

JEEP MILITAIRES

Depuis 1940 (Willys MB, Ford GPW et Hotchkiss M201)



Pat Ware

E-T-A-I

Jeep militaires

Ancêtre du 4×4 d'aujourd'hui, la « Jeep » reste le véhicule militaire le plus

célèbre du monde. Destinée par l'armée américaine à remplacer le cheval, la moto et le side-car, elle fait l'objet, en juin 1940 avant même l'entrée en guerre des Etats-Unis, d'un appel d'offres auquel répondent les constructeurs automobiles American Bantam, Willys-Overland et Ford. Leurs prototypes doivent notamment parcourir 8.000 km de route et 8.000 km tout terrain, atteindre 88 km/h sur route, transporter trois hommes avec une mitrailleuse et aussi respecter diverses spécifications en vue de simplifier la gestion des stocks, faciliter les opérations d'entretien et de réparations et garantir des composants éprouvés et fiables. A l'origine, « Jeep » est un terme militaire utilisé par les mécaniciens pour désigner tout véhicule réceptionné pour essai dans les années 1930, mais, selon l'auteur du livre Pat Ware, ne correspond pas aux abréviations de « Governmental Purpose » et « General Purpose » (« Jipi » en anglais). Toutefois début 1941, ce terme s'impose pour désigner ces voitures qui seront utilisées pour la reconnaissance, la patrouille, le transport de personnel et de matériel, la station radio mobile, l'évacuation sanitaire, la pose de lignes téléphoniques et le dépannage léger. Elle sera déclinée en version amphibie avec un gouvernail et une hélice. American Bantam ayant été éliminé, Ford construit 277.896 exemplaires entre 1941 et 1945 et Willys 361.349. Les Jeep, qui supportent mal la traversée de l'Atlantique, sont alors acheminées en pièces détachées en Grande-Bretagne pour être montées sur place dès août 1943. Les forces spéciales britanniques « SAS » bricolent des Jeep lance-flammes, très redoutées des soldats allemands, en modifiant d'autres pour leur donner une autonomie de plus de 1.000 km en vue de raids de commandos derrière les lignes ennemies, notamment pour attaquer le ravitaillement en carburant de l'Afrika Korps lors de la bataille d'El Alamein. Dans le cadre de la loi prêt-bail, les Soviétiques reçoivent plus de 20.000 Jeep et s'en inspirent pour fabriquer leur propre modèle amphibie après la guerre. De leur côté, les Allemands militarisent la « Coccinelle » qui devient la « Volkswagen Kübelwagen ». A la fin de la guerre, la Jeep, utilisée par toutes les armées alliées sur tous les théâtres d'opérations, a démontré sa fiabilité, sa polyvalence et ses facultés de franchissement. Le général Dwight Eisenhower déclare que « *la Jeep, le Dakota (avion bimoteur de transport) et la péniche de débarquement furent les trois outils qui ont gagné la guerre* ». Pour le chef d'état major des armées américaines, le général George Marshall, « *la Jeep représente la plus grande contribution de l'Amérique à la guerre moderne* ». Après la guerre, les autorités militaires françaises, ne disposant pas d'assez de dollars pour acheter des pièces de rechange pour leurs Jeep vieillissantes, confient, à la société Hotchkiss, la fabrication d'un modèle français dénommé M201 et

quasiment identique à la Jeep américaine. Le M201, retiré du service en 2005, sera successivement équipé de postes de radio, de la mitrailleuse AA52, de phares infrarouges et enfin des missiles Entac (Engin téléguidé antichar) puis Milan (Missile d'infanterie légère antichar), tous deux franco-allemands.

L'ouvrage « Jeep militaires », abondamment illustré, donne aussi tous les détails techniques et contacts utiles aux amoureux de la « *principale ambassadrice de l'Amérique en guerre* »

Loïc Salmon

« Jeep militaires » (2013) par Pat Ware. Éditions E-T-A-I/160 pages/36,90 €.



HISTOIRES D'ARMES

de l'âge du bronze
à l'ère atomique

GOURCUFF
GRADENIGO

Histoires d'armes

Le musée de l'Armée et le Château royal de Blois ont publié un ouvrage à l'occasion de l'exposition « Histoires d'armes » (23 juillet-3 novembre 2013). A elle seule, la couverture souligne la valeur symbolique de l'arme au cours de son histoire. L'épée d'apparat du roi François 1er est encastrée dans le fusil d'assaut Kalashnikov : l'exaltation de l'idéal chevaleresque et celle de la libération des peuples réunies !

A l'origine, l'arme vise à accroître le pouvoir de destruction de l'homme et sa capacité à se défendre de plus en plus loin. Le combat commence en effet de près : l'affrontement direct reste le révélateur ultime de la valeur des combattants de l'Antiquité à la première guerre mondiale. Le poignard de bronze se transforme en épée de fer, plus ou moins longue, jusqu'à la baïonnette ou la dague emmanchée au canon du fusil d'assaut d'aujourd'hui. Son complément, la cuirasse, indispensable au début, perd son efficacité protectrice devant l'arme à feu, qui va changer l'art de la guerre et même l'environnement humain. La valeur guerrière des chevaliers et la société féodale, qui l'a engendrée, cèdent devant la froide efficacité et la réalité économique inhérentes à la production de cette nouvelle arme, de plus en plus meurtrière avec le progrès technique. Pourtant, la tactique peut parfois l'emporter sur la technique. Ainsi, pendant la guerre de Cent Ans, les chevaliers français sont décimés par les nuées de flèches lancées par les archers anglais, plus rapides que les arbalétriers français, au cours des batailles rangées de Crécy, Poitiers et Azincourt. Ensuite, l'invention de la poudre noire et les canons embrasent les champs de bataille, mettent fin à l'invulnérabilité des châteaux forts et précipitent l'effondrement de la société féodale. Le pouvoir royal se trouve en effet renforcé par l'artillerie au coût élevé. Par la suite, la fabrication de fusils pour l'infanterie de ligne fait figure de pionnière : l'artisan armurier disparaît devant la fabrication industrielle, lorsque sont établies des normes techniques pour remplir le cahier des charges de l'armement des troupes royales au XVIIIème siècle. La mitrailleuse, introduite aux Etats-Unis pendant la guerre de Sécession (1860-1865), fait des ravages pendant la première guerre mondiale et démontre l'inutilité de la charge de lanciers à cheval et de l'assaut de fantassins à la baïonnette. La tactique de l'offensive à outrance se transforme en enlèvement dans les tranchées. L'ouvrage « Histoires d'armes » raconte tout cela avec de nombreuses illustrations et explications. Il

donne aussi une intéressante chronologie de l'histoire des armes, des guerres, de leurs techniques et usages, en parallèle avec celle, plus large, des sciences, techniques et inventions en général.

Loïc Salmon

[Exposition « Histoires d'armes » : guerre constante entre épée et cuirasse](#)

Histoires d'armes. Editions Gourcuff Gradenigo. 96 pages/12 €.

Les cahiers de la *nrf*

saint- EXUPÉRY

PILOTE DE GUERRE

L'engagement singulier de Saint-Exupéry

Colloque de Saint-Maurice-de-Rémens

Gallimard

Saint-Exupéry, pilote de guerre

Soixante-dix ans après la publication aux éditions Gallimard du dernier roman d'Antoine de Saint-Exupéry intitulé « Pilote de guerre », un colloque a fait le point sur la dernière partie de sa vie (1939-1944).

Capitaine de réserve en 1939, Saint-Exupéry, ancien pilote de l'Aéropostale, est jugé inapte pour l'aviation de chasse mais, grâce à ses relations, parvient à se faire affecter au groupe de reconnaissance (GR) II/33 basé à Orconte (Marne). La déclaration de guerre surprend l'armée de l'Air française en pleine rénovation. Malgré les énormes efforts de l'industrie aéronautique considérée comme prioritaire, 30 % des avions livrés sont incomplets en raison de l'insuffisance d'hélices, d'armements, de radio et d'accessoires. Après la « drôle de guerre » où les belligérants restent sur leurs positions, l'Allemagne reprend l'offensive le 10 mai 1940. L'armée de l'Air française et l'aviation britannique basée en France alignent 1.470 avions modernes... contre 6.265 pour la Luftwaffe ! Le 20 mai, la Wehrmacht arrive à Abbeville et Amiens. Trois jours plus tard, le capitaine de Saint-Exupéry et son équipage sont envoyés en reconnaissance au-dessus d'Arras. Cette mission servira de trame principale à « Pilote de guerre ». Il part sans illusions : « *On ne tiendra aucun compte de nos renseignements. Nous ne pourrions pas les transmettre. Les routes seront embouteillées. Les téléphones seront en panne. L'état-major aura déménagé d'urgence. Les renseignements importants sur la position de l'ennemi, c'est l'ennemi lui-même qui les fournira* ». Pourtant, il repère une division blindée, qui attaque en force, et parvient à ramener son avion, touché par la DCA allemande, à Orly. Cette réussite lui vaut la croix de Guerre avec palme. Le 20 juin, Saint-Exupéry décolle de Bordeaux pour Perpignan puis Oran et arrive à Alger le 23. La veille, l'armistice avait interdit de vol tous les avions français rescapés !

A l'époque, « Saint-Ex », comme on l'appelle, est un écrivain célèbre. Il a reçu le prix Femina pour « Vol de nuit » et, pour « Terre des Hommes », le Grand Prix de l'Académie française et le « National Book Award » américain. Fort de cette notoriété, il débarque à New York le 31 décembre dans l'intention de convaincre les Etats-Unis de s'engager aux côtés des Alliés. Pressé par ses éditeurs américains, il rédige « Pilote de guerre » en huit mois. La version anglaise « Flight to Arras », publiée en février 1942, un mois après l'entrée en guerre des Etats-Unis, enthousiasme la jeunesse américaine. En France, son livre est édité à

Paris le 27 novembre 1942 par Gallimard, qui en tire 24.539 exemplaires, vendus très rapidement. Le 8 février 1943, la censure allemande interdit sa publication, qui reprendra officiellement en octobre 1944 après des éditions clandestines à Lyon et Lille. A la fameuse déclaration du général De Gaulle sur la bataille perdue par la France mais pas la guerre, Saint-Exupéry répond dans ses « Ecrits de guerre » : « *Dites la vérité, général. Nous avons perdu la guerre. Nos alliés la gagneront* ». Il lui en sera longtemps tenu rigueur. Aucun exemplaire de « Pilote de guerre » n'arrivera en Afrique du Nord, contrôlée par les gaullistes. En outre, la disparition de Saint-Exupéry en mission de guerre le 31 juillet 1944 ne sera honorée par la citation « Mort pour la France » qu'en mars 1950, soit bien après le départ du général De Gaulle du gouvernement en janvier 1946.

Loïc Salmon

Saint-Exupéry, pilote de guerre. Actes du colloque tenu les 28 et 29 juin 2012 à Saint-Maurice-de-Rémens. Editions Gallimard/258 pages/21 €

CAM ANSON FREDDY ALVIN *XZIBIT* KATHLEEN ET ROBERT
GIGANDET MOUNT RODRIGUEZ JOINER ROBERTSON KNEPPER

CODE NAME GERONIMO

LE RAID SUR OUSSAMA BEN LADEN



PAR LE PRODUCTEUR DE DÉMINEURS



TOUTE LA VÉRITÉ SUR
LA PLUS GRANDE
CHASSE À L'HOMME
DE L'HISTOIRE

RMC
INFO TALK SPORT
FLASHÉZ CE CODE POUR
VOIR LA BANDE-ANNONCE



SEVEN
7

Nom de code Geronimo

Ce documentaire-fiction présente la puissance américaine en termes de moyens techniques et humains de renseignement et de suivi d'une opération spéciale sur le terrain. Il relate l'opération américaine « Trident de Neptune », conduite le 2 mai 2011 pour neutraliser Oussama ben Laden, chef de l'organisation terroriste Al Quäida dont les attentats aux Etats-Unis avaient tué 2.973 personnes le 11 septembre 2001.

La mort de Ben Laden a été annoncée par le président Barack Obama, qui avait suivi en direct ce raid d'une quarantaine de minutes. En effet, les membres de l'unité des forces spéciales engagées (« Navy Seal Team 6 ») portaient une micro-caméra sur leur casque. L'intérêt de ce documentaire-fiction réside dans la préparation de cette opération, lancée depuis la base militaire de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) à Bagram en Afghanistan. Elle commence par la longue enquête de la CIA et se poursuit par l'entraînement de la Navy Seal Team 6. Ben Laden est désigné sous le nom de « Geronimo » (1829-1909), célèbre chef des Apaches qui avaient longtemps lutté contre les Etats-Unis pendant la conquête de l'Ouest. Quoique l'issue de l'opération Trident de Neptune soit connue, le « suspense » sur son succès ou son échec est savamment entretenu par les doutes des agents de la CIA, la recherche de preuves suffisantes pour obtenir le feu vert du président américain dans un contexte pré-électoral, les options envisagées et les états d'âme de quelques membres de la Navy Seal Team 6 avant son déclenchement. Une opération similaire, dénommée « Serre d'aigle », avait été montée en 1980 pour libérer les 444 otages de l'ambassade américaine détenus à Téhéran. Son échec, les 24 et 25 avril, avait entraîné celui de la réélection du président Jimmy Carter. Les otages avaient été libérés par l'Iran le 20 janvier 1981, jour de l'intronisation du président Ronald Reagan. Par la suite, les forces spéciales américaines ont été profondément remaniées. Cette fois-ci, la Navy Seal Team 6, chargée exclusivement de la lutte antiterroriste, reçoit l'ordre du Pentagone de capturer ou tuer, s'il le faut, la cible Geronimo cachée au Pakistan, pays officiellement allié des Etats-Unis. Une fois formellement identifiée, la dépouille de Ben Laden sera immergée en haute mer. Sa mort sera reconnue par Al Quäida. La Navy Seal Team 6, dont aucun membre n'a été tué ou blessé dans cette opération, sera décorée de la « Presidential Unit Citation », plus haute distinction décernée à une unité

militaire pour sa bravoure. Trois mois plus tard, dans la nuit du 5 au 6 août 2011, un hélicoptère Chinook est abattu en représailles en Afghanistan avec 20 membres de la Navy Seal Team 6 à bord. Aucun d'eux n'avait participé à l'opération Trident de Neptune.

Loïc Salmon

Code name Geronimo. Seven7Sept. 1h 36 mn/19,99 €. Boutique : <http://www.sevensept.com/search/node/code%20name>