5th Rangers ». Cota reprend : « Putain si vous êtes des Rangers, grimpez là-haut et montrez la voie ». ("Well, God damn it, if you are Rangers, then get up there and lead the way!") Cette petite phrase deviendra à jamais la devise des Rangers : « Rangers lead the way ».

Cota recevra la DSC, le DSO britannique et la Silver star pour ses actions le jour J.

S'engageant de la même manière lors de la bataille de Normandie, il recevra une seconde Silver star lors de la prise de Saint-Lô.



Norman D. Cota

Le 14 août il prend le commandement de la 28th ID. Engagée dans la poursuite des Allemands se repliant vers l'ouest, la 28th représentera l'armée américaine lors du défilé qui a lieu à la suite de la libération de Paris. Le 14 septembre, il est promu *Major general*.

Le 16 octobre on retrouve Cota et sa 28th dans la forêt de Hürtgen le long de la frontière belgo-allemande. Il doit relever la 9th qui a déjà subi de lourdes pertes dans le coin.

Cota a des relations « frileuses » avec son supérieur Courtney Hodges. Lorsque ce dernier lui ordonne de foncer à travers la forêt, Cota doute du bien fondé de cet ordre. Le terrain est favorable à la défense et les Allemands ont eu tout le temps de renforcer celle-ci. De plus Cota sera seul à attaquer sur le front ce qui fait qu'il n'y aura aucune dispersion des troupes assurant la défense du secteur.

Cette nouvelle offensive sera à nouveau un échec pour les Alliés. On reprochera à Cota :

- D'être, contrairement à son habitude, resté très loin du front.
- De ne pas avoir effectué assez de reconnaissances.
- De ne pas avoir utilisé ses blindés en soutien de l'infanterie.

À la suite de l'échec de l'attaque de la forêt de Hürtgen, les combats dureront jusqu'au déclenchement de la bataille des Ardennes le 16 décembre 1944. Ils avaient débuté le 19 septembre !

La 28th division de Cota enregistre de lourdes pertes pendant ses combats, en particulier le 112th IR avec 75% de pertes.

L'étoile de Cota est un peu ternie et il perdra un peu de la confiance de ses supérieurs.

En novembre 1944, il aura à examiner et à approuver la condamnation à mort par une cour martiale d'un soldat ayant refusé de combattre en octobre. Il sera exécuté le 31 janvier 1945. C'est le seul soldat américain à être exécuté pour désertion depuis la guerre de Sécession. Il y aura certes d'autres condamnations mais les peines n'ont jamais été exécutées. Cota dira que l'exécution de ce soldat « avait été les quinze minutes les plus difficiles de sa vie ».

Après la guerre Cota fit de nombreuses propositions de service pour rester dans le service actif. Mais la guerre était finie et l'armée avait besoin de dégraisser ses effectifs, et ce à tous les niveaux et tous les grades.

Norman D. Cota prend sa retraite militaire le 30 juin 1946 et décède le 4 octobre 1971. Il est enterré avec son épouse dans le cimetière de West Point.



Fig 4 : insigne de la 28th ID

Sources : <https://www.beachesofnormandy.com/>



Cota avec des soldats de la 28th au Luxembourg



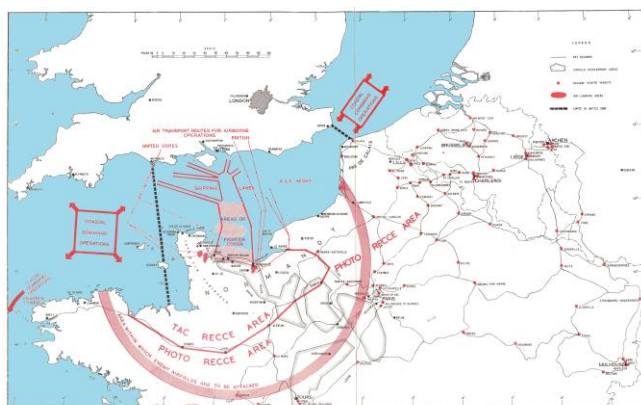
En compagnie de Dwight D. Eisenhower

LA MAITRISE DU CIEL

LE 6 JUIN

B. Nicolas

Une conception de l'ampleur d'Overlord ne pouvait s'envisager sans une destruction préparatoire et systématique d'un maximum d'ouvrages fortifiés le long et à proximité des plages prévues pour débarquer des milliers d'hommes et de matériels. Une protection des troupes au sol effectuée par la R.A.F. en coopération avec l'U.S.A.A.F. avait été prévue en cas d'attaque des plages par l'aviation allemande.



Cette préparation avait débuté longtemps avant la période envisagée pour le Débarquement. Celle-ci fut mise en place en plusieurs phases car il était absolument indispensable de tromper l'ennemi sur les intentions des Alliés et le faire bien entendu dans un secret total ! Ce sont près de 12 000 avions alliés qui furent mobilisés avec comme objectif dans un premier temps d'anéantir les fortifications côtières.

Dans un second temps, il s'agissait d'assurer une couverture aérienne pour le 6 juin afin de protéger impérativement les troupes au sol.

Dans un troisième temps, il fallait s'assurer que non seulement, les abords des plages étaient sécurisés mais que l'arrière-pays l'était également.

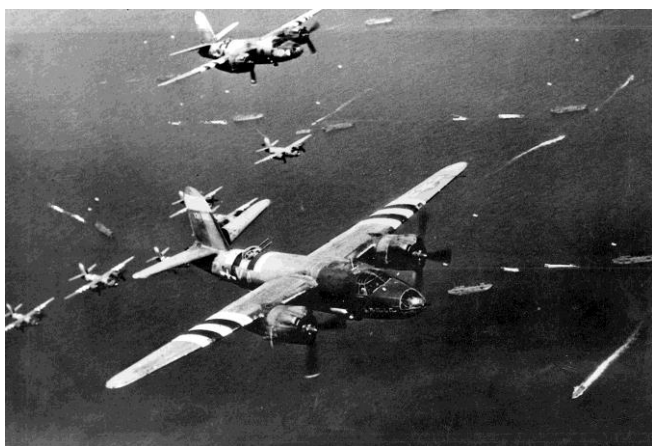
Ce formidable dispositif restera comme la plus grande opération aérienne de l'histoire.



Une question toutefois est restée longtemps sans véritable réponse. Pour quelle raison l'aviation alliée s'est-elle *in fine* si peu manifestée au-dessus des plages le 6 juin ? Le livre de C. Ryan et le film qui en a résulté ne sont pas étranger à cette interrogation. La raison est assez simple : Les risques, en cas de contre-attaque allemande, de se tromper de cible étaient alors bien réels, car différencier des troupes ou des blindés alliés des ennemis depuis les airs à des vitesses de plus de 600 km/h n'était pas sans risque pour ses propres troupes.

A la surprise des Alliés, la Luftwaffe s'est en définitive très peu manifestée étant occupée à défendre le sol allemand contre les raids alliés. De plus, la RAF et l'USAAF patrouillaient en permanence sur le secteur. Face à quelques 8000 chasseurs alliés, l'aviation allemande restée stationnée dans le secteur s'est très rapidement retrouvée submergée. Cette situation permit à l'aviation alliée de se charger de la protection des bâtiments de surface.





Tous les avions ainsi que les planeurs, afin d'éviter les méprises, avaient reçu sur et sous les plans, ainsi que sur le fuselage des bandes de peintures composées de trois bandes blanches et deux bandes noires facilitant grandement la reconnaissance visuelle tant du sol que dans les airs.

Un ballet incessant de patrouilles de chasse, étagées sur trois niveaux entre 1500 et 10.000m était omniprésent effectuant des rotations continues.

Grâce à cela, et suite à la campagne qui avait été menée contre la Luftwaffe pendant des mois, la Force de débarquement n'a pas été inquiétée tant lors de l'approche que pendant l'assaut. Dans la nuit du 6 juin et pratiquement toutes les nuits suivantes, des alertes aériennes se firent entendre parmi les navires au mouillage ainsi que dans la zone de la tête de pont.

Lors des très rares apparitions de l'aviation allemande, celles-ci furent dirigées plutôt vers les plages que vers les péniches de débarquement. L'effort principal de l'ennemi était dirigé contre la flotte et consista essentiellement à mouiller des mines plutôt que de rechercher l'affrontement avec la chasse alliée.

Il est à noter à ce sujet, que les tirs anti-aériens provenant des navires ou des péniches de débarquement, quand celles-ci en étaient dotées, manquaient sérieusement de discipline. C'est ainsi qu'en dépit des ordres, certains équipages ont persisté à ouvrir le feu de nuit sans aucun repérage de cible et ce, à plusieurs reprises ! Des avions définitivement reconnus comme amis ont été visés durant la journée du 6. Fort heureusement, de telles méprises furent exceptionnelles. Ce fut grâce à des directives très strictes quant aux conditions dans lesquelles les tirs anti-aériens pouvaient être effectués que ces manquements prirent fin. De plus, l'émission d'un

signal visuel indiquant que des avions amis survolaient les bâtiments de la flotte, a permis une très nette amélioration de la discipline de tir

Le soutien aérien comprenait également des attaques des défenses des plages normandes par des appareils d'attaque au sol tels les Hawker 'Typhoon', couplées à des bombardements un peu avant l'heure H. Dans le même temps, de massives attaques aériennes sur les lignes allemandes visant le ravitaillement, l'artillerie ainsi que les troupes en arrière des plages furent rondement et massivement menées.

Lors de la planification du soutien des opérations amphibies, chaque fois que cela fut possible, un intense bombardement des défenses ennemies fut effectué le 5 juin en raison d'une incertitude quant à la capacité de l'aviation à lancer une attaque à un moment précis soit avant soit pendant l'assaut.

Plusieurs mois avant l'invasion, les forces alliées, agissant conformément au plan général visant les batteries côtières les plus puissantes avant que les bâtiments alliés n'arrivent à leur portée, avaient effectué de très nombreuses missions de bombardement afin d'anéantir les ouvrages.



Ce programme de bombardement sur les batteries de la Baie de Seine faisait partie d'un vaste plan offensif. La préparation avait en fait débuté un an plus tôt avec l'opération « Pointblank » qui regroupait sous ce nom de code, les opérations préliminaires indispensables au débarquement de Normandie. Ces opérations sur des sites militaires prédéfinis avaient comme objectif de préparer le terrain pour un coup fatal et définitif qui permettrait la reddition de l'Allemagne nazie.

Le côté 'Top secret' étant impératif, une concentration des tirs visant exclusivement des cibles de la Baie de Seine aurait clairement indiqué aux Allemands la zone d'assaut envisagée. Afin de préserver ce secret et laisser ainsi l'ennemi dans l'ignorance, les bombardements aériens précédant le jour J ayant pour cibles les batteries côtières ont été uniformément dispersés sur l'ensemble des côtes du nord de la France jusqu'aux Pays-Bas !

Les forces aériennes avaient toutefois réussi à bombarder au moins une fois les batteries les plus dangereuses de la baie de Seine.



Objectif la Pointe du Hoc

Dans la nuit précédant le débarquement, quelques 1136 bombardiers lourds de la R.A.F. larguèrent plus de 5800 tonnes de bombes sur les 10 batteries suivantes : Le Grand Clos (Le Havre), Fontenay sur Mer, Berneville, Houlgate, Pointe du Hoc, Riva Bella, La Pernelle, Sallenelles, Morsalines et finalement Villerville.

Les résultats escomptés ne furent obtenus que très partiellement, les ouvrages visés ayant très bien résisté aux bombes de tous calibres.

Ces vols de nuit furent effectués en 'vol aux instruments' par la R.A.F. avec la marge d'erreur que cela comporte de nuit. Les batteries bombardées furent celles de la Pointe du Hoc, La Fenelle, Fontenay sur Mer, Morsalines, St. Martin de Varreville, Sallenelles, Houlgate, Benerville, Barfleur et Riva Bella.

À l'aube, 1365 bombardiers lourds de la 8th Air Force prirent le relais 30 minutes avant l'heure H, larguant quelques 4200 tonnes de bombes dans un but « de saturation » des défenses sur toutes les plages prévues, sauf que malheureusement *aucune bombe ne fut*

larguée sur la plage d'Omaha ! Cet échec de l'aviation américaine dans la mission qui lui avait été assignée sur la plage d'Omaha a rendu l'assaut sur cette plage bien plus compliqué et extrêmement coûteux en hommes.

Les bombardiers moyens type Martin B 26 « Marauder » et Douglas A 20 « Havoc » juste avant l'heure H, larguèrent leurs bombes sur les objectifs préalablement sélectionnés. Accompagnés par des chasseurs-bombardiers, ils continuèrent tout au long de la journée à attaquer les nombreuses cibles de la défense côtière et intérieure avec de plus petites bombes et des roquettes. Plus tard dans la journée, la 8th Air Force continua le pilonnage avec 2627 bombardiers 'lourds' et 1347 'légers' larguant ainsi 1746 tonnes de bombes sur des cibles, cette fois à la demande pressante des troupes au sol.

Les bombardements tant aériens que navals des stations radar ennemis furent le principal moyen utilisé pour neutraliser les nombreux radars en perturbant les opérateurs. Dans la principale zone d'assaut qui, pour les stations radar se situait entre le Cap d'Antifer et le Cap Levi, les douze sites principaux contenant 44 radars ont été rendus temporairement inopérants. Il fut estimé qu'environ une vingtaine de postes sur les 44 d'origine restaient toujours opérationnels dans la nuit du 5 au 6 juin.



Dans le même but, les Alliés eurent recours à l'usage de « windows », sorte de petites lamelles métalliques larguées en altitude et destinées au brouillage des radars allemands ajoutant ainsi à la confusion chez l'ennemi. Des roquettes et des obus spéciaux remplis de « windows » ont également été utilisés par la marine dans le même but. Pour compléter ce dispositif, les ballons de barrage furent équipés de réflecteurs,

toujours dans le but de multiplier les échos radar pour fausser les points de visée de l'ennemi.

À l'est de la Seine ainsi qu'en Belgique la Luftwaffe disposait de quelques 235 avions de tous types, le 6 juin 1944, les escadrilles I/JG 2, I/JG 26, III/JG 26 (**) étant les seules forces aériennes allemandes présentes localement.

La I/JG 2 fit décoller ses 19 Fw 190 cap sur les côtes normandes, armés pour l'occasion de lance-roquettes. Une victoire fut revendiquée sur un navire de type 'Victory ship' (version améliorée du 'Liberty ship'). L'I/SKG 10 fut engagé dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 revendiquant quatre bombardiers Avro Lancaster. Le premier Lancaster sera abattu à 05h00 le 6 juin dans le secteur d'Isigny-sur-Mer.

L'escadrille IV/JG 3, unité spécialisée dans la lutte contre les bombardiers alliés fit décoller tous ses appareils basés en Normandie.

Trois Henkel He 177 du Kampfgeschwader KG 30 décollèrent de Bordeaux-Mérignac pour une mission de bombardement nocturne sur la tête de pont. Ceux-ci furent abattus par des DH Mosquito en maraude, en appuis de la chasse.

Bilan et pertes de cette journée. Avec près de 12 000 avions alliés disponibles pour le débarquement, 14 674 sorties ont été effectuées le jour J. 127 appareils alliés, tous types confondus, à l'exception des planeurs, ont été perdus en raison de la Flak, de combats aériens et d'accidents. Certaines sources divergent et indiquent le chiffre de 113.

Sources :

Overlord conception-préparation-réalisation aux Editions Heimdal, 1993

Le jour le plus long de Cornelius Ryan aux éditions R. Laffont 1960

La guerre aérienne 1939-1945 P. Facon du SHAA aux éditions Larivière 2003

<https://www.quora.com/Why-was-there-no-air-cover-for-the-troops-on-the-beach-for-D-Day>

<https://www.historyhit.com/the-crippling-losses-of-the-luftwaffe-during-operation-overlord>

<https://www.dday-overlord.com/en/battle-of-normandy/after-action-reports/amphibious/omaha-beach-air>

LES NEGER EN NORMANDIE

Alexandre Sanguedolce

L'échec des torpilles humaines Neger à Anzio de la K-Flottille 361 dont c'était le baptême du feu n'a pas entamé la confiance du Konteradmiral Hellmuth Heye, responsable des Kleinkampfverbände der Kriegsmarine. Envoyés d'urgence pour mener des actions de harcèlement contre l'armada alliée au large des côtes normandes, les équipages mieux préparés repartent pour des missions sans retour.

Dans la nuit du 5 au 6 juin, la 5. *Torpedobootsflottille* commandée par le *Korvettenkapitän* Heinrich Hoffmann, comprenant les contre-torpilleurs *T 28* (*Kapitänleutnant* Hans Walter Temming), *Möwe* - classe *Raptor* - (*Kapitänleutnant* Helmut Bastian) et *Jaguar* -classe *Raubtier*- (*Oberleutnant zur See* Heinz-Jürgen Sonnenburg) quitte le Havre à 4h15 et profitant du couvert de l'écran de fumée allié attaque les navires britanniques de la Force S appartenant à la *Eastern Naval Task Force* au large de la plage "Sword" et torpille le contre-torpilleur norvégien HNoMS *Svenner* qui coule presque immédiatement. Sur l'équipage de 230 hommes, 34 ont perdu la vie, 32 Norvégiens et deux Britanniques. D'autres torpilles passent entre les cuirassés *Warspite* et *Ramillies*. Pour cette action, Hoffmann est décoré la Croix de Chevalier de la Croix de Fer avec feuilles de chêne (*Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub*) le 11 juillet 1944. Dans la nuit du 14 au 15 juin 1944, la 5. *Torpedobootsflottille* est presque entièrement détruite. Un raid de 300 bombardiers *Lancaster* sur les installations portuaires du Havre envoie par le fond les *Torpedoboot Möwe*, *Falke* et *Jaguar*. Le *T 28* est l'unique survivant du raid dévastateur.

Les Neger en Normandie

Afin de gêner l'approvisionnement et le débarquement de matériels ou d'hommes le *Konteradmiral* Hellmuth Heye, responsable des *Kleinkampfverbände der Kriegsmarine* envoie une flottille de Neger des *K-Flottillen* 361, 362 et 363 sous la coordination du *Kapitän zur See* Friedrich Böhme, *Kommandeur der*

K-West. Seule la première, la *Kleinkampfflottille* 361 est opérationnelle, dirigée par l'*Oberleutnant zur See* (enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe) Johann-Otto Krieg, vétéran de l'unique action des Neger à Anzio qui s'est soldée par un fiasco total. Elle quitte l'Allemagne avec soixante Neger le 13 juin 1944. Afin d'éviter les attaques aériennes alliées de jour, le transfert n'a lieu que durant la nuit entraînant des retards de plusieurs semaines. La plus grande partie du voyage s'effectue par la route à bord de 92 camions, si bien que le premier groupe de 30 Neger ne rejoint Trouville que le 28 juin 1944. L'unité est immédiatement transférée à la base opérationnelle de Villers-sur-Mer, les remorques avec leur cargaison étant cachées dans les bois de Favrol, tandis que les pilotes sont logés dans un château normand situé à proximité. Pendant le transport routier, les plaques d'immatriculation des remorques et des camions ont été masquées, l'équipement transporté a été recouvert et camouflé. Les emblèmes de la flottille sont retirés et les hommes de la Kriegsmarine échangent leurs uniformes contre des tenues de la Wehrmacht. Durant une attaque aérienne, l'*Oberleutnant zur See* Johann-Otto Krieg est grièvement blessé le 30 juin, remplacé par le *Fähnrich zur See* (aspirant) Karl-Heinz Potthast.

Le 6 juillet 1944, le deuxième groupe de 30 Neger arrive en Normandie et s'installe à Pont l'Évêque pour compléter la *K-Flottille* 361, renforcée par la *K-Flottille* 362 et la *K-Flottille* 363 en cours d'acheminement. Douze volontaires de la *Waffen-SS* se joignent à l'unité, des hommes de la *SS-Jagdverbände* d'Otto Skorzeny. La *K-Verbände* reste la seule unité de la Kriegsmarine à avoir admis en toute connaissance de cause des membres de la *Waffen-SS* dans ses rangs.

Premiers raids

Dépendant des marées les Neger doivent être lancés dans l'obscurité à marée descendante, la marée montante devant faciliter leur retour, il faut attendre le 5 juillet pour leur premier raid sur la côte normande contre le port d'Arromanches-les-Bains. La *K-Flottille* 361 ne dispose que de 26 Neger dont deux sont contraints de faire demi-tour après leur mise à l'eau

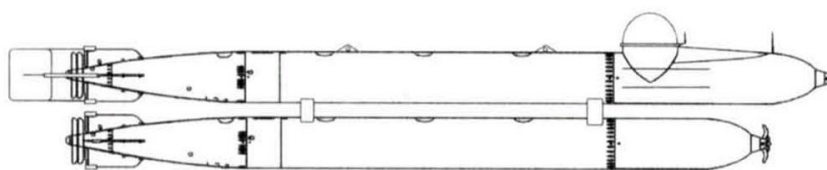
suite à une défaillance technique. Les autres se dirigent vers les navires alliés au mouillage. À 03h04, le *Marine-Schreiber-Obergefreiter* (quartier-maître de 2^e classe) Walter Gerhold lance sa torpille sur une cible identifiée comme étant la frégate britannique *HMS Trollope* (K575), classe *Captain*. À l'impact, la partie avant du navire se disloque et se met à dériver, présentant un risque pour les autres navires alliés dans la zone et est finalement coulée. A bord, 63 matelots sont tués. L'arrière du navire est remorqué vers Arromanches-les-Bains par un remorqueur américain où il s'échoue, permettant aux marins encore à bord d'être secourus. Le *Neger* parvient à rejoindre la base de Honfleur. Cet exploit vaut à Gerhold la *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes* décernée par le *Konteradmiral* Hellmuth Heye le 6 juillet 1944. Les *Neger* coulent les deux dragueurs de mines (classe Auk) *HMS Magic* à 3h35 et *HMS Cato* à 5h11, entraînant 49 marins. Neuf pilotes de *Neger* trouvent la mort et un autre est capturé.

La deuxième attaque se déroule un jour plus tard, dans la nuit du 7 au 8 juillet 1944, avec 21 *Neger* au large de Saint Aubin sur Mer. Le *Fähnrich zur See Potthast* qui avait participé au baptême du feu à Anzio (voir HM 102), lance sa torpille contre le croiseur léger polonais *ORP Dragon*. L'ouverture d'une brèche provoque la mort de 27 marins. Le navire est sabordé le 20 juillet. Potthast est repéré et pris en chasse par le dragueur de mines *HMS Orestes*. Il est finalement capturé. A 6h50 c'est au tour du dragueur de mines *HMS Pylades* d'être victime d'une torpille de *Neger*. Pris en chasse par l'aviation alliée, les *Neger* très faciles à voir du ciel en plein jour, en partie à cause de leur peinture noire et le dôme en plexiglas sont tous systématiquement mitraillés. Aucun ne rentre à la base et seulement cinq pilotes ayant survécu au raid sont capturés et envoyés dans des camps de prisonniers de guerre. Suite à cette hécatombe, la *K-Flottille 361* retourne en Allemagne.

Les Marder prennent la relève

Les *K-Flottille 362* et *K-Flottille 363* prennent la relève de la *K-Flottille 361*, avec chacune 60 *Marder* mis en service pour la première fois. Légèrement plus long que le *Neger*, le *Marder* peut par contre plonger en profondeur et le pilote s'extraire en manipulant de l'intérieur le dôme en plexiglas. La *K-Flottille 211* se joint à cette flottille composée de 48 canots explosifs *Linse* (16 canots téléguidés et 32 canots de combat). Une troisième attaque combinée de 58 *Marder* de la *K-Flottille 362* et de 48 *Linse* de se déroule dans la nuit du 3 au 4 août 1944. Il s'agit de la plus grande, mais aussi la dernière attaque de grande envergure des *K-Verbände* en Normandie. C'est une hécatombe quarante et un pilote de *Marder* y ont perdu la vie, ce qui correspond à une perte de 70%. Au moins 14 *Linse*, dont 6 canots de combat, ont également été perdus. Les Alliés ont également subi leurs plus grandes pertes cette nuit-là. Dans le naufrage du destroyer britannique *HMS Quorn* coulé par la torpille du *Marder* de l'*Oberfernschreibmeister* (chef télégraphiste) Herbert Berrer, 130 membres d'équipage disparaissent. Le chalutier dragueur de mines *HMS Gairsay* et la barge de débarquement *LCG 764* sont également coulés, tandis que les navires *Fort Lalla Rouge*, *Samlong* et *MMS Durban* subissent de graves dommages. La *Ritterkreuz* est attribuée à Herbert Berrer pour le torpillage du *HMS Quorn* et à Alfred Vetter chef de groupe d'attaque des *Linse*.

Une attaque prévue dans la nuit du 15 au 16 août par 53 *Marder* de la *K-Flotilla 363* qui a perdu son commandant, l'*Oberleutnant* Wetterich la veille lors d'une attaque aérienne et a été entravée par de très mauvaises conditions météorologiques, seuls 11 d'entre eux ayant été lancés avec succès. Sept *Marder* ont été contraints d'abandonner la mission. Une autre attaque le lendemain par 42 *Marder* entraîne le naufrage du *HMS Fratton* qui transporte le ballon de barrage et d'une péniche de débarquement. La perte de 26 *Marder* marque la fin de ce type d'opérations en Normandie.



Marder

Les vedettes rapides de la Kriegsmarine prennent le relais des *K-Verbänden*. La *K-Flottille 262* est rééquipée avec les nouveaux sous-marins de poche Biber.

Le 26 août 1944, Friedrich Böhme *Kommandeur der Kleinkampfmittel in Frankreich* est décoré de la *Ritterkreuz*.



INSIGNES DE MARINS DE LA KRIEGSMARINE

- 1 – Matrosengefreiter, Matelot breveté
- 2 – Matrosenobergefreiter, Quartier-maître de 2^e classe
- 3 – Matrosenhauptgefreiter, Quartier-maître de 1^{ère} classe



1



2



3

Le *Marine-Schreiber-Obergefreiter* Walter Gerhold arbore la *Ritterkreuz* conférée par le *Konteradmiral*



Hellmuth Heye, responsable des *Kleinkampfverbände der Kriegsmarine* le 6 juillet 1944. Au-dessus de l'Insigne de grade d'Obergefreiter (quartier-maître de 2^e classe), on distingue l'insigne de carrière *Marine-Schreiber* (matelot secrétaire), deux plumes entrecroisées dans un disque en drap bleu.

Oberleutnant Zur See Johann-Otto Krieg



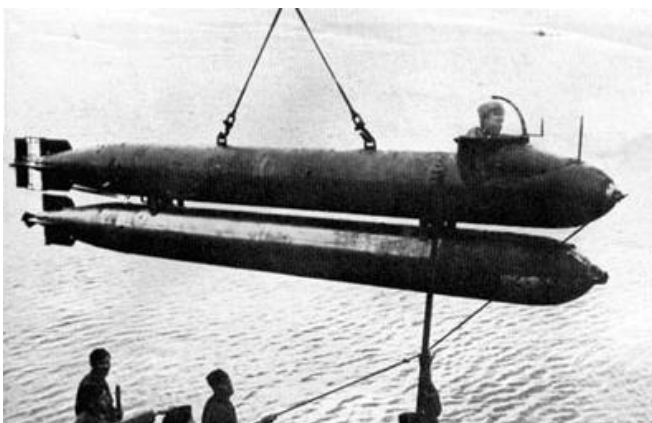
Uniformes de la Kriegsmarine



Insigne des U-Boot



Mise à l'eau d'un Neger



HMS Trollope (classe Captain)

Destroyer d'escorte de la classe Buckley, il est livré par les États-Unis à la Grande-Bretagne dans le cadre du prêt-bail.



ORP Dragon

Le HMS Dragon est vendu à la marine polonaise et devient l'ORP Dragon. Endommagé par un Neger, il termine sa carrière comme brise-lames au large de Courseulles sur Mer.



HMS Pylades

Le HMS Pylades ainsi que les destroyer HMS Cato et HMS Magic appartenaient à la classe Auk et ont été victimes des attaques de Neger.

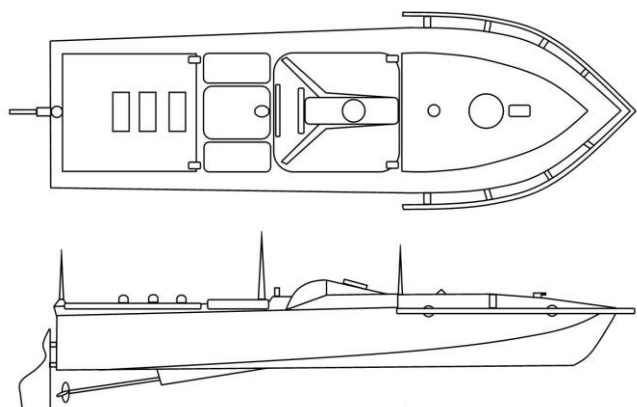


Marder. C'est une version améliorée du Neger qui peut effectuer une plongée. L'ouverture du plexiglas s'effectue de l'intérieur contrairement à son prédécesseur. Il se distinguait du Neger car il était plus long que sa torpille.



Linse

Le canot explosif Linse s'inspire des MTM de la Decima MAS qui ont obtenus des succès à la Suède en coulant le croiseur HMS York. Le pilote devait diriger le canot chargé de 380 kg d'explosifs sur la cible avant de s'éjecter dans l'eau. Il existait une version télécommandée.



HMS Quorn

Victime du Marder de l'*Oberfernschreibmeister* Herbert Berrer, quatre officiers et 126 marins périssent dans cette attaque



L'ATTAQUE DU PORT DE SYDNEY PAR LES SOUS-MARINS DE POCHE JAPONAIS

Alexandre Sanguedolce

L'étude et la conception d'un sous-marin de poche est projetée par le capitaine de la marine impériale Takeyoshi Yokoo, considérant que son utilisation pourrait donner de très bons résultats en coulant les navires ennemis dans leurs propres bases.

Le concept de base du sous-marin de poche est repris en 1932 par le capitaine Kanji Kishemoto responsable de la deuxième section de la 1ère division du département technique de la marine.

Un projet ultra secret :

Après des mois de travail, un prototype secret sort des chantiers navals de Kure. Lors des premiers tests de l'été 1932, un sous-marin sans pilote est utilisé pour tester ses qualités et sa navigabilité. Entre l'hiver 1932 et l'été 1933, des essais sont effectués par deux sous-mariniers expérimentés, le capitaine de corvette Kato Ryonosuke et l'enseigne de vaisseau Harada Shin. Les premiers tests réalisés se déroulent de manière satisfaisante. Kishemoto a l'occasion de présenter son plan au chef d'état-major de la marine impériale, l'amiral prince Fushimi Hiroyasu (frère de l'empereur Hirohito). Compte tenu du caractère secret du projet, Kishemoto a suivi un canal très différent de l'habituel pour la présentation de nouveaux projets afin de garder le projet de sous-marin de poche sous le sceau du secret le plus absolu.

Après plusieurs modifications, la construction des premiers *Kō-hyōteki* Type A débute en 1939. En novembre 1940, ils commencent à être livrés à la Marine impériale japonaise tandis que les équipages initient leur formation en avril 1941 à l'arsenal de Kure. Ils sont triés sur le volet, diplômés de l'Académie Navale Impériale et tenus au secret sous peine de mort. L'entraînement est extrêmement intensif.

Les sous-marins de poche ont été conçus initialement pour être mis à l'eau à partir d'une rampe située à la poupe d'un navire mais la manœuvre s'avère trop dangereuse et annihile l'effet de surprise. Une solution est finalement retenue, ils sont couplés à un sous-marin "mère". Une trappe spéciale est découpée dans le fond de la coque du submersible dont la taille et la forme s'adaptent à celle située sur le pont du sous-marin "mère". Les attaches retenant les deux navires sont manœuvrées de l'intérieur par l'équipage au moment du découplage. Cette opération peut être

effectuée en immersion. Le premier sous-marin à être converti pour le transport d'un *Kō-hyōteki* est le I-22 en octobre 1941 et participe au raid sur Pearl Harbor où les sous-marins de poche connaissent leur baptême du feu qui est un fiasco total.

Reconnaissances aériennes du port de Sydney :

Depuis l'attaque de Pearl Harbor le 7 décembre 1941, l'Australie est sous la menace directe de l'Empire du Soleil Levant. Le 19 février 1942, le port de Darwin subit un raid de l'aviation embarquée des porte-avions *Akagi*, *Kaga*, *Hiryū* et *Soryū*. La ville de Broome est bombardée le 3 mars suivant par le *Dai 3 Kōkūtai* (3^e groupe aérien), ainsi que Wyndham le même jour. Bien que désormais les Américains connaissent l'existence de l'arme secrète des Japonais, l'amiral Yamamoto envisage de lancer les sous-marins de poche contre les ports de Singapour, Suva (Fidji) et Sydney. Singapour, surnommée la "Gibraltar du Pacifique" réputée imprenable tombe le 15 février 1942. L'avance japonaise semble irrésistible et l'état-major de la marine impériale veut montrer qu'elle peut frapper où elle veut et quand elle veut. Une attaque dans le port de Sydney marquerait les esprits et pourrait pousser le gouvernement australien à se désengager des États-Unis.

Parvenu à 190 km au sud-est de Sydney le 14 février, le sous-marin I-25 (Type B-1) doit attendre en immersion le moment propice pour faire partir l'hydravion Yokosuka E14Y "Glen" entreposé dans le hangar hydrodynamique et qui peut être monté en dix minutes puis catapulté. La forte houle ne permet pas le lancement de l'hydravion et l'I-25 doit rester en immersion pendant la journée et remonter à la surface la nuit. Le capitaine de corvette Tagumi peut voir au périscope les lumières Sydney. Finalement, le mardi 17 février, l'adjudant Nobuo Fujita avec son observateur le sergent Soiji Okuda décollent à bord du "Glen" pour un vol de reconnaissance au-dessus du port de Sydney. A 7 h 30, Fujita est de retour, le "Glen" est démonté et rangé dans le hangar étanche. Tagumi autorise un deuxième survol le 17 février. Okuda observe la présence de 23 navires. Le 26 février, un vol de reconnaissance est effectué au-dessus de Melbourne, puis le 1^{er} mars, le I-25 met le cap sur la Tasmanie et le 13 mars le "Glen" survole Auckland en Nouvelle-Zélande. La dernière reconnaissance est effectuée à Suva aux Fidji. Tagumi a terminé sa mission, il retourne à Truk faire son rapport. Pas une seule fois le "Glen" n'a été menacé par la défense anti-aérienne.

L'amiral Yamamoto assigne aux sous-marins de poche deux secteurs d'opérations distincts. Le Groupe d'attaque de l'Ouest (vice-amiral Noboru Ishizaki) doit opérer dans l'océan Indien contre la Royal Navy et

notamment à Diego Suarez. Les ports australiens ou néo-zélandais sont les objectifs du Groupe d'attaque de l'Est, commandé par le contre-amiral Hankyu Sasaki (à bord de l'I-21). Il est composé de trois sous-marins de la 3^e division navale de sous-marins (I-21 I-22 et I-24) et de trois autres de la 14^e division de sous-marins (I-27, I-28 et I-29) de la 6^e Flotte commandée par l'amiral marquis Teruhisa Komatsu.

Les sous-marins I-21 et I-29 (classe Type B-1) disposent d'un hangar hydrodynamique pour le transport d'un hydravion Yokosuka E14Y "Glen".

Truk, îles mystérieuses de la Marine Impériale japonaise :

Entre le 31 janvier et le 2 mars 1942, les équipages des sous-marins de poche s'entraînent quotidiennement à partir du porte-hydravions *Chiyoda* (classe *Chitose*), spécialement modifié à l'Arsenal Naval de Kure en 1940 pour permettre le transport de douze sous-marins Type A Kai 1, stockés par paires dans le hangar à sous-marins en poupe. Sa capacité en hydravions est ainsi limitée à 12 appareils. Le porte-hydravions effectue ensuite le transfert des sous-marins de poche à Truk en avril avec leur équipage.

Le I-21 part de Truk le 27 avril avec à son bord le contre-amiral Hankyu Sasaki qui dirige la 3^e division navale de sous-marins. Le navire transporte un hydravion Yokosuka E14Y. Il part en mission vers la Nouvelle-Calédonie. Il échappe à un bombardement de grenades sous-marines larguées par trois *Devastator TB* provenant du porte-avions *USS Yorktown*. Le 5 mai, le I-21 repère le Liberty Ship *John Adams*. Après une poursuite de deux heures, le capitaine de frégate Matsumura lance deux torpilles qui atteignent toutes deux le Liberty Ship qui coule avec deux mille tonnes de carburant. Le 7 mai suivant, c'est au tour du navire marchand grec *Chloé*, coulé avec le canon de pont. Matsumura offre aux naufragés des vivres dans les canots de sauvetage qui leur permettent d'atteindre Nouméa. Sa mission au large de la Nouvelle-Calédonie terminée, le I-21 met le cap sur Sydney.

Le 11 mai 1942, le quartier général de l'amiral Komatsu ordonne aux sous-marins I-22, I-24 et I-28 de se rendre à Truk pour embarquer chacun un sous-marin de type A Kai 1 en vue d'une attaque sur Sydney.

Truk (aujourd'hui Chuuk) est le mouillage principal de la Marine Impériale du Pacifique sud. C'est un ensemble d'îles et d'îlots de l'archipel des Caroline. Ancienne possession allemande, Truk est sous mandat japonais et a été fortifiée. Il dispose de cinq pistes d'aviation, de bases d'hydravions, de réservoirs de carburant, d'ateliers de réparation de sous-marins, d'un centre de communications et d'une station radar

construits pendant la guerre. Ces diverses installations sont protégées par des canons de défense côtière et des emplacements de mortier. Truk est considéré comme le Pearl Harbor japonais, aucun étranger n'est autorisé à entrer sous peine d'être arrêté pour espionnage. Un voile de mystère recouvre l'archipel qui intrigue tout naturellement l'US Navy.

Le 17 mai 1942 au sud de Truk, tôt le matin, le lieutenant commander Joseph H. Willingham commandant du sous-marin *USS Tautog (SS-199)*, classe *Tambor*, reçoit l'ordre d'intercepter les navires revenant de la bataille de la mer de Corail. Le *Tautog* aperçoit deux sous-marins probablement les I-22 et I-24 se dirigeant séparément vers Truk. Willingham tire sur l'un d'eux à 06h48, mais le manque. À 10h50, à deux milles à l'ouest du récif Royalist, Willingham aperçoit un troisième sous-marin japonais filant à 12 nœuds, sur la même trajectoire nord, avec un marquage "I-28" visible sur le kiosque. À 11h01, Willingham lance deux torpilles, l'une d'entre elles atteint le I-28. Ses moteurs diesels s'arrêtent et le sous-marin prend une forte gîte sur tribord rapidement maîtrisée. Willingham lance une autre torpille à 11 h 07 qui frappe juste sous le kiosque. Le I-28 coule avec tous ses occupants.

Le I-27 (classe Type B-1) est désigné pour remplacer le I-28 perdu. Le même jour, le I-22 arrive à Truk. Il embarque un sous-marin de type A Kai 1, le HA-21 et son équipage le lieutenant Keiyu Matsuo et le maître de 2^e classe Masao Tsuzuku.

Cap sur Sydney :

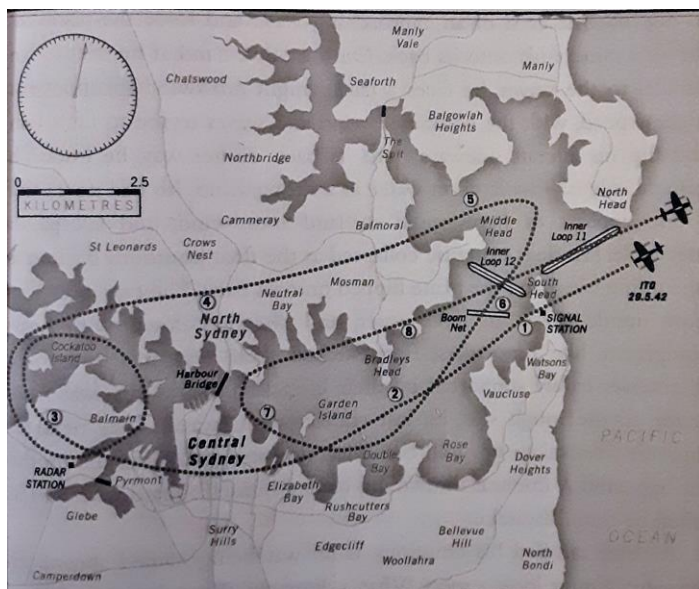
Précédent la flottille d'attaque, les sous-marins I-21 et I-29 naviguent déjà au large. Sa mission terminée dans les parages de Nouméa, le I-21 a mis le cap sur l'Australie. Avec le I-29 il doit faire effectuer des reconnaissances aériennes au-dessus du port de Sydney à leur hydravion embarqué. Le 18 mai 1942, les sous-marins "mères" I-22, I-24 et I-27 quittent Truk avec un sous-marin de poche et son équipage. Ci-dessous, la composition des équipages :

- I-22, classe C
HA-21, lieutenant Keiyu Matsuo et maître de 2^e classe Masao Tsuzuku ;
- I-24, classe C- capitaine de frégate Hiroshi Hanabusa-
H-17, lieutenant Teiji Yamaki et maître de 1^{re} classe Shizuka Matsumoto remplacés après l'incident survenu au large par le lieutenant Katsuhisa Ban et le maître de 1^{re} classe Mamoru Ashibe ;
- I-27, classe Type B-1.

H-14, lieutenant Kenshi Chuman et le maître de 1^{re} classe Takeshi Omori

Dans la journée, le I-24 fait surface pour charger les batteries et effectuer de la maintenance sur son sous-marin de poche H-17. En pénétrant à l'intérieur, le Lt Yamaki suivi par Shizuka, sentent une forte odeur de chlore. Shizuka allume la lumière intérieure pour vérifier. Une terrible explosion le projette par-dessus bord. Malgré de longues recherches, son corps n'a jamais été retrouvé. Le Lt Yamaki étant gravement brûlé et le sous-marin de poche sabordé, le commandant du sous-marin, le capitaine de frégate Hiroshi Hanabusa retourne à Truk et repart avec un nouveau sous-marin et l'équipage de réserve, le lieutenant Katsuhisa Ban et le maître de 1^{re} classe Mamoru Ashibe.

Le 23 mai 1942 à l'aube, l'hydravion du I-29 effectue une reconnaissance de Sydney et de Newcastle. A l'atterrissage, il est endommagé et ne peut plus être utilisé, mais le pilote signale la présence -erronée- d'un croiseur de classe *Warspite* et d'une dizaine de navires. Il s'agit des croiseurs lourds *USS Chicago* (CA-29) et *HMAS Canberra*, du croiseur léger *HMAS Adélaïde*, des destroyers *USS Pekins* (DD-377) et *USS Dobbin* (AD-3), du mouilleur de mines *HMAS Bungaree*, les croiseurs marchands armés *Kanimbla* et *Westralia*, les corvettes *HMAS Whyalla* et *HMIS Bombay*, le dragueur de mines *Geelong*, le navire-hôtel *HMAS Kuttatubul* et le sous-marin néerlandais *K-IX*.



Carte trajet de Itô 29 mai

Le 29 mai 1942 à 3 heures 45, le navire amiral I-21 lance son "Glen" auquel on a effacé les marquages de nationalité pour une reconnaissance du port de Sydney. À 4 heures 20, le pilote, l'adjudant-chef Susumo Itô

avec son observateur Iwasaki, effectue deux cercles au-dessus du port près du croiseur lourd *USS Chicago* (CA-29) à l'ancre. Confondu d'abord avec un hydravion du croiseur américain, des CAC Wirraway de la RAAF sont envoyés pour l'intercepter, sans succès. Pour la défense anti-aérienne du port, survoler Sydney avec un avion japonais est tout simplement impossible. Le "Glen" retourne à l'I-21 et Itô signale qu'il a aperçu un "cuirassé". Le commandant du Groupe d'attaque de l'Est ordonne l'attaque du port de Sydney par les sous-marins de poche pour le 31 mai.

Le 30 mai 1942, les I-22, -24 et I-27 arrivent au large de Sydney.

Le raid :

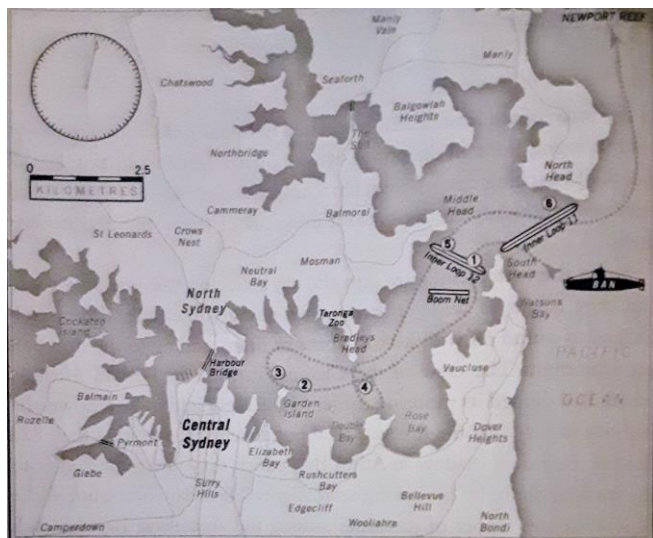
L'entrée du port de Sydney est protégée par un filet anti sous-marins de 1480 mètres qui s'étend de Green point jusqu'au cap George. Trois ouvertures autorisent le passage des navires qui sont actionnées par le *HMAS Kuramia*, un ancien ferry du port de Sydney.

Le 31 mai 1942, entre 17h21 et 17h40, les sous-marins I-22, I-24 et I-27 libèrent chacun leur *Type A Kai* pour une mission sans espoir de retour.

- À 17h21, le I-22 lance le HA-21 piloté par le lieutenant Keiyu Matsuo et maître de 2^e classe Masao Tsuzuku à environ 7.2 miles à l'est-sud-est du port de Sydney.
- À 17h40, le I-24 lance le HA-17, piloté par le lieutenant Katsuhisa Ban et le maître de 1^{re} classe Mamoru Ashibe à environ 7.5 miles à l'est de Sydney.
- À 17h58, le I-27 lance le HA-14 piloté par le lieutenant Kenshi Chuman et le maître de 1^{re} classe Takeshi Omori à environ 6 miles à l'est-sud-est du port de Sydney. Le plan prévoit que le sous-marin de poche HA-14 entre en premier dans le port, environ 20 minutes après le lever de la lune à 18h33.

Le HA-14 se retrouve empêtré dans le filet de protection en acier d'un barrage anti-torpille placé à l'entrée du port militaire entre Georges Head et Watson's Bay. Une vigie repère et signale un objet qu'elle pense être une mine prise dans le filet. Le patrouilleur de port *HMAS Lolita*, un yacht converti, repère le HA-14 et largue trois grenades sous-marines qui n'explosent pas dans les eaux peu profondes. Au bout de trois heures d'efforts infructueux de dégagement, son équipage du HA-14 déclenche le dispositif d'autodestruction à 22h37. Chuman et Omori sont les premiers morts du raid. Le contre-amiral Muirhead-Gould, commandant la base de Sydney

donne l'alerte à tous les navires au mouillage de la présence d'un sous-marin ennemi.



Carte traject HA-17 de Ban

Pendant que le HA-14 tente de se dégager du filet de protection, le HA-17 du lieutenant Katsuhisa Ban et du maître de 1^{re} classe Mamoru Ashibe pénètre vers 22h00 dans le port en suivant le sillage d'un ferry et parvient à passer à travers les filets. Il se dirige lentement vers l'*USS Chicago*. Le croiseur repère le sous-marin de Ban et lui tire dessus avec ses canons AA de 20 mm ainsi que le *HMAS Geelong* arrivé sur les lieux. La silhouette de l'*USS Chicago* se détache parfaitement dans l'obscurité et est une cible idéale pour Ban qui l'observe au périscope. À 00h29, il lâche ses deux torpilles Type 97 en direction du croiseur. Filant à 44 nœuds elles parcourent les 500 m qui séparent le sous-marin du *Chicago*. La première s'échoue à 1.100 m sans exploser. L'autre passe sous le sous-marin hollandais *K-IX* et coule le vieux ferry *HMAS Kuttabul* causant la mort de dix-neuf marins australiens et deux anglais. Le *K-IX* est endommagé.

Maintenant, Ban doit quitter le port de Sydney pour rejoindre un des trois sous-marins "mère". À 1h58, il est repéré sur le chemin du retour par la boucle de détection de sous-marins N°12 en sortant du port. Ban semble avoir gagné la partie, il peut retourner victorieusement au point de rendez-vous rejoindre les sous-marins "mères".



HMAS Kuttabul

Vers 3 heures, l'*USS Chicago* quitte le port pour prendre la haute mer. Ses vigies repèrent un "sous-marin" qui entre dans le port. Il pourrait s'agir du HA-21 du lieutenant Matsuo. À 3 heures 01, la boucle d'indicateur de port n°12 enregistre également une "traversée vers l'intérieur" par la porte occidentale

Le HA-21 piloté par le lieutenant Keiyu Matsuo et le maître de 2^e classe Masao Tsuzuku est repéré après son entrée dans le port. Le patrouilleur *HMAS Yandra* tente de l'éperonner puis l'attaque en lâchant six grenades sous-marines. Le HA-21 parvient à semer le patrouilleur mais ses tubes lance-torpilles sont endommagés. Il est à nouveau attaqué par le *HMAS Sea Mist* au large de Taylor's Bay. Vers 5h15, l'équipage du HA-21 se suicide. Le sous-marin est ensuite retrouvé gisant au fond du port avec son moteur toujours en marche.

Le mystère du HA-17 :

Le raid est un fiasco comme à Pearl Harbor ou à Diego Suarez. Les sous-marins "mères" attendent au large de Sydney le retour des trois Type A Kai jusqu'au 3 juin. Les deux "Glen" ayant été détruits lors de leur amerrissage, il n'est plus possible d'effectuer un vol de recherche pour retrouver les trois sous-marins de poche. Le contre-amiral Hankyu Sasaki (à bord de l'I-21) ordonne la dispersion de la flottille et la reprise de la guerre sous-marine.

Le HA-21 et le HA-14 sont remontés à la surface pour être examinés. Le contre-amiral Muirhead-Gould fait rendre les honneurs de guerre aux dépouilles des quatre marins, Chuman, Omori, Matsuo et Tsuzuku lors de leurs funérailles le 9 juin 1942 en prononçant cette oraison funèbre : "Il a fallu le plus haut degré de courage pour sortir dans un cercueil d'acier comme celui-ci. Ces hommes étaient les plus grands patriotes. Sommes-nous prêts à payer le millième des sacrifices que nous avons consentis ? ". En août, lors d'un échange de diplomates, l'ambassadeur japonais Tatsuo

Kawai ramène leurs cendres au Japon à bord du Kamakura Maru. À son arrivée à Yokohama, il les remet aux parents des sous-marinières. Radio Tokyo qualifie leur retour d'acte chevaleresque qui a "fortement impressionné" le Japon.



L'épave du HA-17

Mais le mystère demeure sur le sort du HA-17 et de l'équipage Ban/Ashibe. Il faudra novembre 2006 pour retrouver la trace du sous-marin. Un groupe de plongeurs découvre l'épave gisant à 50 mètres de profondeur au large des plages du nord de Sydney. Une panne de batterie a été envisagée mais l'état général du sous-marin après un long séjour sous l'eau ne permet pas de déterminer avec exactitude la raison du naufrage. Les autorités mettent en place une zone d'exclusion autour du sous-marin qui contient les restes des deux membres d'équipage et des objets personnels. En 2013 des plongeurs sont entrés sur le site et ont endommagé la coque du sous-marin pour voler des reliques telles que deux des trois pales d'hélice.

Bibliographie

GROSE Peter, *A very rude awakening. The night the Japanese midget subs came to Sydney Harbour*. Allen & Unwill. 2007.

KEMP Paul, *Midget Submarines of the Second World War*. Caxton Editions. 1999.

PRENATT Jamie & STILLE Mark, *Axis midget submarines 1939-45*. Osprey Publishing. 2014.



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P00325.001

Cliché des membres des équipes ayant participé aux raids de Diego-Suarez (DS) et de Sydney (S). Assis devant, l'officier commandant le sous-marin de poche, derrière debout son second.

1- Lieutenant KATSUSUKE IWASE /Maître principal KOOZOO TAKADA, (Diego Suarez)

2- Capitaine de corvette MASAHARU OOTA/ Premier maître DAISEIKI TSUBOKURA, n'ont pas participé au raid sur Diego-Suarez en raison d'un problème du sous-marin

3- Lieutenant KEIU MATSUO/ Premier maître MASAO TSUZUKU – (Sydney)

4- Capitaine de frégate SABUROO AKIEDA / enseigne de vaisseau MASAMI TAKEMOTO (DS)

5- Lieutenant KENSHI CHUMAN / maître de 1^{re} classe TAKESHI OMORI (S)

6- Lieutenant TEIJI YAMAKI / Premier maître SHIZUKA MASUMOTO. Suite à l'explosion d'une batterie sur le sous-marin de poche prévu pour opérer à Sydney, le premier est gravement brûlé et le second est tué, remplacés par l'équipage ci-dessous.

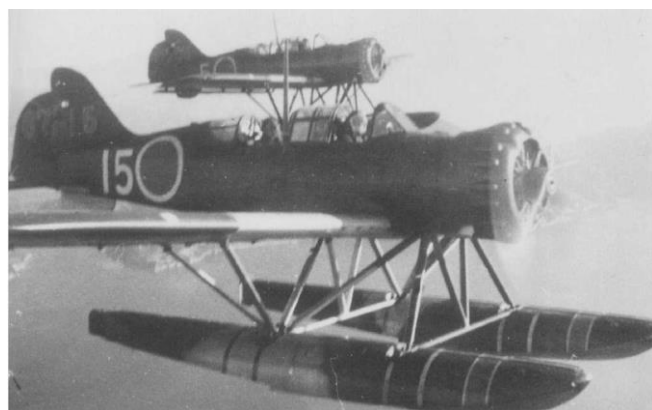
7- Lieutenant KATSUHISA BAN/ maître de 1^{re} classe ASHIBE (S)



Le porte-avions Formidable franchit le filet d'acier de protection à l'entrée du port de Sydney.



Le contre-amiral Muirhead-Gould, responsable de la défense du port de Sydney.



Hydravion Yokosuka E14Y "Glen" embarqué à bord des sous-marins I-21 et I-29 (classe Type B-1) qui disposent d'un hangar hydrodynamique.



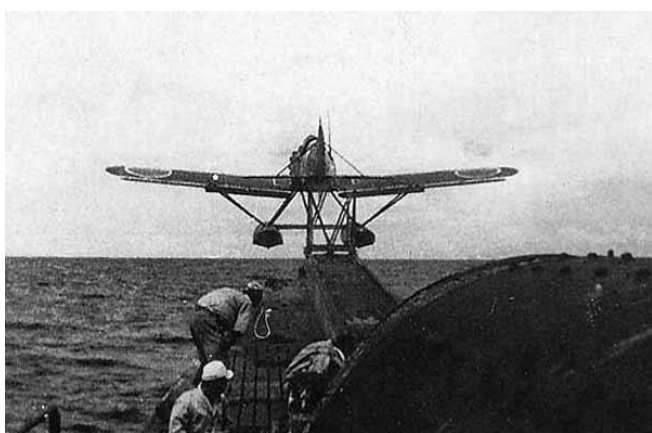
Le sous-marin néerlandais K-IX.



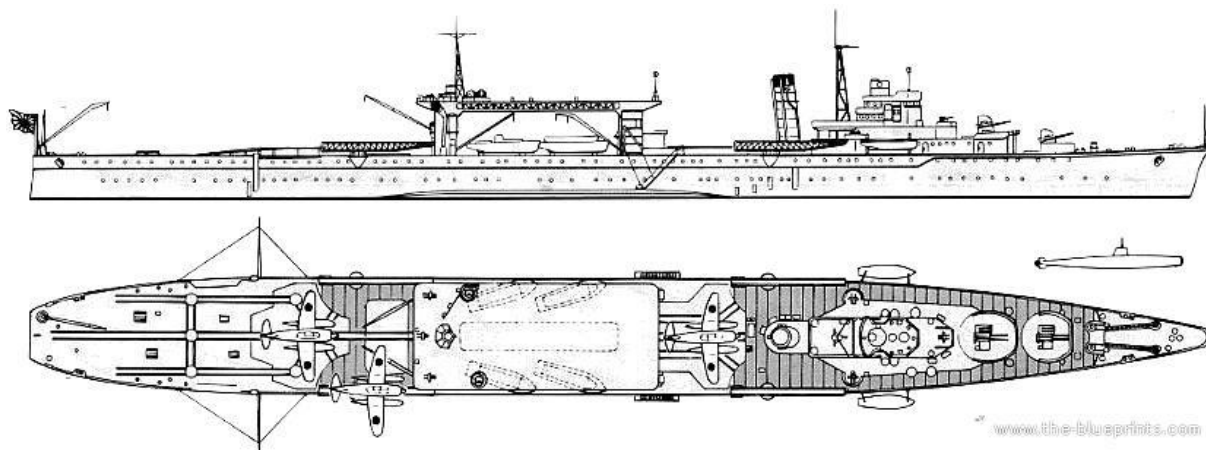
Insigne de sous-mariner japonais.

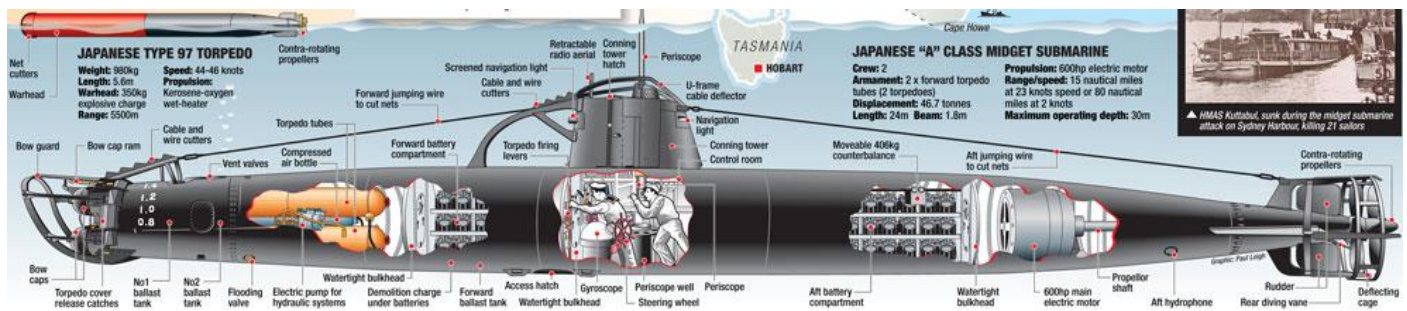


Le croiseur *USS Chicago* dans le port de Sydney.



Yokosuka-E14Y-4.





Déplacement :

- Surface : 46 t
- Plongée : 47 t

Longueur : 23,9 m

Maître-bau : 1,85 m

Vitesse :

- Surface : 23 nœuds
- Plongée : 19 nœuds

Rayon d'action :

- Surface : 84 milles marins 4 à 6 nœuds
- Plongée : 15 mn à 19 nœuds

Autonomie :

- 25 heures à vitesse réduite
- Une heure à vitesse maximum

Destin des avions de guerre après la SGM

Albert René GILMET

Les États Unis d'Amérique ont produit environ 300 000 avions militaires au cours de la seconde guerre mondiale.

7% d'entre eux ne seront pas en état d'être remis en service par suite d'accidents divers survenus aux USA même.

14% seront perdus lors des combats sur les théâtres d'opération du monde en guerre. En 1945, à la fin du conflit mondial, il en reste 230 000 disponibles en état de bon fonctionnement. Pour l'armée de l'Air US, il fallait faire un choix entre conserver ceux qui pouvaient encore être utilisés en l'état ou modernisés et ceux qui seraient détruits.

Pour exemple, les B26 « Maraudeur » ont pour la plupart été détruits, notamment sur une ancienne base de la Luftwaffe en Bavière, après récupération des composants précieux.

Les B25 auront survécu encore quelque temps. Toutefois certains des B26 sauvés de la destruction comme ceux cédés à la France, lâcheront encore quelques bombes dans les djebels algériens, au moins jusqu'en 1960. (Massif des Beni Melloul - Aurès).

On remarque sur le tableau que l'Armée de l'air française en Algérie en possède 40 exemplaires en 1958.

	GATAC n° 1	GATAC n° 2	GATAC n° 3	PCAD Colomb-Béchar	PCAD Laghouat
PCA	5	7	6	3	3
T6 Harvard	98	59	74	10	0
MH Broussard	16	15	18	0	0
B26 Invader	20	20	0	0	0
SE Mistral	12	45	8	0	0
P47 Thunderbolt	4	14	6	0	0
F4U Corsair	10	0	0	0	0
MD Flamant	0	0	17	12	7
N 2501 Noratlas	0	0	42	0	0
JU 52	0	0	0	19	12
Hélicoptères	0	51	66	0	0
Avions divers	12	11	22	6	0
Total	172	215	253	41	19

Gatac* N°1 Constantinois – N°2 Oranais – N° 3 Algérois

*GATAC : Groupement aérien Tactique

On remarque aussi sur ce tableau des Ju 52

présents en Algérie, que la France a sans doute obtenus dans le panier des dommages de guerre. Ils sont au nombre de trente et un, servant dans les Territoires Sahariens.

Le North America T-6 Texan, ce presque légendaire chasseur léger, a été produit à 15 495 exemplaires. Sept cents de ces avions seront cédés à la France. La liste des Gatac en désigne 241 qui effectueront en Algérie 60000 missions d'appui. Le T6, omniprésent dans le ciel Algérien, l'ami sincère des hommes sur le terrain, assurait une assistance d'appui au sol de tous les instants. Bon pour le moral des biffins crapahuteurs.



Aérodrome de Landsberg, en Allemagne, un Martin B-26 Marauder

Le T28 Trojan (Fennec) avion sorti en 1950, lui succédera. Il effectuera son premier vol en Algérie, le 10 mars 1960. Les Douglas A-20 Havoc seront éliminés. Les A-26 Invader survivront jusque dans les années 1970.

D'autres avions de combat devenus eux aussi obsolètes subiront le même sort, la casse. Les P39 Aircobra, les P40 Warhawk les F4F, FM-2 Wildcats, les Lockheed P-38 Lightning. Les chasseurs Republic P-47 Thunderbolt et North Américan P-51 Mustang auront une vie plus longue aux USA. Ils étaient malgré tout trop nombreux et bon nombre furent vendus aux pays alliés à des prix défiant toute concurrence. Les P-51 Mustang disparurent en 1957. La France disposait de vingt-quatre P-47 en Algérie en 1958.

Les bombardiers Boeing B-17 et autres B-24 Liberator occupèrent des hectares de terrains avant leur destruction. En revanche les avions cargos ont eu une seconde vie, utilisés par des compagnies aériennes

internationales pour le transport de fret aérien. En 1963 un de ces appareils que j'ai eu l'opportunité d'emprunter, assurait une liaison entre Beauvais et un ancien aérodrome militaire de la SGM situé aux environs de Londres.



Stockage de B17 en Arizona en 1946

On évoquera également le Douglas C-47 et C-54. Les biplans Stearman PT-17 seront utilisés notamment comme épandeurs. Le Vought Corsair éclipsera le Grumman Hellcats qui sera utilisé comme drone, lors d'entraînements. On retrouvera le Corsair après la SGM, en Corée, puis en Indochine avec les Français et enfin en Algérie dont dix étaient en service en 1958. Appareils particulièrement appréciés des hommes sur le terrain dans les djebels, pris dans une embuscade et qu'il fallait dégager. Cet appareil faisait merveille en exerçant des frappes précises, chirurgicales. Je me souviens... Six Corsair participeront au bombardement de Sakiet Sidi Youssef en Tunisie en 1958.



Cimetière de P40

En guise de conclusion, je me permets de reproduire celle empruntée à Cory Graff conservateur au National WWII Museum. « Aujourd'hui, nous voyons les résultats des décisions gouvernementales à la fin de la Seconde Guerre mondiale dans les communautés des musées et des Warbirds. Un certain nombre d'avions « utiles », comme les F4U Corsair et les B-25 Mitchell, ont survécu, résident dans des collections et peuvent être vus comme au National WWII Museum. En revanche, les avions comme les B-26 Marauders et les A-20 Havocs sont extrêmement rares. Pour des avions comme les Republic P-47, dont plus de 15 600 exemplaires ont été construits, seulement 0.25% survivent aujourd'hui, soit une quarantaine d'exemplaires. Cela ne veut pas dire qu'aucun avion de la Seconde Guerre mondiale n'a survécu en abondance. Le P-51 Mustang, peut-être le chasseur le plus recherché et les plus convoité par les collectionneurs et les musées depuis des décennies, sont encore rares. Si quelqu'un voulait sauver un Warbird, c'était généralement un Mustang. Sur les 15 000 P-51 construits pendant la guerre, seulement 2 % environ existent au 21e siècle. »



Remise en état de chasseurs Chance Vought F4U en 1950 à Jacksonville Floride.

Sources :

The national WWII Museum NEW Orléans.
CNRS Édition. L'Armée de l'air en Algérie.

HISTORIQUE DE LA 237^{ème} DLI

Rémy Sherer

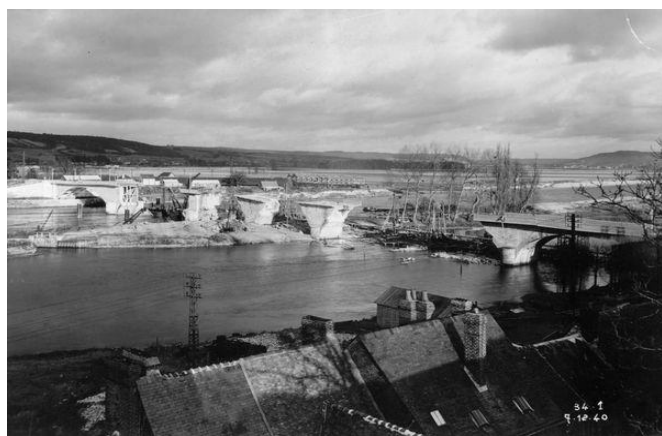
Retrouvez ci-dessous la deuxième partie de l'historique de la 237^{ème} DLI dont vous avez découvert le début dans l'Histomag nro 102. Le récit reprend exactement où nous l'avions laissé. La suite dans le prochain Histomag.

La rédaction

Dimanche 9 juin : arrivée au front du 236^e RI :

Un peu après minuit, l'accrochage entre les troupes françaises et allemandes se produit à Igoville. Des éléments allemands de la 7. Panzer Division descendent la route de Rouen et rencontrent la résistance organisée par le 4^e Groupe Franc. Vers quatre heures et demie, malgré l'impressionnant bruit de canonnade, les derniers habitants de Pont de l'Arche, en l'occurrence des élus municipaux, des religieuses, quelques vieillards de l'hôpital et le curé, entendent très distinctement les troupes allemandes s'avancer vers la Seine.

Au lever du jour, les munitions pratiquement épuisées, le capitaine Huet reçoit l'ordre de détruire le pont. Il organise le repli de ses pelotons et fait traverser in extremis autant de ses hommes que possible. Le mouvement est protégé par les deux chars qui défendent l'entrée du bourg. Ils restent en rive droite et engagent le combat avec les troupes allemandes pour les retarder au maximum. A 6h25, les soldats du génie font exploser le pont dont les projections retombent jusqu'à 400 m. Toutes les vitres de Pont de l'Arche volent en éclat et couvrent les rues de verre cassé. Grâce à cette action qui a bloqué temporairement l'avance allemande, le Génie peut aussi détruire les ponts d'Elbeuf, du Manoir et d'Oissel en matinée. Les autres ponts dans le secteur du 3e corps d'armée sont aussi détruits dans la journée comme celui de Saint Pierre du Vauvray à 15h00.



Le Pont de l'Arche après destruction (DR).

La canonnade continue, le reste de la population de Pont de l'Arche abandonne la ville. A Igoville, les deux chars français épuisent héroïquement leurs munitions face aux Allemands. Les six soldats qui les actionnent doivent finalement les abandonner et les détruire pour rejoindre les berges de Seine, sous le feu nourri de l'ennemi, avant de traverser à la nage jusqu'à Pont-de-l'Arche. Le général Erwin Rommel a cité dans ses mémoires cette résistance des aspirants Dubern et Lepage qui ont retardé l'ennemi près de 2h30. Malheureusement, de nombreux militaires sont bloqués sur l'autre rive dont un certain nombre rejoindra le front après avoir traversé la Seine à la nage.

En matinée, la 7. Panzer Division progresse vers Freneuse, en face de Criquebeuf. Le I/196^e RALT, installé dans la forêt de Bord, exécute un tir d'interdiction. De Criquebeuf à Heudebouville, le 2^e RDP (3^e DLC) est installé défensivement avec en soutien une batterie de 75 et une de 105 du 72^e RAD.

Un duel d'artillerie s'engage depuis Port Mort sur Bernières sur Seine. Une batterie française est installée dans les sapins du fermé de la Garenne, une autre près de la route de Tosny à Bernières, dans la boucle des Andelys. Des mitrailleuses françaises sont en poste à La Capelle. Du côté de Tosny, dans la boucle des Andelys, un convoi hippomobile français est attaqué et pendant trois semaines, de nombreux cadavres d'hommes et de chevaux resteront sur place.

Aux Andelys, le pont sur la Seine est aussi coupé ce dimanche. En effet, les troupes allemandes atteignent Les Andelys et Saint Pierre la Garenne plus au sud. La ville des Andelys tombe aux mains de la 6. Infanterie Division qui franchit aussitôt la Seine, bien que le pont soit détruit. Les Allemands mettent en place aux Andelys deux ponts de bateaux pour le passage des troupes, l'un de 9 tonnes, l'autre de 18 tonnes. La 27. Infanterie Division, commandée par Generalleutnant Friedrich Bergmann, franchit aussi la Seine aux Andelys et dans la foulée progresse vers l'ouest.

Devant la progression allemande, toutes les unités, d'infanterie comme d'artillerie, installées dans la boucle des Andelys recevront l'ordre de se replier dans l'après-midi. A part quelques batteries de gros calibre, la majeure partie des unités réussit à se replier sous le feu allemand. Le III/486^e RPC et un détachement du 31e Régiment Régional se retirent de la ville des Andelys et abandonnent la boucle des Andelys. Le III/486^e RPC, subordonné à la 10^e armée, est alors mis sous les ordres de la 237^e DLI qui installe son poste de commandement à Pinterville.



Situation le 9 juin 1940 (Grandes Unités Françaises, SHAT).

Les Allemands investissent la boucle des Andelys. Muids et Venables sont perdus et Heudebouville est menacé par l'avance allemande. La 3^e DLC tentent de les bloquer avec la 5^e Brigade de Cavalerie (6^e Dragons de Heudebouville à Venables et 4^e Hussards de Venables exclu à Gaillon). A Muids, les bacs sont restés en rive nord et seront utilisés par les Allemands pour traverser la Seine. La mission de défendre la Basse Seine semble déjà compromise, les troupes allemandes ayant franchi la Seine à l'est de Louviers en de nombreux endroits : Les Andelys, Portejoie, Saint Pierre du Vauvray et Venables. « Or, relate le général Altmayer, aucune unité importante de l'armée n'était déjà, au complet, en sa place de combat. L'exécution de la mission d'interdire à l'ennemi le passage de la Seine en aval de Vernon commençait mal ! Je devais, dès le début, penser à employer une partie de ma réserve d'armée, dès qu'elle serait arrivée, pour aider le 3^e corps d'armée à régler l'affaire de Louviers. Quand je quittais Saint-Aubin, l'état-major Duffour se préparait à l'évacuer. »

Devant l'urgence, le général De La Laurencie décide de transférer au général Petiet, commandant la 3^e DLC, le commandement de toutes les unités, sans aucune exception, y compris les unités britanniques, qui se trouvent dans son secteur pour mieux coordonner la défense. La 3^e DLC est étirée le long de la Seine pour bloquer les troupes allemandes et son dispositif manque de profondeur. Le III/486^e RPC, ainsi que le 95^e RAD, sont alors subordonnés à la 3^e DLC.

Le général Petiet décide d'utiliser le 236^e RI pour renforcer la défense au sud de Louviers seulement assurée par le 2^e bataillon du 2^e RDP (Régiment de Dragons Portés) de la 3^e DLC. Les éléments du 236^e RI seront donc mis à la disposition de la 3^e DLC du général Petiet à fur et à mesure de leur arrivée.



Le centre-ville d'Evreux après les bombardements de juin 1940 (source : archives de la ville d'Evreux).

Le 236^e RI est transporté par 4 convois. Les convois ferroviaires des 1^{er} et 2^e bataillons subissent une attaque aérienne importante à Evreux à 14h00. En début de l'après-midi, sous un magnifique soleil printanier, une pluie de fer et de feu s'abat brutalement sur Évreux. Une trentaine d'appareils, surgis des collines de Cocherel, bombardent la ville dépourvue du moindre objectif militaire. La ville va subir quatre raids successifs, jusqu'à la nuit. Le centre-ville est durement touché, onze hectares d'habitations sont détruits ou endommagés gravement, la cathédrale est quasiment anéantie, seule subsiste la tour de l'Horloge. La gare et la Chambre de commerce ne sont plus que ruines fumantes. Il sera dénombré 560 morts et plus de 300 blessés.

En quarante-huit heures, six bombardements dévasteront le centre-ville d'Evreux. Toute la zone comprise entre le quartier Tilly, les collines de Saint-Michel, le pré du Bel-Ebat, la gare, la cathédrale et le faubourg Saint Léger sera touchée, ainsi qu'une partie de La Madeleine. Après ces bombardements, Evreux sera totalement méconnaissable. Un quart des immeubles sera détruit totalement ou partiellement sous l'effet conjugué des bombes et des flammes.

Le II/236^e RI du commandant Diot est durement affecté avec 37 morts et 50 blessés. Le I/236^e RI du commandant Robert ne déplore que 3 blessés. Les deux bataillons (Diot et Robert) sont mis, ainsi que le 95^e RA, à la disposition du commandant de la 3^e DLC qui prend le commandement de la défense. Les

hommes, après 72 heures de voie ferrée, vont faire 30 kilomètres à pied pour entrer en ligne. Le général François installe son poste de commandement à 18h30 au Mesnil-Jourdain, au sud de Louviers.

Le bombardement a créé la dislocation des unités du 236^e RI qui doivent débarquer à Evreux, la voie ferrée Evreux-Acquigny étant coupée. A 15h00, le commandant Diot du II/236^e RI se présente au poste de commandement de la 3^e DLC. Il lui est ordonné de se porter dès que possible sur l'Eure. Pour accélérer le mouvement, des camions du 3^e corps d'armée sont mis à disposition du bataillon. En fin de journée, les éléments régimentaires du 236^e RI sont dirigés sur Tostes, à 5 kilomètres au nord-ouest de Louviers.

Le premier convoi transportant les éléments régimentaires, ainsi que la compagnie du génie 237/1 n'a pas été bloqué à Evreux. Les éléments sont débarqués à Acquigny, au sud de Louviers, à 16h30. Ils reçoivent l'ordre d'installer une tête de pont à Acquigny en rive est de l'Eure et de défendre les ponts de Louviers. Dès son arrivée, la compagnie du génie 237/1 de sapeurs mineurs est portée à Louviers avec ordre de défendre les ponts sur l'Eure entre Louviers et Pinterville, et de résister sur place. Plus en avant le III/486^e RPC qui se repliait sans destination précise est installé dans la boucle des Andelys pour y former une première ligne d'arrêt.

Le lieutenant Sourniès, responsable du train régimentaire, parti de Rivesaltes le 5 juin au soir pour percevoir les véhicules du régiment à Vincennes, après avoir été dirigé sur Louviers, atteint avec sa rame Acquigny à 20h00. Une partie des véhicules est utilisée pour le débarquement des unités régimentaires se trouvant en gare d'Acquigny vers 21h00. Ces éléments font mouvement de nuit et atteindront la Maison Forestière, à l'est de Tostes, à 4h00 du matin le 10 juin. L'autre partie des véhicules est mise à la disposition du commandant Diot pour le transfert du II/236^e RI d'Evreux à Acquigny. Les véhicules doivent être ensuite rassemblés dans les bois à l'ouest d'Acquigny.

Au soir, le régiment est sans nouvelles du III/236^e RI du commandant Jourdan. En fait, parti de Rivesaltes le 8 juin 1940, le III/236^e RI arrive à Juvisy sur Orge en région parisienne le 9 juin. Il est ensuite dirigé vers Louviers et Evreux.

Pour le soutien aérien, le GCII/10 est basé du 22 mai au 9 juin à Bernay puis du 9 au 15 juin à Caen-Carpique. Est aussi présent le GC III/10 basé du 22 mai au 10 juin à Deauville avant son transfert à l'est.

Le 2 juin, le GC I/145, formé d'aviateurs polonais, est transféré après formation à Dreux. Il est équipé de Caudron C.714. Le jour suivant, la patrouille de Lionel de Marmier avec le lieutenant Czerwiński et le sous-lieutenant Żukowski, attaque une formation de trois bombardiers Heinkel He 111 et remporte deux victoires homologuées. Le 8 juin, une patrouille de cinq avions sous les ordres de Kępiński rencontre et attaque une vingtaine de Messerschmitt Bf 109, au cours de combat, le sous-lieutenant Czesław Głowczyński détruit probablement un avion ennemi.



Caudron C 714 du GC I/145 (maquette Azur).

Le 9 juin, le GC I/145 déménage à Bernay. Vers 15 heures, au-dessus de Vernon, les pilotes du GC I/145 abattent 4 avions allemands.

La Luftwaffe sera présente lors des combats suivants avec pour la chasse des détachements concernant les unités suivantes : JG 26, JG 20, JG 3, JG 2, JG 51 et LG 2.

Lundi 10 juin : les Allemands franchissent la Seine :

Pendant la nuit du 9 au 10 et surtout en matinée du 10, les troupes allemandes utilisent le bac de Muids, non détruit, ainsi qu'un pont de bateaux construit à Vezillon, pour renforcer leurs effectifs dans la boucle des Andelys. Les Allemands entrent à Bernières sur Seine dans la nuit du 9 au 10.

Dès le matin, ils tentent de franchir la Seine malgré les destructions. A cause de la faiblesse des moyens de la 3^e DLC trop étirée le long de la Seine, des tentatives ennemies réussissent à Porte Joie et à Port Pinché. Ces troupes s'enfoncent immédiatement et atteignent la voie ferrée Paris-Rouen. Une tentative échoue à Saint Pierre du Vauvray grâce à l'action du 80^e GRDI.

A ce jour, le général de la Laurencie, commandant le 3^e corps d'armée, a les moyens suivants pour enrayer la progression allemande :

- La 3^e DLC, diminuée, du général Petiet en retraite depuis la Somme et étirée le long de la Seine ;
- Quelques pelotons de chars légers de la First Armoured Division du général Evans en retraite aussi depuis la Somme ;
- Le III/436^e RPC (régiment de Pionniers Coloniaux) à la jonction avec le corps d'armée Duffour au niveau de Pont de l'Arche.

Le front est en cours de renforcement :

- Au nord avec la 237^e DLI, incomplète, de Louviers à Acquigny ;
- Au sud avec la 3^e DLM aux environs de Pacy sur Eure, pour assurer la liaison avec l'armée de Paris.
- Des unités d'artillerie comme le III/25^e RAD, le VII/306^e RAP et les I et IV/196^e RALT (canons 220 C 16) qui sont rattachés à la 3^e DLC.

Le corps d'armée ne possède aucun élément organique comme de l'artillerie lourde et aucune réserve. La 3^e DLM est alors localisée à Conches. Cette unité, reformée sur le type allégé, fait mouvement le 10 sur Pacy sur Eure. Elle ne regroupe plus que 1500 hommes, une vingtaine d'automitrailleuses et autant de chars. Elle n'a plus d'artillerie, de génie et d'intendance. Elle conserve néanmoins une unité sanitaire.

La 3^e DLM reconstituée comporte :

- Un régiment de Découverte : 12^e Cuirassiers aux ordres du commandant Albessard avec deux escadrons ;
- Un régiment de Dragons Portés : 11^e RDP aux ordres du colonel Revouy ;
- Un régiment de Chars : 1^{er} Cuirassiers aux ordres du commandant De Loustal ;
- Un groupe d'artillerie de 75 mm (12 pièces seulement) du 76^e RATT.

La 3^e DLM est dirigée sur Acquigny. L'ennemi ayant déjà franchi la Seine en plusieurs points de Vernon à Rouen, la 3^e DLM contre-attaque les Allemands qui s'avancent des Andelys et tentent de franchir l'Eure au sud d'Acquigny, en collaboration et sous les ordres de la 3^e DLC. En même temps, le Corps de Cavalerie, reconstitué avec les 1^{re} et 2^e DLM, passe sous les ordres directs du général Altmayer. Il se positionne sur la droite de la 10^e armée pour assurer la liaison avec l'Armée de Paris.

Le 2^e bataillon du 2^e RDP est chargé de tenir la Seine de Poses à Heudebouville. Il est étiré sur 15 km face à un chapelet d'îles boisées favorables à l'ennemi. Son rôle est de protéger Louviers, en attendant les renforts dont le 236^e RI. Enrichi de quatre sections, dont deux anglaises à Vironvay, espérant l'arrivée rapide des

renforts, le commandement pense pouvoir verrouiller un certain temps le secteur. Malheureusement, ayant percé aux Andelys dans la nuit du 9 au 10, profitant d'un épais brouillard, naturel ou lié à l'incendie des dépôts de pétrole de Rouen, les troupes allemandes progressent au centre du dispositif français, là où les feux ne se recoupent même pas. Si à Pont de l'Arche la défense reste longtemps efficace, il n'en est pas de même à Porte Joie avec un escadron qui perd 3 sous-officiers et 41 dragons. Le repli est inévitable sur l'Eure entre Le Vaudreuil et Saint Étienne du Vouvray. Malgré leur insuffisance numérique en attendant le renforcement par le 236^e RI, la résistance vigoureuse du 2^e RDP à Saint Pierre de Vouvray permet de couvrir Louviers et d'aider à la consolidation de la défense sur l'Eure avec des éléments disparates recueillis peu à peu au fil des heures.

En journée, les troupes allemandes progressent par Venables et Heudebouville. Puis Andé et Herqueville sont perdus en journée. A Villers sur le Roule, la défense est assurée par un détachement du 31^e RR qui subit des pertes. Cette localité, ainsi qu'Aubevoye, sont perdues dans la journée.

Des troupes allemandes motorisées ne tardent pas à venir d'Heudebouville, les unes prenant la route de Paris vers Louviers, les autres la direction de Pinterville. Les combats les plus violents ont lieu au pont de Folleville sur l'Eure à l'est de Louviers et dans le quartier Saint-Jean.

Pour renforcer la 5^e Brigade de Cavalerie (3^e DLC), le commandement, dans l'attente du 236^e RI, fait monter en ligne le III/486^e RPC. Les objectifs sont les suivants : 9^e et 10^e compagnies sur Venables, 11^e compagnie du capitaine Verneau sur Villers sur le Roule.



Blason de la 6. ID allemande.

Lors de son approche, la 11^e compagnie est prise sous le feu allemand et subit des pertes. Venables et Villers

sur le Roule, occupés par les troupes allemandes de la 6. ID, ne peuvent être repris. Le III/486^e RPC déplore la perte de nombreux hommes : Coathalem Charles, Jamb Jean, Mingam Joseph, Mouliné Joseph à Villers sur le Roule et Mellon René à Sainte Barbe sur Gaillon

A Louviers, devant l'avance allemande, les troupes françaises tentent de faire sauter le Pont de Folleville, celui d'Acquigny et de brûler avec de l'essence celui de Pinterville. Le contact avec les troupes allemandes, suivi de combats, se poursuit sur Incarville, au nord de Louviers, sur Pinterville, Acquigny et plus tard Ailly.

L'artillerie française se met en position à Tostes, dans la forêt, derrière la maison forestière de Montauve, à la Neuville, à Surville, à La Mare Hermier et dans les bois surplombant la vallée de l'Eure. A Louviers, devant le château de la Villette, des artilleurs français mettent en batterie des pièces braquées sur Saint Etienne du Vauvray.

De leur côté, les Allemands installent des batteries à Saint Pierre du Vauvray, à Venables et à Heudebouville. Des points d'appui renforcés de mitrailleuses sont érigés sur la « côte de M. Breton » et sur les Monts. Pendant la nuit, les artilleries échangent leurs projectiles mais les tirs ne causent pas de dégâts à Louviers.

Il apparaît au commandement français que la poussée allemande sera sur Louviers et Gaillon. Le général Petiet demande donc à la 237^e DLI de porter la totalité de ses effectifs sur Louviers, Pinterville et le bois d'Acquigny.

Les mouvements des unités de la 237^e DLI sont poussés au maximum des capacités des moyens disponibles. A 13h30, le bataillon Diot du 236^e RI est déployé immédiatement au sud de Louviers, le bataillon Robert peu après arrive à Acquigny. En soirée, le II/236^e RI du commandant Diot est au contact des troupes allemandes.

Sur tout le front le contact est pris avec l'ennemi qui a franchi la Seine. Le général François, apprenant que la compagnie du Génie commence à être relevée à Louviers, lui prescrit de tenir à fur et à mesure de ses disponibilités les ponts d'Acquigny, Les Planches, Heudeville sur Eure et Cailly sur Eure.

Aucune autre unité de la 237^e DLI n'est signalée pour l'instant. Des reconnaissances d'officiers d'Etat-major ne trouvent aucun élément français combattant dans la

région entre Gallon et Vernon, où la division peut être amenée à organiser la défense.

Parvenu en gare de Bréval le 10 juin, le convoi du III/236^e RI est stoppé et obligé de débarquer, la gare d'Evreux étant rendue inaccessible par les bombardements de l'aviation allemande. Faute de moyens de transport, approvisionnements et munitions sont été laissées sur place. Isolé de la division, le bataillon est réquisitionné par le général Hassler, de l'armée de Paris. Il ne reste que quelques heures à Bréval puis fait mouvement en soirée sur Ménilles pour couvrir le nœud routier de Pacy sur Eure, sous la responsabilité de l'armée de Paris.



Vue d'Évreux après les bombardements allemands de juin 1940. Huile sur bois de René Prin (Musée d'Art, Histoire et Archéologie d'Évreux).

Le positionnement prévu des unités disponibles de la 237^e DLI est le suivant :

- Au nord : II/236^e RI (commandant Diot) : Faubourg Saint Jean (Louviers), lisières est de Pinterville ;
- Au sud et à l'est : I/236^e RI (commandant Robert) : lisières est de Pinterville, lisières nord-est d'Acquigny, puis en direction de Gaillon (ferme Goujon, Ingremare, Ailly, Malpalu et Gruchet) ;
- Au sud : la compagnie du Génie 237/1 qui couvre les ponts sur l'Eure ;
- A l'est, le III/486^e RPC s'installe défensivement devant Venables en soutien du 6^e Dragons.
- Le 95^e RAD installe ses batteries au niveau de la route de Gaillon à Louviers en appui des unités de la 3^e DLC et du III/486^e RPC.

Les deux bataillons du 236^e RI devront tenir le front sans esprit de recul puis ultérieurement contre attaquer sur l'axe Pinterville - Acquigny. Le poste de commandement régimentaire et les éléments régimentaires s'installent à La Haye le Comte. Le train régimentaire déménage à Canappeville. Le VII/306^e RA (75 de type tracté) est mis à la disposition de la division en journée.

Le 124^e GRDI est engagé à l'est à Ailly avec le 4^e Hussards (5^e Brigade de Cavalerie).

Plus au sud, la 46. Infanterie-Division du Generalleutnant Paul von Hase franchit la Seine à Vernon la nuit du 9 au 10 juin 1940, malgré la destruction du pont. Bombardée le dimanche 9 juin, la ville de Gaillon est occupée le 10.

Le 10 juin, le GC I/145 quitte Bernay pour revenir à Dreux. Pendant le vol ses pilotes revendiquent quatre nouvelles victoires.

COLT 1911 A1

Alexandre SANGUEDOLCE

Arme d'ordonnance emblématique de l'officier américain sur tous les fronts de l'Europe au Pacifique, le Colt 1911 et sa variante A1 a traversé le XXe siècle présent dans pratiquement tous les conflits, apprécié pour sa puissance et sa robustesse.

Conçu par l'ingénieur John Moses Browning à l'occasion d'un concours lancé par l'armée américaine qui veut se doter d'une arme de poing, le Colt 1911 relève le défi et remporte la mise. La production débute le 23 mars 1911 dans la célèbre manufacture *Colt's Patent Firearms Manufacturing Company* d'Hartford dans le Connecticut. La Norvège est le seul pays européen à fabriquer sous license le Colt 1911A1 par l'arsenal militaire *Kongsberg Vaapenfabrikk* sous l'appellation *Kongsberg modell 1914*.

L'entrée en guerre des États-Unis le 6 avril 1917 et la mobilisation générale des forces armées impose une augmentation drastique de la production du Colt 1911, impossible pour la manufacture d'Hartford. Afin de satisfaire la commande de 2 500 000 unités, la fabrication est sous-traitée entre plusieurs usines d'armements dont *Savage*, *Remington*, *Winchester* et bien sûr *Colt*.

Sa puissance d'arrêt et sa robustesse contribuent à faire du Colt 1911 une arme appréciée et convoitée. 165 000 Colt 1911 sur environ 500 000 unités en dotation seront déclarées perdus au combat mais en fait conservés par leur propriétaire après la fin du Premier Conflit mondial.

Le Colt 1911 A1

Cependant, à partir de 1926, le modèle de base subit des modifications pour faciliter sa fabrication et lui donner une meilleure ergonomie avec le modèle M1911 A1

Elles portent sur :

- Un busc plus long, empêchant le pincement de la peau entre le pouce et l'index lors du réarmement du chien.
- Un chien à crête large, plus facile à armer.
- Un logement de ressort plus proéminent permettant une prise en main qui fait remonter légèrement le canon (plus facile pour le tir instinctif).
- Une détente plus courte dans le pontet, permettant l'emploi de gants.

- Allongement du guidon au bout du canon pour une meilleure visée.
- Une finition parkerisée.
- Des plaquettes de crosse en plastique.

Pour faire face à un flux important de commande de la part de l'*Ordnance Department*, le Corps du Matériel de l'*US Army*, pour équiper les forces armées américaines au lendemain de l'entrée en guerre des États-Unis, la fabrication du Colt 1911A1 est confiée aux manufactures suivantes :

Colt : 628 000 unités,

Remington Rand : 825 000 unités,

Ithak Guns Comp. : 335 466 unités,

Singer Manufacturing Company : 500 unités

Union Switch & Signal : 55 000 unités

Caractéristiques techniques

Nationalité : américaine

Nature : pistolet semi-automatique

Système de fonctionnement : simple action, court recul du canon, culasse calée

Longueur totale : 218 mm

Longueur du canon : 128 mm

Nombre et direction des rayures : 6 à gauche

Poids avec chargeur garni : 1211 grammes

Vitesse initiale : 252 m/s

Cadence : 20 coups/minute

Calibre : 45 (11,43 mm)

Munition : .45 A.C.P.

Alimentation : chargeur de 7 cartouches

Portée utile de 25 m.

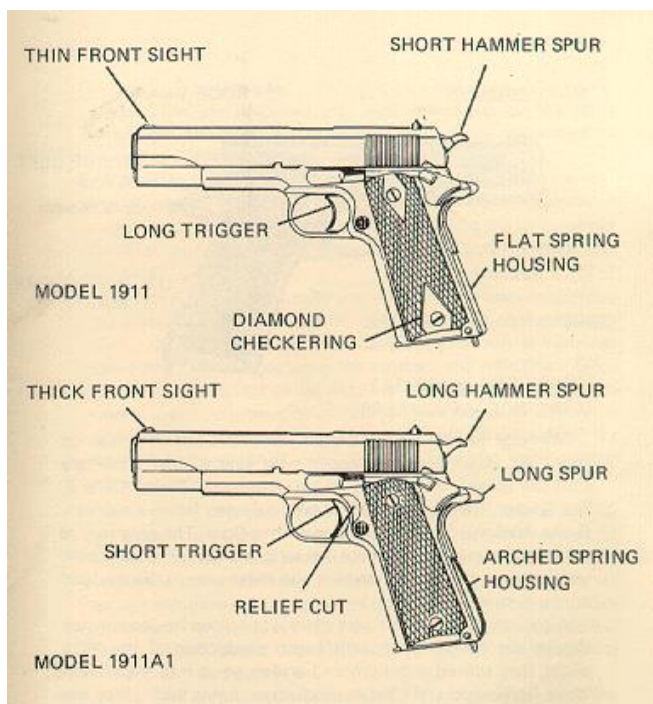
Portée pratique de 50 m.



Entraînement collectif au tir.



Co1911A1



On remarque sur la culasse le logo de Colt, un mustang. Quelques différences sont frappantes comme la queue de détente, les plaquettes en plastique et le guidon légèrement plus proéminent.

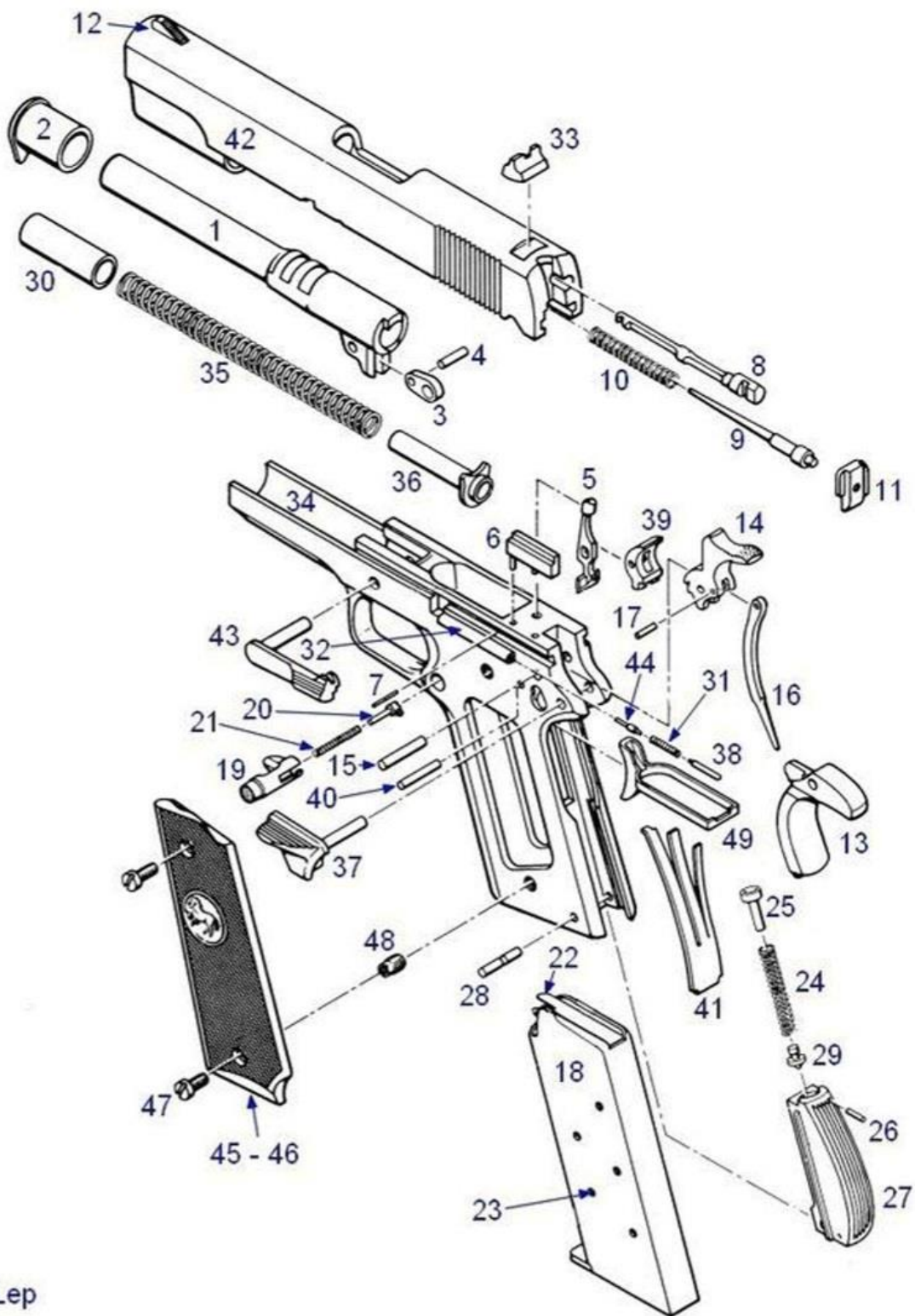
Rangers

Ce Ranger est à l'exercice dans un camp en Ecosse. La modification de la queue de détente facilite l'usage de gants.



Marine

Sur une plage de l'atoll de Makin, Edwards Laudansky, photographe militaire de l'US Army Corps inspecte une cabane munie d'un Colt 1911A1.



Lep

Nomenclature des pièces

1. Canon
2. Manchon de guidage du canon
3. Bielle d'assemblage du canon
4. Axe pour bielle d'assemblage
5. Séparateur
6. Ejecteur
7. Goupille pour éjecteur
8. Extracteur
9. Percuteur
10. Ressort de rebondissement du percuteur
11. Platine de retenue du percuteur servant également de verrouillage de l'extracteur
12. Guidon
13. Sureté de poignée
14. Chien
15. Axe du chien
16. Bielle de percussion
17. Axe pour la bielle de percussion
18. Chargeur
19. Arrêtoir du chargeur
20. Verrouillage pour l'arrêtoir du chargeur
21. Ressort pour l'arrêtoir du chargeur
22. Planchette élévatrice du chargeur
23. Ressort du chargeur
24. Ressort de percussion
25. Capuchon du ressort de percussion
26. Goupille du ressort de percussion
27. Boitier du ressort de percussion
28. Goupille pour le boitier du ressort du chien
29. Embase du ressort du chien
30. Embout du ressort récupérateur
31. Ressort commun pour (38 et 44)
32. Logement pour poussoirs de verrouillage (38 et 44)

- 33. Hausse
- 34. Carcasse
- 35. Ressort récupérateur
- 36. Tige guide du ressort récupérateur
- 37. Sureté manuelle faisant office d'axe de la sureté de poignée
- 38. Poussoir de la sureté
- 39. Gâchette
- 40. Goupille pour gâchette
- 41. Ressort à 3 lames
 - a) A gauche pour la gâchette
 - b) Au milieu pour le rappel de détente et le séparateur.
 - c) A droite pour la sureté de poignée.
- 42. Culasse
- 43. Arrêtoir de culasse
- 44. Poussoir de verrouillage d'arrêtoir de culasse
- 45. Plaquette de crosse gauche
- 46. Plaquette de crosse droite
- 47. Vis de plaquette de crosse
- 48. Fourrure recevant les vis de plaquette
- 49. Queue de détente

LE CINEMA DE L'HISTOMAG

Jean Cotrez

A l'occasion de ce numéro consacré au débarquement de Normandie, nous avons cherché dans le cinéma les films qui montraient vraiment le débarquement. Sans prendre en compte la rigueur historique ou les moyens à la disposition du metteur en scène. Il y en a peu, très peu.

Il y a l'incontournable « **Jour le plus long** » qui malgré quelques libertés prises avec l'histoire a quand même le mérite de présenter tous les pans du jour J ; les paras anglais et américains, la pointe du hoc, les cinq plages, la résistance, le commando Kieffer...



Réalisé en 1962 par plusieurs metteurs en scène sous la houlette de Darryl Zanuck, ce film a été critiqué car c'était le premier à traiter le jour J et comme il a été le seul pendant 36 ans (si on ne compte pas le film de Fuller), les gens ont pris pour argent comptant ce que nous montraient à l'écran les stars américaines, anglaises, allemandes voire françaises de l'époque. Les multi rediffusions à la télévision n'ont fait que

renforcer la chose. Avec un peu d'humour quelqu'un aurait pu dire : « Je connais bien le débarquement, j'ai vu au moins trois fois le jour le plus long avec Robert Mitchum et John Wayne... »

Il faudra donc attendre 36 ans (1998) pour que de Steven Spielberg nous propose son excellent « **Il faut sauver le soldat Ryan** » avec Tom Hanks. Le premier quart d'heure reconstituant le débarquement sur Omaha étant très réaliste aux dires des vétérans du jour J qui ont assisté aux avant-premières du film.

Spielberg s'est inspiré pour son film de l'histoire des quatre frères Niland tous engagés et dont trois ont disparu. On a donc recherché le quatrième enrôlé dans la 101th Airborne.

A un degré moindre « **the Big Red one** » de Samuel Fuller, titre du film traduit en Français par « Au-delà de la gloire » en 1980. Rappelons que Samuel Fuller était à Omaha le 6 juin 1944. Le débarquement y est évoqué pendant une séquence de dix minutes. Une douzaine de figurants patageant dans l'eau et filmés en gros plan pour éviter de voir de vide derrière. Il y a un bateau en arrière-plan, toujours le même et quelques explosions ici ou là. Ensuite la très longue séquence de la mise en place d'une torpille Bangalore et puis c'est tout... On est à des années-lumière de « soldat Ryan ». Cette petite critique ne concerne bien entendu que la séquence du débarquement et non pas l'ensemble du film qui d'ailleurs sera présenté en sélection officielle au festival de Cannes en 1980.

La série « **Band of Brothers** » de Tom Hanks et Steven Spielberg en 2001 évoque l'événement dans deux épisodes. Dans le deuxième épisode, victime du parachutage chaotique des paras américains, la Easy cie est engagée le matin du 6 juin pour neutraliser la batterie du manoir de Brécourt (histoire vraie) dont la manœuvre est encore enseignée dans certaines écoles de guerre. Dans le troisième épisode, est traitée la prise de Carentan. Mais là on s'éloigne du jour J.



D'autres films évoquent le débarquement avec plus ou moins de réussite. Notons quand même « **Far away** » qui raconte l'histoire vraie d'un soldat coréen qui est enrôlé par les Japonais, puis les Soviétiques et enfin par les Allemands. Il se retrouvera le 6 juin sur Utah beach. Film à grand spectacle (16700 figurants) dans lequel on ne lésine pas sur les moyens.

Plus anecdotique, « **la légion des damnés** » qui porte le titre d'un roman de Sven Hassel (sans rapport avec le film). Curd Jürgens et Jack Palance en tête d'affiche, une falaise qui pourrait avec beaucoup d'imagination faire évoquer la pointe du Hoc et puis c'est tout...

Certains films peuvent faire penser que l'on va enfin voir un bon film de guerre sur le jour J ; par exemple « **D-day, the sixth of june** » en 1956. Traduit en français par « **au sixième jour** ». C'est en fait une rivalité amoureuse entre un officier anglais, Richard Todd, qui a vraiment participé au jour J avec la 6th *British Airborne* et un officier américain (Robert Taylor) qui aime la même femme. L'évocation du débarquement est représentée par l'assaut sur le Hoc, encore une fois !



Il y a ensuite les bons films en relation avec le jour J. Au premier rang desquels « **le bataillon du ciel** » d'Alexander Esway en 1947. Véritable hymne à la gloire des paras de la France libre ce film se place encore aujourd'hui à la 49^{ème} place du box-office français ! Le film est décliné en deux époques. La première évoque l'entraînement des paras en Angleterre et se termine le 5 juin quand ils embarquent à destination de la Bretagne. Leur mission sera de mener des actions de guérilla avec le soutien de la résistance afin de bloquer les renforts allemands qui pourraient quitter la Bretagne pour rejoindre le front de Normandie. La seconde partie se finira par l'assaut contre le maquis St-Marcel qu'auront rejoint les paras du colonel Bourgouin (Bouvier dans le film).

En 1967, les très connus « **Douze salopards** » de Robert Aldrich s'attaquent à un château près de Rennes dans lequel sont réunis des hauts gradés allemands. Ça rappelle quand même beaucoup une histoire, mais vraie celle-là, d'un Kriegspiel dans un château près de Rennes prévu pour le 6 juin au cours duquel tous les officiers supérieurs de la 7^{ème} Armée étaient conviés.

Mais comme au HM nous aimons sortir des sentiers battus, nous allons vous présenter un film de fiction qui se déroule, comme son titre l'indique, quelques heures avant le débarquement.

Ce film c'est « **36 heures avant le débarquement** » de George Seaton, sorti en 1964 avec

dans les rôles principaux James Garner, Eva Marie Saint, Rod Taylor...

Le major Jefferson Pike (James Garner) officier des services secrets américains et surtout « bigot » se déplace de Londres à Lisbonne le 30 mai 1944 pour s'assurer que les services secrets allemands croient toujours que le débarquement aura lieu dans le Pas-de-Calais et non en Normandie. Il est kidnappé et drogué par les Allemands.

Il est transporté dans une base secrète en Bavière où les Nazis ont construit un faux hôpital dans lequel les médecins, les infirmières et les malades semblent tous de bons Américains.

Pike est confié aux « bons soins » du major Gerber (Rod Taylor) et d'une infirmière Anna (Eva Marie Saint) qui est en fait une déportée obligée de jouer ce rôle pour sauver sa vie. Gerber et son équipe ont 36 heures pour réussir leur mission. Au-delà la Gestapo et son représentant dans le film (Werner Peters) prendront le relais.

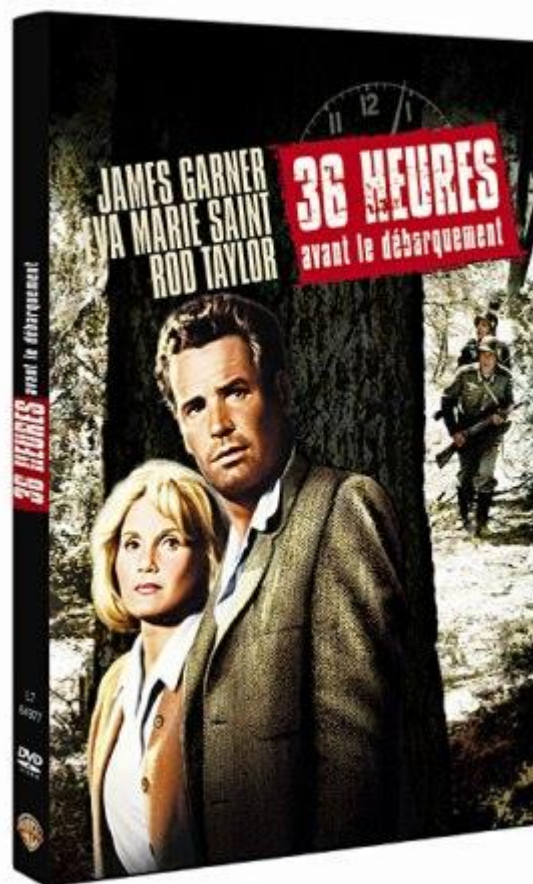
Lorsqu'il se réveille, on fait croire à Pike qu'on est en 1950 que le débarquement a eu lieu et que la guerre a été gagnée par les Alliés et qu'il souffre d'amnésie. Gerber tente de faire dire à Pike où aura lieu le débarquement, ce dernier étant censé avoir eu lieu. Pike livre quelques informations. Puis il se rend compte qu'une petite coupure qu'il s'était faite en mai 1944 n'était pas encore cicatrisée. Petit à petit il prend conscience de l'incroyable vérité et va s'employer à faire croire aux Allemands que les informations qu'il a données sont fausses.

S'en suit une course poursuite de Pike et Anna vers la Suisse, puis vers Londres.

L'affrontement entre deux spécialistes de l'intoxication Pike et Gerber est remarquable. Encore plus quand Pike ayant des doutes sur cette réalité qu'on lui présente commencera à mentir, à brouiller les pistes à revenir sur ce qu'il a déjà dit.

Cette première partie du film est vraiment très réussie.

Film à voir !

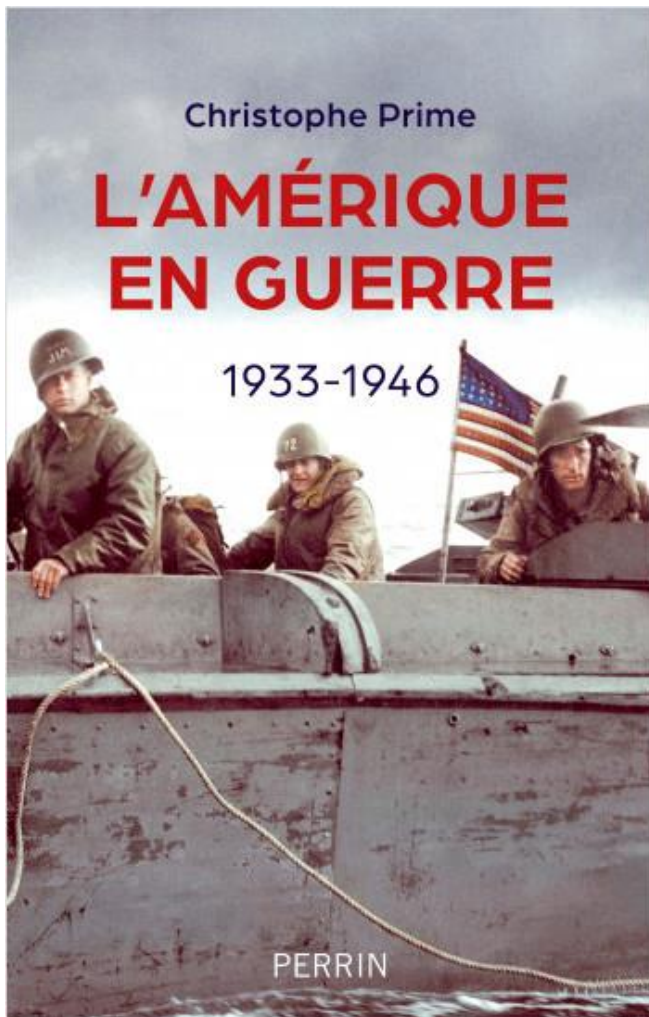


LA BIBLIOTHEQUE

DU FORUM

Par Dog Red

Actualité oblige, les rayons de notre bibliothèque croulent sous les publications liées au 80^e anniversaire du Débarquement et de la Libération.



La première grosse sortie de l'année, « **L'Amérique en Guerre** » de **Christophe PRIME** chez PERRIN est sans conteste celle qui a défrayé la chronique de ce premier semestre 2024. L'historien normand spécialiste de l'*US Army* a écrit la référence francophone sur le sujet. Si les connaisseurs trouveront peut-être le chapitre consacré à « La guerre américaine » un peu court (quoi que), l'auteur embrasse le phénomène avec un réel souci d'exhaustivité ! En neuf chapitres et 580 pages, la revue est complète : le contexte politique et stratégique essentiel à la compréhension de ce que l'on croit trop souvent savoir (les trois premiers chapitres), l'arsenal

des démocraties ; le « Homefront » est une véritable découverte pour nous lecteurs européens ; les trois chapitres consacrés à l'aspect purement militaire et spécialement celui consacré au « Citizen soldier » cher à Stephen E. AMBROSE et à la mystique US ; la fin de la guerre, qui pose les USA dans un tout nouveau rôle. La conclusion et onze annexes, essentiellement graphiques parachèvent le travail que le style de Christophe PRIME rend facile à aborder que l'on découvre le sujet ou que l'on soit déjà connaisseur (même sélective, la bibliographie ravira ces derniers). Une réussite qui doit figurer dans chaque bibliothèque, à l'image de ce que PERRIN a déjà publié sur le soldat d'HITLER et le soldat britannique.

Le coup de cœur d'Histomag assurément !

Un autre historien normand bien connu du forum, spécialiste reconnu du Débarquement et de la campagne de Normandie, Benoit RONDEAU se devait, lui aussi, de figurer en bonne place de cette année jubilaire.

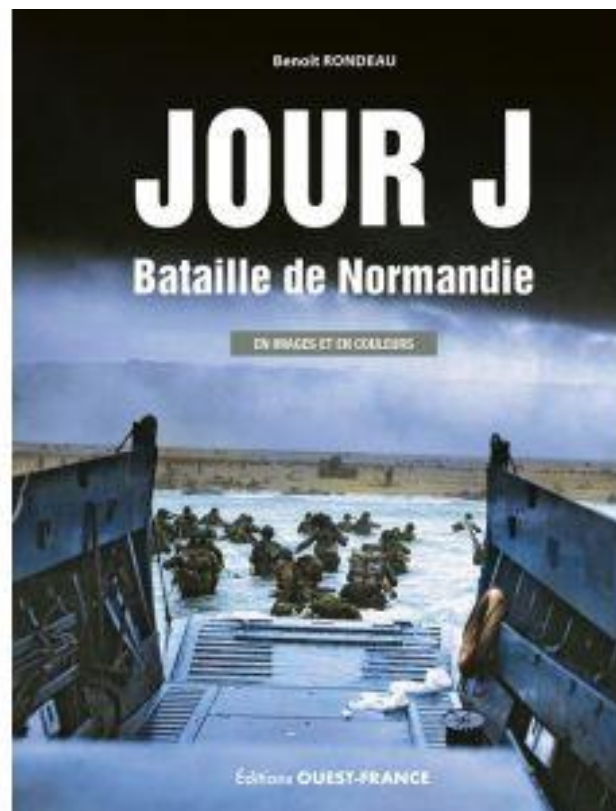


« **La préparation du Jour J** » aux **Editions Ouest France** nous garde dans le point de vue US et nous détaille la capacité de projection de l'*US Army* à l'assaut du continent européen, depuis les îles britanniques et par la Normandie. Un ouvrage plutôt grand public en sept chapitres sur 255 pages. Incontournables, les chapitres consacrés aux choix stratégiques, au plan *Bolero* et aux opérations d'intoxication comme *Fortitude* et apparentées, ces trois premiers chapitres obligés ne sont pas les plus passionnants. Contrairement aux suivants consacrés à l'entraînement, à l'opération *Pointblank* (souvent survolée, sans jeu de mots) et aux défis navals lancés par *Neptune*. Enfin, le dernier chapitre nous amène, là aussi de manière très éclairante, au dernier jour, aux dernières heures avant le débarquement. L'ouvrage se lit d'une traite grâce à la plume toujours aussi aisée du « prof d'histoire que nous aurions tous aimé avoir » et qu'est Benoît RONDEAU. Une belle sortie qui éclairera tout public curieux de « l'envers du décor » en cette année de grande commémoration du Débarquement.



« **Les jours les plus longs** » aux **Editions Ouest France** nous semble un tout nouveau type de projet pour Benoît RONDEAU, scénariste de cette BD

dessinée par Nicolas BIBERON. Une fiction qui relate les destinées de 6 personnages bien typés (la jeune Caennaise, le para anglais, le marin canadien, le GI de la Big Red One et deux Allemands, l'un fervent nazi et l'autre pas...). Une bande dessinée qui raconte 6 tranches de vies entre le 7 mai 1943 et le 6 juin 1944, six histoires qui vont se rejoindre en Normandie. Un projet destiné aux (plus) jeunes, un public qui n'est pas indifférent si l'on s'en réfère au succès des « Enfants de la Résistance », série BD qui a cartonné ces dernières années.



« **Jour J – Bataille de Normandie** », toujours du même auteur chez le même éditeur est une sorte de pictorial qui retrace le Débarquement et la campagne de Normandie à travers leurs images, colorisées et en grand format. Le genre était un peu passé de mode, il profite ici de la spécialité de Benoît RONDEAU qui apporte son expertise aux légendes et à la contextualisation des images. Certaines images choisies souffrent un peu du grand format, c'est heureusement marginal. Quant à la colorisation, pour ou contre, elle est ici de qualité. Un beau livre de 256 pages à un prix abordable qui ravira le grand public.

Au moment où j'écris cette rubrique, sort « **Le Débarquement – Vérités et légendes** » de Nicolas AUBIN chez PERRIN. On ne présente plus, non plus, ce troisième auteur, spécialiste du genre lui aussi et bien connu du forum. Nous n'avons pas encore eu le

livre en main mais son sommaire est partagé sur la toile²⁴. Vingt-cinq courts chapitres en autant de questions et un peu moins de 300 pages, comme : « Le mur de l'Atlantique était-il de papier ? » ; « Monty a-t-il joué juste ? » ; « A Omaha, les soldats du Reich ont-ils été particulièrement coriaces » ; « L'action de la Résistance a-t-elle été décisive ? », etc. Nombre de questions déjà souvent posées sur le forum et qui trouveront des réponses argumentées et circonstanciées. Parions que cet ouvrage sera LA lecture du mois de juin 2024 !

Bonne lecture !



²⁴ <https://3945km.com/2024/05/>