

*Recherche par: Jim Bond and Don Dingwall
Traduction par: Liliane Grantham*

Au tout début de 1941, l'armée américaine reconnaît la nécessité de produire un char d'assaut capable de renverser les blindés allemands qui avaient joué un rôle si important dans la conquête des Pays-Bas et de la France. Ils cherchent à fabriquer un blindé comportant des pièces automobiles éprouvées, un armement efficace et un blindage offrant une protection adéquate.

Dès le moment de sa fabrication, la performance potentielle du "General Lee M3" sur les champs de bataille est grandement limitée. Sa haute silhouette est difficile à dissimuler, les rivets de la carrosserie volent en toutes directions lorsque le char est atteint et - pire encore - son canon de 75-mm est monté au bas du côté droit du châssis, là où il n'y a pas de tourelle. Cela signifie que le char doit être complètement exposé pour que l'équipe puisse utiliser le canon principal. Les avantages du M3 Lee sont la puissance et la précision du canon 75-mm ainsi que la fiabilité du mécanisme de conduite et de la suspension.

La réglementation américaine exige dès lors un design utilisant des pièces éprouvées du Lee, tout en éliminant les aspects problématiques de ce char. Une liste de caractéristiques avait été soumise par le corps de blindés américain, en août 1940, mais n'avait été approuvée qu'en février 1941, retard causé par la demande de production du M3. Le blindé à venir est désigné "char d'assaut moyen T6", son esquisse est approuvée en avril suivant, et un prototype complété en septembre 1941.

Toutefois, le design du T6 doit subir quelques modifications avant de passer à la production, dont la construction du châssis en un moulage arrondi homogène, une tourelle plus grande avec un anneau



Un Sherman V du Ontario Regiment, en Sicile, le 3 août 1943. (ANC 140842)

de tourelle ayant un diamètre de 69 pouces permettant ainsi l'installation d'une arme principale plus grosse, l'élimination des accès sur le côté du châssis et la substitution de la coupole du commandant de dimension moins imposante à celle de la grande tourelle. Retenant le moteur à force centrifuge R975 CI Continental à essence, le design est approuvé en décembre 1941 et désigné le char d'assaut moyen M4A 1: sa fabrication est réalisée en février suivant. Les armées du Commonwealth l'appellent le "Sherman II". Alors qu'évolue le M4A1 un deuxième design passe entre les mains du Génie et subit les essais habituels. Ce blindé à mécanisme identique a un châssis moulé en une seule plaque blindée. Il est désigné char d'assaut moyen M4 ("Sherman I", pour le Commonwealth). Ce moulage est typique de tous les Sherman, à l'exception du M4A 1 (Sherman II).

Le développement de la série Sherman M4 dure tout au long de la Deuxième Guerre mondiale et il résulte en un char puissant face à l'ennemi. Son existence conduit

aussi à l'élargissement de la base industrielle américaine. En plus des deux modèles ci-haut mentionnés, trois autres sont fabriqués en grande série et serviront au front: le M4A2 ou Sherman III, activé par un moteur diesel de 12 cylindres, mais semblable au M4 ou Sherman I; le M4A3 ou Sherman IV, non utilisé par les armées du Commonwealth, activé par un moteur à essence Ford GAA V-8; le M4A4 ou Sherman V, dont le châssis est allongé de 11 pouces, pour inclure un assemblage compliqué de cinq engins connectés à un vilebrequin mais fiable lorsque proprement entretenu.

Les premiers Sherman utilisés par les Canadiens au combat sont ceux de la 1^{re} Brigade blindée de l'armée canadienne en Sicile, en juillet 1943. Cette unité, qui est rebaptisée plus tard 1^{re} Brigade blindée canadienne, combat en Italie avec des unités de la 1^{re} Division d'infanterie canadienne de la British 5th Infantry Division. C'est une brigade blindée indépendante, combattant non seulement avec la 1^{re} Division d'infanterie canadienne mais aussi avec des formations britanniques, indiennes, néo-zélandaises et autres.



"Adjunct," un Sherman V de l'escadron "A" du Calgary Regiment, face à Potenza, Italie, septembre 1943. (ANC 144103)

À son arrivée en Italie, à l'automne 1943, la 5^e Division blindée canadienne est équipée en majeure partie de Sherman V (M4A4) et de quelques Sherman III (M4A2), tous armés de canons de 75 mm. Vers la fin de 1943, les régiments blindés de la Division reçoivent un nombre limité de Sherman I, avec obusier de 105 mm et

de Sherman I et V, avec canons britanniques antichars de 17 livres.



Un Sherman "Crab" de fléau des 8th Princess Louise's (Nouveau Brunswick) Hussars, Putten, Pays-Bas, 18 Avril 1945. (ANC 131030)

Alors que la 1^{re} Brigade blindée canadienne combat en Italie, les unités de la 4^e Division blindée canadienne et de la 2^e Brigade blindée s'entraînent encore en Angleterre remplaçant lentement leurs chars d'assaut Ram canadiens par des Sherman. En plus des Sherman standards, les régiments de la 2^e Brigade blindée sont équipés de chars "DD" (Duplex Drive) dont le rôle est d'appuyer les premiers débarquements de l'infanterie en Normandie. Le DD, maintenu en état de flottaison au moyen d'une toile épaisse qu'on peut gonfler, avance dans l'eau au moyen de deux hélices. Ce char est nommé ainsi à cause de ses deux propulseurs à l'arrière-train. Pendant qu'il nage, il ne peut pas tirer ses canons. À l'accostage, les appuis de l'écran sont dégonflés et l'engin devient un char terrestre normal.

Le 6^e Régiment blindé (1st Hussars) et le 10^e Régiment blindé (The Fort Garry Horse) ont chacun un escadron de Sherman DD. Mais la haute mer, les problèmes de navigation et les tirs ennemis causent la perte de bon nombre de ces chars et de leur personnel. Par contre, la puissance de tir de ceux qui atteindront la plage sera extrêmement efficace.

À mesure que les combats s'intensifient en Normandie, les problèmes du Sherman sont mis en évidence, dont la protection inadéquate de son blindage, sa tendance à s'enflammer spontanément lorsqu'il est atteint et l'inefficacité du canon principal de 75 mm contre les blindés allemands plus lourds. Cette dernière difficulté a d'ailleurs été corrigée, à la fin de 1943, par le montage d'un canon antichars britannique de 17 livres, très efficace, sur quelques Sherman I et V. Au printemps 1944, ces chars, connus sous le nom de Firefly, sont présents dans les unités blindées dans une proportion de 25%. En avril de l'année suivante, cette proportion est passée à 50% dans les unités blindées canadiennes.



Un Sherman Ic (hybride) des Gardes à pied du Gouverneur générale, 11 avril 1945. Notez le renvoi de fumée de design canadien au-dessus du canon principal. (ANC 159251)

Toutefois, on ne réussit jamais à surmonter le manque de protection blindée. Comme remède, les Canadiens soudent des rails d'acier à l'avant et sur les côtés de la tourelle et du châssis de la plupart de leur Sherman.

Malheureusement, on ne trouve pas de solution à son inflammabilité avant la fin de la guerre.

Le Sherman moyen servira de base pour des équipements spécialisés tels les bulldozer blindés et les véhicules blindés de récupération. Pour ces derniers, la tourelle est enlevée et remplacée par des

manivelles lourdes et autres pièces de récupération.

L'Armée canadienne d'après guerre est équipée de Sherman. L'escadron "C" du Lord Strathcona's Horse (Royal Canadians), une unité composée antérieurement de membres du Royal Canadian Dragoons et du Strathcona, est formée pour servir en Corée. Le rôle initial de cette unité devant être celui de défense antichars, elle devait être équipée de canons antichars auto-propulsés de 17 livres "Achilles". Cependant, à son arrivée en Corée, en mai 1951, l'escadron "C" se retrouve armé de Sherman M4A3E8 avec moteur à essence et garde son rôle habituel de support d'infanterie.



"Catherine" un Sherman M4A3E8 de l'escadron "C", Lord Strathcona's Horse (Royal Canadians), longeant la rivière Imjin, Corée, en direction du front, le 16 juillet 1952. (ANC 115496)

Le char d'assaut Sherman, dans le Musée canadien de la guerre, est un M4A2 avec moteur diesel, ou Sherman III. C'est le modèle standard utilisé par les unités de réserve depuis de la fin des années 1940 jusqu'en 1960.

Données Techniques: Sherman V or M4A4

Equipage: cinq: (commandant, canonnier, chargeur/opérateur, chauffeur et co-chauffeur)

Poids: 69,700 livres

Longueur: 238.5 po.

Hauteur: 108 po.

Largeur: 103 po.

Armement: 1 canon M3 de 75 mm, 2 mitrailleuses Browning,30, une montée au bas du châssis avant et l'autre sur la boîte de l'armement principal.

Ammunition: 75-mm, 97 rounds
.30 calibre, 4750 rounds

Blindage: Châssis, avant: 2 po., côtés: 1.5 po., arrière: 1.5 in.

Tourelle, avant: 3 po., côtés: 2 po. arrière: 2 po.

Moteur: type; Chrysler A57 Multi-bank,30-cylindres
425 c.v. à 2850 t/m.

Carburant: Gasoline:80 octane,160 gal.(E.U.)