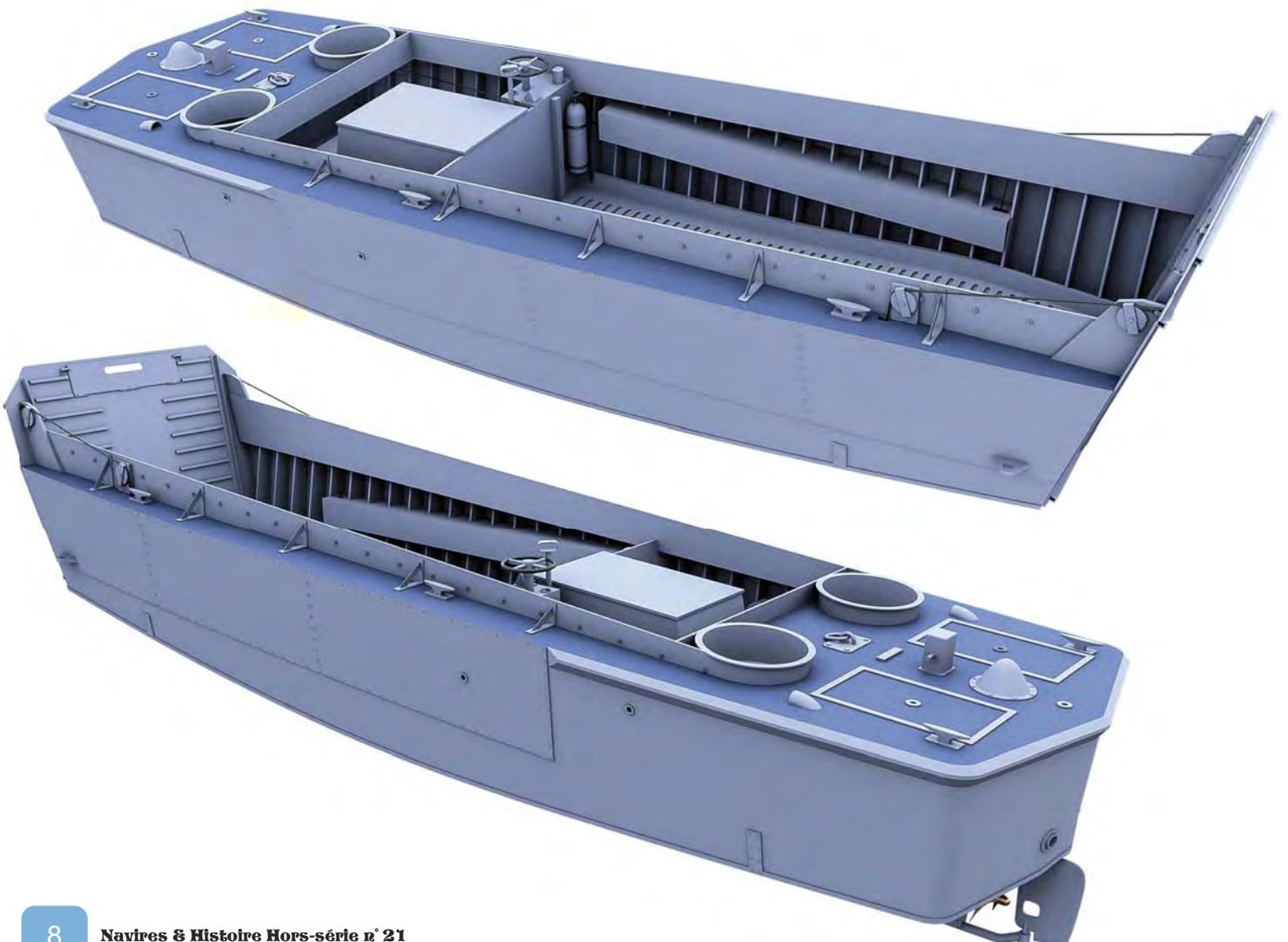


Vue d'usine d'un LCVP en construction, la structure avec couples en bois est bien visible.
(U.S. National Archives, coll. Tracy White)

NAME [LCVP] #24662
EXHIBITION ITEM
DE
100-400-0000



Hall d'assemblage de barges chez un sous-traitant, la Owens Yacht Company dans le Maryland.
(U.S. National Archives, coll. Tracy White)



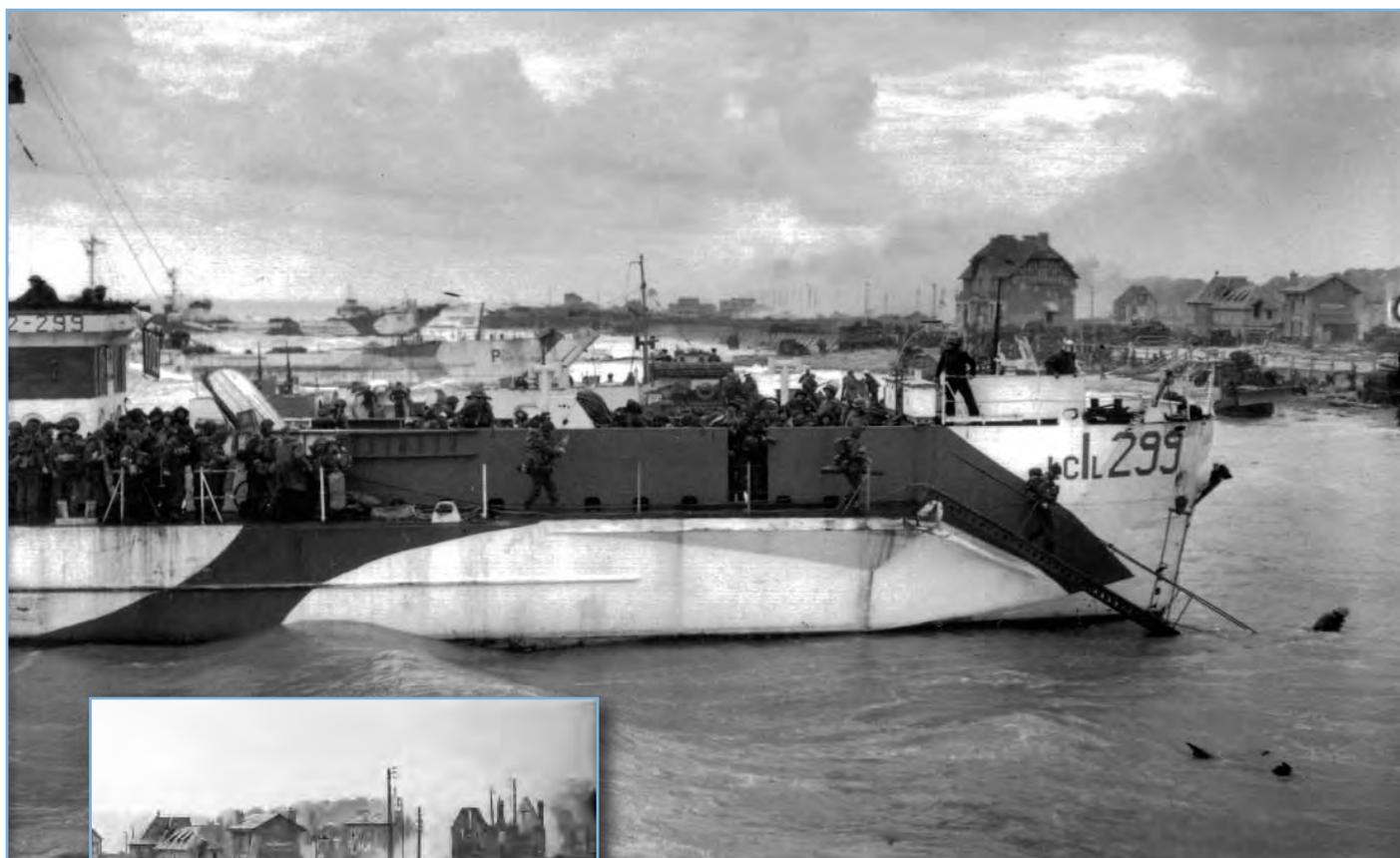


Séquence de photos montrant l'embarquement de GI's devant le Weymouth Pavillion. Les barges vont rejoindre le transport d'assaut *USS Thurston* APA-77 qui sera sur Omaha Beach le matin du 6 juin 1944. (U.S. National Archives)

Les troupes embarquées à bord du LCI(L) 3 attendent le départ vers les côtes normandes. Photo prise les 4 ou 5 juin 1944. (DR)



Superbe photo prise à bord du LCI(L) 326 montrant les GI's de la *90th US Infantry Division* en route vers Utah Beach. La majorité des hommes est originaire des États du Texas et de l'Oklahoma. (U.S. National Archives, coll. Sean Hert)



Trois vues du LCI(L) 299 déposant les fantassins du régiment *Canadian Stormont Dundas Glengarry Highlanders* de la 9^e brigade, 3^e division d'infanterie sur la plage de Bernières-sur-Mer (Nan White Sector, Juno), le matin du 6 juin 1944.
(The Public Archives of Canada)



Les LCT(5) et LCT(6) (Landing Craft Tank)

En collaboration étroite avec l'amirauté britannique, les USA mettaient au point de leur côté une nouvelle famille de barges, toutes basées sur un projet initial de la firme Thornycroft. Contrairement aux versions anglaises, ces péniches n'étaient pas conçues pour de longues traversées, mais plutôt pour un service de navette entre de plus gros navires porteurs (LST, LSI et LSD) et les plages. Avec un peu plus de trente-cinq mètres de long, le LCT(5) pouvait emporter jusqu'à cinq chars de la classe du Sherman et les débarquer sur les plages en pente douce de la côte normande, leur faible tirant d'eau le permettant.

Construit en trois sections distinctes, il est possible de le transporter démonté par cargo et de réassembler le tout directement sur le théâtre des opérations.

N'étant pas prévu pour rester longtemps en mer, le confort à bord pour les onze hommes d'équipage est plutôt spartiate. Une protection minimale est ajoutée uniquement sur le poste de pilotage et la rampe avant, zones les plus susceptibles d'être exposées aux tirs ennemis.

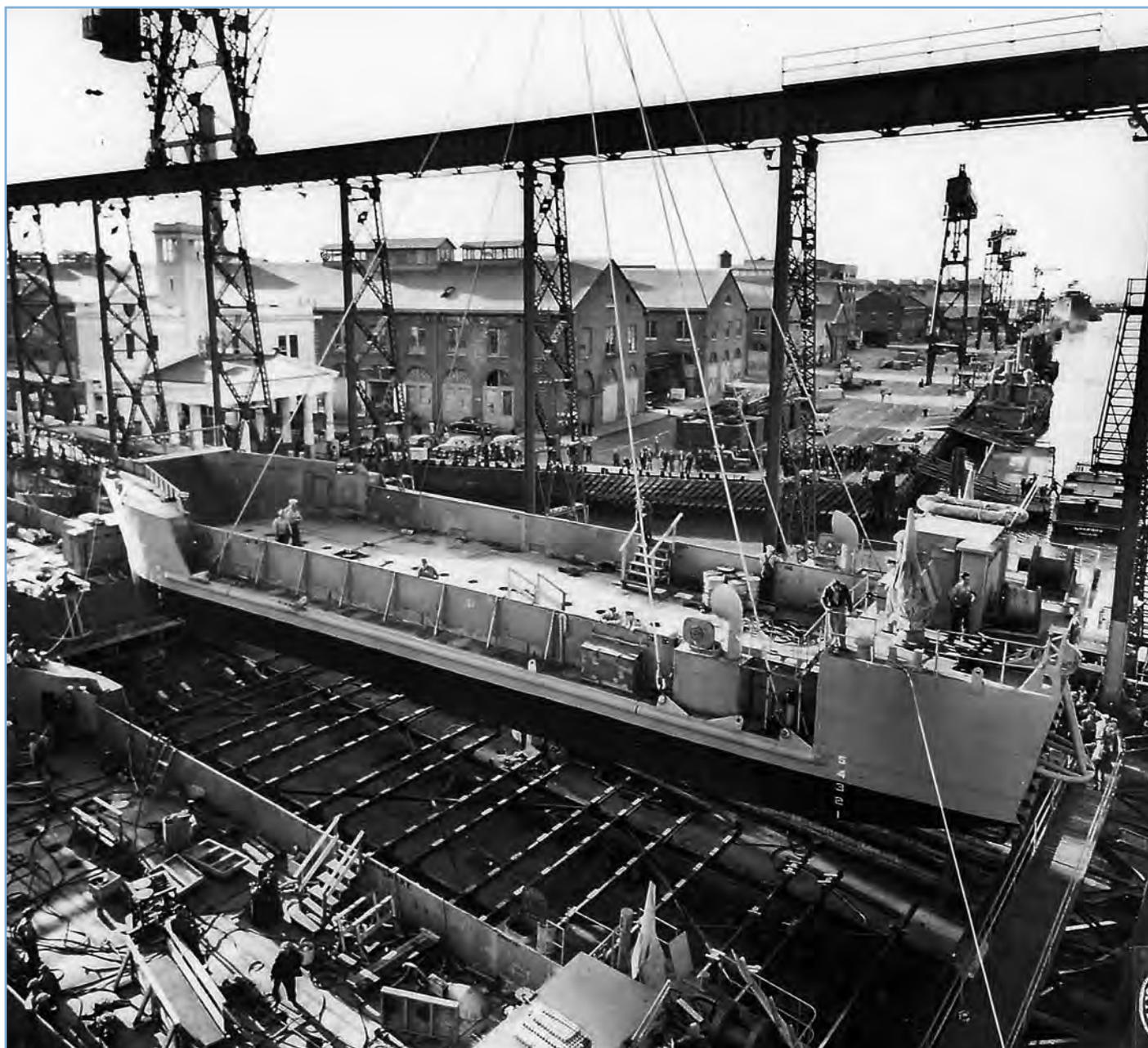
Caractéristique intéressante, les LCT pouvaient traverser l'Atlantique sur le pont d'un LST et être lancés directement par le côté, opération assez spectaculaire !

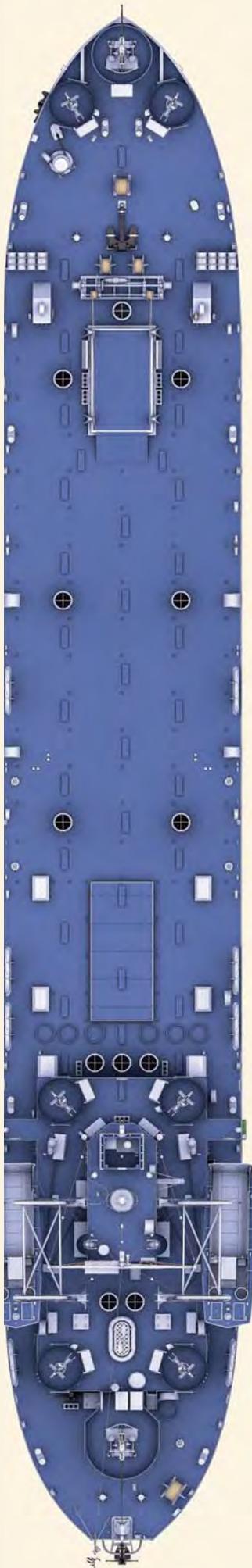
Le chargement se fait habituellement bord à bord, grâce à l'utilisation des grues du navire de transport, LSI, LST ou *Liberty Ship*.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type:	LCT(5)	LCT(6)
Capacité d'emport:	5 chars de 30 t ou 4 de 40 t ou 3 de 50 t	
Longueur:	35,80 m	36,70 m
Largeur:		9,75 m
Tirant d'eau:	av. 0,64 en lourd, arr. 1,30 m en lourd	av. 1,04 m en lourd, arr. 1,22 en lourd
Déplacement:	286 t en lourd, 134 t léger	284 t en lourd 143 t léger
Vitesse:		8 nd max.
Rayon d'action:		700 miles à 7 nd
Armement:		2 x 20 mm
Équipage:	1 off. + 12 hommes	1 off. + 11 hommes

Vue de la cale de construction de LCT(5) dans le chantier naval de Mare Island en octobre 1942. La puissance industrielle des États-Unis est en marche...
(U.S. National Archives)

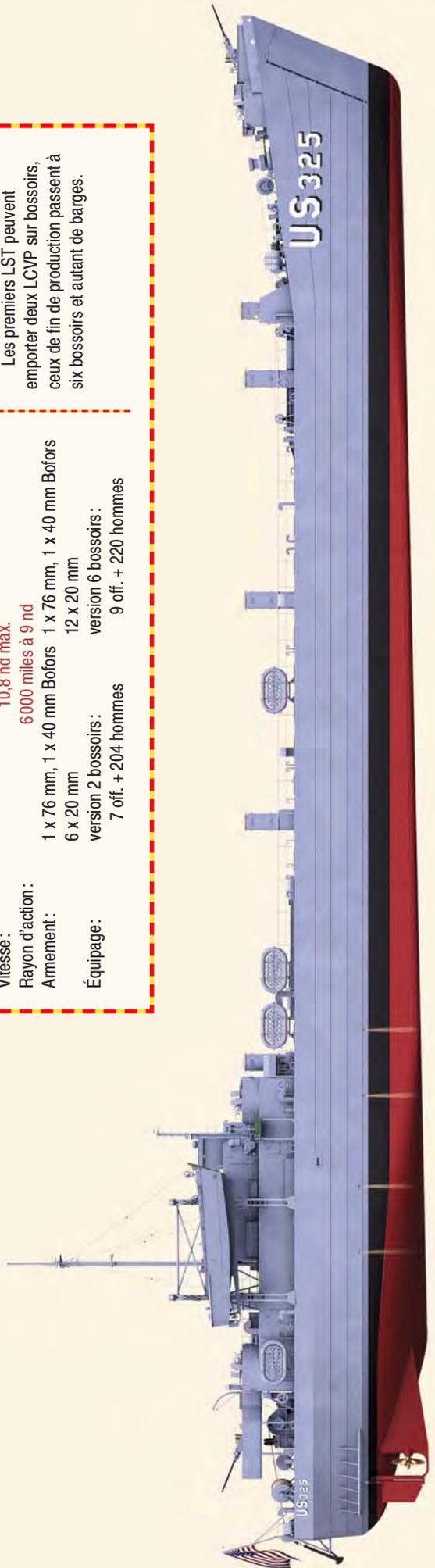




CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	
Type:	LST-1 à -541 18 chars type Sherman ou 27 camions et 6 Jeeps
Capacité d'emport:	LST-542 à -1152
Longueur:	100 m
Largeur:	15,24 m
Tirant d'eau:	av. 0,95 arr. 2,93
Déplacement:	1 490 t léger, 4 080 t en lourd, 1 623 t léger, 4 080 t en lourd, 2 160 t à l'échouage 2 160 t à l'échouage
Vitesse:	10,8 nd max.
Rayon d'action:	6 000 miles à 9 nd
Armement:	1 x 76 mm, 1 x 40 mm Bofors 1 x 76 mm, 1 x 40 mm Bofors 6 x 20 mm 12 x 20 mm
Équipage:	version 2 bossoirs: 7 off. + 204 hommes version 6 bossoirs: 9 off. + 220 hommes

Les différences entre la première série LST-1 à LST-541 et la suivante LST-542 à LST-1152 résident principalement dans l'accroissement de l'armement défensif qui provoque un accroissement de déplacement substantiel. Afin de pouvoir garder le même tirant d'eau à l'échouage et les mêmes capacités opérationnelles, la charge utile est diminuée d'autant.

Les premiers LST peuvent emporter deux LCVP sur bossoirs, ceux de fin de production passent à six bossoirs et autant de barges.

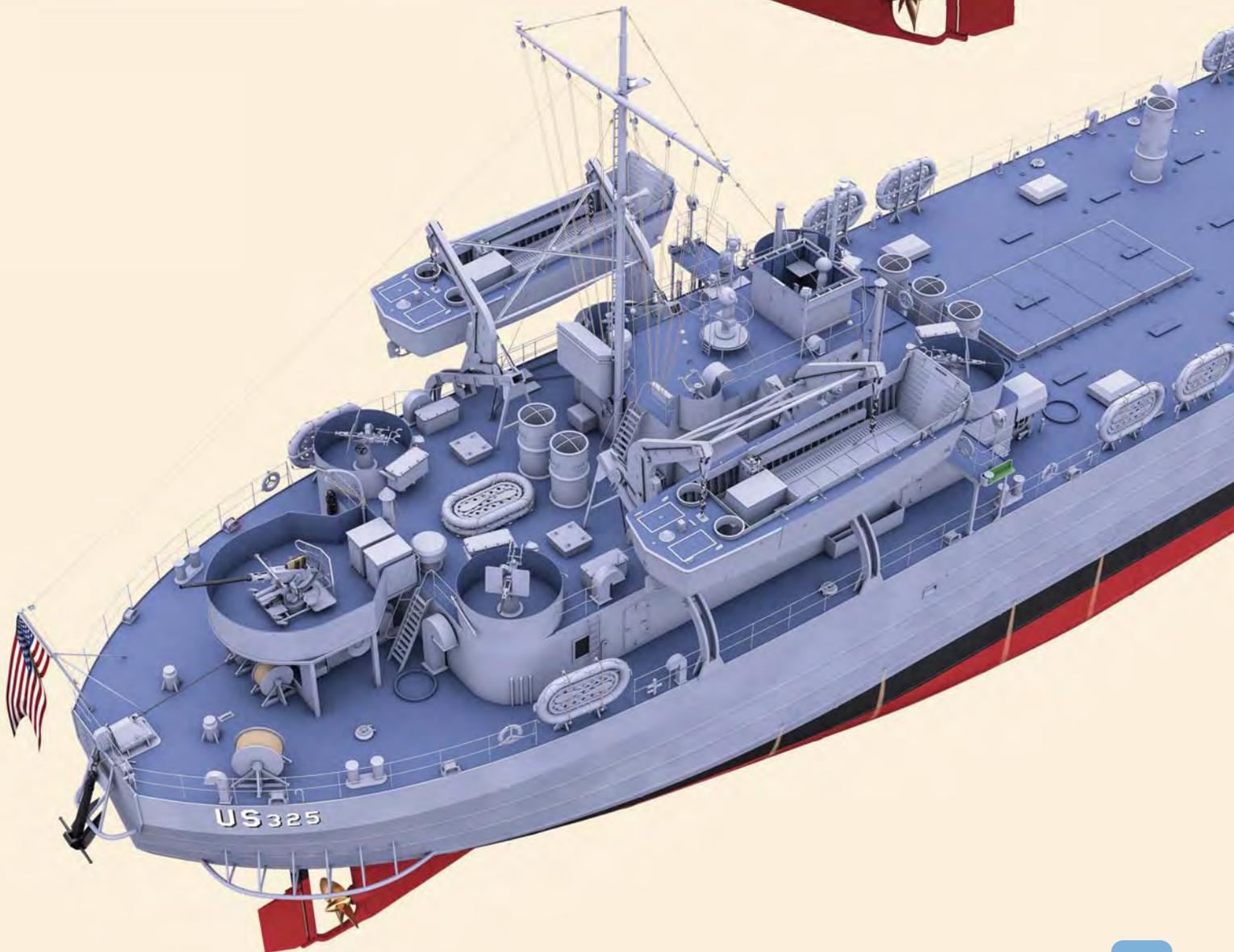


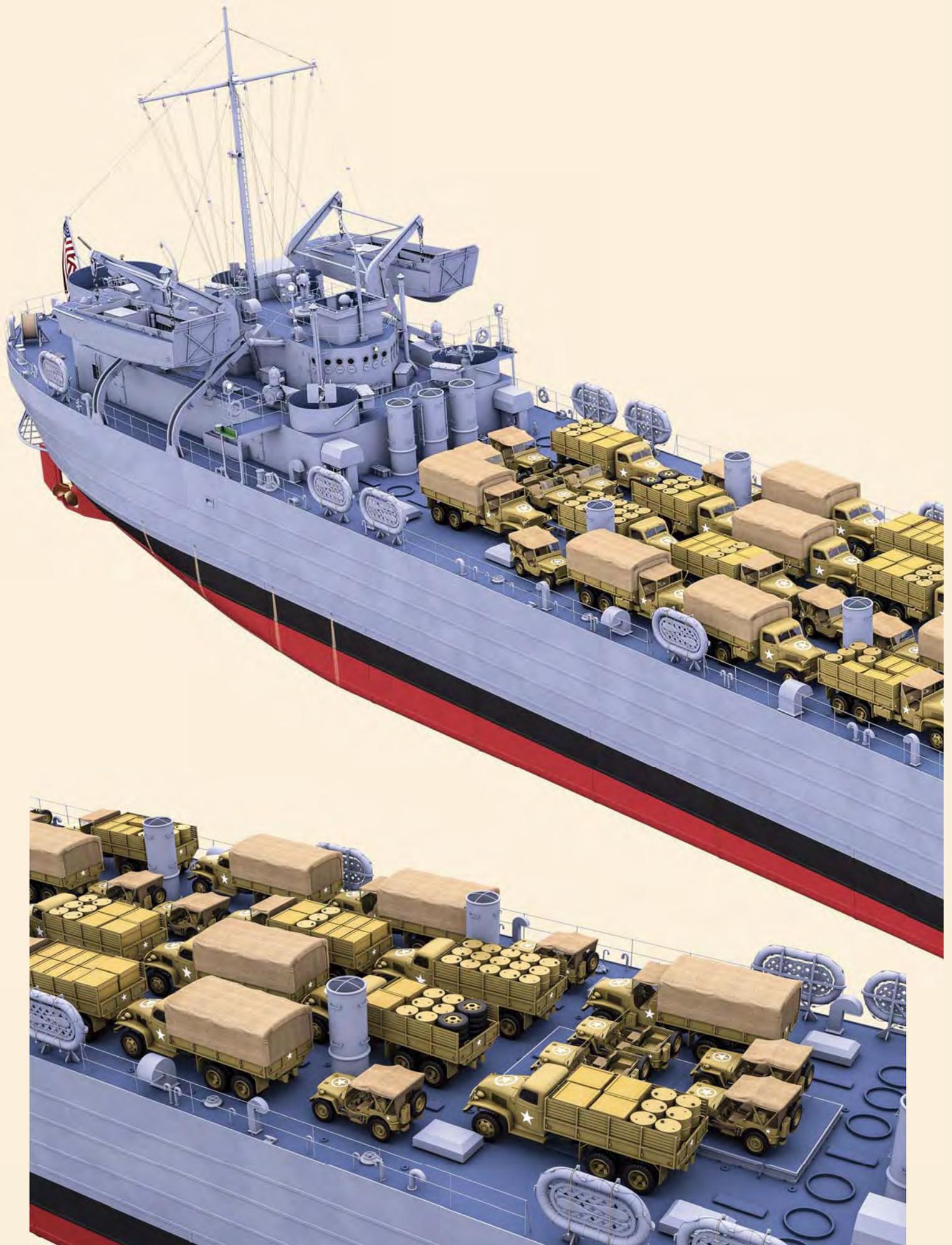


Une autre vue couleur prise lors du chargement de véhicules juste avant le Débarquement. (Photos DR)

Impressionnante vue d'un LST inconnu engagé au large d'Utah Beach le 6 juin 1944 par une batterie de 88 mm allemande. (U.S. National Archives, coll. Sean Hert)

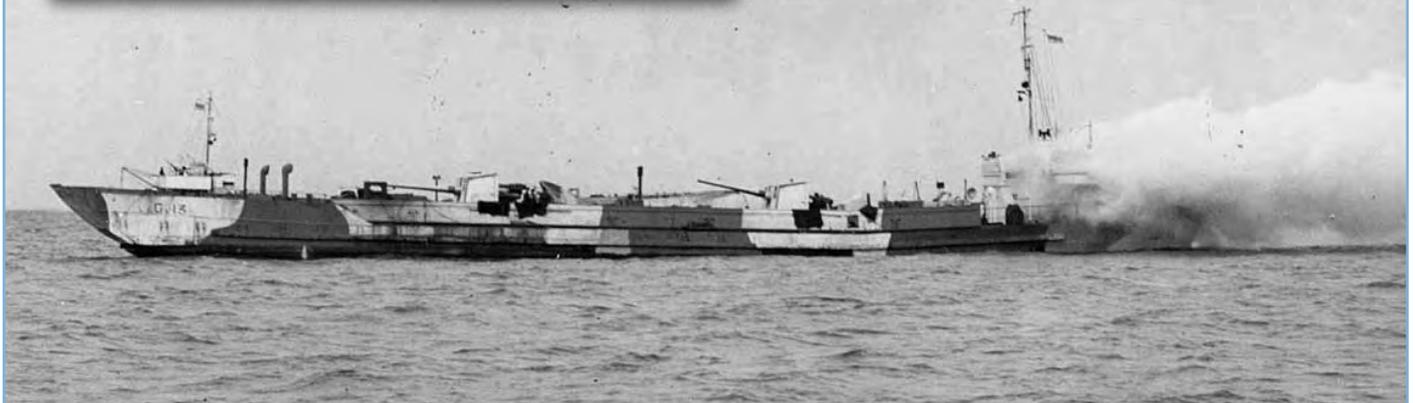








Deux vues de barges transformées en navires de soutien rapproché par l'adjonction de deux canons de 120 mm. (DR)



6 - L'action des Coast Guards le 6 juin 1944

U.S. Coast Guard Rescue Flotilla One

Peu de temps avant le Jour J, le président Roosevelt demanda la mise sur pied d'un service d'assistance et de sauvetage en mer, les pertes en hommes lors du naufrage de leur embarcation menaçant d'être importantes pendant l'opération Neptune.

À ce moment des préparatifs, plus aucun moyen naval n'était disponible pour la constitution d'une telle flotte, et l'amiral King se tourna vers l'U.S. Coast Guard pour connaître leurs possibilités. Par chance, les "Coasties" possédaient bon nombre de petits patrouilleurs de 83 ft (*cutters*), surnommés avec dérision "la flotte de boîtes d'allumettes" en raison de leur construction légère en bois.

Soixante unités furent sélectionnées, réparties par moitié entre les secteurs américains, anglais et canadiens, le tout constituant l'U.S. Coast Guard Rescue Flotilla One.

Partis de leur base d'attache de Poole le 6 juin 1944, les *cutters* arrivèrent à pied d'œuvre avec les toutes premières vagues d'assaut et commencèrent leur mission dès 05h30 en tirant de l'eau les survivants de barges ayant sombré dans la zone de rassemblement.

Secteur anglo-canadien (Gold, Juno, Sword)

En plus de leur affectation initiale au sauvetage, les patrouilleurs seront utilisés dans divers emplois, allant du transport de personnel et courrier, jouant aussi le rôle de navettes. Leur vocation première sera toutefois respectée, puisque plusieurs dizaines de soldats seront tirées des eaux de la Manche, quelquefois dans des conditions périlleuses. Le CGC-53 par exemple procédera au sauvetage de cinq hommes d'une unité en perdition, tout en étant pris sous le feu d'une batterie allemande.

Par chance, aucune perte ne sera à signaler pour les Coast Guards sur ce secteur le 6 juin 1944.

Secteur américain (Omaha, Utah)

Les événements seront beaucoup plus dramatiques dans le secteur américain en raison de la férocité des combats.

Le rôle joué par le cutter CGC-1 est un exemple parfait des missions de sauvetage effectuées par les *Coasties* lors du *D-Day*. Sa première intervention se passe lors de la phase d'approche des plages quand un LCA est aperçu en train de sombrer à cause

de la mer hachée ce matin-là. Les marins doivent se jeter à l'eau pour harnacher les survivants transis par le froid et incapables de se hisser eux-mêmes à bord. Vingt-huit hommes seront sauvés cette première fois. Puis à 09h45, c'est au LCI(L) 91 que la petite unité porte assistance avec un total de dix-neuf hommes recueillis.

Le reste de la journée se passera en patrouilles au plus près du rivage sous le feu continu de l'ennemi. Fort heureusement personne ne sera blessé à bord lors de cette journée.

Au total plus de quatre cents vies seront épargnées lors du Débarquement grâce à l'action des marins de l'U.S. Coast Guard Flotilla One, belle performance réalisée dans des conditions plus que difficiles.

Il faut noter aussi que face à la pénurie de membres d'équipages correctement formés à la navigation en mer, l'U.S. Coast Guard fournira un grand nombre de marins pour manœuvrer de multiples bâtiments allant des barges LCVP aux grands navires d'assaut.