

cibles

cibles

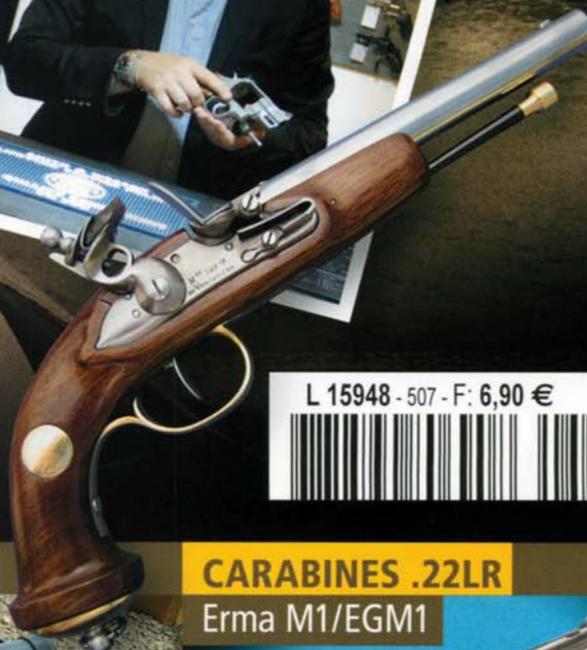
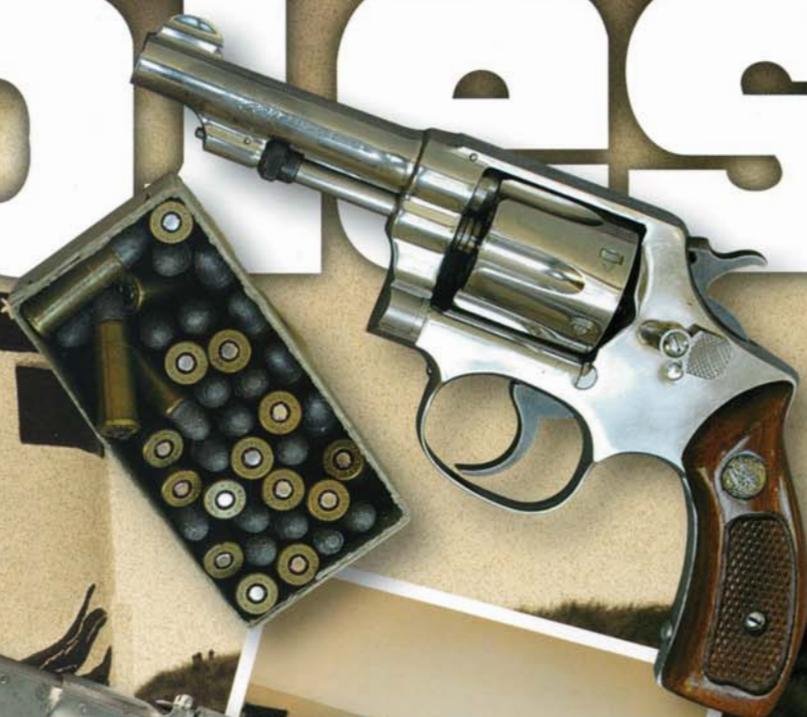
COMMÉMO :
Mamelouk
par Pedersoli

PROS :
Provence Tir,
au sud
du nouveau !

CURIOSITÉS :
Le pistolet
Liberator

**S&W 1903
HAND EJECTOR :**
l'ancêtre de tous
les revolvers modernes

KM 00

VOIE
DE LA
LIBERTÉ
1944

FRANCE MÉTRO : 6,90 € - DOM : 7,90 €
TOM A. : 1 900 xpf - TOM S. : 1 100 xpf - BEL : 8,50 €
CH : 11,60 F\$ - CAN : 10,99 \$C - PORT CONT : 8,50 €

L 15948 - 507 - F: 6,90 €



PISTOLETS

Colt .38 Super Auto



LONGUE DISTANCE

Sako TRG 42



CARABINES .22LR

Erma M1/EGM1





Le musée d'Utah Beach : à l'Ouest, du nouveau.

Inauguré en 1962 mais totalement refondu il y a un peu plus d'un an, c'est un incontournable pour tous ceux qui s'intéressent au "Jour J".

Il est facile d'accès, planté dans un coin autant historique qu'agréable, et on peut s'y garer en moins de deux minutes.

Tout cela ferait déjà du musée d'Utah Beach un "must" de la Normandie, mais ce serait faire injure au magnifique travail de rénovation qui le place désormais aux tout premiers niveaux des sites du Débarquement.

Ceux qui lisent régulièrement cette rubrique peuvent témoigner du fait que je me suis souvent plaint du retard français en matière de muséographie. Mais

force est de constater que depuis quelques années, les musées tricolores comblent cette lacune en devenant, pour certains, de véritables joyaux de la mémoire. C'est à ce point vrai au musée d'Utah Beach, que je vous conseille fermement, en descendant de votre voiture, de ne pas céder à la tentation d'aller voir directement la plage.

Rassurez-vous : la visite sera tout sauf ennuyeuse. Car ce qui caractérise peut-être le mieux l'endroit, c'est la sobriété et la clarté presque cliniques des lieux,

en symbiose parfaite avec ce que l'on peut attendre, en matière de ressenti, d'une opération amphibie et de la mer en général.

Tout commence tranquillement avec quelques reliques de petite taille qui nous accueillent dans l'espace du hall d'entrée.

Un char télécommandé "Goliath" nous rappelle les innovations constantes – et plus ou moins heureuses – réalisées du côté allemand. Bourré de près de 100 kg d'explosif, le "Goliath" était filoguidé, mais sa faible vitesse (moins de 10 km/h) et un blindage modeste le rendaient très vulnérable aux tirs, y compris ceux de petit calibre. Ceci dit, lorsqu'il avait la chance de parvenir sur son objectif, ça faisait mal...

1 - Œuvre du sculpteur américain Steven Spears, ce majestueux monument domine l'entrée de plage. Il est a priori le seul en Europe dédié à la marine américaine.

2 - La "Voie de la Liberté" est jalonnée de bornes toutes similaires qui courent de la Normandie à Bastogne, son étape finale. C'est plus ou moins le trajet de la III^e armée du général Patton. Utah Beach est également le point où débarquèrent les éléments qui composaient la prestigieuse 2^e division blindée du général Leclerc, alors partie intégrante de la III^e armée. Si la borne d'Utah Beach est la "00", une autre, désignée cette fois comme "borne 0", se trouve à Sainte-Mère-Église...



La superbe salle circulaire qui surplombe la plage d'Utah Beach.

En regard de ce petit engin infernal, il y a des vitrines où trônent nombre de choses telles que je les aime.

Voici une tenue d'officier parachutiste allemand. Les explications (toujours bien faites, rédigées en français et en anglais) nous apprennent qu'elle appartenait au colonel von der Heyte, brillant officier supérieur dont tous ceux qui s'intéressent à la guerre à l'Ouest

ont entendu parler. Survivant de nombreuses actions en Crête, en Normandie ou dans les Ardennes, cette éminente personnalité fut aussi un acteur de la renaissance de l'Allemagne d'aujourd'hui. Il fit don de son uniforme dès l'ouverture du musée, il y a donc cinquante ans.

S'il est toujours émouvant de poser son regard sur des reliques ayant été portées par des gens qui marquèrent quelque peu le destin des grandes batailles, les objets anonymes parlent tout autant.

À 57 ans dans la première vague d'assaut

Incarné par Henri Fonda dans "Le jour le plus long", le brigadier général Théodore Roosevelt junior était le fils du président du même nom et le cousin éloigné de Franklin Delano Roosevelt, le président américain en exercice au moment de la bataille de Normandie. Vétéran des débarquements d'Afrique du Nord et de Sicile, il entendait se tenir au plus près de ses hommes au matin du 6 juin. Mais ses problèmes cardiaques et son arthrite (il marchait avec une canne) avaient amené son chef direct et celui de la 4^e division d'infanterie, le général Barton, à lui refuser cet honneur.

En désespoir de cause, Roosevelt lui adressa, le 26 mai 1944, un courrier officiel rédigé ainsi : « Depuis votre refus officieux de ma demande d'accompagner les compagnies d'assaut, j'ai beaucoup réfléchi à cette question et j'ai décidé de vous demander de reconsidérer votre position pour les raisons suivantes :

- 1) la force et l'habileté lors du débarquement des premiers éléments, ainsi que leur action, peuvent être déterminants pour le succès de l'opération.
- 2) L'avancement rapide des compagnies d'assaut vers l'intérieur est vital pour notre effort, de même que l'enlèvement des obstacles sous-marins ne peut se faire si la plage n'est pas libérée des tirs d'armes légères.
- 3) Dans le cas de troupes qui combattent pour la première fois, ce premier engagement peut être déterminant sur le comportement à venir de chacun.
- 4) Les participants de toute nouvelle vague qui atteint le rivage devraient disposer d'informations précises et sûres.
- 5) Lorsque vous débarquerez, il vous faudra une vue d'ensemble de la situation en laquelle vous pourrez avoir confiance.
- 6) Je pense pouvoir contribuer concrètement sur tous les points ci-dessus en allant avec les compagnies d'assaut, de plus, je connais personnellement et les officiers et les hommes de ces unités de choc, et je crois que cela les conforterait de savoir que je suis parmi eux. »

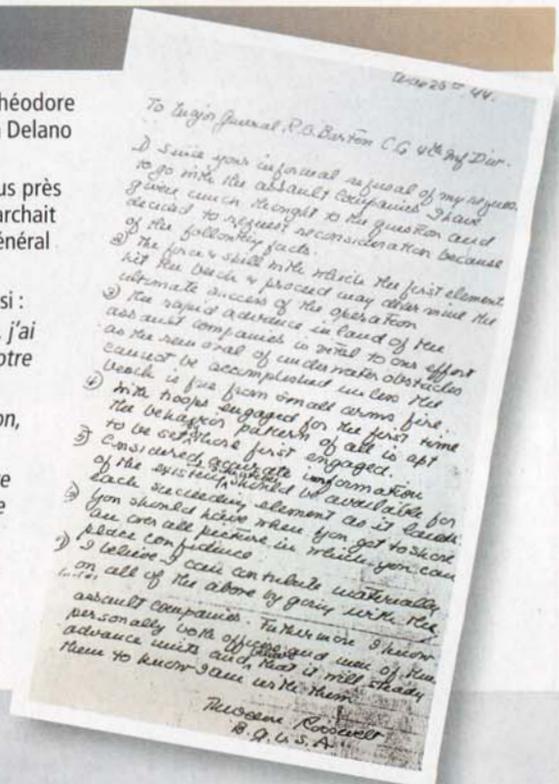
Cette demande écrite accula Barton qui ne put que donner son accord. Ce fut l'une des chances d'Utah Beach.

Car, suite à une erreur de navigation, les premiers éléments furent débarqués à près de 2 kilomètres du point prévu. Roosevelt se rendit compte de l'erreur mais réalisa que celle-ci plaçait ses troupes à l'extrême limite de portée des batteries allemandes chargées de couvrir le secteur. Il décida immédiatement de poursuivre l'assaut à partir de la position erronée. L'appui très efficace des bombardements et l'action en profondeur des parachutistes de la 101^e division aéroportée, qui avaient été largués dans la nuit, complèteront un ensemble qui aboutira au succès du Débarquement, dès le milieu de la matinée.

Utah Beach ne coûta "que" 250 morts et disparus environ. Tout ce qui avait marché sur cette plage fut un fiasco sur Omaha Beach, située directement à l'est. Sur "Omaha la sanglante", comme on l'appela par la suite, les combats durèrent les trois quarts de la journée et coûtèrent 1 500 morts ou disparus. Soit le tiers de toutes les pertes du jour "J".

90 % des hommes de la première vague d'assaut y furent tués ou blessés.

Le général Roosevelt sera trahi par son cœur le 12 juillet 1944, en pleine bataille de Normandie. Il recevra, à titre posthume, la plus haute décoration américaine : la médaille d'honneur du congrès.



Cette photo fut prise au matin du 6 juin à 11 h 30, soit cinq heures après le débarquement des premiers éléments. Elle montre le premier poste de commandement – établi sur la plage – de la 4^e division d'infanterie. Au centre : le général Barton. Assis à gauche de l'image : le brigadier général Théodore Roosevelt, qui mourra d'un arrêt cardiaque un mois plus tard. Il est enterré au cimetière militaire américain de Colleville.



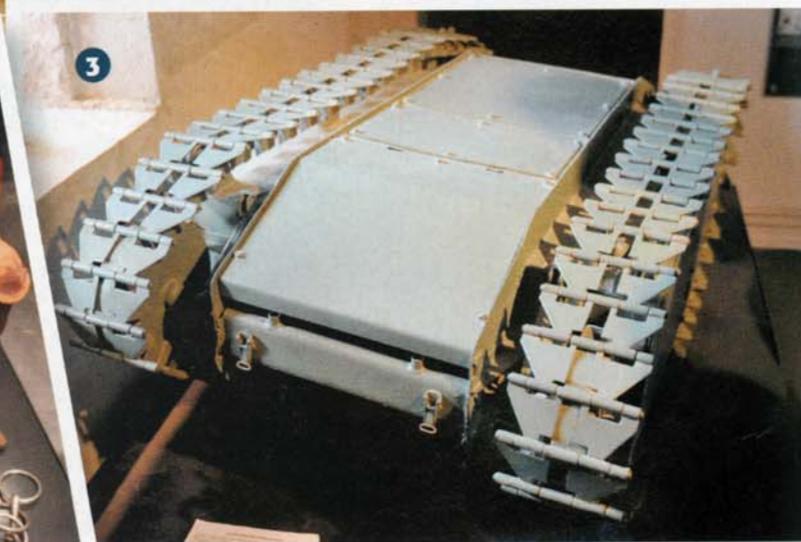
transports de troupe, bâtiments spécialisés dans les opérations de débarquement, etc. C'est tout le savoir-faire des Alliés, compilé au travers de l'expérience des opérations précédentes à Dieppe, en Afrique, en Sicile ou en Italie. Une longue liste souvent teintée d'erreurs, mais qui aboutira au succès du Jour J.

Un engin de débarquement chenillé de type LVT-2 "Buffalo" trône au milieu de cet espace.

J'en veux pour preuve cette magnifique selle militaire – en superbe état – qui nous rappelle fort bien que si la motorisation faisait les belles images des actualités de la propagande nazie, le gros des unités de la Wehrmacht a été majoritairement hip-pomobile du début à la fin de la guerre. Raflés dans les fermes de l'Europe occupée, les pauvres chevaux de trait devenaient au fil des temps la seule valeur sûre en matière de mobilité. Fouettés, affamés, frigorifiés ou mitraillés par l'aviation alliée, ces malheureux animaux payèrent le prix fort sur les routes de la débâcle, que ce soit en Russie ou en France à partir de la mi-juin 1944.

■ Une visite en crescendo

Passé cette mise en conditions, on pénètre vite dans le cœur du sujet avec une synthèse des opérations amphibies. Elle se décline de la manière la moins barbante possible, au travers d'une pièce aérée où sont exposés nombre de modèles réduits de qualité. Accompagnés de véritables reliques retrouvées sur les lieux de l'action, ils représentent les divers modèles de bateaux utilisés selon leurs rôles respectifs :



1 - Le "Buffalo" était alors en expérimentation au moment du débarquement en Normandie. C'était un véhicule amphibie dont les qualités en matière de mobilité étaient directement inspirées des engins travaillant dans les marais de Floride. **2** - Magnifiquement conservée, cette selle militaire rappelle que le cheval était encore au cœur de la mobilité de la Wehrmacht en 1944. **3** - Le "Goliath" : un petit véhicule chenillé, télécommandé et bourré d'explosif. Il était très vulnérable, mais il valait mieux ne pas se trouver à proximité lorsque ses 100 kg d'explosif détonaient. **4-5** - Les petites choses qu'il faut savoir regarder : un disque déformé par la chaleur, sauvé de l'incendie qui ravagea le destroyer USS Rich, touché par deux mines le 8 juin 1944.





La fameuse barge LCVP, qui fut largement employée au matin du 6 juin.

La progression se déroule tranquillement et aboutit soudain à la pièce circulaire constituant le point fort des lieux.

Elle est nantie d'une baie vitrée qui ressemble à la passerelle d'un navire de gros tonnage. Nous embrassons soudain, d'un seul coup d'œil, la plage d'Utah Beach qui se découvre à nos pieds. La sensation est forte ; raison pour laquelle je vous avais prescrit de fouler le sable de cette plage une fois le musée visité.

S'il ne faisait qu'une timide apparition en Normandie durant l'été 44, ce véhicule de transport amphibie se généralisera durant les opérations à venir, surtout dans le Pacifique et lors du franchissement du Rhin en mars 45.

Il rappelle d'ailleurs ce qu'était la puissance américaine en 1944. Presque simultanément : le 13 juin, l'US Navy et les Marines étaient capables de mener un autre débarquement, certes de moindre ampleur mais avec tout de même une dizaine de cuirassés et 30 000 hommes mis à terre. De surcroît, il se déroulait de l'autre côté de la planète : dans les îles Mariannes. Cela laisse rêveur, surtout en regard des capacités d'aujourd'hui.

Ce casque américain de marin fut percé d'une balle particulièrement bien placée. Simple coupole d'acier, ce n'était pas la protection en kevlar des casques d'aujourd'hui...



Souligné cette fois par l'engin symbole du Débarquement : un LCVP (Landing Craft for Vehicle and Personnel ; la fameuse "barge" dont la fragile structure en bois est désormais bien à l'abri à l'intérieur des bâtiments), un autre espace dévoile des panneaux qui portent nombre de données ou d'anecdotes

liées à Utah Beach ; la plage qui nous concerne et où les choses se déroulèrent à peu près bien pour les Américains.

On y parle de l'action des officiers généraux comme de celle des plus humbles, avec parfois des choses qui prennent aux tripes, telle cette montre bloquée à l'heure de l'explosion d'une barge. L'objet fut donné par l'unique survivant des quatre blindés qu'elle transportait.

Reconstitution d'une salle de briefing telle que celles utilisées par les aviateurs qui devaient soutenir les opérations de débarquement.

Poignant : la montre du Staff Sergeant Glen Gibson. Elle est restée bloquée à 5:45, heure à laquelle la barge qui transportait son char sauta sur une mine.



Au centre, l'exposition continue avec une reconstitution des défenses côtières : canon antichar "PAK" 75, tétraèdres, tourelles de mitrailleuses blindées, etc. Le tout est dominé par un GMC amphibie "DUKW". J'avoue avoir trouvé cet ensemble un poil aride, mais cette connotation s'inscrit bien dans la solennité du lieu.

En périphérie, on développe les combats qui se sont déroulés vers l'intérieur des terres.



Debout, les mains dans les poches : le major Dewhurst qui appartenait alors au 386^e groupe de bombardement de la 9^e Air Force américaine. Le B-26 exposé dans le musée a été repeint aux couleurs de son appareil personnel et ce sont ses deux fils qui financèrent la construction du bâtiment qui l'abrite.

"pointu", c'était un avion difficile pour les jeunes pilotes, et les accidents résultant de cette inexpérience accablèrent le B-26. Il fut vite surnommé le "faiseur de veuves" et sera retiré des escadres dès la fin du conflit. C'est pourtant lui rendre justice que de dire qu'il s'avéra en réalité un appareil extrêmement bien conçu qui, ironie de l'histoire, aura le taux de pertes le plus faible en opération pour les avions de sa catégorie. Repeint aux couleurs d'un B-26B qui fut piloté par le major Dewhurst (dont l'histoire est abondamment contée dans la salle

On y rencontre la désormais incontournable "Easy company" et son lieutenant Winters. Même si le combat de Brécourt (où elle s'illustra en premier) se trouve non loin de la plage, cette unité de la 101^e Airborne eut surtout la chance d'être éclairée par les feux d'Hollywood, grâce à la série désormais mythique : "Band of Brothers". Le même phénomène est d'ailleurs observable chez nous : tout l'aréopage politique français se précipita aux Invalides pour les obsèques de la résistante Lucie Aubrac, rendue célèbre par le cinéma et un film dont elle méprisait ouvertement le scénario. Quelques jours auparavant, le premier As de France : Pierre Clostermann, était honoré dans les mêmes lieux, mais dans un quasi-anonymat.

■ L'aviation en pointe

Heureusement, il n'en est rien ici et une large part est accordée aux Français Libres – parmi lesquels les aviateurs et Clostermann. Cela fait chaud au cœur, surtout lorsque l'on a eu la chance de connaître quelques-uns de ces héros. Ces aviateurs alliés vont constituer



Le B-26G "Marauder" du musée est le seul appareil de ce type visible en Europe.

la fin de notre visite ; une salle entière leur étant consacrée. Beaucoup d'histoires poignantes mais aussi de l'interactivité. Une salle de briefing est reconstituée ; le public y pénètre pour regarder des documents d'époque projetés sur un écran.

Tout cela n'est qu'une simple préparation pour le point d'orgue – la nouveauté majeure du musée – pour lequel un espace fut spécialement construit. Il s'agit du dernier bombardier B-26 "Marauder" encore visible en Europe.

Prêté par le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, il a été repeint aux couleurs d'un appareil du 386^e groupe de bombardement de la 9^e Air Force américaine, la force aérienne qui appuyait l'avancée des troupes au sol.

L'exposition de ce bimoteur est extrêmement importante, non seulement par sa rareté mais aussi parce qu'il constituait, au moment des opérations en Normandie et jusqu'à la fin de la guerre, le gros des bombardiers moyens américains. Très moderne mais aussi très

précédente), ce bimoteur fut inauguré par David Newhurst, vice-gouverneur du Texas et l'un des deux fils du pilote. Ce sont à eux que l'on doit le financement du bâtiment qui abrite désormais l'avion.

Profitez donc du mois de juin, c'est le moment idéal pour voir le "nouveau" musée d'Utah Beach, l'un des must de la côte et assurément le plus beau des musées directement liés aux plages de débarquement.

Arnaud BEINAT