**RETROKIT**

**72102 Le canon de 60 livres 72102**

Les (méchants) civils prétendent souvent que les militaires sont toujours prêts pour la dernière guerre, mais jamais pour la prochaine ! C’est quand même partiellement vrai des belligérants au début de la « Grande Guerre » car ils n’avaient pas tiré toutes les leçons de la guerre de Sécession comme de la guerre russo-japonaise.

Plus précisément, et si on se limite au seul plan de l’artillerie, il semble indéniable que l’artillerie de campagne (autrement dit celle qui est suffisamment mobile pour « coller » aux troupes lors de leurs déplacements) est bien adaptée au conflit qui se profile en ce début de siècle. On le doit, il faut le souligner, aux avancées techniques que rassemble le canon de 75mm, même si l’armée française laisse grignoter son avance au fil des ans. C’est quand même moins vrai si on creuse la question. Car si les futurs ennemis croient qu’ils disposent de tous les matériels dont ils auront besoin, ils estiment aussi que la guerre ne durera que quelques mois. Or, les faits les contredisent bientôt et ils s’aperçoivent assez vite qu’il leur faut à la fois une artillerie lourde pour s’attaquer aux fortifications adverses ainsi qu’une artillerie à longue portée pour contrebattre celle de l’adversaire et aussi semer la pagaille sur les arrières immédiats de l’armée opposée.

Mais le type de pièce nécessaire n’était jusque-là utilisé que par l’artillerie de siège, les modèles correspondants étant à la fois trop peu nombreux (d’autant qu’il en faut maintenant sur tout le front ou peu s’en faut) et peu mobiles car encombrants (l’accent n’était pas mis auparavant sur la nécessité de les déplacer loin et vite car un siège, par définition, ça se prépare !).

Pour en revenir à notre sujet, le canon de 60 livres (de 5 inches, soit 127mm l’obus pèse bien sûr 27,3kg), la Grande-Bretagne a au moins, à la veille de la 1ère Guerre mondiale, la bonne fortune d’avoir ressenti depuis longtemps le besoin en une pièce répondant à ces critères. En effet, la guerre des Boers l’a opposée à une forme de combat nouvelle et, dans le domaine qui nous occupe, à une artillerie moderne : les canons ennemis tirent vite et, loin et la Royal Artillery est totalement surclassée !

Aussi, on commence tout de suite à bricoler en Afrique du Sud, lieu des combats, et il en sort un hybride qui apporte une 1ère réponse au problème posé : un tube de marine (de 4,7 inches) posé sur un affût de circonstance. Le conflit fini, on lance un programme officiel dont naîtra en 1904 un canon de 60 livres.

Les besoins n’étant pas considérés comme très importants, malgré l’expérience de la guerre des Boers, on adopte une bonne pièce, bien adaptée aux besoins, mais le commande initiale est limitée et le canon se révèle assez complexe et donc long à produire. L’armée britannique n’en dispose par conséquent que de 41 exemplaires en août 1914, dont 13 sont d’ailleurs utilisés aux Indes et au Canada. Les 28 autres sont affectés à

l’ « Expeditionnary Force » qui traverse la Manche en 1914, au sein des «Divisionnal Batteries » en remplacement (partiel) des 4,7 inches toujours employés faute de remplaçants.

Dès février 1915, on adopte 2 variantes (plus faciles à produire) du tube, ce qui donne le « gun Marl I\* » et le « Mark I\*\* ». On s’attaque également à l’affût car il n’est pas très facile à produire non plus. Pour faciliter le transport (encore hippomobile), l’affût initial permet de reculer TOUTE la masse d’artillerie (haut du berceau et système de recul compris) quand on déplace la pièce, pour mieux répartir le poids sur les roues et l’avant-train. On décide de renoncer à ce « luxe » et la masse d’artillerie reste fixe pour le transport ; mais il faut recourir à des roues plus solides, dites « traction engine » car elles servent sur les tracteurs automobiles que l’arme utilise quelques temps pour déplacer ses plus grosses pièces. Cette double modification (qui donne le « Carriage Mark 2 ») ajoute une tonne au poids total, et les batteries ainsi équipées sont dotées de tracteurs HOLT car les limites de la traction animale sont cette fois dépassées.

Si les artilleurs croyaient être tirés d’affaire, ils doivent vite déchanter car c’est alors le champ de bataille, le plus souvent boueux (les Anglais se battent dans les Flandres et dans le nord de la France), qui se rappelle à leurs bons souvenirs ! C’est donc la pièce elle-même qui devient trop difficile à déplacer ou qui s’enfonce sur sa position de tir. L’année 1915 voit par conséquent le lancement de l’étude d’un nouvel affût (très logiquement, il s’agit du « Carriage Mark 3 ») pour le transport, c’est seulement le tube qui coulisse en arrière sur le système de recul, et on peut de nouveau adapter des roues (cette fois à bandage caoutchouté) plus légères. Les affûts « Mark 2 » sont le plus souvent transformés en « Mark 3 » dès que l’occasion se présente (après une avarie ou pour un changement du tube du fait de l’usure) et ils sont alors appelés

« Mark 2\* ».

Parallèlement à ces évolutions très visibles, les recherches continuent sur les obus pour accroître la portée à peu de frais, car c’est ce point qui fait l’objet des demandes les plus fréquentes des troupes. De nouveaux obus mieux profilés (portant à 11240m) sont mis au point et produits, mais on sait bien que cela n’aura qu’un temps. Et c’est donc rapidement qu’on projette un « Mark III » avec les modifications substantielles suivantes : tube plus long, culasse d’un modèle amélioré (brevet « Ashbury », système de recul, qui, d’hydromécanique, devient hydropneumatique, hausse maximale portée à 35° et enfin flèches mieux proportionnées. Si l’affût est adopté dès juin 1917, il n’en est de même pour le tube qu’à la mi 1918, et seuls 4 exemplaires du Mark III pourront être livrés avant l’Armistice du 11 novembre. La portée atteint alors 14160m.

Quoi qu’il en soit, le canon de 60 livres restera tout au long du conflit le plus utilisé des canons légers de l’artillerie lourde de l’armée britannique. Il tirera des obus à shrapnel, à haut pouvoir explosif, à gaz et fumigènes de différents types.

**CARACTERISTIQUES**

Poids total : 4,47 tonnes

Vitesse initiale : 630 m/s

Pointage en hauteur : -5° à +21,5° ; débattement latéral : 4° de part et d’autre

Recul de la pièce : 1,40m

Longueur de la pièce : 4,27m tube rayé de 3,45m 24 rayures au pas d’un tour en 30 calibres

Portée : voir le texte

**retrokit.france@yahoo.fr**