



Soldats français avec la population française. ECPAD.

En parallèle, sont confectionnés les premiers insignes des Forces aériennes françaises libres (FAFL) par le bijoutier Campbell, puis les établissements GAUNT (aussi connu pour leurs boutons) pour une production de masse. Une variante FAFC, force aérienne française combattante, apparaît après novembre 1942 chez le personnel stationné en AFN enrôlé. Fin 1940, il est commandé à un industriel français installé en Angleterre, 500 exemplaires d'un insigne de casque orné d'ailes et d'une croix de Lorraine afin d'équiper des coiffures métalliques d'origine tricolore. Une circulaire du 27 juillet 1943 entérine l'usage de tenues américaines et les modifications sont les mêmes que pour l'armée de Terre. Le principal marquant reste la casquette modèle 1929 de couleur bleu Louise.

Il apparaît aussi un calot de coupe américaine dans le même drap agrémenté d'un charognard métallique : le modèle actuel en est directement issu. Le groupe de chasse Normandie-Niemen est naturellement doté d'effets soviétiques à l'exception de la casquette et d'un blouson du modèle britannique, confectionnés à Damas avant leur départ pour la Russie. Cette période d'affirmation de la présence française dans les rangs des alliés par l'uniforme demeure toujours perceptible aujourd'hui. Après avoir fortement marqué les tenues jusqu'à la fin de la guerre d'Algérie, elle se perpétue avec le calot de tradition de l'armée de Terre et celui de l'armée de l'Air.

Au sein de l'armée de l'Air, la question est un peu plus complexe. Rapidement des pilotes tricolores rejoignent les rangs de la Royal Air Force. Dotés d'équipements et d'uniformes britanniques, ces derniers camouflent nos équipages sous des titres d'épaule « CANADA » jusqu'en 1942. Il est à noter qu'en octobre 1940, certains aviateurs perçoivent le perchoir, qui demeure l'apanage des marins par la suite.



Veste de cérémonie américaine montée avec des insignes de sergent de la 1^{re} DFL. Collection particulière.

Le Char B 1 bis

De tous les belligérants, le char B 1 bis est le char le plus lourd et le mieux armé de la campagne de France en 1940.

Une élaboration longue et laborieuse :

Sa genèse remonte au début des années 1920. Plusieurs études auprès de cinq constructeurs permettent de définir le futur char B. Au début des années 1930, trois prototypes sont réalisés par différentes entreprises industrielles dont Renault. Des expérimentations sont réalisées. Elles débouchent sur des aménagements importants : nouveau canon de 75, une tourelle avec un canon de 47 et un moteur plus performant. La production, lente, est confiée à plusieurs entreprises comme Renault, Schneider, Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) et les Ateliers de construction d'Issy-les-Moulineaux (AMX). En juin 1936, une trentaine de char B 1 est en service dans les armées. À partir de 1937, le blindage est renforcé, la tourelle est améliorée et dispose d'un canon de 47 millimètres plus performant, la capacité d'export des munitions est augmentée. Le poids de l'engin est alors de 31 tonnes. Cette nouvelle version est dénommée B 1 bis. Il est équipé d'un poste radio qui, suivant la version, transmet les messages en morse ou en phonie. Jusqu'en juin 1940, les industriels construisent environ 400 exemplaires de chars B 1 et B 1 bis. En effet, malgré la mobilisation industrielle à partir de l'été 1939, la production de ce char est handicapée par sa complexité de construction.



Poids : 31,5 tonne ; longueur : 6,37 mètre - Largeur : 2,46 mètre - Hauteur : 2,79 mètre ; Equipage : 4 hommes (chef de char, pilote, tireur, radio) ; Armement : un canon de 75 millimètres modèle 1929, un canon de 47 millimètres modèle 35, deux mitrailleuses MAC 31 de 7,5 millimètres. Collection du musée des blindés.

Son utilisation au combat :



Char B1 bis Toulal (382) utilisé lors de la bataille de Stonne en mai 1940. Collection particulière, domaine public.

Ces chars sont en service dans des bataillons de chars de combat, regroupés dans quatre divisions cuirassées de réserve (DCR) créées à partir de janvier 1940. Ces divisions sont à la disposition du grand quartier général (GQG) qui décide de leur emploi. Elles ont théoriquement pour mission d'intervenir de manière ponctuelle comme un « coup de poing » bref mais puissant. Les chars B 1 bis en est le principal armement. La 4e division cuirassée est en cours de constitution au moment de l'attaque allemande du 10 mai 1940. Commandée par le colonel De Gaulle, elle est la plus puissante de ces divisions ayant en plus deux bataillons de chars D 2 et des unités de cavalerie motorisées (automitrailleuses Panhard, chars Somua et Hotchkiss).



Photo d'un char B1 bis des Forces françaises de l'Intérieur. Collection particulière.

La première utilisation au combat de ce char se déroule à Stonne où son apparition sur le champ de bataille crée une panique parmi les troupes allemandes, appartenant pourtant à un régiment d'élite de la Wehrmacht, le régiment « Gross Deutschland ». Le B 1 bis est quasi invulnérable face aux armes anti-char classiques (canon de 37 millimètres) et aux canons de panzers allemands. Seul le canon de 88 millimètres anti-aérien, utilisé comme arme anti-char, peut le neutraliser efficacement.

Son principal handicap est sa faible autonomie. De plus, le dispositif hydrostatique Naëder, permettant un pointage précis du canon de 75 millimètres en caisse, entraîne une surconsommation. Aussi, ce char doit souvent quitter la zone de combat pour aller se ravitailler et remplir son réservoir de 400 litres, laissant seul l'infanterie sur le terrain ! De nombreux chars sont abandonnés à cause de pannes d'essence ! Enfin, utilisé souvent dispersé, sans appui de l'infanterie, ce char de rupture ne peut donner sa pleine mesure dans une guerre de mouvement pour lequel il n'est pas conçu.

Du fait de sa complexité technique, le B 1 bis nécessite un entretien régulier et un abondant graissage. Dès l'été 1940, les Allemands récupèrent un grand nombre de ces chars qu'ils utilisent pendant tout le reste de la guerre en les adaptant comme chars lance-flammes ou en les transformant en canons automoteurs. Plusieurs sont récupérés lors de la libération en 1944 et, de nouveau, utilisés contre les Allemands notamment lors des combats de la poche de Royan. Ainsi, ce char, d'une complexité technique importante, ne joue pas le rôle que sa puissance lui confère. Conçu pour une guerre d'usure, il n'a pas sa place dans le nouveau type de guerre imposé par les Allemands. Malgré ses défauts, il est apprécié des équipages.



Char B1 bis à la libération. Collection particulière.