



Par Claude Gillono

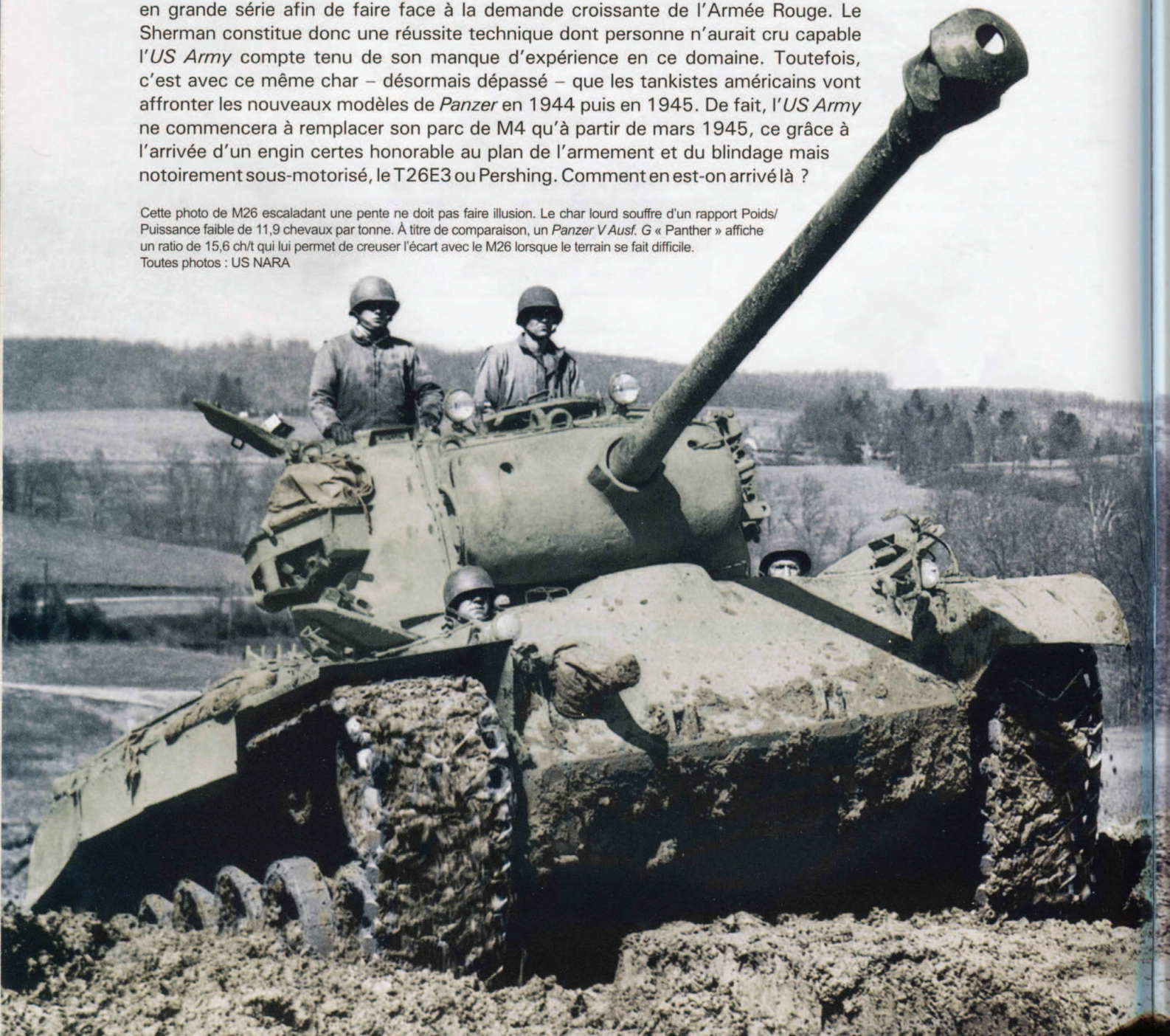
# LE PERSHING

## ou l'introuvable successeur du Sherman

**P**ar bien des aspects, le M4 Sherman peut être considéré comme le meilleur char moyen produit en série au cours de l'année 1942. Et pour ceux qui douteraient d'une telle assertion, rappelons que le Panther *Ausf. D* allemand, classé dans la catégorie des engins moyens malgré ses presque 45 tonnes, n'apparaît qu'au cours du mois de janvier 1943. Quant au T-34 soviétique, il aurait certainement été remanié en profondeur par Moscou si le début des hostilités à l'Est n'avait pas conduit les Russes à « geler » leur machine pour pouvoir l'assembler en grande série afin de faire face à la demande croissante de l'Armée Rouge. Le Sherman constitue donc une réussite technique dont personne n'aurait cru capable l'*US Army* compte tenu de son manque d'expérience en ce domaine. Toutefois, c'est avec ce même char – désormais dépassé – que les tankistes américains vont affronter les nouveaux modèles de *Panzer* en 1944 puis en 1945. De fait, l'*US Army* ne commencera à remplacer son parc de M4 qu'à partir de mars 1945, ce grâce à l'arrivée d'un engin certes honorable au plan de l'armement et du blindage mais notoirement sous-motorisé, le T26E3 ou Pershing. Comment en est-on arrivé là ?

Cette photo de M26 escaladant une pente ne doit pas faire illusion. Le char lourd souffre d'un rapport Poids/Puissance faible de 11,9 chevaux par tonne. À titre de comparaison, un *Panzer V Ausf. G* « Panther » affiche un ratio de 15,6 ch/t qui lui permet de creuser l'écart avec le M26 lorsque le terrain se fait difficile.

Toutes photos : US NARA



Le Sherman est un M3 *Medium* « Lee » avec un canon de 75mm en tourelle. Et ce n'est pas une figure de style que de l'affirmer car cet engin a vraiment été conçu comme un châssis de M3 avec une caisse abaissée supportant une tourelle abritant un canon de 75mm aux bonnes capacités explosives et perforantes. Avantage notable ouvrant la voie à des améliorations, cette tourelle, dont la base est de grand diamètre, peut recevoir sans difficultés un armement plus puissant. D'ailleurs, dans la littérature d'histoire militaire, l'on insiste souvent, à tort, sur le fait que les chars américains n'ont pas été conçus pour le combat contre leurs homologues allemands ; c'est une erreur. Tout au plus doit-on considérer qu'ils ne sont pas optimisés pour ce type de missions. Or, quand le Sherman est imaginé en 1941, son canon de 75mm est une bonne pièce antichar apte à « faire la nique » aux *Panzer III* et *IV* alors en dotation au sein de la *Panzerwaffe*. La lutte antichar « pure et dure » est quant à elle dévolue aux *Tank Destroyers*. S'ils évoquent conceptuellement le char, il ne faut cependant pas perdre de vue que leur tourelle est ouverte, que leur blindage est moins épais et qu'ils ne sont pas équipés de mitrailleuses coaxiale ou de caisse. Autant d'éléments montrant que, pour ce qui les concerne, l'accent avait surtout été mis sur la mobilité et la puissance antichar, ce au détriment de la protection.

Il faut aussi évoquer les principes qui guident chez les Américains le choix des nouveaux matériels, blindés ou non. Il doit être à la fois « nécessaire et pas seulement désirable » et être « bon de guerre », c'est-à-dire fiable en opérations. Or, le choix des matériels blindés retenus par les responsables militaires sera biaisé par deux erreurs regrettables. D'abord quant aux capacités des canons de 75mm et de 76mm, le second succédant lentement au premier comme armement principal du Sherman, puis sur la nature même de l'opposition adverse. En un mot, les Américains estiment que le Tiger I restera un char rare, et l'avenir leur donnera raison, et que le Panther sera lui aussi un engin peu fréquent sur les champs de bataille, et c'est là que le bât

blesse. En outre, Washington considère que, aux distances usuelles de combat en Europe occidentale, le Panther sera vulnérable aux perforants de leur 76mm. Ce que le Service du Matériel de l'Oncle Sam ne comprendra que fort tard, trop tard pour réagir en temps voulu, c'est que le Panther est destiné à remplacer le *Panzer IV lang* comme char moyen et que, donc, il sera fréquemment rencontré sur le terrain par les équipages alliés. De plus, ce même Service ne prendra que tardivement la peine de tester ses canons contre des chars allemands capturés, au lieu de se contenter de multiplier les essais sur les polygones de tir et de procéder à de savants calculs pour extrapoler les capacités perforantes de ses obus face à un blindage incliné ; calculs en l'occurrence faux ! Les Américains ignoreront donc longtemps l'incapacité de leur armement contre le Panther dans un combat frontal et leur faiblesse contre beaucoup de *Panzer* et autres automoteurs allemands. Enfin, pour finir d'assembler le puzzle des pré-requis nécessaires à la compréhension de l'histoire du Pershing et aux motivations qui ont présidé à sa naissance, il est aussi utile de préciser que, sur le terrain, les chefs des unités blindées et mécanisées seront de longs mois durant très contents de leur Sherman à canon de 75mm et ne pousseront pas à son remplacement, du moins jusqu'au début des combats de Normandie en juin 1944 ; quant à



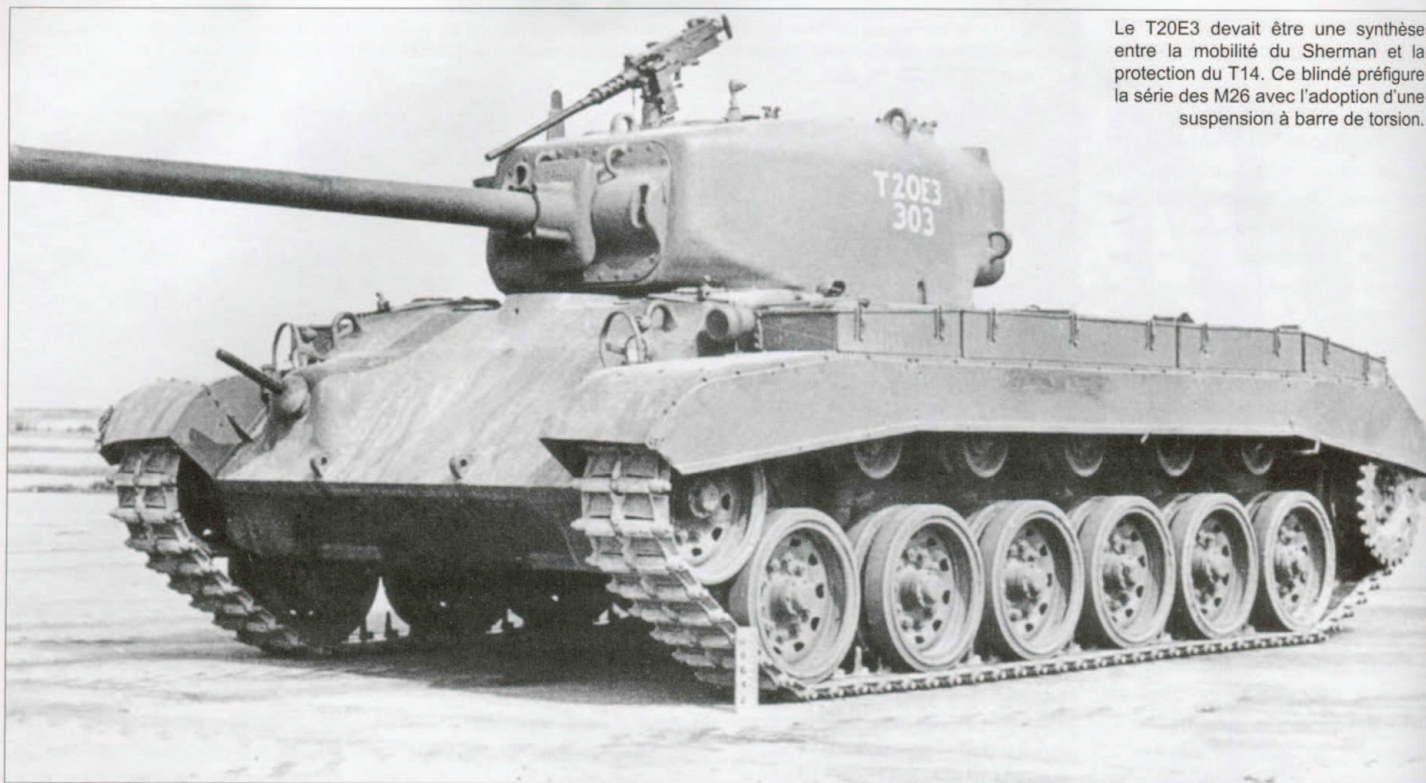
l'avis des équipages eux-mêmes, premiers concernés, il ne sera guère pris en considération. Logiquement, les hauts-responsables américains ne ressentiront pas le besoin d'accélérer l'adoption d'un successeur au Sherman puisqu'il ne sera « que désirable mais pas nécessaire », d'autant qu'il n'est pas acquis qu'il sera « fiable en opérations ». Les éléments les plus importants ayant été mis en place, remontons maintenant plus avant l'écheveau de l'histoire du Pershing, l'introuvable successeur du Sherman.

## LE CONTEXTE

Dès le « bouclage » du projet M4 *Medium*, plus communément appelé Sherman d'après la dénomination anglaise, le travail commence sur son successeur. Les réflexions des ingénieurs et des militaires privilégient l'amélioration du char sur trois points, au demeurant fort classiques : puissance de feu, mobilité et protection (donc blindage), l'idée étant de faire bonne figure face aux projets allemands qui ne manqueront pas d'apparaître. Deux services s'attellent à la conception du futur char moyen de l'*US Army*. Ils travaillent en parallèle, au sens propre du terme d'ailleurs car il y a fort peu de coopération entre eux ! L'Arme blindée ou *Armored Force* décide de « gonfler » un projet de char léger, le T7 à canon de 57mm. Mais comme elle exige un canon de 75mm, en l'occurrence celui

du Sherman, la machine prend du poids et son ensemble motorisation/transmission ne lui permet plus d'atteindre les performances requises. À la fin de l'année 1942, partant du constat que le futur M7 *Medium* n'est pas supérieur au M4A3 qu'il doit remplacer et que son potentiel évolutif est limité, le projet est purement et simplement abandonné par les militaires, ce malgré une commande en série prématurée auprès d'International, firme industrielle rendue célèbre pour ses *Half-Tracks* M5 et M9. L'Arme blindée américaine en restera là dans sa recherche d'un successeur au Sherman.

Pour sa part, le Service du Matériel décide d'explorer une nouvelle piste quant à la conception de la caisse d'un nouveau blindé. Il s'agit de travailler sur le « *space engineering* » pour obtenir une machine ayant le plus petit volume possible, quitte à stocker des accessoires à l'extérieur, sur les garde-boue ou ailleurs. L'idée est d'ainsi économiser du poids sur le blindage ou même d'en choisir un plus épais, ce qui, du fait de la taille réduite de la caisse, revient à conserver un poids identique. L'idée débouche sur une caisse parallélépipédique. La transmission est à l'arrière, ce qui limite la hauteur du char puisqu'il n'y a plus d'arbre de transmission en plein milieu du compartiment de combat. Notons que le blindage incliné n'est bien sûr pas oublié pour le glacié, d'autant que son principe a été adopté chez les Américains dès le M3 *Medium* Lee.



Le T20E3 devait être une synthèse entre la mobilité du Sherman et la protection du T14. Ce blindé préfigure la série des M26 avec l'adoption d'une suspension à barre de torsion.

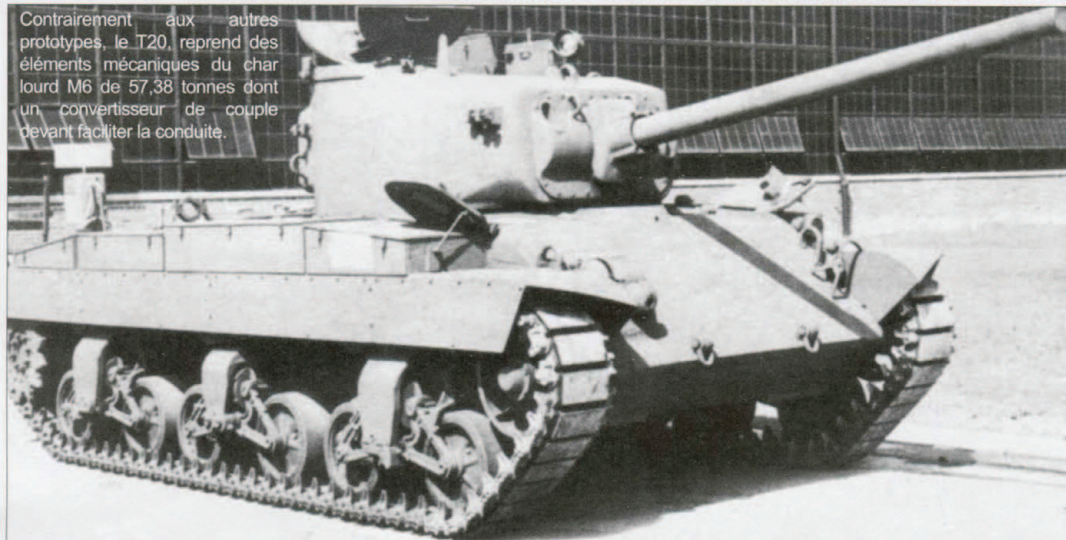
On ne l'adopte toutefois pas pour toutes les surfaces car un blindage incliné impose un surpoids lié à l'utilisation d'une plus grande quantité de métal ; logique, la surface « à couvrir » est plus grande même si l'épaisseur est moindre. Le Service du Matériel démarre ses études avec comme seule donnée le choix du moteur, un dérivé du V8 Ford GAA qui équipe le M4A3. Foncièrement, il s'agit du même groupe simplement adapté pour présenter un encombrement plus faible, toujours du fait du fameux « *space engineering* ». Ce choix, rationnel à l'époque, se révélera un peu limité au fur et à mesure de l'augmentation de la masse du char. Mais il est vrai que les États-Unis ne disposent pas de groupes aussi puis-

sants que ceux des Allemands, en particulier les gros Maybach. À ce stade du projet, la question de l'armement est encore floue dans le sens où trois options cohabitent dans l'esprit des concepteurs. Sont évoqués un 75mm, celui du Sherman, mais à rechargement automatique, un 76,2mm et le 3 pouces armant déjà le M10. L'armement préféré est le 76,2mm largement inspiré du 75 mais utilisant l'obus de la pièce de 3 pouces antiaérienne (également 76,2mm mais qui a l'inconvénient d'être lourde) déjà embarqué sur le M10. Le futur char conserve donc un « penchant » antichars prononcé puisque non seulement l'obus explosif du 76,2mm est nettement moins efficace que celui du 75 mais qu'en plus le 76,2 n'est

adopté que parce qu'il a des capacités perforantes supérieures ; 25mm de plus, *grasso modo*. Le choix n'est pas fait non plus sur la transmission et, là aussi, l'on en viendra à trois options. Car, si l'on pense initialement à une transmission automatique – rendant le char plus mobile et plus aisé à piloter – le Service du Matériel penche pour une innovation séduisante mais jamais testée sur un blindé chenillé américain : une transmission électrique. Elle est intéressante car le moteur thermique peut être utilisé à sa puissance optimale puisqu'il n'est chargé que de fournir le courant alimentant les électromoteurs entraînant les chenilles. Le poids de l'ensemble est plus lourd mais les performances supérieures atten-

dues doivent contrebalancer cet inconvénient. Cependant, si les ingénieurs américains réussiront à rendre le système fiable, contrairement par exemple à Porsche avec son projet de Tiger, ils se verront confrontés à un écueil rédhibitoire soulevé par l'Arme blindée et fort prévisible : très peu des mécaniciens qui devront assurer la maintenance du char sont formés sur un tel système, sans parler des problématiques logistiques dont le stockage de pièces détachées totalement nouvelles. Méfiants, les responsables avaient également décidé de tester le nouveau char avec une transmission classique, celle du Sherman. Bref, les responsables du projet disposent de trois fers au feu pour l'armement et la transmission. De même, des essais seront menés pour la suspension, celle du Sherman avouant rapidement ses limites en opération. Ces doutes et ces interrogations expliquent que le T26E3, le futur Pershing, en passera par beaucoup de projets et prototypes : T20 et T20E3, T22 et T22E1, T23, T23E3 et T23E4, T25 et T25E1, et donc T26-T26E1-T26E2 (M45)-T26E4 et T26E5. La liste des candidats est certes longue mais il y a cependant une approche rationnelle dans cette suite de projets ; elle apparaît lorsque l'on sait que le T20 est la variante à transmission automatique,

Contrairement aux autres prototypes, le T20 reprend des éléments mécaniques du char lourd M6 de 57,38 tonnes dont un convertisseur de couple devant faciliter la conduite.



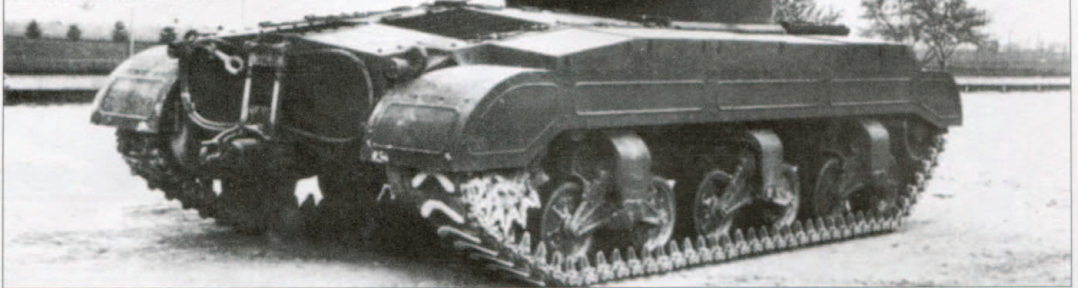
le T22 celle à transmission classique et le T23 le projet avec transmission électrique. Sans suffixe en « E » (pour *Experimental*), l'armement est le 76,2mm puisque c'est l'armement originellement préféré. Les variantes E1 sont celles avec le 75mm à chargement automatique ; il restera anecdotique. Celles en E2 doivent recevoir le 3 pouces du M10 ; en fait aucun prototype ne sera réalisé car le 76mm donnera satisfaction. Et celles en E3 bénéficient d'une suspension à barre de torsion. Les variantes du T25 et T26 ont des suffixes différents car les tests ont permis de clarifier bien des points à cette époque, donc les essais porteront sur d'autres caractéristiques. À noter qu'il n'a pas toujours existé de prototypes de toutes ces variantes et que, en pratique, il n'a « seulement » été produit que les quatorze versions que nous allons maintenant détailler.

### LA GENÈSE DU PERSHING

La General Motors Company livre sa maquette en bois du T20 en mai 1942 ; le premier Sherman de série est livré en février 1942, rappelons-le, donc l'on n'a pas perdu de temps... Deux prototypes sont commandés dans la foulée. Ils seront suivis par la commande de quatre autres en septembre 1942, deux pour le T22 et deux pour le T23.

Le T22E1 en essais à l'Aberdeen Proving Ground – le 75mm M3 est à chargement automatique !

Le T22 utilise un système expérimental de suspension dénommé *Horizontal Volute Spring Suspensions*. Bien modifiées par la suite, ces suspensions seront installées sur les Sherman HVSS pour en améliorer la mobilité en terrain meuble.



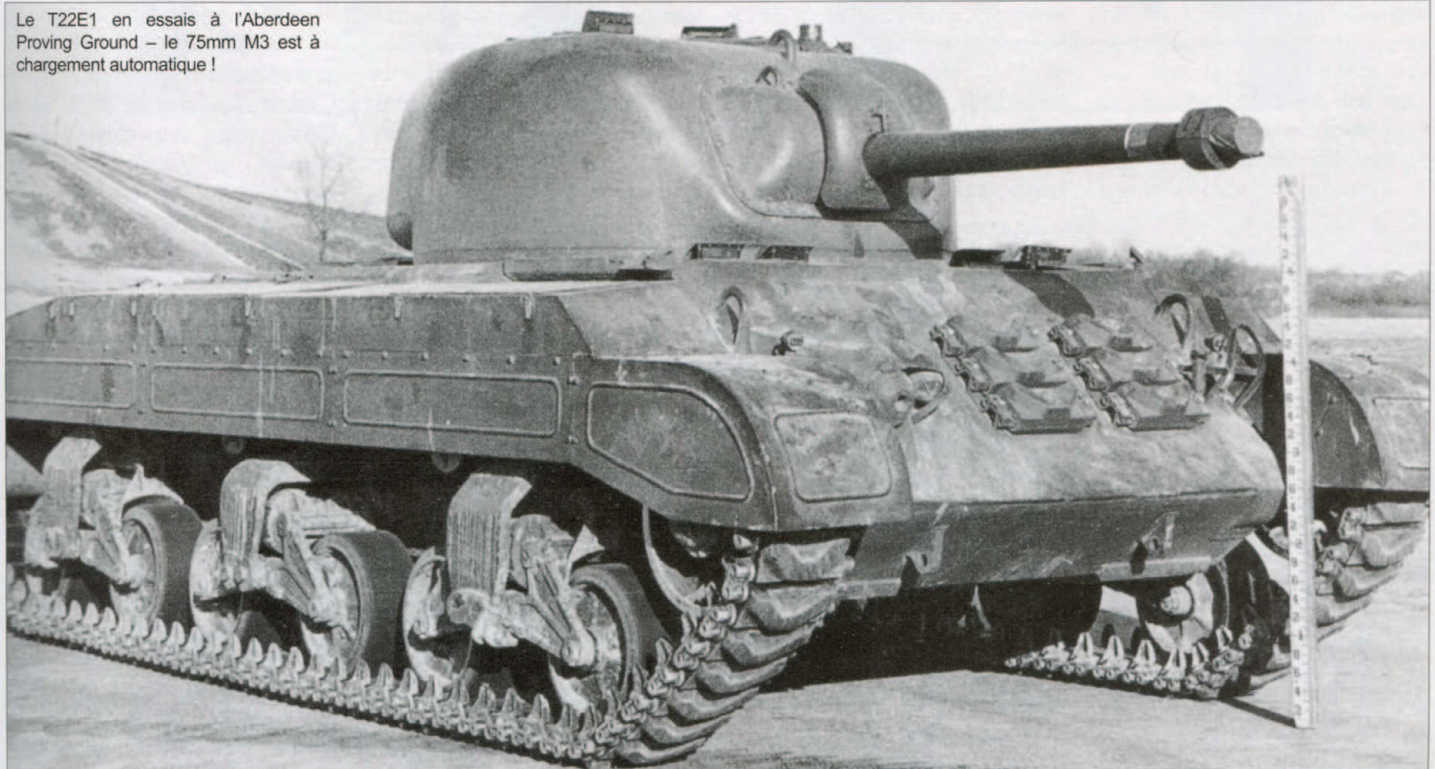
**Les T20 et T20E3** – Le prototype du T20 est livré en mai 1943, un an après la commande, mais sa transmission automatique, qui fait la spécificité du modèle, posera longtemps des problèmes de surchauffe et de fuites. C'est pourquoi l'Armée ne pourra le tester qu'en février 1944 et décidera de l'abandonner car elle dispose alors de modèles plus aboutis comme nous le verrons. À noter que le T20 inaugure un modèle de bogie à ressort horizontal dit HVSS mais conservant les chenilles étroites du Sherman, ce qui n'offre pas les performances souhaitées sur le plan de la mobilité, notamment en terrain gras ou lourd. Rappelons que la suspension initiale du Sherman est dite VVSS car les ressorts sont verticaux. Le T20E3 est lui équipé de barres de torsion, essayées à l'instigation de l'Arme blindée, et de chenilles plus larges. Son

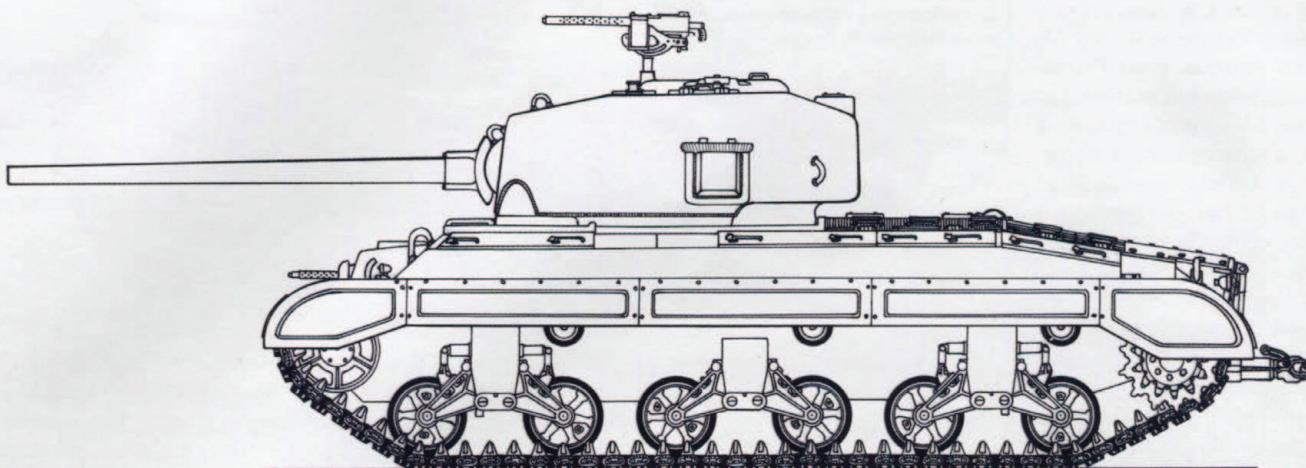
prototype, le second T20 qui a été modifié en conséquence, est livré en juillet 1943. Malheureusement, un grave incendie retarde les essais et les problèmes de la transmission sont toujours aussi gênants qu'avec son prédécesseur, le T20. Bref, l'on en restera là. La tourelle est fortement inspirée de celle du Sherman, un peu agrandie pour accueillir le 76,2mm lui-même un peu plus encombrant, sans oublier l'espace nécessaire à la manipulation des obus plus longs. L'ajout le plus notable est la trappe pour le chargeur.

**Les T22 et T22E1** – Chrysler livre ses deux prototypes en juin 1943. Hormis bien sûr la transmission du Sherman à peine modifiée, le char est très proche du T20, suspension HVSS primitive et chenilles étroites comprises. La transmission se révélera un échec lors des essais à Aberdeen et l'US

Army arrêtera les frais en février 1944. De son côté, le T22E1 sera le seul de la série à tester le 75 à chargement automatique. Le projet suivra néanmoins le même chemin que celui de son frère, le T22, car le canon de 75mm est alors dépassé et le chargeur automatique considéré comme pas assez fiable pour un usage opérationnel.

**Les T23, T23E3 et T23E4** – Le T23 est clairement le « chou-chou » du Service du Matériel... mais pas celui de l'Arme blindée ! Si la transmission électrique est séduisante de par ses caractéristiques techniques, par exemple la capacité à pivoter sur place, les moteurs électriques tournant alors en sens inverse, ou bien l'autonomie maximale, le moteur fonctionnant à son régime de croisière optimal car il n'intervient que comme générateur, l'ensemble est nettement plus lourd.

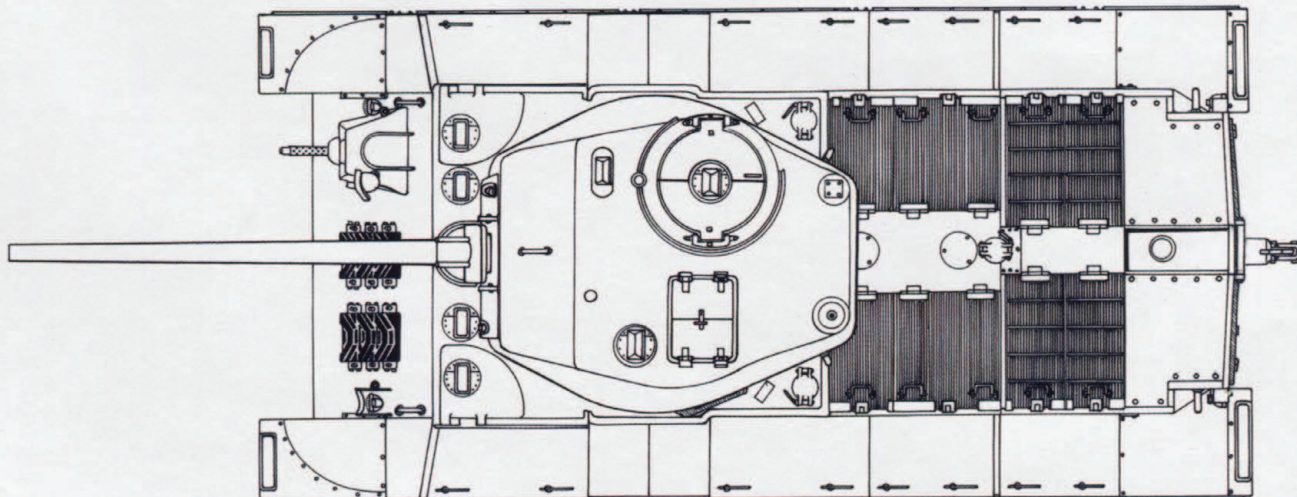
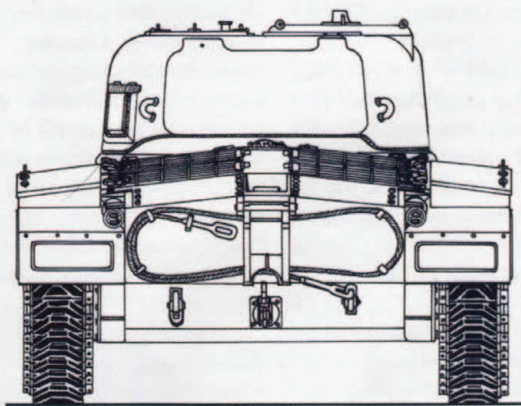
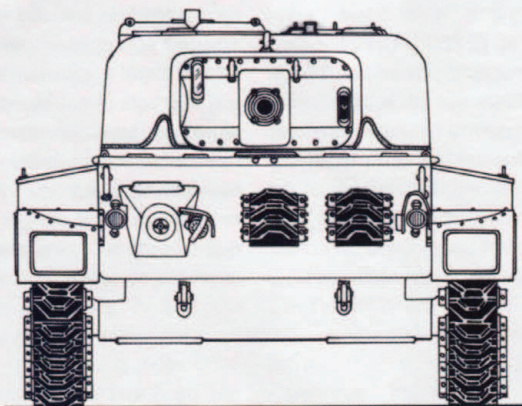




**US T22 MEDIUM TANK**

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007



Le T23 utilise une transmission électrique comme sur le char français Saint-Chamond ou le prototype Porsche du Tigre I. Manquant encore peu fiable, ce système a aussi l'inconvénient d'alourdir le char de 1,9 tonne par rapport à une transmission conventionnelle.



Le prototype du T23 est livré par General Motors en janvier 1943, utilisant la suspension HVSS du Sherman sans modification. Le premier prototype emporte une nouvelle tourelle soudée, créée dans le cadre des essais d'une tourelle mieux adaptée au canon de 76,2mm que celles utilisées pour les T20 et T22 ; celles-ci sont en fait des tourelles de Sherman à canon de 75mm à peine adaptées. À cette occasion, un bouclier très large est adopté. Les tests sont si concluants pour cette tourelle qu'il sera décidé de l'adopter dans une version moulée également compatible avec une installation sur le Sherman ; elle sera d'ailleurs largement utilisée sur ce dernier à partir de janvier 1944 pour les variantes à canon de 76mm.

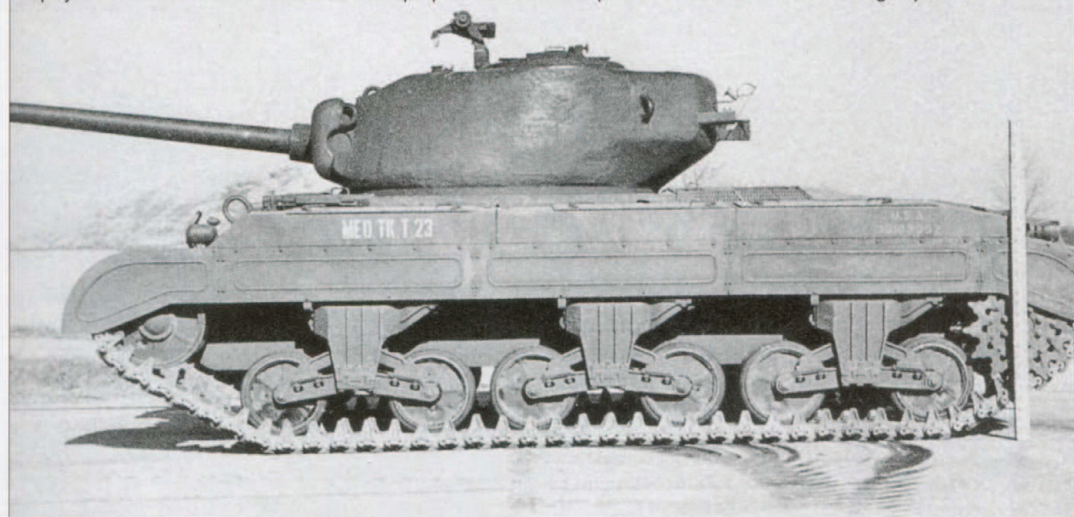
Les essais dynamiques du T23 sont concluants pour le Matériel et celui-ci obtient une commande de 250 exemplaires en mai 1943. En effet, à cette époque, l'Arme blindée a reconnu son échec sur le M7 *Medium* cité plus haut. Or, comme il faut bien se décider à lancer la production du successeur du Sherman, même si personne n'en ressent encore l'urgence... Alors pourquoi pas le T23, se dit le Matériel ? C'est pourquoi en juillet 1943, l'engin

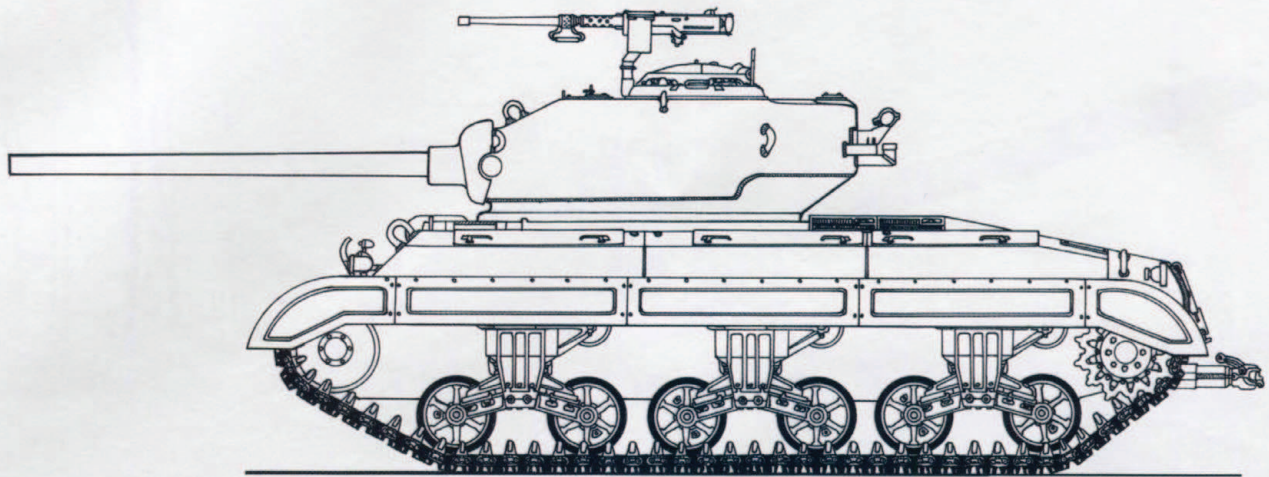
est adopté comme M27B1. Le premier exemplaire de série datant d'octobre 1943 est livré à Aberdeen pour y subir une campagne d'essais tandis que les dix suivants sont confiés à l'Arme blindée, à Fort Knox. Et c'est là que tout se gâte ! Cette dernière ne veut pas du char car sa transmission électrique demande un surcroît de maintenance et que, surtout, il faudra former les mécaniciens en unité ainsi que stocker de nouvelles pièces détachées. Malgré cela, la production des 250 machines commandées est assurée au *Detroit Tank Arsenal* par Chrysler – les derniers sont

livrés en décembre 1944 – mais aucun ne sera testé en opération car, en février 1945, les responsables de l'*European Theater of Operations* déclineront la proposition leur ayant été faite de le déployer au feu pour évaluation en « ambiance de guerre ». Le M27B1 est cité mais que se cache-t-il derrière le M27 ? En fait, ce n'est rien d'autre que le T23E3, son « frère » à barres de torsion, dont la construction est proposée en juillet 1943. Le prototype est livré en août 1944 mais, à son tour, il sera handicapé par le problème de la transmission électrique au point d'être

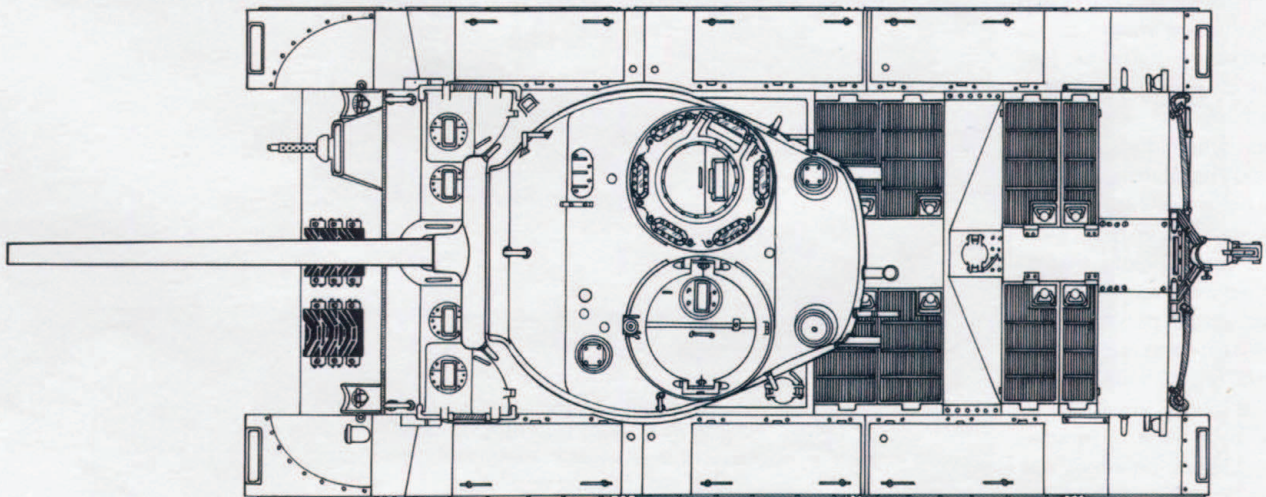
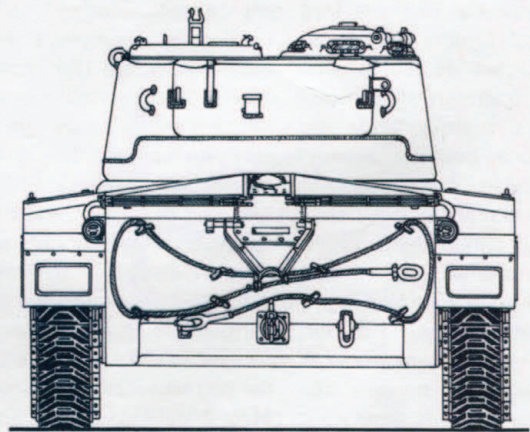
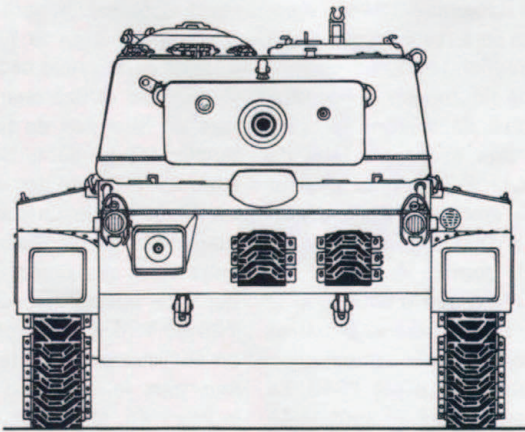
rejeté. Comme ce sera d'ailleurs aussi le cas pour le T23E4 qui, quant à lui, est doté de la suspension HVSS et des chenilles élargies du Sherman de fin de production. En prime, le Génie vient s'ajouter à la liste des opposants au projet car le char est désormais trop large pour pouvoir emprunter ses ponts, problème qui sera aussi soulevé pour les T25 et T26 qui, comme si cela ne suffisait pas, ajouteront pour leur part le défaut d'être trop lourds ! En attendant, les équipages des Sherman continuent à se faire massacrer par les Panther en Europe occidentale...

Les 250 exemplaires produits du T23 ne seront jamais engagés face aux *Panzer*. Les autorités américaines estimant, à juste titre, que déployer un char doté d'une transmission électrique poserait d'insolubles problèmes de maintenance et de logistique.





**US T23 MEDIUM TANK** 1/48  
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007



**Les T25 et T25E1** – Quand la production des 250 exemplaires du T23 est autorisée, l'on en profite pour en commander 50 exemplaires avec canon de 90mm ; le T23 a un canon de 76,2mm, rappelons-le. Le T26 y ajoutant un blindage plus épais d'un pouce, soit 25,4mm, par rapport au T25, les responsables du projet panachent leur commande. La répartition est la suivante : 40 T25 pour 10 T26. La grosse différence avec les prédécesseurs est la tourelle inspirée de celle du T23 mais plus grande pour accueillir le canon de 90mm logiquement plus encombrant que celui de 76,2mm. Il s'agit du 90mm T7 qui deviendra le M3 quand il sera officiellement adopté.

Le T25 a logiquement hérité de la transmission électrique du T23 de départ mais les premières prévisions de poids se révèlent largement sous-évaluées. Pour alléger le tout, l'on se dit donc que, cette transmission étant plus lourde qu'une solution mécanique, il faut tester une variante à boîte de vitesses automatique ; c'est ce qui donne le T25E1. Cependant, des prototypes des deux modèles sont tout de même commandés ; ceux du T25 sont livrés en janvier et avril 1944. L'affaire s'arrête là car l'intérêt s'est dorénavant porté sur le T26. Le T25E1 (40 prototypes livrés de février à mai 1944) suit le même chemin car les res-



Prototype du T25 en janvier 1944 - Il utilise le même type de bogies HVSS que les Sherman tardifs

ponsables au front veulent un armement plus puissant – on l'obtient enfin avec le 90mm –, ainsi qu'un blindage plus épais ; on lui préfère donc le T26 ! Les premiers enseignements tirés des combats de chars de la campagne de Normandie sont passés par là...

**Les T26, T26E1, T26E2, T26E3 et T26E4** – Le seul prototype du T26, prêt en octobre 1944, est lui aussi abandonné du fait de sa transmission électrique plus lourde. Les dix prototypes du T26E1 sont livrés de février à mai 1944, en même temps que ceux du T25E1. La transmission automatique est dérivée de celle du T20 mais le délai a maintenant permis de la mettre au point. Les essais menés en parallèle par le Matériel et l'Arme blindée le font adopter mais avec des modifica-

tions, notamment au plan du stockage des munitions, défaut qui aurait pu être identifié bien avant à la condition que l'Arme blindée eut été impliquée en amont... Un frein de bouche est installé sur le tube car la poussière soulevée au départ du coup est bien trop handicapante pour l'observation du tir. Ce frein de bouche n'est cependant pas nécessaire pour freiner le recul, contrairement aux chars allemands. Les modifications adoptées à cette occasion justifient d'appeler la variante « T26E3 » (le T26E2 est déjà réservé pour la variante de soutien à obusier de 105mm qui n'apparaîtra qu'après-guerre). Et comme c'est sous cette forme que le nouveau char – le successeur tant attendu du char moyen Sherman ! – sera adopté, le T26E3 devient le M26 en mars 1945. Bien qu'il soit classé,

depuis le 29 juin 1944, dans la catégorie des chars « lourds », il est bel et bien prévu pour remplacer le Sherman moyen. En mai 1946, il repassera dans la catégorie des « moyens ».

Après nombre d'atermoiements (voir la partie sur les à-côtés du développement), une commande a déjà été passée pour 250 exemplaires du futur char en janvier 1944 (numéros de série de 30119841 à 30120070) et la production pourra ainsi commencer en novembre 1944 chez Fisher (General Motors). Celle-ci s'établira ainsi : 10 en novembre 1944, 30 en décembre, 70 en janvier 1945, 132 en février, 194 en mars (le *Detroit Tank Arsenal* de Chrysler s'étant joint au programme), 269 en avril, 361 en mai, 370 en juin 1945, etc., pour une production totale de 2 212 exemplaires de M26 en octobre 1945.

Du fait de son poids important, le T26E3 est sous-motorisé par rapport au Sherman équipé du même bloc propulseur. Ses performances sur terrain difficile sont néanmoins meilleure que celles du char moyen grâce à un centre de gravité plus bas et surtout des chenilles plus larges qui réduisent efficacement sa pression au sol.







En fait, le programme de production des chars pour 1945 avait été modifié le 15 juin 1944 pour que 6 000 exemplaires de ce qui n'était pas encore le Pershing soient produits, se substituant ainsi au Sherman. Mais la fin de la Seconde Guerre mondiale fera réduire les commandes aux 2 212 précités.

Il existe de petites variations pendant la production du M26 qui ne font pas l'objet d'une nouvelle dénomination. L'on peut noter l'augmentation de la puissance du ventilateur de caisse, placé entre les deux pilotes, qui est plus que doublée probablement en avril 1945. Extérieurement, son capotage blindé est agrandi et il en existe deux variantes avec d'abord un profil carré puis, dans un second temps, arrondi. Le capot de la mitrailleuse de caisse est également modifié et devient plus carré. Ensuite, la chaise de route est déplacée de la plaque arrière vers le capot moteur. Sur la tourelle, les deux supports sur le côté gauche, prévus pour installer une chèvre démontable destinée à soulever le moteur ou la transmission, disparaissent. Ces trois modifications ont été apportées trop tard sur les chaînes de montage pour apparaître sur les chars engagés avant la fin des combats en Europe. Après-guerre, un téléphone sera souvent installé pour pouvoir communiquer avec l'infanterie d'accompagnement. Le poids du barda, souvent ajouté sur les garde-boue, (après tout,



Le canon de 90mm M3 du T26E3 représente un progrès significatif par rapport à la pièce de 76,2mm qui équipe le M4A1 (76) W. Le projectile perforant M62 du Sherman ne perce que 82mm de blindage à 1 500 mètres contre 114mm pour le M82 final de 90mm.

le « *space engineering* » prévoit explicitement qu'il soit stocké dans les caissons prévus sur toute leur longueur) obligera à les renforcer aux deux extrémités par des tendeurs à tourniquet. Le T26E2 à obusier de 105mm n'arrivera pas avant la fin des combats tandis que le T26E4 est un essai avec un 90mm « piqué aux hormones ». Ces deux variantes et les autres sur châssis M26 sont étudiées plus loin. Le T26E4 est relié au fameux Super-Pershing. Officiellement, ce dernier est connu comme étant le T26E1 *Temporary Pilot #1*. Il sera envoyé en

Europe pour des essais opérationnels d'une version allongée du canon de 90mm (le T15E1), dont les performances sont présentées comme égales à celles du *8,8cm KwK 43* embarqué sur le Tiger II. À son arrivée en Europe, les troupes décident de le sur-blinder en deux étapes, en faisant notamment appel à une plaque de 80mm découpée sur un Panther et ajoutée sur le bouclier, pour obtenir un équivalent au Tiger II au plan du blindage puisqu'on a déjà une équivalence de puissance de feu. La suspension souffre fortement de ce surpoids de 5 tonnes sur l'avant. Son

arrivée tardive au sein de la *3rd Armored Division* – son premier combat aura lieu le 5 avril sur la Weser – empêchera de le tester pleinement. Le second prototype du Super-Pershing (dénomination non officielle) est basé sur un T26E3 ; il restera aux États-Unis. Il reçoit un canon T15E2, très proche du E1 sauf qu'il utilise une munition en deux parties. En plus des deux cylindres longitudinaux sur le toit de tourelle (des équilibreurs pour le long tube), les deux prototypes sont dotés d'un contrepoids ajouté sur la nuque de tourelle pour équilibrer la tourelle elle-même.

Des M26 équipent rapidement les unités américaines en Europe. Une petite main courante a été ajoutée derrière la tourelle. Les chenilles sont du modèle caoutchouté, moins agressif pour les routes goudronnées...



## LES « À-CÔTÉS » DU DÉVELOPPEMENT

Cette histoire technique ne reflète guère les « tempêtes sous un crâne » des plus hautes autorités militaires américaines qui ont accompagné le développement de ces chars. En effet, comme indiqué, le Sherman est longtemps considéré par ses utilisateurs – américains comme alliés d'ailleurs – comme un très bon char, en tout cas un char « équilibré » et il faudra beaucoup de temps pour que le M26 s'impose comme son remplaçant.

Les protagonistes sont les suivants : le Service du Matériel, les forces terrestres (*Army Ground Forces*), l'Arme blindée, le *War Department*, les théâtres d'opérations, surtout l'Europe ou *ETO (European Theater of Operations)*. L'année 1942 est consacrée

à lancer la production du Sherman puis à rechercher son successeur. On l'a vu, l'Arme blindée se lance sur la voie du M7, partant ainsi d'un projet de char léger valable pour arriver à un projet de char moyen médiocre, projet n'apportant pas de mieux par rapport au Sherman tout en ayant un potentiel d'évolution limité. En effet, l'Arme blindée précise en septembre 1942 qu'elle cherche un char d'une vingtaine de tonnes (contre une trentaine pour le Sherman) avec un canon de 75mm. En un mot, elle croit à un char d'exploitation qui, dans cette gamme de poids, peut effectivement passer partout tout en ayant du punch, du moins pour cette époque de la guerre. C'est cependant réalisé au détriment de la protection. Mais la campagne de Tunisie démontrera justement que le char léger est trop vulnérable face à la moindre des armes antichars adverses. Ceci provoquera à la fois la refonte structurelle des unités blindées – l'on passe en gros d'une proportion 2/3 de légers et 1/3 de moyens à 3/4 de moyens et 1/4 de légers – et le choix définitif d'un char moyen d'au moins une trentaine

À l'entraînement sur un champ de tir. Notez les chenilles métalliques T81 à deux axes



de tonnes voire plus, on l'a vu. De son côté, après le bricolage du M3 *Medium* et, dans une moindre mesure, du M4 Sherman, le Service du Matériel veut réaliser son « chef d'œuvre », à savoir un char moyen à la pointe du progrès. Elle pense le trouver avec la série des T20, T22 et T23, et plus précisément encore avec ce dernier. Mais c'est sans compter avec les *Army Ground Forces* et les utili-

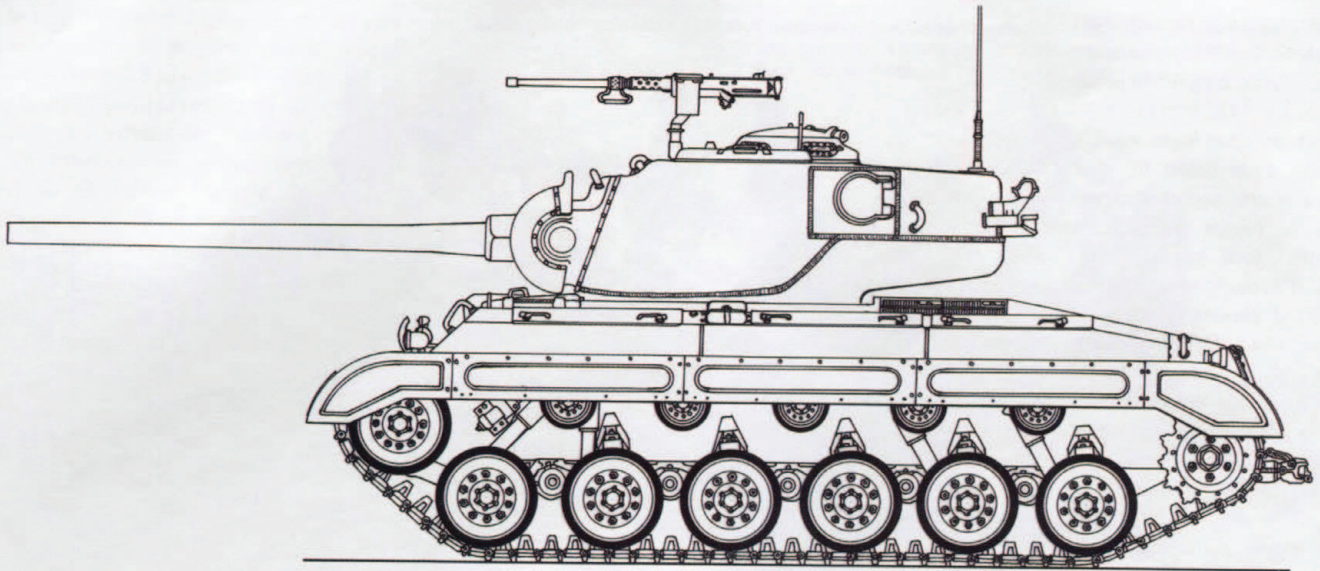
sateurs directs, l'Arme blindée, qui s'opposeront longtemps à la production de ce « bijou technologique ». Notons que, si la production est retardée, à aucun moment les recherches ne seront entravées ; ce sera même plutôt le contraire. L'arrivée du M26 ne sera donc si tardive que parce que la réflexion aura été longue et les problèmes techniques à résoudre ardu. Pour couronner le

tout, comme les recherches américaines sur les nouvelles générations de *Panzer*, à commencer par le Panther, seront d'une redoutable inefficacité, beaucoup de temps sera perdu avant qu'il ne soit enfin décidé d'améliorer puis de remplacer le Sherman.

Nous le savons, pour les responsables américains tout nouveau matériel doit être à la fois « nécessaire et pas seulement désirable », autrement dit apporter des améliorations indispensables par rapport au matériel qu'il est sensé remplacer, et être fiable. Sur ces deux points, le T23 n'inspire pas les *Army Ground Forces*. D'une part parce que son canon de 76mm doit remplacer le 75mm du Sherman que l'on estime encore largement compétitif face à l'opposition attendue et que, d'autre part, la transmission électrique suppose une maintenance moins aisée pour les raisons déjà évoquées. Quand l'Arme blindée insiste pour disposer d'un 76mm sur ses chars, et à ce stade il s'agit du Sherman, le T23 a le bon goût d'offrir une solution simple : on lui emprunte sa tourelle ! Mais quand elle évoque un canon de 90mm, cette fois en prenant la tourelle du T25 qui est là aussi facilement adaptable sur le Sherman, le Matériel réussit à bloquer le projet en évoquant un surpoids trop important pour le châssis du Sherman, à tort, ainsi que le fait que sa production débiterait en même temps que celle du futur M26 qui lui est supérieur au plan de la protection. Elle craignait sans doute que ce dernier ne passe à la trappe...

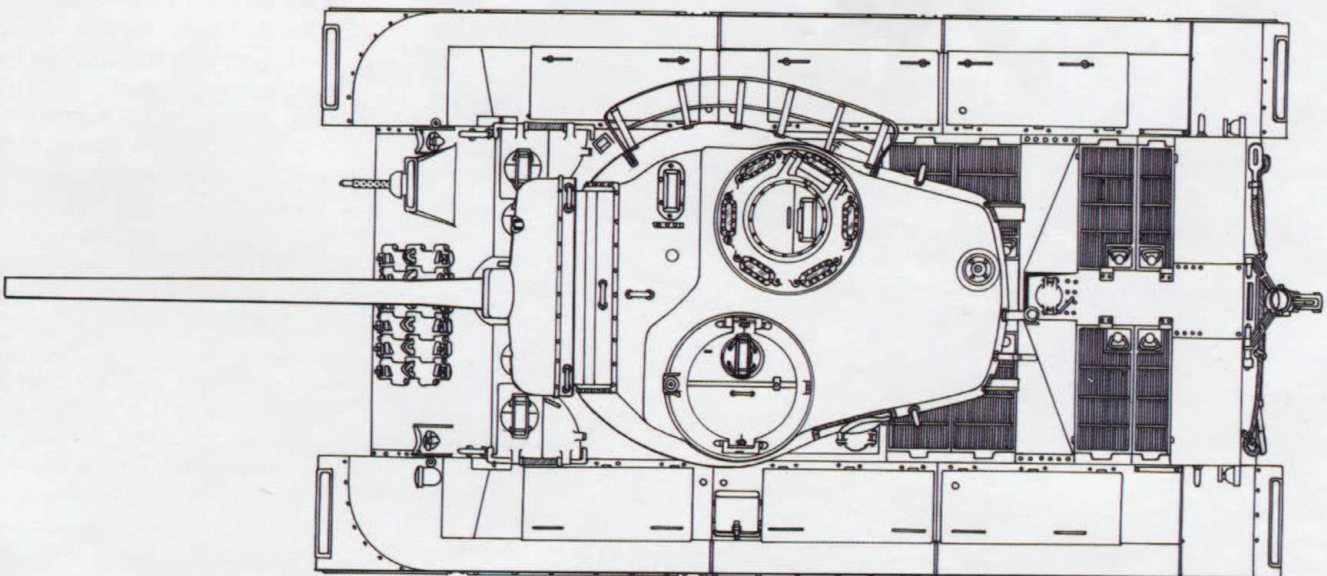
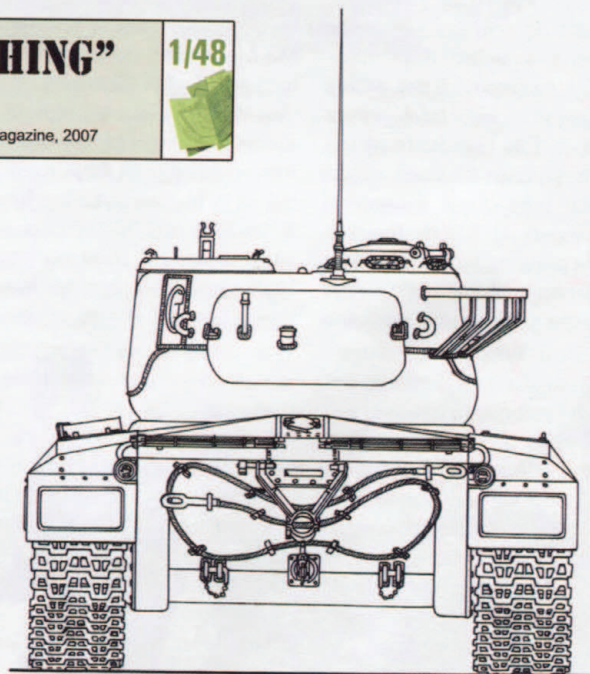
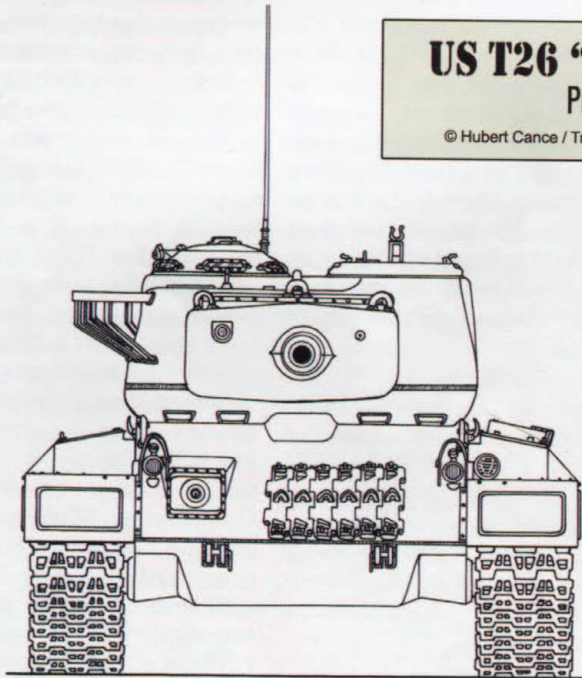
Le ravitaillement en obus reste une opération longue et pénible. Le T26E3 embarque 70 projectiles. Une dotation en retrait face aux blindés allemands. Son plus puissant adversaire le Tiger II dispose quant à lui de 86 obus.

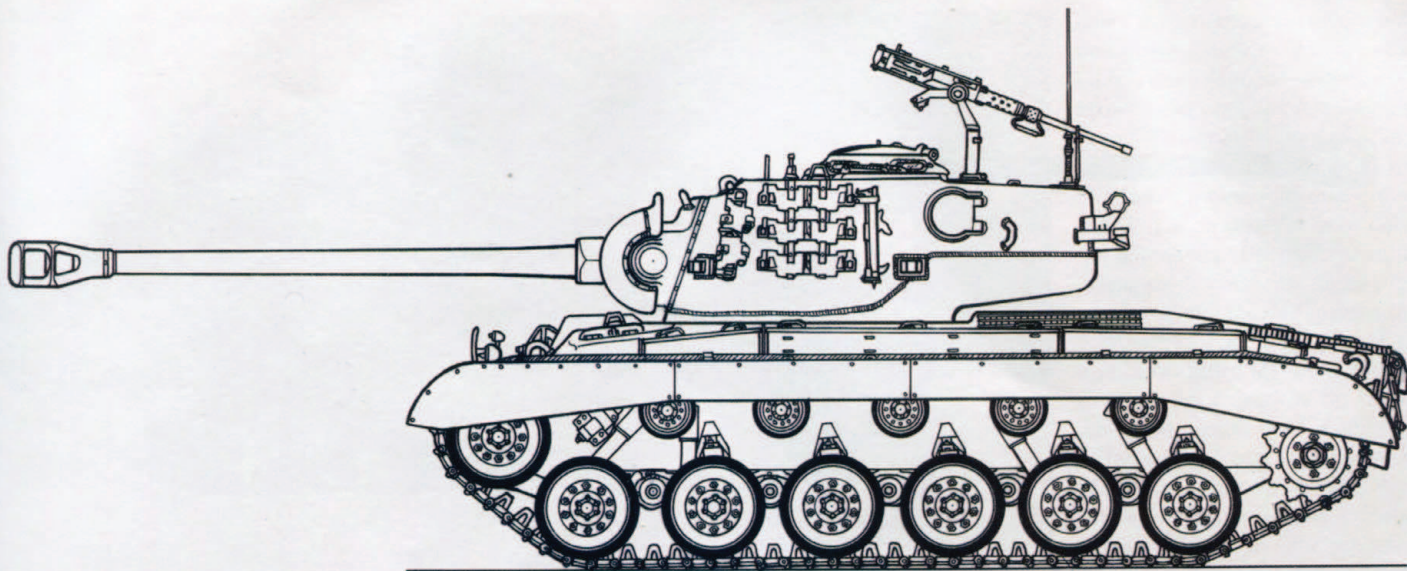




**US T26 "PERSHING"**  
Prototype  
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007

1/48

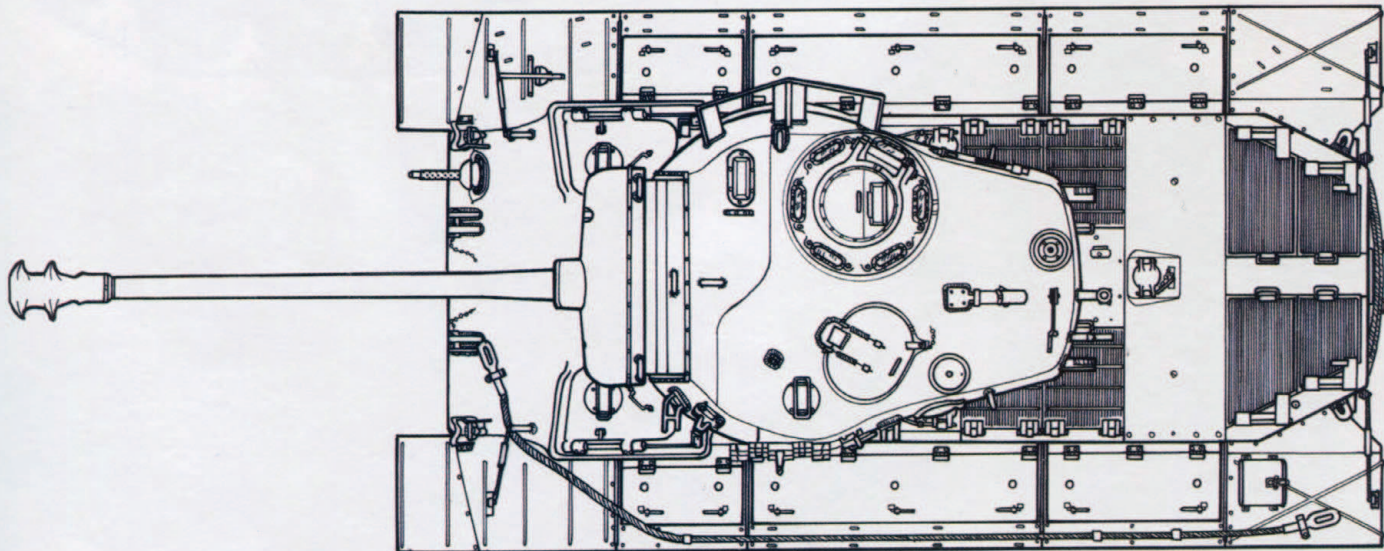
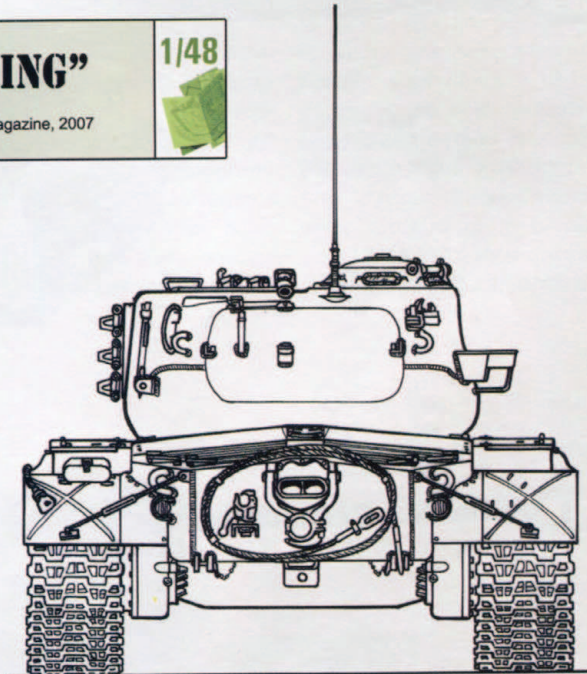
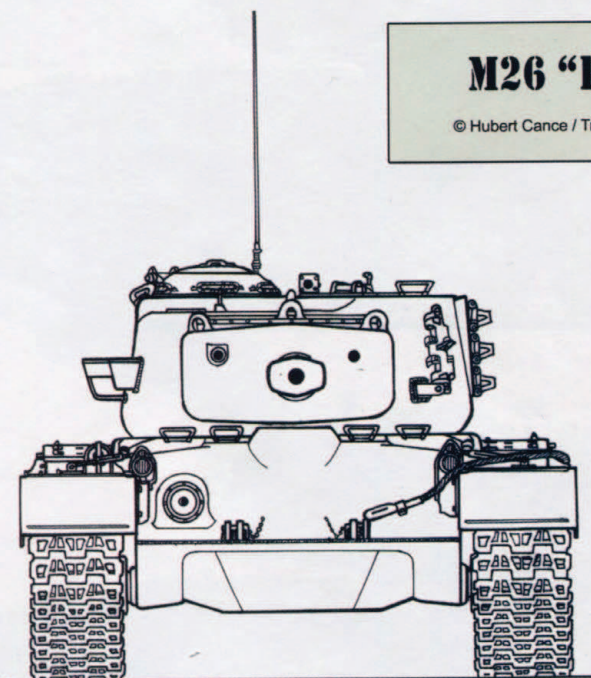


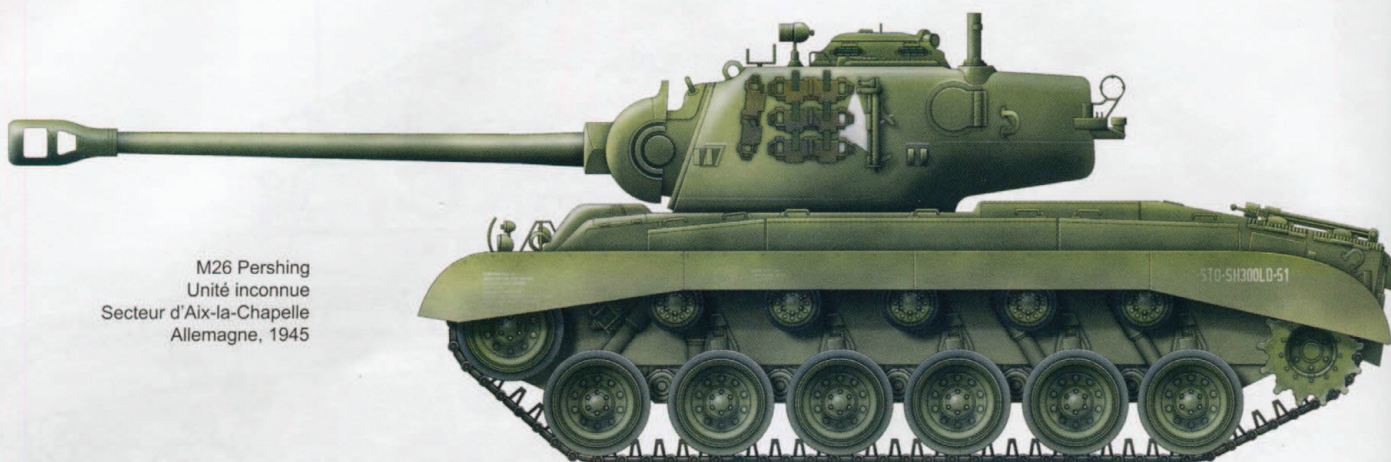


### M26 "PERSHING"

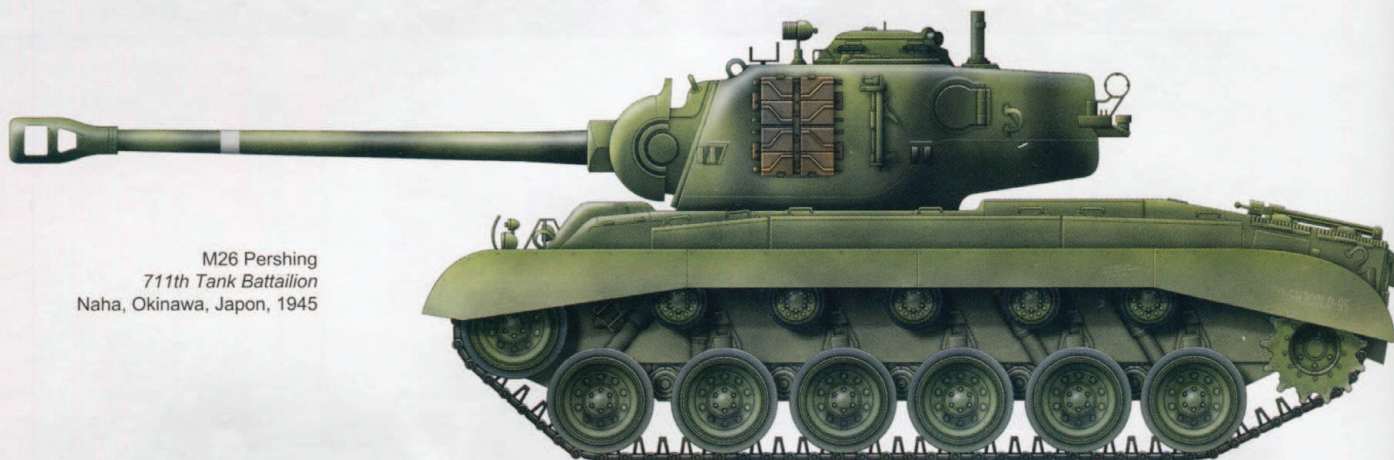
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007

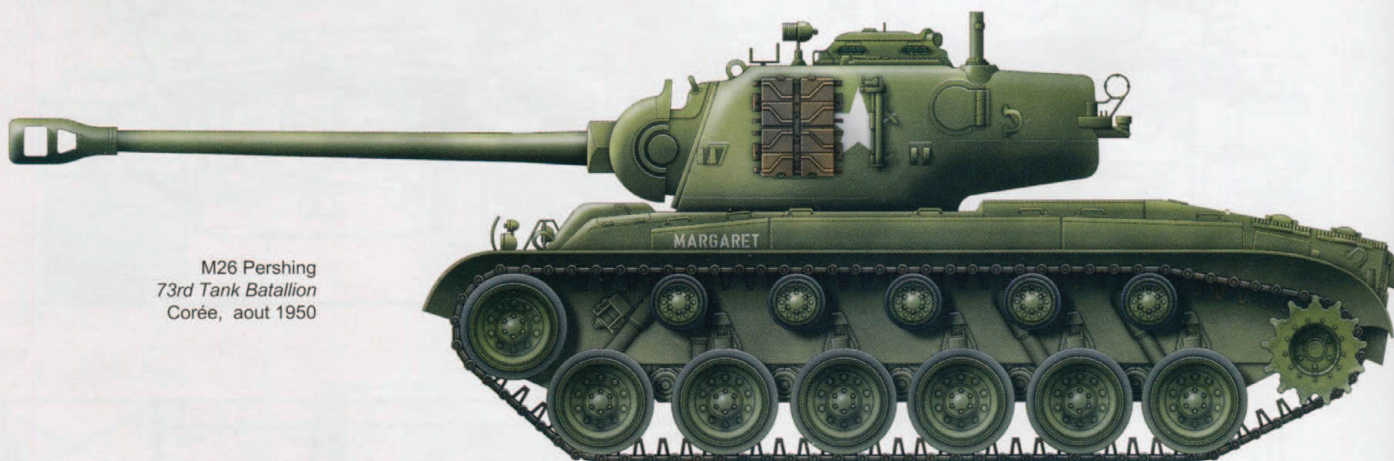




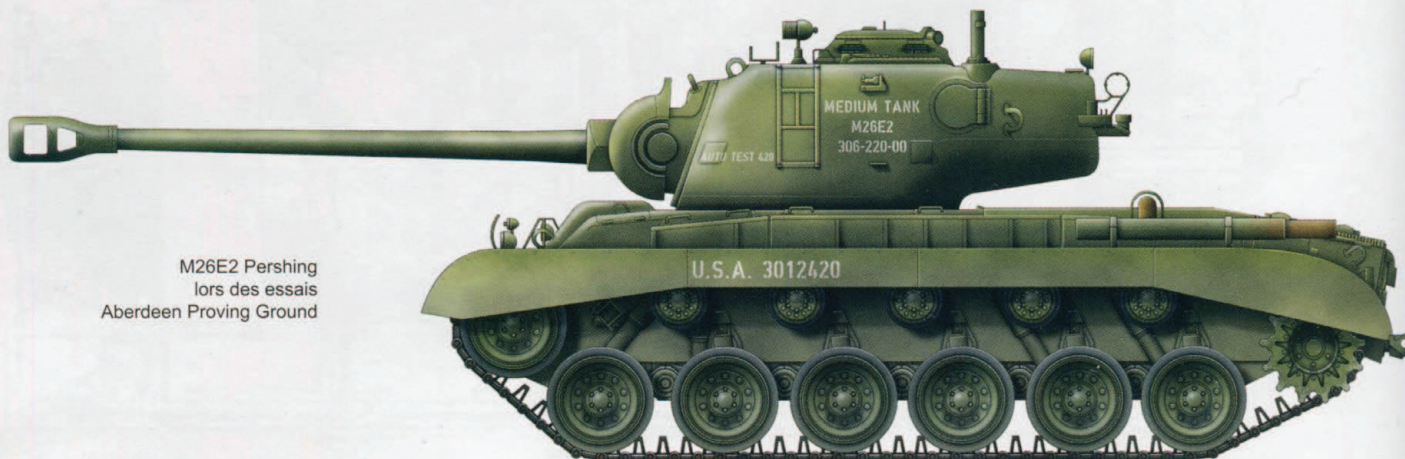
M26 Pershing  
Unité inconnue  
Secteur d'Aix-la-Chapelle  
Allemagne, 1945



M26 Pershing  
711th Tank Battalion  
Naha, Okinawa, Japon, 1945



M26 Pershing  
73rd Tank Battalion  
Corée, aout 1950



M26E2 Pershing  
lors des essais  
Aberdeen Proving Ground



30 mars 1945. Premiers tours de chenilles sur le sol européen pour ces Pershing en cours de livraison à la 2<sup>nd</sup> Armored Division. L'arrivée des premiers T26E3 est un soulagement pour les tankistes US confrontés à supériorité des Panther et autres Tiger.

Personne aux États-Unis ou même sur le front ne se décidera à tester les armes antichars américaines face au Panther suffisamment tôt pour réagir. Tout le monde en restera aux résultats rassurants des calculs théoriques basés sur des essais

contre des plaques de blindage américaines peu ou pas inclinées alors que les *Panzer* et autres automoteurs modernes adoptent une cuirasse fortement inclinée et sont faits d'un acier plus résistant que celui produit en Amérique. Les obus améri-

cains eux-mêmes se révéleront nettement moins durcis que leurs homologues allemands, provoquant un écart encore plus grand des performances ; les canons américains perceront de beaucoup moins loin que prévu tandis que ce sera l'inverse pour les allemands. De plus, jusqu'à la mi-1944, personne ne se préoccupe vraiment de l'impact du Panther sur les combats alors que, pourtant, les caractéristiques et les capacités du fauve allemand sont bien connues, notamment grâce aux éléments reçus de la part des Soviétiques après Kursk puis des constations réalisées *in situ* en Italie dès le printemps 1944. C'est proprement incompréhensible ! En pratique, même les responsables des *Tank Destroyers*, dont ce devrait pourtant être la tâche prioritaire puisque les *Panzer* sont leurs adversaires désignés, se désintéressent du sujet. Au plan des automoteurs allemands, qui constituent une part croissante de l'opposition sous blindage, on se préoccupe surtout du Ferdinand qui ne sera produit qu'à 90 exemplaires...

Les casquettes ont remplacé les casques ! Les chenilles T81 sont bien visibles – elles sont légèrement différentes des T80 chaussant le Sherman. À noter les deux antennes, il s'agit donc du char d'un chef



# M-26 Pershing

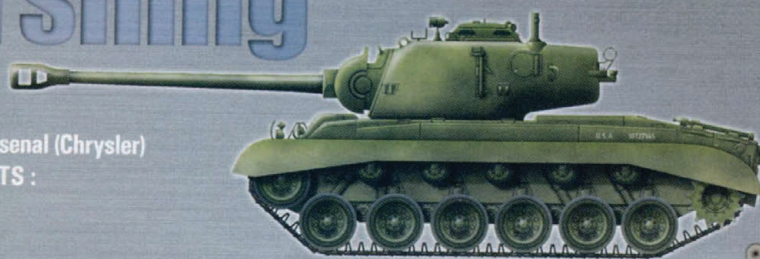


**CHAR LOURD**  
**CONSTRUCTEUR :**

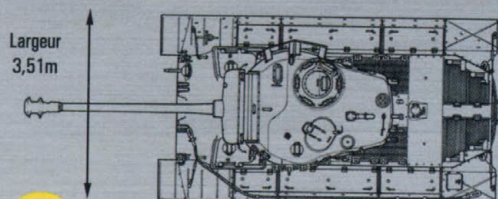
Fisher Tank Arsenal, Detroit Tank Arsenal (Chrysler)

**NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :**

2 212 exemplaires

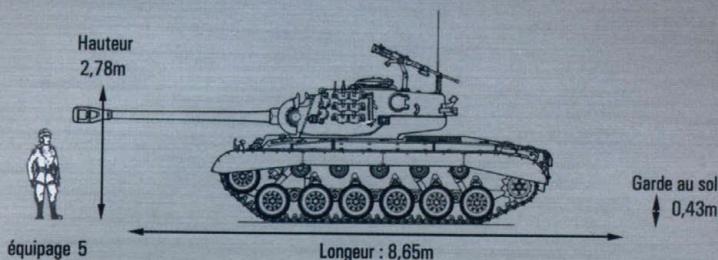


## Morphologie



Largeur  
3,51m

41,9T



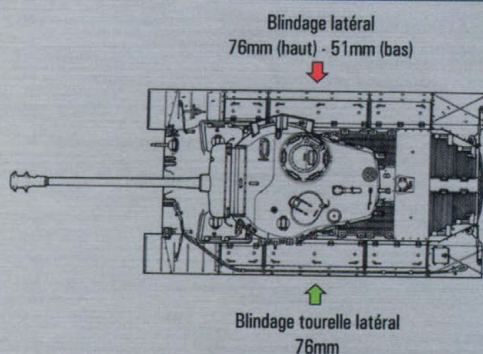
Hauteur  
2,78m

équipage 5

Longeur : 8,65m

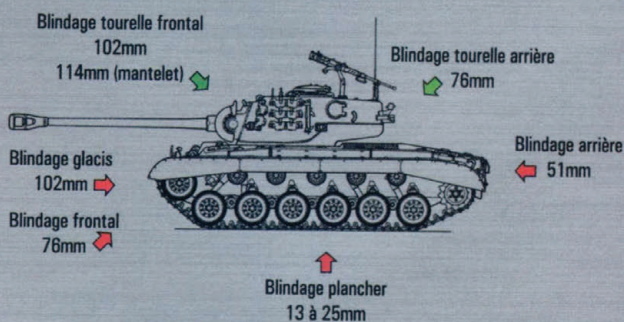
Garde au sol  
0,43m

## Protection



Blindage latéral  
76mm (haut) - 51mm (bas)

Blindage tourelle latéral  
76mm



Blindage tourelle frontal  
102mm  
114mm (mantelet)

Blindage tourelle arrière  
76mm

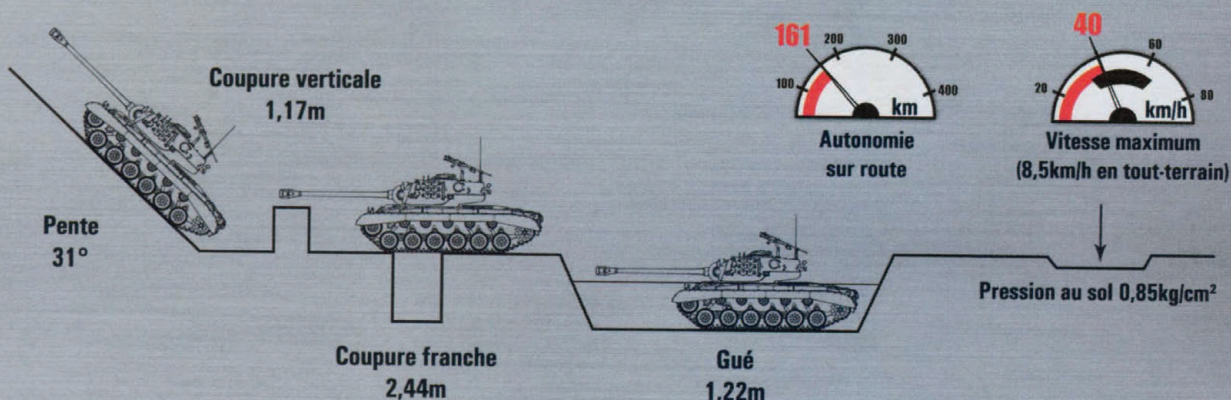
Blindage glacis  
102mm

Blindage frontal  
76mm

Blindage arrière  
51mm

Blindage plancher  
13 à 25mm

## Mobilité

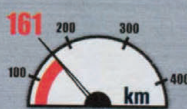


Coupure verticale  
1,17m

Pente  
31°

Coupure franche  
2,44m

Gué  
1,22m



Autonomie  
sur route



Vitesse maximum  
(8,5km/h en tout-terrain)

Pression au sol 0,85kg/cm<sup>2</sup>

## Armement

Armement principal	90mm Gun M3 (T7)
Approvisionnement	70 coups
Armement secondaire	2 x .30 (7,62mm) caliber MG M1919A4 1 x .50 (12,7mm) caliber MG HB M2 (AA)
Approvisionnement	7,62mm : 5 000 / 12,7mm : 550 coups

## Motorisation

Moteur	V8 diesel Ford GAF
Nombre de cylindres	8
Puissance	500cv à 2 600tr/min
Refroidissement	Eau
Contenance réservoir	832 litres

FICHE TECHNIQUE

C'est pour cet ensemble de raisons que personne ne demande vraiment à disposer d'un armement antichars amélioré pour les chars moyens américains. Qui plus est, il existe un opposant haut placé à une évolution vers des capacités antichars supérieures pour les chars moyens américains : le responsable des *Army Ground Forces*, le *General MacNair*. Dans le domaine du char, il estime que celui-ci est un matériel cher qui n'a pas à se lancer dans des combats risqués contre ses homologues allemands (il en est resté à une attaque en masse façon *Blitzkrieg*) alors que le *Tank Destroyer* (si possible tracté car il est plus facile à camoufler et très bon marché) est là pour ça... Il s'opposera donc et pendant longtemps au réarmement du Sherman car il se dit que, si les tankistes venaient à disposer d'un canon de 76mm, ils se lanceraient à la chasse aux *Panzer*, ce au détriment de leur principale mission consistant à s'attaquer aux objectifs « mous » et aux arrières ennemis ; et il ne peut bien sûr être d'accord avec la baisse des performances explosives du 76mm pour la même raison.

C'est pourquoi il faudra la décision de Marshall, Chef d'État-Major de l'*US Army*, pour valider

la commande du T26E3 qui, s'il a des capacités explosives retrouvées, fait craindre par ses capacités perforantes supérieures le « dévoiement » des tactiques précitées. Tandis que son poids et son encombrement feront pousser des cris aux responsables du Génie : leurs ponts ne sont pas adaptés pensent-ils, même si cela ne sera pas un problème insurmontable en opération. Cette décision de Marshall sera prise avec l'appoint des Britanniques qui ont longtemps espéré la production d'un char lourd ou, en tout cas, armé d'un canon antichars nettement plus efficace. Le Matériel réussit à leur « vendre » le T26 en leur faisant croire qu'il est prêt à être mis en production, un mensonge éhonté en cette fin d'année 1943. Ceux-ci pousseront de façon décisive à son adoption en convaincant Devers puis Eisenhower, les responsables de l'*ETO* à cette époque, de son intérêt alors que leurs propres subalternes n'en ressentaient pas encore la nécessité. Interrogé sur ses besoins en chars pour 1945, l'*ETO* formulera une demande pour 3/4 de chars à canon de 90mm (donc le T25-T26) et 1/4 de chars à obusier de 105mm, qui correspondent soit au Sherman ainsi réarmé

Le T26E3 est équipé d'une puissante mitrailleuse de 12,7mm capable de prendre à partie les avions ou les véhicules faiblement blindés.



soit au futur M45, dont on comprend donc mieux la genèse. Nous sommes donc en janvier 1944 quand le Pershing est enfin commandé ; enfin, plus précisément, autant de T25 que de T26, car l'on se dit que les chars étant très proches, il sera toujours temps d'adapter les chaînes lorsque le modèle définitif sera choisi ! C'est le T26 qui gagnera car on privilégie un blindage renforcé même si la motorisation peine sérieusement à propulser ce dernier. Les premiers exemplaires produits sont rapidement testés et c'est alors qu'apparaissent des défauts mineurs mais que l'on se doit de régler avant l'adoption définitive. Ce sont des problèmes mécani-

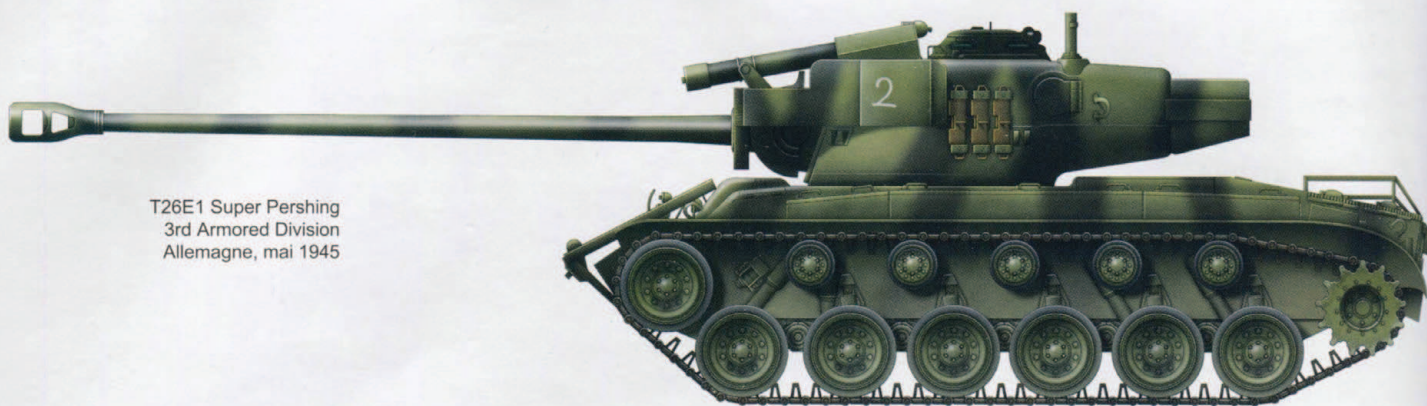
ques mais surtout des défauts que l'Arme blindée n'aurait pas manqué de signaler en amont si le Matériel avait pris la peine de la consulter : le char emporte trop peu de munitions pour l'armement principal, une quarantaine d'obus au lieu des 70/80 souhaités, et leur stockage est très mal conçu au point d'en être pénalisant en combat. ■

*Dans la seconde partie de son texte, Claude Gillono abordera la question de l'emploi au combat du Pershing tant désiré par les équipages pour affronter les Tiger et Panther allemands ainsi que ses dérivés et variantes qui, à terme, déboucheront sur la grande série des Patton.*

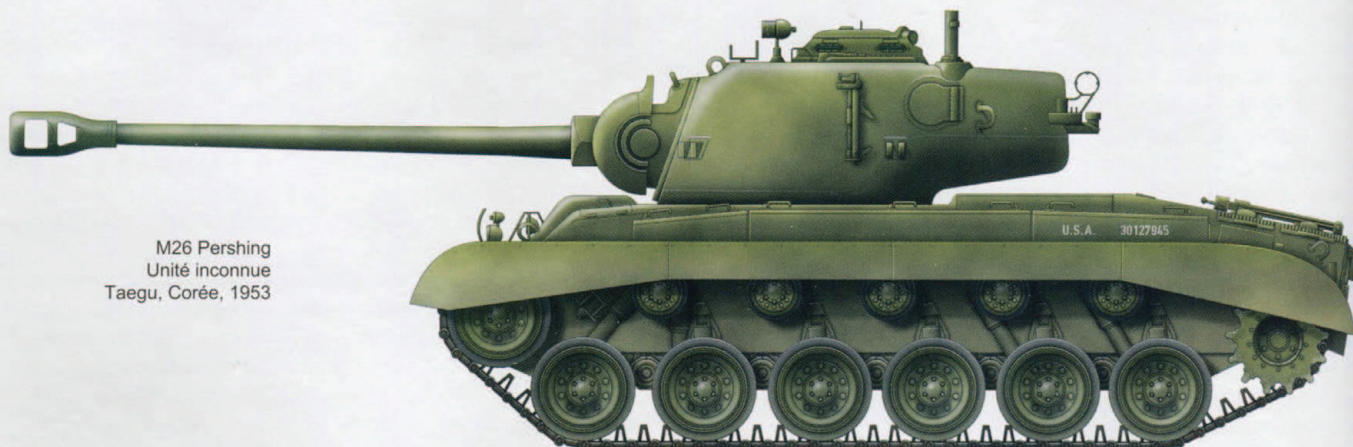


En Corée, les Pershing sont les seuls chars américains à pouvoir s'opposer efficacement aux T-34/85 nord-coréens. Les trois premiers exemplaires déployés viennent directement d'un dépôt au Japon. Engagés en catastrophe, ils seront tous sabordés du fait de pannes. L'absence de courroies de ventilateurs qui découle d'une usure rapide de ces dernières n'est sans doute pas étrangère à cette déroute mécanique !

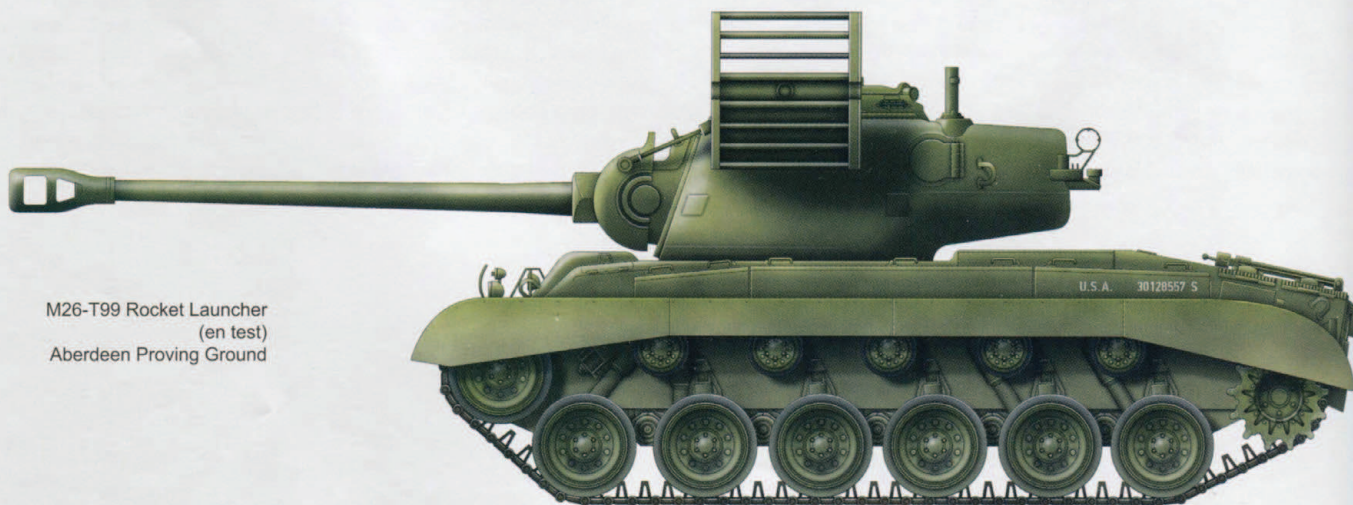




T26E1 Super Pershing  
3rd Armored Division  
Allemagne, mai 1945



M26 Pershing  
Unité inconnue  
Taegu, Corée, 1953



M26-T99 Rocket Launcher  
(en test)  
Aberdeen Proving Ground



①



②



③



④



⑤

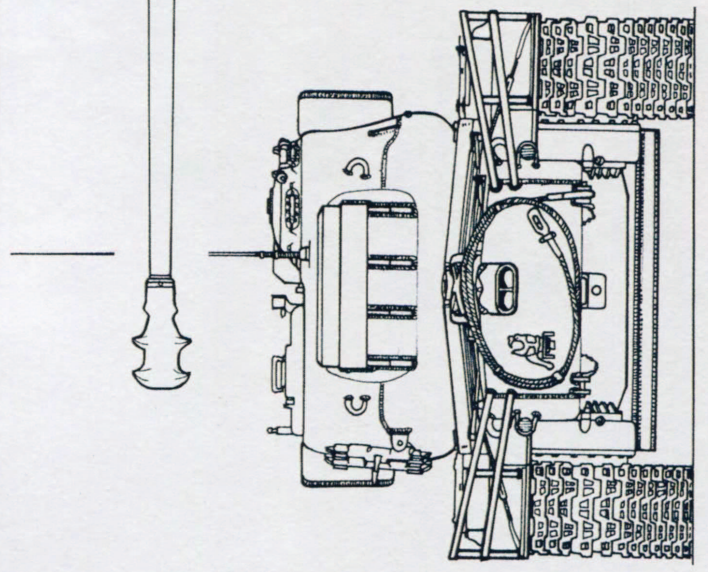
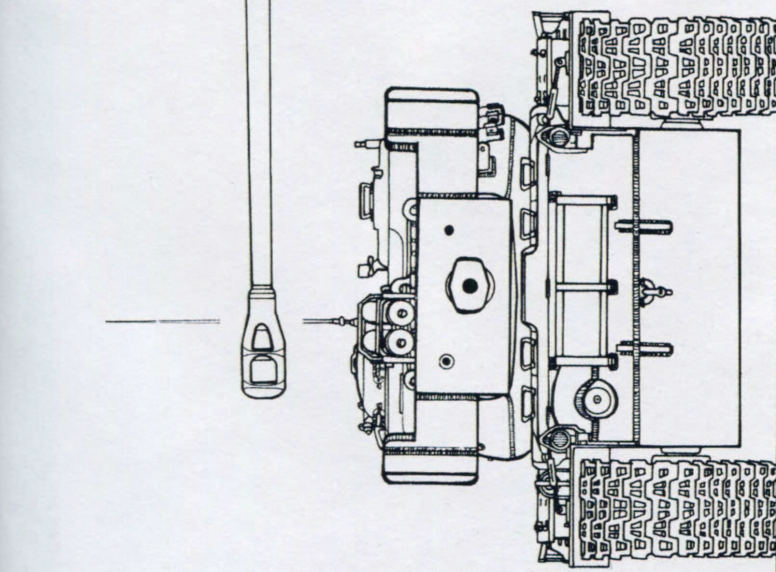
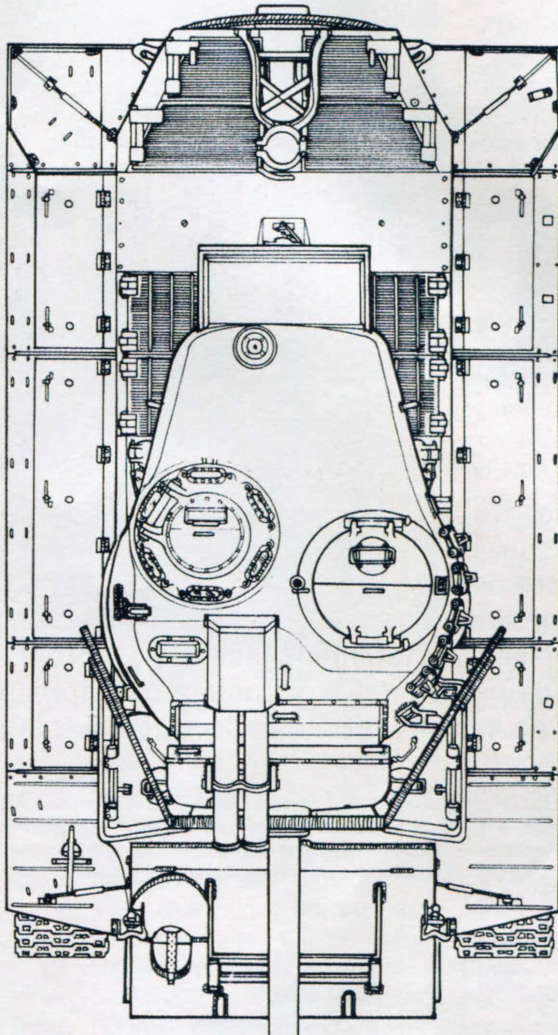
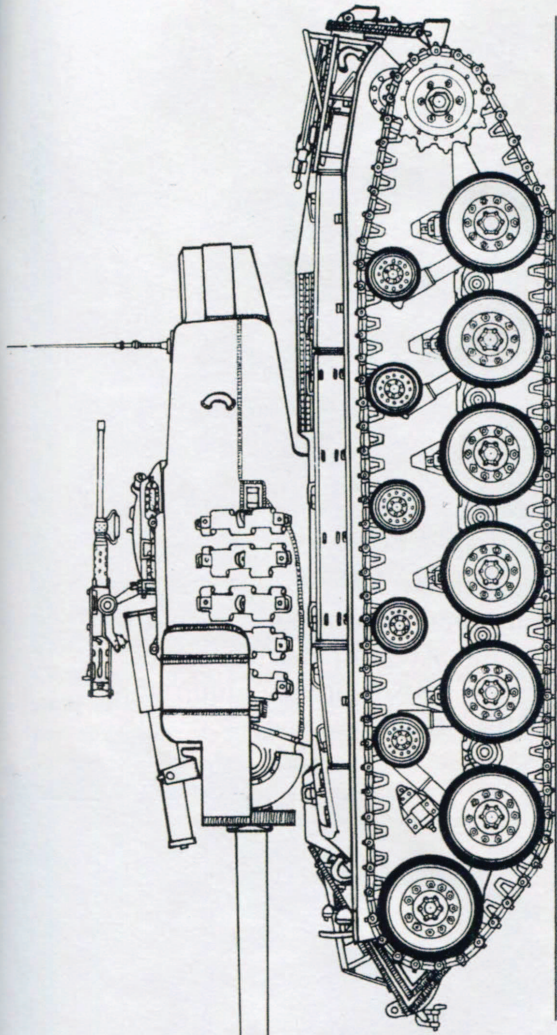


⑥

**MUNITIONS**

**Canon M3 90mm**

- 1. AP T33
- 2. HVAP T30E16
- 3. APCBC/HE-T
- 4. APCBC-T
- 5. AP-T
- 6. APCR-T



1/48

# T26E4 "SUPER PERSHING"

Late

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007



Par Claude Gillono

# LE PERSHING

## ou l'introuvable successeur du Sherman

**A**près avoir étudié la genèse du Pershing, Claude Gillono aborde désormais son usage opérationnel, à commencer par son engagement en Europe occidentale lors des dernières semaines de la Seconde Guerre mondiale. Si 20 des 40 premiers exemplaires livrés sont logiquement confiés à l'Arme blindée pour des tests, vingt autres chars sont alloués à des essais opérationnels en Europe dans le cadre d'une mission baptisée « Zèbre ». Celle-ci est décidée après la bataille des Ardennes, certes victorieuse mais ayant coûté cher à l'*US Army* aussi bien sur le plan humain que matériel, notamment en chars. Des fuites ont eu lieu dans la presse et l'Armée américaine se doit de « faire quelque chose » puisque l'on parle même d'une commission d'enquête parlementaire (elle ne sera jamais créée). On veut donc tester en « vraie grandeur » de nouveaux matériels antichars, dont un canon de 90mm tracté, ainsi que ce qui ne s'appelle pas encore le Pershing. Arrivant en Europe, par Anvers, début février 1945, les vingt T26E3 sont répartis à égalité entre les *3rd* et la *9th Armored Divisions*. Ils sont déployés en premier au sein de la *3rd*, le 25 février 1945, puis à la *9th* dès le 28. Les machines sont numérotées de 22 à 41 et les immatriculations sont allouées de façon consécutive de 30119832 à 30119851.

*Crédits photos : US NARA*

▼ Corée, septembre 1950. Un M26 du *72nd Tank Battalion* est positionné derrière une levée de terre. Les combats contre les T-34/85 nord-coréens sont plutôt rares et les chars américains sont souvent employés comme plate-forme d'artillerie mobile.





▲ Des Pershing de la 11th Armored Division effectuent des manœuvres en Autriche au printemps 1945. La Guerre froide n'a pas commencé et il n'est pas encore question d'affronter les chars communistes. Les JS-2m et surtout les JS-3 qui commencent à entrer en service à cette date auraient constitué de redoutables adversaires pour le char américain.

Ces essais ayant été concluants, les livraisons aux unités prennent de l'ampleur. L'on ne dispose malheureusement pas du détail des livraisons en unité et l'on sait seulement que :

- en février, 20 chars sont acheminés en Europe par la mission « Zèbre » (pour moitié des chars neufs et pour le reste des T26E1 modifiés en E3) ;
- en mars, 24 chars supplémentaires arrivent en Europe ;
- en avril, les livraisons reprennent avec 208 machines acheminées sur le « vieux » continent ;
- en mai (du 1<sup>er</sup> au 20), 44 engins sont débarqués mais 99 sont attendus ou en voie de déchargement d'ici la fin du mois ;
- soit, au 1<sup>er</sup> juin 1945, un total de 395 Pershing, dont un a entre-temps été perdu en opération (voir plus loin) et un second que personne (même pas les techniciens dépêchés par le constructeur) ne parviendra à faire démarrer !

À noter que nous disposons quand même d'éléments solides pour les cinq divisions blindées qui ont employé en quantité significative le nouveau char avant la fin des opérations en Europe. Il s'agit des Pershing en dotation, mais pas forcément aptes au combat, en fin de chaque mois.






Comme indiqué, il existe un doute pour la 3rd Armored Division en Mai car une autre source donne 28 chars (26 aptes plus 2 inaptes) au lieu de 18 – le chiffre le plus élevé est sans doute le bon. L'on notera que les chars de la mission « Zèbre » vont donc à la 1st Army, et ceux des livraisons suivantes à la 9th Army (2nd et 5th Armored Divisions) puis à la 3rd Army (11th Armored Division) pour ce qui est des chars opérationnels du moins. La 7th Army n'en a probablement jamais reçu, en tout cas aucun n'est signalé à la fin avril. Mais comment le nouveau char se comporte-t-il en opération ?

## LE PERSHING EN EUROPE

Les combats impliquant les Pershing de la mission « Zèbre » commencent sans tarder. Et sous de mauvais auspices... En effet, la première perte – temporaire – à la 3rd Armored a lieu dès le 26 février, à Elsdorf quand le char n°38, surnommé « Fireball » (30119848) de la F Company du 33rd Armor est mis hors de combat, alors qu'il était embusqué sur un secteur du front (mais silhouetté par un incendie), par trois obus de 8,8cm tirés à une centaine de mètres par un Tiger I. Il est vengé dès le lendemain quand un Tiger

et deux Panzer IV sont respectivement détruits à 800 mètres et 1 100 mètres par le Pershing n°40 (30119850) de la E Company. Un troisième Panzer IV est également détruit dans la foulée par un autre Pershing. Le Tiger a été détruit par l'un des trop rares obus au tungstène T30E16. « Fireball » retournera au combat le 7 mars avec un nouveau tube de 90mm, d'ailleurs obtenu d'une unité de M36 car la mission « Zèbre » n'en avait pas dans ses bagages.

Le premier « engagement » du Pershing à la 9th Armored Division est si l'on peut dire unilatéral puisque, le 1<sup>er</sup> mars 1945, le char n°22 est mis hors d'usage en pleine nuit par deux obus d'artillerie de gros calibre. Il sera réparé. Il appartient au seul peloton homogène (à 5 Pershing) de la division, peloton placé sous les ordres du Lieutenant Grimbail. La première opération significative du nouveau char est la participation de ce même peloton réduit à 4 chars (le n°22 n'est pas revenu des ateliers – il s'agit des n°27, 28, 35 et 39) de la A Company du 14th Armor Battalion de la 9th Armored Division à la prise du pont de Remagen, le 7 mars 1945 au matin.

Division Blindée	Mars 1945	Avril 1945	Mai 1945	Détail pour mai (aptes + inaptes au combat)
2ND AD 	-	19	21	20+1
3RD AD 	10	10	18 (ou 28)	26+2
5TH AD 	-	-	17	17+0
9TH AD 	10	10	17	15+2
11TH AD 	-	-	32	28+4
TOTAL	20	39	105 (ou 115)	115



C'est donc une mission hautement emblématique mais totalement imprévisible car personne n'espérait découvrir un ouvrage d'art encore intact sur le Rhin. Le peloton est le premier à découvrir le pont. La rampe d'accès détruite par une charge allemande, les quatre chars appuient de leurs feux la tentative de traversée des fantassins mécanisés du 27th Armored Infantry depuis la rive gauche. Les Pershing feront ensuite la traversée sur des pontons du génie les 12 et 13 mars car ils étaient jugés trop lourds pour le tablier fortement endommagé et même pour les ponts de bateaux qui doublent le pont « Luddendorf ». À noter que la division est l'une des rares voire la seule à avoir opté pour un peloton homogène de Pershing, la norme étant plutôt de répartir le nouveau char lourd et de l'affecter à la pointe des colonnes de Sherman, où son blindage supérieur et son canon plus puissant sont très appréciés.

La seule perte définitive des 20 chars de la mission « Zèbre » fut le n°25 (immatriculé USA 30119835, le 30 initial étant le code assigné aux chars) de la 3rd Armored Division qui avait été frappé par un obus de 8,8cm d'un Nashorn, appartenant probablement à la 2. Kompanie de la schwere Panzerjäger-Abteilung 93, tiré à moins de 300 mètres sur

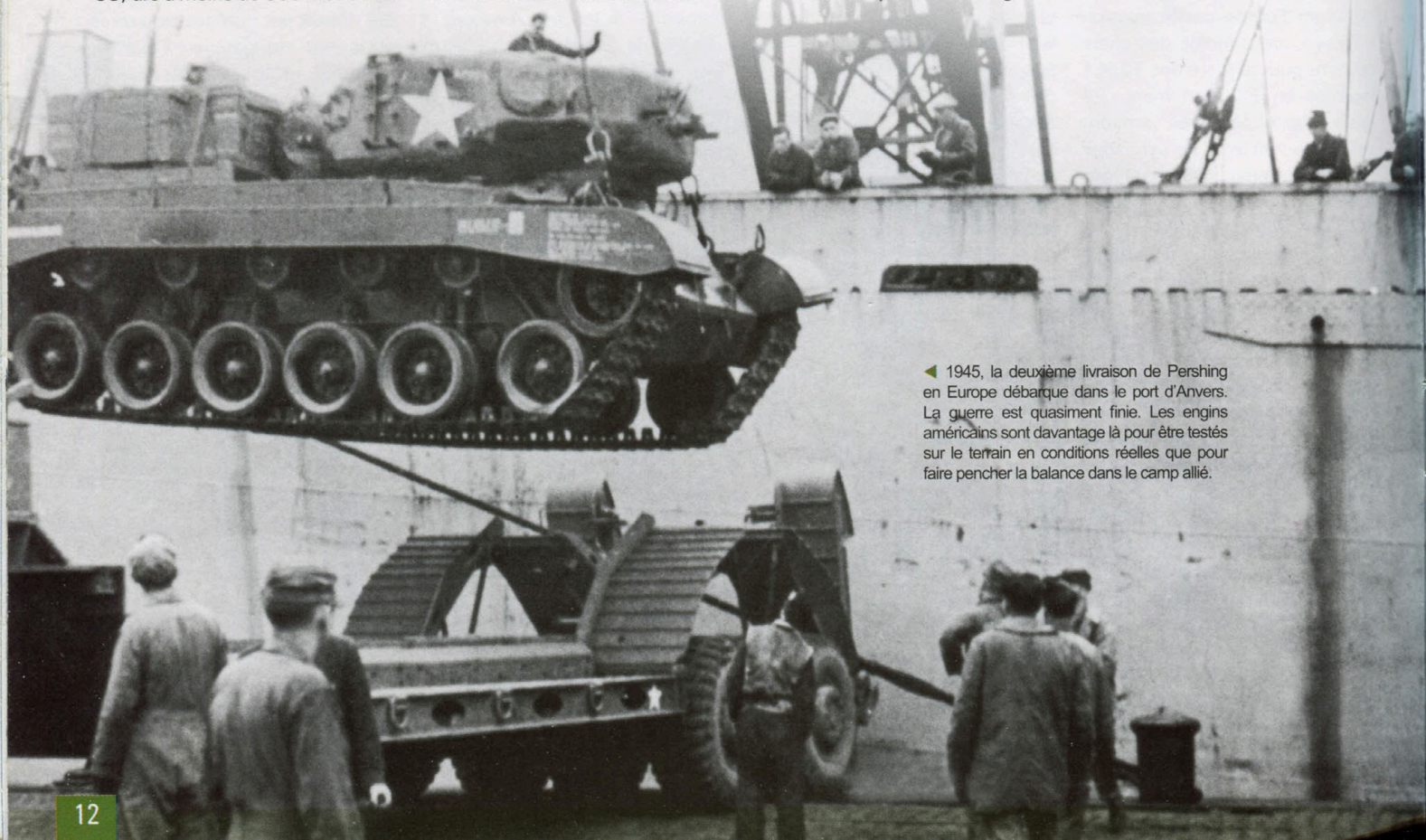


▲ Un M26 traverse une ville allemande. Le bon état des habitations laisse à penser que la guerre est finie depuis quelques mois. Pour faciliter la conduite en milieu urbain, la tourelle est orientée à « 6 heures ». L'engin est ainsi bien plus manoeuvrable dans les petites rues et le pilote n'a pas à penser au gabarit du tube de 90mm.

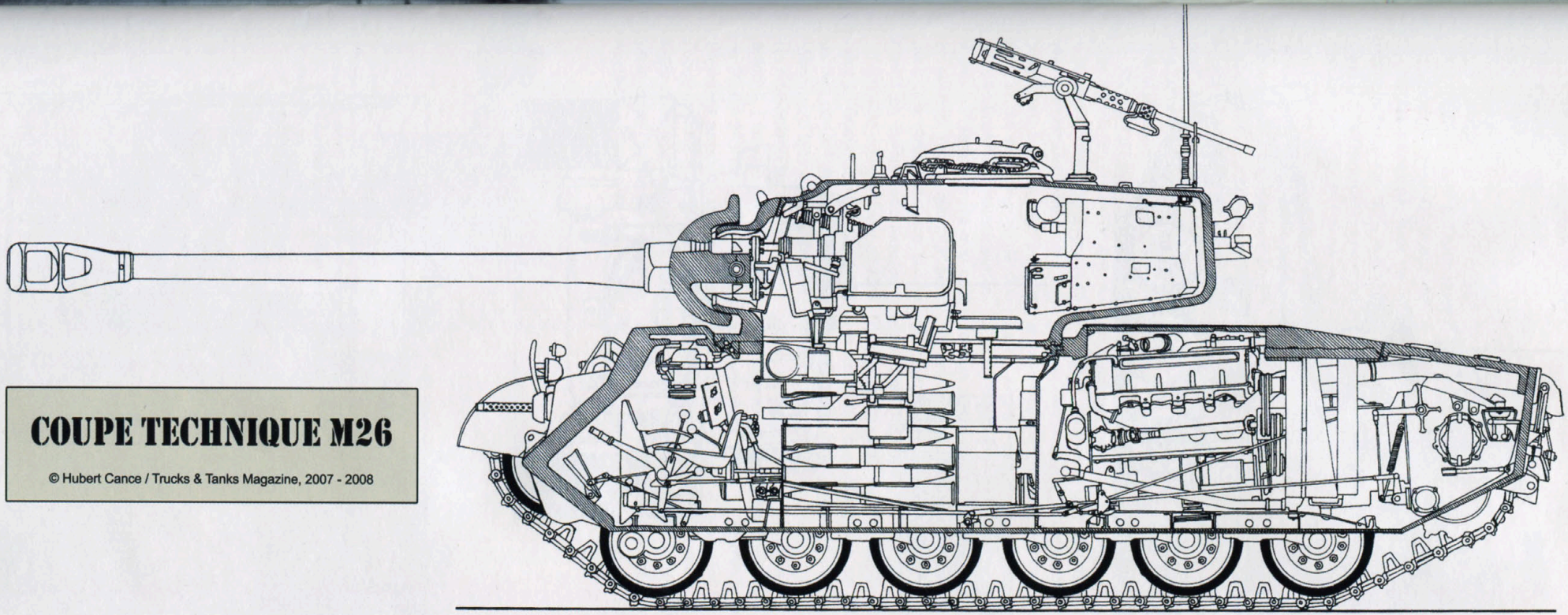
les rives du Rhin près de Cologne. Malgré sa tourelle brûlée, il était réparable mais l'on jugea plus simple de le cannibaliser. On peut noter que la division a eu pour particularité de « reblinder » au moins certains de ses Pershing avec des plaques ajoutées sur le glacis (avec une ouverture pour la mitrailleuse de caisse). Elle fera d'ailleurs de même en cette fin d'hiver sur plusieurs de ses Sherman, on peut donc penser à un programme quasi-officiel qui a été étendu au nouvel arrivant.

L'on a déjà évoqué dans la première partie de cette étude le T26E1 Temporary Pilot #1 plus connu comme « Super-Pershing » (immatriculation 30103292). Il ne faut pas confondre le reblindage dont il a bénéficié avec ce programme local touchant certains de ses « congénères » normaux, même si la finalité est la même. Car, pour le Super-Pershing, l'on voulait parvenir à un équivalent du Tiger II : on avait la parité au plan de l'armement et on recherchait celle au plan du blindage. On

l'a dit, son arrivée tardive à la 3rd Armored Division – le 1er combat a lieu le 5 avril 1945 sur la Weser – empêchera de le tester pleinement. Le duel contre un blindé allemand à Dessau, fin avril 1945, raconté dans un livre de souvenirs du chargeur du Super-Pershing, « Another River, Another Town », n'a sans doute pas fait intervenir un Tiger II comme le raconte l'auteur, car les archives allemandes comme américaines ne signalent pas la perte ou destruction d'un tel char dans la zone à cette date...



◀ 1945, la deuxième livraison de Pershing en Europe débarque dans le port d'Anvers. La guerre est quasiment finie. Les engins américains sont davantage là pour être testés sur le terrain en conditions réelles que pour faire pencher la balance dans le camp allié.



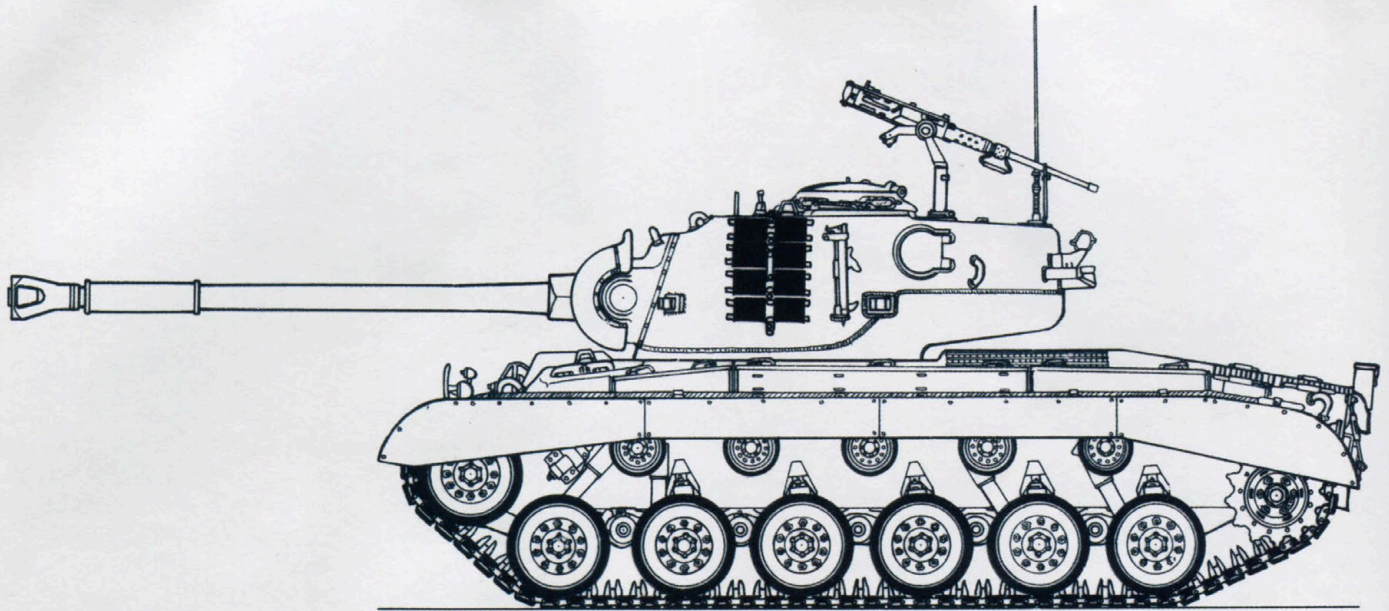
# COUPE TECHNIQUE M26

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008



Mars 1951, des Pershing de la compagnie C du 1st Marine Tank Battalion pilonnent l'ennemi en Corée.

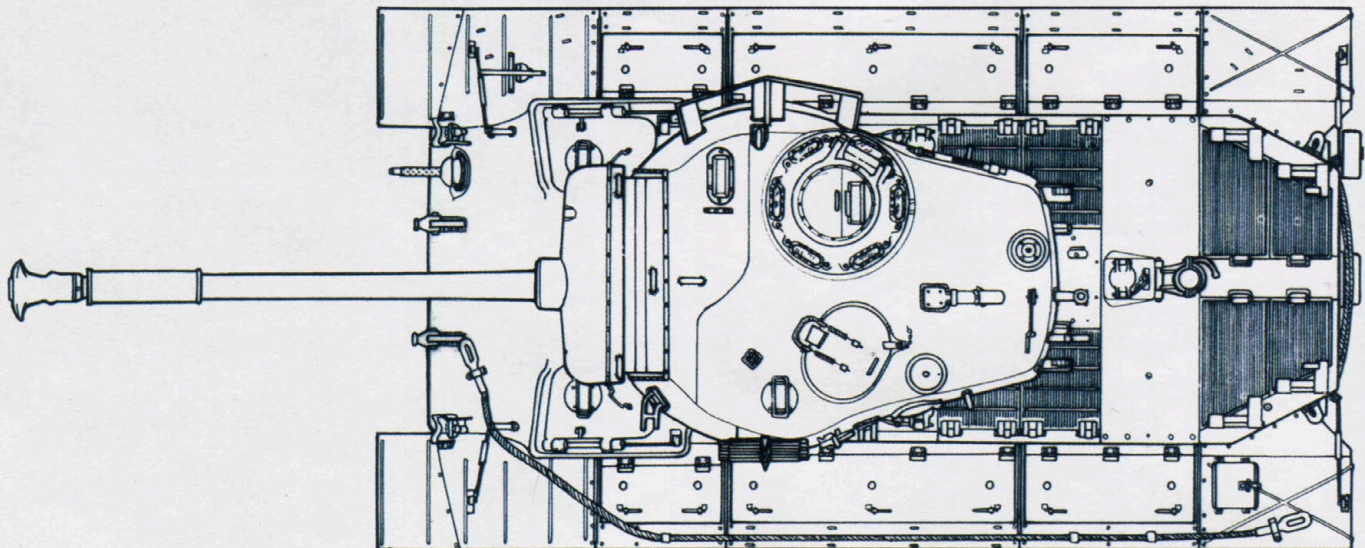
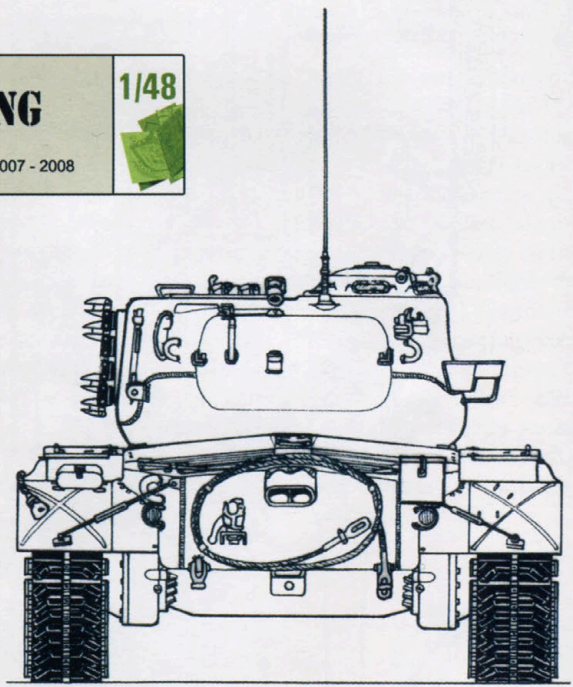
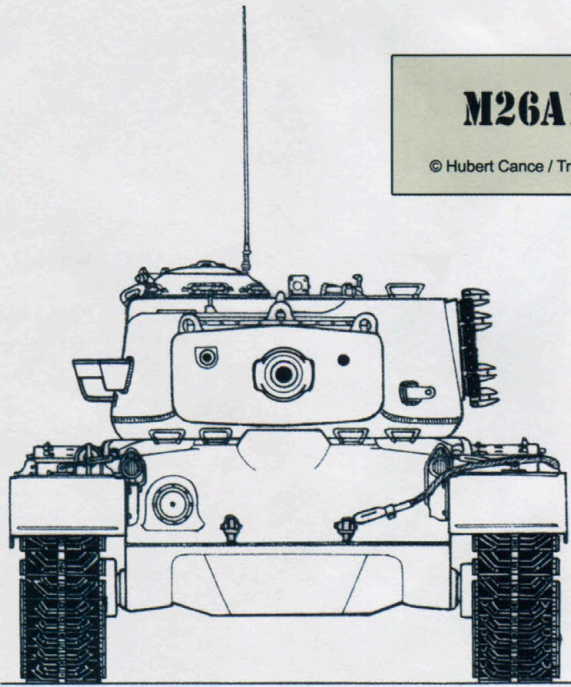




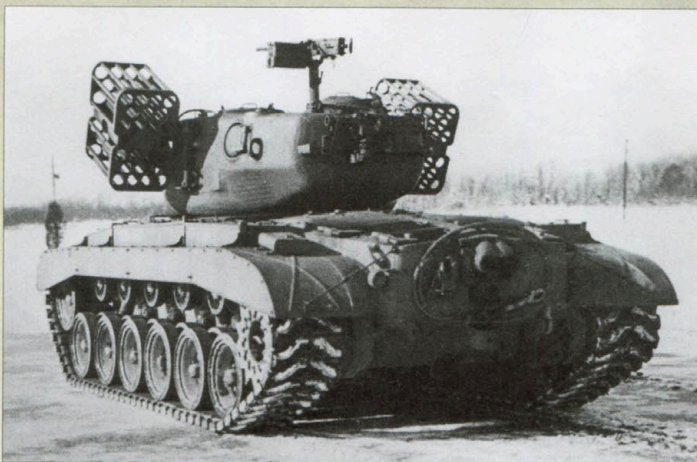
## M26A1 PERSHING

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008



Mais l'épisode attesté resté le plus célèbre – car filmé – faisant intervenir un Pershing est sans conteste la destruction d'un Panther par le char n°26 (301198836) de la *E Company* du *32nd Armored Regiment* de la *3rd AD* à Cologne, près de la cathédrale. De son côté, le n°36 de la *D Company* mettait hors de combat un Tiger le même jour. Le Panther de Cologne fera la preuve cinématographique pendant ce court engagement de sa vulnérabilité aux coups de flanc – ses munitions non protégées sont situées juste derrière – car il s'enflamme tout de suite. Ce même défaut sera lui rectifié sur le Sherman en cours de production... Mais c'est le surnom de « Ronson » (tiré d'une publicité pour ce briquet américain, qui « s'allume toujours du premier coup ») qui colle encore de nos jours au Sherman ! Rétrospectivement, le Pershing arrive trop tard et en trop petite quantité pour avoir une réelle influence sur le conflit en Europe occidentale, à un moment où les *Panzer* se font rares à l'Ouest car Hitler a décidé de faire porter l'ultime effort de la *Wehrmacht* face aux Soviétiques. Un petit aperçu sur les munitions tirées à l'époque par le canon de 90mm M3 du M26 est utile. Elles sont assez classiques avec l'obus explosif M71, mais il faut noter dans le domaine des obus perforants l'existence de trois modèles. L'obus « de base » est



▲ Des essais d'amélioration de la puissance de feu sont menés sur le 250<sup>e</sup> char produit par les usines de Détroit grâce à l'installation d'un lance-roquettes multiple modèle T99. La silhouette du blindé en est radicalement modifiée au point de le rendre bien peu discret sur le champ de bataille.

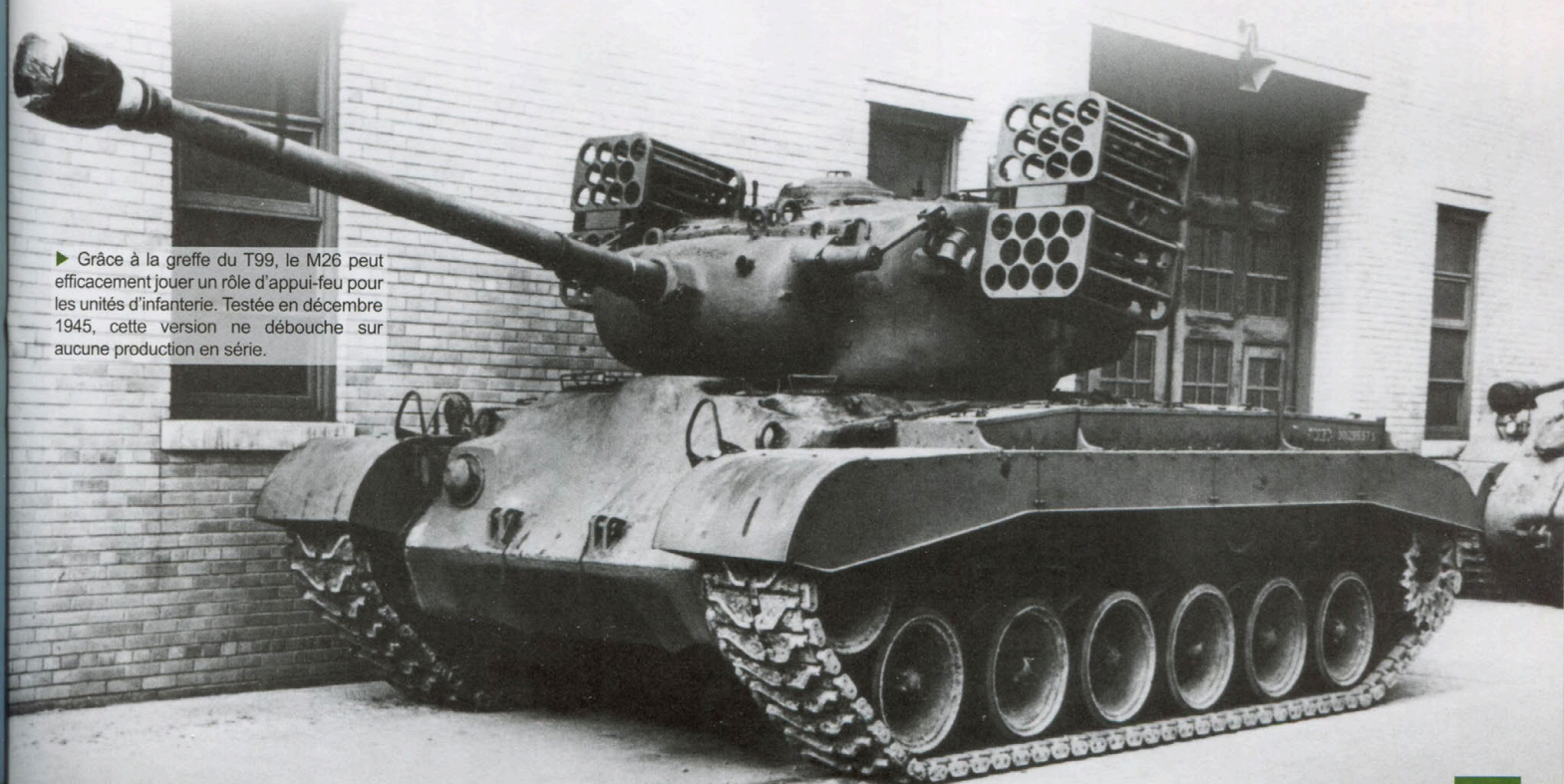
le APC M82 ou *Armor Piercing Capped* (perforant avec dans ce cas deux coiffes – une aérodynamique et la seconde facilitant la pénétration) qui contient une petite charge explosive comme c'est l'habitude. Il existe une version améliorée du M82 (à la vitesse initiale supérieure) mais elle est arrivée après la fin des combats en Europe. Pour obtenir des performances encore supérieures, l'on met au point un obus composite, c'est-à-dire avec un pénétrateur au tungstène sous-calibré « habillé » au diamètre de 90mm par une enveloppe légère ; c'est le HVAP-T pour *High Velocity Armor Piercing – Tracer* T30E16. Cet obus se révèle trop sujet au ricochet face à des blindages très inclinés (comme ceux du Panther ou du

Tiger II) et l'on adopte dans l'urgence un projectile plein répondant enfin aux besoins : cet obus T33 est en fait l'obus plein M77 durci et muni d'une coiffe aérodynamique. Il fait certes moins de dégâts sur la cible (puisqu'il n'explose pas) mais au moins il perce le blindage adverse... Ces deux obus très performants sont hélas distribués en quantité assez faible et profiteront surtout aux M36 et M36B1 des unités de *Tank Destroyer* bien plus nombreux en Europe. Mais rappelons que le Tiger détruit à Elsdorf par un Pershing sera notamment victime d'un obus T30E16.

L'obus composite américain, dont le principe est aussi utilisé par les Allemands, du moins jusqu'à ce que les stocks déclinants de tungstène mettent fin à sa production,

qui est dit « rigide » (car l'obus reste complet jusqu'à l'objectif) ne doit pas être confondu avec la solution préférée par les Anglais, l'obus à sabot détachable ou APDS – *Armor Piercing Discarding Sabot*. Pour ce dernier, l'obus « central » plus léger est entouré de « pétales » qui se séparent à la sortie du tube. On peut noter que les Américains seront longs à adopter les obus perforants spéciaux car ils craignent une usure supérieure des tubes. Ils savent que faire passer l'Atlantique aux tubes de remplacement obligerait à retarder la livraison d'autres matériels fortement demandés. Longtemps, ils préfèrent se passer de cette complication qu'ils ne pensent pas importante puisqu'ils croient jusque fort tard dans la guerre (et à tort on l'a vu) que leur 75 puis leur 76 font parfaitement l'affaire avec de simples obus perforants « classiques » face aux *Panzer*. Grave erreur certes, mais à prendre en compte pour comprendre les décisions prises à l'époque... Rétrospectivement, Patton résuma très bien le sentiment des utilisateurs à la fin de la guerre en Europe quand il croisa un officier du Matériel : « *Le service du Matériel a perdu sacrément de temps à chercher la perfection au détriment des combattants ; et vous pouvez répéter ça à tous vos collègues !* ». C'est un peu lapidaire car les torts sont un peu plus partagés, mais c'est du Patton dans le texte...

► Grâce à la griffe du T99, le M26 peut efficacement jouer un rôle d'appui-feu pour les unités d'infanterie. Testée en décembre 1945, cette version ne débouche sur aucune production en série.

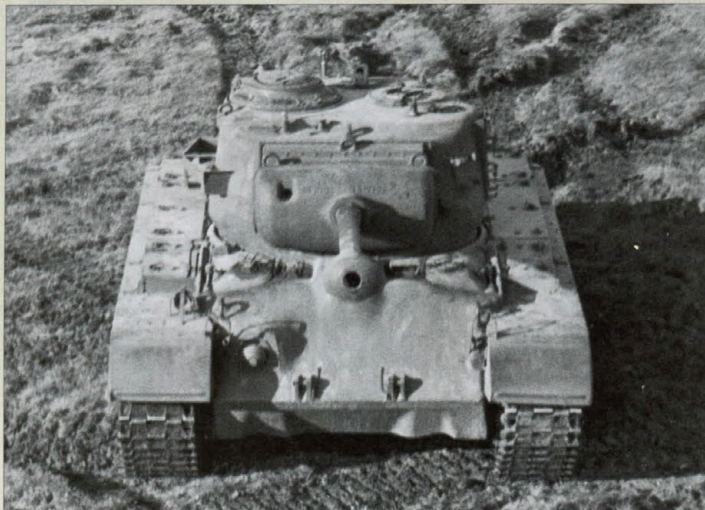






## ENCORE PLUS LOURD ?

Pour autant, le lecteur aurait tort de penser que les Américains sont demeurés inactifs dans le domaine des chars lourds en 1944 et 1945, l'année 1944 devant être comprise comme « après le débarquement en Normandie du 6 juin ». En effet, un char lourd est inscrit dans les plans de production des chars validés en 1940-41 par le président Roosevelt. Si ces décisions venues « d'en haut » s'imposent à tous, il n'en reste pas moins que personne ne sait vraiment à quoi va servir exactement un tel char qui, s'il est mieux armé et protégé, est surtout vu comme « encombrant » au plan logistique. En un mot, les utilisateurs préfèrent disposer de deux chars de 30 tonnes (le Sherman pour ne pas le nommer) que d'un seul de 60 ! De plus, les problèmes de moteur – seul le Wright Cyclone en étoile est à la fois assez puissant et disponible après les commandes classées comme prioritaires de l'aviation – comme de transmission sont longs à trancher. Cela ne vous rappelle rien ? Cherchez bien, il est là aussi question de transmissions électrique, automatique et « classique ». De toute façon, les M6, M6A1 et T1E1 qui sont lentement produits par Baldwin



▲ Cette vue frontale permet de se rendre compte de l'inclinaison du blindage de la caisse. Cette caractéristique permettant de favoriser le ricochet des projectiles à haute vitesse initiale ne se retrouve quasiment pas sur la tourelle qui ne peut compter que sur l'épaisseur de son blindage pour résister aux tirs adverses.

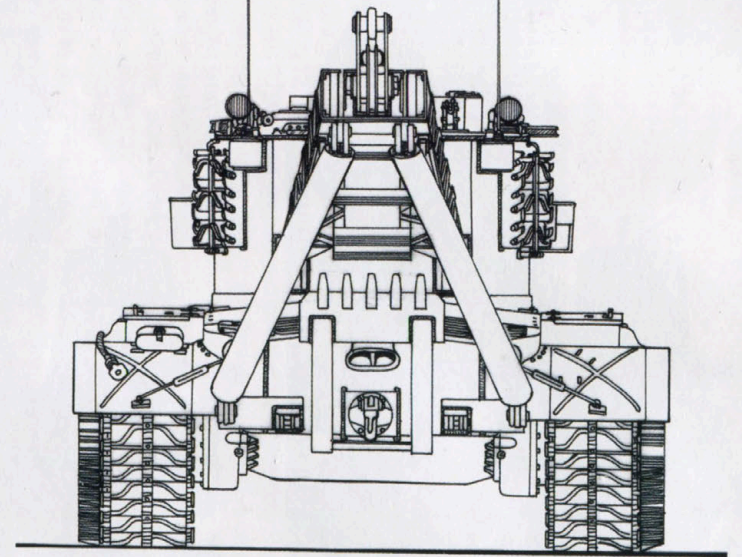
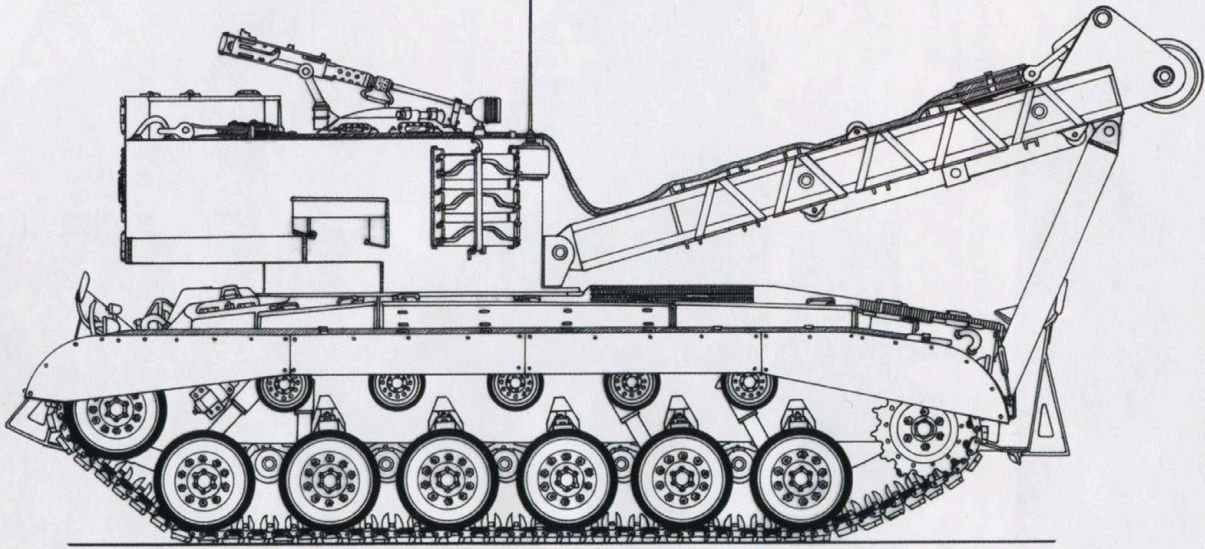
ne répondent pas à un réel besoin puisque l'Arme blindée se passe très bien d'un char lourd. C'est pourquoi, comme les trois chars cités ne sont « pas vraiment des réussites » (pour rester poli) aux plans mécanique et ergonomique, ainsi que le prouvent d'ailleurs les essais débutés en janvier 1943, le programme s'éteint de lui-même en décembre 1944. Il avait connu un bref sursaut quand on avait demandé un char lourd avec un canon de 105mm et un blindage renforcé (15 exemplaires prévus à ce stade) pour affronter les fortifications de la ligne « Siegfried »

mais le responsable en Europe, le général Eisenhower, refusa tout net et le programme ne servit en pratique qu'à tester la tourelle du T29. Entre-temps, le Débarquement avait eu lieu en Normandie... Si le Pershing a été conçu sans vraiment le dire pour être l'équivalent du Tiger, ce qu'il réalise *grosso modo*, les autorités militaires prennent conscience que ce dernier n'est qu'un char de transition en attendant le déploiement du Tiger II et de ses inévitables successeurs encore plus dangereux. Du jour au lendemain, il faut donc un char lourd, non plus pour

démolir des fortifications, mais pour « casser du Panzer » et des automoteurs lourds voire les projets hyper lourds de l'Allemagne nationale-socialiste. Et là les militaires américains se laissent véritablement aller ! Le châssis étant enfin trouvé, puisque ce sera une variation de celui du Pershing avec des roues supplémentaires (deux par côté principalement), il ne reste plus qu'à définir le blindage et l'armement, ce dernier étant accueilli dans une nouvelle tourelle. Tourelle dont d'ailleurs le design s'inspire de celui du Pershing. Trois armements sont adoptés à ce stade précoce pour des tests, un 105mm, un 120mm et même un 155mm ! Rappelons que les Soviétiques n'ont adopté leur obusier de 152mm que sur des automoteurs et que même les Allemands en resteront au 12,8cm du Jagdtiger et autres Maus ou E100. Chronologiquement, quatre prototypes d'un nouveau char lourd sont commandés en septembre 1944 – deux du futur T29 avec le canon de 105mm T5E1 et deux du futur T30 avec le canon de 155mm T7. Le premier est commandé à 1 152 exemplaires en avril 1945, plus trois prototypes supplémentaires et un quatrième d'un nouveau modèle à équiper du canon de 120mm T53, ce qui donne naissance au T34.

▼ Ce M26 pose pour un manuel d'instruction. Installé en hauteur sur un échafaudage posé sur un Dodge 4x4, le photographe s'apprête à prendre l'engin sous toutes les coutures. Les photos sont ensuite distribuées aux troupes.

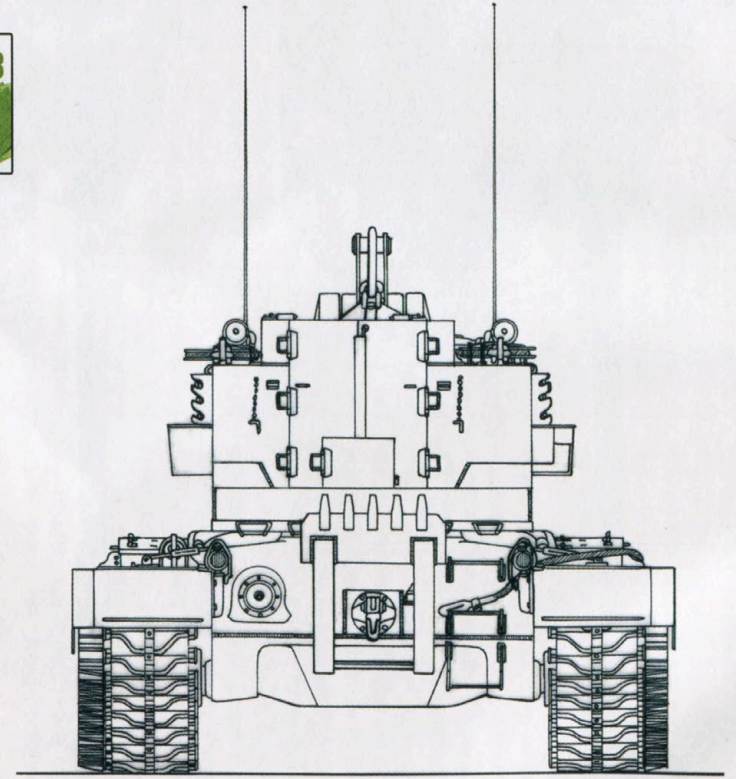
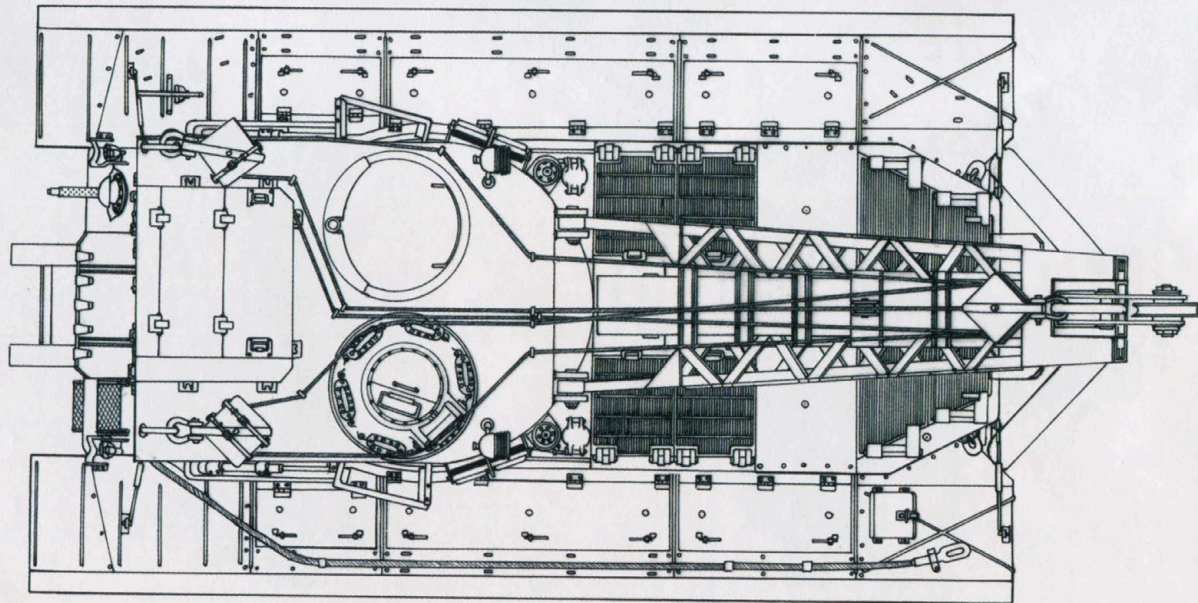




**US T12 PERSHING**  
**CHAR DE DÉPANNAGE**

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008

1/48



1945





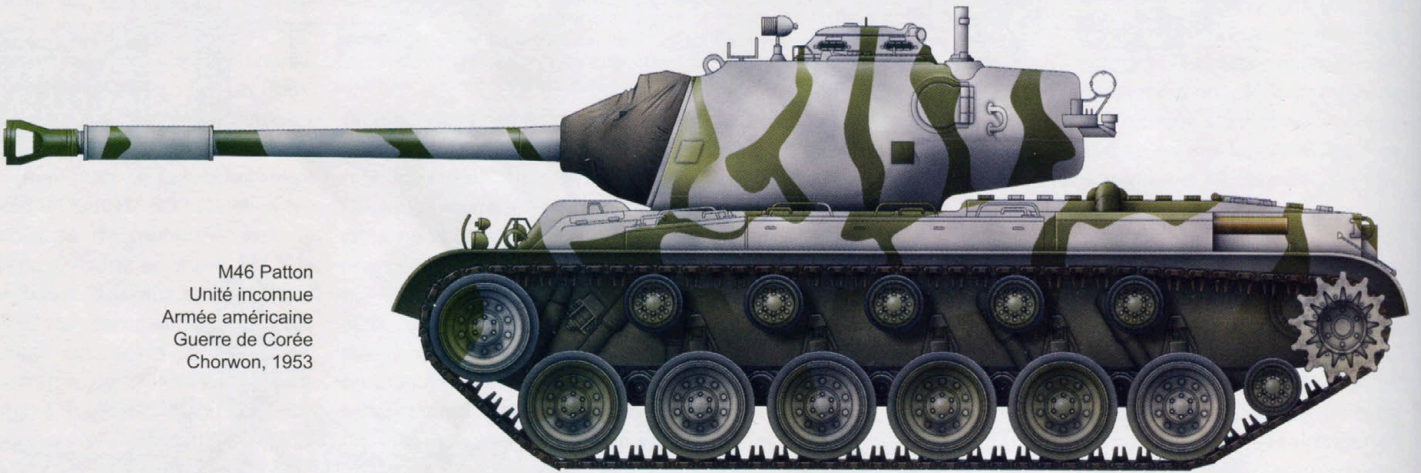
# M26 PERSHING



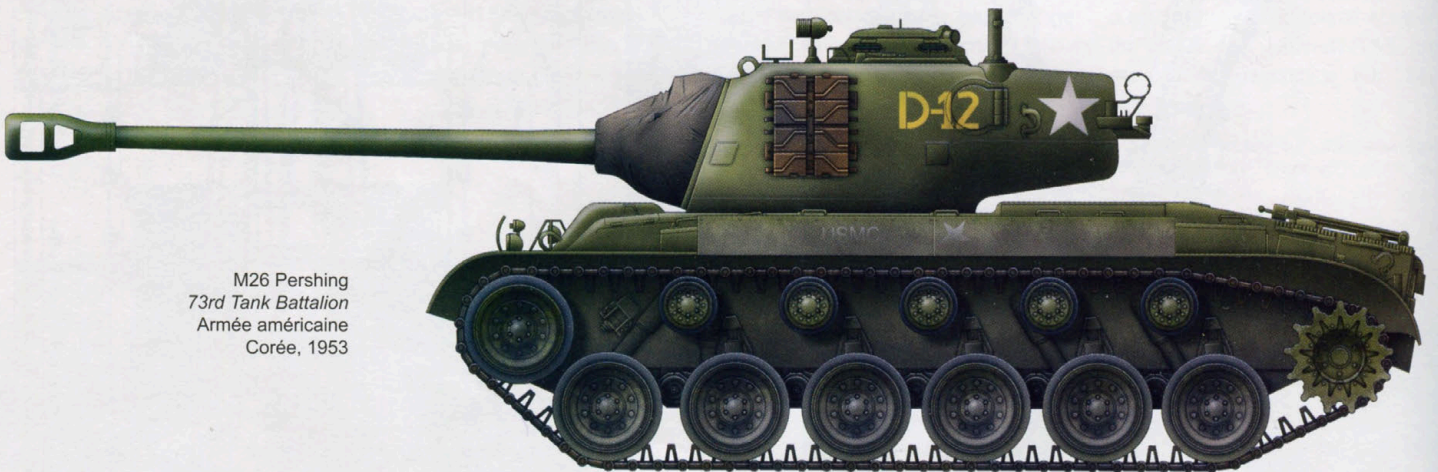
Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008



M46 Patton  
Unité inconnue  
Armée américaine  
Corée, 1953



M46 Patton  
Unité inconnue  
Armée américaine  
Guerre de Corée  
Chorwon, 1953



M26 Pershing  
73rd Tank Battalion  
Armée américaine  
Corée, 1953



M26 Pershing  
Unité inconnue  
Armée américaine  
Corée, 1953



On veut tester ce nouvel armement car il a un potentiel perforant encore supérieur au 105 et au 155. En effet, c'est une adaptation du canon antiaérien de 120mm alors en dotation, à l'image du 90mm qui fut choisi pour équiper le M36 et le M26. Mais la fin de la guerre en Europe puis dans le Pacifique fera réduire drastiquement le programme et retarder la livraison des prototypes – le premier T29 est livré à Aberdeen en octobre 1947 ! Le T30 aura pour principale utilité de tester le moteur Continental V12 refroidi à l'air dénommé AV-1790 – un groupe qui aura une longue postérité dans l'Arme blindée américaine !

Une dernière évolution notable de ces rejets plus lointains du Pershing est le T32, qui est conçu en décembre 1944 en parallèle avec le T26E5 (voir ci-dessous). Plus long que le M26 avec une roue porteuse supplémentaire par côté, il emporte un 90mm T15E2 à la volée interminable et bénéficie d'un blindage renforcé – 5 pouces (127mm) incliné à 54° par rapport à la verticale pour le glacis et de 11,75 pouces (299mm !) à 6 pouces

(102mm) en tourelle. Faisant appel au maximum de pièces et composants du M26, le premier prototype est livré dès janvier 1946 mais la fin de la guerre a eu le même effet sur ce dernier effort pour obtenir dans l'urgence un répondant aux *Panzer* lourds. En parallèle aux combats en Europe, une tentative d'emploi est faite sur le front du Pacifique car les pertes de Sherman face aux armes antichars japonaises, notamment le puissant canon de 47mm qui commence à se généraliser, deviennent préoccupantes. L'emploi du Pershing est prévu à Okinawa mais ils ne peuvent débarquer qu'après la fin des combats, plus précisément le 30 juillet, après que l'on ait résolu le problème de leur transbordement sur des *LCT* adaptés. Il faut aussi noter que le navire qui transportait les chars n'a vraiment pas bénéficié d'une priorité pendant sa traversée du Pacifique... En revanche, le Pershing aurait été largement utilisé pour l'invasion des îles métropolitaines japonaises, notamment pour les capacités explosives et perforantes de son

canon de 90mm contre les bunkers – car la menace des blindés japonais reste très limitée malgré la production commençante de modèles améliorés (qui sont justement réservés aux futurs combats sur les îles japonaises).

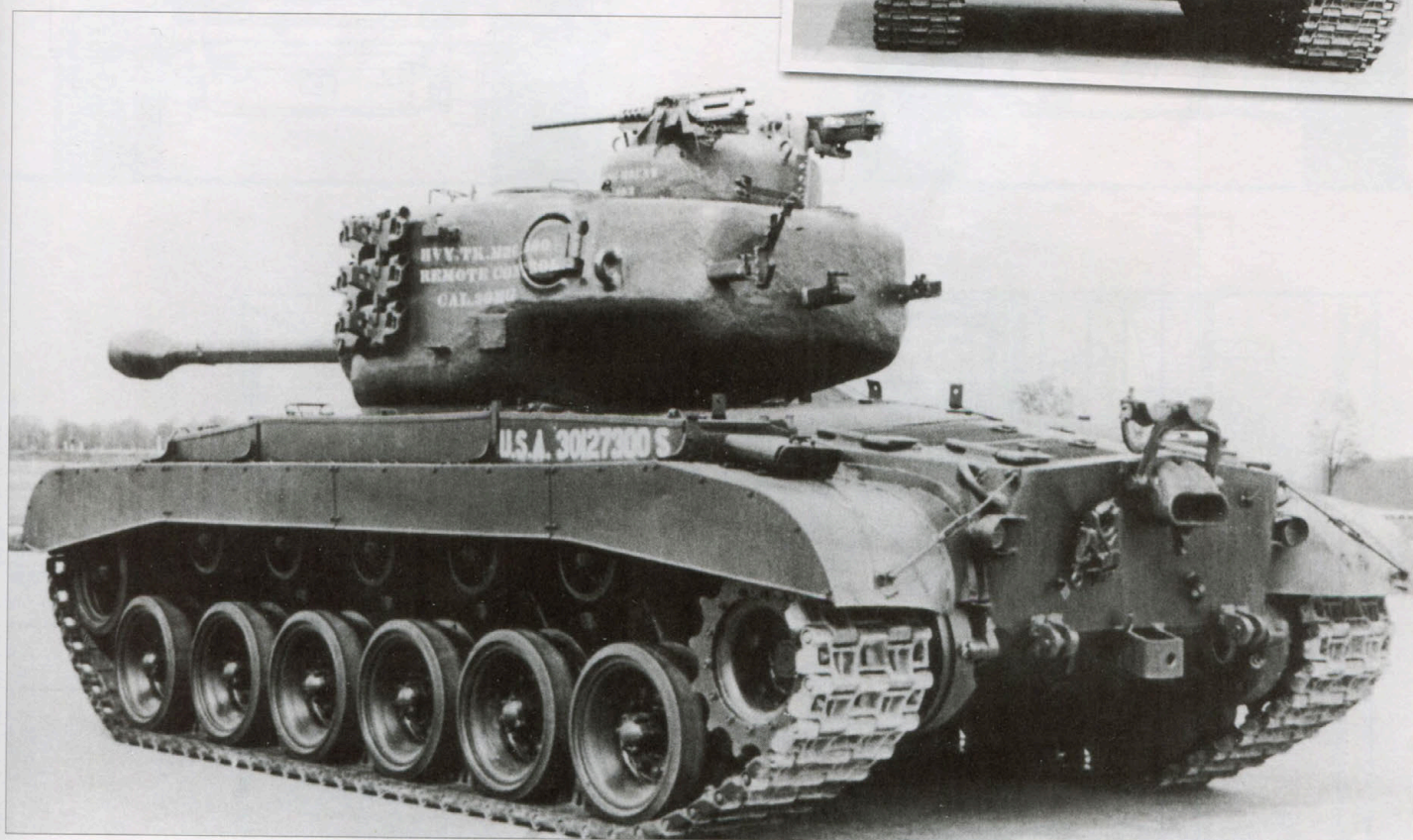
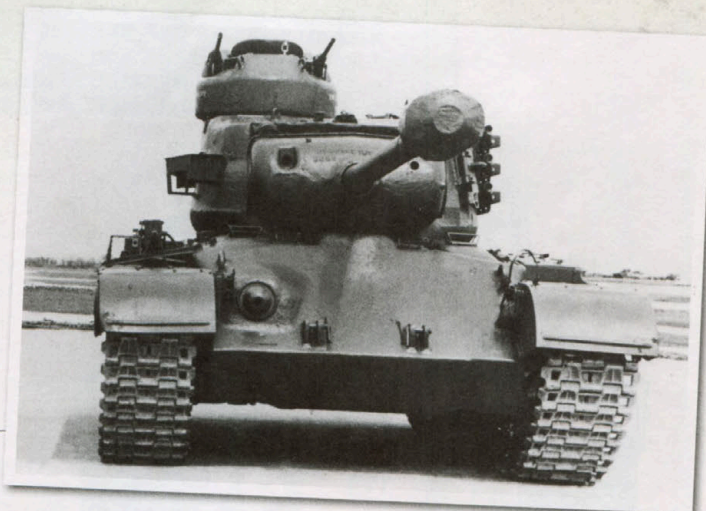
## LE PERSHING EN CORÉE

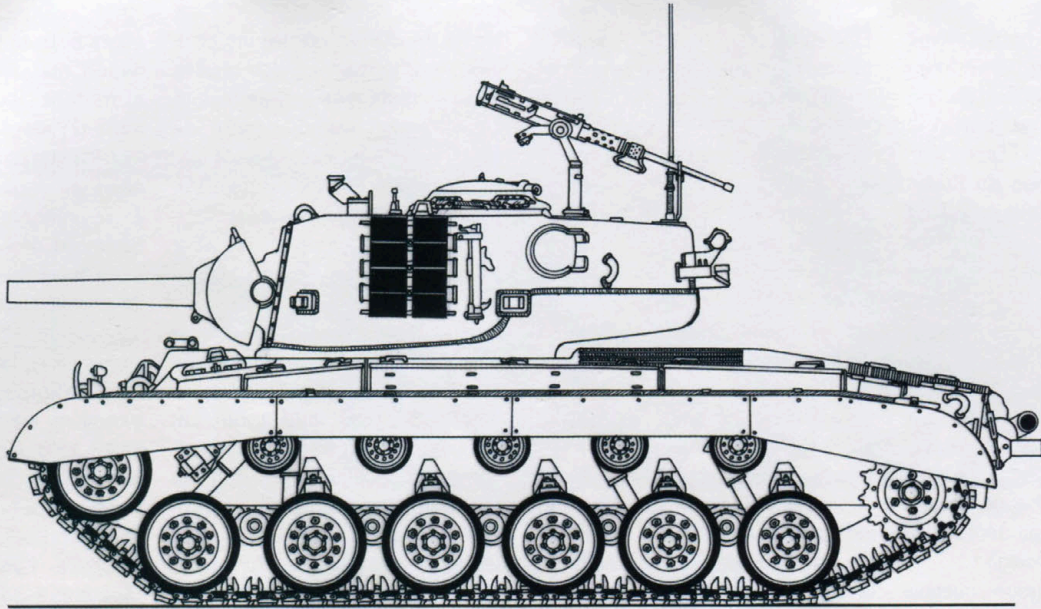
L'utilisation suivante du Pershing se fait en Corée, avec des résultats mitigés d'ailleurs. D'abord excellents, puis déclinants du fait des conditions très particulières des engagements dans la péninsule. Les combats y commencent le 25 juin 1950 avec l'attaque des forces du Nord, souvent menées par des unités de T-34/85. Les forces du Sud sont trop mal équipées en armes antichars pour arrêter l'offensive surprise et les troupes américaines locales sous-équipées en

chars pour la ralentir. Ce sont au départ uniquement des M24 qui affrontent les chars adverses, avec un résultat aussi prévisible que funeste. Les dépôts américains au Japon sont « ratissés » à la recherche des quelques Sherman et M26 disponibles et c'est ainsi que les trois premiers Pershing envoyés en Corée le 13 juillet sont à proprement parler « rafistolés ». C'est ce qui explique qu'ils tomberont en panne et seront sabordés le 28 juillet sans avoir combattu. Mais les renforts sont en route pour tenir la poche autour de Pusan et c'est l'*US Marine Corps* qui inaugure l'emploi du Pershing face aux T-34/85, le 17 août. La puissance du canon de 90mm et la surprise des équipages ennemis en font un engagement qui tourne rapidement au massacre pour les Nord-Coréens.

► Un Pershing teste l'affût double de 12,7mm T121 en avril 1946. Si cette greffe renforce notablement la puissance de feu du char contre l'infanterie, elle accroît encore un peu plus la silhouette du char.

▼ Une autre vue de l'affût double de 12,7mm T121. Les militaires américains ne donneront pas suite à cette modification et l'engin ne dépassera pas le stade du prototype.

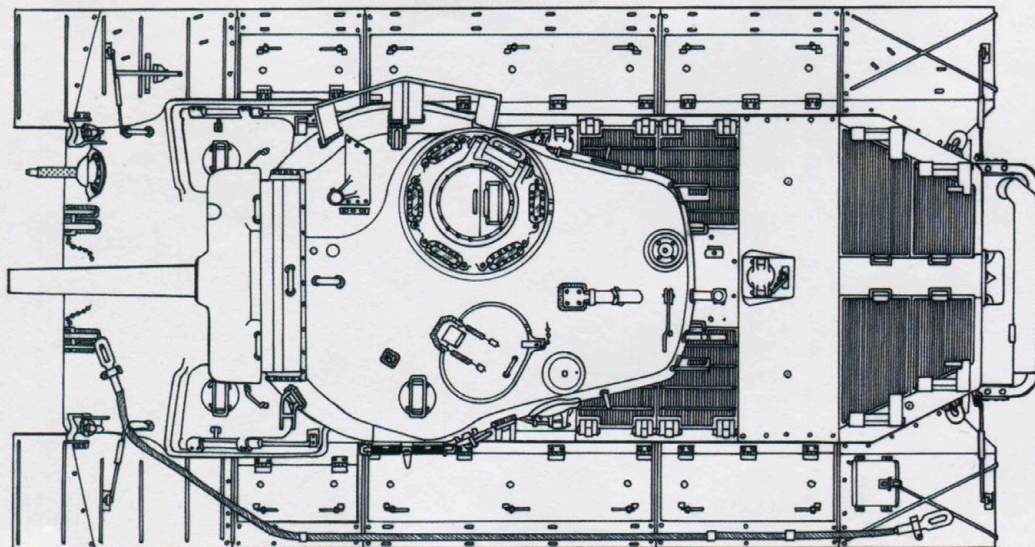
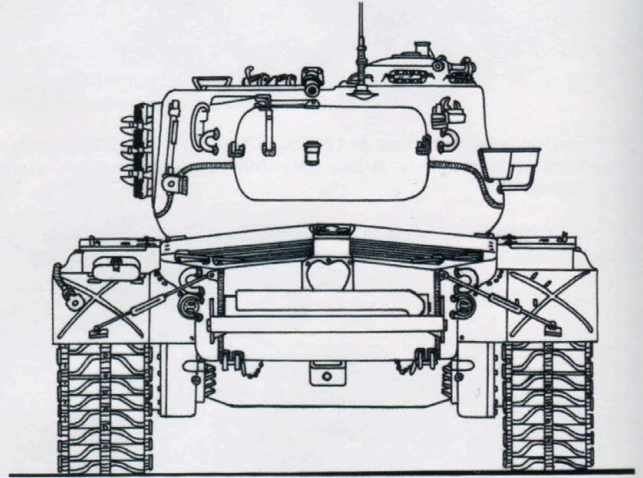
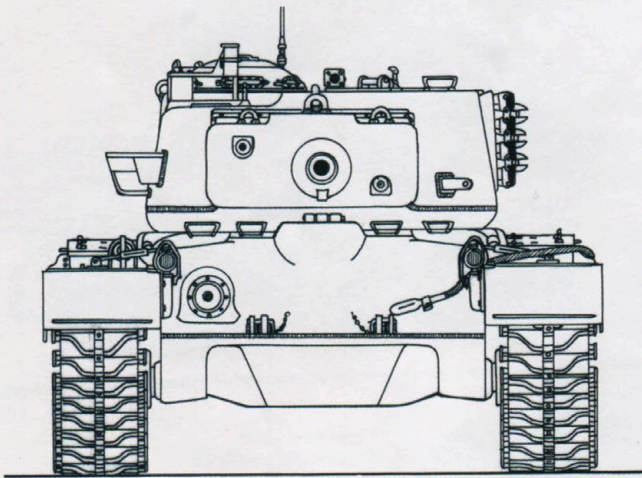


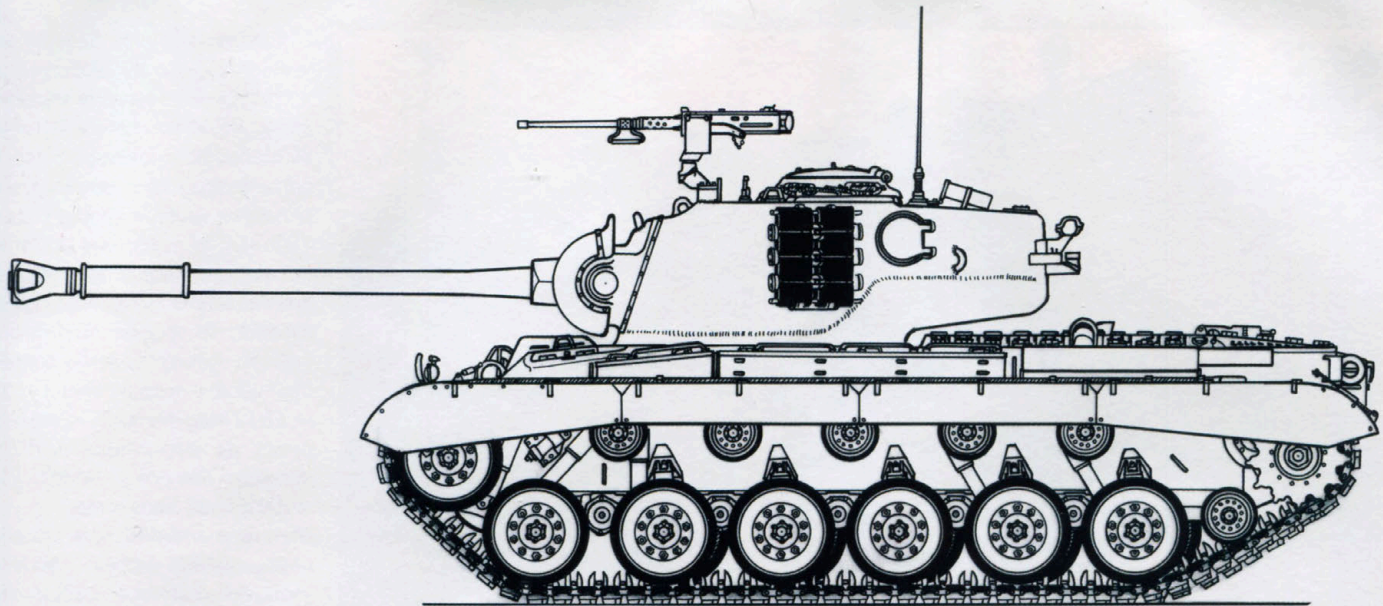


**US M45 PERSHING / T26E2 (OBUSIER 105MM)**

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008

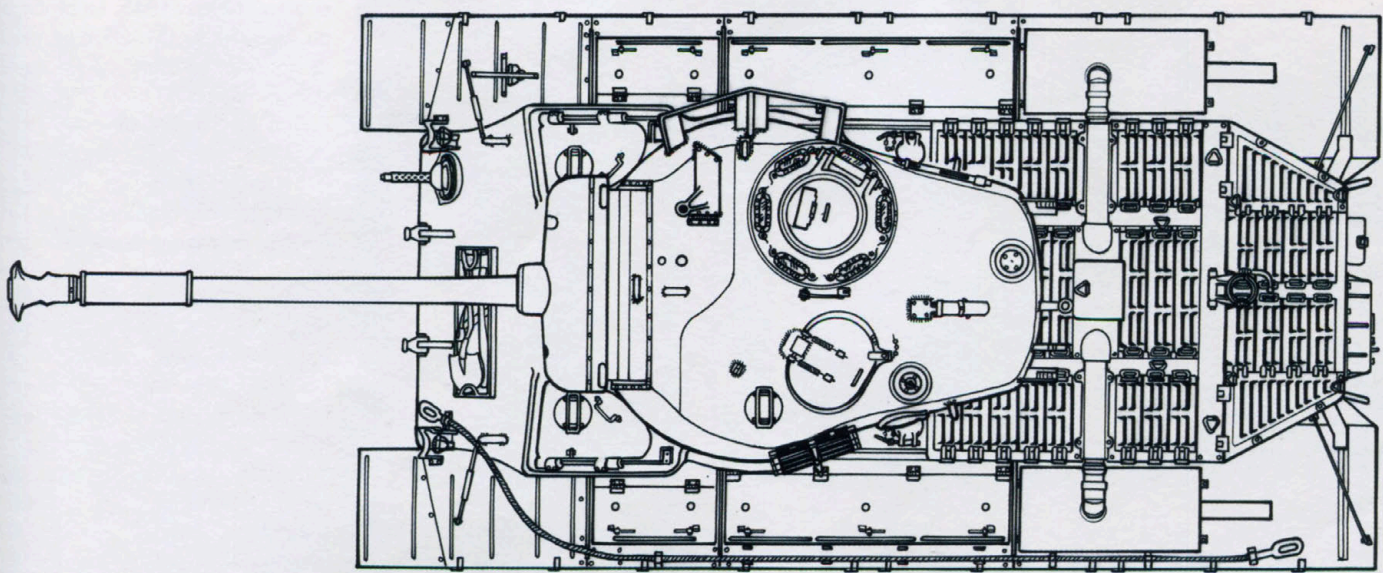
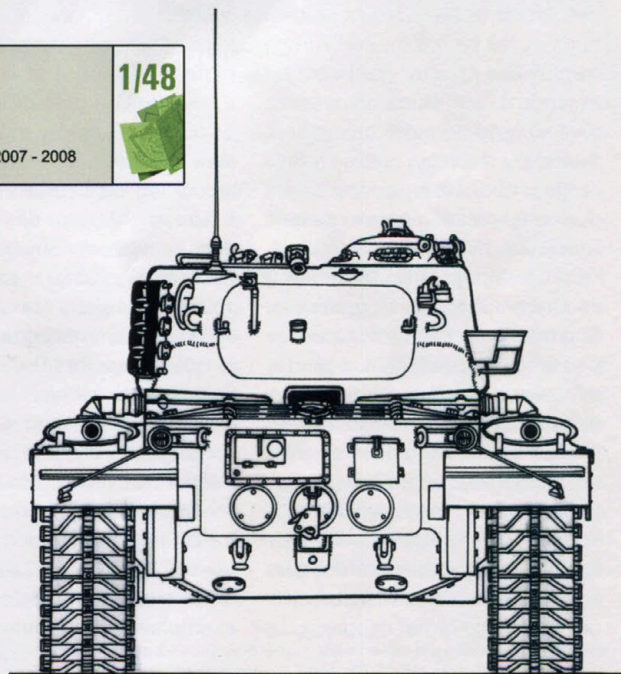
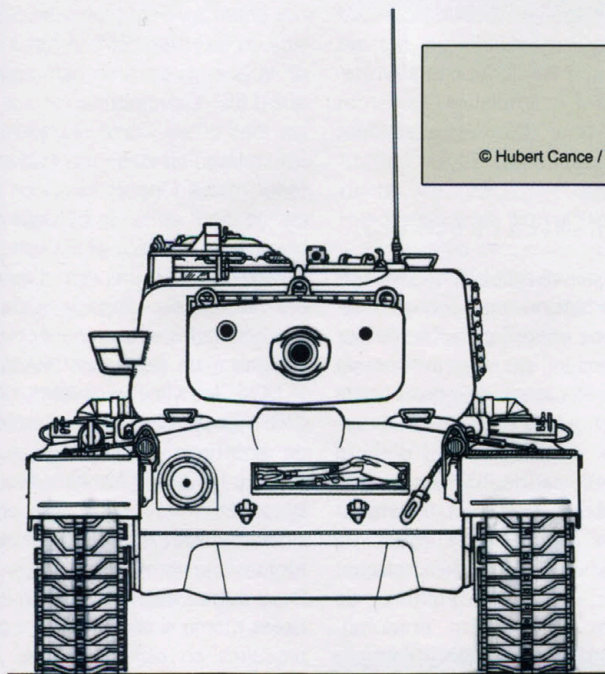




**US M46**

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008





▲ Après-guerre, le Pershing remplace progressivement le Sherman au sein des divisions blindées américaines stationnées en Europe. Considéré comme un char lourd à son entrée en service, il est reclassé comme char moyen dans les années 50.

Ces débuts se révéleront représentatifs et les bataillons de l'Armée comme des *Marines* garderont un ascendant sur leurs adversaires tout au long de cette campagne. À tel point d'ailleurs que les forces blindées nord-coréennes ne seront plus une réelle menace jusqu'à l'armistice de 1953. Cependant, l'effet sera négatif sur le Pershing en Corée. Si on l'avait préféré au Sherman pour sa protection et sa puissance de feu face aux blindés adverses, quand les combats tourneront à des offensives limitées basées sur des attaques d'infanterie largement appuyées par l'artillerie dans le terrain accidenté de la péninsule, le Sherman se révélera suffisant tout en étant plus agile et fiable dans ce relief difficile et sous ce climat rigoureux. La

faiblesse mécanique du moteur du M26 – comme la gloutonnerie du moteur du M46 – et la nécessité d'un entretien plus délicat seront à l'origine d'une désaffection face au « bon vieux » Sherman, dont la réputation de fiabilité n'était plus à faire, même pour des chars produits presque dix ans plus tôt. Le Pershing fut peu exporté car de meilleurs chars étaient dans les tuyaux (à commencer par le M47) et seules les Armées françaises, belges et italiennes en reçurent quelques dizaines d'exemplaires après-guerre au sein de l'OTAN. Pendant la guerre, seuls les Britanniques recevront six T26E3 en 1945 pour évaluation. Immatriculés T345709 à 714, au début de la tranche réservée aux 500 exemplaires initialement prévus

(T345709 à T346208) avant que les Américains ne fassent savoir que les livraisons s'arrêteraient à 6 exemplaires, ils seront utilisés pour des essais pendant plusieurs années.

## VARIANTES ET DÉRIVÉS

Aucun dérivé du M26 ne sera mis en production car son châssis n'est pas adapté avec un moteur « faiblard » et une autonomie limitée. Pourtant, des prototypes d'automoteurs pour pièces extralourdes seront testés, d'abord pour l'obusier de 203mm (le T84 sur châssis de T26E1 fortement remanié) puis pour le canon de 203mm (T93 ; deux construits) ainsi que son frère l'obusier de 240mm (T94 ; cinq produits).

L'innovation la plus notable est le déplacement du bloc moteur au milieu du châssis, le barbotin étant désormais à l'avant. Le blindage est également réduit compte tenu de l'usage de ces pièces en seconde ligne. Pour les T93 et T94, une roue porteuse est ajoutée étant donné l'encombrement de la pièce. Mais même modifié, le châssis ne fait pas l'affaire. Un véhicule de soutien logistique est également conçu, le T31, mais sans lendemain. Le projet de dépanneuse (ARV – *Armored Recovery Vehicle*) T12 restera aussi sans suite.

Mais une variante sera produite – en quantité limitée – le M45 (issu du prototype T26E2 déjà cité) à obusier de 105mm. Les besoins étant déjà remplis avec le Sherman 105, le programme n'est pas prioritaire et le prototype n'est livré qu'en juillet 1945. Avec la fin de la guerre, on n'en commande que 185 et ceux-ci ne verront le combat qu'en Corée. La tourelle est mieux blindée car l'obusier étant moins long et lourd, on en profite pour porter le blindage du bouclier à 203mm et l'avant de tourelle à 127mm afin d'équilibrer la tourelle. Dans la gamme des bizarreries et autres machines spéciales, on peut aussi évoquer le M26 Jet Mine excavator, char démineur équipé d'un système de soufflerie surpuissante pour détruire les mines, ou bien encore le projet « Iroquois », un char lance-flammes qui ne sera jamais réellement mis au point.

Deux autres variantes doivent être citées même si elles ne seront pas produites en série cette fois. Le T26E5 est l'équivalent du M4A3E2 « Jumbo », le fameux Sherman au blindage renforcé. On en livre 27 à compter de juin 1945. Le blindage du glacis atteint 152mm et celui de tourelle 190mm. La fin de la guerre met fin au programme. Un défaut du bouclier du T26E3 est rectifié à cette occasion – arrondi, il dévie les obus qui ricochent vers le bas directement sur le toit de caisse moins épais (comme sur le Panther) – en utilisant un bouclier plus épais dans sa partie inférieure, en forme de menton en galoche si l'on veut.

Un peu moins de T26E4 seront livrés, 25 en 1945 ; c'est le T26E3 réarmé avec le 90mm à tube long T15E2 mais dans un montage amélioré par rapport au « Super-Pershing » puisqu'il n'y a plus besoin d'équilibreur externes. La



▲ Les M26 ne sont guère à l'aise sur les terrains montagneux de la Corée. Le relief difficile ne facilite pas le déploiement de grandes unités blindées. Les Nord-Coréens sont dans le même cas de figure. L'année 1951 voit d'ailleurs les combats entre chars s'arrêter faute de combattants.

munition en deux pièces (obus et douille à charger séparément – et cela contrairement au canon T15E1 monté sur le Super-Pershing) est trop pénalisante en combat. Il n'y a plus de contre-poids externe toutefois au dos de la tourelle. La fin de la guerre met logiquement fin au programme, au départ fort ambitieux avec 1 000 exemplaires commandés. On reprend cependant les études, de 1947 à 1949 du fait de la menace du T-54 soviétique, avec le M26E1 équipé d'un nouveau modèle de canon long – le T54 cette fois – utilisant de nouveau un coup en une pièce. Mais comme l'on est entre-temps passé aux modèles améliorés M46 et rapidement M47, le programme est abandonné.

Le M26A1 est un modèle à peine amélioré car il reçoit simplement le canon de 90mm M3A1 (celui du M26 est le M3) avec un évacuateur de fumée. Celui-ci évacue automatiquement (du fait de sa conception) les vapeurs de combustion quand l'équipage ouvre la culasse pour y glisser l'obus suivant. Le frein de bouche est également raccourci.

Il doit en fait prendre place dans la chronologie après le M46 car il naît d'un programme de revalorisation du M26 enclenché avec le M46. Le M26A1 est si l'on veut un M46 qui n'aurait pas bénéficié de la nouvelle motorisation. Citer les M46 et M46A1 pourrait paraître hors sujet mais le fait qu'ils soient tous des conversions sur M26 oblige à les prendre en compte. La principale modification porte



▲ Des Pershing du 73rd Tank Battalion font une pause avant d'embarquer pour la Corée. Le M26 est le seul blindé américain capable d'affronter les T-34/85 communistes.

sur la motorisation, testée sur le M26E2, avec un moteur Continental AV-1790-3 et une transmission Allison CD-850-1 dite « Cross-drive » car elle remplace également la boîte de vitesses et est placée transversalement, ce qui libère beaucoup de place. On peut ainsi loger un groupe nettement plus puissant (810cv contre les 500 du Ford GAF). Le M46 a donc une plage moteur et un arrière remaniés, des silencieux d'échappement trouvant place sur les garde-boue, et bénéficie d'un rouleau maintenant la tension de la chenille placé entre la dernière

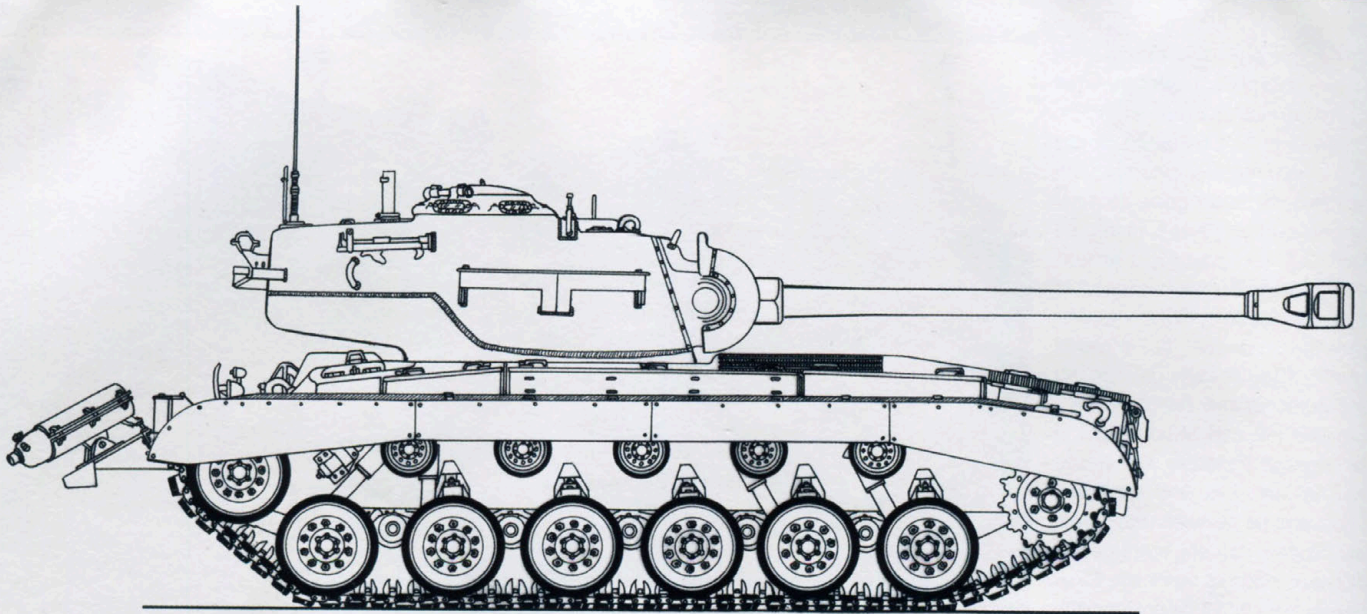
roue et le barbotin. Le canon est là encore le M3A1 à évacuateur de fumée et frein de bouche raccourci. Le M46A1 bénéficie d'améliorations mécaniques invisibles extérieurement. Le char est initialement commandé à 800 exemplaires dans le budget 1949 (il reste alors 1 215 autres M26 en stock potentiellement modifiables) et le prototype commence ses essais en novembre 1949. De son côté le M46A1 est commandé à 360 exemplaires en avril 1951. Le programme du M46-M46A1 ne touchera pas tous les M26 survivants car beaucoup sont envoyés

en Corée (où ils côtoieront le M46 – ce dernier recevant parfois un projecteur quand les Chinois se tournent vers des attaques nocturnes le long du 38° parallèle) ou sont transformés en M26A1 (ce qui est plus facile et donc moins coûteux). L'apparition du M47 (en gros un M46 avec une tourelle profilée et un système de pointage amélioré) porte le coup de grâce au programme de transformation car il a un bien meilleur potentiel ; il sera d'ailleurs largement livré aux alliés de l'OTAN. Mais le M47 sort du cadre de cet article puisqu'il s'agit d'une construction nouvelle. ■

▼ Ces équipages de Pershing du 73rd Tank Battalion patientent un instant avant de prendre place dans les navires qui vont les débarquer à Inchon. Le M26 surclassera régulièrement le T-34/85 lors des affrontements. L'explication tient plus dans le mauvais entraînement des équipages nord-coréens que dans une quelconque supériorité technologique du char américain.



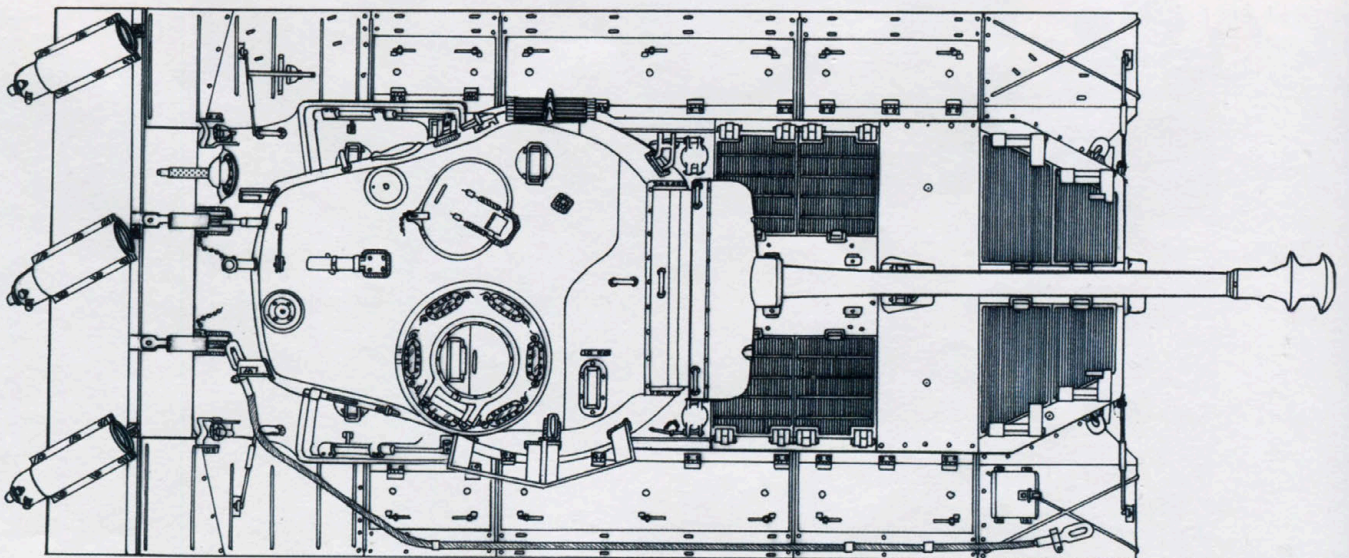
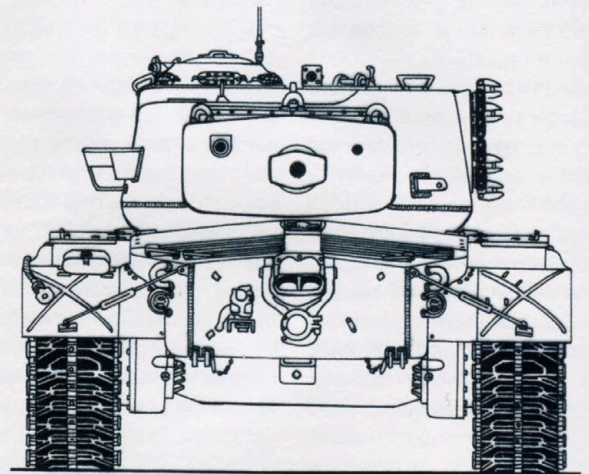
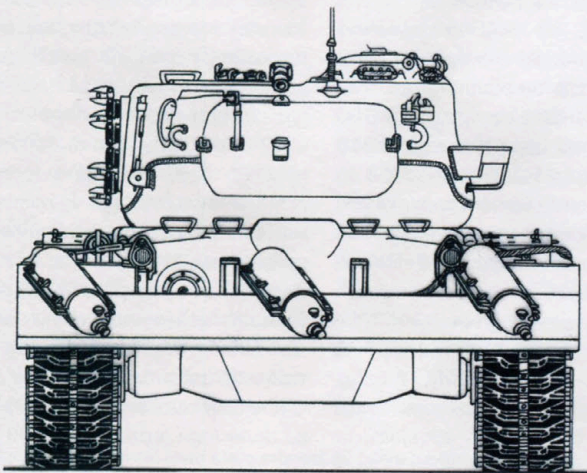


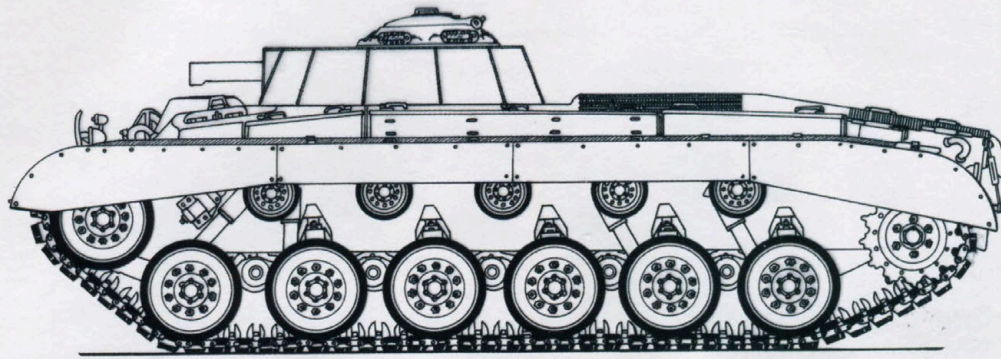


## US M26 PERSHING DÉMINEUR (DÉBUT DE PRODUCTION)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008





**US T35 PERSHING LANCE-FLAMMES (IROQUOIS)** 1/48  
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008

