



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK I ET II

C





1941



INFANTRY TANK MARK IV

CHURCHILL

Par Dominique Renaud **MARK I ET II**

LE SAUVEUR DE SA MAJESTÉ

« Plus j'observe la situation, plus je suis abasourdi de voir ce qui s'est passé dans le pays depuis que la guerre a été déclarée. Il y a maintenant dix mois de cela et la pénurie d'hommes instruits et de matériel est effrayante ». Fin juin 1940, lorsque le général Alan Brooke, alors à la tête du *Southern Command* déployé au sud de l'Angleterre, écrit ces mots, il ne fait que dépeindre le triste état de l'Armée britannique. Engagée sur le sol français, la *British Expeditionary Force* (Corps expéditionnaire anglais) vient d'être battue à plate couture par les *Panzer-Divisionen*. Et si l'opération « Dynamo » est un incontestable succès défensif – pas moins de 338 682 hommes ont été sauvés de la captivité –, le prix à payer est néanmoins considérable. Ainsi, les *Armoured Divisions* ont dû abandonner tous leurs blindés. Afin de contrer l'invasion, qu'il juge imminente, des îles britanniques par la *Wehrmacht*, l'état-major anglais lance, dans une quasi-panique, le développement d'un tank à même d'affronter les *Panzer*. Face à l'urgence de la situation, Londres fait alors avec les moyens du bord.

UN BROUILLON NOMMÉ A20

Bien que certains penseurs militaires d'outre-Manche, à l'exemple de Fuller, soient en avance sur leur temps, la doctrine anglaise des années 1930 classe encore les blindés en trois catégories distinctes : les *Light Tanks*, destinés à la reconnaissance ; les *Cruiser Tanks*, pour l'exploitation des percées ; et enfin les *Infantry Tanks*, dont le rôle est d'appuyer les fantassins en détruisant les obstacles, comme des fortifications ou des nids de mitrailleuses, dressés sur leur chemin. De ce fait, ces derniers sont tenus d'être fortement protégés, tout en bénéficiant de capacités en tout-terrain suffisantes pour suivre les soldats à pied, quelle que soit la topographie. En septembre 1939, s'inspirant des combats ayant eu lieu dans la Somme bien des années auparavant, le *General Staff* (l'état-major) rédige les spécifications d'un véhicule d'infanterie lourd susceptible de percer la ligne « Siegfried ».

◀ Lors de sa mise en service, l'*Infantry Tank Mark IV Churchill* est dépassé, conceptuellement parlant, par les productions allemandes bien plus véloces. Pour autant, ce char d'infanterie est qualifié de « mobile » grâce à ses facultés de franchissement exceptionnelles. Ici, un *Mark II* passe une pente qui aurait été jugée inaccessible aux autres véhicules. Il est vrai qu'un obstacle présentant une inclinaison de 34° n'est pas un problème pour son châssis, qui ne pêche que par sa vitesse limitée à 13 km/h en tout-terrain. Archives Caractère

En effet, cette succession d'ouvrages bétonnés est appréhendée comme le rempart protégeant le *III. Reich* des troupes anglaises et françaises, à la manière de la ligne « Maginot ». Bien que ces postulats de base soient erronés, comme le prouveront les événements futurs, la ligne « Siegfried » est la priorité absolue. Dans le même temps, le potentiel des Matilda et autres Valentine est jugé trop limité pour œuvrer dans une telle configuration. L'engin imaginé possédera donc une cuirasse frontale de 60 mm, en vue d'encaisser les perforants de 3,7 cm du *Pak 36*. Par ailleurs, il bénéficiera d'un canon à haute vitesse de 2-Pdr (40 mm) ou d'une pièce à plus faible vélocité de 95 mm. Le déplacement d'un homme à pied s'établissant à 8 km/h, une vitesse de 15 à 16 km/h est recevable. Seule la mobilité, tout comme une pression massique raisonnable, est considérée comme prépondérante. Effectivement, les performances affichées doivent être suffisantes pour s'affranchir de tous les types de terrains rencontrés, naturels ou bouleversés par les batteries d'artillerie, et de tous les climats : il n'est pas envisageable qu'un hiver rigoureux, comme ceux rencontrés en Allemagne, bloque la progression du char. L'emplacement de son artillerie reste maintenant à établir. Plusieurs configurations sont donc proposées : en nacelle, comme lors de la Première Guerre mondiale, en casemate avec le tube installé en position frontale, ou en tourelle, pivotant sur 360°. Finalement, le *Mechanisation Board* retient un mélange de toutes ces solutions : l'*Infantry Tank* est pourvu d'une tourelle de Matilda dotée du 40 mm et d'un 76,2 mm sur l'avant de la caisse. Enfin, deux mitrailleuses Besa sont implantées dans des nacelles latérales. Clairement, le jet initial est inspiré du *Mark VIII* qui foula le champ de bataille de la « Der des Ders ». Le 25 septembre, une maquette en bois est finalisée. Tandis que l'Europe voit sa situation militaire se dégrader avec la victoire fulgurante de la *Wehrmacht* sur la Pologne en septembre 1939, quatre chars de présérie en acier doux sont commandés le 28 octobre 1939 par le *Mechanisation Board*, sous la dénomination d'*Infantry Tank Mk. IV (A20)*, à la firme Harland and Wolff Ltd, située à Belfast. L'entreprise est ambitieuse, avec une cadence mensuelle de 50 à 100 machines dès le début de l'année 1941.



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK I ET II



Livré sans armement, et surtout bien trop rapidement, le prototype est logiquement perclus de défauts. La fiabilité de son moteur diesel de 300 cv est, au mieux, douteuse. En outre, la boîte de vitesses présente de graves dysfonctionnements. Vauxhall Motors Ltd est dans ces conditions chargé d'élaborer un nouveau bloc propulseur. Le projet dépassant les compétences d'Harland and Wolff Ltd, la société Vauxhall est finalement nommée maître d'œuvre du

▲ Un Infantry Tank Mark IV (A20) lors d'essais en tout-terrain. Quatre chars de présérie en acier doux sont commandés le 28 octobre 1939 par le Mechanisation Board à la firme Harland and Wolff Ltd, située à Belfast. Ils serviront de démonstrateurs pour le futur char d'infanterie Churchill. BTM

programme, dans son entièreté. Sur ces entrefaites, le Mechanisation Board réclame la substitution du 2-Pdr par un 6-Pdr (57 mm), plus efficace contre les points d'appui. Toutefois, ce dernier est plus volumineux et impose de redessiner la tourelle. Certes, cette greffe constituerait une montée en puissance substantielle, mais le 6-Pounder n'est toujours pas au point ! De surcroît, la caisse de l'A20 est dans l'obligation de respecter un gabarit précis pour pouvoir être transportée par voie ferroviaire. Dès lors, les ingénieurs n'ont pas toutes latitudes en ce qui concerne les dimensions et le poids. Cette contrainte implique de réduire drastiquement la protection de la tourelle. Ce facteur a également déjà joué contre le char lors de sa conception, car les restrictions en largeur empêchent d'adapter un puits de tourelle important, restreignant par là même les proportions de cette dernière et, par ricochet, les mensurations de l'armement susceptible d'y prendre place. Assemblée par Vauxhall, la dernière mouture, pesant quelque 40 tonnes avec un équipage de sept hommes, est finalisée fin 1940. Entre-temps, la situation stratégique a bien changé. Il ne s'agit plus de se battre dans le *no man's land* situé entre la ligne « Maginot » et la ligne « Siegfried » puis de foncer au cœur de l'Allemagne, mais bien de résister au débarquement de la Wehrmacht sur les côtes anglaises. D'offensive, la stratégie de Londres est passée à la défensive. L'enjeu est de survivre, tout simplement.





1941



◀ Sans se préoccuper d'une éventuelle, et peu probable, intervention de la *Luftwaffe*, des Churchill *Mark I* progressent sur une route italienne en août 1944. Leur présence, alors qu'ils sont totalement obsolètes face aux *Panzer* de dernière génération, n'est finalement pas si incongrue que cela. Alors que les combats en Normandie en juin 1944 nécessitent des armements puissants, la conquête de la péninsule italienne se fait lentement et, bien souvent, les Allemands adoptent une posture défensive rigide basée sur des fortifications, rappelant à certains moments les combats de la Première Guerre mondiale. Dans ces cas de figure, la puissance des obus explosifs et la résistance des blindages importent plus que la vitesse initiale des munitions antichars. Face à la ligne Gothique, les *Infantry Tank Mark IV* Churchill sont à leur place. IWM

À SITUATION DÉSESPÉRÉE, SOLUTIONS DÉSESPÉRÉES

Tandis que la *Heer* (armée de Terre allemande) se prépare à lancer l'opération amphibie « *Seelöwe* » (lion de mer) afin d'envahir l'Angleterre, les militaires font l'inventaire des moyens dont ils disposent. Si les préparatifs germaniques ne sont qu'une manœuvre fictive ayant pour but de faire plier la population britannique, ils n'en demeurent pas moins une inquiétante réalité pour Londres. Il est vrai que la situation n'est guère brillante. Le Royaume-Uni manque de tout : canons, fusils... et, évidemment, de tanks. Le projet le plus avancé est celui de l'A20. En dépit des indubitables progrès réalisés, la production d'une centaine de modèles est stoppée le 7 juin 1940. Depuis la défaite française, le concept d'un *Infantry Tank* à même de se mouvoir en zone bombardée, comme l'ont fait ses prédécesseurs en 1914-18, est remis en cause par le « *Blitzkrieg* ». La guerre de tranchées, prévue par les stratèges londoniens, n'aura donc pas lieu. Malgré tout, cette vision n'est pas encore très claire au sein de l'état-major et, aussi dures soient-elles, les leçons sont trop fraîches pour être analysées froidement. Au final, le type de matériel à concevoir dans le but de battre les *Panzer* est encore des plus flous. À la suite du désastre de Dunkerque, le besoin de réarmer à tout prix les troupes pousse le *Ministry of Supply* (ministère de l'Équipement) à se tourner vers la

société Vauxhall de manière à ce qu'elle dérive des prototypes A20 un tank apte à affronter les *Panzer*. Sur le terrain, les Matilda A12 et Valentine ne sont pas envisagés comme des adversaires à la hauteur du défi lancé par Berlin. En conclusion, il est obligatoire de leur trouver un successeur. S'inspirant largement du *Big « B » One* (l'appareil français B1 bis), la conception de l'*Infantry Tank* ne répond pas vraiment à la situation ; mais faute de mieux, les Britanniques n'ont d'autres choix que de se rabattre sur le seul projet viable à court terme. Dans la précipitation, les travaux démarrent en juillet 1940 et doivent durer seulement une année. La fabrication à grande échelle est planifiée après la création d'un conglomérat de onze constructeurs. Le Premier ministre Churchill lui-même décide d'intervenir et décrète son arrivée au sein des *Armoured Divisions* pour le mois de mars 1941, avec pas moins de 500 exemplaires ! Pourtant, l'engin n'a pas encore franchi le stade de la planche à dessin... Heureusement, l'A20 a défriché le gros du développement et les prototypes servent de démonstrateurs en vue de tester différentes solutions techniques. Assurément, l'effort d'ingénierie est titanique. Tandis que les plans sont prêts en août 1940, les préséries sont terminées en décembre et 14 exemplaires sont fournis par Vauxhall, en juin

1941, au lieu des 500... À cette date, l'*Infantry Tank Mark IV A22* est baptisé du nom du Premier ministre britannique, Winston Churchill, en raison de sa puissante stature et de sa silhouette trapue. Les A22 sont très loin d'être des réussites techniques : les chenilles tout comme les suspensions se brisent régulièrement. D'autre part, les joints, les boggies, les roulements à billes présentent une endurance insuffisante. Le peu de temps consacré à son dessin explique cette kyrielle d'anomalies. La pression imposée par le débarquement allemand contraignait les bureaux d'études à écourter les essais, et ce sont les équipages qui, sur le terrain, essuient les plâtres. Malgré tout, la conception se révèle saine et sa robustesse lui autorise, le plus souvent, à regagner les ateliers divisionnaires par ses propres moyens, même si pour cela les hommes sont tenus de passer une demi-journée dessus ! Pour fournir un suivi rapide, des techniciens de Vauxhall sont détachés en unité afin d'assurer les réparations urgentes et d'identifier les faiblesses avec l'aide de la troupe. Le travail de fiabilisation s'avère si colossal que, plusieurs fois, l'élaboration de l'*Infantry Tank Mark IV* est sur le point d'être stoppée. Sans autres alternatives crédibles, le *War Office* est condamné à poursuivre le programme et de lancer de nouvelles commandes. En effet, il est préférable d'avoir des chars manquant de fiabilité que de ne pas avoir de char du tout...

◀ Page de gauche : Ce Churchill vient de casser sa chenille droite. L'engin se distingue des *Mark I* et *II* par la greffe d'un obusier de *3-Inch Howitzer Mk. I* (76,2 mm) en lieu et place du tube de *2-Pdr* (40 mm) de tourelle. Contrairement aux autres modèles, cette conversion isolée est entièrement dédiée à l'appui feu. Cette mouture ne doit pas être confondue avec le Churchill *Mark II CS (Close Support)*, produit à quelques exemplaires et qui voit le montage en tourelle de l'obusier de 76,2 mm, tandis que le canon de 40 mm est installé à l'avant de la caisse. Archives Caractère



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK I ET II



UN CHAR D'INFANTERIE CLASSIQUE

L'*Infantry Tank Mark IV* est, comme son nom l'indique, conçu pour accompagner les troupes à pied. En vertu de quoi la vitesse n'intègre pas les demandes originelles. En revanche, la mobilité sur sol meuble et inégal est recherchée par les concepteurs. Le train de roulement est largement inspiré de celui de l'appareil français B1 bis, dont les chenilles enveloppantes entourent la caisse, afin de favoriser le cheminement en tout-terrain. Dénuées de garde-boue, du moins au début, celles-ci comprennent 70 patins en fonte. Simple et bon marché, la suspension indépendante à ressort hélicoïdal, montée verticalement, comprend onze petits galets par côté, de manière à répartir au mieux la masse. Si ce système n'offre guère de confort en hors pistes, il garantit par contre une bonne mobilité lorsque le paysage est retourné par l'artillerie. Au surplus, même avec quelques galets endommagés, la stabilité est préservée, étant donné

▲ L'architecture de l'*Infantry Tank Mark IV Churchill Mark I* fait inmanquablement penser au B1 bis français. Comme lui, sa tourelle est armée d'un canon antichar (47 mm SA 35 L/32 pour le char tricolore) et sa caisse est pourvue d'un obusier destiné à appuyer les fantassins (75 mm ABS, Atelier de Bourges, modèle 1929). Comme le B1 bis, les concepts ayant prévalu au développement du Churchill prennent leurs racines dans les combats de la Première Guerre mondiale.
BTM

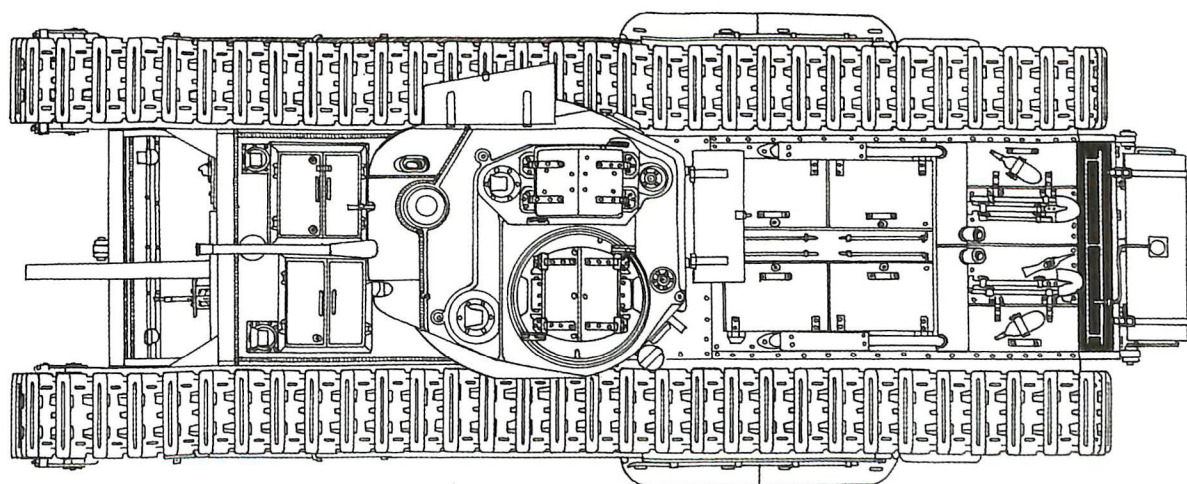
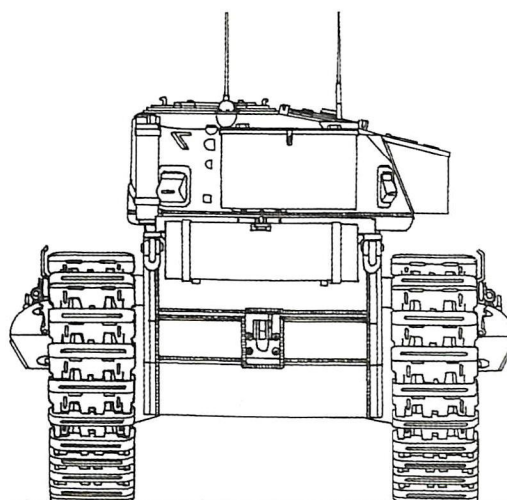
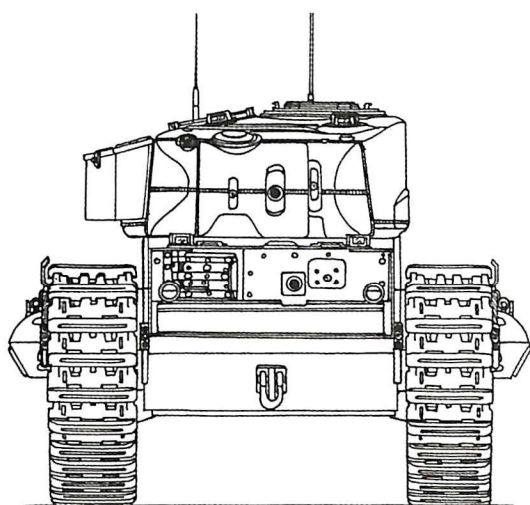
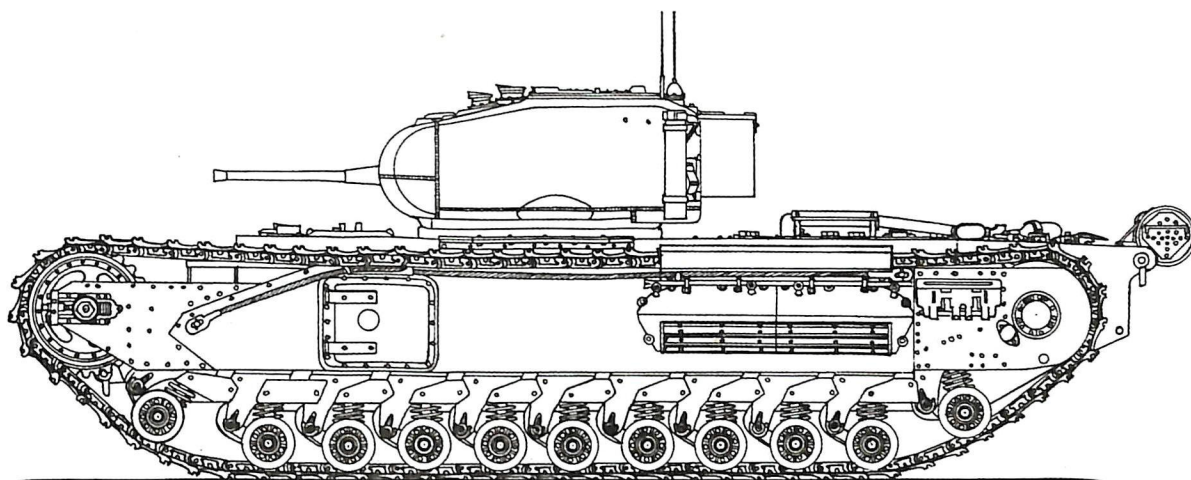
que chaque système de suspension fonctionne indépendamment l'un de l'autre. Comme les barbotins, la propulsion est située à l'arrière, de façon à réduire la longueur du dispositif de transmission. Pour que les tankistes puissent être à l'aise dans l'habitacle, un maximum de composants mécaniques a été logé dans la poupe. En parallèle, le moteur est reculé le plus loin possible. Dirigées vers le haut, les prises de ventilation sont, quant à elles, implantées sur les côtés de la superstructure. Sur les modèles de début de série, ces prises avaient été tournées vers le bas et elles avaient tendance à aspirer des feuilles mortes et autres saletés, occasionnant de nombreuses casses moteurs. Ces appendices sont démontables, en vue de faciliter les évolutions en zone urbaine ou forestière. Cette architecture permet également d'aménager deux trappes d'accès, de forme carrée, sur les flancs. Ainsi, chaque tankiste bénéficie d'une ouverture en cas d'évacuation précipitée. Le bloc propulseur constitue l'une des faiblesses du Churchill. Refroidi par quatre radiateurs, le 12 cylindres, en réalité deux 6 cylindres Bedford couplés, sort à peine 350 chevaux, voire 325 selon les sources les plus pessimistes : une puissance insuffisante pour garantir un bon rapport puissance/poids, ses 40 tonnes atteignant péniblement les 26 km/h. Pour un *Infantry Tank*, cette valeur est tout à fait honorable. Cependant, l'expérience de la campagne de France a démontré que ce type de blindé était devenu obsolète sur le champ de bataille. Faute de temps, les Anglais sont néanmoins condamnés à poursuivre dans cette voie. L'A22 est le seul tank à pouvoir être construit dans un délai assez court, rappelons-le. Pour diminuer la fatigue du conducteur, le poste de pilotage est pourvu de gouvernes hydrauliques. Contrairement aux autres machines, le conducteur n'agit pas sur des leviers de direction, mais sur une barre horizontale dotée de deux poignées verticales. Dans le même ordre d'idée, un système de direction Merritt-Brown 301c aide le pilote à faire varier le rayon du virage en fonction du rapport engagé.

▼ Mai 1942, un Churchill Mark I s'entraîne pour un débarquement. Les équipages auront bientôt le loisir de voir si leurs exercices les ont bien préparés à une telle opération. Effectivement, des *Mark I, II et III*, ces derniers pourvus d'un 6-Pdr (57 mm), participeront au débarquement de Dieppe, le 19 août 1942. Le résultat sera désastreux, mais l'expérience engrangée sera précieuse pour les opérations du 6 juin 1944.
Archives Caractère





1941



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

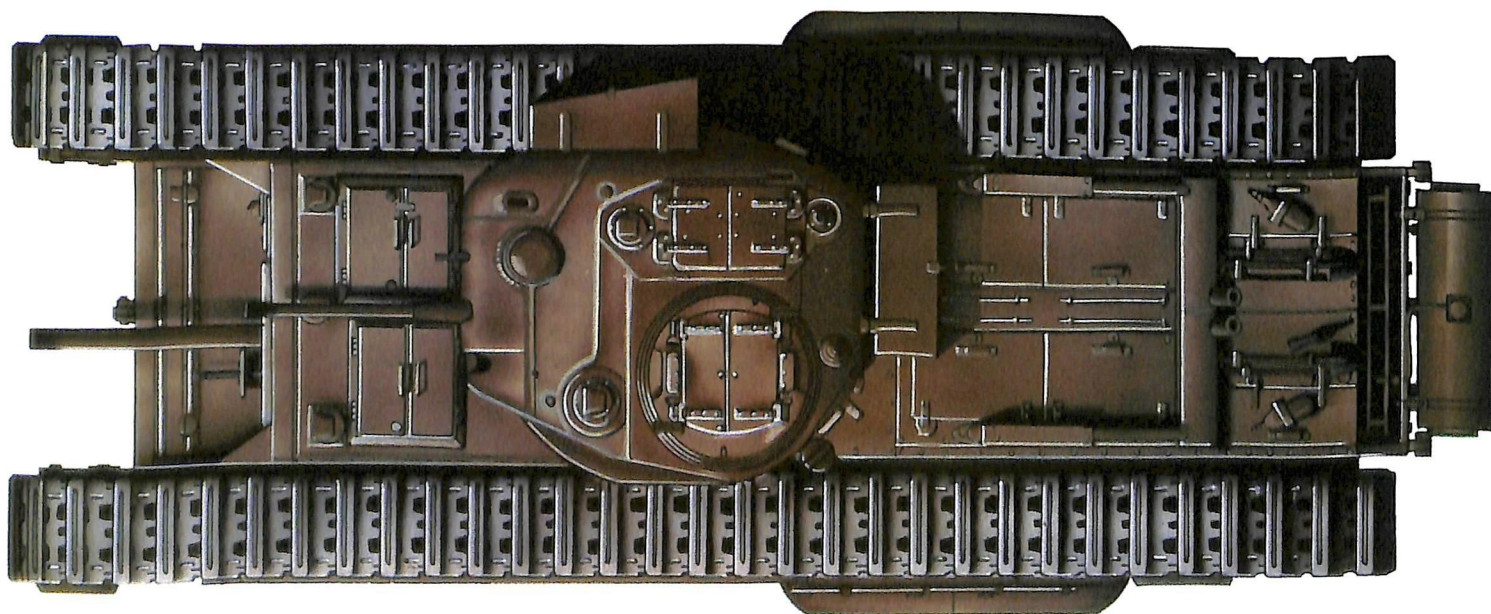
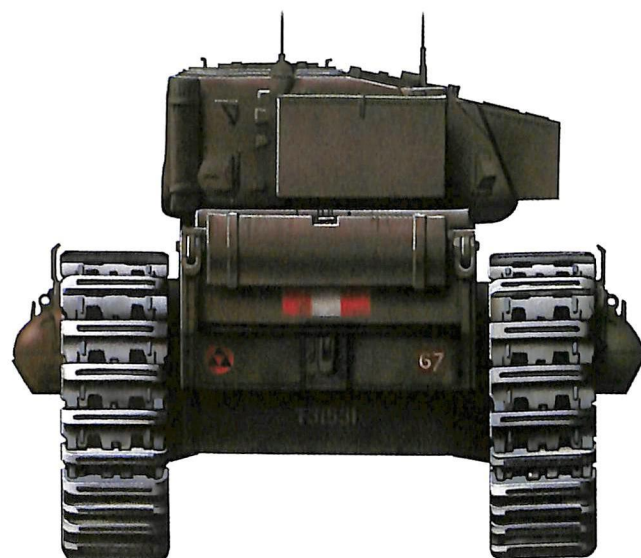
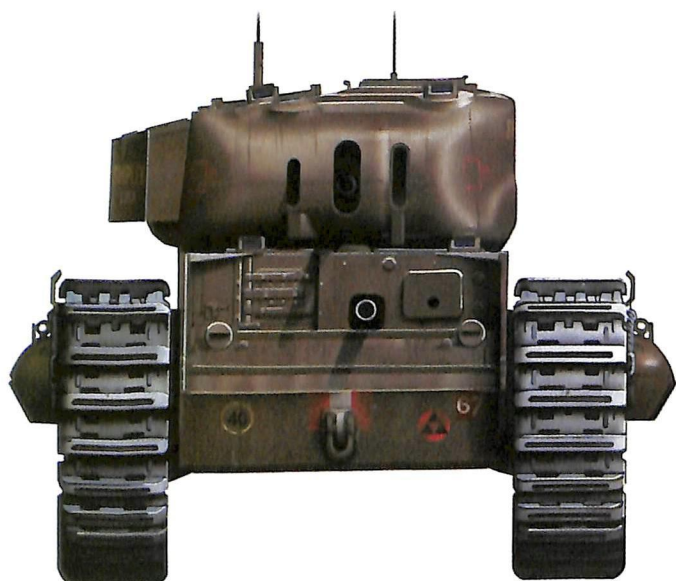
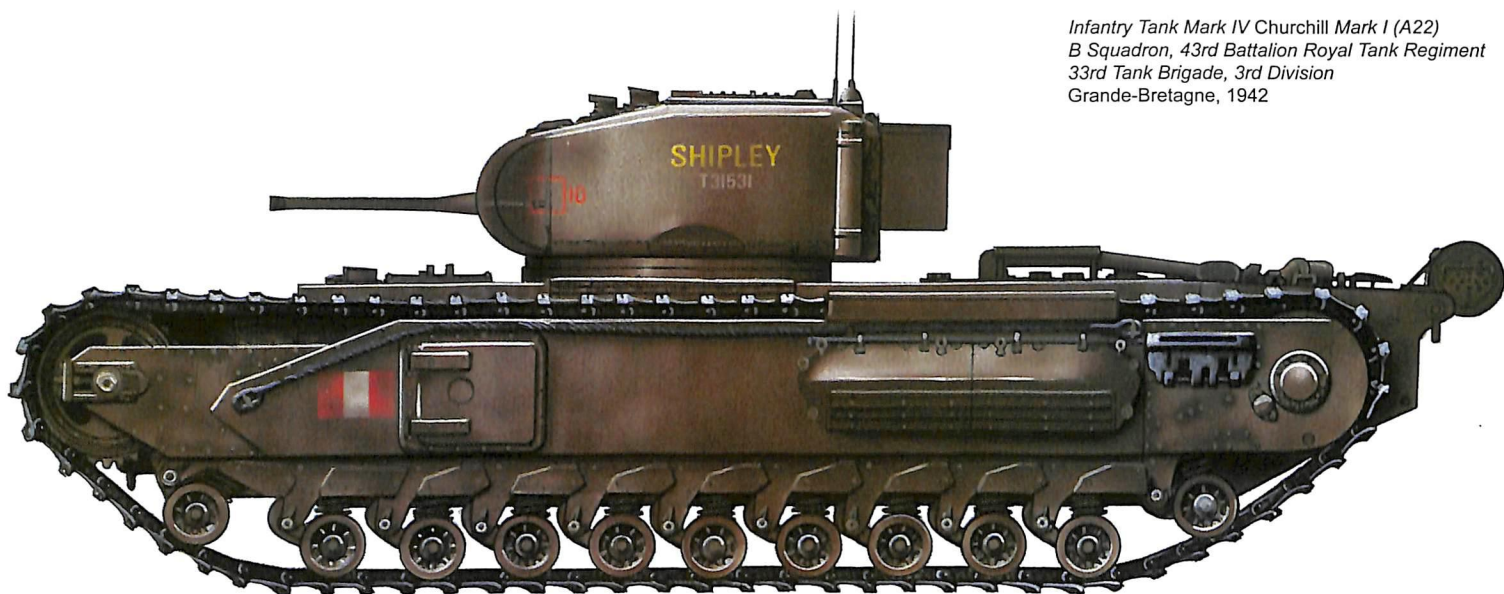
1/48

INFANTRY TANK MARK IV
CHURCHILL MARK I (A22)



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK I ET II

*Infantry Tank Mark IV Churchill Mark I (A22)
B Squadron, 43rd Battalion Royal Tank Regiment
33rd Tank Brigade, 3rd Division
Grande-Bretagne, 1942*



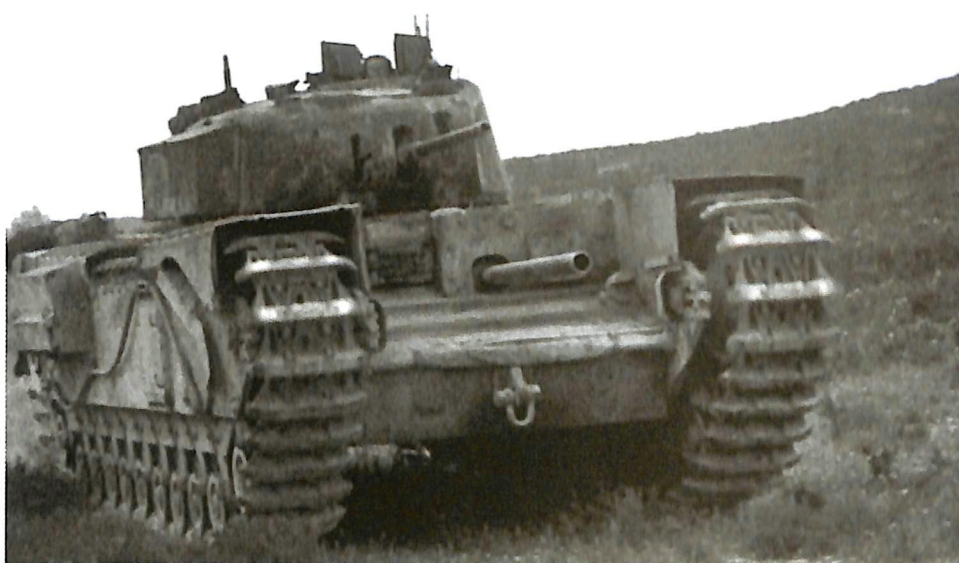


1941



PERFORMANCES BALISTIQUES DU Q.F. 2-POUNDER MK. X L/50

	AP Shot Mk. I (Armour Piercing)	APHE Shot Mk. I (Armour Piercing High Explosive)	APCBC Shot Mk. I (Armour Piercing Capped Ballistic Cap)
Poids de l'obus	1,08 kg	1,18 kg	1,22 kg
Vitesse initiale	808 m/s	808 m/s	792 m/s
Angle d'incidence	30°	30°	30°
Épaisseur perforée à			
100 mètres	49 mm	46 mm	61 mm
500 mètres	38 mm	35 mm	55 mm
1 000 mètres	25 mm	26 mm	48 mm
1 500 mètres	21 mm	18 mm	42 mm
1 500 mètres	16 mm	13 mm	36 mm



◀ Un Churchill *Mark I* progresse en Tunisie en avril 1943. La disposition de son artillerie, tout comme le calibre des pièces, est loin d'en faire un adversaire à la hauteur des *Panzer*. Toutefois, son blindage le met à l'abri de la majorité des tubes antichars ennemis. IWM

▼ Des Churchill *Mark I* et *II* au cours d'une démonstration en août 1942. Ces chars d'infanterie ne peuvent rivaliser lors de manœuvres d'envergure avec les *Panzer* du fait de leur vitesse limitée à 13 km/h en hors piste. IWM

Plus la vitesse est faible, plus le virage est court. Au point mort, l'A22 est en mesure de quasiment faire demi-tour sur place. En outre, ce mécanisme diminue sensiblement la perte d'énergie lors de ces manœuvres. La boîte de vitesses comporte quatre marches avant et une marche arrière. Initialement, elle comptait cinq rapports avant, mais sa fragilité a conduit à sa substitution dès le 101^e *Infantry Tank Mark IV*. La masse de l'A22 entrave considérablement son aptitude à se porter rapidement sur une zone donnée du front. De plus, à cause de son poids, tous les ouvrages d'art ne lui sont pas accessibles, et sa lenteur, consécutive à sa sous-motorisation, rend le contournement des coupures humides extrêmement pénalisant, tactiquement parlant. Sur les premiers exemplaires, la disposition en hauteur des systèmes de ventilation du bloc propulseur et des tuyaux d'échappement dote l'*Infantry Tank Mark IV* de capacités amphibies. Le châssis étant assez lourd, la tourelle moulée est d'une envergure réduite, de manière à ne pas grever le poids final. Grâce à son moteur électrique, elle effectue une rotation sur 360° en moins de 15 secondes. Selon les concepteurs, l'obusier de 76,2 mm, installé en position frontale, du *Mark I* est censé saper les fortifications et le *ROQF 2-Pdr Mk. IX-XA L/50* (40 mm) en tourelle joue le rôle d'antichar. Au passage, il est heureux que les petites dimensions du 40 mm n'imposent pas un volume conséquent. Dans le cadre de la coopération franco-britannique, le *War Office* laisse, dès 1940,

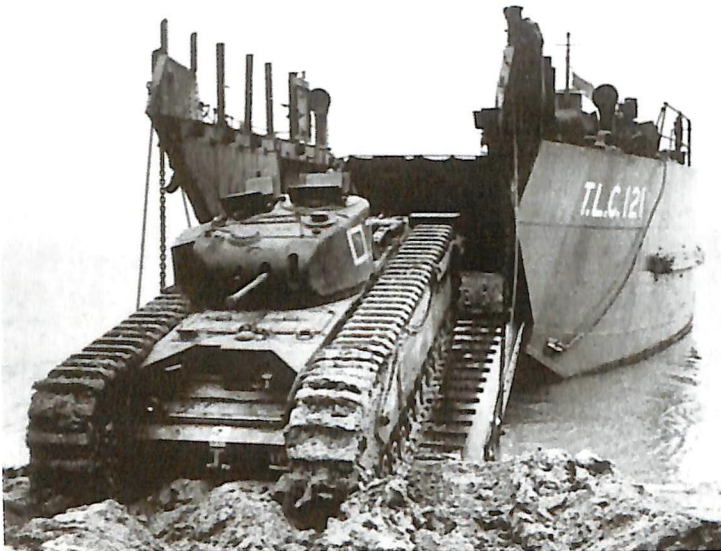
le soin aux firmes françaises de concevoir l'armement des futurs « appareils » de combat. Par la suite, des « bouches à feu » modernes de 47 et 75 mm doivent être livrées. Hélas, la défaite de l'Armée française remet tout en cause. Les sujets de sa Majesté en sont alors réduits à récupérer de vieilles pièces d'artillerie et le *2-Pdr* qui, sans être surclassé, ne possède quasiment plus de marge de progression. Dans la tourelle, les nombreuses fentes de vision et les optiques de tir de qualité contribuent à un repérage aisé des cibles par le pointeur et le chef d'engin, du moins quand l'A22 est à

l'arrêt car, faute de garde-boue, des nuages de poussière se soulèvent devant leurs yeux à la moindre manœuvre ! Le pilote n'est pas mieux loti, puisque son champ de vision est en plus obstrué par les hautes chenilles. Si la trappe du chef de char est rotative, elle n'est pas installée dans un tourelleau. Et comme si cela ne suffisait pas, elle n'est équipée que de deux périscopes, un à l'avant et l'autre à l'arrière. La coque est recouverte de plaques d'acier boulonnées ou rivetées. Afin de faire face aux défenses ennemies, la cuirasse du Churchill atteint la valeur de 101 mm en frontal pour les *Mark I* et *II*. Les postulats de base font que l'A22 est difficile à neutraliser. Comme dans le B1 bis français ou dans le KV-1 soviétique, les tankistes sont à l'abri de la majorité des canons allemands, et seuls les *8,8cm Flak* ou les *leichte Feldhaubitzen 18* de *10,5cm* ouvrant le feu en tir tendu ont les moyens de réduire le Britannique au silence.





INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK I ET II



▲ Un Mark II s'apprête à aborder une plage de sable fin. Dans de telles conditions, sa pression au sol de 0,92 kg/cm² (pour un poids en charge de 38 tonnes), ses chenilles enveloppantes et son châssis de char d'infanterie lui procurent une aisance que bien des engins plus légers lui envient. - BTM



▲ « Sherwood » et « Shipley », deux Mark II appartenant au 43rd Battalion Royal Tank Regiment, 33rd Tank Brigade de la 3rd Division (1942). Les fantassins semblent particulièrement intéressés par le fonctionnement de l'engin ! C'est préférable puisque les Churchill doivent combattre à leurs côtés... - BTM

DU MARK I AU MARK II

Sur le Mark I, l'obusier de 76,2 mm a pour fonction d'écraser sous ses projectiles brisants la moindre résistance. Si sur le papier cette idée est plaisante, elle est délicate à transposer sur le terrain. L'équipage est effectivement régulièrement débordé par la multitude de tâches, et servir efficacement le 3-Inch Howitzer Mk. I en même temps que le ROOF 2-Pdr Mk. IX-XA L/50 s'avère être une gageure. Par ailleurs, l'emplacement du tube de gros calibre restreint son débattement latéral et horizontal. Le pointeur est donc dans l'impossibilité d'atteindre des objectifs situés trop en hauteur ou trop près de l'avant. Une version CS (*Close support*) est dans ces conditions développée, avec le 3 pouces en tourelle et le 2-Pdr en position frontale. Toujours munie d'un court 76,2 mm en casemate, une variante voit aussi le jour, mais n'entrera pas en service. Toujours est-il que la présence du 3-Inch n'est plus nécessaire et, sur le Mark II, une mitrailleuse Besa de 7,92 mm le supplante. Ce faisant, cette deuxième mouture est seulement vouée à affronter ses congénères. Faute de munitions explosives, le 40 mm ne peut prétendre appuyer les soldats à pied. De blindé destiné à œuvrer avec l'infanterie, il devient un « char de combat ». Il est vrai qu'en 1940 et 1941, le 2-Pdr est loin d'être distancé en termes de balistique pure, avec 38 mm d'acier

perforés à 500 mètres sous une incidence de 30°. Cependant, la portée effective ne va pas au-delà des 400 mètres, loin s'en faut. Les caractéristiques du 40 mm et sa vitesse restreinte jouent à ce moment-là en sa défaveur. L'Armée anglaise réceptionne donc le Churchill en juin 1941. Malgré sa lenteur, il représente un saut technologique important par rapport aux tanks de première génération, totalement désuets. Ceci étant dit, l'A22 n'en demeure pas moins l'archétype de l'Infantry Tank. Certes obsolète doctrinalement parlant, il n'est pas dépassé tactiquement du fait de son épaisse protection et de ses performances surprenantes en hors pistes. Il est ainsi qualifié de mobile, pour sa faculté à franchir des obstacles jugés inaccessibles aux autres véhicules. Son train de roulement et son endurance lui assurent de tailler des croupières à ses rivaux, incapables de s'aventurer sur les mêmes reliefs que lui. Accompagnés de quelques Mark III pourvus d'un 6-Pdr (57 mm), les Infantry Tanks Mark IV Churchill Mark I et Mark II participent au débarquement sur Dieppe, le 19 août 1943. Les plages de galets ne sont malheureusement pas suffisamment porteuses pour les chenilles et, sur les 28 A22 engagés par le 14th Canadian Army Tank Regiment, aucun ne parvient à être récupéré. Certains tombent même intacts aux mains des Allemands. Bien que cuisant, cet échec ne met pas fin à sa carrière militaire grâce à sa relative polyvalence, notamment depuis l'arrivée du Mark III.

CONCLUSION

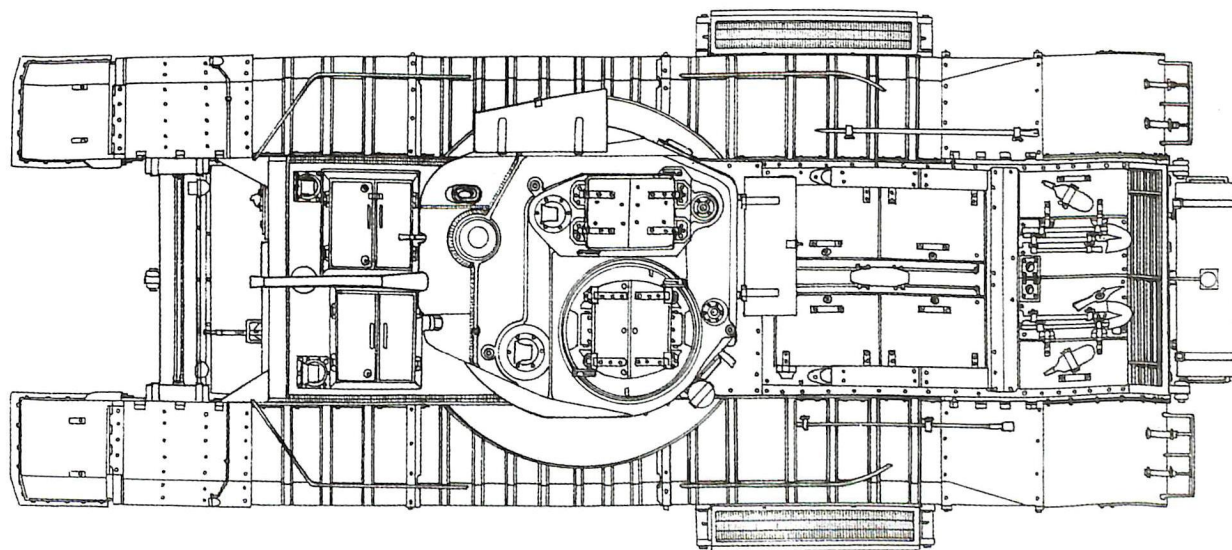
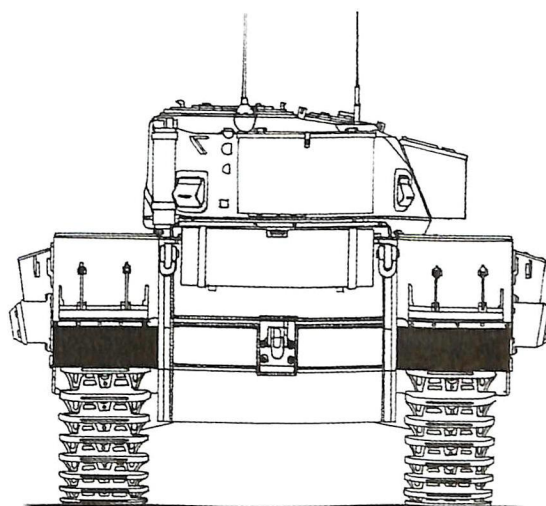
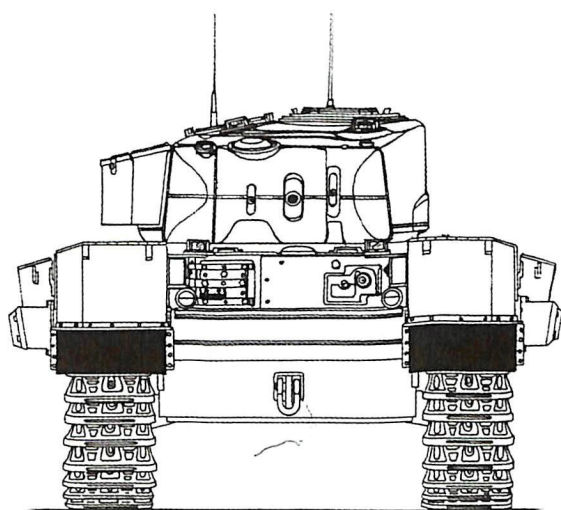
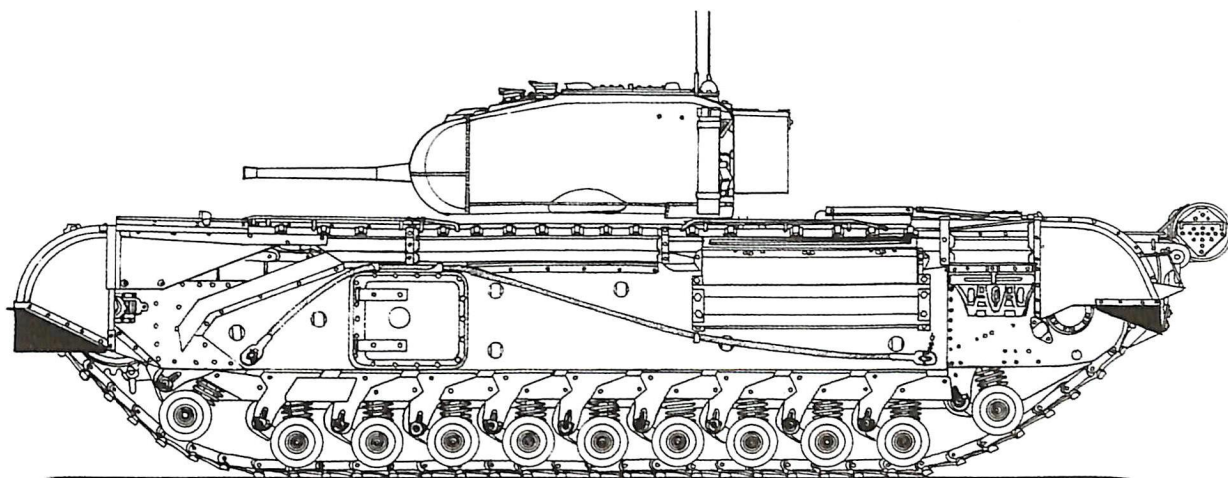
Si le Mark IV Churchill n'est qu'une solution transitoire en attendant l'étude de *Cruiser Tanks* modernes, mieux adaptés au contexte, il n'en accuse pas moins des qualités, surtout si l'on reconnaît que Londres n'avait rien d'autre sous la main... Disponible en grandes quantités, fiable une fois ses problèmes de jeunesse résolus, cet Infantry Tank, à la silhouette d'un autre temps, est vu comme le « sauveur » des *Armoured Divisions*. En effet, en 1941, l'Armée britannique n'aligne aucun matériel apte à affronter les *Panzer*. Par le biais de son épaisse cuirasse, de son équipage de cinq hommes et de son canon antichar, efficace pour l'époque, le tank britannique arrive à point nommé pour faire face aux *Panzer-Divisionen*. Véritable bunker sur chenilles, l'A22 est loin d'être parfait, surtout dans le domaine de la vitesse maximale ; toutefois, ses facultés intrinsèques font de lui un adversaire difficile à tailler en pièces. Son vaste habitacle et sa solide plate-forme lui permettent d'être décliné dans des versions plus puissantes ou spécialisées, comme les Crocodile lance-flammes, qui rendront bien des services. Jusqu'à l'arrivée de l'A27 Cromwell, le Churchill, bien que de conception archaïque, est considéré comme la meilleure machine anglaise alors en ligne. ■

BIBLIOGRAPHIE

- ▶ Foss (C.F.), *The Encyclopedia of Tanks and Armored Fighting Vehicles — The Comprehensive Guide to Over 900 Armored Fighting Vehicles From 1915 to the Present Day*, General Editor, 2002
- ▶ Chamberlain (P.) et Ellis (C.), *British and American Tanks of World War Two: The Complete Illustrated History of British, American, and Commonwealth Tanks 1933-1945*, Weidenfeld Military, 1969
- ▶ Chamberlain (P.) et Ellis (C.), *Tanks of the World, 1915-1945*, Weidenfeld Military, 1972
- ▶ Bfshop (C.), *The Encyclopedia of Weapons of World War II*, MetroBooks (NY), 1998
- ▶ Ness (L.), *World War II Tanks and Fighting Vehicles The Complete Guide*, Collins Jane's, 2002
- ▶ Miller (D.) *Battle Winning Tanks, Aircraft & Warships of World War II*, Motorbooks International, 2000
- ▶ Forty (G.), *The Illustrated Guide to Tanks of the World*, Anness Publishing Ltd, 2006
- ▶ Ferrard (S.), *L'aventure des chars*, Éditions Hachettes, 2004



1941



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

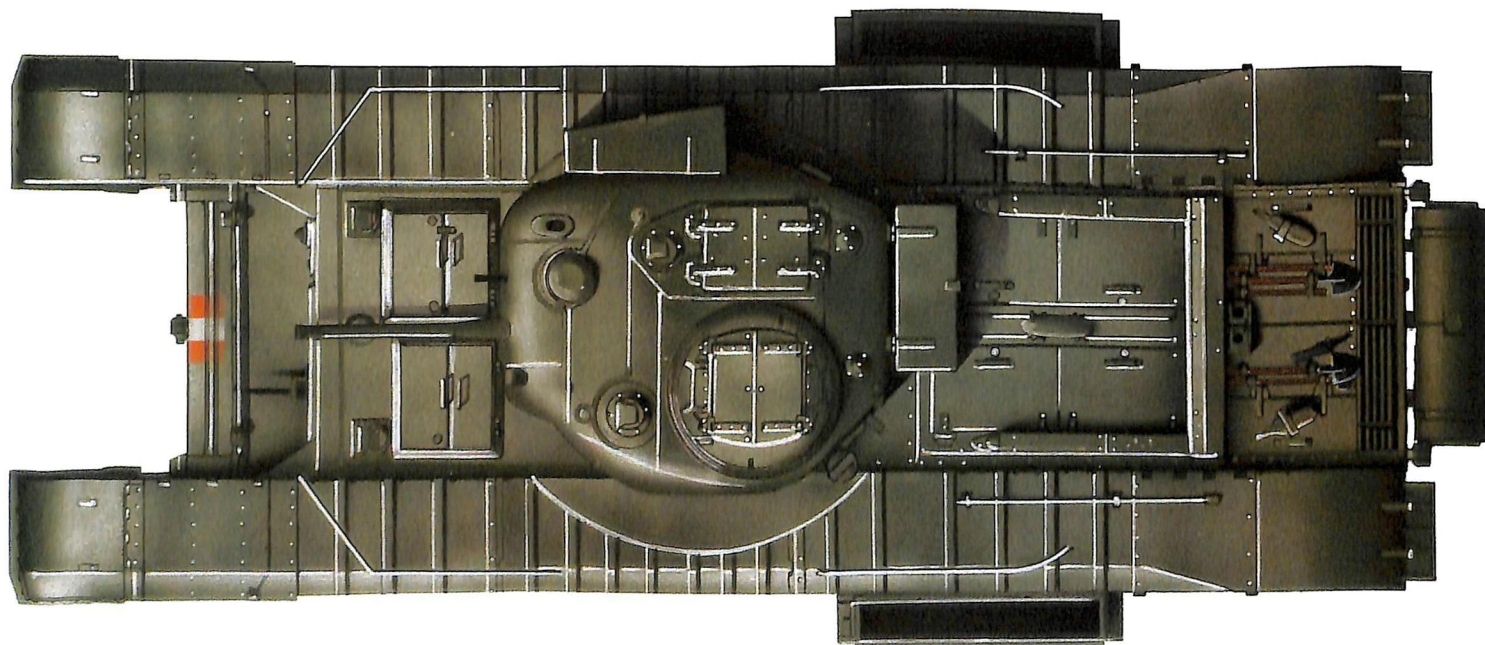
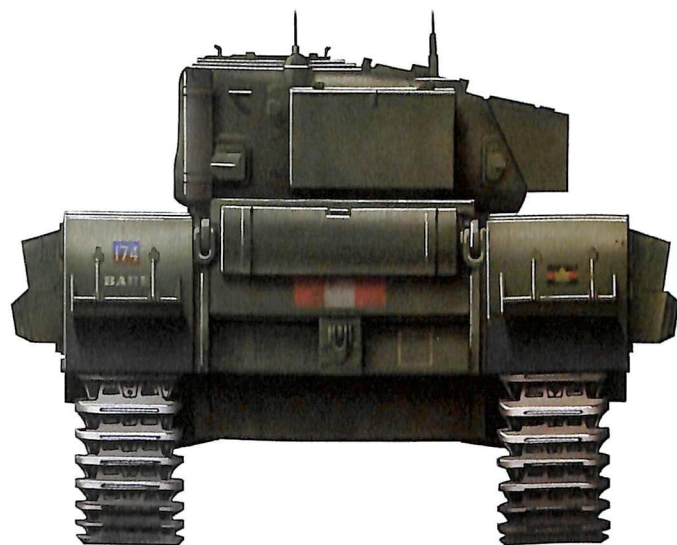
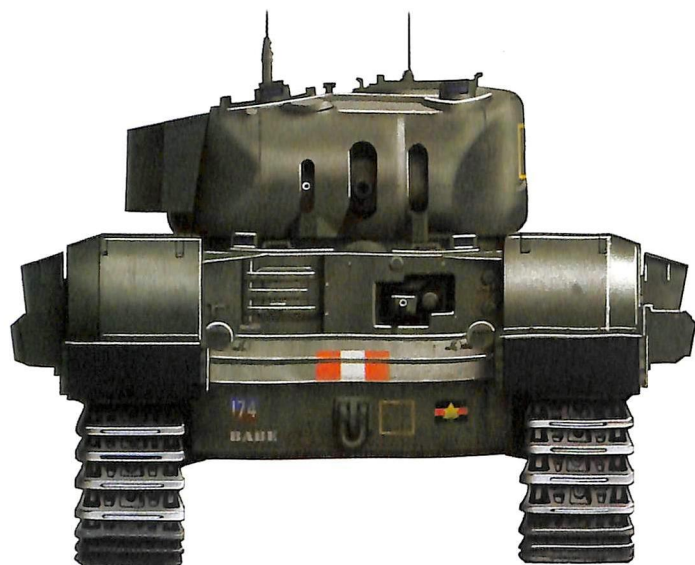
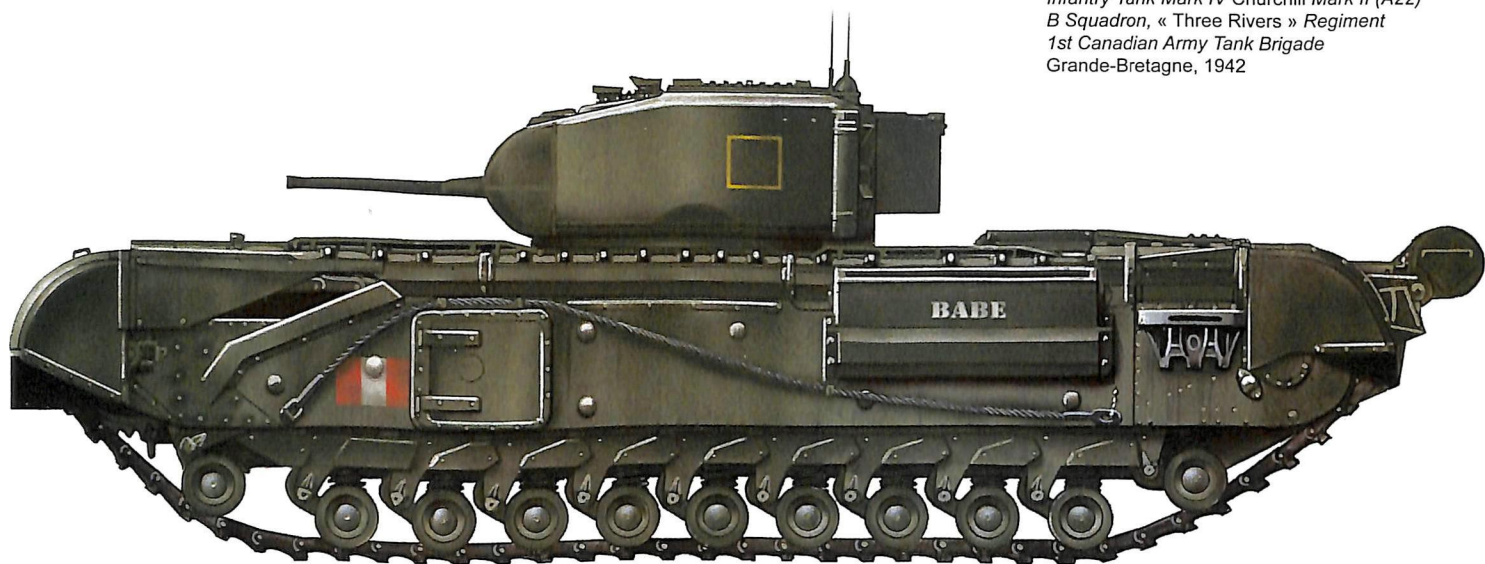
1/48e

INFANTRY TANK MARK IV
CHURCHILL MARK II (A22)



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK II ET II

*Infantry Tank Mark IV Churchill Mark II (A22)
B Squadron, « Three Rivers » Regiment
1st Canadian Army Tank Brigade
Grande-Bretagne, 1942*





1941



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK I (A22)

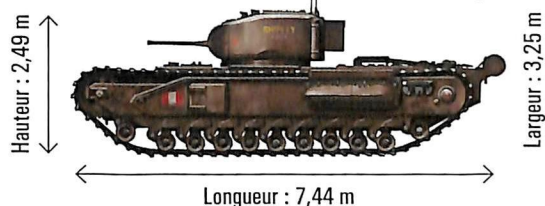
Char lourd d'infanterie

Constructeur	Vauxhall, BRCW, Beyer-Peacock, Broom & Wade, Dennis Bros., GRCW, Harland & Wolff, Leyland, Metro-Cammell, Newton Chambers
Production	303 exemplaires

MORPHOLOGIE

38,5^T Poids

Équipage : 5

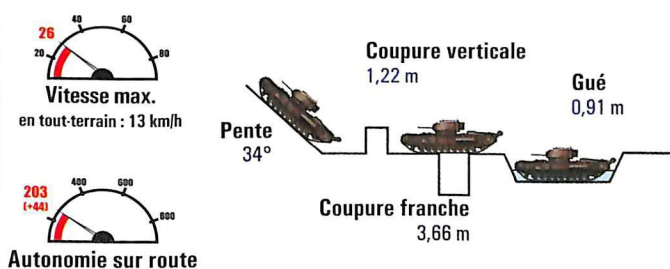


BLINDAGE

Tourelle	
Frontal	89 mm
Latéral	89 mm
Arrière	89 mm
Toit	19 mm
Caisse	
Frontal	89 mm
Latéral	76 mm
Arrière	64 mm
Plancher	19 mm
Superstructure	
Frontal	101 mm
Latéral	76 mm
Arrière	64 mm

MOTORISATION & MOBILITÉ

Moteur	Bedford Twin-Six essence
Nombre de cylindres	12 cylindres
Puissance	350 cv à 2 200 tr/min
Refroidissement	Liquide
Contenance réservoir	682 l (+ 148 l auxiliaires)
Pression au sol	0,92 kg/cm ²



ARMEMENT

Armement principal	Canon <i>ROQF 2-Pdr Mk. IX-XA L/50</i> (40 mm)
Approvisionnement	150 projectiles
Armement secondaire	1 obusier <i>3-inch Howitzer Mk. I</i> (76,2 mm) 1 mitrailleuse Besa de 7,92 mm 1 mitrailleuse Bren de .303 (7,7 mm) 1 lance-bombes fumigènes de 2-Inch
Approvisionnement	58 projectiles de 76,2 mm 4 950 projectiles de 7,92 mm 600 projectiles de .303 25 grenades fumigènes
Radio	No. 19 ou No. 38



INFANTRY TANK MARK IV CHURCHILL MARK II (A22A)

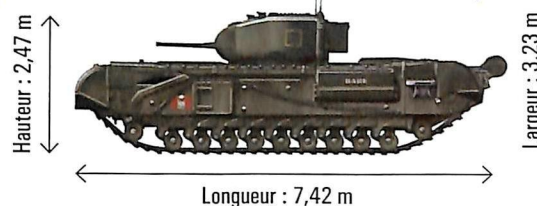
Char lourd d'infanterie

Constructeur	Vauxhall, BRCW, Beyer-Peacock, Broom & Wade, Dennis Bros., GRCW, Harland & Wolff, Leyland, Metro-Cammell, Newton Chambers
Production	1 127 exemplaires

MORPHOLOGIE

38^T Poids

Équipage : 5

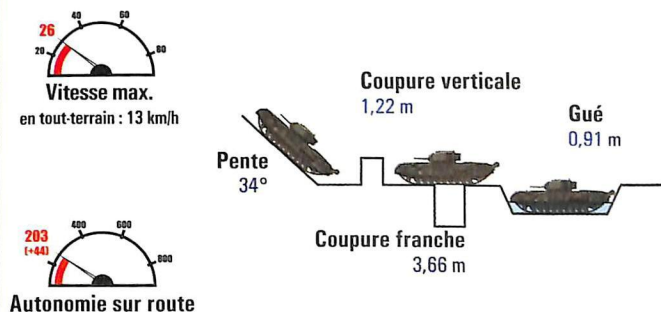


BLINDAGE

Tourelle	
Frontal	89 mm
Latéral	89 mm
Arrière	89 mm
Toit	19 mm
Caisse	
Frontal	89 mm
Latéral	76 mm
Arrière	64 mm
Plancher	19 mm
Superstructure	
Frontal	101 mm
Latéral	76 mm
Arrière	64 mm

MOTORISATION & MOBILITÉ

Moteur	Bedford Twin-Six essence
Nombre de cylindres	12 cylindres
Puissance	350 cv à 2 200 tr/min
Refroidissement	Liquide
Contenance réservoir	682 l (+ 148 l auxiliaires)
Pression au sol	0,92 kg/cm ²



ARMEMENT

Armement principal	Canon <i>ROQF 2-Pdr Mk. IX-XA L/50</i> (40 mm)
Approvisionnement	150 projectiles
Armement secondaire	2 mitrailleuses Besa de 7,92 mm 1 mitrailleuse Bren de .303 (7,7 mm) 1 lance-bombes fumigènes de 2-inch
Approvisionnement	2 x 4 950 projectiles de 7,92 mm 600 projectiles de .303 25 grenades fumigènes
Radio	No. 19 ou No. 38