



LE CHASSEUR DE CHARS ET LES BATTERIES ANTICHARS AUTOMOTRICES

Contre-mesure parfaite à la tactique allemande de 1940, le chasseur de chars Laffly W15 TCC est lancé en série de toute urgence, fin mai, et se voit organisé en batteries antichars automotrices. Plein feu sur un matériel mythique.

QUATRIÈME PARTIE de l'histoire du MATÉRIEL DE 47 ANTICHAR

(→ GBM 82 pages 8-19,
GBM 83 pages 28-38
et GBM 84 pages 78-80)

Dans l'armée française, le concept du *chasseur de chars* prend corps progressivement, au début des années trente, sans que l'expression même soit jamais formulée avant 1940. Le point de départ est usuellement donné comme étant le programme du **véhicule antichar (type P)**, lancé le 9 janvier 1931. L'on sait à présent¹ que ce programme visait initialement le transport d'un canon antichar de 25 mm sur affût spécial trépidant pouvant tout aussi bien tirer au sol ou à bord du véhicule blindé léger. Ce dernier, alors qu'il est encore

sur plan chez Renault, devient un véritable automoteur antichar au moment où l'artillerie s'en mêle (1932-1933), envisageant d'en doter ses futures batteries antichars en lui donnant un armement puissant, un 37 AC, futur matériel de forteresse modèle 1934. Hélas, ce séduisant projet avorte : le petit blindé, **Renault VE**, est médiocre et dépassé au moment de sa présentation (avril 1935) tandis que le conseil consultatif de l'armement se prononce, le 24 juin 1935, à la fois pour le canon de 47 mm au lieu du 37 mm, et pour le principe de la traction plutôt que pour celui de l'automoteur.

Abandonnée par l'artillerie, l'idée trouvera d'autres défenseurs, car il y a un avantage réel à disposer d'engins antichars capables de se mouvoir rapidement en cas d'infiltration de chars ennemis, situation à laquelle l'automoteur répond bien mieux que la pièce à tracteur : mise en batterie plus rapide, sortie de batterie idem. Un point crucial car la portée pratique d'une arme antichar, de l'ordre d'un à deux kilomètres, représente une distance franchissable par un char en quelques minutes. Mais de telles tactiques appartiennent aux armes de mêlée : il

Éric Denis
et
François Vauvillier



RS LAFFLY W 15 TCC

ne sera donc pas surprenant de voir, non l'artillerie, mais les chars, reprendre la question pour la faire déboucher, trop tardivement hélas.

Le véhicule antichar type P est issu du programme de motorisation de 1930 voulu par le général Weygand. En le faisant évoluer, l'artillerie effleure la bonne idée en 1932-33 mais le véhicule par lui-même (RENAULT VE, famille de l'AMR 33) est médiocre et d'autres choix seront faits.

La genèse du chasseur de chars Laffly

En 1939, dans l'optique de constituer une réserve mobile d'armes antichars, le général Keller, alors inspecteur général des chars de combat, propose de faire monter la pièce de 47 modèle 1937 sur un véhicule blindé tous terrains. Lors de sa visite aux usines Laffly, le

« Départ de chasseurs de chars (29 mai 1940) », indique la légende d'époque de cette photographie du constructeur. Il s'agit de quatre des cinq matériels affectés à la 54^e batterie. Leurs chauffeurs sont vêtus d'un veston de cuir des chars de combat. (Coll. F. Vauvillier)

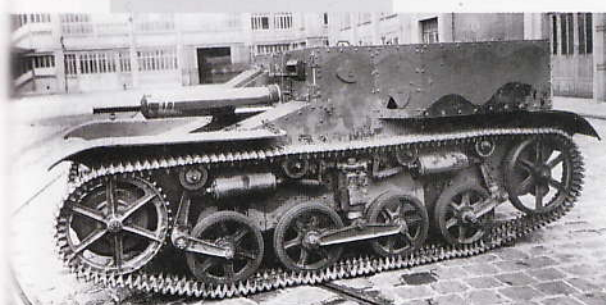
Un matériel d'artillerie né de la réflexion d'un général des chars de combat

30 octobre, il s'entretient de son projet avec M. Guérard, directeur général de l'entreprise, et les deux hommes tombent d'accord pour envisager un prototype sur la base d'un tracteur Laffly W 15 T², véhicule dont la fabrication en série est en cours de démarrage au sein du consortium Laffly-Hotchkiss. Le projet est soumis le 6 décembre au général Keller et au colonel Balland, chef

NOTES

1. → Les AMR Tome 1, François Vauvillier, pages 34-35.

2. Dérivé du tracteur léger d'artillerie de campagne Laffly S 15 T, le W 15 T est conçu spécifiquement en vue de la traction du matériel de 47 modèle 1937 (→ GBM 82 pages 12-15). Il est moins haut malgré une garde au sol identique.



Document constructeur



Le prototype W 15 TCC fait l'objet d'une première série de clichés aux usines Laffly en février 1940, avant peinture (le châssis nu était achevé de montage le 18 janvier). Sur les albums photographiques du constructeur, toutes les photos sont légendées « W 15 TCC », avec un espace entre le T et le CC, que nous ne retenons pas pour gagner en lisibilité. (Coll. F. Vauvillier)

NOTES

3. État-major de l'armée, section de l'armement et des études techniques.

4. C'est-à-dire le 47 modèle 1939 (→ GBM 84 pages 78-80).

de la section technique de l'infanterie (chars), et très vite adopté : à la demande du général commandant en chef, l'ordre « d'aménagement d'un tracteur W 15 T prélevé sur les chaînes de fabrication » est donné le 22 décembre par l'EMA/SAET³, « en vue d'étudier les conditions d'emploi de ce matériel ». On ne parle alors encore que de « tracteur Laffly porte-canon de 47 ».

L'appellation « chasseur de char » naît début 1940, avec l'idée même de l'emploi ainsi résumée : « le commandement a demandé la réalisation de matériels tous terrains faiblement blindés portant un canon antichar puissant susceptible de donner la chasse aux chars adverses qui auraient réussi à forcer la défense antichar statique. » (13 mars). À cette date, le prototype désigné W 15 TCC, construit avec un blindage en tôle douce, est déjà achevé. Tube pointé vers l'arrière, il reproduit la configuration de l'auto-canon de 47 Renault de 1915

Les premiers essais de roulement et de tir ont lieu au polygone de Vincennes les 2 et 4 mars 1940. Ils

donnent satisfaction et les épreuves doivent être approfondies au camp de Mailly. Le véhicule y est présenté le 13 mars, en présence des généraux Keller et de Vauxcelles, ainsi que d'un officier représentant le GQG et d'officiers techniciens. Les capacités du nouvel engin

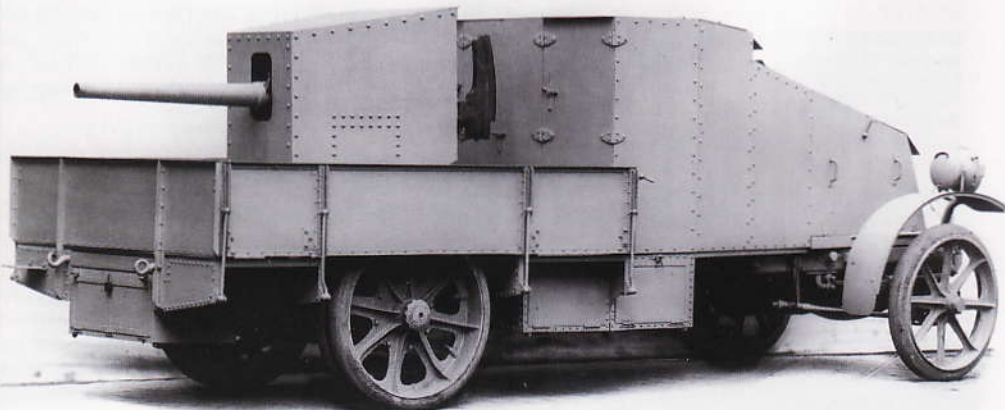
« Donner la chasse aux chars adverses qui auraient réussi à forcer la défense antichar statique »

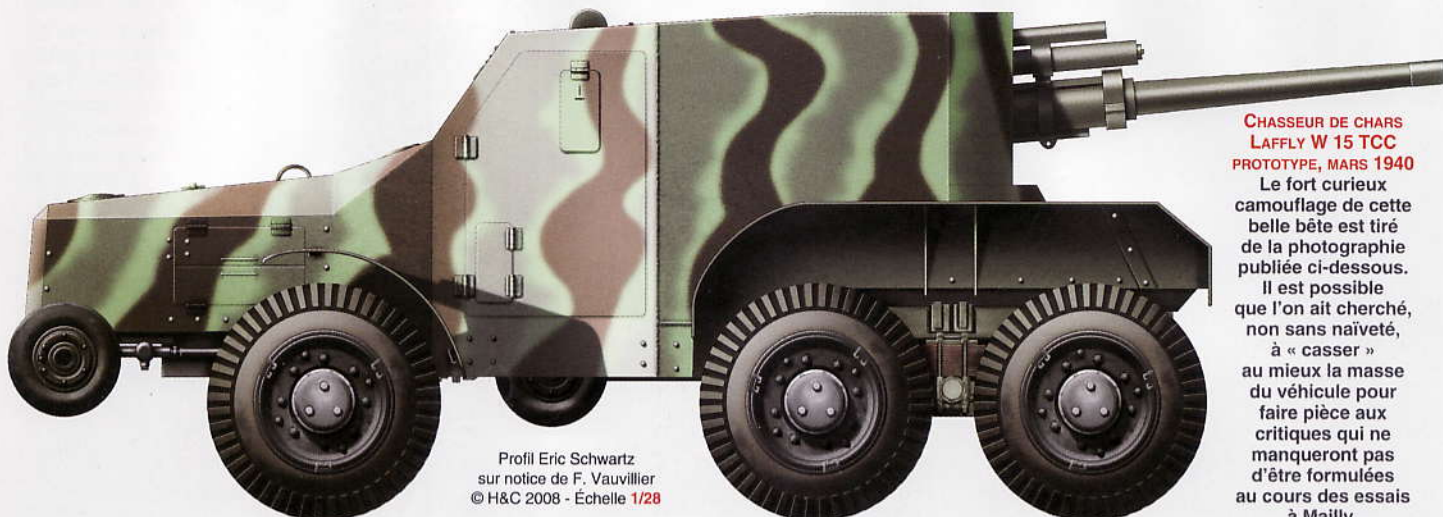
sont parfaitement démontrées, malgré un temps pluvieux et froid. Le seul reproche formulé — par l'officier du GQG — concerne l'encombrement du véhicule, qu'il trouve trop important et donc difficile à camoufler. L'officier manifeste sa nette préférence pour la nouvelle pièce de 47 sur affût tous azimuts⁴ attelée derrière un tracteur à faible relief. Des essais de dissimulation du

L'ANCÊTRE DE 1915

En novembre 1914, Billancourt reçoit la commande, « à titre d'essai » de quatre châssis de camions 16 HP à blinder et armer d'un 47 de marine modèle 1902 tirant en retraite. Achevés au début de 1915, les quatre matériels sont affectés, en deux sections de deux, au groupe d'autos-canon de 47 du lieutenant de vaisseau de Villeneuve-Bargemont. Une 3^e section (plus tard transformée en un 2^e groupe) est constituée le 15 août 1915. Ces matériels, puissants pour l'époque, sont utilisés au niveau corps d'armée.

Pesant 5 t environ, l'AUTO-CANON DE 47 RENAULT est blindé à 7 mm. Il s'agit d'un matériel élaboré, avec ridelles abattantes formant plate-forme à partir de laquelle le canon, protégé d'un bouclier sur trois côtés, peut tirer sur environ 270°. (Document constructeur)





Profil Eric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/28

**CHASSEUR DE CHARS
LAFFLY W 15 TCC
PROTOTYPE, MARS 1940**

Le fort curieux camouflage de cette belle bête est tiré de la photographie publiée ci-dessous.

Il est possible que l'on ait cherché, non sans naïveté, à « casser » au mieux la masse du véhicule pour faire pièce aux critiques qui ne manqueront pas d'être formulées au cours des essais à Mailly.

chasseur de chars sont alors organisés et donnent satisfaction, tout du moins aux deux généraux présents.

Après cette étape, le véhicule est laissé à Mailly, puis envoyé au camp de Suippes pour être intégré à la 1^{re} DCr⁵ avant de revenir le 16 avril chez Laffly. Le rapport d'essais, daté du 23 mars, avait en effet demandé que soient apportées quelques modifications. Celles-ci sont rapidement effectuées par le personnel de l'usine et le véhicule est ensuite examiné à plusieurs reprises, en particulier le 1^{er} mai, par les généraux Dufrenoy et Keller.

Le 10 mai, suite à une demande du 6, un laryngophone est installé dans le véhicule mais le lancement de production de série vient d'être refusé au général Keller. Les raisons, multiples, en sont clairement exprimées par le général Gamelin, dans un courrier qu'il adresse en réponse au général inspecteur des chars de combat, peu de jours avant l'attaque allemande :

« Vous me demandez de prescrire la mise en commande de 24 matériels de 47 porté Laffly. L'expérimentation de Mailly a montré en effet que ce matériel donne satisfaction du point de vue mécanique et balistique. En ce qui concerne son emploi, il y a lieu de faire de sérieuses réserves. Un engin aussi faiblement

protégé constitue en raison de ses dimensions une cible de choix pour les armes antichars et les armes des chars ennemis. Il représente un relief très supérieur à celui du canon normal en batterie, son camouflage est à peu près impossible.

Le délai d'ouverture du feu avec cet engin est du même ordre que celui qui est nécessaire au canon de 47 modèle 1937 amené en position par un tracteur W 15 T, et certainement supérieur à celui du canon de

*Mis au placard début mai :
trop peu protégé, impossible à
camoufler, champ de tir trop étroit,
estime le général Gamelin*

47 modèle 1939 (tous azimuts). Le champ de tir de cet engin est très inférieur à celui du 47 modèle 1939 (60 degrés à peine au lieu de 360 °).

Dans ces conditions, la réserve mobile d'armes antichars sera beaucoup plus avantageusement réalisée

NOTE

5. En vue d'essais au sein d'une unité de combat (certainement la 10^e BAC du 305^e RATT). Une fois de plus, les résultats seront jugés satisfaisants.

Le prototype W 15 TCC apparaît sur une seconde série de clichés, dans le cadre militaire, durant les essais de mars 1940. Son blindage en acier doux est à présent revêtu d'un camouflage fort inhabituel chez Laffly. L'on distingue au second plan un Laffly S 15 T avec remorque MT.
(Coll. F. Vauvillier)





NOTES

6. Il s'agit des automoteurs **Somua SAu 40**, initialement prévus pour recevoir un 75 mais qui ont fait l'objet, le 1^{er} mai 1940, d'une décision de substitution de leur armement (l'ARL V 39 devant seul recevoir le 75).

7. Ce document, à la date hélas non retranscrite (situable entre le 1^{er} et le 10 mai), comporte également une note manuscrite, probablement une ébauche de réponse de la part du général Keller qui trouve le véhicule « *digne d'intérêt* » mais décide de « *ne pas se battre pour cela* ».

par des batteries armées de 47 modèle 1939 avec tracteurs W 15 T. Par ailleurs, du point de vue fabrication :

- a) les blindages ne pourront être approvisionnés qu'au détriment des chars ou des cuirassements ;
- b) la fabrication des matériels portés aura une incidence fâcheuse sur les sorties de matériels de 47 modèle 1939.

Enfin, la mise en fabrication de matériels de 47 automoteurs à fort blindage vient d'être décidée⁶. Quoique l'emploi normal de ces matériels ne soit pas celui que vous envisagez pour les canons de 47 portés, ils pourraient en cas de crise être utilisés comme une réserve mobile de feu antichar puissant.

En conséquence, j'estime qu'il n'y a pas lieu de mettre en commande les matériels de 47 portés Laffly. »⁷

Signée Dautry, une citation à l'ordre de l'Armement est décernée à l'ensemble du personnel des usines Laffly le 28 mai 1940 pour ce « *matériel nouveau mis dans un délai record à la disposition des armées* ». (Coll. F. Vauvillier)

L'éternité devant soi, ou quelques jours

Comment le général Gamelin pourrait-il se douter que ces « *chars adverses qui auraient réussi à forcer* » (13 mars) ne seraient pas une poignée, mais deux mille ? Tout se passe donc comme si le temps ne manquait pas. N'est-on pas revenu même aux vieilles pratiques du temps de paix consistant à évaluer sur une gamme

élargie ce que l'on ne se décide pas à adopter d'emblée ? Car, en matière de chasseurs de chars faiblement blindés, parallèlement au six-roues Laffly, deux autres projets ont été suscités : l'un en mars, à chenilles intégrales, dérivé de la **VBCP Lorraine**⁸. L'autre en avril, à quatre roues et très rapide, basé sur une **AMD Panhard**⁹.

Mais revenons à nos Laffly. Le 17 mai, alors que le front est béant et que, la veille même, Paris voyait brûler les archives des ministères, un déjeuner de crise réunit M. Guérard et les généraux Picquendar, directeur de l'artillerie, et Ricard, sous-chef d'état-major de l'armée. Et le W 15 TCC revient sur la nappe.

Devant l'extrême péril, le général Ricard demande si les établissements Laffly ne seraient pas capables de réaliser une cinquantaine d'exemplaires le plus rapi-

Un lancement d'urgence en série, d'où une fabrication très simplifiée par rapport au prototype

dement possible. Guérard s'engage à commencer la fabrication sous huitaine, à la cadence de cinq véhicules environ tous les deux jours.

Le 20 mai, une décision ministérielle¹⁰ confirme la commande d'une batterie antichar fortement constituée de cinq sections de tir de cinq automoteurs chacune, qui prendra la dénomination de 51/11^e RA. Cette organisation à 25 matériels est basée sur la logique initiale — d'avant l'attaque allemande —, c'est-à-dire la « *réserve mobile d'armes antichars* » suggérée par Keller. Mais elle ne répond plus aux circonstances présentes et, dans la pratique, les sections de tir seront indépendantes tandis que le général Ricard obtient les 50 matériels demandés. Le 24 mai, l'EMA/SAET signifie au ministère de l'Armement la première commande, qui porte donc à présent sur 10 sections de chasseurs de chars, chacune devant comporter :

- « 1 voiture de commandement tous terrains
- 5 tracteurs W 15 T armés chacun d'un canon de 47 modèle 1937
- 2 chenillettes Unic TU 1 de ravitaillement
- 1 tracteur W 15 T de dépannage. »

Cette organisation va être légèrement modifiée dans les jours à venir (→ page 12).

Pendant ce temps-là chez Laffly à Asnières, le montage des matériels a été mené tambour battant : la première section antichar est mise en route le 24 mai à

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ARMEMENT

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEMENT

Le Ministre
cite à l'ordre de l'Armement

*Monsieur Guérard, Administrateur Directeur Général,
les Directeurs, les Ingénieurs, le cadre de Maîtrise et le Personnel des Établissements Laffly
59, Avenue des Galilées - Cloniches.*

Ont tous accompli un magnifique effort grâce auquel
un matériel nouveau a été mis dans un délai record
à la disposition des Armées.

Fait à Paris, le 28 Mai 1940.

Le Ministre de l'Armement

6 h du matin, les 2^e et 3^e le 28... « On va renforcer Laffly pour porter la cadence à cinq par jour » (26 mai), la quasi-totalité des châssis Laffly en cours d'équipement par Hotchkiss (moteur, boîte, réducteurs) étant *a priori* affectée aux chasseurs de chars.

Le premier lot de 25 matériels est achevé le 30 mai et la mise sur pied des cinq sections suivantes commence le 31, au fur et à mesure de la sortie des véhicules. Mais déjà, le 29 mai, la commande a été doublée, les dix sections portées à vingt. Et, le 31 mai, l'on s'interroge sur l'intérêt d'utiliser à cette fin la totalité des canons de 47 sortant de fabrication : 150 pièces par mois, correspondant à la production escomptée pour juin en châssis W 15 T, (Laffly) Hotchkiss et Citroën cumulés ¹¹.

Au total, 70 châssis de chasseurs de chars W 15 TCC seront livrés avant l'armistice, dans une version très simplifiée par rapport au prototype.

Le blindage du W 15 TCC de série se limite, à l'avant, à une plaque relevable munie de deux fentes devant le pare-brise et une seconde formant le toit du véhicule à la place de la capote ; et à l'arrière par le prolongement latéral du bouclier de la pièce de 47, fabriqué avec des plaques provenant de chars FT réformés. On ajoute à chaque véhicule un FM 24/29 pour la défense rapprochée et antiaérienne, utilisable sur deux supports de tir, l'un vers l'avant, l'autre vers l'arrière. Les véhicules n'emportent que 30 coups, le reste des munitions est transporté par les autres véhicules de la batterie.

NOTES

8. Un prototype verra le jour de manière simplifiée, sur TRC 37 L.
9. Ce véhicule recevra la désignation Panhard de « *voiture spéciale 207* ». Rappelons aussi l'étude du montage sur châssis de char FT (→ GBM 78 page 35).
10. DM n° 4 272-SA 3/3.
11. Dont 70 tracteurs Hotchkiss et « de 50 à 100 » pour Citroën, qui sort la version destinée au 25 CA avec un moteur de Traction 11 CV. En fait, les W 15 T du quai de Javel ne seront pas utilisés pour le 47 antichar.

Photographié le 29 mai 1940 à l'extérieur de l'usine Laffly à Asnières, le chasseur de chars W 15 T P 17 079, « 3 » de sa section, sera livré le lendemain pour entrer dans la formation de la 55^e BACA. Afin de loger des casiers à munitions, le canon est décentré vers la gauche et ses blindages latéraux sont asymétriques, celui de droite seul comportant deux entretoises extérieures, rendues nécessaires par son angle plus ouvert. Les perforations de ces plaques trahissent le fait qu'il s'agit d'éléments récupérés sur des chars FT réformés. (Coll. F. Vauvillier)



Profil Eric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © H&C 2008 - Échelle 1/28

CHASSEUR DE CHARS LAFFLY W 15 TCC, JUIN 1940

La décoration de ce véhicule est tirée de la photographie publiée page 17.

Les inscriptions *Mainou* et *Hélène* font assurément référence aux épouses ou amies des hommes mais l'as de pique étonne, en l'absence d'unité élémentaire dans la section antichar. Quant au camouflage, le standard chez Laffly en 1940 est composé de deux tons seulement : fond vert olive recouvert de tâches à bords très flous de nuance terre de Sienna ombrée.



L'organisation type de la batterie

Le tableau de composition joint à la DM du 20 mai 1940 décidant la mise sur pied de la première BACA (à 25 pièces) n'est pas représentatif. À ce moment, l'unité est envisagée à l'image d'une forte batterie d'artillerie classique, et composée d'une section de commandement, de services généraux et de cinq sections de tir de cinq pièces chacune. Il n'y a encore aucune section de DCA. Il faut attendre les DM suivantes pour se faire une idée précise de la composition — au moins théorique — des BACA telles qu'elles seront effectivement constituées. Notre organigramme (→ ci-contre) en traduit visuellement le contenu.

Leur effectif total est de 3 officiers, 12 sous-officiers et 73 hommes de troupe dont 9 à 15 brigadiers.

Au plan des matériels, l'on note, à la section de 47, une dotation accrue en tracteurs de ravitaillement (trois au lieu des deux prévus le 24 mai). De même, le tracteur de dépannage, initialement prévu en W 15 T à la section de 47, passe aux services généraux où il est remplacé par un Laffly S 25 T plus puissant, équipé pour cet emploi et, surtout, immédiatement disponible.

LE DÉTAIL DU PARC AUTO

L'organigramme ci-contre présente le détail théorique d'une **batterie antichar automotrice (BACA)**, quant au nombre de véhicules et à leur ventilation.

S'agissant de la nature même de ces véhicules et de leurs immatriculations, le relevé systématique des JMO (journaux de marches et opérations) donne le maigre résultat suivant, avec quelques compléments d'identification de notre fait [ajouts entre crochets] :

51° BACA

- 5 Citroën 15 CV [camionnettes 1,5 t type 23] n° [P] 13 185, 15 33..., 15 392, [M ou P] 99 333, 99 526
- 1 Berliet [GRDA] 5 t, n° [P] 21 821
- 2 Delahaye [103] 3,5 t, n° [P] 99 068, 99 071
- 1 Renault [AGR] 3,5 t, n° [M] 15 751
- 2 Delahaye [type 140] 2 t, n° [M] 7 437, 7 363
- 1 Peugeot 202, n° P 38 815
- 1 side-car
- 1 moto solo

54° BACA

- les 25 CA sont attelés à des camions de 3,5 t

56° BACA

- chenillette remorque [Unic TU 1], n° P 49 951

58° BACA

Section de 47

- 1 camion Citroën [3,5 t type 45], n° P 10 126
- 2 chenillettes Laffly [sic, TU 1 bien sûr] à munitions
- 1 voiture TT liaison et reconnaissance [V 15 R]
- 1 camionnette mitrailleuse
- 1 camion à munitions
- 1 side-car

Section de DCA

- 2 [camions] Berliet
- 1 camionnette Citroën [1,5 t type 23] PC
- 1 side-car

Services généraux

- 1 camion Citroën [3,5 t] avec cuisine roulante
- 1 camionnette Citroën [1,5 t type 23]
- 1 side-car [G&R 800 AX 2], n° M 57 540

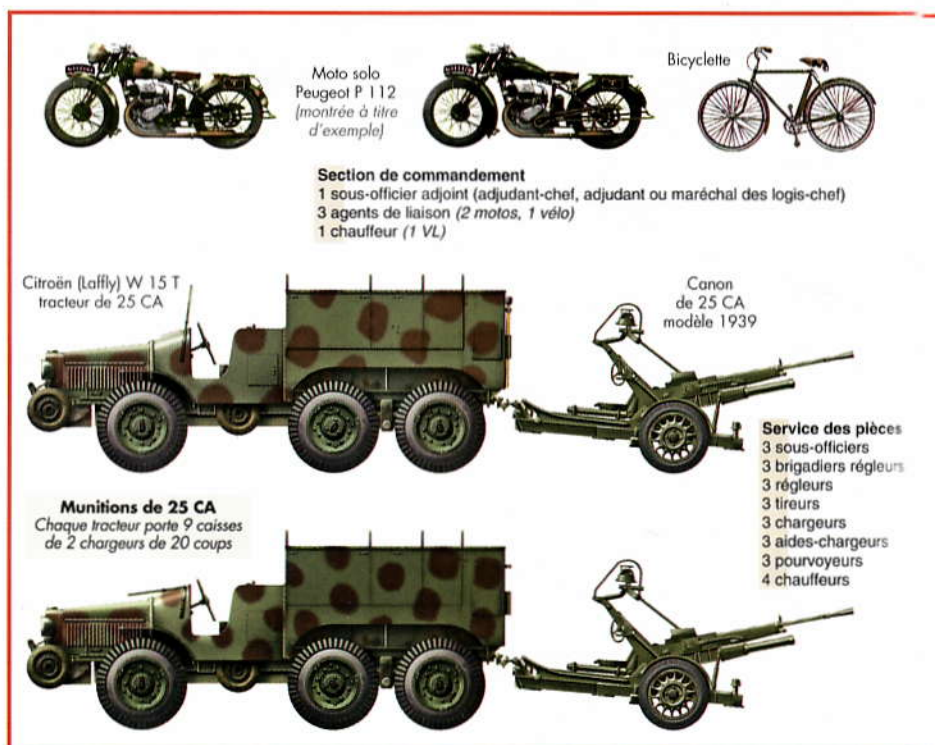
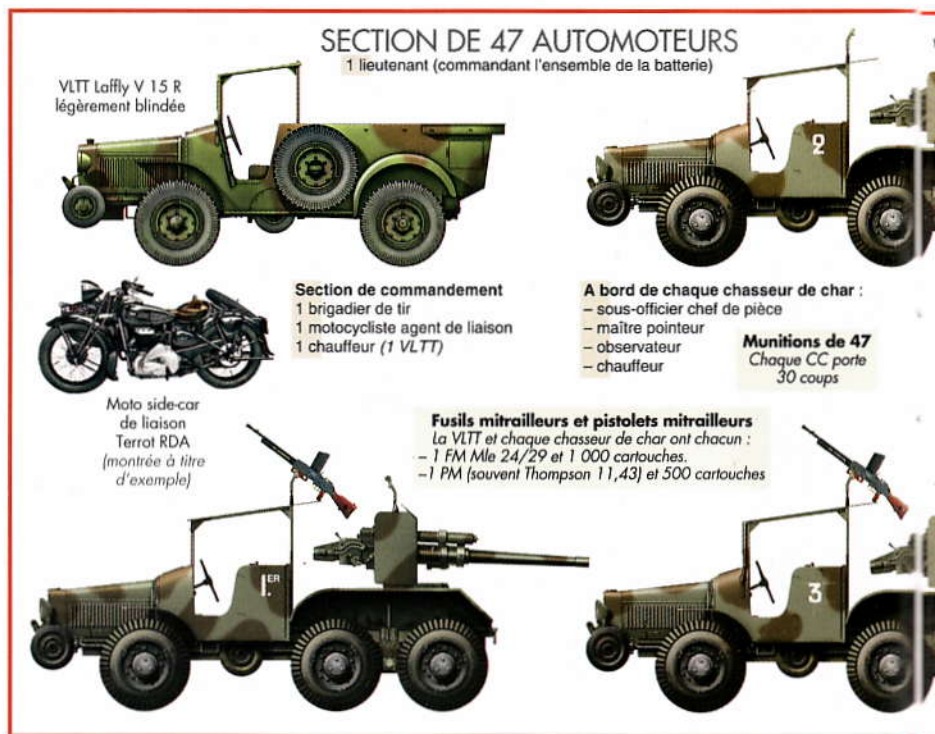
59° BACA

- 1 camion Berliet [GRDA] 5 t, n° P 22 331
- 1 tracteur dépannage Laffly 13 CV [S 25 T] n° M 19 987
- 2 VLR, n° K 25 331 et Simca 8 n° K 24 615
- 1 moto allemande, n° MN 1023
- 1 moto solo Peugeot [P 112 ?]
- 1 camionnette Citroën 1,5 t à vivres, n° P 98 512
- 1 camionnette idem [type 23] à bagages, n° K 72 081 *
- 2 tracteurs Citroën 11 CV [W 15 T pour 25 CA]

60° BACA

- 1 camion Latil 3,5 t
- 1 side-car de cavalerie
- 1 VL Peugeot 202

* Erreur de description d'époque. La tranche possible est K 7 300 à K 7 800 environ.



ECHELLE CONSTANTE 1/72

Tracteur de dépannage Laffly S 25 T reliquat de 9 véhicules de la commande de 105 tracteurs destinés au matériel de 105 L modèle 1936 S (tracteurs de pièce, de caisson et de dépannage). Pour les BACA, 5 sont livrés fin mai, les 4 derniers début juin.

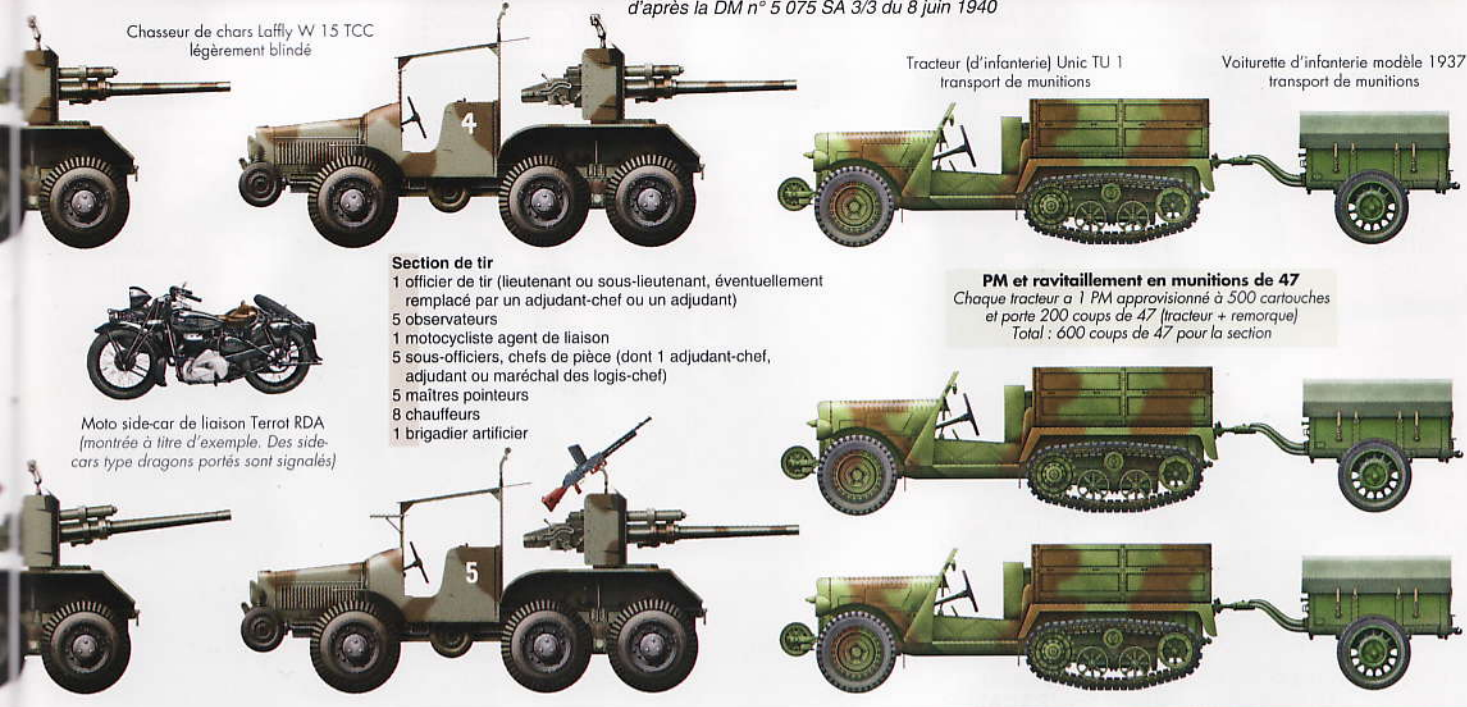
Equipe de dépannage

- 1 sous-officier
- 2 dépanneurs
- 2 chauffeurs



ORGANIGRAMME THÉORIQUE D'UNE BATTERIE ANTICHAIR AUTOMOTRICE, JUIN 1940

d'après la DM n° 5 075 SA 3/3 du 8 juin 1940



Chasseur de chars Laffly W 15 TCC légèrement blindé

Tracteur (d'infanterie) Unic TU 1 transport de munitions

Voiturette d'infanterie modèle 1937 transport de munitions

Section de tir

- 1 officier de tir (lieutenant ou sous-lieutenant, éventuellement remplacé par un adjudant-chef ou un adjudant)
- 5 observateurs
- 1 motocycliste agent de liaison
- 5 sous-officiers, chefs de pièce (dont 1 adjudant-chef, adjudant ou maréchal des logis-chef)
- 5 maîtres pointeurs
- 8 chauffeurs
- 1 brigadier artificier

Moto side-car de liaison Terrat RDA (montrée à titre d'exemple. Des side-cars type dragons portés sont signalés)

PM et ravitaillement en munitions de 47

Chaque tracteur a 1 PM approvisionné à 500 cartouches et porte 200 coups de 47 (tracteur + remorque)
Total : 600 coups de 47 pour la section

ORGANIGRAMME VISUEL CONÇU ET RÉALISÉ PAR F. VAUVILLIER AVEC DES PROFILS DE LAURENT LECOQ ET ÉRIC SCHWARTZ © H&C 2008



SECTION DE DCA

- 1 lieutenant (ou adjudant, ou aspirant), chef de section

Munitions

- 1 artificier ravitailleur en munitions
- 1 chauffeur

Camion 3,5 t Citroën (plutôt un Berliet 5 t)

Ravitaillement en munitions de 25 CA

3 200 coups pour la section (80 caisses de 40)

Citroën (Laffly) W 15 T transport de munitions et dépannage

- Équipe de préparation et conduite de tir**
(rattachée à la section de commandement)
- 1 sous-officier
 - 1 brigadier télémétriste
 - 1 brigadier de tir
 - 1 orienteur
 - 1 tachymètre
 - 1 chauffeur
- Conduite de tir**
- 1 télémètre stéréoscopique de 1,25 m
 - 1 appareil orienteur tachymétrique modèle 1934

- Service des mitrailleuses (FM en réalité)**
- 1 brigadier
 - 4 servants (2 FM)
 - 1 chauffeur

NB : à défaut de W 15 T, plusieurs sections de DCA sont dotées de camions de 3,5 t

SERVICES GÉNÉRAUX

NB : l'emploi indiqué pour les deux camions est seulement présumé

NB : la logique d'emploi voudrait que la cuisine remorque soit attelée à la camionnette de vivres, mais la logique de traction nous la fait placer derrière un camion.



Camionnette 1,5 t Citroën type 23

- Services généraux**
- 1 sous-officier comptable
 - 1 brigadier d'ordinaire
 - 2 cuisiniers
 - 4 chauffeurs (2 camions et 2 camionnettes)

Camion 3,5 t Citroën type 45 (montré à titre d'exemple, Delahaye cités)

Cuisine roulante-remorque modèle 1916-1936 M. 38



Ce chasseur de chars Laffly W 15 TCC « 2 » appartient à la 59^e BACA qui, affectée à la 241^e DLI, combattra notamment au pont de Beaugency et au pont de Saint-Aignan-sur-Cher. Les hommes de l'équipage se font tirer le portrait-souvenir fin juin 1940 à Lallinde (Dordogne), devant leur véhicule comportant des points d'impact et dont le bouclier a été arraché. (Coll. des anciens)

La mise sur pied des batteries

On l'a vu, la « grosse » batterie 51/11^e RA à 25 pièces prévue le 20 mai 1940 n'est pas mise sur pied comme telle. Ses cinq sections, créées indépendantes, entrent dans la composition des 51^e à 55^e BACA (batteries antichars automotrices). Elles sont suivies d'un second lot de cinq (56^e à 60^e BACA) et devait l'être d'un troisième lot de même nombre (61^e à 65^e BACA, DM du 8 juin), lui même suivi d'un quatrième lot pour arriver aux 100 matériels en commande ferme. Mais le troisième lot ne sera jamais terminé et, des cinq prévues, seule la 61^e batterie recevra des Laffly W 15 TCC.

Effectuée au camp de Satory, la mise sur pied des

batteries est confiée au capitaine Étienne, assisté, pour les sections de DCA, du capitaine Bouleau. Les BACA sont formées au plus vite et, dans la plupart des cas, l'instruction des personnels est sommaire, voire inexistante. En quatre semaines, l'équivalent de 12 batteries est constitué sur pied de guerre (☛ *tableau ci-dessous*), puis les derniers véhicules construits sont pris en charge par l'équipe du capitaine Étienne au moment de l'évacuation des usines. Ils sont roulants mais inaptes au combat, probablement en raison de l'absence de la pièce de 47 modèle 1937. De fait, sur les 70 châssis Laffly livrés aux BACA, 61 seulement semblent avoir été des matériels complets, et opérationnels. Le prototype, intégré à la 61^e BACA, s'ajoute à ce total.

Formation, armement, encadrement et affectation des BATTERIES ANTICHARS AUTOMOTRICES mai-juin 1940

Unité	Mise sur pied	W 15 TCC	commandant la batterie	commandant la section DCA	25 CA Mle 39	Affectations et remarques
51 ^e BACA	24 mai	5	Lt Loubaton	Lt Gourdin	3	4 ^e DCR le 26 mai, 8 ^e DLIC le 10 juin
52 ^e BACA	28 mai	5	S-lt Louis	Asp Bodelle	3	4 ^e DCR
53 ^e BACA	28 mai	5	S-lt Verspieren	Asp Paul	3	2 ^e DCR le 28 mai
54 ^e BACA	30 mai	5 (+ 2) ^A	S-lt Brusseaux	Asp Thomas	3	Gpt de Langle (7 ^e RC). Après reconstitution le 19 juin, restée aux ordres du capitaine Étienne
55 ^e BACA	30 mai	5	S-lt Bernier	?	3	7 ^e DLM. Devient 10/77 ^e RA le 5 juin
56 ^e BACA	1 juin	5	Lt Letruc	Asp Monchablon	3	241 ^e DLI le 6 juin
57 ^e BACA	5 juin	5	Lt Bohin	Asp Marconnet	3	3 ^e DCR le 8 juin
58 ^e BACA	8 juin	5	Lt Mazalrey	Asp Jovart	3	3 ^e BLM. À la 17 ^e DLI le 10 juin, 236 ^e DLI le 12 juin puis 17 ^e DLI le 17 juin
59 ^e BACA	10 juin	5	S-lt Rocher	Asp Gourko	3	241 ^e DLI le 13 juin, 85 ^e DIA le 19 juin
60 ^e BACA	10 juin	5	Lt Tarad	Asp Lebocq de Feularde	3	85 ^e DIA le 14 juin
10/305 ^e RA	17 juin	6	S-lt Balme	-	-	309 ^e RA (2 ^e DCR). Une demi-batterie
61 ^e BACA	20 juin	3 + proto	Lt Tardot	Asp Loupp	3	Batterie restée aux ordres du capitaine Étienne
62 ^e BACA	n.a.	-	Lt Sénichon	Asp Mongrolle	3	non achevée
63 ^e BACA	n.a.	-	Lt Ladourbe	Asp Lamarque	3	non achevée
64 ^e BACA	n.a.	-	Lt Gros	Asp Fabre	-	non achevée
65 ^e BACA	n.a.	-	Lt Renaud	?	-	non achevée

A. Après reconstitution, la 54^e BACA dispose de cinq Laffly W 15 TCC dont un à tourelle faussée. Nous savons qu'elle revint de ses premiers engagements avec quatre automoteurs dont deux en état de combattre. Par déduction, il est logique de penser qu'elle a donc reçu deux véhicules neufs.

De telles circonstances limitent considérablement la formation et la cohésion des personnels. Nombreux sont les artilleurs qui découvrent leurs matériels juste avant de partir aux armées. Dans le meilleur des cas, les chauffeurs ont conduit quelques heures le seul Laffly du polygone de Satory dédié à l'instruction, et les canoniers ne tirent que quatre obus de 47 chacun. Pourtant les véhicules sortent à cadence accélérée des usines — cinq tous les deux jours —, conformément aux engagements pris par M. Guérard. L'abnégation du personnel, travaillant jour et nuit et participant activement à la prise en main des véhicules par les artilleurs, fait le reste. À tous, cette énergie vaut, en date du 28 mai, une citation collective à l'ordre de l'Armement, signée du ministre Raoul Dautry.

Les BACA dans la tourmente

Au combat, comme pour les batteries antichars classiques, les BACA sont trop souvent morcelées et disséminées aux endroits les plus sensibles. Malgré cet emploi, à l'encontre de la doctrine mais rendu inévitable par les nécessités de l'heure, elles jouent néanmoins leur rôle, protégeant efficacement la retraite de grandes unités et stoppant les blindés allemands à de nombreuses reprises.

Dans l'action défensive, les Laffly W15 TCC donnent pleinement satisfaction. En revanche, du fait de l'organisation même du matériel, la pièce tirant vers l'arrière, leurs capacités offensives sont très limitées. Et dans tous les cas, la très faible protection des engins ne les met pas à l'abri des tirs d'armes automatiques ou des éclats d'obus.

Pour se faire une idée précise de l'efficacité du véhicule, le mieux est de laisser la parole à l'un des meilleurs commandants de batterie de l'époque, le sous-lieutenant Brusseaux (54^e BACA), grâce au rapport qu'il transmet le 15 juin 1940, alors que son unité est en cours de reconstitution après avoir détruit 28 chars et cinq automitrailleuses en quelques jours de combat :

« L'autocanon W 15 T, tel qu'il a été construit le 25 mai par les usines Laffly semble à peu près parfait. Il est à mon avis préférable au prototype qui, malgré son blindage, n'offre guère plus de protection aux servants de la pièce. Toutefois, si ce matériel doit être reconstruit, il serait bon d'y apporter les modifications suivantes :

1/ Un blindage devant le radiateur ; une balle suffit à percer l'un des éléments et sous le feu il est parfois impossible de sauver le véhicule.

« L'autocanon W 15 T tel qu'il a été construit le 25 mai par les usines Laffly semble à peu près parfait »

2/ Une tourelle qui permettrait à la rigueur le tir vers l'avant. En effet, l'autocanon tel qu'il a été construit n'a aucune qualité offensive. Dans certains cas, pour forcer un passage difficile, le tir à travers le pare-brise aurait rendu de grands services (le 25 employé dans l'infanterie¹² par exemple et monté sur TT Laffly peut tirer dans ces conditions).

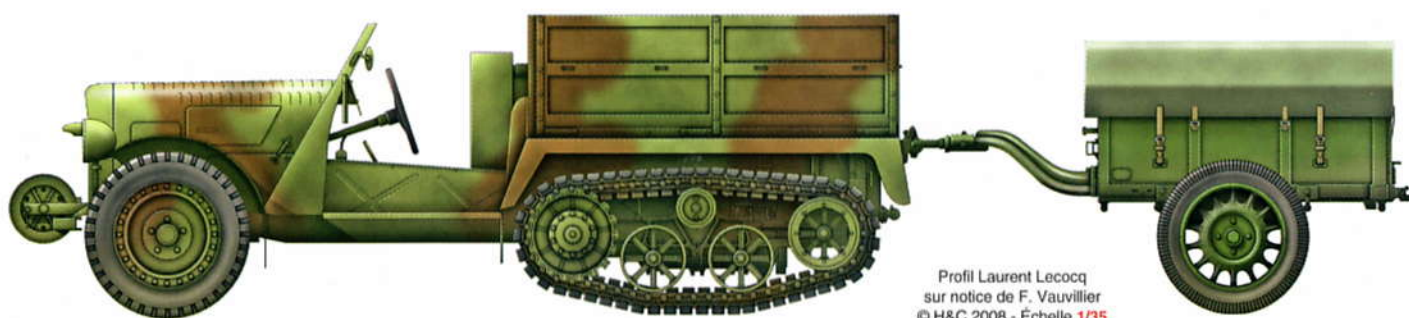
3/ Doter le canon d'un projectile explosif en cas d'attaque par l'infanterie ou détachements de motocyclistes.

NOTES

12. Brusseaux évoque ici les dragons portés, dotés d'un six-roues Laffly S 20 TL spécial porte-canon de 25 mm. Au groupement de Langle, le patron de la 54^e BACA a cotoyé les dragons du III/7^e RDP.

TRACTEUR UNIC TU 1

Conçu et développé en tant que « tracteur d'infanterie » polyvalent, ce petit matériel sort en série juste à temps pour... être détourné de l'emploi initialement prévu et servir, entre autres missions d'urgence, de tracteur de ravitaillement dans les BACA. Un seul numéro d'immatriculation a été retrouvé à ce jour dans le cadre ces unités, le **P 49 951** de la 56^e BACA.



Des véhicules des deux batteries automotrices affectées à la 4^e DCr sont visibles sur ce document pris à Loubassac (Haute-Vienne) le 27 juin 1940. Nous supposons que la voiture « 1 » du premier plan appartient à la 51^e BACA. Le second rang de quatre voitures est apparemment celui de la 52^e BACA car l'on reconnaît, au centre, la voiture « 1^{er} », d'ailleurs dépourvue de phares comme sa congénère à droite. La grande cocarde de blindage avant est bien visible sur trois des véhicules, mais l'élément sans doute le plus intéressant de ce document est la présence du tracteur de ravitaillement Unic TU 1 qui se profile à droite. (Coll. des anciens, via Henri de Wailly)



Le chasseur de chars Laffly W 15 TCC **P 17 093** de la 58^e BACA photographié sur la route du bois de Lévêque. Après avoir perdu deux Laffly W 15 TCC, la batterie se replie le 15 juin avec pour mission de protéger la retraite d'une colonne d'artillerie hippomobile puis en protection de l'embarquement de la 236^e DLI. Le lieutenant Mazalrey est capturé en partant à la recherche d'un autre Laffly disparu pendant le repli. Le 19, la batterie reçoit l'ordre de passer au sud de la Loire. A ce moment l'un des deux Laffly W 15 TCC restants est en panne et doit être remorqué. Le 20, l'unité doit se rendre à Saint-Jean-d'Angely et se mettre à la disposition du colonel commandant le dépôt de cavalerie qui s'y trouve. La batterie y reçoit l'ordre de détruire ses armes le 23, ce qui est fait. Les hommes restants gagnent ensuite Toulouse avant d'être démobilisés. (IWM, coll. du Feldmarschall Rommel)

NOTES

13. La commune, qui s'appelle aujourd'hui Molliens-Dreuil, se situe à une quinzaine de kilomètres à l'est d'Amiens.

14. Toujours cette idée d'un char plus lourd qu'il ne l'est en réalité. Le Panzer IV, si c'est bien lui, n'atteint pas 20 tonnes dans sa version de 1940.

15. L'aspirant Thomas veut sans doute parler de la commune de Floxicourt, aujourd'hui nommée Briquemessnil-Floxicourt, située à 5 km à l'est de Molliens-Dreuil.

16. Il s'agit des communes de Campeaux et d'Ernemont, à 30 km au nord-ouest de Beauvais.

D'autre part, il serait préférable que la batterie de chasseurs de chars soit dotée de huit autocanons. La section de DCA pourrait être supprimée. La section de 47 n'a jamais été attaquée par des avions. Les vagues de bombardiers précèdent l'attaque des chars de quelques heures et les autocanons légèrement camouflés n'ont jamais été repérés par les appareils ennemis.

Les chenillettes Unic font trop de bruit. Elles sont trop fragiles et d'une conduite très difficile la nuit où le chauffeur n'a aucune visibilité.

Ce rapport est intéressant à plus d'un titre. La section de DCA est jugée inutile, et il semble en effet qu'elle fut souvent employée contre des cibles terrestres et participa même activement à la lutte antichar. Enfin, l'absence récurrente de munitions antipersonnel est une fois de plus mise en valeur. Cette décision de l'état-major fut décidément lourde de conséquence pour les artilleurs.

Les exploits de la 54^e BACA

Au sujet de la batterie du sous-lieutenant Brusseau, il est difficile de ne pas mentionner quelques-uns des combats auxquels participa cette vaillante unité. Nous commencerons par reproduire des extraits d'un second rapport de Brusseau, dont la batterie est alors rattachée au III/7^e régiment de dragons portés :

« Le 5 juin, la section de 47 est en position sur les hauteurs du Delloy (1 km nord-est de Molliens-Vidame¹³). Des chars légers allemands prirent position à la tombée de la nuit sur la route nationale d'Abbeville ; ils étaient au nombre de vingt environ. Nous avons ouvert le feu à 2 000 mètres. La 5^e pièce, commandée par le brigadier Rayon, mit d'un seul coup un char en flamme. La 3^e pièce abattit un second char que l'on vit brûler. Deux autres chars semblent avoir été mis hors de combat.

Le 6 juin, la batterie se mit en position sur la route d'Abbeville où semblait se concentrer l'effort allemand. La 1^{re} pièce, commandée par l'adjudant Marchal, abattit à 500 m trois chars lourds (30 t)¹⁴. Ne pouvant résister à la pression des chars, au nombre de 50, il se replia d'après les ordres que je lui avais donnés en rabattant les chars allemands sur les seconde et troisième pièces, placées en embuscade sur une route secondaire. Les trois pièces firent feu : six chars allemands brûlèrent, quatre au moins furent mis hors de combat. Les Alle-

mands sortirent de ces derniers et se déployèrent en tirailleurs. Nous les reçûmes avec nos mitraillettes. Dix au moins furent touchés ; le reste, surpris de cette résistance, s'enfuit. »

Ce même jour, la section de DCA remporte également une victoire, comme en témoigne l'aspirant Thomas, commandant de la section :

« Le 5 juin au soir ordre est donné à la batterie de se porter au bois du Delloy sur les hauteurs dominant Molliens-Vidame. À l'approche des chars ennemis alors que la section antichar se met en position, la section de DCA prend place entre Molliens-Vidame et Bougainville. La deuxième pièce commandée par le maré-

« Six chars allemands brûlèrent, quatre au moins furent mis hors de combat »

chal des logis le Gallois après une mise en batterie très rapide effectue un tir sur un groupe d'une vingtaine de Messerschmitt 110 ; l'un d'eux tombe en flamme dans la région de Flessicourt¹⁵, un autre réagit nettement sous le tir. »

Nous continuons le récit du sous-lieutenant Brusseau, concernant les automoteurs de 47, par la journée du 7 juin :

« À peine arrivé à Campeaux¹⁶, on me signale la présence de chars allemands au nord de ce village. Malgré la fatigue extrême de mes hommes, je portai ma batterie sur les routes accédant à Campeaux. Je donnai le commandement des deux premières pièces à l'adjudant Marchal, qui se mit en position sur la route d'Hernemont¹⁶. Après entente avec un sous-lieutenant commandant une automitrailleuse qui rabattit sur les 47 les éléments lourds ennemis, tandis qu'il mettait lui-même hors de combat les éléments légers, deux chars allemands furent abattus. Un sans doute fut mis hors de combat. À 23 heures, l'adjudant Marchal se replia sur la forêt domaniale de Lyons, comme je lui en avais donné l'ordre.

J'avais pris le commandement des deux autres pièces que je portais sur Villiers (route de Gournay à Campeaux). Un capitaine d'infanterie, parti seul en reconnaissance, m'annonça l'arrivée de chars et d'automitrailleuses allemands. Quelques minutes après, en effet,

LES IMMATRICULATIONS

Laffly travaille en consortium avec Hotchkiss (l'usine de Saint-Denis fournissant moteurs, boîtes et réducteurs) et, dans une moindre mesure, Licorne (Courbevoie). Au sein du consortium, c'est Hotchkiss — et non Laffly — qui est titulaire du marché de guerre du W 15 T (n° 40 PrGN), se chargeant donc de la livraison et apposant sa plaque sur la calandre de ces tracteurs.



Or, lorsqu'est décidée la commande de série des W 15 TCC, c'est l'usine Laffly des Grésillons — d'où sortent tous les châssis — qui prend en charge l'affaire, assurant le montage final des canons et la livraison des chasseurs de chars. Elle appose donc sa plaque ovale sur la calandre mais, industriellement parlant, ceci ne change rien au processus. En pratique, les châssis sont prélevés sur ceux du marché Hotchkiss et ils conservent leurs numéros de série initiaux. Et c'est bien Hotchkiss qui facturera l'État.

Les numéros de châssis étant connus pour chaque BACA, nous avons pu, grâce surtout aux photographies, reconstituer avec quasi-certitude les immatriculations des W 15 TCC qui leur ont été affectés :

- 51° BACA : P 17 049, 051, 053, 054 et 056
- 52° BACA : P 17 058, 060, 061, 062 et 063
- 53° BACA : P 17 064, 065, 067, 069 et 070
- 54° BACA : P 17 066, 068, 071, 074 et 076
- 55° BACA : P 17 072, 073, 077, 078 et 079
- 56° BACA : P 17 075, 080, 081, 082^A et 084
- 57° BACA : P 17 083, 085, 087, 088^A et 090
- 58° BACA : P 17 086, 089, 091, 092 et 093
- 59° BACA : P 17 094, 095, 096, 097 et 098
- 60° BACA : P 17 100, 101, 102, 103 et 104
- 61° et 54°^B : P 17 105, 106, 108, 110 et 115
- 10/305° RA : P 17 107, 109, 111, 112, 113 et 116
- 9 non achevés : P 17 114, 117 à 122, 125 et 126

L'immatriculation attribuée au prototype du chasseur de char reste inconnue à ce jour.

- A. Les deux seuls numéros figurant dans les JMO.
- B. Trois à la 61° BACA, deux à la 54° reconstituée.



trois chars lourds arrivèrent en se cachant derrière un convoi de réfugiés. Malgré ceux-ci, j'ordonnais le feu à 100 m. Les trois chars furent abattus.

Entendant des bruits de chenilles à droite, où passait une route, je me repliai de 500 à 600 m pour avoir un champ de tir plus étendu. Une des pièces avait sa tourelle bloquée. J'ordonnai au chef de pièce de m'attendre à Gournay, ou je comptais passer vers 19 heures.

Quelques minutes après, j'aperçus l'encerclement de Villiers par une trentaine d'automitrailleuses. J'ouvris le feu et en abattis deux ; trois semblèrent hors de combat. De 15 à 19 heures, je ne vis plus aucun élément blindé ennemi. »

Une analyse plus générale d'emploi

Après la campagne de 1940 est rédigé un second rapport basé sur les comptes-rendus des trois officiers

Le P 17 073 de la 55° BACA a pris feu sur tout son flanc gauche, l'incendie rendant impossible la lecture de son numéro dans la section. Sur la plage arrière figure le grand carré blanc réglementaire (→ page 19 aussi) destiné à recevoir l'insigne d'arme. (Coll. Pascal Danjou)

Avant de finir au combat, l'équipage de ce chasseur de chars « 4 » d'une batterie non identifiée a eu le temps de personnaliser son véhicule. Les inscriptions *Mainou* et *Hélène* font référence aux épouses ou amies des hommes mais l'as de pique étonne, en l'absence d'unité élémentaire dans la section antichar. (Coll. Pascal Danjou)



Deux des chasseurs de chars de la 51^e BACA (4^e DCr), photographiés avec leur équipage à l'issue de la campagne. Le toit blindé de la voiture « 4 » est tombé en route, permettant de mieux distinguer la pièce de 47, ici munie de son protège-classe en toile.
(Coll. des anciens, via Henri de Wailly)

W 15 TCC

Moteur, mécanique, châssis : du W 15 T de série.

Poids total en ordre de marche : 4 960 kg (proto), 3 800 kg (série).

Équipage : 3 hommes (chef de pièce, chauffeur, pointeur)

Blindage (prototype) : avant 4 à 6 mm, arrière 15 à 20 mm (note EMA/SAET du 20 déc. 39).

Pointage du 47 Mle 1937 : champ de 60° en direction, - 13° à + 13° en hauteur.

Coups transportés : 30 (95 sur le prototype).



Le **P 17 054** de la 51^e BACA (4^e DCr), bien que parmi les premiers livrés, termine la campagne en parfait état. Un dragon du 7^e RDP pose devant ce bel engin.
(Coll. Richard de Filippi)

de la 54^e BACA. Après avoir rappelé certains faits d'arme de l'unité, le document propose une analyse plus générale quant à son emploi :

« Cette batterie, comme la précédente avait quitté Satory sans entraînement. La note 2 198 du GQG du 5 juin et l'instruction provisoire du 7 juin n'étaient pas encore parues. On a donc employé la 54^e batterie indé-

pendamment des règles fixées par le commandement. La section antichar a souvent reçu pour tâche de couvrir des fronts de plusieurs kilomètres. Sa section de DCA ne lui servait à rien. D'ailleurs remorquée par des camions de trois tonnes et demi et non des tracteurs tous terrains, elle manquait totalement de mobilité et de défilement par rapport à la section antichar. Elle a

cependant obtenu d'excellents résultats qui tiennent au courage de son personnel et à la chance qu'ils ont eue de trouver en face d'eux des formations cuirassées massives.

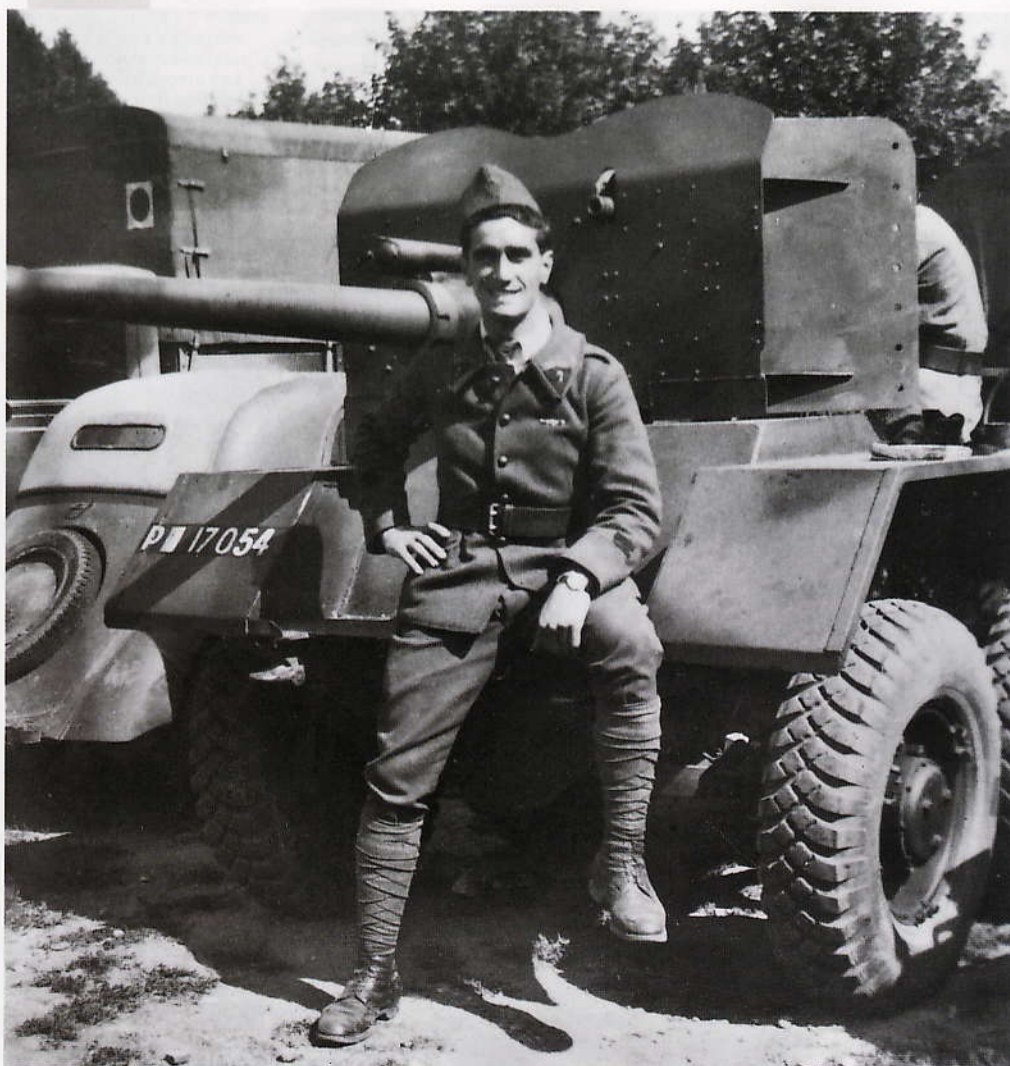
Il ne faudrait pas déduire cependant que l'emploi en ait été rationnel, en raison du large front qu'elle avait, les attaques ennemies ont été gênées mais non arrêtées. Dès que les Alle-

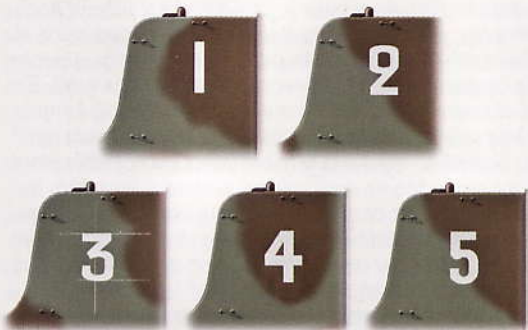
« Malgré l'efficacité de la défense, l'avance ennemie n'était donc pas enrayée »

mands se trouvaient au contact, ils faisaient demi-tour, empruntant des itinéraires différents et débordaient très rapidement les autocanons de 47 qui n'avaient pas d'autres ressources que de décrocher.

Malgré l'efficacité de la défense, l'avance ennemie n'était donc pas enrayée. Il est permis de conclure que si, au lieu de cinq ou six pièces pour cinq et même dix kilomètres de front, on avait eu deux ou trois batteries de ce genre employées en accord avec les autres armes et maintenant des points de résistance que l'ennemi n'aurait pu déborder ; l'assaillant aurait été amené à s'arrêter, au moins pendant quelque temps. Notre défense aurait pu se ressaisir. De plus la DCA aurait protégé ces points de résistance contre les effets démoralisants des Stukas.

Je persiste à croire que des batteries ainsi employées en densité





NUMÉROS D'ORDRE DANS LA SECTION DE 47 AUTOMOTEURS

Chaque section compte cinq chasseurs de chars, numérotés par les soins du constructeur. Nous avons reproduit ici, sur le véhicule « 3 », les traits ayant servi de guide au peintre en lettres des usines Laffly (→ photographies pages 10-11). S'agissant du « 1 », il existe la version classique (→ page 15), mais aussi la curieuse version « 1^{er} » (→ page 20).



Le Laffly W 15 TCC P 17 080 est la pièce « 3 » de sa batterie, la 56^e BACA. Le 9 juin, la P 17 082 subit les tirs de mitrailleuse et la pièce est bloquée. Les quatre autres chasseurs de chars sont en position vers Clermont sur la route de Beauvais et reçoivent l'ordre de se replier au sud de l'Oise, mais ils disparaissent, comme le side-car parti à leur recherche. Le reste de la batterie (un 47 détérioré et la DCA) prend position au sud de la Loire le 16 juin et disparaît à son tour. (Coll. Pascal Danjou)

suffisante et soutenues par une infanterie décidée à s'accrocher au terrain même si quelques infiltrations de chars avaient réussi à se produire, auraient brisé l'élan des Panzerdivisionen. »

Tout est dit. Les BACA sont efficaces mais trop peu nombreuses.

Au combat avec la 57^e batterie

Un autre document significatif témoigne du courage des hommes et de la fiabilité des matériels. Il s'agit du rapport qu'a rédigé le lieutenant Bohin sur l'unité qu'il commande. Nous sommes le 11 juin au matin sur le front de la 2^e armée, la 57^e BACA est placée provisoirement à la disposition du II/91^e RI (3^e DIM) :

« Arrivés vers 11 heures à 2 km est de Saint-Étienne¹⁷, je vois de nombreux hommes fuyant vers le sud en criant "voilà les chars" et en effet, à 1 km de Saint-Étienne, je vois nettement une trentaine de chars débouchant lentement de la lisière sud des bois situés entre Marcault et Saint-Étienne. Je continue jusqu'à cette localité et n'ayant pas le temps de rechercher des positions, je mets en batterie les cinq

17. Il s'agit de la commune de Saint-Étienne-à-Arnes, située à 30 km à l'est de Reims.



Profil Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier © H&C 2008 - Échelle 1/35



VLTT LAFFLY V 15 R
La version de liaison du célèbre tracteur V 15 T a été produite à 63 exemplaires en 1940. Ceux destinés aux BACA ont reçu un blindage léger analogue à celui des W 15 TCC. Aucun numéro d'immatriculation n'a été retrouvé à ce jour de manière formelle dans le cadre de ces unités, mais nous proposons le P 173 807, sorti avec le blindage léger.

Le P 17 006 de la 58^e ou 59^e BACA a perdu au combat le bouclier de son canon, ce qui dévoile la façon dont l'affût est installé sur le plateau du véhicule, décentré vers la gauche. (Coll. Pascal Danjou)



pièces face à droite au bord du chemin à l'est de Saint-Étienne et nous ouvrons le feu aussitôt, l'adjudant-chef étant à droite, le sous-lieutenant Saar au centre et moi-même aux pièces de gauche. Au troisième coup, la pièce de gauche immobilise le char qu'elle avait pris à partie et nous continuons le tir lorsque je vois tomber deux obus à notre arrière, puis deux à l'avant. La quatrième salve tombe en plein sur les pièces de droite.

Des flammes s'élèvent aussitôt à la 5^e pièce. Cinq hommes sont blessés dont le maréchal des logis Boudry et le brigadier-chef Blanc-Patin. Je fais déplacer les trois autres pièces d'une centaine de mètres à gauche où nous sommes abrités par des maisons. Les

« Des flammes s'élèvent aussitôt à la 5^e pièce. Cinq hommes sont blessés. »

blessés sont chargés sur ma voiture et sur la pièce du maréchal des logis Michel et je charge le lieutenant Saar de les conduire vers un poste de secours en lui donnant l'ordre de me retrouver, ainsi que le maréchal des logis Berry, à 800 m plus au sud, à une lisière de bois sur la route Saint-Étienne à Sommepey.

Je conserve avec moi la pièce du maréchal des logis de Gassart, et comme il ne reste aucune infanterie et qu'il est visible que nous nous retirons définitivement, je veux voir s'il est possible de sauver au moins une pièce. Le chauffeur de la 5^e est blessé et évacué. Avec Cacaud, je retourne aux pièces. La 4^e a une roue à moitié déchiquetée et le carter du réducteur brisé. Les pignons sont à nu, mais la voiture semble pouvoir rouler. La 5^e a reçu le coup sur le bouclier qui est complètement arraché. Le manchon est endommagé et les appareils de pointage en miettes. Le châssis ne semble pas avoir souffert, les éclats ont criblé le tableau de bord ; les deux réservoirs sont crevés sur le dessus et brûlent.

Avec les deux extincteurs nous éteignons le feu ; au premier coup de démarreur le moteur part¹⁸. Je prends le volant de la 5^e pièce, Cacaud celui de la 4^e et nous partons à travers champs rejoindre la route de Sommepey et la lisière de bois donnée comme rendez-vous. Dès le départ, un mouvement de terrain nous masque et nous ne subissons pas d'autre tir allemand. La pièce du maréchal des logis de Grassart se tient à notre hauteur et nous regagnons le bois en espérant que nos cocardes tricolores sont bien visibles, car un 75 tire sur les chars allemands et nous craignons une méprise désagréable. À la lisière du bois, je retrouve la pièce de Berry mais pas de trace du lieutenant Saar et de la

pièce Michel. Après avoir garé les deux pièces accidentées, je remets en batterie dans le voisinage de la pièce de 75 commandée par un capitaine qui possède de un peloton de pièce excellent et tire sans arrêt. En quelques instants, avec une vingtaine de coups, il immobilise un groupe de trois chars en lisière du bois nord de Saint-Étienne à 2 000 m environ. Ces objectifs étant hors de portée de mes pièces, j'attaque les chars qui se dissimulent plus ou moins aux abords du village. Après un quart d'heure de tir, une douzaine de chars sont bloqués, et les quatre ou cinq qui se trouvent à moins de 1 500 m, touchés par le 47, brûlent. »

Le lieutenant Bohin sera capturé quelques jours plus tard, puis s'échappera avec l'un de ses sous-officiers et parviendra à rejoindre la zone libre après un voyage aux multiples péripéties.

Les derniers W 15 TCC

Terminons par l'histoire des derniers Laffly W 15 TCC construits et finis, affectés aux 54^e (reconstituée) et 61^e batteries. Leur sort est rapporté par le capitaine Étienne, qui fut chargé de la constitution des BACA, dans un rapport qu'il adresse le 27 juin 1940 au colonel directeur de l'artillerie. Son unité est repliée à Vannes depuis le 14 juin. Voici tout d'abord un extrait très instructif sur les derniers Laffly W 15 TCC produits :

« 17 juin. Chaque élément fut regroupé, le matériel réparti. Je vis M. Guérard, directeur de la maison Laffly, qui m'annonça qu'il ne pourrait reprendre ses fabrications avant des mois, qu'il fallait considérer que les châssis en construction ne seraient pas achevés, etc. Il me fit part, ainsi que le commissaire militaire, capitaine Meffre, du fait que, lors du départ d'Asnières, sept canons achevés avaient été donnés à la 10^e batterie du 305^e RA¹⁹.

À la suite de cette conversation, je décidais de m'en tenir provisoirement à la préparation des 54^e et 61^e batteries qui seraient déclarées prêtes respectivement pour le 19 à 8 heures et le 20 à 8 heures. La 54^e batterie (sous-lieutenant Brusseau) aurait cinq autocanons (dont un à tourelle faussée), une section de DCA

Les deux derniers chiffres bien visibles sur ce chasseur de chars « 5 » permettent de l'identifier comme le P 17 091 de la 58^e BACA. (Coll. Pascal Danjou)



(→ légende en bas de page)



Appartenant à la 52^e BACA (4^e DCr), le P 17 061 termine la campagne au sein de sa batterie. Ce document présente aussi la particularité de montrer, certes peu distinctement au second plan, le numéro « 1^{er} » (au lieu de « 1 ») sur le flanc d'un W 15 TCC. (Coll. Henri de Wailly)

avec tracteurs tous terrains (par échange avec une batterie non formée) et ses services généraux. La 61^e (lieutenant Tardot) aurait quatre autocanons (dont le prototype non blindé), une section de DCA et ses services généraux. »

Les autres batteries ne disposeront au mieux que de leur section de DCA et leurs services généraux (62^e et 63^e), les deux suivantes n'auront que leurs services généraux (64^e et 65^e).

Face à l'avance allemande, l'ensemble des batteries tente une retraite vers le sud. Le capitaine Étienne espère trouver un point de franchissement de la Loire intact et non encore gardé par l'ennemi. Malheureusement, ce ne sera pas le cas. Reprenons son témoignage à la date du 20 juin :

« Depuis plus de douze heures, nous nous trouvions à l'intérieur du dispositif ennemi. Malheureusement tout nous démontrait l'impossibilité de déboucher au sud (nous apprîmes le soir que les Allemands avaient déjà une large tête de pont sur la rive gauche. Nous n'avions plus que 50 kilomètres d'essence). Derrière nous, vers la Bretagne, l'ennemi était partout, sans rien pour lui résister car nous n'avions pas rencontré l'armée française annoncée, à laquelle nous espérions nous joindre. Nous étions donc seuls sans issue possible vers la terre libre en cas de combat. Or plus de quatre de nos batteries sur six n'avaient pas d'autocanons ; les sections de DCA ne pouvaient rien ; aucun emploi n'était possible en unité constituée, en raison du terrain couvert, cloisonné, manquant totalement de vues. On pouvait seulement imaginer que les quelques autocanons se jetteraient dans la campagne, individuellement, sans cohésion ni contrôle, sans mission nette puisqu'ils ne pourraient jamais rejoindre une terre libre. Cet emploi absolument contraire à l'esprit et à la nature du matériel le vouait à une destruction rapide et exigeait le sacrifice total du personnel sans atteindre aucun but qui le justifiait.

Si nous attendions la nuit pour pousser des reconnaissances d'ailleurs superflues, hélas, nous risquions une surprise dans le cas où, repérés, l'ennemi nous attaquerait. Le terrain décrit ci-dessus étirerait notre parc sur plusieurs petits chemins. La défense était très aléatoire. On risquait d'être obligé de faire une retraite impossible à gouverner et de voir notre matériel passer intact aux mains de l'ennemi. Je décidais donc, ayant épuisé toutes nos chances d'en sortir de manière moins pénible, d'ordonner la destruction de notre matériel. »

Le capitaine Étienne, ainsi qu'une bonne partie de ses hommes, parviendra à rejoindre la zone libre, mais les derniers Laffly W 15 TCC, complets ou non, seront ainsi détruits sans combattre. Triste fin pour ces matériels d'avenir.

Malgré les qualités combatives des



Sorti par Drago, cet insigne émane du constructeur, comme le montre le triangle dans lequel Laffly inscrit usuellement son logotype, et comme le suggère l'emploi d'un graphisme calqué sur celui du papier à en-tête de l'ingénieur Hollos. Le chasseur de chars — tirant vers l'avant, pour l'équilibre du dessin — est frappé au chiffre du 305^e RATT (un T manque).

L'ÉNIGME DU 305^e

L'insigne bien connu que nous reproduisons ci-dessus soulève une question : le Laffly W 15 TCC a-t-il servi au 305^e RATT (1^{re} DCr) ?

L'histoire étant à présent dévoilée, nous disposons de deux éléments de réponse :

- la 10/305^e batterie a selon toute vraisemblance perçu à titre provisoire, pour évaluation opérationnelle en mars-avril 1940, le prototype W 15 TCC ;
- la même unité a été rééquipée, le 17 juin 1940, avec une demi-batterie de six chasseurs de chars de série (sa seconde demi-batterie percevant des 47 à tracteurs). Soulignons au passage que cette batterie a quitté son régiment et sa division d'origine pour rejoindre le 309^e RATT de la 2^e DCr.

Ceci étant posé, nous avançons l'explication suivante : au début de 1940, Laffly, confiant dans l'avenir de son modèle, fait réaliser cet insigne à titre promotionnel, pour le distribuer aux militaires appelés à utiliser le W 15 TCC. Et, le prototype se trouvant alors au 305^e, le numéro de ce régiment est, assez logiquement, ajouté à l'insigne.



Le tracé de l'insigne, bien que distinct, s'inspire nettement du papier à en-tête de l'ingénieur Hollos, détenteur des brevets.

BACA et la pertinence de la formule du Laffly W 15 TCC, les effectifs et dotations mis en œuvre étaient bien trop faibles pour espérer renverser le cours de la bataille. Au-delà de toute vaine polémique, nous ne pouvons hélas qu'imaginer les dégâts que plusieurs centaines d'automoteurs armés de 47 auraient pu faire dans les rangs des Panzerdivisionen. Mais, nous l'avons vu, prévoir de telles fabrications, c'était imaginer une guerre différente de celle à laquelle l'on s'était préparé, et seule l'urgence a conduit, *trop peu, trop tard*, à la sortie de nos brillants chasseurs de chars de 1940. ■

NOTES

18. La qualité des productions Laffly (à moteur Hotchkiss quatre cylindres pour toute la série 15) est ici mise en valeur. La transmission, en particulier, n'a rien à envier à un véhicule moderne.

19. Selon les archives du 305^e RA, seuls six véhicules seront attribués à la 10/305^e et formeront une demi-batterie automotrice. L'autre demi-batterie se composera de pièces de 47 tractées.

CHASSEUR DE CHARS LAFFLY W 15 TCC, ASNIERES, 29 MAI 1940

Cette mise en couleurs d'une photographie d'usine Laffly met en évidence la grande cocarde placée au centre du blindage frontal. Celle-ci vise à assurer aux véhicules de rentrer dans les lignes sans risquer un tir par méprise.



Mise en couleurs Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008