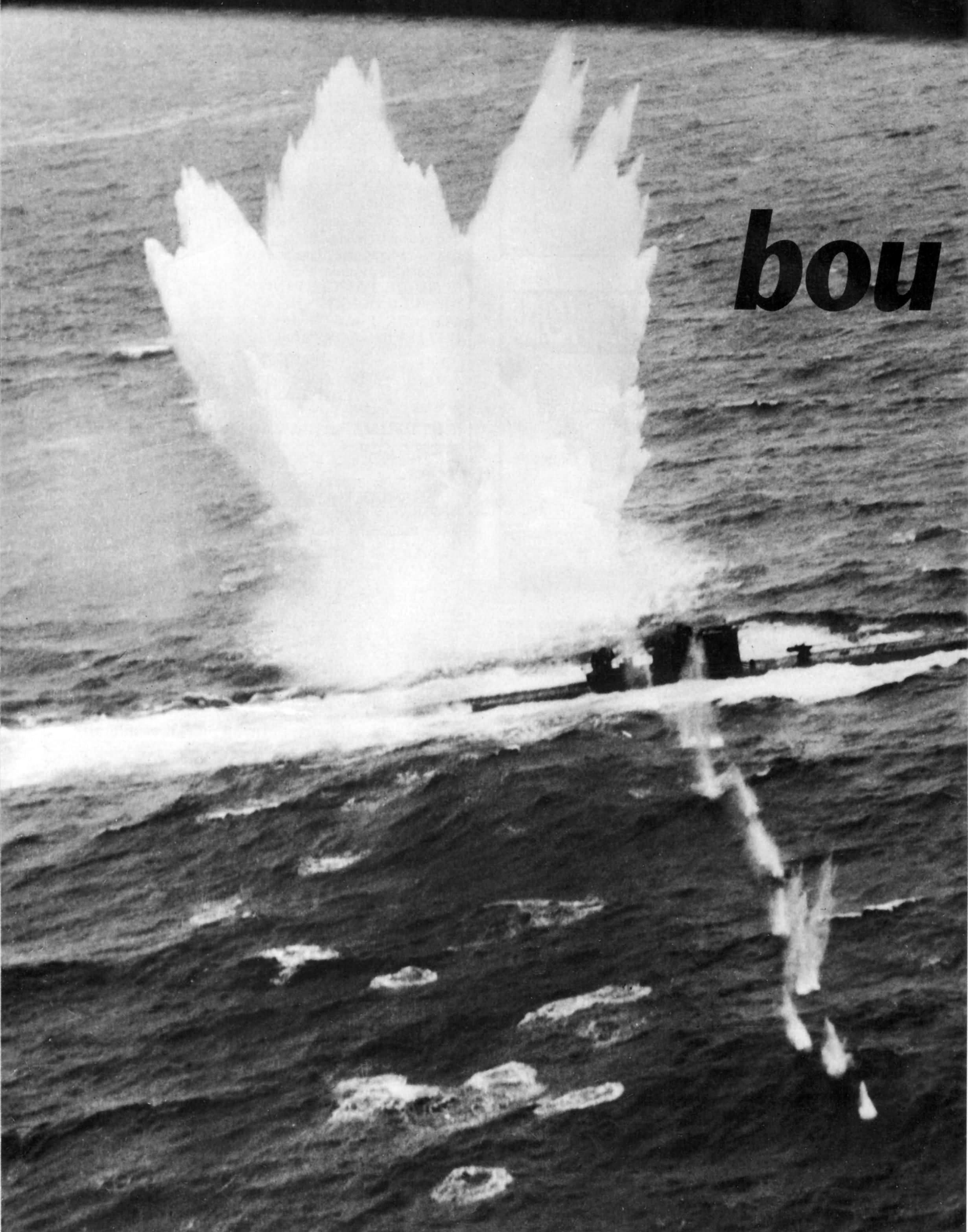


bou



Le débarquement de juin 1944

Quand la RAF

chait la Manche

A la veille du 6 juin 1944, les "patrouilles bouchons" du Coastal Command interdirent l'accès de la Manche aux U-Boat.

Par Alfred Price. Traduit de l'anglais par Xavier Méal.

Lors d'un discours en août 1942, le commandant de la flotte de U-Boat allemand, l'Amiral Karl Doenitz, fit ce commentaire : "Un avion ne peut pas plus éliminer un sous-marin qu'un corbeau peut attraper une taupe." Dans les jours qui suivirent le débarquement allié en France de juin 1944, cette affirmation fut mise à la sévère épreuve des faits.

Au début du printemps de 1944, les routes marines de l'Atlantique empruntées par les convois de bateaux alliés devinrent très tranquilles, l'Amiral Doenitz regroupant ses forces pour faire face au débarquement allié en Europe de l'Ouest prévu de longue date. Où qu'il ait lieu, une chose était sûre : la grande majorité des troupes, des équipements et du ravitaillement pour cette invasion devrait être transportée par voie de mer, et l'armada géante des bateaux de transport alliés offrirait aux U-Boat des centaines de cibles faciles. L'Amiral Doenitz avait bien à l'esprit que le résultat de ce débarquement influerait grandement sur la tournure que prendrait la Seconde Guerre mondiale, et il était prêt à risquer une très grosse partie de ses forces pour couler autant de bateaux que possible avant qu'ils atteignent les plages.

Le U-Boat Type VII, le plus répandu dans la flotte de sous-marins allemande, croisait à la vitesse maximum de 17 nœuds (31,5 km/h) et pouvait franchir 6 500 miles (12 000 km) sans ravitailler s'il se déplaçait en surface à la vitesse de 12 nœuds (22 km/h). En immersion, tirant une énergie limi-

tée de ses seules batteries, sa vitesse maximum était réduite à 8 nœuds (15 km/h), vitesse qu'il ne pouvait pas maintenir très longtemps ; à la vitesse de 4 nœuds (7,5 km/h), il pouvait parcourir 80 miles (148 km) au bout desquelles ses batteries étaient vides. Le U-Boat devait alors passer plusieurs heures à naviguer en surface pour recharger ses batteries. Durant ce temps, incapable de plonger, il était vulnérable aux attaques aériennes. A cause de ces limitations en immersion, les U-Boat restaient la plupart du temps en surface et ne plongeaient qu'en cas de nécessité, pour ne pas être vus ou pour éviter une attaque. Dans ce contexte, le mot "sous-marin" était peu adéquat ; "bateau submersible" décrivait plus précisément leurs capacités.

Mise au point du schnorkel

Dans le but de rendre leurs U-Boat moins faciles à détecter depuis les airs, la Kriegsmarine développa en 1947 le *schnorkel* (nez), un tuyau dont l'extrémité dépassait au-dessus de la surface tandis que le U-Boat naviguait à la profondeur périscopique, et permettait ainsi d'amener de l'air dans le submersible ; une simple valve à clapet empêchait l'eau d'y pénétrer quand il était battu par les vagues. Ainsi alimenté en air, un U-Boat pouvait croiser indéfiniment. Il était alors propulsé par son moteur Diesel – ce qui préservait la charge de ses batteries –, il n'exposait pas sa coque à une détection par les radars alliés, et sa vitesse de croisière atteignait 6 nœuds ▶

Le mitrailleur de queue d'un "Liberator" cabrant après avoir largué ses charges de profondeur tire sur un U-Boat.

US Navy

(11 km/h). Durant les premiers mois de 1944, tous les nouveaux U-Boat reçurent des *schnorkel* tandis que ceux déjà construits en furent équipés en urgence.

Malgré les efforts des personnels des arsenaux, le programme de montage des *schnorkel* se heurta à de nombreuses difficultés dans les bases sous-marines situées en France. Il prit du retard du fait des nombreuses interruptions du service ferroviaire occasionnées par les bombardements préparatoires du Débarquement. Début 1944, la force allemande d'opposition au débarquement comptait 49 U-Boat, dont seulement neuf équipés de *schnorkel*. Baptisée Groupe Landwirt, cette force sous-marine attendait la bataille décisive dans cinq bases fortement protégées, réparties sur les côtes à l'ouest de la France.

51 800 km² d'eau de mer sous étroite surveillance

Le 6 juin 1944, le soleil se leva sur ce qui serait bientôt "le jour le plus long". Au crépuscule, la plus grosse force de sous-marins jamais assemblée prit la mer. Les sous-marins les plus proches de la Normandie n'avaient que quelques centaines de kilomètres à franchir pour atteindre la principale artère maritime desservant les plages du Débarquement, où ils étaient sûrs de trouver plus de cibles qu'ils ne pouvaient en tirer.

Côté Alliés, ceux qui avaient eu la charge de concevoir un plan pour contrecarrer une attaque massive de la flotte d'invasion par des sous-marins étaient confrontés à un difficile challenge. Depuis Brest, la base française la plus au nord, il suffisait d'une nuit à un U-Boat lancé à pleine vitesse en surface pour rejoindre la zone des convois.

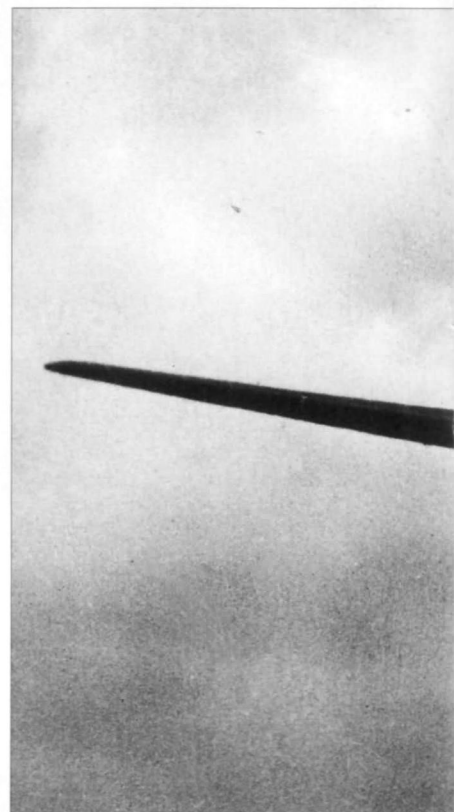
Commandé par l'Air Vice-Marshall Brian Baker, le Group 19 du Coastal

Command de la Royal Air Force devait procurer la première ligne de défense contre les U-Boat. A cet effet, son effectif avait été porté à 23 escadrons d'avions anti-sous-marins, soit 320 "Sunderland", "Wellington", "Liberator", "Halifax" et "Swordfish" montés par des équipages britanniques, américains, canadiens, australiens, tchèques et polonais.

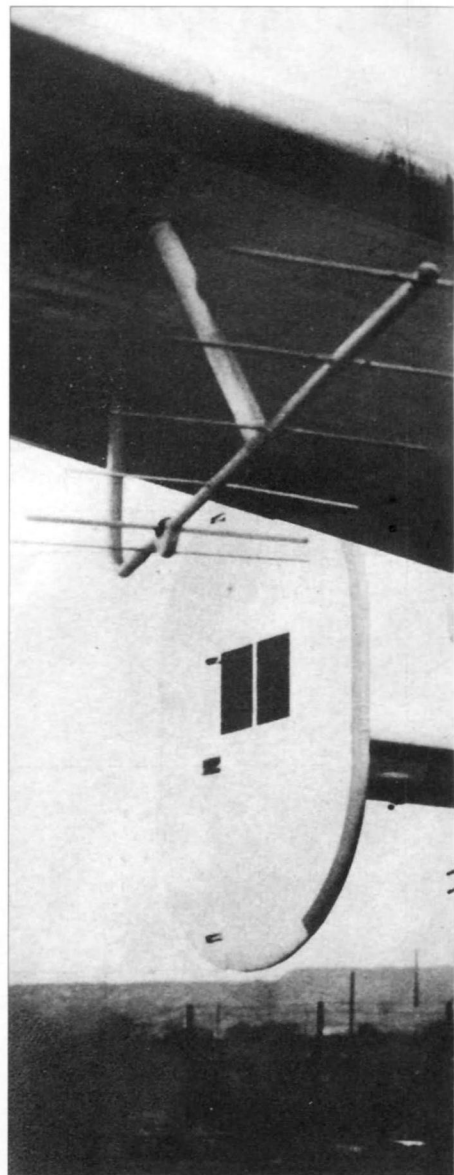
Il revint au Group Captain Dick Richardson et son équipe, au quartier général du Coastal Command, de concevoir une méthode qui permettrait de surveiller systématiquement, toutes les 30 minutes, chaque recoin d'une surface de 20 000 miles carrés (51 800 km²) s'étendant de la Bretagne aux côtes du sud de l'Irlande. Après bien des discussions, l'un des officiers de l'équipe de Richardson, le Flight Lieutenant James Perry, proposa une solution qui pouvait fonctionner. C'était en fait un plan brillant et, comme la plupart des plans brillants, il était très simple. Sur la carte de la zone à couvrir, il traça 12 figures oblongues, chacune adaptée à un type d'avion de patrouille et son radar. Le périmètre de chaque figure avait pour longueur la distance que pouvait parcourir tel ou tel type d'avion en 30 ou 60 minutes. Dans le deuxième cas de figure, deux avions se succédaient à 30 minutes d'intervalle. La largeur de chaque figure, et la distance entre une figure et sa voisine la plus proche, était de deux fois la distance maximum à laquelle un avion pouvait détecter un U-Boat. De cette façon, le problème de coordonner des patrouilles d'avions de types différents, avec des vitesses différentes et des radars aux capacités différentes, était évacué.

Ces 20 000 miles carrés d'eau sous étroite surveillance devaient être comme un énorme bouchon bloquant l'accès à la Manche; le système de patrouilles mis au point par Perry ▶

Un "Wellington" modifié pour attaquer les U-Boat surpris en surface la nuit. Sous l'arrière du fuselage était monté une Leigh Light, un puissant phare de recherche utilisé pour illuminer le sous-marin lors de la phase finale de l'attaque.



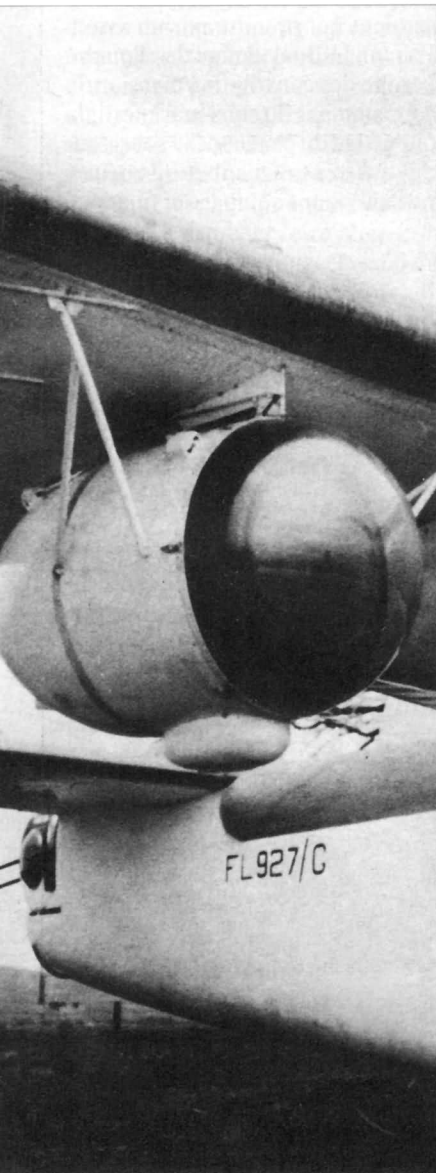
Un phare de recherche Leigh Light monté en nacelle sous l'aile droite d'un "Liberator".



Un équipage de "Liberator" reçoit un ultime briefing dans la salle des opérations de la base de St-Eval, en Cornouaille, un des aérodromes les plus utilisés pour les "patrouilles bouchons".

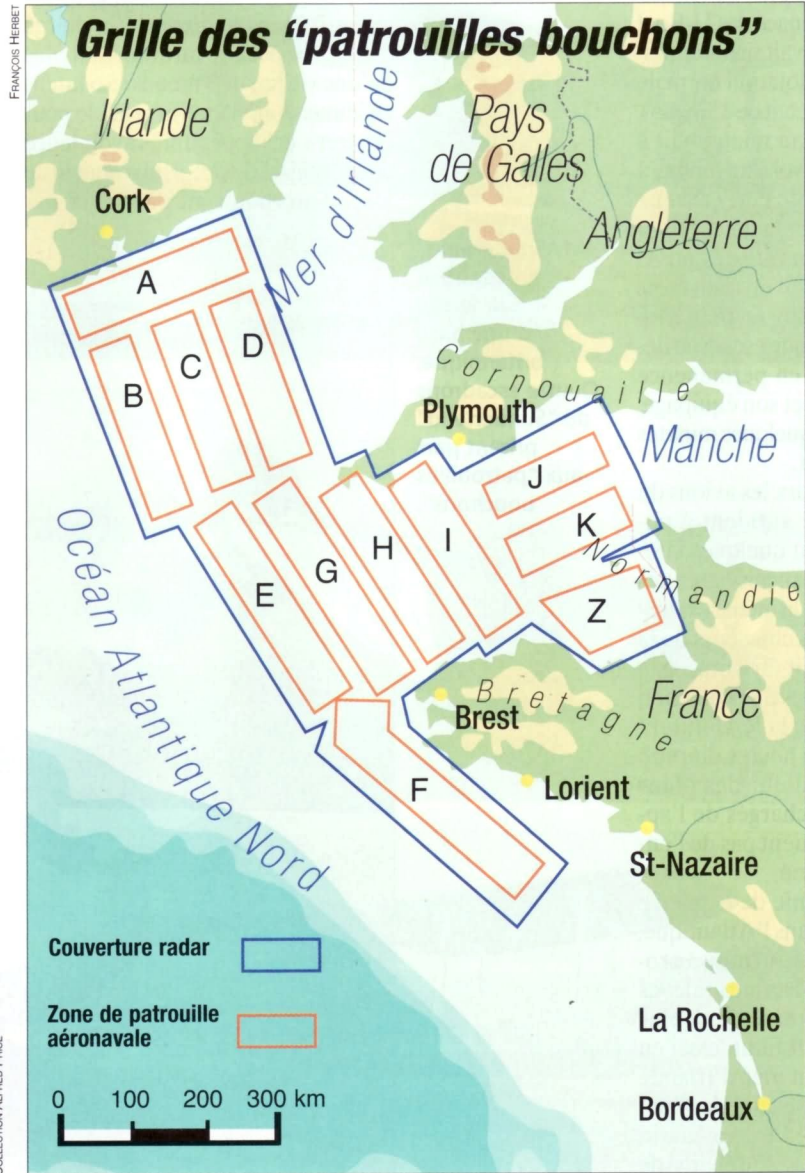


COLLECTION ALFRED PRICE



COLLECTION ALFRED PRICE

Grille des "patrouilles bouchons"



Sur cette carte figurent les secteurs délimités par Perry afin d'interdire l'accès de la Manche aux U-Boat par des patrouilles systématiques.

fut en conséquence rebaptisé "Patrouilles bouchons". Avec le nombre adéquat d'avions en place sur chaque secteur, les opérateurs des radars embarqués passeraient au peigne fin chaque mètre carré toutes les 30 minutes. Quand un avion arriverait à la fin de son temps de patrouille, il serait relevé par un autre du même type ; la nuit tombée, des avions spécialement équipés de fusées éclairantes ou de puissants phares de recherche entreraient en action. L'idée était de contraindre les U-Boat à ne plus avoir d'autre choix que de rester en surface à un moment ou à un autre, en les amenant à plonger fréquemment parce que leur opérateur radar détecterait le signal d'un radar ennemi, pour épuiser leurs batteries et réserve d'air.

Les "patrouilles bouchons" s'organisent

Les "patrouilles bouchons" devaient être organisées de façon à ce que la Manche soit sous étroite surveillance de façon ininterrompue, 24 heures sur 24, tant que la menace des U-Boat existerait, ce qui pouvait signifier plusieurs semaines. La dotation normale de chaque escadron était de 15 avions, ce qui signifiait qu'au mieux huit à 12 étaient en état de vol à un moment donné. Selon le plan de Perry, chaque escadron devrait avoir en permanence deux avions en vol, soit dans la zone de patrouille, soit en train de se rendre vers celle-ci, soit en train d'en revenir. De plus, chaque escadron devait maintenir prêt en permanence un avion de réserve et son équipage, prêt à remplacer en quelques minutes tout avion défaillant.

Dans certains secteurs, les avions du Coastal Command auraient à patrouiller à seulement quelques kilomètres des côtes françaises tenues par les Allemands, et la menace d'une interception par des chasseurs de la Luftwaffe ne pouvait être prise à la légère ; des patrouilles de protection par des chasseurs de la RAF furent prévues pendant les heures diurnes. Mais même le meilleur des plans échouerait si ceux chargés de l'appliquer ne bénéficiaient pas de l'entraînement approprié.

La période d'accalmie de la guerre contre les U-Boat dans l'Atlantique, au printemps de 1944, fut mise à profit pour donner à certaines relèves d'escadron un entraînement plus poussé. Le Group 19 fit un essai en conditions réelles en mer d'Irlande afin de vérifier l'efficacité des "patrouilles bouchons". Le sous-marin *Viking* de la Royal Navy fut chargé de

jouer le méchant. Son commandant reçut ordre de le pousser à sa vitesse maximum, que ce soit en surface ou en immersion, sur un parcours de 90 miles (166,6 km) qu'il devait boucler avec un navire capable de tirer une torpille sur une hypothétique cible. Il devait donc faire en sorte d'éviter les attaques aériennes, ce qui impliquait de plonger à chaque fois qu'il serait menacé par un avion.

L'essai débuta le 6 avril 1944. Le *Viking* put naviguer en surface sans le moindre souci pendant une heure et demi avant de voir un premier avion, longtemps cloué au sol par un brouillard persistant. Contraint de plonger, il ne put refaire surface qu'à neuf reprises durant les 28 heures qui suivirent. Le temps cumulé de ces neuf périodes, d'une durée moyenne de 13 minutes, atteignit deux heures, ce qui ne lui permit ni de recharger ses batteries de façon significative ni de compléter ses réserves d'air comprimé qui s'épuisaient rapidement. Finalement, le commandant du *Viking* jeta l'éponge alors qu'il ne lui restait plus que 5 miles (9,2 km) à parcourir : la charge de ses batteries ne lui autorisait plus qu'une vitesse de 3 nœuds (5,5 km/h) en immersion, vitesse trop faible pour espérer s'échapper après avoir lancé une torpille. Surtout, il lui restait juste assez d'air comprimé pour regagner

la surface. Le sous-marin n'était plus en état de combattre.

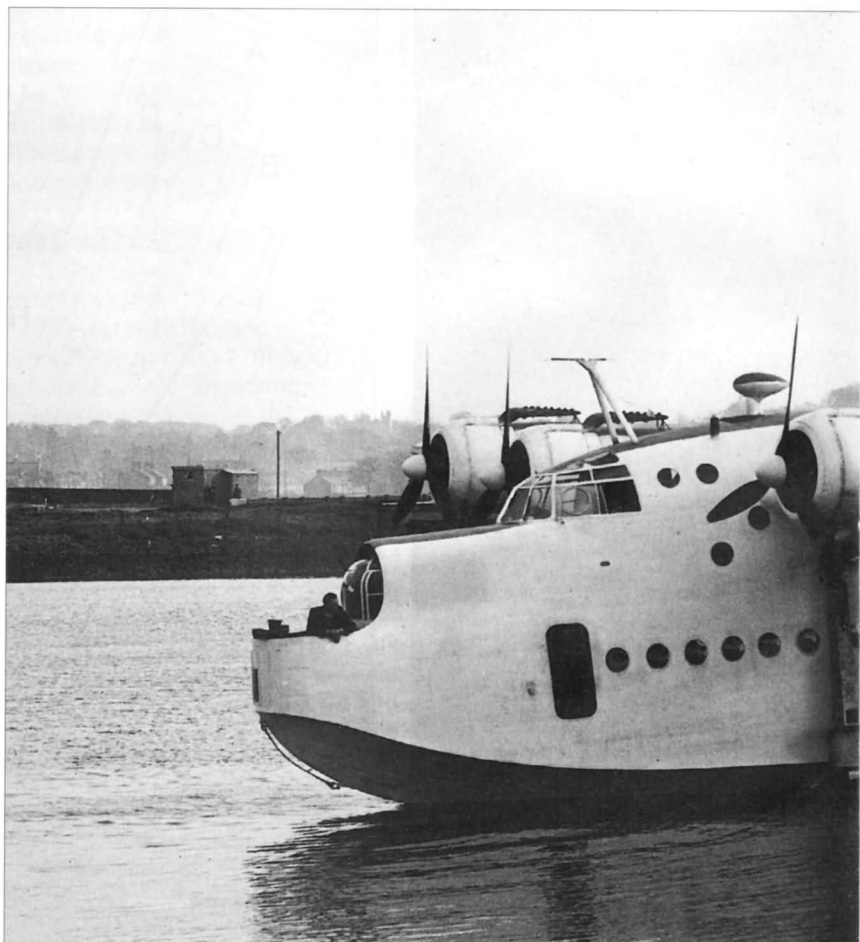
Cependant, quand l'avion suivant arriva sur la zone où se trouvait le *Viking*, le sous-marin parvint à demeurer "invisible" en pointant sa proue vers le chasseur. Cette manœuvre, combinée au fait que le radar de l'avion était de mauvaise qualité et que les aviateurs ne virent pas le navire, permit au *Viking* de ne pas être détecté. Le sous-marin réussit ainsi à terminer son parcours sans être "coulé".

Les U-Boat entrent en action

Le plus remarquable dans cette histoire, c'est que sur les 19 avions qui volèrent sur zone lors de cet essai, seulement deux détectèrent le *Viking*. Dans les deux cas, ils ne furent jamais en position de porter une attaque avant que le sous-marin ait plongé pour se mettre à l'abri.

Pour les hommes d'équipage du *Viking*, cet essai avait été un jeu, sans danger pour leur vie au cas où ils se seraient fait prendre par un avion. Pour un U-Boat tentant de rejoindre la zone des convois de l'invasion, le commandant du sous-marin estima que ce jeu du chat et de la souris aurait été très fatiguant et très démoralisant pour l'équipage.

Un "Sunderland" est hissé sur le slip d'une base britannique. Quatre escadrons de "Sunderland" prirent part aux "patrouilles bouchons".



Quoi qu'il en fut, les "patrouilles bouchons" du Group 19 ne devaient constituer que le premier des deux remparts qui devaient défendre les bateaux de la flotte d'invasion. Tout U-Boat qui échapperait aux avions aurait en plus affaire aux 300 destroyers, frégates, corvettes et chalutiers anti-sous-marins qui devaient garder les flancs des artères maritimes. Au crépuscule du 6 juin 1944, le Groupe Landwirt prit donc la direction de la zone du débarquement. Les 40 U-Boat dépourvus de *schnorkel* filaient 17 nœuds (31 km/h) en surface, avec pour objectif de maintenir leurs batteries chargées au maximum en attendant d'attaquer en immersion quand le moment viendrait. Les neuf équipés de *schnorkel* naviguaient à profondeur périscopique, à 6 nœuds (11 km/h); ils furent rapidement distancés par les premiers. Les "sans *schnorkel*" atteignirent vite les premiers secteurs couverts par les "patrouilles bouchons" et en subirent vite les premiers effets asphyxiant. Le carnet de bord du U-415 témoigne de façon très illustrée des difficultés rencontrées par l'équipage :

0140. Vif claire de lune, bonne visibilité. Laissé l'escorte au large de Brest. Cap au 270, machines en avant toutes.

0145. Le navire en arrière du notre, ►

COLLECTION ALFRED PRICE



Deux U-Boat bien à l'abri dans une des bases de la côte atlantique, dont les plafonds en béton avaient une épaisseur de 6 m.

COLLECTION ALFRED PRICE

U-256, est attaqué par un avion. Nous ouvrons aussi le feu. U-256 abat un avion. Nous recevons des impulsions radar provenant de tout autour de nous, force 3-4.

0220. Signal des impulsions radar monte en force, par tribord. Un "Sunderland" apparaît et attaque par 40° tribord. J'ouvre le feu. Il largue quatre bombes juste sous mes yeux...

Les U-Boat sans schnorkel, cibles faciles

Le commandant du sous-marin, l'Oberleutnant Herbert Werner, raconta la fin de l'histoire dans un rapport écrit plus tard :

"Un instant plus tard, quatre détonations au milieu du bateau. Quatre violentes explosions projetèrent le U-415 hors de l'eau et mes hommes sur le pont. Puis il retomba, et quatre puissants geysers jaillirent pour nous retomber dessus, projetant des tonnes d'eau sur le pont et générant une cascade dans le kiosque. Ce fut la fin. Les deux diesels s'arrêtèrent, le gouvernail se bloqua violemment à tribord. U-415 se mit à virer, en perdant graduellement de la vitesse... une cible avec laquelle il était devenu facile d'en finir."

Cependant, avant que le coup de grâce ne fût porté, les mécaniciens de Werner réussirent à redémarrer les moteurs et à libérer le gouvernail. Le U-415 se traîna jusqu'à Brest en compagnie du U-256, également gravement endommagé.

Quelques heures plus tard, un "Sunderland" du Squadron 201 piqua au radar un "objet" en surface, à 11 miles nautiques (20,3 km). L'opérateur radar, le Flight Sergeant D. Currie, guida l'hydravion sans faillir et, à 800 m de l'objectif, l'équipage tira une salve de fusées éclairantes à haute intensité qui illuminèrent la cible. Le U-Boat ouvrit alors le feu sans précision avec ses canons de pont de 20 mm, mais cessa dès que le mitrailleur de nez du "Sunderland" répliqua. Le pilote de l'hydravion, le Flight Lieutenant L. Bavystock, resta sur sa trajectoire, à une altitude de 75 pieds (23 m) et largua un "stick" de six charges de profondeur. Quand elles explosèrent, le mitrailleur de queue vit la silhouette du U-Boat être enseveli sous des murs d'eau dans la lueur des fusées éclairantes. Ce fut la fin du U-955.

Lors de cette première nuit, les "patrouilles bouchons" firent état de 22 contacts avec des U-Boat, qui donnèrent lieu à sept attaques. Deux U-Boat furent coulés et cinq endommagés. Au crépuscule, alors que

les U-Boat survivants continuaient à se frayer un passage sous l'eau, l'action diminua en intensité. Mais, si la nuit avait été fructueuse pour le Group 19, la bataille n'était pas pour autant terminée. 42 navires du Groupe Landwirt étaient encore en état de combattre et se dirigeaient vers cette artère maritime si vitale au Débarquement. Lorsque la nuit tomba en ce 7 juin, l'action reprit en intensité ; 36 U-Boat sans *schnorkel* refirent surface pour reprendre leur vitesse maximum.

Lorsque les navires de tête pénétrèrent dans la Manche par l'Ouest, les "patrouilles bouchons" les attendaient de pied ferme. Peu après minuit, le Flying Officer Kenneth Moore ronçait son frein dans un "Liberator" du Squadron 224 quand son opérateur radar signala un contact 12 miles (22,2 km) devant. Le pilote canadien fit aussitôt glisser le quadrimoteur pour le positionner entre le contact et la lune, alors très brillante. Puis il vira vers le contact et accéléra à la vitesse d'attaque. Quelques minutes plus tard, son navigateur repéra un sous-marin dont la silhouette se découpait sur le reflet blanc de la lune sur la mer, "une silhouette parfaitement bien découpée, comme si elle était peinte sur du papier blanc", commenta plus tard Moore. L'objectif bien en vue, le pilote signala à l'opérateur radar de cesser de transmettre afin de ne pas alerter l'équipage du sous-marin. Le "Liberator" effectua une attaque très précise et arrosa le U-Boat avec six charges de profondeur, trois de chaque côté de la coque. Le U-629, brisé en deux, coula en laissant échapper une tache d'huile grandissante. Dans le "Liberator", l'équipage exulta de joie puis se remit à la tâche. La soute à bombe contenait encore

six charges de profondeur et une torpille, de quoi prononcer une autre attaque. Sur le ton de la blague, Moore lança dans l'intercom : "Au suivant !". Le sort le prit au mot : quelques minutes plus tard, l'opérateur radar signala un nouveau contact, à six miles (11,1 km). La seconde attaque fut pratiquement une copie de la première. De nouveau, Moore se positionna habilement pour que le U-Boat soit exposé à la lumière de la lune, puis demanda le silence radar et largua ses charges avec précision. L'Oberleutnant von Lehsten et 43 de ses hommes n'eurent que le temps de se jeter dans leurs canots de sauvetage avant que le U-373 coule.

Pour cette prouesse unique, couler deux U-Boat en une demi-heure, Kenneth Moore fut plus tard décoré du Distinguished Service Order.

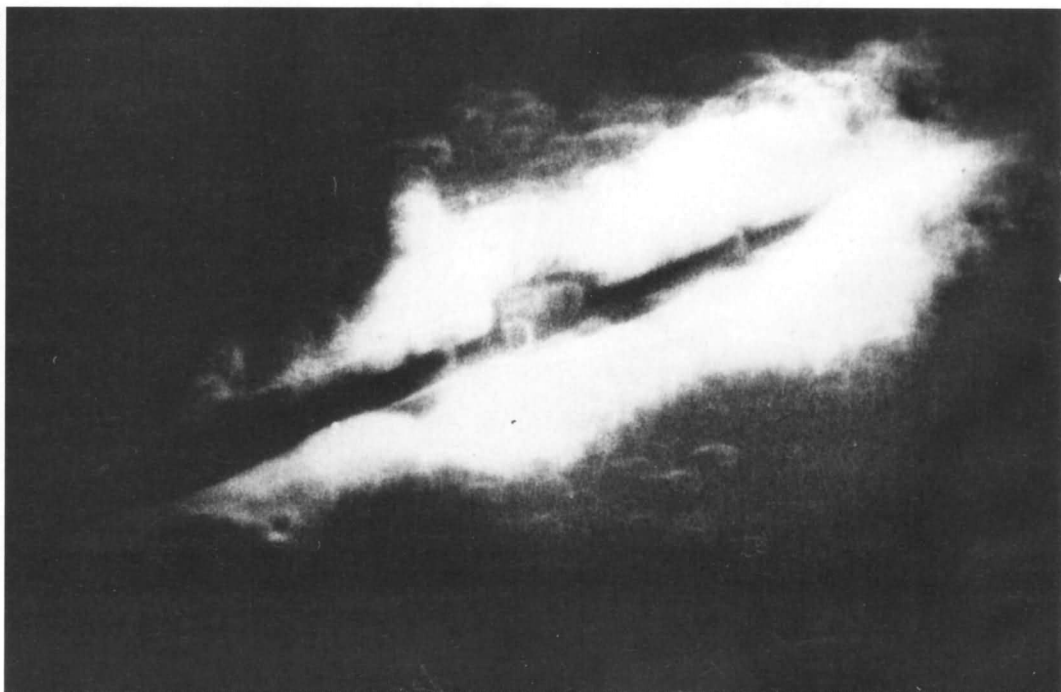
La compétition nocturne entre les U-Boat et les "patrouilles bouchons" continua sur le même rythme durant quelques jours. Au matin du 10 juin, les avions du Group 19 avaient coulé six U-Boat et infligé des dommages sérieux à six autres. Presqu'un quart des navires du Groupe Landwirt était hors d'état de nuire. Plus important, les avions avaient empêché toute approche de l'artère maritime vitale au Débarquement par un U-Boat.

Les U-Boat ont ordre de rentrer à leur base

Le 12 juin, le haut commandement de la Kriegsmarine admit sa défaite. Ce jour-là, le rédacteur de son journal de guerre nota sinistrement : "Tous les U-Boat opérant sans schnorkel dans le golfe de Gascogne ont reçu l'ordre de rentrer à leur base, car les attaques ennemies causent trop de pertes et de dommages. Les navires ne doi-

Un sous-marin britannique pris dans le faisceau d'une Leigh Light lors d'essais de ce nouveau phare de recherche.

COLLECTION ALFRED PRICE





COLLECTION ALFRED PRICE

vent opérer que si un débarquement sur les côtes du golfe de Gascogne paraît imminent. Ils doivent rester à l'abri, en état d'alerte."

Alors que les U-Boat sans *schnorkel* survivants filaient plein ouest en essayant de passer à travers les mailles du filet tendu par les "patrouilles bouchons", le U-441 fut coulé et cinq autres endommagés. Le malheureux U-441 n'était plus qu'à 50 miles (92,6 km) de Brest lorsque le pilote du "Wellington" qui surveillait ce secteur le repéra par tribord, en train de faire surface dans la lueur de la lune. Le Flight Lieutenant Antoniewicz du Squadron 340 avait décidé de poursuivre sa patrouille bien que le radar de son avion soit tombé en panne... bien lui en avait pris. Il vira sur l'aile, s'aligna, et lâcha une grappe de six charges de profondeur de 250 livres (113,5 kg) qui encadrèrent le kiosque du U-441 qui disparut dans un mur d'eau bouillonnante. Seuls six des neuf U-Boat avec *schnorkel* du départ continuèrent d'essayer de se faufiler à travers les

Deux escadrons de "Swordfish" prirent part aux "patrouilles bouchons", sur les secteurs les plus proches des côtes anglaises.

Pour se défendre contre les attaques aériennes, les U-Boat disposaient sur leur kiosque d'un affût quadruple et de deux affûts doubles de canons de 20 mm.

maillage des avions du Group 19. Leur capacité à toujours naviguer propulsés par leurs moteurs Diesel leur permettait d'avoir constamment des batteries à pleine charge. Le seul signe de leur présence était 1 ou 2 m du tuyau du *schnorkel*, avec sa valve à flotteur, longue de 1 m et large de 30 cm. Ils étaient ainsi moins vulnérables aux attaques aériennes que les U-Boat dépourvus de ce système.

Même par conditions idéales, le meilleur des radars embarqués britannique ne pouvait détecter la tête d'un *schnorkel* à une distance supérieure à 4 miles (7,4 km). De plus, même si un opérateur radar expérimenté savait identifier l'écho d'une tête de *schnorkel*, celle-ci disparaissait dans le clapot avant que l'avion ait pu s'approcher suffisamment. Si la mer était formée, chercher au radar une tête de *schnorkel* était une occupation tout à fait futile.

Parfois, quand les conditions étaient absolument parfaites, une recherche visuelle pouvait être plus fructueuse. Si la mer était plate, par grand calme, et que le U-Boat se déplaçait à la vitesse maximum autorisée à profondeur périscopique, le sillage du *schnorkel* pouvait être repéré jusqu'à une distance de cinq miles (9,3 km). Parfois, les fumées d'échappement des moteurs Diesel condensaient quand elles rencontraient l'air froid de l'extérieur, ce qui produisait un petit panache qui pouvait être repéré jusqu'à sept miles (13 km).

Le 15 juin, neuf jours après le début du Débarquement, le premier U-Boat à *schnorkel* atteignit l'artère maritime principale desservant les plages de Normandie. Le U-621 coula une barge de débarquement de tanks et attaqua, sans succès, deux vaisseaux de guerre avant que les équipes de détection de surface al-

liées le repèrent. Quelques nuits s'écoulèrent avant qu'un deuxième U-Boat réussisse à son tour à se frayer un passage, mais la période critique pour le Débarquement était alors passée et les troupes alliées avaient déjà fermement pris pied sur les plages.

La première attaque aérienne d'un U-Boat à *schnorkel* eut lieu le 18 juin, après qu'un membre d'équipage vigilant d'un "Liberator" du Patrol Squadron 20 de l'US Navy eut repéré la tête du tuyau dépassant de la surface. Le largage de charges de profondeur qui s'ensuivit causa des dommages au U-275.

Mission réussie pour les "patrouilles bouchons"

Il s'écoula ensuite trois semaines avant qu'un autre U-Boat à *schnorkel* soit aperçu, le 11 juillet, par l'équipage d'un "Sunderland" du Squadron 201. L'équipage du U-1222 avait de son côté repéré l'hydravion. Cependant, dans sa précipitation à plonger, le sous-marin piqua trop fort, ce qui fit sortir son arrière de l'eau, offrant au "Sunderland" une belle grosse cible presque statique sur laquelle ses charges de profondeur firent mouche de façon destructive.

Au final, le plan de "patrouilles bouchons" conçu par Perry pour interdire l'entrée de la Manche aux U-Boat en maraude se révéla bien plus efficace que prévu. Aucun U-Boat sans *schnorkel* ne parvint jusqu'aux routes empruntées par les convois maritimes, et seulement la moitié de ceux équipés de *schnorkel* y parvinrent, pour être pris à parti par les navires de détection de surface, ce qui ne leur permit pas d'accomplir grand-chose; le "corbeau" s'était finalement révélé remarquablement capable d'attaquer "la taupe".



COLLECTION ALFRED PRICE