

32 12 12 5
Bord, le 20 Juin 1944.

SECRET

MARINE NATIONALE

4ème DIVISION DE CROISEURS

Croiseur "GEORGES LEYGUES"

N° 106

R A P P O R T D ' O P E R A T I O N S

O B J E T : OPERATIONS DE DEBARQUEMENT SUR LES COTES DE NORMANDIE

C H A P I T R E S R E D I G E S

- 1ère Partie - { Chapitre "A" - Observations générales.
Chapitre "C" - Opérations.
Chapitre "E" - Exploitation des transmissions.
- 2ème Partie - Chapitre "P" - Matériel.

A N N E X E S A U C H A P I T R E " C "

- Exemplaire
n°1 seulement.
- Annexe A - Compte - rendu Artillerie.
 - Annexe 1 - Graphique des routes.
 - Annexe 2 - Chenaux d'accès.
 - Annexe 3 - Ordre de détail n° 0033 de Task Group 124-9
 - Annexe 4 - Ordre de détail n° 00011 de WHTF Bombardment Group
 - Annexe 5 - Vues de côtes.
 - Annexe 6 - Visite à PORT EN BESSIN (Relation du Commissaire)
 - Annexe 7 - Ordre du jour de l'Amiral RAMSAY.
 - Annexe 8 - Ordre du jour de l'Amiral KIRK.
 - Annexe 9 - Ordre du jour du Général EISENHOWER.

Destinataires :

Al. G. LEYGUES (4 dont 3
pour EMG)

Copies :

Archives (2)

Le Capitaine de Vaisseau LAURIN
Commandant le "GEORGES LEYGUES"

A. Laurin

Bord, le 20 Juin 1944.

MARINE NATIONALE

4ème DIVISION DE CROISEURS

Croiseur "GEORGES LEYGUES"

N° 106

RAPPORT D'OPERATIONS

CHAPITRE "A"

OBSERVATIONS GENERALES

- 1 - Je crois bon de développer ce chapitre plus que de coutume pour donner dès le début une vue d'ensemble de l'opération, dépouillée des précisions qu'il est indispensable de faire figurer au chapitre "C".
Le chapitre "C" contient un relevé chronologique précis de l'activité du "GEORGES LEYGUES", ainsi que quelques aperçus sur ses voisins.
Parmi les annexes du chapitre "C" figure un compte - rendu du Directeur de tir, résumant les événements vus du point de vue " canon ". On est donc exposé à trouver les mêmes points cités trois fois (en particulier l'énumération des tirs), mais sous des formes différentes et à des fins différentes. J'ai pensé que cette façon de faire faciliterait l'exploitation.
- 2 - Le "GEORGES LEYGUES", venant de SCAPA FLOW, arrive à BELFAST (mouillage de BANGOR) le 23 Mai (le "MONTCAIRM" doit rallier 48 heures après). A BANGOR retrouvé sur rade l'"ARKANSAS", le "TUSCALOOSA", le "TEXAS", nos compagnons d'entraînement de tir contre la terre de GREENOCK. Ce n'est pas par hasard que, dès ce moment-là, on nous avait amatenotés.
- 3 - Le "GEORGES LEYGUES", dès son arrivée à BANGOR, est placé sous les ordres du Contre - Amiral américain BRYANT, pavillon sur le "TEXAS", qui restera notre chef pendant toute l'opération relatée ici.
Peu après l'arrivée au mouillage, nous apprenons que nous devons appareiller le lendemain et les deux jours suivants.
- 4 - Le 24 Mai, appareillé avec "GLASGOW", "TEXAS", "ARKANSAS".
Après quelques exercices d'évolutions et de transmissions pour contrôler les connaissances du "GEORGES LEYGUES", nous faisons pour la première fois de jour, et sans le savoir encore, la manoeuvre que nous aurons à faire, lors de notre arrivée sur les côtes de France.
Deux groupes sont constitués. L'un comprend le "GLASGOW" et le "TEXAS", l'autre l'"ARKANSAS" et le "GEORGES LEYGUES" (ultérieurement le "MONTCAIRM").
Quelques heures avant l'arrivée au mouillage, ces deux groupes se séparent et, à toute petite vitesse (comme ils le feront de jour J derrière les dragueurs), vont mouiller entre 6000 et 8000 mètres de terre, de part et d'autre d'une zone figurant la zone réservée au mouillage des transports (Transport Area).

Nota - Les heures employées sont les heures locales (GMT + 2)

Dès le mouillage, pris le contact par radiophonie avec une équipe d'observateurs de tir à terre, et fait un exercice de transmissions. (Ces équipes d'observations à terre, appelées par les Américains " Shore Firing Control Party ", seront dorénavant désignées par l'abréviation S.F.C.P.)

Après l'exercice de transmissions de tir, rentré au mouillage.

- 5 - Le lendemain 25 Mai appareillé dans la matinée avec les mêmes bâtiments que la veille, augmentés du "MONTCALEM" qui se joint à nous à la sortie.
- Cette fois-ci, l'Amiral BRYANT nous précise que tout ce que nous allons faire sera la répétition de l'opération. Le souci de la reconstitution sera poussé jusqu'à nous faire naviguer de nuit, sans aucun exercice, pour figurer ce que nous aurons à faire la veille du jour J ("D" Day).
- Les équipages sont mis aux postes de combat à la nuit, l'Amiral BRYANT fait un grand message à communiquer à tous, disant aux hommes qu'il doivent s'habituer aux longs séjours aux postes de combat, et qu'au jour de l'opération, ils auront à y rester " jusqu'à Dieu sait quand."
- 6 - Matchs d'approche de nuit, séparation des groupes, arrivé au mouillage de DUNDRUM avant l'aube du 26 Mai, mouillé au Radar à notre position figurée de tir. Les trois bâtiments de notre groupe, ARKANSAS, MONTCALEM, GEORGES LEYGUES, sont mouillés dans l'ordre indiqué sur une ligne perpendiculaire à la côte, ARKANSAS le plus près de terre à 6000 mètres environ, intervalle entre les bâtiments : 1500 mètres environ.
- Exercices d'artillerie dès l'aube, puis vers 9 h 00 appareillé et fait route pour le mouillage de BANGOR. C'est la fin de notre entraînement
- 7 - La phase qui suit est une phase de "papiers".
- Le 27 Mai reçu l'ordre d'ouvrir les sacs qui contiennent les instructions d'opérations. Ces sacs, détenus par l'Officier de liaison anglais, étaient à bord depuis très longtemps (certains depuis un mois).
- Pour l'instant, le Commandant seul a le droit de connaître les instructions. Les premières reçues, Instructions Générales Anglaises, forment un énorme volume imprimé. Il y en aura d'autres.
- 8 - Ces instructions reçoivent une très large diffusion et sont très poussées dans le détail, laissant peu de place à l'initiative des grands subordonnés. Ce procédé de centralisation jusqu'aux derniers jours a incontestablement des avantages pour la conservation du secret, mais il faut trouver ce qui nous concerne disséminé dans cet énorme volume. Ce n'est pas toujours commode, d'autant plus que des corrections arrivent dès le début qui forment un dossier presque aussi épais que les instructions initiales.
- 9 - Les 27, 28, 29, 30 Mai sont consacrés à l'étude des instructions qui affluent (Instructions Générales Américaines parallèles aux Instructions Anglaises déjà reçues, puis Instructions Particulières Américaines, constituant encore chacune un gros livre). Le Commandant n'a encore le droit de rien divulguer.
- La documentation photographique est d'un luxe étonnant. Les renseignements sont donnés sous toutes les formes possibles : photos aériennes, cartes renseignées, vues des côtes. Il y a jusqu'à une reconstitution en relief et en couleurs.
-

- 10 - Enfin le 31 le bâtiment est "Scellé" (sealed) et les instructions peuvent être communiquées aux Officiers. Aucune relation avec la terre, les gens de terre venant à bord sont étroitement surveillés par des officiers, les malades hospitalisés sont isolés. Tout est prévu.
En outre, l'Angleterre elle-même est "sealed".
- 11 - Quelques mots pour situer le "GEORGES LEYGUES" dans l'ensemble de l'opération.
- Le débarquement aura lieu en Normandie, entre OUISTREHAM et VARREVILLE.
- Cette zone est coupée en deux par une ligne orientée au 210, passant par PORT en BESSIN.
- A l'Est de cette ligne opère l'Eastern Task Force, sous commandement anglais.
- A l'Ouest le Western Task Force (dont nous faisons partie) sous commandement américain.
- 12 - Sans entrer dans le détail de l'articulation générale du commandement et pour se borner à notre propre groupe, notre situation est la suivante :
Nous faisons partie d'un Bombardment Group (N° 124 - 9), sous les ordres du Contre - Amiral américain BRYANT.
Ce Bombardment Group est subdivisé en trois " Fire Support Groups " (124 - 9 - 1 , 124 - 9 - 2 , 124 - 9 - 3)
(N° 124-9-1) Fire Support Group One (Rear Admiral BRYANT)
" TEXAS "
" GLASGOW "
(N° 124-9-2) Fire Support Group Two (Captain RICHARDS de l'ARKANSAS)
" ARKANSAS "
" MONTCAIM "
" GEORGES LEYGUES "
(N° 124-9-3) Fire Support Group Three
9 torpilleurs américains D D
3 torpilleurs anglais type HUNT
4 D.E. américaines.
- 13 - La longueur de plage sur laquelle l'ensemble du groupe 124-9 doit appuyer les troupes, s'étend sur 15 milles, de PORT en BESSIN à l'embouchure de la Vire.
Le plage de débarquement de cette zone est la plage de St LAURENT, à 3 milles à l'Ouest de PORT en BESSIN.
- 14 - Notre mission à l'aube du " D DAY " sera :
- Contre batterie sur toute batterie se manifestant.
- Tir de 250 coups de 152 sur une organisation comprenant blockhaus bétonnés, mitrailleuses, D.C.A. (1), commençant à H - 40 minutes (l'heure H étant celle de mise à terre des premiers éléments sur la plage), et finissant à H - 3 minutes.

(1) Objectif T 53 - Voir Annexe.

Cette mission a priori étant remplie, nous devons répondre à toute demande de tir de notre S.F.C.P. qui, en fait, aura en mains toute notre artillerie, sans que nous puissions juger en rien de l'opportunité de ses demandes.

- 15 - En dehors des tirs à vue que nous pourrions être amenés à effectuer les tirs que peut nous demander notre S.F.C.P. sont :

- des tirs sur zone sans observation.
- des tirs observés par le S.F.C.P.
- des tirs observés par avions (1)

En outre le Headquarter Ship (ANCON) sur lequel se trouve l'Etat-major combiné, peut aussi nous ordonner des tirs d'après les renseignements qu'il a sur l'ensemble de la situation.

Appris dans la nuit du 1er au 2 Juin que le jour J est fixé au 5 Juin. L'heure H est 6 h 10.

Dans l'après-midi du 2, une dernière conférence, ~~étant~~ sur le TEXAS réunit Commandants, Officiers canonniers, Officiers de manœuvre, Officiers de transmissions.

Les derniers détails sont réglés.

Notre appareillage est fixé au 3 Juin à 2 h 30 du matin.

- 16 - Appareillé à l'heure prévue avec "TEXAS", "NEVADA", "ARKANSAS", "MONTCALM", escortés par des torpilleurs américains. La constitution de ce groupe variera plusieurs fois en cours de traversée, (voir Chpp. "C") mais finalement il se trouvera avant la nuit précédant le " D DAY ", formé comme il doit l'être (GLASGOW, TEXAS, - ARKANSAS, MONTCALM, GEORGES LEYGUES)

- 17 - Le 3 dans l'après-midi, on commence à se rendre compte de l'importance des forces mises en jeu. Des groupes de bâtiments apparaissent de tous les bords : cuirassés et croiseurs anglais venant de Greenock, convois de cargos ou convois de vieux bâtiments destinés à être coulés sur la côte de Normandie pour former cinq rades protégées (2).

70 vieux bâtiments sont ainsi sacrifiés, dont le vieux cuirassé hollandais "SUMATRA" que nous rencontrons, et notre vieux "COURBET"

Tous les convois s'imbriquent les uns dans les autres, suivant un horaire remarquablement préparé. Il semble impossible qu'une telle concentration de forces puisse échapper à l'observation aérienne ennemie.

- 18 - Le 4 à 8 heures du matin, le temps est douteux. Vent de W S E assez frais, mer prenant un creux déjà trop inquiétant pour les engins de débarquement. L'opération est retardée de 24 heures. Tous les convois font demi-tour pour marcher pendant 12 heures sur la route inverse et perdre ainsi 24 heures.

.....

- (1) Pour les tirs avec observation aérienne, le nombre d'avions alloués est très faible. Le premier jour, il y en a quatre pour les cinq gros bateaux du groupe 124-9. Les jours suivants, il y en aura deux ou moins et pas en permanence.

Les avions observateurs sont des avions de chasse monoplaces. Il n'y a pas d'amatelage entre bâtiments tireurs et avions observateurs. N'importe quel avion peut être affecté à un bâtiment.

- (2) Voir page suivante;

- 19 - Dans la journée le temps ne s'arrange pas. Le jour J est fixé au 6 Juin et H à 6 h 30 locales. C'est l'avant-dernier jour de la première série des dates possibles. S'il faut retarder ensuite, ce sera au moins de dix jours. Tout le monde est anxieux.
Fait demi-tour à 19 heures pour reprendre la marche vers la zone d'opérations.
Dans la soirée, quelques éclaircies nous rendent un peu d'espoir. L'Amiral BRYANT fait un message optimiste et espère que cela s'améliorera.
- 20 - Le 5 Juin dans la matinée, la mer est plus calme (Vent de W N W 2) mais ce n'est pas cependant le calme plat souhaitable. Des messages confirment Jour J et Heure H.
- 21 - Navigation sans histoire sur les routes standard de la côte Sud d'Angleterre; la formation en fin de journée étant celle de la marche d'approche : GLASGOW - TEXAS - ARKANSAS - MONTCALM - GEORGES LEYGUES.
A la nuit, aux environs du parallèle 50 N, nous devons entrer dans des chenaux dragués devant nous et balisés par des bouées lumineuses, au fur et à mesure qu'ils sont dragués. Notre chenal a le numéro 3, et son origine doit être marquée par une vedette de port signalant le nombre trois par fanal discret.
- 22 - La recherche de cette vedette est assez laborieuse. Le TEXAS envoie des torpilleurs en antenne. On la trouve enfin et on découvre les premières bouées de notre chenal qui doit être marqué d'abord par une ligne centrale de bouées à feu vert, puis par deux lignes latérales de bouées rouges à Tribord, blanches à Babord. Mais dans ce chenal qui doit être droit, les bâtiments sur notre avant font des changements de route qui atteignent 90 degrés. Il y a des bouées rouges de tous les bords.
Bientôt on ralentit, puis on remet en marche ; à plusieurs reprises nous devons stopper, avec un courant traversier de deux à trois noeuds.
Les dragueurs sont en retard, mais tous les convois derrière nous serrant et, devant nous, nous coupant la route, un grand convoi d'engins spéciaux. Avec une discipline remarquable, il se coupe en deux et nous laisse passer.
Nous ralentissons souvent. Un convoi nous remonte, ce qui n'est pas prévu. Il y a des bâtiments à cinquante mètres de chaque bord.
Un inconnu à Babord nous signale : " Delay due to sweepers."
Finalement tout s'arrange dans le calme.
A 2 h 40 GLASGOW et TEXAS se détachent pour gagner leur position de tir à l'Ouest de la Transport Area, et nous faisons route derrière ARKANSAS et MONTCALM. (Voir graphiques annexés au Chapitre "C").
- 23 - A 3 h 20 nous sommes à 20.000 mètres de terre. Nous nous attendions à être accueillis par des batteries de côtes, tirant au Radar. Aussi incroyable que cela paraît, il semble bien que la surprise ait joué.
Nous mouillons le 6 Juin à 5 h 06 à 7950 mètres dans le 558 de l'extrémité de la jetée Ouest de PORT en BESSIN.
Jusque là nous n'avons vu, pendant notre approche, que des bombardements sérieux effectués par les Alliés, mais assez localisés, nous n'avons pas l'impression que l'ensemble de la côte est soumis à un bombardement massif.
-

(2) Rades protégées pour engins spéciaux de débarquement, dites Gooseberries. Deux de ces rades, St Laurent et Arromanches, doivent être transformées en ports (Mulberries)

- 24 - Peu de temps après le mouillage, une batterie située sur la falaise, légèrement à l'Est de PORT en BESSIN, ouvre le feu. On voit les lueurs de départ de coups nettement. Bien que cette batterie figure sur nos renseignements comme batterie de 155 (batterie de Longues), les gerbes semblent petites pour ce calibre.
- Le MONTCALM ouvre le feu sur cette batterie. Une minute après, ouvert le feu à notre tour, l'ARKANSAS tire aussi. La batterie n'insiste pas. (C'est notre premier tir : 33 coups tirés)
- 25 - A 8 h 40 minutes, soit 5 h 50, ouvert le feu de l'artillerie de 152 sur l'objectif désigné à l'avance (Objectif T 53 situé légèrement à l'Est de la plage de débarquement de St Laurent. Voir vue de côte jointe en annexe).
- Il fait assez jour pour que le directeur de tir distingue la masse de l'objectif et puisse conduire à vue un tir très efficace. (Tir n° 2 : 367 coups tirés).
- 26 - Pendant le tir de 152, effectué un tir de 90 sur la plage même pour participer à la destruction des organisations défensives. (2264 coups tirés entre 5 h 56 et 6 h 10)
- 27 - Les troupes débarquent.
- En attendant la mise à terre de notre S.F.C.P., nous ne pouvons effectuer que des tirs à vue ou des tirs dirigés par avion.
- 28 - A 8 h 48, tir dirigé par avion sur une concentration de troupes. Tir signalé efficace (Tir n° 3 : 63 coups tirés).
- Au cours de ce tir l'avion qui avait pris contact avec nous pour l'observation, est abattu, probablement par la D.C.A. L'avion chargé de le protéger prend immédiatement l'observation à son compte.
- 29 - A midi, les troupes qui avaient légèrement progressé vers les débouchés de la plage, paraissent refluer. Une batterie pilonne la plage. Impossible de la repérer, et nous assistons impuissants à ce tir meurtrier avec notre artillerie inactive. Les troupes n'ont pas l'air de déboucher de la plage. Les torpilleurs américains naviguent à toucher la côte pour essayer de découvrir la batterie ennemie.
- 30 - Le directeur de tir voit légèrement dans l'Est de PORT en BESSIN ce qu'il croit être la bouche d'un tunnel pouvant contenir là une batterie ennemie. Fait ouvrir le feu à 12 h 12 (Tir n° 4 : 4 coups tirés)
- 31 - La plage est toujours bombardée.
- Pour essayer de nous rendre utiles, l'Amiral fait appareiller le GEORGES LEYGUES une première fois à 13 h 18 pour nous rapprocher de terre. Nous ne découvrons rien. Revenu mouiller. La batterie inconnue tire toujours sur la plage.
- 32 - Après notre retour au mouillage, le directeur de tir croit voir des fumées de départ de coups derrière un bois à l'Ouest de la plage.
- Appareillé pour avoir toute l'artillerie battante. Ouvert de feu. (Tir n° 5 : 19 coups tirés - Résultat inconnu).

.....

- 33 - Après le tir, retourné au mouillage. *↓ of p5 dnc p8 dnc*
 La batterie située à l'Est de PORT en BESSIN, qui ne s'était plus manifestée depuis le matin, ouvre le feu sur les chalands de troupes. On la distingue nettement à la jumelle. Ouvert le feu à 16 h 34. Excellent tir conduit à vue directe (Tir n° 6 : 10 coups tirés)
 On n'entendra plus parler de cette batterie.
- 34 - Après le tir, un croiseur anglais nous fait un signal nous demandant de ne plus tirer sur les batteries qui sont dans sa zone (la batterie était en effet en dehors de notre "secteur de responsabilité".)
 Nous trouvons au début cette plaisanterie assez discutable, mais par la suite nous apprendrons que les troupes anglaises ayant rapidement progressé, le croiseur était sans doute inquiet de voir notre tir s'égarer sur des troupes amies.
 Nous ne tirerons plus sur la terre ce jour-là.
 Dans la soirée, établi la liaison avec notre S.F.C.P.
- 35 - A la nuit, alerte aérienne. Aperçu par Babord un avion volant bas, le cap sur nous, route perpendiculaire à nous. L'avion passe au-dessus du bord. Ouvert le feu de D.C.A. (40 et 20) par Babord, repris par Tribord. L'avion s'abat en flammes à 23 h 30.
 Nous étions convaincus que cet avion avait été abattu par nos armes lorsque le MONTCALEM nous a signalé qu'il avait abattu un avion (manifestement le même).
 Avec la prudence qu'il est sage d'avoir en ce genre d'affaires, tout ce que l'on peut dire, c'est que le GEORGES LEYGUES était en position de tir favorable (avion pris d'enfilade par l'arrière), et que l'avion s'est abattu pendant que nous tirions. (et que le MONTCALEM tirait aussi).
- 36 - Le 7 Juin -
 Nous tirerons peu ce jour-là. *réserve*
 Notre S.F.C.P. est avec un bataillon de ~~route~~ et ne nous signalera pas d'objectifs. Nous serons réduits aux objectifs que le TEXAS ou l'ANCON (Headquarter Ship) voudrait bien nous indiquer.
 Nous rongeons notre frein, d'autant plus que les autres bateaux, dont les S.F.C.P. sont à l'avant, tirent beaucoup. Nous mandions des objectifs et des avions d'observation que l'on s'arrache.
- 37 - Après une matinée d'attente, l'ARKANSAS nous signale un objectif (troupes) et nous obtenons un avion.
 Ouvert le feu à 11 h 16. L'avion ne voit pas les coups. Cessé le feu (Tir n° 7 - 12 coups tirés).
- 38 - Renouvela le même tir à 12 h 05 sans plus de résultat (Tir n° 8 - 12 coups tirés)
 Il faut admettre soit que l'avion n'a pas repéré l'objectif, soit que nos coups tombant sans un terrain marécageux ou boisé, n'ont pu être observés. (cela a été constaté plusieurs fois).
- 39 - La situation s'améliore à terre (voir chapitre "C"), notre S.F.C. ne nous donne rien à faire. Enfin à 19 h 30 un avion nous est attribué, et va nous chercher de l'ouvrage.
 Ouvert le feu à 19 h 56 sur un objectif constitué par des troupes et des véhicules. Tir signalé efficace (Tir n° 9 - 27 coups tirés)

- 40 - Nouveau tir quelques minutes après (20 h 13) sur objectif signalé par le même avion. Tir efficace (Tir n° 10 - 12 coups tirés)
- 41 - Le dernier tir est encore un tir observé par avion (tir sur une région boisée). Les coups ne seront observés qu'en partie.
Tir arrêté, l'avion arrivant au bout de sa mission et rentrant à sa base. (Tir n° 11 - 18 coups tirés)
- 42 - La nuit, trois alertes aériennes avec réaction de D.C.A.

Journée du 8 Juin -

- 43 - Cette journée nous dédommagera de l'inaction relative de la veille. Dès le matin (5 h 30) nous recevons l'ordre de rejoindre le TEXAS qui est toujours mouillé dans l'Ouest de la "Transport Area". Mais tandis que nous manœuvrons pour le rallier au milieu d'une rade encombrée de toutes sortes de bateaux au mouillage ou en marche, notre S.F.C.P. nous demande un tir sur des troupes et des véhicules. C'est le premier qu'il nous demande, et nous ne sommes pas en mesure de tirer.
L'Amiral expose la situation au TEXAS qui nous accorde de retourner dans l'Est pour répondre à la demande de notre S.F.C.P. Tout cela prend du temps.
Les appels se font plus pressants et nous sommes en pleine manœuvre dans la zone de mouillage des transports, sans pouvoir adopter ni route ni vitesse stables. Le directeur de tir annonce cependant qu'il a pu déterminer ses éléments et qu'on peut tirer.
Fait ouvrir le feu en marche, à 6 h 55, puis stoppé dès que nous sommes dégagés de la foule des transports (voir détail dans le compte - rendu du directeur de tir annexé au chapitre "C").
Cessé le feu à 7 h 08 sur l'ordre du S.F.C.P. qui signale l'efficacité de notre tir. (Mission successful) (Tir n° 12 - 33 coups tirés)
- 44 - Après ce tir, mouillé à 7 h 11 aux environs du poste que nous avions quitté. Nous allons rester là avec l'accord de l'Amiral BRYANT, puisqu'il semble que notre présence y est plus nécessaire que la veille.
Le MONTCALM est resté près du TEXAS.
- 45 - A 7 h 12, ouvert le feu à nouveau sur demande de notre S.F.C.P. sur des véhicules et des troupes. Tir efficace. (Tir n° 13 - 24 coups tirés)
- 46 - Vers 9 h 40, notre S.F.C.P. nous demande un tir observé par avion sur une organisation anti - tank. Obtenu l'avion.
Ouvert le feu à 9 h 50. Au but à la deuxième salve. Tir d'efficacité (Tir n° 14 - 39 coups tirés)
- 47 - Notre S.F.C.P. est certainement en bonne position aujourd'hui, et dans une zone active. Sur sa demande nous tirons à nouveau à 10 h 50 sur des engins mécanisés. Tir efficace. (Tir n° 15 - 41 coups tirés)
- 48 - A 13 h 29 ouvert le feu sur objectif désigné par notre S.F.C.P. Cessé le feu presque aussitôt, le tir ne pouvant être observé.
(Tir n° 16 - 6 coups tirés)
-

- 49 - Vers 15 h 10, le S.F.C.P. signale un nouvel objectif (nid de mitrailleuses), à battre avec observation aérienne. Obtenu l'avion.
Ouvert le feu à 15 h 20. Aucun coup observé (Tir n° 17 - 30 coups)
A noter qu'à l'exception du tir n° 16, tous les tirs pour lesquels les coups n'ont pas été vus, sont des tirs observés par avion. (Au sujet de la difficulté d'observation aérienne, voir le compte - rendu artillerie annexé au chapitre "C").
- 50 - Changé de mouillage à la nuit. Le commandement allié craint que les positions des bateaux soient repérées pendant le jour par l'observation aérienne ennemie et nous devons, la nuit, prendre un mouillage extérieur. Mais comme l'on craint aussi le mouillage de mines magnétiques pendant la nuit, on ne peut regagner son mouillage de tir le lendemain au jour que derrière des dragueurs.
Dans la pratique, le mouillage extérieur nous éloignant de la côte, et dans le même temps nos troupes progressent vers l'intérieur, nous ne changeons de mouillage que le Huit au soir et le Neuf au soir. Les nuits suivantes, nous resterons près de la côte pour être à portée de tir.
- 51 - Dans la nuit du 8 au 9, alerte aérienne.

Journée du 9 Juin -

- 52 - Ouvert le feu à 0 h 18, sur demande de notre S.F.C.P. Objectif : infanterie stationnée. Nous ne comptons pas tirer de ce mouillage. (à 11.000 mètres de terre)
Ce tir et les tirs suivants de cette nuit seront exécutés au niveau, l'horizon n'étant pas visible. Tir signalé " Successful ". (Tir n° 18 - 24 coups tirés)
- 53 - A 1 h 35, renouvelé le tir sur l'objectif précédent. (Tir n° 19 - 7 coups tirés)
- 54 - Un tir analogue au précédent est effectué à 4 h 46. Nous avons l'impression qu'il s'agit de tir sur zone, et non pas sur un objectif précis. (Tir n° 20 - 8 coups tirés)
- 55 - Au jour fait, le S.F.C.P. signale des troupes et des tanks qui contre-attaquent. Ouvert le feu à 5 h 55. Tir efficace. (Tir n° 21 - 16 coups)
- 56 - Après avoir pris notre mouillage de jour, effectué un tir sans observation, demandé par S.F.C.P. Tir arrêté presque aussitôt, nos troupes progressant dans ce secteur. (Tir n° 22 - 6 coups tirés)
- 57 - Dans l'après - midi, nous envoyons une baleinière à PORT en BESSIN. Elle emmène le Chef d'Etat-major, le Commissaire, un Lieutenant de Vaisseau du bord, avec des pavillons français, des vivres, des médicaments. Ce sera le premier contact avec la terre de France. La relation de cette visite, rédigée par le Commissaire pour l'équipage, est jointe en annexe au chapitre "C". Elle donne une excellente image de l'accueil émouvant reçu par notre petit détachement.
A 14 h 36, le pavillon français flotte sur le petit port.

.....

- 58 - Nous apprenons que nos troupes avancent maintenant rapidement, et notre S.F.C.P. signale qu'il ne peut pas nous désigner d'objectifs pour le moment.
- 59 - Dans la soirée et la nuit alerte D.C.A.
A 21 h 40, nous tirons sur un avion qui n'est pas reconnu ami et qui est dans les conditions pour être battu. C'est cependant probablement un ami.

Journée du 10 Juin -

- 60 - A 5 h 00, au cours d'une alerte aérienne, ouvert le feu sur des avions au-dessus de nous. Plus tard, à 9 h 50, ouvert le feu de 152 sur un objectif désigné par notre S.F.C.P. (troupes) Tir efficace.
(Tir n° 23 - 17 coups tirés)
- 61 - A 10 h 06, ouvert le feu sur troupes signalées par S.F.C.P. Cessé aussitôt. (Tir n° 24 - 3 coups tirés)
- 62 - Sur nouvelle demande de notre S.F.C.P., nous ouvrons le feu à 10h 15 Mission signalée " Successful ". (Tir n° 25 - 32 coups tirés)
- 63 - Les distances de tir s'allongent, nous tirons maintenant à 19.000 m. (voir pour la progression des distances de tir le rapport artillerie joint à l'annexe "C"). Les demandes de tir s'espacent. Il faut attendre 15 h 18 pour tirer encore. Objectif : transports mécanisés. Tir efficace.
(Tir n° 25 - 63 coups tirés)
- 64 - Le soir à 19 h 17, nous effectuons notre dernier tir de la journée, qui sera aussi le dernier tir de 152 de cette opération. Tir effectué sur des transports, signalé efficace, " Successful ", zone neutralisée. La distance atteint 19.800 mètres. (Tir n° 27 - 82 coups tirés)
Nous n'avons plus d'OEA. Au cours des journées des 6, 7, 8, 9, 10, nous aurons tiré en tout 1002 coups de 152 sur 27 objectifs différents, et 226 coups de 90.
- 65 - Au cours de l'après-midi, nous recevons la visite de la population de PORT en BESSIN. Le compte - rendu de cette visite et des suivantes sera fait par l'Amiral qui reçoit les délégations venant de terre.
Je me borne à signaler qu'après chacune de ces visites, le bord était fleuri de roses magnifiques.

Journée du 11 Juin -

- 66 - A 4 h 02, au cours d'une alerte aérienne, ouvert le feu de D.C.A. sur ce que nous croyons être une bombe planante ; nous n'aurons aucune confirmation qu'il s'agissait bien de cela.
- 67 - Les troupes avancent toujours. Sur l'ordre de l'Amiral TEXAS de désarmer les tourelles, fait rompre des postes d'alerte, où nous sommes sans interruption depuis la 6 après - midi, et mis aux postes de veille.
(D.C.A. renforcée).
-

Journée du 13 Juin -

- 68 - Rien à signaler, sauf les alertes aériennes de nuit habituelles.

Journée du 13 Juin -

- 69 - Nous n'avons plus rien à faire dans notre zone, et l'absence d'OEA réduit maintenant l'intérêt de notre emploi.
Appareillé dans la matinée pour aller mouiller près du TEXAS, dans l'Ouest de notre zone, région dans laquelle l'avance des troupes a été plus lente et où nous avons plus de chances d'intervenir.
Au cours de la nuit, alertes aériennes.

Journée du 14 Juin -

- 70 - Dans la soirée, reçu l'ordre d'appareiller pour MILFORD HAVEN avec le MONTCALM. Appareillé à 19 h 50. Arrivé à MILFORD HAVEN le 15 à 17 h 30
- 71 - Le personnel avait un moral superbe et s'est parfaitement comporté, tant pour les tirs d'artillerie principale qu'au cours des alertes aériennes.
Le séjour aux postes de combat a été réduit au minimum (du 6 à 3 h. au 6 à 14 h 00). Tout le reste du temps, du 5 Juin à la nuit au 11 Juin dans la matinée l'équipage est resté aux postes d'alerte de jour et de nuit, prêt à répondre à toute demande d'appui. Les tirs ont été effectués aux postes d'alerte sans passer aux postes de combat, ce qui a permis un bon fonctionnement du ravitaillement.
Cette épreuve d'endurance a été bien supportée, le plus dur était pour le personnel des postes centraux, qui était mal pourvu de postes de repos, et pour celui de la D.C.A. qui ne dormait guère la nuit.
Les derniers jours, l'expérience ayant montré la rareté des attaques diurnes, et la protection de chasse s'améliorant (terrains installés sur la côte), nous avons réduit la D.C.A. de jour pour donner un peu plus de repos au personnel.
- 72 - Bien que le matériel d'artillerie ait été soumis à une épreuve moins dure qu'au cours d'un engagement à la mer, il faut souligner son excellent fonctionnement.
- 73 - Grâce à la bonne marche des postes de radiophonie et à un officier de liaison britannique particulièrement remarquable, le "GEORGES LEYGUES" a pu à plusieurs reprises venir en aide à d'autres bâtiments et à d'autres S.F.C.P. qui étaient coupés les uns des autres. Des tirs de soutien demandés d'une façon pressante, et qui n'auraient pu être effectués, ont eu lieu par notre relais.
Les positions des troupes amies et les renseignements sur l'ennemi ont été diffusés. Le TEXAS a différé une fois notre appareillage pour nous avoir sous la main comme relais de transmission.

.....

- 74 - Dans l'ensemble, même en tenant compte de l'exubérante amabilité des Américains qui ne nous ont pas ménagé les compliments, il semble bien que nous avons tenu honorablement notre place dans l'ensemble des bâtiments alliés.
- 75 - Les enseignements à tirer de la préparation et de l'exécution de ce débarquement exigeraient une longue étude qui ne pourra être entreprise que plus tard.

Le Capitaine de Vaisseau LAURIN
Commandant le "GEORGES LEYGUES"

Bord, le 20 Juin 1944.

MARINE NATIONALE

4ème DIVISION DE CROISEURS

Croiseur "GEORGES LEYGUES"

N° 106

RAPPORT D'OPERATIONS

CHAPITRE "C"

OPERATIONS

a) Navigation -

La partie navigation de l'opération présente deux phases bien distinctes :

1°/ Se rendre de BELFAST au point X { L = 50° 30' 18" N
G = 02° 05' 00" W, en empruntant les routes Standard Britanniques de la Mer d'Irlande, des côtes Ouest, Sud et Sud - Est de l'Angleterre, de façon à se trouver à ce point à H - 1 1/2 le jour D, D et H étant le jour et l'heure prévus pour le débarquement.

A ce point X les différents groupes de bombardement de la Western Task Force se présenteront dans leur formation définitive.

2°/ Du point X gagner la position de tir, en empruntant les chenaux dragués et balisés, en passant par les points :

Z { L = 50° 25' 00" N
G = 00° 48' 54" W

E { L = 50° 05' 00" N
G = 00° 48' 54" W

K { L = 49° 32' 24" N
G = 00° 48' 18" W

L { L = 49° 30' 12" N
G = 00° 42' 12" W

(Voir graphique Annexe I)

suyvant un horaire fonction de H.

Respecter cet horaire prime toute autre considération, fût-ce même la poursuite de l'ennemi dans le cas d'un engagement en cours de route. (Ordre n° 00011 du Commandant de la Western Task Force).

Mouiller à la position de tir assignée au plus tard à H - 1 le jour D. Position : à 9000 yards de terre, dans le Fire Support Channel, chenal orienté au 209 à partir de L.

Initialement : D = 5 Juin - H = 6 h 10 locale (GMT + 2).

Nota 1 - Les heures employées sont les heures locales (GMT + 2)

Nota 2 - Les numéros en marge sont les numéros des tirs effectués.

3 Juin 1944 - 02.30 - Appareillage de BELFAST (mouillage de BANGOR) du Groupe A de la Western Task Force, sous les ordres du Contre - Amiral BRYANT.

Cuirassés américains : TEXAS, ARKANSAS, NEVADA.

Croiseurs français : GEORGES LEYGUES, MONTCAIM.

Torpilleurs américains : JEFFERS, GLENNON, GERRARDI, PLUNKETT, BLESSMAN, AMESBURY.

02.47 - Pris poste à 750 mètres derrière le NEVADA. Suivi le chenal dragué du Lough of BELFAST.

03.20 - Formation en ligne de file : TEXAS, ARKANSAS, NEVADA, G. LEYGUES MONTCAIM.

Protection assurée contre les sous-marins par les 6 torpilleurs. Equipage aux postes de veille.

Vitesse - 14 nœuds - Route standard britannique du trafic Sud dans la mer d'Irlande.

Vent d'Ouest, force 2, mer calme, visibilité bonne.

08.00 - A 23,5 milles dans le 302 de l'île Calf of Man.

Le ciel se couvre, la visibilité diminue : crachin et pluie.

Le vent tourne au S W. Le baromètre ^{amorce} annonce une chute rapide.

08.00 à 16.00 - Le vent fraîchit jusqu'à force 5.

16.00 - Dépassé deux grands convois par Babord.

A 5,7 milles dans le 135 du phare de Smalls.

18.40 - Bateau-feu de St Govans.

20.00 - A 2,5 milles dans le 250 du bateau-feu de Helwich.

20.10 - Remonté un convoi d'une vingtaine de vieux bâtiments destinés à la construction des deux ports artificiels (Mulberry A & B) et des trois rades abritées (Gooseberry) prévus au plan de l'opération "Neptune".

En tête on remarquait le croiseur hollandais "SUMATRA" privé de ses tourelles.

21.44 - Dépassé un convoi d'environ 25 bâtiments.

4 Juin 1944 - 00.00 - A 5,2 milles dans le 337 du phare de Trevose Head.

Le baromètre continue à baisser. Vent W S W 3 - Mer agitée.

01.00 - Croisé un torpilleur et trois corvettes.

04.10 - Contourné Land's End - Suivi la route côtière - Vent W 3 - La mer diminue.

06.30 - A 1,7 mille dans le 120 du Cap Lizard.

07.30 - Reçu l'ordre de faire demi-tour, l'opération prévue pour le 5 Juin étant reportée au 6, avec H = 6 h 30.

Tous les groupes de bombardement et les convois actuellement en route vont faire demi-tour et perdre 24 heures.

07.40 - A 6,3 milles dans le 107 de Anthony Head.

La formation se retourne par la contremarche et reprend en sens inverse la route suivie la veille - Vitesse : 10 nœuds.

.....

- 09.00 - Un escorteur à Tribord AV grenade, involontairement semble-t-
11.
- 12.00 - A 3,7 milles dans le 255 du phare de Longships.
Le vent a fraîchi dans la matinée, W S W 4 - Mer agitée.
Croisé par Babord un convoi d'environ 25 bâtiments.
- 12.30 - Croisé par Babord un convoi d'une trentaine de bâtiments.
- 14.00 à 19.00 - Temps bouché. Brume et pluie. Vent W S W 5.
Mer hachée.
- 19.00 - Le vent mollit, la pluie cesse, la brume se lève.
Fait demi-tour, vitesse 11 noeuds.
- 20.00 - A 4,1 ~~aux~~ milles dans le 285 de Hartland Point.
Vent S W 2. La mer se calme. Visibilité bonne.
L'Amiral BRYANT nous transmet :
" I believe it will clear shortly and that D day will be just
right." 08 1915 B.

- 5 Juin 1944 - 00.00 - A 10,5 milles dans le 302 du phare de Trevoose Head. Le vent
tourne lentement à l'Ouest, puis au N W.
- 06.25 - Contourné Land's End.
- 07.30 - Le NEVADA sort de la ligne pour rejoindre son groupe de bom-
bardement qui nous rattrape. Ce groupe a quitté BELFAST cinq
heures après le nôtre, vitesse 17 noeuds.
Il comprend le croiseur anglais "GLASGOW" qui nous rejoindra
un peu plus tard.
- 07.35 - Le "MONTCALM" prend poste sur notre avant.
- 08.00 - A 3,5 milles dans le 167 de Dodman Point.
Vent W N W 2 - Mer peu agitée.
- 08.28 - Le "GLASGOW" et le "BELLONA" nous rattrapent. Le premier prend
poste entre "TEXAS" et "ARKANSAS", le deuxième derrière le
"GEORGES LEYGUES", en queue de la ligne.
- 09.45 - Le "BELLONA" se détache et rentre à PLYMOUTH.
Le groupe de bombardement 124-9 se trouve ainsi constitué
tel qu'il était prévu au plan NEPTUNE (partie navale de
l'opération de débarquement désignée par le mot conventionnel
"OVER LORD".)

Groupe n° 124-9-1 : TEXAS - GLASGOW.

Groupe n° 124-9-2 : ARKANSAS - MONTCALM - G. LEYGUES.

Groupe n° 124-9-3 : 13 torpilleurs américains
4 torpilleurs anglais.

Navigation en ligne de file, distance 750 mètres. Vitesse -
11 noeuds , dans l'ordre :

TEXAS, GLASGOW, ARKANSAS, MONTCALM, GEORGES LEYGUES,
6 torpilleurs de protection ; les autres torpilleurs se trou-
vent en protection des dragueurs qui, depuis la veille, dra-
guent et balisent le chenal Z, E, J, K (voir Annexe L).

.....

- 10.15 - Croisé 4 torpilleurs (1 polonaise, 3 anglais).
- 11.50 - 5 croiseurs et 8 dragueurs de la Eastern Task Force nous dépassent.
- 12.00 - A 3,6 milles dans le 128 de Start Point. Vitesse 14 noeuds.
- 13.15 - Dépassé un convoi de chalands (LST, LCT, LSI, etc...)
- 16.00 - A 3 milles dans le 186 du phare de Bill of Portland. Vit. = 10 n
- 17.30 - H - 13 . Laissé la bouée X par Babord.
- 18.00 - Dépassé un convoi de 12 transports de troupes américains.
- 20.00 - A 8,3 milles dans le 198 du phare de Ste Catherine Head.
Vitesse = 12 noeuds.
- 21.00 - H - 9.30 . Bouée Z.
C'est le centre d'une zone de 5 milles de rayon par laquelle doivent passer tous les convois participant à l'opération.
Venu sur la droite par la contremarche, route moyenne 166 vers le point E, vitesse moyenne 12 noeuds.
- 22.50 - H - 7.40 . Point E.
Ce point, origine du chenal n° 3 que nous devons suivre, est marqué par un dragueur HDML émettant le signal optique 3.
Le "GLASGOW" passe en tête de la formation qui devient :
GLASGOW - TEXAS - ARKANSAS - MONTCALM - GEORGES LEYGUES -
Fait route au 166 en suivant le chenal dragué n° 3, largeur 1/2 mille, balisé par des bouées à feu fixe vert, distantes de 1 mille.
- 23.10 - Rappelé les Babordais aux postes d'alerte.
Franchi le parallèle 50. Le chenal y est balisé par des bouées à éclat blanc à Babord et rouge à Tribord, et ensuite par des bouées à feu fixe blanc et rouge à Babord et Tribord distantes de 1 mille. Largeur du chenal : 1/2 mille. Orientation théorique du chenal : 166 jusqu'en J, puis 192 de J en K (voir Annexe I)
En fait le chenal est extrêmement sinueux, soit que les bouées aient dérivé, soit que les dragueurs aient été gênés par le courant pour les mouiller.
Leur recherche s'avère si difficile que nous naviguons au Radar dans une formation qui ne rappelle que de loin la ligne de file.

b) Opérations -

- 6 Juin 1944 - 01.00 - Survolé par plusieurs Douglas Dakota, transportant les troupes à parachuter.
- 01.00 à 01.30 - Stoppé à plusieurs reprises après avoir rattrapé les dragueurs qui sont en train de draguer et de baliser le chenal. Stoppé également pour laisser passer un long convoi de LCT, LST, LSI qui devraient marcher parallèlement à nous dans le chenal 4 se trouvant à 1 mille à l'Est du 3.
Il semble que les 2 chenaux se coupent.
-

cf
annexe 1
(carte)

- 01.23 - L'Amiral BRYANT nous signale : " Cheer up, we will get there "
- 01.26 - Mis à 15 noeuds pendant 10 minutes pour couper la route à un convoi de chalands de débarquement.
- 01.46 - Stoppé pour ne pas gêner les dragueurs.
Un convoi de transports de troupes ayant à sa tête le Headquartership "ANCON", nous dépasse dans le chenal 4 qui semble maintenant confondu avec le nôtre.
- 02.25 - Passé au point "Terminal" (L = 49° 33' 48" N
G = 00° 50' 00" E
marqué par une bouée à occultations rouge à Tribord et une bouée à 2 éclats blancs à Babord (voir Annexe II).
Venu sur la gauche au 119,5.
- 02.40 - Passé au point K avec une heure de retard due aux dragueurs.
K aurait dû être franchi à H - 5, soit 01.30.
En ce point, "GLASGOW" et "TEXAS" viennent au 209 dans le "Western Fire Support Channel" (voir Annexe II), large de 1/2 mille et balisé en son centre par des bouées à feu fixe vert distantes de 1 mille.
Notre groupe de bombardement continue vers ses points de mouillage en suivant le "Eastern Fire Support Channel" (voir Annexe II).
Le "TEXAS" nous signale : " Good luck ".
- 03.00 - Rappelé aux postes de combat.
- 03.10 - Important groupe d'avions alliés à haute altitude.
- 03.23 - Point L - Stoppé pour attendre que les dragueurs aient terminé le dragage et le balisage du chenal.
Dans le S W leurs d'explosions de bombes, bruits et leurs de D.C.A.
- 04.05 - Remis en route et venu au 209 vers la position de tir, en ligne de file derrière ARKANSAS et MONTCALM.
- 04.18 - Passage d'une vague d'avions alliés suivi d'explosions de bombes vers ARROMANCHES. Tirs nourris de D.C.A.
- 04.25 - Rappelé aux postes de mouillage.
- 04.50 - Pilonnage par bombes d'avion de la batterie du HOE
Plusieurs avions sont abattus en flammes par la D.C.A. allemande qui est très active.
- 05.06 - Mouillé Tribord 2 maillons 1/2 : à 7950 mètres dans le 358 de l'extrémité de la jetée Ouest de PORT en BESSIN.
Démouillé au 4ème maillon pour être prêt à filer la chaîne par largage des bombes.
- 05.07 - Le jour se fait.
- 05.33 - Premiers coups de canon de terre : la batterie de LONGUES à l'Est de PORT en BESSIN ouvre le feu sur notre groupe .
(Batterie de 5 pièces de 155).
- 05.56 - Le MONTCALM et l'ARKANSAS ouvrent le feu.

.....

(Voir carte couleur avec les photos) - 6 -

1 {

05.37 - Le "GEORGES LEYGUES" ouvre le feu (Artillerie Principale) sur cette batterie (casemate n° 4 à partir de la gauche).

05.42.30 - L'"ARKANSAS" est encadré de très près.
Une gerbe sur notre arrière à 300 mètres.

05.47 - Suspendu le feu - 33 coups OFF ont été tirés.
La batterie allemande a cessé de tirer.

2 {

05.52 - Ouvert le feu sur l'objectif prévu à l'avance : ouvrage situé à la corne Est de la falaise de l'embouchure du Ruquet, 4 abris bétonnés, 2 casemates, 5 mitrailleuses.

2 bis {

ON AIT →

05.56 - Effectué un tir de 90 m/m par Babord sur la plage de débarquement (St LAURENT sur Mer)

05.55 - Les chalands de débarquement se dirigent vers la plage.

06.00 - Tir d'armes automatiques sur la plage.

06.01 à 06.03 - Trois avions sont abattus par la D.C.A. allemande.

06.07 - Le nombre de chalands de débarquement se rendent à la plage augmente. Un fort clapot gêne leur avance. De nombreuses Jeeps amphibies les suivent.

06.10 - Fin du tir des 90. 226 coups tirés.

06.21 - Vagues d'avions alliés route au Sud.

06.27 - Fin du tir des 152. Il a été tiré 367 coups sur l'ouvrage du Ruquet qui est complètement bouleversé et ne tirera pas pendant le débarquement.

07.14 - Les chalands vides commencent à revenir de terre. Les troupes ont donc pu prendre pied. L'Amiral BAYANT nous apprendra plus tard que les pertes ont été sérieuses : 50 % des premiers effectifs débarqués. Dans les premières heures, aucun engin amphibie n'a pu atteindre la plage.

07.20 - Le nombre des chalands de débarquement gagnant la plage va sans cesse croissant. La Transport Area en est couverte.
A partir de ce moment on commence à voir passer des chalands lourds transportant des camions, des tanks et même des avions. Cependant la progression des troupes sur la dune paraît très difficile. Dans le ciel on ne voit que des avions alliés.

07.35 - Changé de mouillage pour pouvoir tirer sur un objectif que nous a désigné un avion d'observation, le "MONTCALE" se trouvant dans l'azimut de tir :
Nouveau mouillage (A 8050 mètres dans le 1 de l'extrémité de la jetée Ouest de PORT en BESSIN.

08.05 - L'"ARKANSAS" et le "MONTCALE" tirent.

08.08 - Un chaland ayant des blessés à bord nous accoste.
Devant la difficulté d'embarquer les blessés à bord, il préfère repartir.

08.14 - Un avion allié est abattu dans le 214 près de la côte.

.....

- 08.15 - Une batterie non repérée ouvre le feu. Les premières gerbes à 2000 mètres dans le 310. Le tir se rapproche, mais les gerbes les plus près restent à environ 1000 mètres de nous. Cette batterie, très bien camouflée, ne sera pas localisée. Dans l'après-midi elle entravera sérieusement le débarquement sur la plage de St LAURENT.
- 08.26 - Le "MONTCALEM" tire.
- 08.46 - L'avion qui nous avait signalé un objectif a été abattu par le tir d'un chaland D.C.A. se trouvant dans le port de PORT en BE. L'avion de chasse chargé de protéger l'avion qui vient (-3 d'être abattu prend l'initiative de nous désigner un objectif.
- 3 { 08.48 - Ouvert le feu sur une concentration de troupes situées à 1 km au N N E de MOSLES
- 09.02 - Cessé le feu. - 63 OEA ont été tirés. Tir très efficace. 14 selves triples au but.
- 09.23 - Notre avion d'observation ne trouvant pas d'objectif à nous signaler, rentre à sa base.
- 09.27 - Gerbes provenant de batteries ennemies dans le 240 près du rivage.
- 09.59 - Une batterie allemande recommence à tirer. Les torpilleurs américains s'approchent de PORT en BESSIN, à toucher la côte et tirent. De gros LSI attendent devant la plage pour pouvoir débarquer leurs troupes.
- 10.35 - Le "TEXAS" et le "GLASGOW" tirent.
- 11.14 - "ARKANSAS" et "MONTCALEM" tirent.
- 11.27 - L'officier canonnier ayant repéré dans la falaise Est de PORT en BESSIN l'ouverture d'un tunnel d'où pouvaient partir les coups, demande l'autorisation de tirer. Manœuvré sur place pour rendre toutes les tourelles battantes.
- 4 | 12.33 - "GEORGES LEYGUES" ouvre le feu. Observation directe. 4 coups tirés. Un coup au but. On apprendra par la suite que ce tunnel était un mur construit par les Allemands pour interdire le débarquement à cet endroit.
- En fin de matinée, la situation des troupes débarquées est devenue critique par suite du tir des batteries que l'on n'arrive pas à localiser et qui arrosent la plage de St LAURENT. Nous recevions à 11:50 le message suivant, émis " en l'air " : " Information from beach - Germans leaning defences and surrounding on E green Beach ".
- 11.59 - Nouveau message : " There is a serious congestion on Easy Green Beach (plage de St LAURENT, partie Ouest à hauteur du hâbeau des Moulins) and a new outbreak of german fire at right end of Dog Green (plage comprise entre VIERVILLE et HAMEL AU PRETRE) which is seriously impeding progress."
-

ONATA →

L'optimisme des jours qui ont précédé le débarquement et de la matin fait place à une certaine anxiété. Il semble que la navette des chalands de débarquement se ralentisse.

- 12.50 - Le "TEXAS" signale :
" All ships - As much fire as possible on Easy Green. S.V.P.C. take priority ".
- 12.57 - L'Amiral demande au "TEXAS" de nous donner la position de nos troupes.
- 13.00 - Réponse : " Nous sommes en train de chercher à la connaître." Ceci n'est pas très rassurant.
- 13.19 - L'Amiral décide de faire appareiller le "GEORGES LEYGUES" pour se rapprocher de la plage Easy Green et essayer de venir en aide aux troupes.
- 13.21 - Quatre-vingt appareils alliés nous survolent route au Sud.
Fait route vers la plage.
- 13.50 - Arrivé à hauteur de l'"ARKANSAS", celui-ci nous signale :
" Our plane reports our beaches are clear - Stop - Troops are about three miles inland."
Ce qui par la suite apparaîtra erroné.
- 14.15 - 54 bombardiers alliés se dirigent vers PORT en BESSIN
- 14.21 - Notre intervention devant la plage étant inutile, nous mouillons à notre ancien poste : à 8375 mètres dans la 4 de l'extrémité de la jetée Ouest de PORT en BESSIN.
- 14.40 - La situation s'améliore. Fait rompre des postes de combat.
Rappelé Sabord aux postes d'alerte.
- 15.57 - On voit des fumées de départs de coups dans l'Ouest de la Plage. Appareiller pour essayer de réparer la batterie qui cause de sérieux dégâts sur la plage.
- 16.34 - L'officier canonnière demande à ouvrir le feu sur la position présumée VACQUEVILLE (648896).
- 5 { 16.34.30 - Ouvert le feu - Observation directe.
- 16.40 - Cessé le feu. On n'observe plus de fumées de départ.
19 OEA tirés.
- 17.17 - Des obus continuent à pleuvoir sur la plage et l'on n'arrive pas à localiser la batterie.
- 17.28 - Mouillé Tribord à 8375 mètres dans 4 de l'extrémité de la jetée de PORT en BESSIN.
- 18.31 - L'officier canonnière a repéré une batterie en train de tirer et demande à ouvrir le feu.
Manœuvré sur place pour rendre la tourelle III battante.
- 6 { 18.42 - Commencé le tir sur la casemate n° 2 à partir de la gauche de la batterie de LONGUES, à l'Est de PORT en BESSIN. Observation directe.
- 18.51 - Cessé le feu - 2 coups au but - Casemate définitivement neutralisée, ne tirera plus - Tiré 10 OPFK.

- 18.55 - Cette batterie se trouvant dans le secteur du croiseur anglais "AJAX", celui-ci nous envoie un télégramme de protestation :
" Request you cease fire on that target."
- 19.00 - Une formation de 38 LCT chargées de troupes se dirige vers la terre
- 19.23 - Pris contact en radiophonie avec notre S.F.C.P. qui vient de débarquer.
avait
A 18.35, l'Amiral TEXAS nous/averti qu'il y avait eu pas mal de pertes parmi les S.F.C.P. et que l'on était en train de les réorganiser. Voici ce télégramme :
" Situation improving slightly and I think you will contact your own party in the near future. There have been a lot of casualties and reorganisations of parties has been necessary."
- 19.37 - Les torpilleurs américains échelonnés entre PORT en BESSIN et la plage, à toucher terre, tirent au canon et à la mitrailleuse sur la falaise.
- 19.58 - Une batterie tire sur la plage. Un grand chaland touché prend feu. Le "TEXAS" tire.
- 20.26 - Le croiseur américain "AUGUSTA" mouille dans la "Transport Area". Nombreuses vagues de bombardiers alliés route au Sud.
- 21.35 - L'"ARKANSAS" et le "MONTCALM" tirent.
- 21.41 - Des fusées partent du bois qui surplombe PORT en BESSIN au Sud. Gerbes près des torpilleurs devant PORT en BESSIN.
- 21.50 - L'"ARKANSAS" et le "MONTCALM" tirent.
La batterie inconnue continue à harceler la plage de COLIEVILLE. 20 camions flambent. Les chalands semblent abandonner cette partie de la plage et débarquer plus à l'Ouest, entre St LAURENT et VIERVILLE.
- 22.11 - Un dépôt de munitions saute à PORT en BESSIN, derrière la falaise Est du port.
- 22.20 - Les avions allemands qui sont restés cois toute la journée, entrent en scène.
Une bombe, suivie d'une violente explosion, tombe sur la plage "Les Moulins". Un bâtiment est en flammes.
Le D.C.A. de tous les bâtiments tire. Très beau spectacle.
- 23.00 - Un avion est abattu du côté de la pointe de La Percée, un autre dans le Nord à nous.
- 23.15 - Un avion allemand passe à environ 100 mètres au-dessus de nous, route au Nord. La nuit est noire. Il a été impossible de déclencher la D.C.A. avant de le voir.
Des bombes tombent à environ 1000 mètres dans l'Ouest, sans toucher aucun des nombreux bâtiments mouillés dans la "Transport Area".

.....

25.30 - Ouvert le feu avec les Bofors et les Cerlikon sur un avion allemand venu du Nord. Le "MONTCALM" tire également.
Cet avion, touché, passe en flammes au-dessus de nous et s'abat devant les jetées de PORT en BESSIN.
Ce sera la seule manifestation de l'aviation ennemie au-dessus des bâtiments de l'Invasion pour la journée du 6 Juin 1944.

7 Juin 1944 - 07.00 - Un convoi de transports de troupes approche du mouillage.
07.01 - "TEXAS" et "ARKANSAS" tirent.
08.05 - Nombreux LSI, LST, LOT se dirigeant vers la plage.
08.46 - Une importante formation aérienne alliée, route au Sud, nous survole.
08.47 - Le convoi de transports de troupes est attaqué par des avions allemands, à la limite Nord de la "Transport Area". Le transport américain AP 72 est touché à l'arrière et prend feu. Des remorqueurs tentent de le tirer à la côte. Des torpilleurs l'escortent pour sauver les troupes.
09.02 - Le "RODNEY" passe à Tribord, se rendant dans la zone de la Eastern Task Force.
09.56 - Alerte D.C.A.
10.02 - Fin de l'alerte.
10.04 - Le transport AP 72 coule par l'arrière, chavire et disparaît.
11.16 - Ouvert le feu sur un objectif signalé par l'"ARKANSAS" : Troupes sur la route à LONGEAU, à 4 km. à l' E N E du MOLAY.
11.23 - Cessé le feu : tiré 12 OPF. L'avion d'observation n'a rien vu.
11.30 - Un torpilleur américain tire sur la plage à l'Est de PORT en BESSIN.
12.05 - L'avion nous signale le même objectif que ce matin.
Tiré 12 OEA. Aucun coup observé.
12.22 - La construction du port artificiel de St LAURENT commence (Mulberry A). De vieux cargos viennent se présenter parallèlement à la plage pour être coulés.
13.40 - Alerte aérienne dans la zone Eastern Task Force. Des chasseurs et des Liberators font route vers cette zone.
13.52 - Fin de l'alerte.
14.10 - Le "MONTCALM" tire.
14.25 - 54 bombardiers alliés, route au Sud.
14.40 - Changé de mouillage pour nous rapprocher de terre.
15.05 - Mouillé Babord. A 5900 mètres dans le 349 de l'extrémité du môle Ouest de PORT en BESSIN.

.....

- • • • •

10 {

20.13 - Ouvert le feu sur les véhicules précédents.
Tiré 12 coups OEA - 2 salves au but.

20.19 - Avion signale : " Camions dispersés."

11 {

20.32 - Effectué un tir sur un nouvel objectif signalé par l'avion.
Véhicules camouflés au Nord du bois du MOLAY.
Tiré 18 coups OEA, observés seulement en partie. Il semble que l'avion ait commis une erreur de coordonnées.

20.39 - L'avion rejoint sa base.

20.49 - Gerbes entre les cargos et la côte.
Une batterie allemande a du prendre position à quelques milles dans le Sud de la plage et tire.

21.09 - Le "TEXAS" et les croiseurs anglais tirent.

22.13 - Des fusées vertes et rouges sur PORT en BESSIN.

22.17 - Un torpilleur américain, à l'entrée du port, tire.

22.38 - Une batterie ennemie, sur la hauteur au Sud de PORT en BESSIN, ouvre le feu.

22.48 - Un torpilleur américain riposte. Violents incendies à VIERVILLE

23.00 - L'"AUGUSTA" tire sur la partie Est de cet incendie, d'où une batterie vient de commencer à tirer.

23.25 - Secteur de VIERVILLE calme. Incendies éteints.

23.54 - Alerte aérienne.

8 Juin 1944 - 00.20 - Alerte aérienne - Tirs de D.C.A. des bâtiments, à l'Ouest de nous.
00.30 -

01.05 - Alerte aérienne.

01.10 - Trois bombes à environ 2000 mètres à l'Ouest.

01.15 - "MONTCALM" et "GEORGES LEYGUES" tirent.

01.22 - Un avion est abattu dans le Nord.

01.32 - Fin de l'alerte.

05.22 - Le "TEXAS" ouvre le feu.

05.36 - Forte explosion à l'Est de PORT en BESSIN.

05.30 - Groupe "G. LEYGUES - MONTCALM" reçoit l'ordre de rejoindre le "TEXAS" pour tirer dans la région ISIGNY - CARENTAN, où nos troupes sont en difficultés.

05.40 - Appareillé. Traversé la "Transport Area", route au 295, au milieu de nombreux cargos, LST, LCT, LSI, etc...

06.20 - Arrivés près du "REXAS", reçu un appel pressant de notre S.F.C.P. qui nous désigne un objectif.

.....

06.27 - Fait demi-tour pour rejoindre notre précédent mouillage.
Le "MONTCALM" reste près du "TEXAS".

12

06.55 - Les appels du S.F.C.P. se faisant de plus en plus pressants, commencé le tir en route, à 7650 mètres dans le 341 du clocher de PORT en BESSIN.

Objectif : véhicules et troupes sur la Route Nationale de CAEN à SAIEUX, à 1 km; à l'Ouest de TOUR en BESSIN.

07.03 - Cessé le feu. Tiré 51 OEA et 2 OFF. Route Nationale balayée.
6 salves au but. Observation du S.F.C.P. : "Mission successful"

07.11 - Mouillé Tribord à 7250 mètres dans le 353 du clocher de PORT en BESSIN.

13

07.12 - Effectué un tir sur des troupes à 300 mètres dans l'Ouest du précédent objectif.

07.16 - Cessé le feu : 19 coups au but sur 24 OEA.
Observation du S.F.C.P. : "Mission successful".

07.58 - Le "MONTCALM" tire. Il se trouve dans le 282 et à 12600 mètres de nous.

08.17 - Un important convoi de transports de troupes se dirige vers la plage de VIERVILLE.

08.25 - L'"ARKANSAS" tire.

08.42 - Des chalands chargés de matériel sanitaire défilent le long du bord, faisant route vers la plage.
A l'horizon, à l'Est, groupe de bâtiments de commerce de fort tonnage.

08.53 - L'"ANCON" vient mouiller à 2500 mètres dans le 66.
Depuis l'aube, de nombreux groupes de 30 à 35 bombardiers alliés nous ont survolé, route au Sud.

09.14 - Tanks et véhicules en longues colonnes montent de la plage vers COLLEVILLE par une route aménagée hier. Un hôpital de campagne est installé sur la dune.

14

09.50 - Effectué un tir sur un objectif désigné par avion : troupes retranchées dans un fossé anti-tank, à 200 mètres au N E de TOUR en BESSIN.
But à la 2ème salve, puis tir d'efficacité de 36 coups.

09.55 - L'avion nous signale alors but et nous dit que l'objectif ne mérite pas davantage de munitions : 39 OEA tirés. Les servants des pièces du fossé anti-tank ont été mis hors de combat.

10.20 - Des chalutiers français sortent de PORT en BESSIN et accostent un transport auxiliaire anglais proche du port.

10.32 - L'"ARKANSAS" tire.

.....

15

10.50 - Effectué un tir sur objectif désigné par le S.F.C.P. : pont et croisement de routes avec engins motorisés à 500 mètres au N N E de TOUR en BESSIN.
Balayage de la route, puis tir d'efficacité de 27 coups.

11.10 - Cessé le feu.
Le S.F.C.P. signale : " Mission successful ".
Tiré 3 DPF et 38 OEA.

11.38 - L'"ARKANSAS" tire.

Nos troupes avancent une fois des tirs terminés.

12.15 - Notre présence ici étant toujours nécessaire, nous ne pouvons toujours pas rejoindre le "TEXAS" comme nous en avions reçu l'ordre à 05.30.
L'Amiral "GEORGES LEYGUES" adresse à l'Amiral "TEXAS" le télégramme suivant :
" S.F.C.P. still wanting us to stay. I remain here to carry on this job."

12.25 - De "ARKANSAS" à "GEORGES LEYGUES" :
" Admiral BRYANT now has situation in his area under control and requests that you remain here with me. This cancels previous orders to report to him. Glad we are to stay together."

13.00 - De Al BRYANT à "GEORGES LEYGUES" :
" Yes remain in that area with "ARKANSAS". I thought I would need you here, but since have been assigned another cruiser."

16

13.29 - Ouvert le feu sur objectif désigné par S.F.C.P.
Objectif : pont et croisement de routes, infanterie ennemie à 500 mètres au S S W de TOUR en BESSIN.

13.37 - Cessé le feu. Tiré 6 OEA. Aucun coup observé.

17

15.20 - Ouvert le feu sur emplacement de mitrailleuses à 2 km 500 au S E de TOUR en BESSIN (côté Sud du village de CUSSY)
Objectif désigné par S.F.C.P. - Observation par avion.

15.27 - Cessé le feu. Aucun coup observé. Tiré 30 OEA.

19.45 - Fortes explosions sur la côte. Ce sont probablement des mines terrestres que l'on détruit.
On peut compter 84 gros transports de troupes mouillés entre PORT en BESSIN et la pointe de La Percée.

22.05 - Appareillé pour changer de mouillage en compagnie de l'ARKANSAS
Cette manœuvre a pour but de déjouer une attaque sérieuse possible au cours de la nuit, l'ennemi profitant de renseignements obtenus de jour sur la position des bâtiments.

22.30 - Mouillé Tribord, à 11200 mètres dans le 359 du clocher de PORT en BESSIN.

23.13 - Lueurs d'incendies vers CARENTAN et ISIGNY.

23.59 - Alerte D.C.A. - Un avion ennemi abattu dans notre secteur.

.....

9 Juin 1944 - 00.18 - Ouvert le feu sur demande du S.F.C.P. sur de l'infanterie se trouvant sur une crête à 2 km 5 au S W de TOUR en BESSIN.

18 (

00.20 - Alerte D.C.A. - Tous les bâtiments tirent.
Trois avions abattus dans notre secteur.

00.33 - Fin du tir contre la terre. Tiré 24 OEA.
Appréciation : " Successful ".

00.40 - Des E-Boats sont signalés au large du HAVRE.

00.47 - Tirs de D.C.A. dans l'Ouest. Un avion est abattu.

19 {

01.36 - Notre S.F.C.P. demande un tir sur le même objectif que précédemment : P.C. de bataillon d'infanterie.
Ouvert le feu immédiatement.

01.45 - Fin du tir - 7 OEA.

02.40 - Les LST 314 et 376 viennent d'être torpillés par un E-Boat
{ L = 49° 50' N
{ G = 00° 50' W

02.48 - Des torpilleurs et des E-Boats ennemis sont signalés au large du Cap Antifer.
Des torpilleurs américains les attaquent.

20 {

04.46 - Le S.F.C.P. demande un nouveau tir sur le même objectif.
ouvert le feu.

04.54 - Fin du tir. Tiré 8 OEA. Aucune observation reçue.

21 {

05.55 - Ouvert le feu sur des troupes et des tanks qui contre-attaquent violemment à 1800 mètres au Sud de TOUR en BESSIN.

06.03 - Fin du tir. Tiré 16 OEA. Balayage de la zone. Observation du S.F.C.P. : " Successful ".

06.25 - 3 dragueurs nous préparent un chenal pour regagner notre mouillage près de terre.

06.49 - L'"ARKANSAS" appareille.

06.59 - "GEORGES LEYGUES" appareille.

07.40 - L'"ARKANSAS" mouille.

07.56 - Mouillé Babord : à 5100 mètres dans le 356 du clocher de PORT en BESSIN, à 1500 mètres dans l'Est de l'"ARKANSAS".

08.50 - Le "MONTCALEM" vient mouiller entre l'"ARKANSAS" et nous.
Deux blocs de béton, éléments de jetée du Mulberry A, remorqués, passent au Nord à 1000 mètres.

22 {

10.51 - Ouvert le feu sur un carrefour et un pont à 3 km. à l'E N E du MOLAY : état-major de régiment.

10.53 - Cessé le feu sur demande du S.F.C.P. Tiré 6 OEA.

11.38 - Un navire hôpital se dirige vers la plage.

.....

- 12.35 - Une baleinière quitte le bord pour PORT en BESSIN.
Trois officiers vont porter des médicaments, deux pavillons, et s'enquérir des besoins de la population.
- 14.36 - Le pavillon français flotte sur PORT en BESSIN.
- 16.15 - Retour des officiers qui sont allés à PORT en BESSIN.
- 18.15 à 19.03 - Alerte aérienne - Menace de bombes planantes.
- 20.15 - Notre S.F.C.P. nous signale que l'avance rapide des troupes britanniques ne lui permet pas de nous fournir un objectif pour le moment.
- 20.40) Alerte aérienne. Notre D.C.A. tire sur un avion non identifié
21.48) ami.
- 21.00 - "GEORGES LEYGUES" et "MONTCALEM" appareillent pour changer de mouillage pour la nuit.
- 21.25 - Mouillé Babord - A 6900 mètres dans le l du clocher de PORT en
Le "MONTCALEM" mouille à 600 m. dans l'Ouest. (BESSIN.
- 22.10 - Alerte D.C.A. Reçu ordre de brouiller les émissions de contrôle des bombes planantes.
- 23.00 - Un cargo touché par une bombe, dans la zone de la Eastern Task Force, brûle.
- 23.05 - Trois avions abattus dans l'Est.

10 Juin 1944 - 00.22 - Fin de l'alerte aérienne.

- 00.37)
01.02 } Tirs de D.C.A. à terre.
01.15 }
- 03.20 } Tirs de D.C.A. dans le S E de PORT en BESSIN. Violentes explo-
03.35 } sions provenant d'un bombardement par avions.
- 05.00 - Le "GEORGES LEYGUES" ouvre le feu sur des avions tournant au-dessus de lui.
- 05.50 - Importantes formations de bombardiers alliés escortés par des chasseurs, route au Sud.
- 09.23 - Appareillé pour revenir au mouillage de jour.
- 09.40 - Mouillé Tribord - A 3300 m. au Nord du clocher de PORT en
(BESSIN.
- 09.44 - Des avions sanitaires Douglas Dakota atterrissent sur le terrain aménagé près de COLLEVILLE en bordure de la plage.
- 09.50 - Ouvert le feu sur objectif désigné par S.F.C.P., à 1 km. dans le N N W de St PAUL DU VERNAY, dans le bois du VERNAY : croisement de routes et troupes. Balayage de la route.
- 10.05 - Cessé le feu. Tiré 17 coups (6 BPF - 11 OEA)
Appréciation : " Mission successful."

24

10.06 - Ouvert le feu sur des troupes et des véhicules sur route à 1km au Nord de St PAUL DU VERNAY.
Cessé le feu sur ordre du S.F.C.P. après la première salve.

(3 OFF)

10.12 - Nouvel objectif : dépôt de munitions dans le bois du VERNAY.

25

10.15 - Ouvert le feu.

10.25 - Fin du tir - Tiré 32 coups OFF - Appréciation : " Successful."

13.40 - Quatre chalutiers français de PONT en EESLIN nous accostent. Ils quitteront le bord à 15.20 avec des vivres pour la population.

26

15.18 - Un objectif nous est signalé par notre S.F.C.P. : transports mécanisés sur routes longeant le bois du VERNAY.
Balayage des routes de SUBLES à St PAUL du VERNAY et de DODIGNY à St PAUL du VERNAY.
Ouvert le feu immédiatement.

15.31 - Le "MONTCALM" tire.

15.40 - Fin du tir du "GEORGES LEYGUES" - Tiré 63 OFF.

D'importantes formations de chasseurs patrouillent notre zone toute la journée, un convoi de troupes et du matériel étant arrivé dans la matinée.

17.25 - L'Amiral BRYANT nous donne l'ordre de cesser le feu sur tous objectifs, y compris ceux signalés par notre S.F.C.P.
Le croiseur "AUGUSTA", dont la portée est plus grande, va nous remplacer.

18.50 - L'Amiral BRYANT donne contre-ordre, nous signalant de continuer notre soutien à la demande du S.F.C.P.

27

19.17 - Ouvert le feu sur des transports mécanisés dans le bois du VERNAY, à 4 km. au N E de St PAUL du VERNAY.
Bombardé une zone de 1 km 5 x 2 km.
Ce sera le dernier tir effectué par le "GEORGES LEYGUES" au cours des opérations d'invasion.

19.59 - Fin du tir.- 82 coups tirés (35 OFF - 47 OEA)
Tir très efficace - " Mission successful." signalé par S.F.C.P.
Le lendemain il nous envoie le message suivant :
" Résultats du tir d'hier soir rapportés par patrouille :
2 véhicules, voitures blindées avec remorques, dépôts de munitions et quelques hommes hors de combat."

21.50 - Des trains de passerelles sur flotteurs destinées au Mulberry A passent remorqués.

22.10 - L'Amiral BRYANT adresse à l'Amiral JAUJARD le message suivant :
" Your ships have well supported this venture. The fact that we are no longer able to shoot indicates what is happening Southward."

.....

23.12 - Alerte aérienne. - Tir de D.C.A. vers COLLEVILLE.

23.25 - Combat aérien : un avion abattu.

11 Juin 1944 -

00.05 - Fin de l'alerte aérienne.

03.40 - Alerte D.C.A. Menace de bombes planantes. Effectué un brouillage radio anti-bombes.

03.44 - Une bombe à environ 1500 mètres à Tribord.

03.51 - Un chapelet de bombes au-delà du "MONTCALEM" qui se silhouette sur les lueurs des explosions.

04.02 - La D.C.A. légère du bord ouvre le feu sur un objectif ayant l'apparence d'une bombe planante.

05.15) Violents tirs de D.C.A. à terre. Explosions de bombes d'avion
05.40) dans le S.W.

07.15 - L'Amiral BRYANT autorise les bâtiments sous ses ordres à désarmer les tourelles, mais donne l'ordre de maintenir toutes les veilles Radar.

08.20 - Fait rompre des postes d'alerte.
Pris le service aux postes de veille, avec D.C.A. renforcée.

14.30 - Les chalutiers de PORT en ESSIN amènent à bord de nombreux visiteurs.

12 Juin 1944 -

Quelques alertes aériennes dans la nuit jusqu'à 05.20.
La D.C.A. des bâtiments n'entre pas en action. Quelques tirs à terre.

Chaque matin, de l'aube à 08.00, et le soir entre 21.00 et 22.00, de très importants groupes de bombardiers alliés, Marauders, Bostons, Flying Fortress, escortés par des Lightning Thunderbolts et Spitfires, nous survolent.

Les raids allemands au-dessus du mouillage des transports diminuent.

Par contre les attaques de vedettes rapides (E-Boats) s'intensifient au large. La protection de nuit de la zone de débarquement par un cordon très serré de torpilleurs et de vedettes alliés, les oblige à attaquer les convois entre l'Angleterre et la côte française.

12.20 - L'Amiral BRYANT monte à bord. Il visite rapidement, avant le déjeuner qui lui est offert par l'Amiral JAUJARD.

14.37 - L'Amiral BRYANT quitte le bord.

16.15 - Le monitor "ROBERTS" tire devant ARROMANCHES.

20.55 - Reçu de l'Amiral BRYANT le message suivant :
" It is with great regret that I say " Au revoir ". Our association has been exceedingly pleasant from a personal point of view and extremely unprovidable from Hitler's. Best of luck to you and I hope we have the pleasure of working with you again real soon."

23.00 à 24.00 - Courtes ~~marinées~~ alertes aériennes.

13 Juin 1944 - 09.05 - Appareillé pour changer de mouillage.

Tous les objectifs de notre zone étant maintenant hors de notre portée, l'Amiral BRYANT nous a proposé de venir mouiller près du "TEXAS".

Fait route à l'Ouest à petite vitesse à travers la Transport Area. Les travaux de construction du port artificiel (Mulberry A) de St LAURENT sur Mer sont très avancés. De nombreux cargos sont mouillés à l'abri de la digue constituée par des blocs de ciment amenés à la remorque d'Angleterre, et ~~saïs~~ coulés par les fonds de 3 à 5 brasses.

10.16 - Mouillé Babord à 2,1 milles dans le 76 de la pointe de La Percée entre le "GLASGOW" et le "TEXAS".

10.55 - Le "MONTCALM" mouille entre le "TEXAS" et l'"ARKANSAS".

Journée calme -

Dans l'après-midi, les premiers chasseurs Thunderbolts font l'essai de l'aérodrome installé à environ 500 mètres du bord de la falaise, au Sud de la Pointe de La Percée.

Dans la soirée, une trentaine d'appareils s'y poseront.

16.00 - "TEXAS" et "ARKANSAS" appareillent et se déplacent d'environ deux milles dans l'Ouest.

16.20 - "ARKANSAS" ouvre le feu sur un objectif près d'ISIGNY où de durs combats sont en cours.

A la fin de son tir, l'"ARKANSAS" permuta de poste avec le "NEVADA" qui se trouvait au Nord des Iles St MARCOUF.

19.10 - 14 planeurs remorqués passent sur notre avant en direction d'ISIGNY, escortés par des chasseurs P.38.

23.13 - Tirs de D.C.A. dans la région de COLLEVILLE.

23.25 - Combat aérien. Un avion abattu.

14 Juin 1944 - 04.40 à 05.19 - Alerte aérienne. Tirs de D.C.A. à terre.

Entre 06.00 et 07.00 passage de 450 Forteresses Volantes par groupes de 35 à 40, à 6000 m. d'altitude, route au Sud.

19. 00- Reçu l'ordre d'appareiller pour MILFORD HAVEN à 06.30 le 15.

23.00 - Tirs de D.C.A. sur la côte. Des avions survolent et mitraillent l'aérodrome de la pointe de La Percée, à 3000 m. dans le Sud à Des avions lancent au-dessus des bâtiments de guerre des (nous. éclairants à parachute, probablement pour prendre des photographies.

23.30 - Un avion nous survole et lâche une bombe qui tombe à 850 mètres et explose.

.....

- 10.12 - Manoeuvré pour éviter une mine en surface.
- 11.25 - Croisé un convoi de 12 bâtiments escorté par la corvette
"COMMANDANT D'ESTIENNE D'ORVES".
- 12.00 - A 9,5 milles dans le 6 du phare de Hartland Point.
- 14.32 - Bouée de l'extrémité du chenal de MILFORD HAVEN. Mis à 15 noeud
Donné liberté de manoeuvre au "MONTCALEM".
Suivi l'alignement d'entrée.
- 14.40 - Le bâtiment arraisonneur nous signale de le suivre. Il nous
indiquera le mouillage.
Vitesse 8 noeuds.
- 14.57 - Franchi le filet de barrage de la rade.
- 15.03 - Mouillé Tribord à 850 mètres dans le 341 du sémaphore de Thorn
Point.
Le "MONTCALEM" a mouillé à 400 mètres derrière nous.
Attendu l'étale de pleine mer pour gagner le mouillage de
MILFORD HAVEN et prendre le coffre n° 3.
- 16.30 - Appareillé. Remonté la rivière à petite vitesse (5 noeuds).
- 17.30 - Maillé la chaîne sur le coffre n° 3.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS - 1375.

NOMBRE DE COUPS DE 152 TIRÉS - (OEA 591) 1002
 (OPT 411)

NOMBRE DE COUPS DE 90 TIRÉS = 226

Nombre de coups de 40 tirs = 750

Nombre de coups de 20. trées : 1200

Le Capitaine de Vaisseau LAURIN
Commandant le "GEORGES LEYGUES"

Bord, le 20 Juin 1944

MARINE NATIONALE

4ème DIVISIONS DE CROISEURS

Croiseur "GEORGES LEYGUES"

N° 106

RAPPORT D'OPERATIONS

CHAPITRE "C"

ANNEXE A

- - -

COMPTE RENDU ARTILLERIE DES TIRS D'APPUI EFFECTUES

PAR LE "GEORGES LEYGUES" du 6 au 10 JUIN 1944

AU COURS DES OPERATIONS DE DEBARQUEMENT SUR LA COTE
NORMANDE.

- - -

I.- CARACTERE GENERAL DES TIRS EFFECTUES -

Du 6 au 10 Juin, le "GEORGES LEYGUES" a été amené à effectuer près d'une trentaine de tirs d'appui, vingt huit exactement. L'artillerie de 90 n'a été mise en oeuvre qu'une fois, au début même de l'opération; toutes les autres missions ont été confiées à l'artillerie de 152.

Les tirs effectués sont de nature variée : tirs de contre batterie (4), tirs de destruction (3); tirs de soutien rapproché (14); tirs enfin de soutien éloigné (7).

Selon la nature du résultat recherché le nombre de coups consacrés à chacune des bombardements varie considérablement, s'élevant pour l'un des tirs à 367 sur un ensemble de 1002 coups tirés, auxquels il convient d'ajouter les 226 coups tirés par les 90.

Les tirs ont été déclanchés soit à l'initiative du bâtiment sur les objectifs découverts du bord; soit selon le plan préalable d'emploi de l'artillerie de la force navale, à horaire fixe, sur objectif "pre-arranged" soit sur la demande d'avions d'observation et de réglage de tir; soit sur la demande d'une équipe d'observation appartenant à l'un des bataillons de l'infanterie mise à terre et attachée en propre au bâtiment (SFCP : Shore Fire Control Party); soit enfin sur ordre même de "Amiral TEXAS" d'après les informations que lui-même recevait de sources diverses, LFCP et Headquarter Ship (l'"ANCON") vraisemblablement.

L'observation et le procédé de réglage des tirs dépendaient évidemment des conditions, dans lesquelles chacun d'entre eux était déclanché : observation directe, observation et réglage par avion ou SFCP : il était

..../.

parfois même prévu que le tir serait conduit sans observation et par suite sans possibilité de réglage.

Tous les tirs, à l'exception de l'un d'entre eux, ont été effectués bâtiment mouillé.

II.- ORGANISATION GENERALE ADOPTEE A BORD EN VUE DE SATISFAIRE AUX EXIGENCES PARTICULIERES AUX TIRS D'APPUI -

A la base du déclenchement des tirs d'appui, sauf de quelques tirs effectués à vue directe sur objectifs inopinés, se pose un problème de travail sur la carte.

L'essentiel de ce travail était effectué au Poste Central 152. A ce local aboutissait par ligne téléphonique spéciale, les éléments relatifs à la position du bâtiment; ces éléments étaient fournis par l'Officier de Navigation d'une part, l'Officier Radar d'autre part. La confrontation entre les renseignements issus de ces deux sources permettait de soumettre à la passerelle de navigation le choix auquel proposait de se livrer le P.C. 152.

A chaque fois qu'il était possible de le faire sans porter préjudice à la rapidité de déclenchement du tir, le D.T. fournissait comme recoupement complémentaire les relèvement et distance, pris du télépointeur lui-même, sur quelqu'amer remarquable.

Partant de la position adoptée, on déterminait au P.C. artillerie azimut et distance de l'objectif; le télépointeur venait à l'azimut, le C P C effectuait le calage en distance corrigée pour l'altitude, le flambage et éventuellement l'échelonnement (tir avec observation par avion dans le cas seulement où celui-ci prenait à sa charge la conduite même du tir); l'artillerie était prête à entrer en action; le D.T. en rendait compte au Commandant, lui soumettait ses intentions et recevait en réponse tout à la fois directives générales et ordre d'ouverture du feu.

Les liaisons radioélectriques avec SECP et avion étaient assurées au PC 152 lui-même; l'écoute était assurée en doublure à "RADIO PASSERELLE" (abri vitré de la passerelle amiral) où se trouvaient aboutir par ailleurs les autres liaisons tactiques.

Les opérateurs avaient été longuement entraînés auparavant; en radiophonie, micro et écouteurs étaient portés par un Officier de liaison britannique; en graphie, manipulation et écoute étaient assurés par un matelet anglais sélectionné par le bord comme le plus habile et le plus souple tout à la fois. Les contacts entre l'artillerie et les opérateurs étaient assurés par le CPC selon les ordres qui lui parvenaient du D.T.

Au noeud des communications radiophoniques du bord, c'est à dire à "RADIO PASSERELLE", se trouvaient rassemblées toutes les informations relatives aux opérations terrestres. Un Officier de liaison britannique (de la Royal Artillery) en effectuait la synthèse; il tenait l'Amiral et le Commandant au courant de l'évolution de la situation et communiquait au P.C. 152 les informations susceptibles de réagir sur la mise en oeuvre de l'artillerie. Dans les cas délicats, le D.T. ordonnait au C P C d'interroger cet Officier sur la proximité des troupes amies par rapport à l'objectif qu'il s'agissait d'atteindre; il en fut ainsi à deux ou trois reprises.

Le D.T. détenait au télépointeur une carte de la région afin de connaître la nature des terrains qu'il avait à battre; si faibles que fussent les dénivellations du relief, il pouvait être important d'en tenir compte dans le cas où les points de chute passeraient inaperçus aux yeux des observateurs et plus encore importait-il de reconnaître rapidement si le terrain n'était pas couvert de bois susceptibles de le masquer à leur vue. A deux ou trois reprises le D.T. dirigea son tir systématiquement pour le rendre plus facilement observable. A chaque fois enfin qu'il y eut

..../.

à battre des routes il fût en outre facile au D.T., grâce à des dispositions de suivre la méthode selon laquelle les observateurs déplaçaient le tir le long de voies de communication pour atteindre les troupes qui s'y déplaçaient.

III.- DISPOSITIONS PARTICULIERES A L'EXPLOITATION DE L'AZIMETRIE -

Tous les tirs autres que quelques tirs à vue directe sur objectif aisément identifiable, ont été effectués en azimétrie.

A bord du "GEORGES LEYGUES", les installations d'azimétrie ont été récemment complétées de façon à en accroître la sûreté de fonctionnement et ces dispositions se sont avérées extrêmement utiles au cours de l'action. Le but du montage complémentaire effectué à MERS EL KEHIR en Avril dernier et amélioré depuis par les moyens du bord était de placer la lunette azimétrique dans les meilleures conditions de fonctionnement possible, de contrôler sa stabilité et d'être capable de poursuivre le tir en azimétrie sans avoir recours à cette lunette (1) si elle révélait quelque trouble de fonctionnement. La lunette ^{qui} antérieurement avait donné pleine satisfaction a subi, au tir prolongé, des écarts qui eussent été susceptibles de réagir fâcheusement sur le réglage du tir, aussi a-t-elle été le plus souvent abandonnée.

Il avait été également récemment monté à bord un tachymètre de vitesse azimutale tireur extrêmement précis pour doubler le tachymètre d'origine qui s'était avéré insuffisant aux faibles azimutales. Un seul tir ayant été effectué en marche, ce fut l'unique occasion qu'eut cette installation de s'avérer profitable.

IV.- DISPOSITIONS PARTICULIERES AU POINTAGE EN HAUTEUR SANS REPERE GEOGRAPHIQUE VISIBLE -

Il est arrivé à plusieurs reprises que les tirs aient dû être effectués sans que ni l'horizon "Rétro", ni le pied de la côte ne fussent visibles.

En prévision de cette éventualité il avait été récemment monté sur le bâti de pointage en hauteur un niveau à bulle (fourniture anglaise) qui permettait de maintenir le pointage en site sans vue vers l'extérieur. Le montage autorisait l'utilisation du stabilisateur gyroscopique. Les expériences faites à la mer avaient montré que le rendement était meilleur avec emploi du stabilisateur dès que le roulis était sensible, de un degré d'ampleur totale environ; par deux degrés de roulis les exercices de pointage contrôlés par visée à vue directe n'avaient pas donné d'écarts supérieurs à 5 minutes.

Au cours des tirs effectués au niveau, les deux procédés, pointage au niveau avec et sans stabilisateur, ont été employés avec succès.

V.- CHOIX ENTRE PROJECTILE DE PERFORATION ET PROJECTILE O E A -

En chiffres ronds, le "GEORGES LEYGUES" disposait de 600 O E A et de 1.200 O P F K.

La faible proportion d'O E A obligeait à un dosage adéquat entre projectiles de deux espèces au cours de chacun des tirs. Ceci n'était pas pour simplifier la tâche du personnel des pivots et des chambres de tir et alourdir singulièrement la densité des communications téléphoniques entre D.T., Poste Central et Chefs de Sections. Le D.T. s'attachait à toujours déclencher en

(1) Par utilisation directe du réseau de c.a.p. commandé par l'un des compas du bord.

VIII.- CHARACTERES ESSENTIELS DE L'OBSERVATION S F C P ET DE L'OBSERVATION AERIE
AVION -

L'équipe de SFOP n'observe pas le tir à proprement parler mais le dirige, au sens qu'au lieu de signaler des écarts elle signale les corrections qu'elle désire voir effectuer sur la distance et l'azimut ou plus exactement les quantités dont il convient de déplacer le tir en distance et azimut. C'est ainsi que, sans même que le bord en soit toujours explicitement informé, le S F C P peut faire battre l'artillerie telle zone qui lui paraît fréquentée par l'ennemi ou seulement suspects.

Il est apparu manifestement que, dans cette région coupée de buies et de bois, l'équipe S F C P manquait fréquemment de vues et cherchait en vain les objectifs à battre. Par contre, lorsque l'ennemi ne parvenait pas à exploiter le défilement, le S F C P donnait au tir sa pleine efficacité.

La manœuvre de vues offertes au S F C P et le déconçu des combats défensifs et même des contre-attaques livrés par les Allemands dans certaines zones de la tête de pont ont placé à plusieurs reprises notre S F C P en situation difficile en face d'occasions fugitives; à deux reprises, il nous fit interrompre le tir, soit qu'il conçût des doutes sur l'identité des troupes entrevues, soit même qu'il s'aperçut de justesse de la proximité des forces alliées. Il semble bien d'ailleurs que le caractère des opérations ait rendu très ardu le problème des liaisons entre unités engagées.

Le bord, bien qu'aucune information ~~sur~~ ne fut négligée, était lui-même très incomplètement renseigné sur la progression des troupes américaines au delà des plages de débarquement et nous dûmes souvent agir avec beaucoup de circonspection avant d'ouvrir le feu.

Les avions d'observation de tir étaient plus encore embarrassés pour identifier les concentrations de troupes ennemies, aussi ne travaillaient-ils que sur objectifs lointains et sur ceux que nous leur décrivions suivant les indications du S F C P ou les ordres de l'"ADMIRAL TEXAS" et le tracé de la carte.

Ils n'étaient pas les seules difficultés de l'observation aérienne. Plusieurs fois il arriva que l'avion ne décela la présence d'aucun élément ennemi aux emplacements signalés; ou bien encore s'égarrant au dessus de la zone des opérations il observait tel point différent de celui que nous battions et de ce fait n'apercevait évidemment pas nos points de chute. Il nous fallut de ce fait renoncer à quelques uns des tirs que nous avions préparés ou même déclanchés, mais ce fut plutôt là l'exception et grâce aux aviateurs alliés nombre de nos tirs furent parfaitement observés et portèrent de rudes coups à l'ennemi.

Il faut savoir ce que cela représente d'adresse pour un pilote de Spitfire d'atteindre à de tels résultats; il est seul dans cet appareil et à lui tout incombe, le pilotage, cela va de soi, la lecture de la carte, la reconnaissance du terrain, l'observation des points de chute, la radiophonie; il ne peut faire autrement que de tenir sa vitesse de vol, qui est celle d'un chasseur; le terrain est souvent à demi masqué par les fumées; une fois l'objectif reconnu il lui faut y revenir sans cesse, synchroniser des passages avec les points de chute (qui lui sont signalés par le bord avec 5 secondes de préavis), incliner son appareil au moment où les éclatements se forment pour disposer de vues dégagées, conserver la notion d'orientation soit du plan de tir, soit du Nord, apprécier les longueurs d'écarts avec sûreté etc... Ce faisant il est menacé par les tirs de D.C.A.; la chasse ennemie est là qui le guette et s'il n'est accompagné

..../*

généralement par un second Spitfire, cette protection reste précaire.

Tout de suite nous eûmes conscience de ce qu'était la tâche de ces hommes lorsqu'au milieu des fumées nous vîmes leurs appareils apparaître fugitivement, raser le sol pour l'instant d'après, filer en chandelle, s'éloigner pour livrer combat, plonger sur quelque nid de mitrailleuse, puis revenir sur les objectifs de nos pièces et reprendre leur tâche.

En quelques mots, par phonie, ils retraçaient leurs aventures : un Messerschmidt abattu, un groupe ennemi mitraillé, l'émotion d'une rencontre avec des Thunderbolt un instant pris pour des chasseurs ennemis. Lors du premier des tirs pour lequel nous eûmes recours à l'observation aérienne, brusquement plus de contact avec notre avion; mais, sans délai presque, la phonie reprend, ce n'est plus le même appareil, c'est le second Spitfire de l'équipe; le nôtre a été descendu, celui qui nous parle maintenant l'a vu s'écraser au sol, il prend sa suite. Nous aurons de l'observation et le tir sera durement meurtrier pour l'ennemi (Tir N° 3).

IX.- DÉROULEMENT DES TIRES -

I.- TIR N° 1 - Date Mardi 6 Juin.

Objectif : Batterie de Longue

Observation : directe Distance moyenne de tir : 10.700

L'existence de la batterie de Longue avait été signalée. Elle ne se démasqua qu'une demi heure environ après que les bâtiments eurent pris leur mouillage.

Je cherchais à identifier les détails de l'objectif qu'il nous était assigné de battre à partir de H - 40 (5 h. 50) lorsque le Commandant me téléphona " Il y a une batterie qui tire sur nous, venez dessus et couvrez le feu aussitôt paré ".

Fauchant vers la gauche j'aperçois en effet les lueurs de départ des coups. A 5 h. 37 m. 30 s. j'ouvre le feu à vue directe sur la casemate la plus à droite; j'observe des impacts autour de la casemate. La batterie ne tire plus. A 5 h. 47 je reçois l'ordre de suspendre le feu et de me préparer à couvrir le feu sur l'objectif prévu (voir tir suivant). Il a été tiré 33 O F F K.

2.- TIR N° 2 - Date Mardi 6 Juin.

Objectif : T 53 : Colline fortifiée située à l'Est de la vallée du Ruquet : Canon AA, 4 abris bétonnés, 2 casemates, 5 mitrailleuses.

Observation : directe Distance moyenne du tir : 10.800

Je viens à l'azimut déterminé au P.C.

Je reconnais la vallée du Ruquet, puis la colline que je dois battre; ordonné un bond d'azimut pour me caler au centre de l'objectif.

..../.

A 5 h. 51 m. 30 s. reçu l'ordre d'ouverture du feu. Je commence à tirer à cadence lente, puis j'accrois la densité du feu au fur et à mesure que l'heure du débarquement approche.

Observé le tir à vue directe, ordonné des bords de portée et d'azimut de façon à couvrir toute la superficie des fortifications. Aucun détail de celles-ci ne m'apparaît mais j'ai longuement étudié les plans et photographies les jours précédents et je n'éprouve nulle difficulté à en reconstituer les contours.

A 6 h. 27 m. reçu l'ordre de cesser le feu.

Il a été tiré 223 OFFK et 144 OEA.

Pendant le débarquement nous observons attentivement ce qui se passe sur la colline que nous avons bombardée; elle n'offre aucune réaction.

3.- TIR N° 2 Bis (Tir de 90) - Date : Mardi 6 Juin.

Objectif : Les défenses de la plage entre les azimut 220 et 230.

Observation : directe Distance moyenne de tir : 10.000

De 5 h. 56 à 6 h. 10 - Les 90 exécutent un fauchage dans le secteur ordonné sur une profondeur de 400 mètres. La distance de la côte leur a été donnée par le P.C. 152. Les premiers coups tombent en partie dans l'eau en partie à terre. Le D.T. de 90 met à profit cette constatation pour régler son balayage, selon les ordres préalables, entre 200 et 400 mètres de la plage. Il est tiré 226 coups.

4.- TIR N° 3 - Date : Mardi 6 Juin.

Objectif : Concentration de troupes dans le Château situé à 1 km 500 au N N E de Mesles.

Observation : Avion - Distance moyenne de tir : 12.500

A 8 h. 46 reçu la demande de tir de l'avion d'observation.

A 8 h. 48 le feu est déclenché.

Tir rapidement efficace; 2ème salve à 50 mètres du but, 14 salves triples au but - 63 O E A ont été tirés.

L'avion nous signale que nos coups ont pilonné l'objectif amenant une forte explosion surmontée d'un gros nuage blanc.

Cessé le feu à 9 h. 02

5.- TIR N° 4 Date : Mardi 6 Juin

Objectif : Construction ayant l'aspect d'un tunnel à l'amorce de la jetée Est de Port en Bessin.

Observation : directe Distance moyenne de tir : 8.500

Les Allemands tirent sur la plage. On ne sait où se cachent leur batterie. De Port en Bessin peut être en flanquement. L'"ARKANSAS" tire

..../.

dans la falaise voisine du mouillage. Sur la jetée j'aperçois un abri qui pourrait cacher quelque pièce d'artillerie. Je demande à ouvrir le feu.

A 12 h. 32 m. 50 s. ouvert le feu coup par coup, pointage à vue directe du télépointeur. 4 coups tirés, le dernier en plein à l'amarce de l'abri. On verra par la suite que nous avons tiré sur des blocs de ciment posés sur la jetée pour interdire les débarquements.

6.- TIR N° 5 Date : Mardi 6 Juin

Objectif : Position présumée de batterie au voisinage de Vasquerville

Observation : directe Distance moyenne de tir : 11.700

Des projectiles de moyen calibre tombent sur la plage, y faisant de sérieux ravages parmi les "landing-craft" et y fauchant les hommes. Toutes les jumelles cherchent à découvrir les emplacements où les Allemands ont bien pu camoufler leur batterie. J'observe des fumées noires qui semblent provenir de départ de coup; je demande à tirer.

A 16 h. 54m. 30 s. Ouvert le feu.

Régulé de façon à tomber au delà du rideau d'arbres, sur 400 mètres de profondeur.

Cessé le feu à 16 h. 40 m. - 19 O E A ont été tirés.

On n'observe plus de départ de coup. Avons-nous muselé une batterie? Nous ne le saurons pas.

7.- TIR N° 6 Date : Mardi 6 Juin.

Objectif : Une casemate de la batterie de Longue

Observation : directe Distance moyenne de tir : 10.300

Au moment où je tentais de localiser les pièces dont le tir continuait à atteindre les plages, l'une des Casemates de la batterie de Longue ouvre le feu; c'est la deuxième à partir de la gauche, le Commandant me la désigne pour objectif.

A 18 h. 42 - Ouvert le feu coup par coup, pointage à vue directe.

Encadré, tâté l'encadrement puis lâché une salve de 3 coups dont l'un frappe l'embarasure de la Casemate. 10 O P F K ont été tirés. Cette Casemate cesse de tirer, définitivement.

8.- PRISE DE CONTACT AVEC NOTRE S F C P. -

A 19 h. 23, le Mardi 6 Juin, notre SFCP prend contact par radiophonie avec le "GEORGES LAYGUES". Il n'est pas question pour l'instant qu'il nous fasse des appels de tir car le bataillon auquel il appartient n'est pas encore engagé; il sera tenu en réserve jusqu'au moment où la progression des troupes aura atteint quelque profondeur. De fait, c'est seulement le Jeudi 8 Juin à l'aube que nous parviendrons la première demande de tir de notre S F C P.

..../.

9.- TIR N° 7 - Date : Mercredi 7 Juin.

Objectif : Troncs situées à un croisement de routes (carrefour de Longeau à 4 Km à l' E N E de Melay).

Observation : Avion Distance moyenne de tir : 19.800

Nous savons que notre S F C F n'est pas encore lancé dans l'action; le tir à vue directe est devenu impossible car nos troupes occupent déjà une partie du terrain et nous ne pouvons prétendre distinguer les points qui restent tenus par les Allemands; nous ne pouvons pas davantage nous baser sur les informations qui nous parviennent, elles sont incomplètes et trop imprécises.

Aussi dès le matin nous avons demandé avec insistance l'observation aérienne. Les autres bûtiments sont dans la même situation que nous et marquent le même souci; le Chef de groupe répartit les avions et les objectifs entre les uns et les autres.

C'est alors que l'"ASKANWAS" nous signale la présence de troupes ennemies à un croisement de routes dont il nous donne les coordonnées (nous n'avons pas su d'où il tenait ce renseignement); l'avion mis à notre disposition annonce qu'il a reconnu l'emplacement désigné.

A 11 h. 16 - ouvert le feu en salves de 3 CEA. Je tire quatre salves sans que l'avion parvienne à observer les impacts. Cessé le feu à 11 h. 23, l'avion rentre à sa base. Je vérifie que nous n'avons commis aucune erreur au déclenchement du feu, que le travail sur carte était correct, que le cap est resté bien exactement placé au télépointeur, que l'addition "Gisement + Cap = Azimut" s'effectue toujours correctement que les Granats n'ont eu nulle défaillance, etc... Il faut admettre que l'avion s'est trompé de carrefour.

10.- TIR N° 8

Objectif : Le même que pour le tir précédent.

Observation : Avion Distance moyenne de tir : 19.400

L'avion de relève parvient sur les lieux; je lui désigne le même objectif que précédemment; il estime l'avoir identifié et signale qu'il est prêt à observer.

A 12 h. 05 le feu est déclenché; 12 coups d'O E A sont encore tirés sans que l'avion ait pu observer les points de chute. J'abandonne alors l'objectif que nous tenons sous notre feu et demande à l'avion de rechercher ailleurs quelque point à battre; tentative infructueuse, l'avion achève sa mission sans avoir rien découvert.

11.- TIR N° 9 - Date : Mercredi 7 Juin

Objectif : Troncs et véhicules à la lisière S E du bois de Melay

Observation : Avion Distance moyenne de tir : 19.800

A 19 h. 30 il nous est attribué à nouveau un avion d'observation. Je lui fais explorer la région de Melay; après quelques minutes de recherches il reconnaît la présence de troupes et véhicules ennemis à la

..../.

lisière S E du bois du MOLAY.

A 19 h 56, l'engagement de feu ; la première salve est à 200 mètres du but, six salves nous sont signalées au but par l'avion ; il a été tiré 27 OEA.

A 20 h 09 l'avion signale "Cessez le feu" et aussitôt ajoute : "Véhicules dispersés à 500 mètres à l'Est du présent objectif".

12.- TIR N° 10 - Date : Mercredi 7 Juin -

Objectif : Troupes et engins motorisés à 300 mètres à l'Est de l'objectif précédent.

Observation : Avion. Distance moyenne de tir : 19.700.

Dès que nous parvions de l'avion l'avis précédent, j'effectue le transport de tir et n'attends, pour reprendre le feu, que de savoir l'avion prêt à observer.

A 20 h 13 repris le feu en salves de 3 OEA ; 12 coups sont tirés, 6 sont signalés au but par l'avion qui ajoute : "Camions dispersés". Notre avion rentre à sa base.

13.- TIR N° 11 - Date : Mercredi 7 Juin.

Objectif : Véhicules camouflés au Nord du bois du MOLAY.

Observations : Avion - Distance moyenne de tir : 18.600.

L'avion de relève explore le terrain aux environs du MOLAY et signale la présence de véhicules camouflés au voisinage du bois du MOLAY. Les coordonnées qu'il fournit situeraient cet objectif à la Monverdière à 500 mètres au Nord du bois du MOLAY, au milieu de bouquets d'arbres.

A 20 h 32, j'ouvre le feu en OEA ; la première salve n'est pas vue ; la deuxième l'est, mais, surprise, l'avion ordonne un + 2.000 qui ramène sensiblement notre tir sur les objectifs que nous venons de battre au cours du tir précédent. Ce n'est guère douteux, l'avion s'est mépris dans la reconnaissance du terrain ; la troisième salve n'est pas vue, et le tir cesse sur l'avis " Je regagne ma base ".

14.- TIR N° 12 - Date : Jendredi 8 Juin.

Objectif : Troupes et véhicules sur route nationale à 1 km. à l'Ouest de TOER en BESSIN.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 12.600.

Au petit jour, à 5 h 40, nous appareillons pour nous rapprocher du "TEXAS" qui est à quelques milliers de mètres dans l'Ouest. Mais notre S.F.C.P. commence à donner signe de vie ; aussi à 6 h 27 le "GEORGES LEYGUES" reçoit-il un contre-ordre ; nous faisons demi-tour et route sur notre ancien mouillage.

Notre S.F.C.P. nous désigne un objectif, cela tombe mal, le "GEORGES LEYGUES" manœuvre au milieu d'une nuée de barges et de bâtiments de tous types ; tantôt stoppé, tantôt à 10 noeuds, barre 25 à droite, barre 25 à gauche, machines différenciées, voilà qui diffère sensiblement des conditions dans lesquelles nous admettions jusque là de tirer en marche.

.....

Je tente néanmoins de nous mettre en situation d'ouvrir le feu, je sais du télépoteur distance et azimut du pauvre clocher mutilé du village de VIERVILLE ; au P.C. on détermine les éléments d'un calage azimut distance sur l'objectif désigné par notre S.F.C.P. C'est un dégrossissage ; je renouvelle l'opération ; cette fois j'ai confiance, je demande à tirer. Le Commandant ne demande de m'assurer à nouveau qu'il n'y a nul doute sur l'identité des repères que j'ai utilisés, non plus que sur la rigueur des opérations effectuées au P.C. Je renouvelle le calage ; je sens que le Central fait front avec habileté et sûreté aux difficultés de la situation, j'ai pleine confiance et j'en fait part au Commandant.

Le Commandant décide d'ouvrir le feu ; cela vient à point, notre S.F.C.P. nous demande " Immédiate ". Le bâtiment court à 7 nœuds lorsque les premières salves partent. Notre S.F.C.P. nous fait balayer une route ; il nous demande de la pilonner durement pendant une minute ; malchance ! Nous devons justement suspendre le feu en défilant à contre - bord de l'"ARKANSAS" qui dresse sa massive silhouette entre nos pièces et l'objectif. Les volées relevées à 45° d'élévation, tel au " Présentez Armes ", nous l'éloignons à quelques deux cents mètres ; de toutes parts fusent les gestes d'amitié ; une image qui marquera.

J'ai hâte de pouvoir reprendre le feu ; je crains que cette interruption n'ait porté atteinte à l'efficacité de notre tir, qui sait même, peut être mis en situation difficile notre S.F.C.P. Heureusement il n'en est rien. Notre tir s'avère efficace à la reprise du feu, 18 coups pilonnent le but sur 35 tirés et notre S.F.C.P. nous signale : " Mission successful".

A 7 h 08 nous cessons le feu.

A 7 h 11 nous mouillons.

Pressentant la possibilité d'un transport de tir, j'ordonne au P.C. de suivre les variations de distance et d'azimut de l'objectif que nous venons de battre, jusqu'au moment où, mouillés, nous sommes assurés de voir les éléments stabilisés.

15.- TIR N° 13 - Date : Judi 8 Juin.

Objectif : Véhicules et troupes sur la route nationale à 1 km 300 à l'Ouest de TOUR en BESSIN.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 12.200.

En effet l'objectif suivant m'est désigné par transport de tir, à 300 mètres dans l'Ouest de celui que nous venons de battre.

Le feu est déclenché sans délai, à 7 h 12 : 24 CEA sont tirés, 19 sont signalés au but et notre S.F.C.P. ajoute cette fois encore : " Successful" Le feu cesse à 7 h 16.

16.- TIR N° 14 - Date : Judi 8 Juin.

Objectif : Troupes sur position fortifiée établie dans un fossé anti - tank, à 800 mètres au N E de TOUR en BESSIN?

Observation : Avion - Distance moyenne de tir : 11.700.

Vers 9 h 40 notre S.F.C.P. nous fait connaître la position d'un point de résistance établi dans un fossé anti-tank Il nous demande de faire appel, pour le réglage du tir, à l'observation aérienne.

.....

Nous appelons l'avion qui répond aussitôt et va reconnaître l'objectif signalé.

A 9 h 50 ouvert le feu en salves d'OEA, de 3 coups chacune. Sur salves tirées, 12 sont signalées au but.

A 9 h 55, l'avion nous fait cesser le feu et annonce qu'il va entre l'effet du tir ; il nous signale " Tous les servants hors de combat, une pièce légère abandonnée, paraissant intacte ; cela ne vaut pas la peine de reprendre le feu pour la détruire."

17.- TIR N° 15 - Date : Jedi 8 Juin -

Objectif : Engins mécanisés sur pont et croisement de route à 500 m. au N N E de TOUR en BESSIN.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 11.500.

Sur demande du S.F.C.P., le feu est déclenché à 10 h 50 sur l'objectif qu'il signale.

Le S.F.C.P. conduit d'abord le réglage de tir de façon à balayer routes, puis déclenche le feu d'efficacité sur un emplacement repéré est tiré en tout 38 OEA et 3 OPFK ; 27 sont signalés au but et le S. conclue : " Tir efficace - Mission Successful ".

Cessé le feu à 11.10.

18.- TIR N° 16 - Date : Jedi 8 Juin.

Objectif : Infanterie à 500 Mètres au S S W de TOUR en BESSIN.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 12.700.

Sur demande du S.F.C.P. j'ouvre le feu à 13 h 29 sur le nouvel objectif. Il est tiré deux salves de 3 OEA chacune. Le S.F.C.P. n'aperçoit aucun point de chute, le tir n'est pas poursuivi.

Cessé le feu à 13 h 37.

19.- TIR N° 17 - Date : Jedi 8 Juin.

Objectif : Mitrailleuses situées dans la partie Sud du Village de CUSSY.

Observation : Avion - Distance moyenne de tir : 14.200.

Vers 15 h 10 notre S.F.C.P. nous signale un nid de mitrailleuse et nous demande de faire observer le tir par avion.

Je fais appeler l'avion et à 15 h 20 le feu est ouvert ; salves données comportant chacune 3 coups d'OEA à 400 au-delà de la distance estimée du but, 3 coups à cette distance et 3 coups à 400 mètres en de

La première série de 9 coups est infructueuse, l'avion n'a pas observé de points de chute.

Il en est de même d'une seconde, puis d'une troisième série, que j'ai légèrement déplacé le tir pour tenter de tomber sur un terrain favorable à l'observation.

Une dernière salve de 3 coups est tirée sans que l'avion parvienne à observer les points de chute. Le tir n'est pas poursuivi. Le feu cesse à 15 h 27.

.....

Il apparaît certain que l'avion ne cherchait pas les coups là où il eut fallu ; l'examen de la carte montre qu'il a dû s'établir une confusion entre le village de CUSSY et un autre village qui en est distant d'environ 3 kilomètres.

Je fais demander à l'avion s'il aperçoit d'autres objectifs. Après une recherche prolongée il doit regagner sa base sans avoir rien découvert.

20.- TIR N° 18 - Date : Vendredi 9 Juin.

Objectif : Infanterie stationnée sur une crête située à 2 km 500 au S W de TOUR en BESSIN.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 18.600 .

Sur demande de notre S.F.C.P. le feu est ouvert à 0 h 18 sur l'objectif qu'il nous désigne.

Les bonds qu'il nous ordonne entraînent notre tir en balayage sur la crête. Au bout de 24 coups tirés à OEA, nous recevons de notre S.F.C.P. " Cessez le feu - Mission successful."

21.- TIR N° 19 - Date : Vendredi 9 Juin.

Objectif : Même objectif qu'au cours du tir précédent.
Le S.F.C.P. précise " P.C. de bataillon."

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 18.600.

La demande de tir nous parvient peu après 1 h 30. Au cours du tir précédent j'ai éprouvé l'impression que notre S.F.C.P. nous avait fait effectuer un tir sur zone plutôt que sur un objectif formellement reconnu. Aussi proposai-je au Commandant de limiter au minimum la consommation de munitions.

De fait, les déplacements de tir ordonnés par le S.F.C.P. devaient me confirmer dans cette opinion. Ouvert le feu à 1 h 36 ; 7 OEA seulement sont tirés au cours de cette passe. Cessé le feu à 1 h 45.

22.- TIR N° 20 - Date : Vendredi 9 Juin.

Tir effectué de 4 h 46 à 4 h 54 dans des conditions identiques au tir précédent - 8 OEA tirés.

23.- TIR N° 21 - Date : Vendredi 9 Juin.

Objectif : Troupes et tanks contre - attaquant violemment à 1800 mètres au Sud de TOUR en BESSIN.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 18100

Sur demande du S.F.C.P. le feu est ouvert à 5 h 55 sur l'objectif qu'il nous désigne. Tiré 16 OEA.

Le S.F.C.P. nous fait cesser le feu et signale " Tir efficace - Mission successful."

Cessé le feu à 6 h 03.

.....

24.- TIR N° 22 - Date : Vendredi 9 Juin.

Objectif : Etat-major de régiment établi à un carrefour situé à 3 km. à l' E N E du MOLAY.

Observation : Le S.F.C.P. précise qu'il s'agit d'un tir sans observation.

Distance moyenne de tir : 18.400.

Le tir est déclenché à 10 h 51 sur l'objectif que vient de nous indiquer notre S.F.C.P. Après que deux salves de 3 coups aient été tirées, il nous signale " Cessez le feu " ; il est informé que les troupes alliées progressent dans ce secteur.

25.- TIR N° 23 - Date : Samedi 10 Juin.

Objectif : Troupes au croisement de routes situé à 1 km. au N N W de St PAUL du VERNAY.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 19.000

Le tir est déclenché à 9 h 50. Notre S.F.C.P. entraîne notre tir de façon à balayer les abords de la route. Il est tiré 11 OEA. Notre S.F.C.P. nous envoie " Tir efficace - Mission successful."

Le feu cesse à 10 h 05.

26.- TIR N° 24 - Date : Samedi 10 Juin.

Objectif : Troupes et véhicules sur route à 1 km. au Nord de St PAUL du VERNAY.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 18.500.

Le tir est déclenché à 10 h 06 sur l'objectif que nous a désigné notre S.F.C.P. A peine la 1ère salve est-elle partie qu'il signale : " Cessez le feu - Patrouilles amies à proximité."

27.- TIR N° 25 - Date : Samedi 10 Juin.

Objectif : Dépôt de munitions dans le bois du VERNAY.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 18.200.

Ouvert le feu à 10 h 15 sur l'objectif que nous a signalé notre S.F.C.P. Après un tir de 32 OEA, nous recevons le message : " Cessez le feu - Tir efficace - Mission successful."

Le feu cesse à 10 h 25.

28.- TIR N° 26 - Date : Samedi 10 Juin.

Objectif : Transports mécanisés sur les routes traversant le bois du VERNAY.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 18.700.

Le feu est déclenché à 15 h 18.

Il m'est facile de suivre sur la carte le balayage opéré par le S.F. route de SUBIES à St PAUL du VERNAY et de DODIGNY à St PAUL du VERNAY. (

.....

Il est tiré 63 OPFK. A 15 h 40 nous recevons de notre S.F.C.P. le message : " Cessez le feu - Tir efficace - Mission successful."

29.- TIR N° 27 - Date : Samadi 10 Juin.

Objectif : Transports mécanisés dans le bois du VERNAY à 1 km. au N E de St PAUL du VERNAY.

Observation : S.F.C.P. - Distance moyenne de tir : 19.800.

Le feu est déclenché à 19 h 17.

Notre S.F.C.P. opère un balayage sur une zone de 1 km 500 x 2 km 500.

C'est le tir le plus dense que nous ayons effectué, mis à part le tir de neutralisation effectué juste avant le débarquement (Tir n° 2)

Nous tirons 47 OMA et 35 OPFK.

Nous recevons de notre S.F.C.P. : " Tir efficace - Mission successful"
Zone neutralisée.

Le lendemain il nous adressera le message suivant ;

" Résultat du tir d'hier soir d'après compte - rendu des patrouilles :
2 véhicules, voitures blindées avec remorques, dépôt de munitions et aussi du personnel hors de combat."

NOTA - Les incidents de matériel seront signalés dans le prochain rapport d'activité.

Le Lieutenant de Vaisseau Cornilleau
Chef du Service Artillerie
Signé : Cornilleau

Chapitre C. Annexe 6

RECIT DE LA VISITE FAITE A PORT EN BESSIN LE 9 JUIN 1944

XX

Compte rendu pour l'équipage du "G. Leygues".

Le présent récit s'efforce de vous décrire d'une façon aussi vivante que possible notre visite à PORT EN BESSIN.

+

+ +

Le but de l'expédition était de porter à la population civile le salut de la Marine Française, ainsi que des vivres et médicaments de première urgence et des cigarettes.

Nous n'avions aucun renseignement précis sur le sort des habitants. Avaient-ils été évacués par les Allemands ? S'ils étaient restés, n'avaient-ils pas été massacrés par les bombardements ? Autant de questions traversant notre esprit pendant que l'embarcation se dirigeait vers PORT EN BESSIN.

A l'entrée du port, nous voyons surtout des Anglais, puis quelques groupes de civils qui reconnaissent le pavillon tricolore et nous font signe d'entrer dans le chenal. Ils courent à notre rencontre, se grossissent d'autres groupes. Quand nous arrivons, c'est toute une petite foule en liesse qui nous accueille.

A peine débarqués, nous sommes littéralement happés. Des mains se tendent, mains de rudes pêcheurs; des mains se joignent, mains de bonnes vieilles, fichu sur la tête. Cris dominants : " Des cols bleus ! Ce sont des Français ! C'tions point trop tôt ! il y a si longtemps qu'on vous attendait ! " avec un bon accent normand.

Nous échangeons de solides poignées de mains, les yeux dans les yeux, sans pouvoir dire grand'chose, tellement notre émotion est grande.

+

+ +

Nous demandons à voir Monsieur le Maire. Il nous accueille sous le porche de sa maison généreusement pavoisée, et nous entraîne chez lui. Nous voici dans une cuisine étincelante de propreté, où nous trinquons d'une bonne bouteille de Frontignan de derrière les fagots, à la France, à PORT EN BESSIN, au "GEORGES LEYGUES".

Les vivres apportés sont accueillis avec joie ainsi que les médicaments, qui se faisaient de plus en plus rares chez eux. Quelques réserves de vivres ont été abandonnés par les Allemands, dans la précipitation de leur départ : ils étaient distribués à la population dans l'après-midi.

Le Maire nous dit sa joie de nous voir apporter des pavillons pour pavoiser aux trois couleurs la maison de l'entrée du port et l'église. Des bômes volontés rassemblent hampes, fil de fer, et deux expéditions se montent pour hisser les drapeaux.

Sur notre chemin, les habitants sortent de leurs maisons pour nous faire fête. Les mêmes scènes émouvantes se renouvellent. Beaucoup ont des proches en Afrique du Nord, nous demandent des nouvelles; nous notons des adresses de fils ou frères que nous pourrions rassurer sur le sort de leurs parents.

...../.

Le garde champêtre, devant l'église, nous gratifie d'un magnifique roulement d'honneur. Il faut aller chercher le curé lui-même pour nous ouvrir la porte donnant accès au clocher. Il arrive clopin clopant, finit par trouver les clefs, et veut à toute force nous accompagner malgré ses 77 ans bien sonnés.

Les claire-voies très minces et inclinées vers l'extérieur de la base du clocher ne facilitent pas la tâche. Il fallut d'abord passer de justesse la hampe, puis hisser depuis le parvis le pavillon lui-même. On dut s'y reprendre à plusieurs fois avant de réussir, le vent donnant dans le drapeau et forçant la hampe. Le drapeau a été mis à poste définitivement quelques minutes après notre départ, par les pêcheurs qui donnaient la main, et à qui nous fûmes obligés de laisser ce soin, notre temps étant limité.

L'inscription suivante a été gravée au couteau sur la paroi intérieure du clocher.

APRES QUATRE ANS D'OCCUPATION

LES MARINS DU CROISEUR "GEORGES LEYGUES "

HISSENT LE PAVILLON NATIONAL SUR CE CLOCHER

9 JUIN 1944

Pendant ce temps une autre équipe hissait le pavillon sur la maison en ruines de l'entrée du port, jadis un dispensaire, transformé en caserne par les Allemands. Les autorités anglaises avaient eu auparavant le geste extrêmement courtois de faire enlever l'Union Jack qui flotait depuis leur arrivée.

+

+ +

La ville n'a pas autant souffert qu'on aurait pu le craindre ; les dégâts les plus graves sont à l'entrée du port et aux alentours des dépôts de munitions qui ont sauté dans la nuit du 7 Juin.

Les maisons atteintes par les bombardements et dont les murs menacent de s'écrouler, sont dynamitées par les Anglais (explosions de l'après-midi du 9 Juin).

Les Allemands étaient retranchés sur les falaises qui encadrent la ville et, sauf trois chalands de D.C.A. qui ont été coulés dans le port, PORT EN BESSIN lui-même n'abritait aucune véritable position militaire allemande. Les troupes allemandes cantonnées dans la région se composaient d'hommes en majorité très jeunes, 16 ou 17 ans, dont le moral aurait été très bas. Les habitants ne se plaignent pas de leur attitude. Par contre ils gardent une solide rancune contre le Chef de la Kommandantur. La population civile n'avait pas été évacuée et compte 6 tués depuis le 6 Juin.

Les hommes jeunes étaient astreints par les troupes d'occupation à des travaux d'ordre militaire : construction de batteries, d'obstructions littorales. Un fermier s'est vu contraint de démolir lui-même sa maison et de participer sur son emplacement à la construction d'un ouvrage fortifié

...../.

Tous expriment le désir de reprendre les armes au plus vite pour en finir avec l'Allemand.

Les pêcheurs privés de mazout ne sortaient plus leurs chalutiers. Les appareils de radio avaient été confisqués depuis trois mois.

Le ravitaillement était difficile : peu de choses mauvaises, quelques grammes de matières grasses par mois, vexation la plus sensible à ces Normands du pays du beurre. Cependant la situation semble avoir été moins dure qu'ailleurs. Beaucoup de colis alimentaires partaient régulièrement pour les parents habitant des régions moins fortunées.

+
+ +

Notre départ fut l'occasion de dernières scènes. On nous crie de revenir vite. Des gestes spontanés nous émeuvent jusqu'aux larmes; des femmes nous embrassent les mains. Notre baleinière poussée. La foule massée sur le quai nous crie " Vive la Marine ". Nous répondons " Vive la France " saluant de la voix et du geste.

Assis dans l'embarcation qui sort du port, nous restons un long moment silencieux.

Un de nos marins porte sur ses genoux un bouquet de roses blanches serrées dans un ruban tricolore, qui était dans les cheveux d'une fillette au dernier 14 Juillet. Ces roses, une Française anonyme a eu la délicate pensée de les offrir à notre Amiral.

Dans la pureté de leur dessein et de leur parfum, nous sentons confusément qu'elles expriment toute la grâce et la beauté de notre FRANCE.

+
+ +

Le Commissaire de 1^{re} classe Lison

Signé : Lison.

Bord, le 20 Juin 1944.

MARINE NATIONALE

4ème DIVISION DE CROISEURS

Croiseur "GEORGES LEYGUES"

N° 106

R A P P O R T D ' O P E R A T I O N S

C H A P I T R E "E"

EXPLOITATION DES TRANSMISSIONS

1 - Liaison par fil - Rien à signaler.

2 - Liaisons radio-électriques -

Les communications par radiotéléphonie ont joué le premier rôle, tant par leur nombre que leur importance. Les appareils suivants avaient été installés dans les semaines précédentes :

- V.H.F. 608 : appareil américain à modulation de fréquence (bande de 27 à 39 mcs) destiné à la liaison phonie avec l'équipe de réglage de tir.
- V.H.F. 87 et V.H.F. 86 : appareils anglais de radiotéléphonie (bande de 100 à 190 mcs) destinés à la liaison avec l'avion de réglage de tir.
- T.C.S. : appareil américain (ondes courtes) pour liaison en phonie ou en graphie avec l'équipe de réglage de tir.
- 654 : appareil de brouillage.

Les coffrets de commande de ces appareils avaient été groupés dans un local situé à proximité de la passerelle et appelé radio - passerelle. On trouvait également dans ce local les coffrets de commande des appareils O.T.C., T.B.S., T.B.L. et des coffrets d'écoute et commande à distance ordinaires.

Ce local était en liaison par porte - voix ou téléphones avec la passerelle, le blockhaus de tir, le central Radar, la timonerie, le chiffre, le poste central radio.

C'est ainsi qu'au cours des opérations les liaisons suivantes ont été assurées :

- Diffusion des alertes aériennes, ordres de brouillage (réception en phonie du haut - parleur).
- Liaison manoeuvre ou liaison de groupe (en phonie sur T.B.S.)
- Liaison tactique (en graphie)
- Admiral's wave (en graphie).
- Broadcast C.N. (en graphie).

.....

- O.C. métropolitaine.
- Liaison générale des équipes de réglage de tir (graphie).
- Liaison générale des équipes de réglage de tir (phonie).
- Liaison particulière avec l'équipe de réglage de tir (graphie).
- Liaison particulière avec l'avion de réglage de tir (phonie).

Le poste central d'artillerie possédait également les coffrets de commandes correspondants aux différents appareils précités.

Toutes ces liaisons ont remarquablement fonctionné.

2bis - Détection électro - magnétique -

L'utilisation des Radars se réduisait avant l'heure H à l'emploi des Radars S F et Q H } pour la navigation, ceci dans un but de discrétion radioélectrique.

Ultérieurement fut donnée l'autorisation d'utiliser le Radar S A.

3 - Liaisons par moyens visibles -

Elles se sont faites en clair ou en code interallié.

4 - Répercussion de la situation du personnel sur l'exploitation -

La faiblesse de l'effectif des radioélectriciens n'aurait pas permis la mise en oeuvre des liaisons énumérées plus haut ; l'adjonction de six marins anglais et américains était juste suffisante.

Le Capitaine de Vaisseau LAURIN
Commandant le "GEORGES LEYGUES"

Bord, le 20 Juin 1944.

MARINE NATIONALE

4ème DIVISION DE CROISEURS

Croiseur "GEORGES LEYGUES"

N° 106

R A P P O R T D ' O P E R A T I O N S

C H A P I T R E "P"

M A T E R I E L

SERVICE MACHINES -

a) Etat du matériel -

Compresseur d'air HP.AV - Rupture de l'extrémité fileté de la tige du piston 2ème 4ème phases, due à une amorce de cassure au fond du filet. Une tige neuve a été confectionnée à bord ; l'appareil a été indisponible 48 heures. Pendant la réparation, le compresseur AR a pu assurer un débit d'air suffisant au service des pièces.

Condenseurs principaux - Multiples entrées d'eau de mer : les 10 et 13 Juin au condenseur Td (AV), le 12 Juin au condenseur Bd (AR). La recherche des tubes percés s'est faite à l'air comprimé ; l'opération a été facilitée du fait que le bâtiment, bien que paré à manoeuvrer, fut mouillé. On a pu chaque fois stopper complètement le groupe en avarie, l'autre restant en état de fonctionnement. L'indisponibilité des groupes a été de 6 heures, en moyenne, pour chaque opération. 4 tubes ont été tamponnés sur le condenseur Td, 2 sur le condenseur Bd.

b) Aptitudes aux missions de guerre -

L'épreuve des condenseurs a été reprise dès l'arrivée au mouillage. Un tube percé et 30 tubes douteux ont été tamponnés sur le condenseur AV. Le condenseur AR était étanche. Les prélèvements effectués à l'occasion de cette opération ont révélé que les tubes se percent soit à l'extrémité dudgeonnée (côté entrée d'eau), soit en des points partiellement obstrués par des coquillages.

Les extrémités dudgeonnées des tubes sont profondément corrodées dans certaines zones de la plaque de tête, où la disposition des arrivées d'eau de circulation crée des remous. Il n'est pas possible de préciser l'étendue du dommage dû aux coquillages.

Les avaries des condenseurs auraient été une gêne considérable si le bâtiment avait eu à remplir une mission comportant un usage continu des machines. Il faut s'attendre à ce qu'elles se reproduisent fréquemment maintenant.

.....

COQUE -

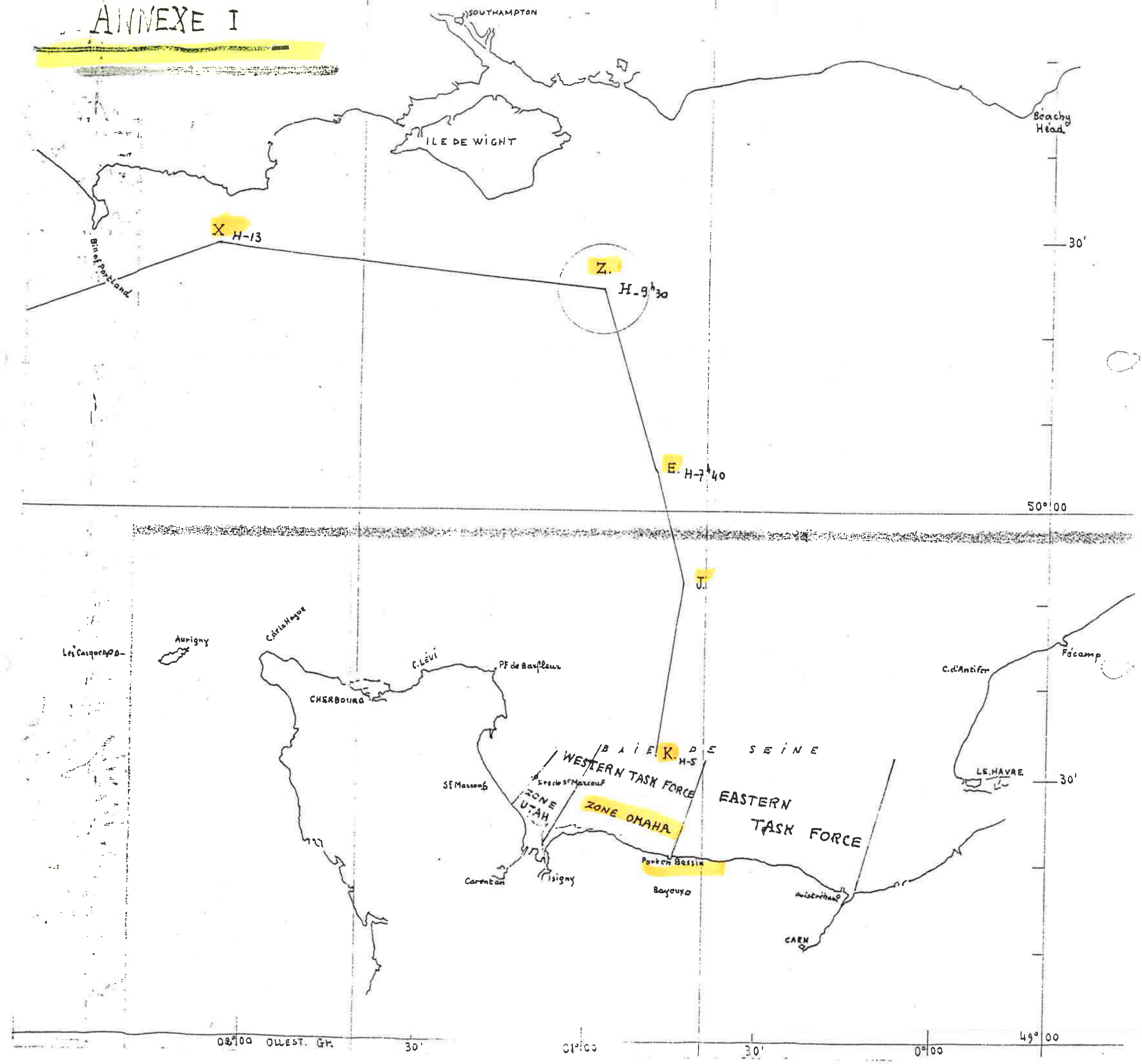
- Cassures de rambardes, chandeliers, et tringlages de sécurité des mitrailleuses.

- Détériorations graves de la plupart des portes des locaux des superstructures (ces portes, réparées provisoirement par les moyens du bord, sont en presque totalité à refaire).

- Cassures et fuites de différents tronçons des collecteurs d'eau de mer et d'incendie.

Le Capitaine de Vaisseau LAURIN
Commandant le "GEORGES LEYGUES"

ANNEXE I

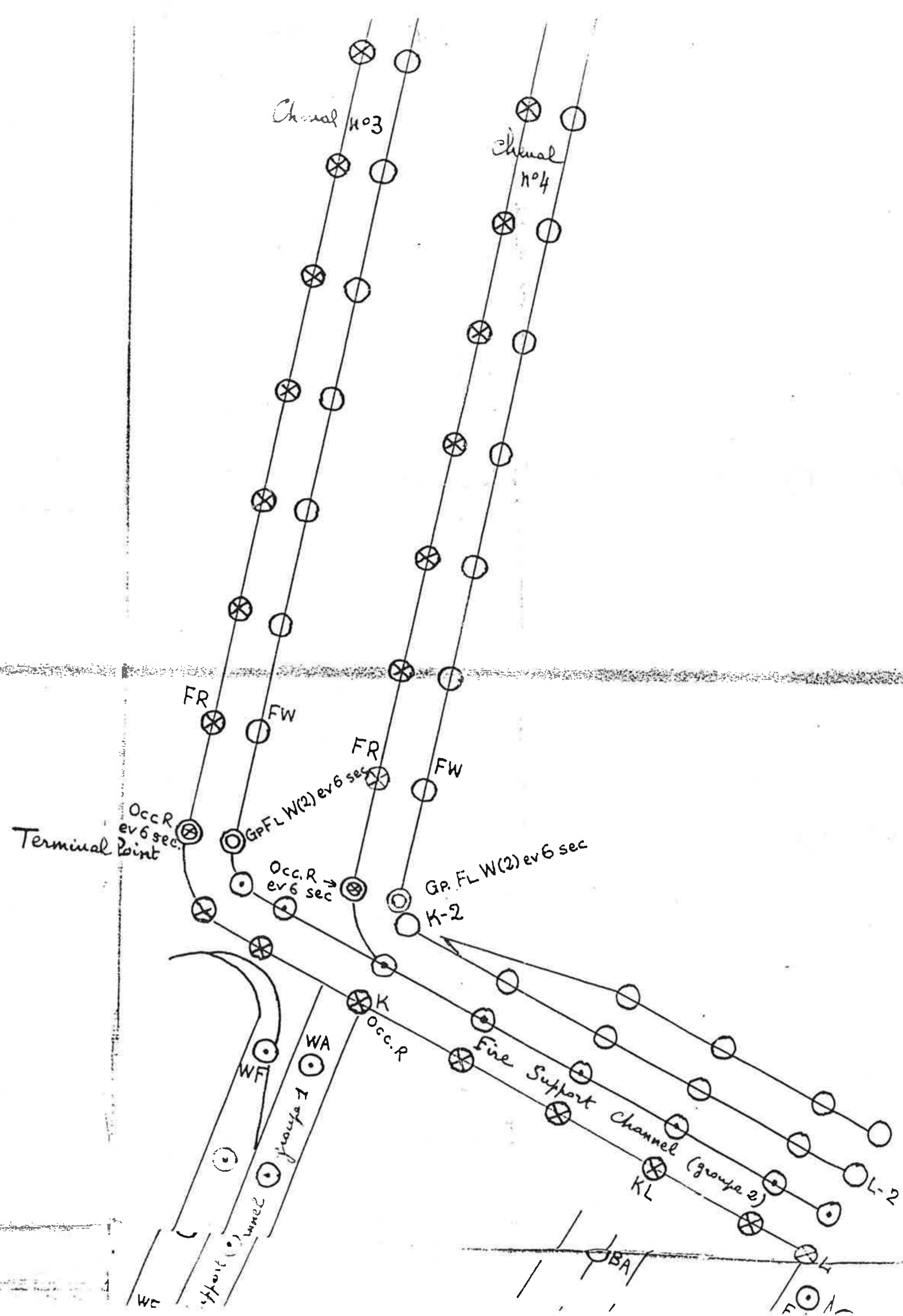


ANNEXE II

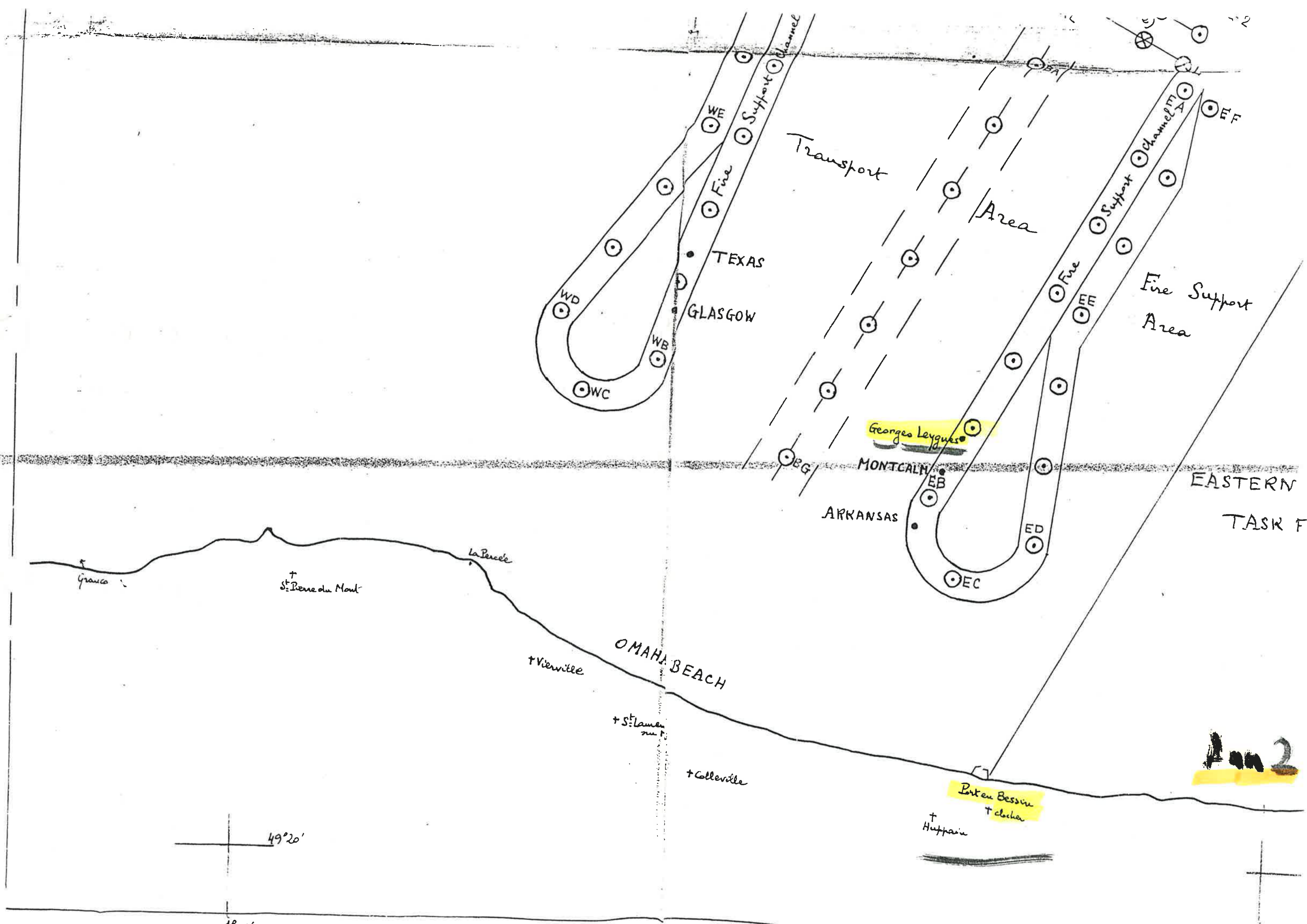
Légende

- ⊙ en 2 plusieurs éclats blancs vis. 4 milles
- ⊙ - - - - - vert - 2 1/2 -
- ⊗ - - occultations rouge - 2 -
- - fixe blanc - 2 1/2 -
- ⊙ - - - - - vert - 1 1/2 -
- ⊗ - - - - - rouge - 1 -

date anglaise 2073



WESTERN TASK FORCE



Annexe 7

SPECIAL ORDER OF THE DAY
TO THE OFFICERS AND MEN OF THE
ALLIED NAVAL EXPEDITIONARY FORCE

It is to be our privilege to take part in the greatest amphibious operation in history - a necessary preliminary to the opening of the Western Front in Europe which in conjunction with the great Russian advance, will crush the fighting power of Germany.

This is the opportunity which we have long awaited and which must be seized and pursued with relentless determination: the hopes and prayers of the free world and of the enslaved peoples of Europe will be with us and we cannot fail them.

Our task in conjunction with the Merchant Navies of the United Nations, and supported by the Allied Air Forces, is to carry the Allied Expeditionary Force to the Continent, to establish it there in a secure bridgehead and to build it up and maintain it at a rate which will outmatch that of the enemy.

Let no one underestimate the magnitude of this task.

The Germans are desperate and will resist fiercely until we outmanoeuvre and out-fight them, which we can and we will do. To everyone of you will be given the opportunity to show by his determination and resource that dauntless spirit of resolution which individually strengthens and inspires and which collectively is irresistible.

I count on every man to do his utmost to ensure the success of this great enterprise which is the climax of the European war.

Good luck to you all and God speed.

B. H. RAMSAY

ADMIRAL
ALLIED NAVAL COMMANDER IN CHIEF
EXPEDITIONARY FORCE

Annexe 8

File No
CTF/122/A15

ALLIED EXPEDITIONARY FORCE
WESTERN NAVAL TASK FORCE
U.S.S. AUGUSTA, Flagship

Serial : 001348

27 May 1944

SECRET

From : Naval Commander, Western Task Force.
To : ALL HANDS.
Subject : Coming Events.

1 - We of the Western Naval Task Force are going to land the American Army in France.

2 - From battleships to landing crafts ours is, in the main, an American Force. Beside us will be a mainly British Force, landing the British and Canadian Troops. Overhead will fly the Allied Expeditionary Air Force. We all have the same mission - to smash our way onto the beaches, and through the coastal defenses, into the heart of the enemy's fortress.

3 - In two ways the coming battle differs from any that we have undertaken before : it demands more seamanship, and more fighting. We must operate in the waters of the English Channel and the French coast, in strong currents and twenty-foot tides. We must destroy an enemy defensive system which has been four years in the making, and our mission is one against which the enemy will throw his whole remaining strength. These are not beaches held by apathetic Italians or defended by hasty fortifications. These are prepared positions, held by Germans who have learned from their past failures. They have coastal batteries and mine fields ; they have bombers and E-boats and submarines. They will try to use them all. We are getting into a fight.

4 - But it is not we who have to fear the outcome. As the German has learned from failure, we have learned from success. To this battle we bring our tested methods, with many new weapons, and overwhelming strength. Tides and currents present a challenge which, forewarned, we know how to meet. And it will take more than the last convulsive effort of the beaten "master race" to match the fighting spirit of the American Navy. It is the enemy who is afraid.

5 - In this force there are battleships, cruisers, and destroyers. There are hundreds of landing ships and craft, scores of patrol and escort vessels, dozens of special assault craft. Every man in every ship has his job. And these tens of thousands of men and jobs add up to one task only - to land and support and supply and reinforce the finest Army ever sent to battle by the United States. In that task we shall not fail. I await with confidence the further proof, in this the greatest battle of them all, that American sailors are seamen and fighting men second to none.

A. G. KIRK

Annexe 9

SUPREME HEADQUARTERS
ALLIED EXPEDITIONARY FORCE



Soldiers, Sailors and Airmen of the Allied Expeditionary Force!

You are about to embark upon the Great Crusade, toward which we have striven these many months. The eyes of the world are upon you. The hopes and prayers of liberty-loving people everywhere march with you. In company with our brave Allies and brothers-in-arms on other Fronts, you will bring about the destruction of the German war machine, the elimination of Nazi tyranny over the oppressed peoples of Europe, and security for ourselves in a free world.

Your task will not be an easy one. Your enemy is well trained, well equipped and battle-hardened. He will fight savagely.

But this is the year 1944! Much has happened since the Nazi triumphs of 1940-41. The United Nations have inflicted upon the Germans great defeats, in open battle, man-to-man. Our air offensive has seriously reduced their strength in the air and their capacity to wage war on the ground. Our Home Fronts have given us an overwhelming superiority in weapons and munitions of war, and placed at our disposal great reserves of trained fighting men. The tide has turned! The free men of the world are marching together to Victory!

I have full confidence in your courage, devotion to duty and skill in battle. We will accept nothing less than full Victory!

Good Luck! And let us all beseech the blessing of Almighty God upon this great and noble undertaking.

Dwight D. Eisenhower