

## LE TRACTEUR LOURD DE DÉPANNAGE DE CHARS SOMUA MCL 5

François VAUVILLIER

Dans les bataillons de chars de combat, le dépannage des engins blindés est assuré par divers véhicules spécialisés.

Les BCC légers les moins bien lotis sont dotés chacun de trois tracteurs moyens **Somua MCG** (► *GBM 74, pages 17-18*) mais sa puissance est très insuffisante.

Aussi les chars de combat se sont-ils vivement intéressés, dès sa sortie en 1934, à son « grand frère » le nouveau Somua M 22 CL 5. Le prototype en version bâchée qui avait été présenté en septembre 1934 à l'artillerie est

acheté au printemps 1935 au titre des chars, comme tracteur de dépannage. C'est le premier d'une série durable, qui se trouve en pleine production en 1940.

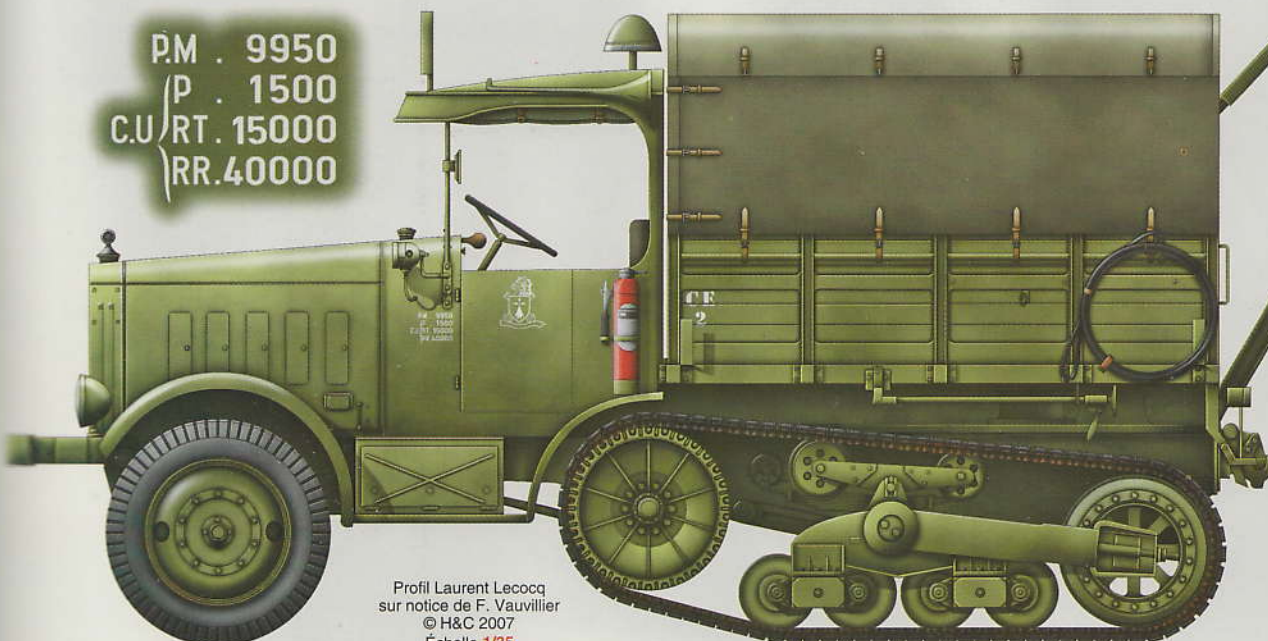
Mécaniquement, les **Somua MCL 5** connaissent une certaine évolution, affectant principalement le propulseur Kégresse et le moteur. Concernant le premier, la chenille souple équipant les prototypes de 1934-1935 est rapidement jugée trop faible pour des véhicules de ce tonnage. On lui substitue fin 1935 une chenille à patins métalliques reliés par des axes en acier cimenté et garnis de blocs de roulement caoutchoutés. Devant le poids de la nouvelle chenille, l'unique galet de suspension des prototypes est remplacé par un balancier à deux galets.

Quant au moteur, c'est d'abord le type M 22 bi-bloc

À Possesse (Marne), le tracteur Somua MCL n° 2 du 14<sup>e</sup> BCC, matricule illisible. À gauche, son chauffeur J. Rousseau et, à droite, le chasseur Gautron. Le Somua sera sabordé, brûlé au Cateau le 17 mai 1940. (Coll. R. Potié)

**TRACTEUR SOMUA MCL 5 DU 14<sup>e</sup> BCC**  
Profil reproduisant l'exemplaire de la photographie ci-dessus.

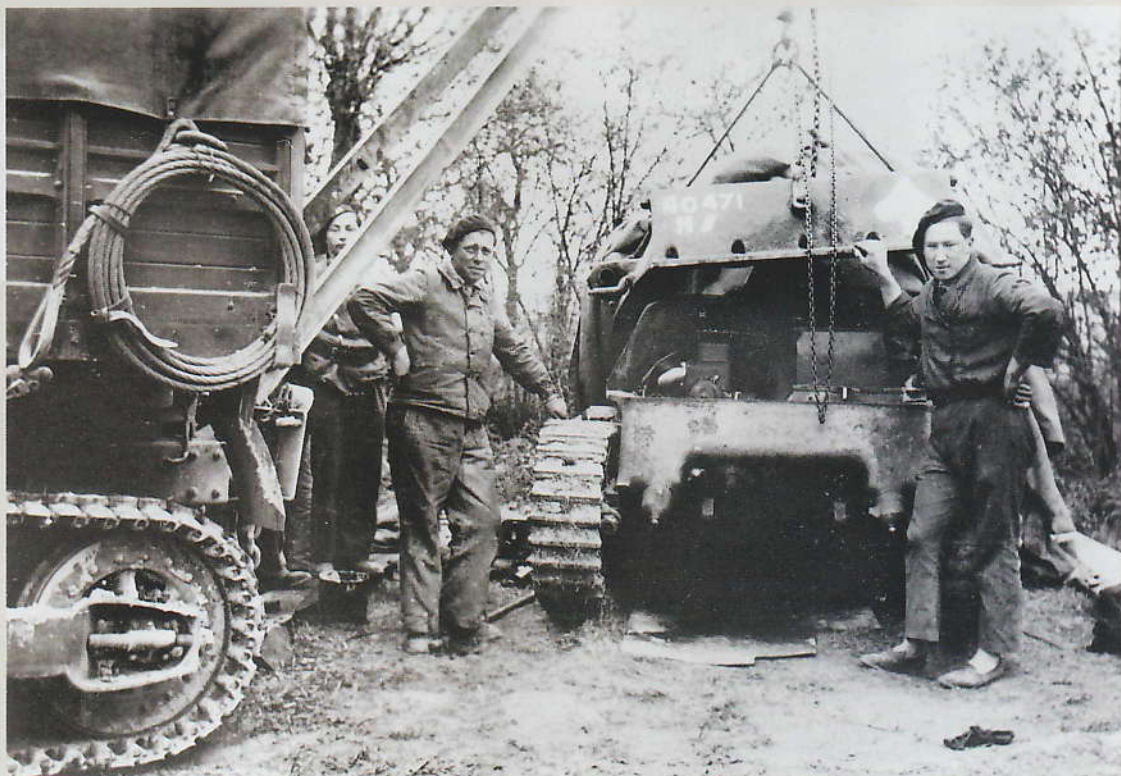
P.M . 9950  
P . 1500  
C.U/RT . 15000  
RR.40000



Profil Laurent Lecocq  
sur notice de F. Vauvillier  
© H&C 2007  
Échelle 1/35

Malgré sa hauteur, la chèvre n'est pas démontée. Mais une telle disposition ne vaut qu'au cantonnement : en position de route ou pour le transport sur voie ferrée, elle serait bien entendu démontée. L'indication au pochoir sur la ridelle identifie le tracteur n° 2 de la compagnie d'échelon (CE).

L'atelier de Campagne du 14<sup>e</sup> BCC à Possesse (Marne). Pour livrer un accès complet au moteur, le capot supérieur arrière est démonté et soulevé au moyen de la chèvre dont est muni le tracteur de dépannage. C'est ici le char **M 40 471** de la 1<sup>re</sup> section de la 2<sup>e</sup> compagnie (as de pique à l'arrière de la tourelle). À gauche, chasseur J. Rousseau et à droite, chasseur Giovanni.  
(Coll. R. Potié)



### Somua MCL 5

Moteur : Somua M 23, 4 cylindres 118 x 150 de 6 562 cm<sup>3</sup>, délivrant 90 ch à 2 000 t/mn  
Boîte de vitesses : 5 + AR  
Vitesse : 31 km/h  
Poids mort en ordre de marche : 10 900 kg  
Charge utile : 2 500 kg  
Empattement : 3,09 m  
Voie avant : 1,59 m  
Voie arrière : 1,63 m  
Longueur : 5,48 m  
Largeur : 2,10 m  
Hauteur (grue) : 3,00 m

4 cylindres 115 x 150 de 6 232 cm<sup>3</sup>, développant 80 ch à 2 000 tours, puis 85 ch. Cette puissance étant jugée encore insuffisante, Somua réalèse les cylindres à 118 mm. Développant 90 ch, le nouveau moteur prend l'appellation de M 23 et les tracteurs de série qui en sont équipés reçoivent la désignation complète, peu usitée, de **M 23 CLA 5**.

Les tracteurs lourds Somua existent en différents types de carrosserie selon leur emploi (dépannage ou artillerie). Les dépanneurs de chars, seul traités ici, se caractérisent par leur cabine torpédo à dais métallique. Quant à leur caisse arrière, elle se compose d'un plateau à ridelles existant en deux types différents :

Le prototype de 1935 du tracteur MCL 5 de dépannage de chars, **743 W1**, à empattement court, comporte l'ancien propulseur à chenille souple et un seul galet retour. Tous les agrès sont déployés : grue Gauthier, chèvre et bêche d'ancrage.

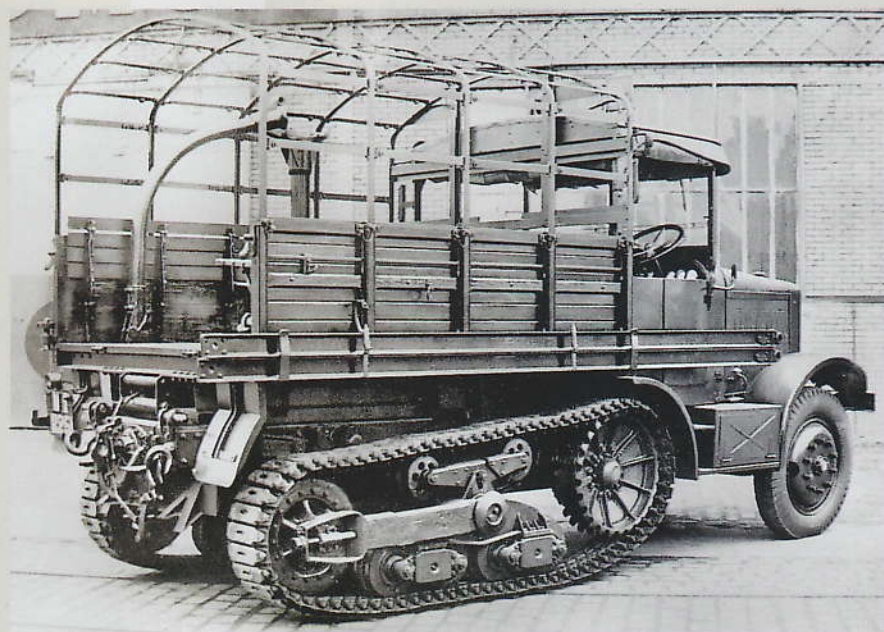
Tracteur de dépannage de chars MCL 5 **M 11 251**. La chèvre, démontée, est bréelée de part et d'autre de la caisse arrière et la grue Gauthier repliée.

— **MCL 5** de dépannage de chars, *premier type* : plateau non surbaissé, non bâché, muni d'une grue de chargement Gauthier repliable de 1,5 t, d'une chèvre démontable de 2 t et 4 m de portée, et d'un treuil de 5 t ou 7,5 t selon les séries.

— **MCL 5** de dépannage de chars, *nouveau modèle* : comme le précédent mais bâché. Ce type est le seul poursuivi dans le programme de guerre, les fabrications les plus récentes étant parfois désignées **MCL 6**.

En 1939-40, du fait de l'adoption de concurrents plus puissants (**Laffly S 45 T** et surtout **Latil M4TX**) capables de traîner aisément des chars légers en panne en tous terrains sur leurs chenilles, le Somua MCL devait être plus particulièrement affecté au rôle modeste de tracteur pour remorques de 20 t et 30 t (d'où sa capacité maximale RR, *remorquage sur remorque*, fixée à 40 t), dans les BCC de chars moyens (D et B) et les escadrons de Somua S 35. Mais en pratique, du fait que les premiers Laffly lourds ne sortent qu'en mai 1940, le Somua MCL est aussi attribué aux BCC légers, dans la mesure des disponibilités.

Au 11 mai 1940, 148 exemplaires du MCL de dépannage de chars sont sortis, et 26 châssis sont réceptionnés à l'usine Somua de Saint-Ouen. Le régime théorique de production de 18 tracteurs par mois est sensiblement tenu. ■



## CHAR LÉGER HOTCHKISS H 39 N° 40 471 DU 14<sup>e</sup> BCC, 2<sup>e</sup> COMPAGNIE, 1<sup>re</sup> SECTION

Profil partiellement tiré de la photographie publiée page ci-contre : sur l'arrière du capot moteur, l'as de pique semble peint ici sur un cercle de couleur, que nous avons représenté de nuance neutre, faute d'informations plus précises.

La tourelle a fait l'objet d'une reconstitution de notre part, donnée sous réserves : sur plusieurs chars de la 2<sup>e</sup> compagnie figurent, comme on le voit ici, une bande blanche diamétrale sur le clocheton d'observation, et une autre, celle-là horizontale, surplombant la porte de tourelle. De plus, à la 2<sup>e</sup> compagnie, les as occupent quatre positions sur la tourelle : deux grands sur les côtés, deux moyens à l'arrière, soit cinq as en tout avec celui de la caisse. Difficile d'échapper à l'identification.



Illustration Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © H&C 2007 Echelle 1/25

ouvre les yeux. Un médecin allemand prévenu fait un premier pansement. Quelques heures après un brancard placé sur un side car conduit le prisonnier à Montcornet où des soins plus sérieux lui sont donnés » (De Roquetaillade). Du fait de ses blessures, le considérant comme irrécupérable au point de vue militaire, les Allemands lui rendront sa liberté le 11 août 1940.

Vers 20 heures le 15 mai, un coup de téléphone mande d'urgence à Étreaux (point de débarquement du 27<sup>e</sup> BCC), le capitaine Aiby qui vient de débarquer à Boué avec sa 3<sup>e</sup> Cie et le capitaine Faure, adjoint du commandant Cornic. C'est le commandant Aubert (commandant le 27<sup>e</sup> BCC, bataillon frère à la division du 14<sup>e</sup> et issu lui aussi du 505<sup>e</sup> RCC), qui revient de Montcornet. Il annonce aux deux officiers « la percée réalisée par les éléments blindés allemands qui paraissent avoir pénétré assez profondément dans notre dispositif et, exploitant rapidement leur succès, menacent de gagner notre zone de débarquement ». De ce fait, le commandant Aubert expose qu'à son avis, « dans la confusion amenée par la brusque irruption des engins blindés ennemis sur les arrières de l'armée qui, presque tous ses moyens de liaisons coupés, semble frappée de paralysie, la seule chance de pouvoir employer uti-

## INSIGNE DE PORTIÈRE DU 14<sup>e</sup> BCC

Il combine les attributs des chars de combat (heaume et canons croisés) avec l'hermine de Bretagne sur un écu. Cet insigne n'apparaît pas sur les chars du bataillon, mais seulement sur les véhicules non blindés, usuellement sur la portière. (Illustration L. Lecocq)



lement dans la suite la demi-brigade est de rallier très en arrière, vers Péronne par exemple ». Il décide alors :

« — que les opérations de débarquement seront protégées par les éléments déjà débarqués, à savoir la 3/14 pour les gares de Boué et La Neuville [-lès-Dorengt], et la 2/27 à Étreaux et les ponts sur le canal de la Sambre à l'Oise. Une compagnie de la 2<sup>e</sup> demi-brigade doit assurer notre protection à Le Nouvion où elle débarque<sup>3</sup>.

— que les éléments sur roue des deux bataillons seront dirigés sur le Cateau pour être ensuite envoyés à Péronne. Revenus à Boué, le capitaine Aiby place immédiatement ses chars en DCB (défense contre blindés) sur les pénétrantes à La Neuville et à Grand-Foucomme, conformément aux ordres reçus du commandant Aubert en l'absence du commandant Cornic. » (Faure)

Une compagnie de chars B<sup>3</sup> débarque en effet à Le Nouvion (-en-Thiérache), on lui demande de s'y installer défensivement. Le capitaine Faure, sans nouvelle de cette compagnie chargée de faire la liaison avec le 14<sup>e</sup> BCC, va trouver le lieutenant Pompier à Le Nouvion qui lui assure faire le nécessaire pour assurer sa sécurité en barrant les routes allant vers Le Nouvion. Le capitaine Faure rejoint Boué et, devant l'absence du commandant Cornic qui risque de se prolonger, demande au capitaine Aiby de prendre le commandement du bataillon, étant le gradé le plus ancien dans le grade le plus élevé. Suivant la même règle, le sous-lieutenant Dé Kermadec prend alors le commandement de la 3<sup>e</sup> Cie.

Un incident témoigne de la tension qui règne alors : deux chasseurs du 14<sup>e</sup> BCC pris pour des parachutistes du génie, sont blessés (l'un deux grièvement, balle dans le poumon). Vers minuit, le chef de gare de Boué dit au capitaine Faure avoir reçu un coup de téléphone le prévenant que des parachutistes allemands ont atterri entre Le Nouvion et Boué (c'est certainement ce coup de téléphone qui va pousser le personnel de la gare à désertir son poste, ce qui va gêner le débarquement de la 2/14 dans la nuit).

Cependant, la situation est très confuse, on signale des parachutistes partout. On entend partout des coups de feu. Vers 0 h 30, le capitaine Faure entre en communication avec le commandant Aubert qui lui fait part de son intention de décrocher à 7 heures du matin en direction de Péronne. Le capitaine Aiby confie au lieutenant Caignon les échelons de son bataillon, laissant avec les compagnies de combat, les éléments de ravitaillement. Le commandant Aubert donne à ses échelons un ordre analogue. Cependant une suprême tentative est faite pour reprendre la liaison avec le PC et les trains sur roue de la division.

## À Possesse (Marne), la VLTT Laffly S 15 R M II 1687

(→ article complet sur ce véhicule dans GBM 75) du chef de bataillon Cornic, avec son chauffeur le chasseur Alain Peron.

La voiture arbore sur la portière une version spécifique de l'insigne du bataillon (→ détail plus haut), qui ne rappelle en rien l'insigne métallique.

Cette Laffly sera le point central du drame qui va coûter la vie à tous ses passagers sauf un, et décapiter le bataillon, à Lislet le 16 mai 1940. (Coll. R. Potié)





## La 2<sup>e</sup> compagnie débarque en gare de Boué en pleine nuit (15-16 mai)

Le train de la 2<sup>e</sup> Cie arrive vers 1 heure du matin en gare de Boué, mais le débarquement ne peut commencer immédiatement, le chef de gare et les employés ayant quitté leur poste et pris la fuite sans ordre (voir le coup de téléphone plus haut). Finalement, la 2<sup>e</sup> Cie commence à débarquer ses 13 chars en pleine voie, à l'aide d'une rampe montée avec les agrès de la CE qui a voyagé avec la 2<sup>e</sup> Cie. Il faut attendre les premières lueurs du jour pour que le lieutenant Caignon, avec le concours des mécaniciens et chauffeurs du train, puisse reconnaître les aiguilles et commencer la manœuvre qui se terminera vers 5 heures du matin, le 16 mai. Le char du lieutenant Mellerio (chef de la 2<sup>e</sup> section) en panne (mâchoire de frein) est échangé avec celui du chef de char, le caporal René Bonnaud et du pilote, chasseur Joseph Desbois, qui le traîne avec un Renault FT de dépannage, direction Le Cateau, lieu de regroupement des échelons du bataillon. À tour de rôle, dans une chaleur torride, les deux hommes se relaient jusqu'au Cateau, échappant plusieurs fois par miracle à l'étreinte allemande tout au long de leur périple.

Le lieutenant Caignon, qui attend à la gare de Boué, informe ses camarades de la reconnaissance vers Rocquigny et Signy-l'Abbaye effectuée par le commandant Cornic et ses camarades qui n'ont pas réapparu depuis la veille et sont donc considérés comme disparus. Aussitôt débarquée, la 4<sup>e</sup> section de la 2<sup>e</sup> Cie, lieutenant Robin, va renforcer à La Neuville et à Grand-Foucomme, les chars de la 3<sup>e</sup> Cie. Les autres sections assurant la garde aux issues de Boué. Dans le même temps, le capitaine Aiby donne au lieutenant Caignon le commandement des échelons de son bataillon, soit des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> compagnies, à l'exception des camions à vivres et bagages et des roulantes, qui restent avec les compagnies de combat (les éléments de ravitaillement en fait). Caignon prend donc vers 6 h 30 la direction du Cateau avec mission de gagner Péronne sans ordres ultérieurs si la situation lui paraît s'aggraver.

Le capitaine Du Crest de Villeneuve prend alors liaison avec le capitaine Aiby qui, convoqué à Wassigny par le colonel commandant les étapes, reçoit l'ordre d'assurer, avec les chars du bataillon, la défense des ponts du canal entre Étreux et le Grand-Verly exclus. Vers 7 h 30, les deux compagnies du 14<sup>e</sup> BCC vont donc prendre position, à l'exception de la section Thomas (1<sup>re</sup> section de la 2/14), dirigée sur Le Nouvion pour remplacer la 3/15 qui a dû pousser en avant sur un ordre reçu de son chef de bataillon, et de la section Robin (4<sup>e</sup> section) qui reste à Boué.

La situation de la 2<sup>e</sup> Cie est alors la suivante, à 11 heures du matin : le PC de la 2<sup>e</sup> Cie est à Étreux avec

le capitaine Du Crest de Villeneuve ainsi que les camions à vivres et bagages et les tracteurs de ravitaillement (sortie nord d'Étreux). Une section sera postée à Le Nouvion au pont de chemin de fer (1<sup>re</sup> section : Thomas). Une section au pont du Gard à l'est d'Étreux (2<sup>e</sup> section réduite à deux chars : Mellerio). Une section à Étreux (3<sup>e</sup> section : Henry). Une section à Boué (4<sup>e</sup> section : Robin).

La situation de la 3<sup>e</sup> Cie sous les ordres du sous-lieutenant de Kermadec est également la suivante jusqu'à 11 heures du matin : PC à Hannapes et répartition des chars entre Vénérolles, Hannapes et Tupigny. Vers 8 heures du matin, en gagnant Étreux avec le capitaine Aiby, le capitaine Faure rencontre, au pont du Gard sur le canal, le général Delestraint qui est ainsi mis au courant de la situation et de la mission du bataillon. À Étreux, un peu plus tard, le même exposé est fait par le capitaine Aiby, d'abord au général Keller (inspecteur des chars), ensuite au commandant Vautrin de l'état-major du général Billotte qui confirme que le 14<sup>e</sup> BCC est bien mis à la disposition du général Giraud, nouveau chef de la 9<sup>e</sup> armée, dont le PC s'installe à Wassigny, avec ordre de tenir les ponts du canal. Deux compagnies dont la 1/14 (lieutenant Travers) sont par ailleurs toujours en cours de transport.

Vers 11 heures, le 14<sup>e</sup> BCC reçoit l'ordre de relever à Grand-Verly la 2/27 qui doit elle-même s'étendre jusqu'à Bernot pour assurer la liaison avec la 1/27 qui, débarquée à Saint-Quentin de même que la 1/14, se porte également sur le canal. À 13 heures, le dispositif réalisé est le suivant : jusqu'à Tupigny inchangé. À Grand-Verly, deux chars de la 3/14. De Grand-Verly à Bernot : la 2/27. De Bernot à Alaincourt : la 1/27. D'Alaincourt à la Fère : la 1/14.

En cours de journée, les camions et tracteurs du bataillon sont portés sur la route Tupigny - Mennevret.

Cette même journée du 16 mai, signalons la récupération d'un char du 25<sup>e</sup> BCC de la 1<sup>re</sup> DCR (caporal Pottier, chasseur Bourdon) par la 3/14 qui, arrivant de Belgique, passe par Hannapes. En fin d'après midi, le capitaine Faure et le capitaine Aiby décident d'essayer de prendre contact, en longeant le canal, avec la 1<sup>re</sup> Cie du 14<sup>e</sup> BCC qui a débarqué le 16 mai à 12 heures à Saint-Quentin au lieu de Boué avec 30 heures de retard sur le plan initial. Ils rencontrent le lieutenant Georges Travers, commandant cette compagnie, vers Vendeuil. Il dispose alors de 17 chars (13 de la Cie plus quatre de la CE) qui sont postés (moins une section en réserve) aux différents ponts du canal. Ce sera le dernier contact entre la 1<sup>re</sup> Cie et le reste du bataillon.

La nuit du 16 au 17 se passe sans incident.

« Dans la matinée du 17, des troupes de toutes armes, en retraite, continuent à traverser Étreux, mêlés au flot des réfugiés civils. Nous apprenons par un sous-officier qu'il a été fait prisonnier et désarmé par des engins

Le porte-char Autocar du 14<sup>e</sup> BCC photographié à Possesse (Marne) en mars 1940, avec son chauffeur Victor Macé. Ce beau véhicule d'origine américaine est l'un des cinq exemplaires de ce modèle saisis en février 1939 à la frontière des Pyrénées sur l'armée républicaine espagnole, et qui seront affectés à la mobilisation à certains bataillons de chars légers. L'exemplaire du 14<sup>e</sup> BCC sera utilisé surtout avec le lieutenant Mathieu Donnart de la CE du 27<sup>e</sup> BCC pour récupérer jour et nuit les chars en panne lors de la bataille d'Abbeville. (Coll. R. Potié)



Dessin figurant sur la couverture de l'historique du 14<sup>e</sup> bataillon réalisé par le lieutenant Bénéch (officier en charge du ravitaillement à la compagnie d'échelon), reprenant l'insigne du 14<sup>e</sup> BCC au centre de l'écu, avec, de part et d'autre, les symboles évoquant l'origine géographique de ses hommes : l'hermine pour les Bretons et le sacré-cœur pour les Vendéens. (Coll. S. Bonnaud)

### NOTE

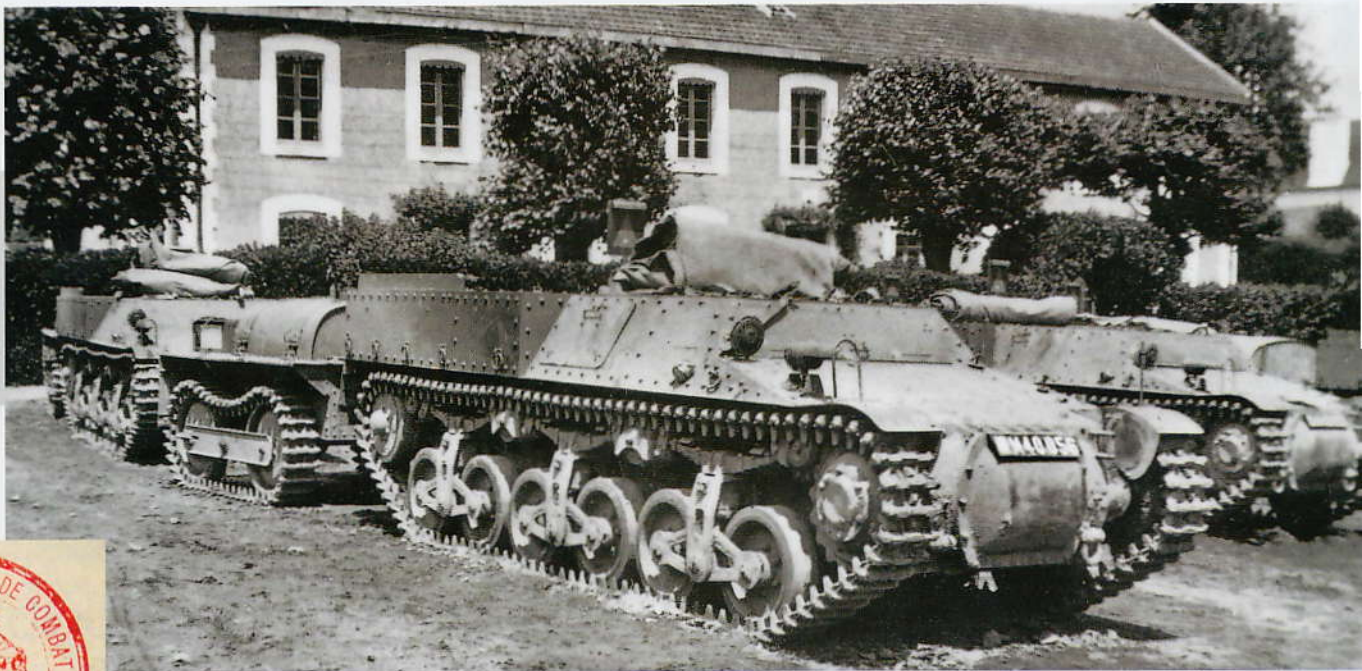
3. Il s'agit de la compagnie Pompier, 3/15<sup>e</sup> BCC, la dernière des trois débarquées qui, de ce fait, ne rejoindra pas Voulpaix, à l'ouest de Vervins où se trouve le PC du général Giraud et ne pourra attaquer sur l'axe Marle - Montcornet - Liart avec les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> compagnies du 15<sup>e</sup> BCC (ouvrage Chars B au combat, de l'auteur).

blindés ennemis à Marolles, le matin même à 6 heures. Le renseignement est confirmé un peu plus tard. Les Allemands ont dépassé Landrecies et atteint Le Cateau vers 9 heures (j'ai appris depuis par un officier fait prisonnier le 17 au matin en arrière d'Origny, que des éléments ennemis avaient franchi le canal de la Sambre à l'Oise vers 7 heures du matin, probablement à Ribemont). Le capitaine Aiby donne ordre au sergent Boissec de gagner Bohain [-en-Vermandois] avec les deux camions à vivres et bagages, en laissant dans les trac-

teurs des vivres pour les éléments engagés » (capitaine Faure). « Le sergent Berton et le caporal De Penanter sont postés sur les routes d'accès à Étieux. Moi-même je reste en position dans le village. Dans Étieux, nous établissons un barrage de chars pour canaliser les fuyards et arrêter, pistolet au poing, les isolés et ceux qui veulent abandonner leur matériel. C'est ainsi que nous obligeons des artilleurs à retourner chercher leurs caissons et leurs pièces, que nous les avons vus abandonner de l'autre côté du canal. » (lieutenant Robin).

(à suivre dans  
notre prochain numéro)

Les quatre  
« chenillettes »  
(tracteurs de  
ravitaillement  
pour chars)  
Lorraine 37 L  
de la 2<sup>e</sup>  
compagnie.  
Au premier  
plan, la  
**M 40 056**  
de la  
2<sup>e</sup> section,  
équipage  
caporal  
Martineau et  
chasseur  
Maurice  
Traineau.  
(Coll. anciens  
du 14<sup>e</sup> BCC via  
S. Bonnaud)



Au départ par voie ferrée, le 14 mai 1940. Les chars ont été dotés du dispositif réglementaire de tir contre avions prenant appui sur la rotule placée au-dessus de la porte de tourelle. Le premier appareil arbore un petit as de cœur blanc (2<sup>e</sup> section de la 2<sup>e</sup> compagnie) à l'arrière de la tourelle. Le second est le **M 40 470**. Le filet de camouflage est à portée de main. On reconnaît, sur la tourelle, le caporal chef de char Auguste Marchand, au premier plan, le chasseur Joseph Desbois, et en arrière-plan, le chasseur Morel, 2<sup>e</sup> mécanicien du caporal Marchand. (Coll. anciens du 14<sup>e</sup> BCC via S. Bonnaud)

