



KLEIN IST SCHÖN! *

* "Ce qui est petit est bon !"

PAR XAVIER TRACOL

Les *Schnellboote* mènent l'essentiel de la « petite guerre » qui oppose les poussières navales des différents pays entre 1940 et 1945. Pour autant, afin de répondre à des besoins sans cesse croissants, les Allemands alignent bien d'autres unités. Parmi elles, les *LS-Boote* et les *KM-Boote* font figure de « vedettes de poche ».

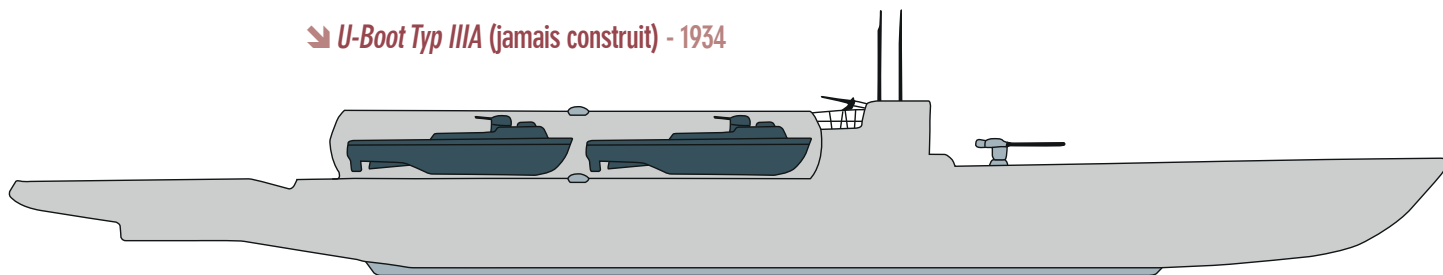
LES « SCHNELLBOOTE DE POCHE »

Entre 1933 et 1939, l'*Oberkommando der Kriegsmarine* (OKM, état-major des forces navales) travaille à l'élaboration d'un ambitieux projet de réarmement massif de la flotte allemande. La vision de ce fameux Plan Z est claire : la *Kriegsmarine* doit être en mesure de s'opposer à la Royal Navy d'ici 1944-45. La stratégie envisagée fait appel à la guerre de course pour les grandes unités cuirassées, à la guerre sous-marine contre les convois et à l'emploi de croiseurs auxiliaires pour perturber le trafic ennemi aux quatre coins du monde. Au cours de cette période, de multiples idées sont avancées, étudiées, retaillées ou abandonnées selon les cas. Ainsi, en février 1934, le bureau d'études chargé de la conception des *U-Boote* propose d'allonger de 7,5 m la coque du sous-marin océanique *Typ IA* [1] pour en faire un vaste mouilleur de mines. Désigné *Typ III*, ce dernier doit pouvoir emporter 30 mines à orin TMA et 45 TMB (mines de fond) [2]. Le bureau d'études imagine aussi le montage, sur l'un des *Typ III* prévus, d'un hangar étanche à l'arrière du kiosque pour qu'il puisse transporter deux petites vedettes lance-torpilles. L'idée est que ces engins motorisés soient discrètement mis à l'eau par le sous-marin au large des bases ennemies pour effectuer de rapides raids surprises. La proposition est cependant rejetée en août 1934, autant pour des raisons techniques (la mise à l'eau aurait été compliquée) que tactiques (la *Kriegsmarine* préférant concevoir pour le même prix un véritable « croiseur sous-marin »). Il est intéressant de remarquer que, à cette époque, le programme de construction de vedettes lance-torpilles est en plein développement au sein de la Marine allemande. Pourtant, ce ne sont pas ces unités qui étaient prévues pour « armer » les sous-marins *Typ IIIA*, mais des engins aux dimensions bien plus réduites. Alors que les *Schnellboote Typ S-7* qui viennent à peine d'entrer en service font 32,35 m de long pour un déplacement de 95 t en ordre de

▲ Un *KS-Boot* en 1944, très certainement dans les eaux allemandes de la Baltique lors de l'instruction des équipages. ©ECPAD/France/1944/Lieb

Sauf mention contraire, toutes photos : DR

➤ *U-Boot Typ IIIA (jamais construit) - 1934*



combat, les ingénieurs estiment que les vedettes dont ils ont besoin ne doivent pas dépasser les 12,5 m de long pour 10 t. Or, ces « *S-Boote* de poche » n'existent pas encore, et si le projet de les embarquer sur *U-Boote* est rapidement abandonné, le concept lui-même persiste : la stratégie navale allemande demande en effet de pouvoir intervenir sur toutes les mers du globe pour perturber le trafic britannique. Dans ce cadre, l'idée de disposer de petites unités rapides opérant depuis de grandes unités discrètes (des *U-Boote* ou plus certainement des croiseurs auxiliaires) pour aller mouiller clandestinement des mines devant les ports ennemis ou attaquer les navires isolés est toujours valable.

LEICHTE SCHNELLBOOTE (LS-BOOTE)

Ce n'est qu'en 1938 que sont finalisés les premiers plans d'une « vedette rapide légère » (*Leichte Schnellboot*, ou *LS-Boot*). Elle ne doit pas dépasser les 10 t et conserver des dimensions réduites : 12,5 m de long pour 3,46 m de large, avec 80 cm de tirant d'eau. Surtout, elle doit être armée d'une pièce de *Flak* et de deux tubes à lancement arrière pour des torpilles de 45 cm de diamètre.

L'*OKM* commande un premier prototype (*LS 1*) à Naglo et un second (*LS 2*) à Dornier. Ces deux constructeurs ont la particularité d'avoir commencé dans l'aéronautique avant de se diversifier [3]. Dans les deux cas, la coque doit être composite, faisant appel à des planches d'acajou et une structure métallique la plus légère possible. Il est tout d'abord prévu de motoriser ces vedettes avec des engins Diesel de chez Daimler-Benz. En effet, l'expérience acquise sur *S-Boote* a montré qu'ils sont bien plus fiables que ceux de MAN, mais l'entreprise ne peut répondre dans les temps à cette nouvelle commande, et la *Kriegsmarine* se tourne alors vers Junkers pour qu'il lui livre des JuMo 205 (conçus à l'origine pour propulser divers bombardiers et hydravions lourds). Par ailleurs, la particularité de l'armement explique que les retards s'accumulent :

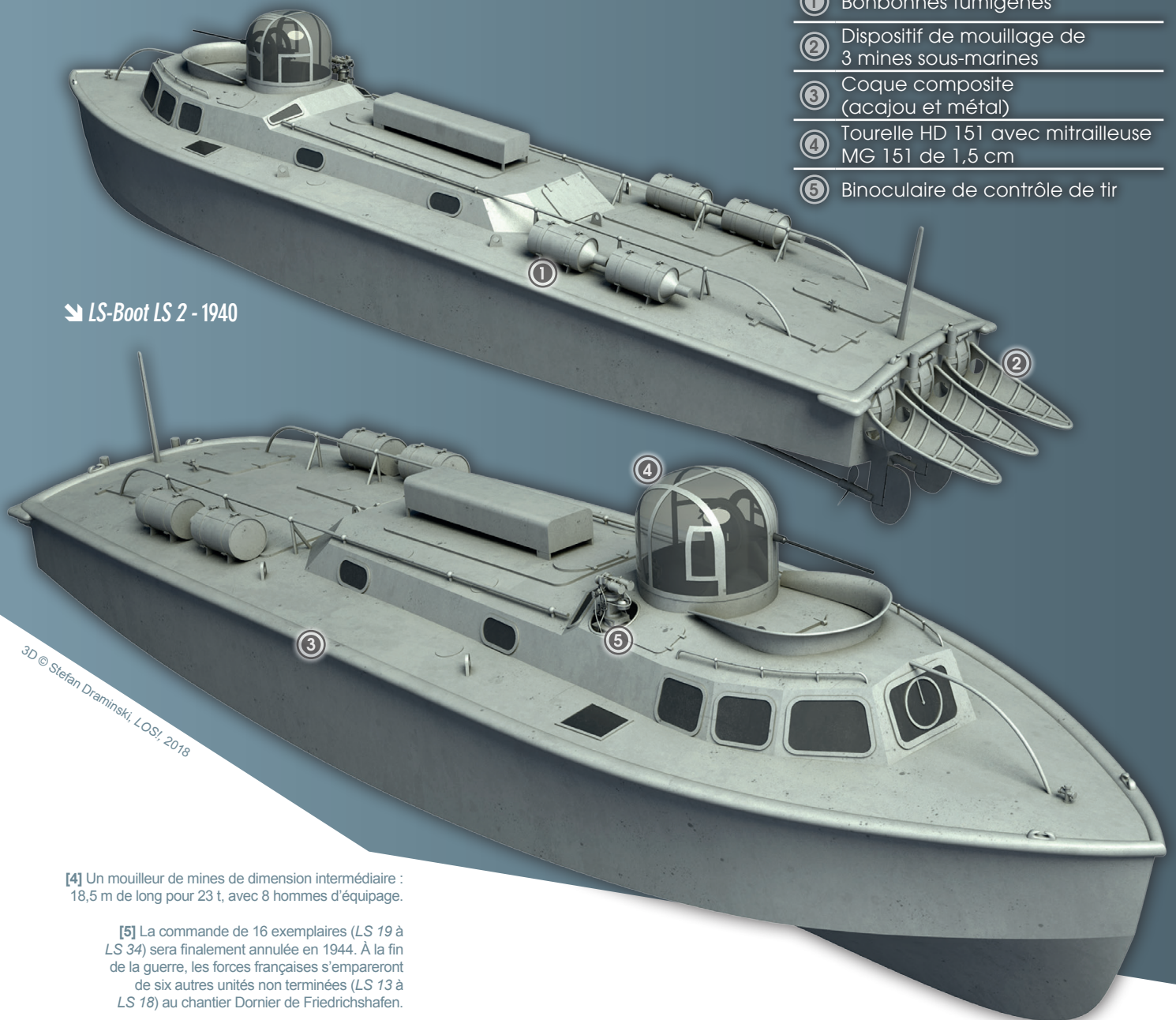
[1] Qui servira de base au *Typ IX*, qui le remplacera.

[2] Ou 54 TMA et 75 TMB si toutes les torpilles sont débarquées.

[3] Naglo est ainsi devenu un chantier naval installé près de Berlin et spécialisé dans le yachting.



▲ Les deux photos : Deux clichés du *LS 8*. Ce *Leichte Schnellboot* fait des essais de vitesse pour tester ses moteurs Diesel MB 507, vraisemblablement sur le lac de Constance en 1942 ou 1943.



↳ LS-Boot LS 2 - 1940

3D © Stefan Draminski, LOS!, 2018

[4] Un mouilleur de mines de dimension intermédiaire : 18,5 m de long pour 23 t, avec 8 hommes d'équipage.

[5] La commande de 16 exemplaires (LS 19 à LS 34) sera finalement annulée en 1944. À la fin de la guerre, les forces françaises s'empareront de six autres unités non terminées (LS 13 à LS 18) au chantier Dornier de Friedrichshafen.

[6] Site de l'un des ports antiques d'Athènes.

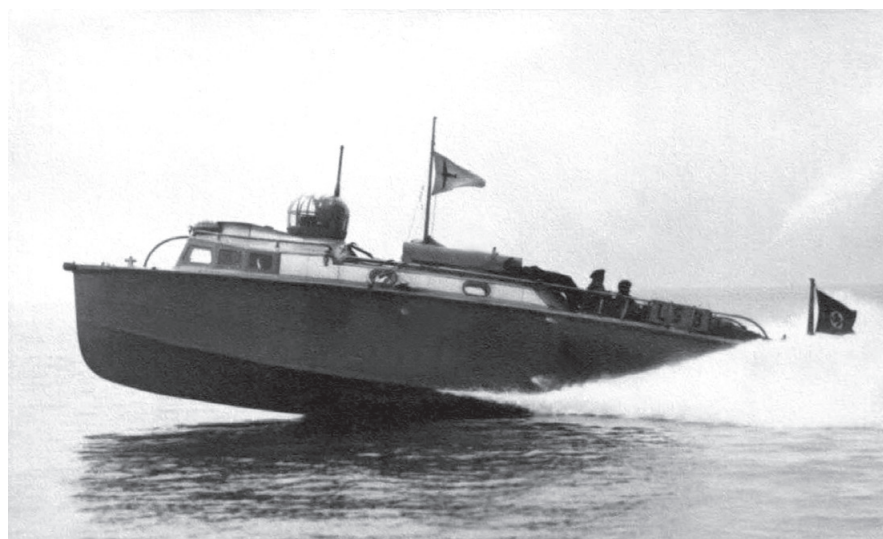
- la pièce antiaérienne MG 151 n'entre en service dans la *Luftwaffe* qu'à partir de 1940 dans sa version calibrée en 1,5 cm (et l'année suivante pour sa version en 2 cm).
 - le dôme rotatif en plexiglas (Perspex selon le nom allemand de l'époque) qui doit abriter le canon n'est autre qu'une tourelle rotative HD 151 pour bombardier Focke-Wulf Fw 200 Condor, dont la mise au point n'est pas terminée.
 - Les tubes lance-torpilles doivent être conçus pour accueillir de « petites » torpilles et non des torpilles conventionnelles de 53,3 cm (la *G7a* fait 7,18 m de long et 1 528 kg). Les Allemands ont en effet fait le choix de la *F5*, conçue à l'origine pour être larguée depuis un appareil en vol, et moins performante en puissance, vitesse et rayon d'action mais de dimension plus acceptable (45 cm de diamètre ; 4,8 m de long pour 737 kg).
- Au déclenchement des hostilités en septembre

1939, la construction de ces deux vedettes est interrompue, puis celle du *LS 2* reprend l'année suivante. Le *LS 1* est définitivement abandonné quand on s'aperçoit que sa coque sera bien plus massive qu'escompté. Le développement des tubes lance-torpilles posant trop de problème, ils sont remplacés sur le *LS 2* par un dispositif de mouillage par l'arrière de 3 mines sous-marines. Commissionnée en avril 1940, l'unité est envoyée sur le croiseur auxiliaire *Komet*, où elle est bientôt baptisée *Meteorit*. En juillet, le *HSK-7* lève l'ancre et, après être passé par la mer de Kara, entre dans le Pacifique. L'utilité du *LS 2* sera de courte durée : le 23 décembre, alors que le commandant du *Komet* a décidé de lui faire mouiller un champ de mines devant le port de Rabaul (alors tenu par les Australiens), la vedette refuse de démarrer. Le problème mécanique se révélera irréparable, et le *LS-Boot* sera tout simplement sabordé au large de l'archipel Bismarck. Pendant ce temps, en Allemagne,

Dornier a reçu une commande de 4 autres exemplaires en version mouilleur de mines (*LS 3* à *LS 6*). Les deux premiers recevront la motorisation Daimler-Benz prévue à l'origine (ce qui se traduira par la vitesse record de 42,5 nœuds !), tandis que les deux derniers se contenteront de moteurs Junkers (37 nœuds). Enfin, le *LS 3* se distingue par un dispositif lui permettant de mouiller jusqu'à 4 mines. En octobre 1940, il est livré au *HSK-8 Kormoran* en compagnie duquel il écumera le Pacifique Sud et l'océan Indien jusqu'à leur destruction conjointe, lors du duel contre le croiseur australien *Sydney* le 19 novembre 1941. Le *LS 4* n'entre en service qu'en juillet 1941 et rejoint le *HSK-9 Michel*, à bord duquel il sera connu sous le nom d'*Esau*. C'est le premier *LS-Boot* à être doté des deux tubes lance-torpilles de 45 cm. Le commandant du croiseur auxiliaire se servira surtout de sa vedette dans des attaques de nuit : dès qu'un bâtiment ennemi est repéré, il le fait discrètement



suivre à la nuit tombée par l'*Esau*, ce qui lui permet de rester caché dans l'obscurité environ 2 000 m en arrière, jusqu'à ce que le *Hilfskreuzer* ouvre les hostilités. Une fois l'action terminée, le *LS-Boote* peut aussi aider à la récupération des naufragés. Il disparaîtra finalement avec le *Michel* lors du torpillage de ce dernier par le sous-marin *USS Tarpon* en octobre 1943. Il n'y aura plus d'autres vedettes à opérer depuis un croiseur auxiliaire allemand. À partir des *LS 5* et *LS 6*, tous deux commissionnés en octobre 1941, les *Leichte Schnellboote* changent de rôle. Les différents retours d'expérience ont montré que l'emploi des tubes lance-torpilles n'est pas aisé lorsque la mer n'est pas d'huile et que la précision du torpillage en souffre beaucoup. De plus, la charge explosive de la *F5* n'est pas suffisante pour couler ou endommager sérieusement un navire marchand. Aussi, la *Kriegsmarine* décide de convertir ces *LS-Boote* en petits « chasseurs de sous-marins » (*U-Jagder*) en les armant de grenades ASM et en les faisant opérer en mer Égée depuis un « navire mère », le *Mittlere Räumboot* [4] *MR-7*. Toutefois, le *MR-7* sera envoyé peu après en mer Noire et ne coopérera donc jamais avec les *LS-Boote*. Les *LS 5* et *6* sont alors employés comme escorteurs, le premier sur le lac de Constance, le second en mer Égée, tous deux jusqu'à leur destruction par des avions ennemis, respectivement en novembre et septembre 1943.



▲ Les deux photos :
À haute vitesse, le *LS 8* voit son étrave sortir intégralement de l'eau. Ces vues nous permettent de remarquer le fort débatement de la pièce de 2 cm installée dans la tourelle HD 151.

Les *LS-Boote* n'ayant pas montré de grandes qualités marines ni une quelconque utilité, leur programme ne reçoit aucune priorité : aussi, sur les 34 unités commandées par la *Kriegsmarine*, seulement 11 (de *LS 2* à *LS 12*) sont réellement construites entre 1940 et 1944 [5]. Les *LS 7* à *12* sont par contre tous équipés de moteurs Diesel MB 507 et de tubes lance-torpilles. Les équipages sont formés et entraînés sur le lac de Constance et à Friedrichshafen, puis, à partir de septembre 1943, les six unités sont versées dans la *21. Schnellboots-Flottille* spécialement créée à leur intention. Au printemps 1944, la flottille est acheminée par rail jusqu'à Athènes pour opérer entre la mer Égée et l'Adriatique. Effectivement, l'objectif est de les utiliser de manière offensive contre les convois alliés passant par Otrante. À partir de juin 1944, les *LS-Boote* rayonneront ainsi successivement depuis les bases allemandes de Phalère [6], Rhodes, Leros, Corfou et Patras. De ce que l'on sait, les raids menés semblent n'avoir eu que peu d'impact, une ultime attaque depuis Corfou contre le port de Bari étant annulée en septembre 1944 à cause du mauvais temps, avant que les opérations ne soient suspendues faute de carburant. Les vedettes sont ensuite rappelées en mer Égée, où elles finissent sabordées ou détruites par l'ennemi en octobre suivant. Seul le *LS 12* – coincé en Yougoslavie à cette époque – obtiendra un court sursis : il sera capturé intact et livré aux Soviétiques après la guerre.

LS-BOOT

DÉPLACEMENT (EN ORDRE DE COMBAT)	13 t
LONGUEUR	12,5 m
LARGEUR	3,46 m
TIRANT D'EAU	0,90 - 1,02 m
PROPULSION	2 moteurs Diesel Junkers JuMo 205M ou Daimler Benz MB 507
VITESSE MAX.	37 ou 42,5 nœuds
RAYON D'ACTION	300 nautiques à 30 nœuds
ARMEMENT	2-3 torpilles de 45 cm ou 3-4 mines ; 1 canon Flak de 1,5 cm ou 2 cm ; 1-2 mitrailleuses
ÉQUIPAGE	7 hommes et officiers



Le bilan des *LS-Boote* n'est pas glorieux. Les sources s'accordent d'ailleurs sur leur mauvaise construction, que ce soit au niveau de la propulsion ou de la coque, qui est sujette à de fréquentes entrées d'eau. Trop légères pour combattre en haute mer et trop peu armées pour infliger suffisamment de dégâts à leurs proies, ces petites vedettes n'ont aucun succès identifié à leur actif.

KÜSTEN-MINENLEGER (KM-BOOTE)

C'est *a priori* au début de la guerre que le chantier naval allemand Lürssen, spécialisé dans la construction de *Schnellboote*, commence à développer une classe de vedettes côtières spécialisées. L'objectif est de livrer à la *Kriegsmarine* de petits et rapides mouilleurs de mines pour opérer le long du littoral britannique depuis les ports hollandais, belges et français. Ces *KM-Boote* possèdent une coque composite en acajou, dessinée en V, deux moteurs d'avion BMW à essence, 3 à 4 mines TMB et, sur le papier tout du moins, deux pièces antiaériennes MG 151 de 1,5 cm (ou dans sa version calibrée en 2 cm ?). Il n'y a par contre ici, contrairement à la configuration des *LS-Boote*, aucun tube ou container sortant

▲ et ▼
Deux vues du *KM 4*, un *Küsten-Minenleger* envoyé en Finlande en 1942 pour aller renforcer la *Peipusee-Flottille* au sud-est de Leningrad. L'embarcation semble très légèrement armée, avec une MG 34 installée sur le toit du poste de pilotage, et une mitrailleuse lourde sur la plage arrière. Cette dernière est originale puisque c'est une ZB vz.60, une arme tchécoslovaque de 15 mm intégrée l'arsenal du *Reich* après la crise des Sudètes en 1938. Dans la *Kriegsmarine*, elle est connue sous l'appellation 15 mm FlaMG 39(t). SA-kuva

de l'arrière de la coque pour permettre le mouillage des mines ou le lancement de torpilles.

Nous savons fort peu de choses sur la production des 36 *Küsten-Minenleger* (*KM-Boote*) commandés, sinon qu'elle débuta en 1941 et s'échelonna jusqu'en octobre 1943 ; la construction de deux unités endommagées au cours d'un incendie en juillet 1942 (*KM 35* et *36*) fut vraisemblablement abandonnée. Les lieux de production varient aussi énormément : si 11 *KM-Boote* sont commandés à un site de Copenhague, 3 autres sont assemblés près de Brême, tandis que trois chantiers berlinois construiront les 18 restants.

KM-BOOT

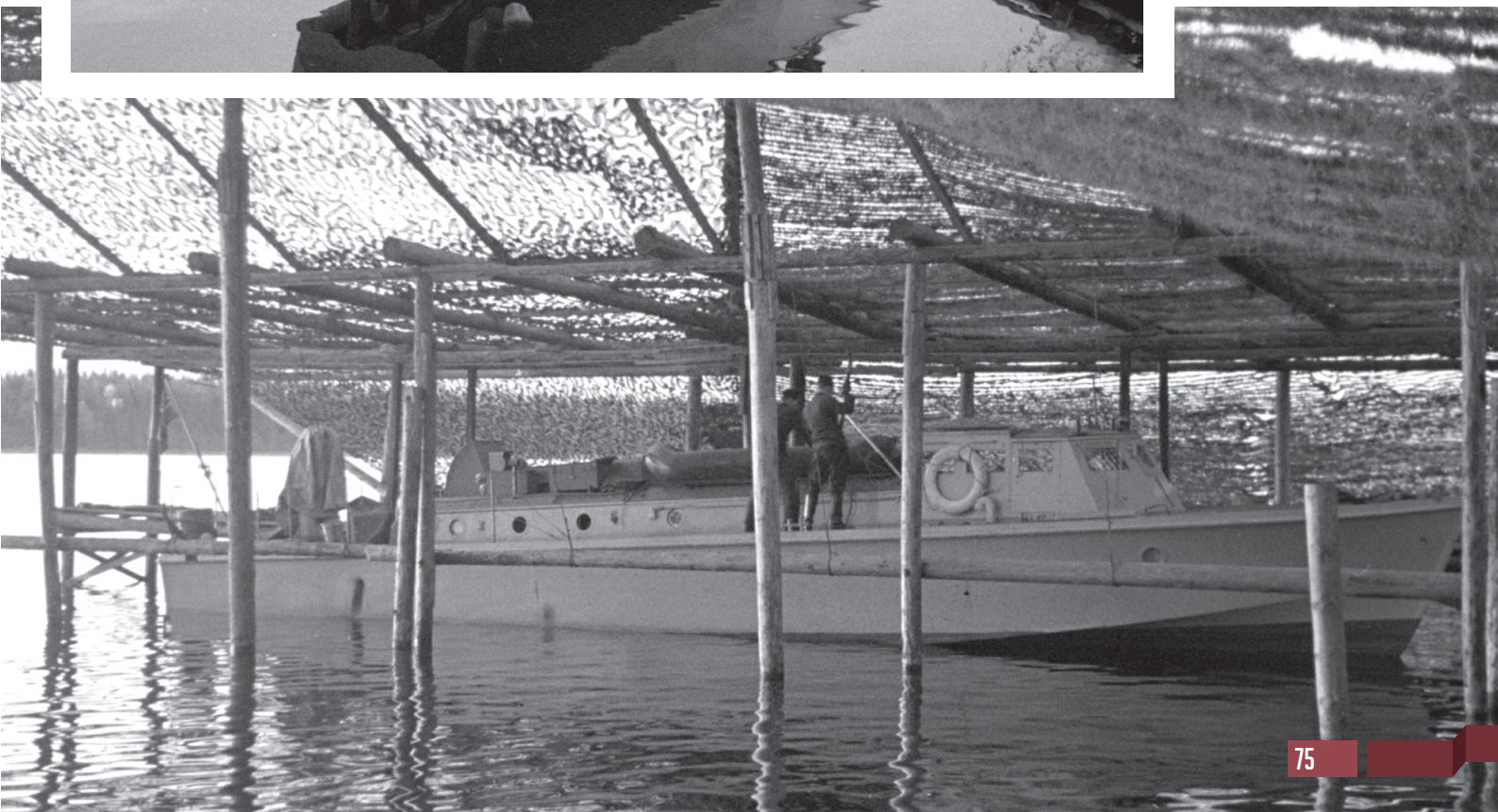
DÉPLACEMENT (EN ORDRE DE COMBAT)	19 t
LONGUEUR	15,95 m
LARGEUR	3,50 m
TIRANT D'EAU	1,10 m
PROPULSION	2 moteurs essence BMW ; 1 moteur auxiliaire Steudel/Ford
VITESSE MAX	32 nœuds
RAYON D'ACTION	225 nautiques à 25 nœuds
ARMEMENT	jusqu'à 4 mines TMB ; 2 canons <i>Flak</i> de 1,5 cm
ÉQUIPAGE	6-13 hommes et officiers

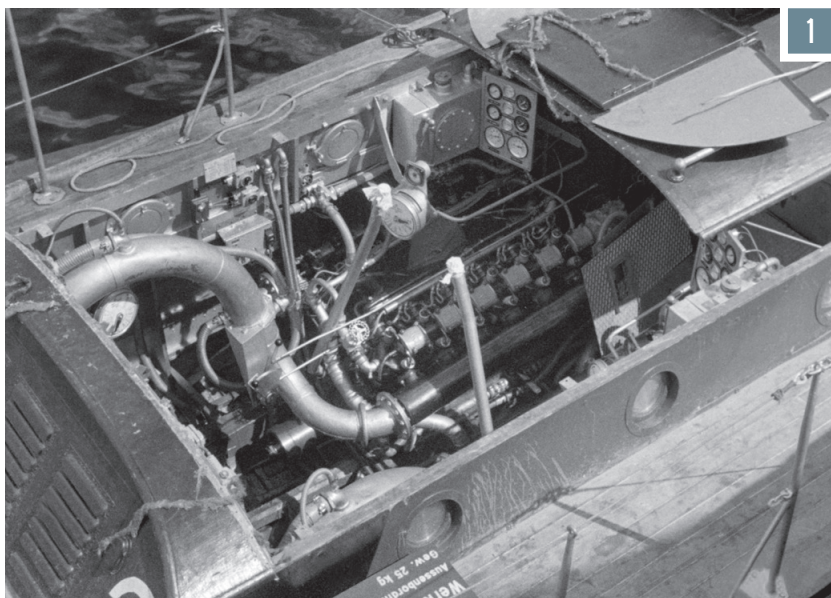




Sur cette page :

Arrivée par rail jusqu'au lac Peïpous en 1942, l'unité KM 2 est déchargée directement sur une glissière en bois pour une mise à l'eau délicate et sans casse. Aucune arme n'est visible et le pont de l'embarcation est encore à ranger, mais on remarque l'absence de trappes à torpilles ou à mines à la poupe. Par contre, ce *Küsten-Minenleger* a reçu une livrée de camouflage particulièrement élaborée. On note enfin, comme sur tous les *KM-Boote*, l'absence de la tourelle de 2 cm. Les installations sont rustiques et légères avec des pontons et abris seulement recouverts de filets de camouflage. SA-kuva





1 Le capot arrière du KM 2 a été ouvert pour laisser apparaître l'un des deux moteurs essence BMW qui peuvent propulser l'unité jusqu'à 32 nœuds. SA-kuva

2 Toutes les photos suivantes montrent des KS-Boote à l'instruction en 1944, très certainement dans un port allemand de la Baltique avant qu'ils ne soient envoyés par train en Adriatique. Ce reportage rare permet de comprendre les modifications techniques apportées pour convertir les Küsten-Minenleger en Kleinst Schnellboote. ©ECPAD/France/1944/Lieb

3 Trois KS-Boote à quai et en plein préparatifs. On aperçoit distinctement la tourelle HD 151, dont une partie de la verrière peut être facilement déposée, ainsi que l'affût double non protégé de MG 15 de 7,92 mm au-dessus du compartiment moteurs. ©ECPAD/France/1944/Lieb

4 Vue rapprochée de l'affût des deux MG 15 avec leurs chargeurs tambours doubles de 75 cartouches et leur panier de récupération des douilles usagées. On note la présence sous le siège du mitrailleur d'un pistolet lance-fusée et d'un casque en acier. ©ECPAD/France/1944/Lieb

5 La plage arrière des KS-Boote comprend un canot gonflable prêt à être mis à l'eau ainsi qu'un tube lance-torpille de 45 cm sur chaque bord, conçu pour un lancement vers l'arrière. ©ECPAD/France/1944/Lieb

Il est intéressant de noter que si les quatre premières unités sont construites dans un chantier danois, c'est très certainement pour qu'elles soient le plus près possible du théâtre d'opérations prévu pour elles, le golfe de Finlande et les grands lacs entourant Leningrad, et qu'ainsi soient réduits au minimum les temps et moyens de transit jusque là-bas. Les KM 1, 2, 4 sont alors transférés à la Peipusee-Flottille [7] courant 1942, tandis que le KM-3 va renforcer la Ladogasee-Flottille [8], constituée surtout de vedettes italiennes MAS arrivées en juin de la même année et d'unités finlandaises. Au cours des mois suivants, au moins 15 autres KM-Boote [9] rejoignent le

golfe de Finlande, la plupart du temps pour aller ensuite gonfler la flottille du lac Peïpous, et très probablement pour effectuer des missions de mouillage et/ou de dragage de mines. Aucune information précise ne permet de faire une analyse poussée de leurs actions sur ces deux lacs, mais nous savons que la région est alors le théâtre d'une « petite guerre » âpre et violente entre forces conventionnelles allemandes, italiennes, finlandaises et soviétiques, mais aussi partisans des deux camps. Aux coups de main et raids éclair succèdent des missions d'escorte de convois de troupes traversant les lacs, d'acheminement du ravitaillement, etc. Nous avons trace, par contre,

de la perte au combat d'au moins 5 vedettes au cours de l'année 1943, toutes dans le golfe de Finlande – généralement dans le secteur de l'îlot Sommers, et toutes du fait de l'aviation soviétique. Quatre chasseurs bombardiers Il-2 Sturmovik coulent ainsi les KM 6, 28 et 30 le 21 août au cours d'un unique raid. Tous les autres engins sont détruits ou sabordés en septembre 1944 suite à l'avancée de l'Armée rouge au cours de l'été (opération « Bagramion ») qui, dans ce secteur du front, atteint justement le lac Peïpous. Les Russes renfloueront ou captureront et remettront en service au moins six KM-Boote en 1945.



[7] Le lac Peïpous sépare les territoires estoniens et russes au sud-est de Leningrad.

[8] Le Ladoga est le plus grand lac d'Europe. Il est situé au nord-est de Leningrad, non loin de la frontière finlandaise.

[9] Les KM 5, 6, 8, 9, 10, 12, 16, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29 et 30.

KLEINST SCHNELLBOOT (KS-BOOTE)

Pendant ce temps, les Allemands lancent un programme pour convertir les *KM-Boote* livrés et ceux tout juste terminés en *Kleinst Schnellboote* (« très petites vedettes rapides »). Entre mars 1943 et novembre 1944, au moins 21 unités sont ainsi transformées, dont celles engagées dans le golfe de Finlande et qui n'ont pas encore été détruites. Cette reconversion consiste principalement à ajouter deux tubes lance-torpilles de 45 cm à l'arrière et à renforcer l'armement antiaérien : la MG 151 se retrouve en tourelle rotative de plexiglas HD 151 sur l'arrière de la cabine de pilotage, tandis qu'un affût double non protégé de MG 15 (7,92 mm) prend place au-dessus du compartiment moteurs. Pour faire bref, ces *KS-Boote* reprennent donc l'armement – et le rôle – des *LS-Boote* en profitant d'un plus grand déplacement et donc d'une plate-forme de tir plus stable. On peut imaginer que ce « passage » à la torpille est la conséquence des mauvais résultats des opérations de mouillage de mines menées par les différents modèles de vedettes rapides depuis 1940 et de l'évolution de la guerre sur mer : que ce soit dans le golfe de Finlande, en mer Égée, en Adriatique ou en mer Noire, les forces navales de l'Axe doivent mener quantité de petites opérations ingrates demandant des unités rapides et suffisamment polyvalentes pour passer, par exemple, d'une mission d'escorte de convoi à un raid nocturne.

En 1943-44, 14 nouvelles unités sont construites par les chantiers allemands. Elles constituent, en décembre 1943, la 22. *Schnellboots-Flottille*. Les équipages s'entraînent jusqu'en mai 1944, puis toute l'unité est transférée en Italie par train. Il semble qu'il a d'abord été projeté de l'envoyer, au moins en partie, en mer Noire pour renforcer la flottille du Danube, mais c'est finalement à Lignano, entre Trieste et Venise, que les *KS-Boote* sont mis à l'eau. Elles servent essentiellement à l'instruction de marins croates, et, en septembre-octobre, huit vedettes redesignées *KS 1* à *KS 8* sont livrées à la Marine croate. Elles sont alors transférées à Rijeka pour constituer la *Kroatische Küsten-Schnellboots-Flottille (KKS-Flottille)*, qui reste subordonnée à la 11. *Sicherungs-Division* de la Marine allemande. Pourquoi un tel choix ? À cette époque du conflit, l'Allemagne a un si grand besoin en hommes qu'elle peut difficilement se passer de supplétifs provenant de pays « alliés ». Or, le régime oustachi de « l'État indépendant de Croatie » (un État fantoche créé en avril 1941 par la volonté de Rome et de Berlin) est confronté à d'incessantes insurrections, nationaliste serbe, royaliste ou communiste. La petite flotte croate (*Ratna Mornarica Nezavisne Države Hrvatske, RMNDH*) est alors en proie à la sédition. Dans la nuit du 13 au 14 décembre 1944, la *KKS-Flottille* tente ainsi de passer tout entière à l'ennemi (en l'occurrence les partisans titistes) avec armes et bagages, en appareillant sans autorisation. L'opération n'échoue *in extremis* que parce que le port est gardé par l'Armée allemande : tous les marins croates sont arrêtés, excepté quelques hommes – dont le commandant de la flottille – qui réussissent à rejoindre les partisans titistes à bord d'un *KS-Boot*... Suite à cette mésaventure, les autorités allemandes décident d'envoyer les équipages croates à Zagreb pour y constituer une unité terrestre et de désarmer les vedettes restantes.

Les autres *KS-Boote* ont, pendant ce temps, possiblement servi en mer Égée ou en mer Noire, mais aucune source ne nous éclaire sur la fin de leur carrière. Il semble cependant que ces engins furent en fait encore moins appropriés au combat que les *LS-Boote* et qu'ils furent en réalité fort peu engagés. ■





▲ Cinq *KS-Boote* rentrent d'un entraînement en mer. Chaque embarcation est apparemment manœuvrée par un équipage d'une dizaine de membres. Les dessins sur les coques ne sont pas des marques tactiques propres à la flottille mais à chaque unité. ©ECPAD/France/1944/Lieb

▼ Outre son armement standard, ce *KS-Boot* est équipé de deux autres MG 15 positionnées de part et d'autre de la plage arrière, sur les tubes lance-torpilles. ©ECPAD/France/1944/Lieb





▲ Séance de nettoyage des armes du bord (des MG 15 en l'occurrence), au son de l'accordéon et des pavillons claquant au vent, certainement hissés en prévision d'une cérémonie ou d'un passage en revue.
©ECPAD/France/1944/Lieb

▼ Manœuvre dans le chenal d'accès au port pour cette vedette qui tente de venir se placer à contre d'une autre. Une M G 15 a été positionnée sur le toit de l'habitacle, devant la tourelle.
©ECPAD/France/1944/Lieb

