Militaryexp.com

STEEL MASTERS

LE MAGAZINE DES BLINDÉS ET DU MODÉLISME MILITAIRE

ISSN 1251-3431

CAMPAGNE DE FRANCE :
LE SOMUA S35 AU 1/72

N°10
BIMESTRIEL
AOUT - SEPTEMBRE 1995
39 FF – 285 FB – 12 FS

ORDRE DE BATAILLE
LE 2e CUIRASSIERS DE LA LIBERATION (2)

CAMPAGNE D'ALLEMAGNE
LE PONT BAILEY AU 1/76

TRUCS ET ASTUCES
LES BUNKERS AU 1/72

AOUT 1944
LE AEC MK III AU 1/35

SUPER DETAIL 1/50
LE BERLIET GBC 8 KT

HISTOIRE
LA CAMPAGNE DE NORVEGE

UTILITAIRE
LE CITROEN TYPE 45

M 3289 - 10 - 39,00 F-RD

Militaryexp.com

Ci-dessus.
Un Panzer I du Panzer-Abteilung zbV 40 dans une vallée norvégienne. Il vient de dépasser un abattis effectué par les Norvégiens pour essayer de freiner l'avance allemande. Malgré leur manque de moyens évident, les Norvégiens vont réussir à combattre pendant plus d'un mois avant de capituler, un bel exploit pour une armée qui ne comptera jamais plus de 50 000 hommes, en raison de la capture par les Allemands de tous les centres de mobilisation dès le premier jour de l'invasion. *(Photo BA)*

LES CHARS DANS LA CAMPAGNE DE NORVEGE

La campagne de Norvège est plus célèbre pour son aspect naval que pour les opérations de chars qui s'y sont déroulées. Une unité blindée française et une allemande ont pourtant participé à cette campagne, avec des succès variés.

Texte par Yves BUFFETAUT
Dessins en couleur par Jean RESTAYN

Ci-dessous.
Deux des trois Neubaufahrzeug à Oslo. Tous deux portent l'insigne de l'Elefant Geschwader. Ils ne possèdent pas de chiffre d'identification mais une petite lettre en bas et à l'arrière de chaque tourelle, en l'occurrence Z sur celui du premier plan. *(Photo BA)*

Les deux unités blindées engagées dans la bataille sont, côté allemand, le Panzer-Abteilung zbV 40 et, côté français, la 342e CACC (compagnie autonome de chars de combat). De part et d'autre, les effectifs sont maigres.

Le Panzer-Abteilung zbV 40...

Ce bataillon de chars, composé pour la circonstance (d'où son nom de zbV), est commandé par l'Oberstleutnant Volckheim. Levé dans le Wehrkreis III, c'est-à-dire Berlin, il dispose de trois compagnies blindées, dotées de chars PzKpfw I et PzKpfw II. Aucun de ces deux modèles de Panzer ne dispose d'un canon capable de venir à bout d'un char adverse... et pour cause puisque l'armée norvégienne ne compte aucun blindé.

Pour être complet sur le Panzer-Abteilung zbV 40, notons qu'il évolue aux côtés de plusieurs bataillons de mitrailleurs motorisés, Maschinengewehrbataillon 4 (mot), 13 et 14 et normalement d'une ou plusieurs batteries du s. Artillerie-Abt. 729 (mot.), armé de canons de 100 mm qui compensent le manque de puissance de feu de l'unité blindée.

... et l'escadron des Eléphants

Trois chars lourds d'un type très particulier seront aussi utilisés par les Allemands en Norvège, non pour les opérations à proprement parler, mais à des fins de propagande : les Neubaufahrzeug, ou Nb.Fz. Ces engins à l'allure impressionnante, mais dotés d'un blindage très faible, ont fait sensation en février 1939, lors du salon automobile de Berlin, avec leur présentation sur le stand de la Wehrmacht. Il ne s'agit en fait que d'un bluff puisque ces chars n'ont rien de nouveau, bien au contraire. Il s'agit de l'extrapolation de trois prototypes du même engin, le Grosstraktor, construit en 1927 à la fois par Rheinmetall, Fried. Krupp GmbH et Daimler-Benz AG.

Militaryexp.com

Les trois chars présents au salon de Berlin en février 1939 ont été fabriqués en 1933-1934, juste après l'arrivée de Hitler au pouvoir, et ne possèdent qu'un blindage en acier léger, puisqu'il ne s'agit que de prototypes. Peu réussis et trop lents, les trois Neubaufahrzeug ne seront jamais construits en série.

Les trois prototypes existants sont acheminés à Oslo par les Allemands pour le défilé de la victoire, mais ils ne sont surtout pas envoyés dans le nord du pays afin de lutter contre les Franco-Britanniques. Ce groupe de trois chars est surnommé par la troupe « l'escadron des Eléphants », sans que nous sachions si le dessin d'éléphant qui orne leur blindage est à l'origine de ce surnom ou en est la conséquence.

Les Nb.Fz. ne sont pas amalgamés au Panzer-Abteilung zbV 40 puisqu'ils ne sont pas destinés à combattre. Pourtant, leur canon de 75 mm aurait été utile au Pz.Abt. 40 dont les Panzer I et II manquent cruellement de puissance de feu.

L'armée norvégienne

L'armée norvégienne est d'une faiblesse évidente en 1940. Le parti travailliste, au pouvoir depuis 1935, a longtemps considéré que l'armée était non seulement un repaire de réactionnaires mais aussi un poste budgétaire trop important par rapport à celui des affaires sociales. En conséquence, le budget de la défense est resté au plus bas jusqu'en 1937, date à laquelle le comportement agressif du voisin allemand a commencé à faire peur. En 1938, la somme allouée à l'armée n'est encore que d'une livre sterling de l'époque par habitant, un chiffre dérisoire.

Le début de la guerre en Europe conduit à une mobilisation de la marine royale mais celle-ci ne dispose que de moyens insignifiants : l'un de ses bateaux date de 1858 et les quatre « cuirassés de défense côtière » sont de la fin du siècle dernier ! Seuls quatre des sept destroyers sont modernes, ce qui montre à l'évidence que la marine à elle seule sera incapable de repousser une invasion. L'armée de terre n'est pourtant pas, elle non plus, en mesure de s'opposer à l'ennemi, quel qu'il soit. Ses six divisions ne sont pas mobilisées entièrement, à l'exception de la 6e, dans le grand Nord, en raison de la guerre russo-finlandaise. Les cinq autres ne sont que sur un pied de guerre minimal, si l'on peut dire, que les Norvégiens appellent « surveillance de la neutralité ». L'armée ne possède pas de chars. Les cinq forteresses côtières, qui protègent notamment le fjord d'Oslo, possèdent une garnison d'artilleurs mais aucune infanterie pour lutter contre un assaut terrestre. Au 8 avril 1940, c'est-à-dire à la veille de l'invasion allemande, l'armée norvégienne n'a mobilisé que 13 000 hommes, dont près de la moitié se trouvent dans le Nord. A titre de comparaison, le Danemark en a mobilisé 14 550. L'aviation dispose de trente hydravions, dix-huit appareils de reconnaissance et six chasseurs biplans Gloster Gladiator.

Ci-dessus.
Scène prise dans le sud de la Norvège, probablement à proximité d'Oslo. Elle montre un Neubaufahrzeug à la taille impressionnante, précédant un Befehlpanzer I qui appartient probablement au Panzer-Abteilung zbV 40, bien qu'il ne porte pas d'insigne distinctif.
(Photo BA)

Ci-dessous, à gauche.
Vue de face du Neubaufahrzeug montrant son insigne de l'Elefant Geschwader, la petite tourelle de Panzer I qui semble rajoutée et la puissante tourelle principale, armée de deux canons : un de 75 mm et un de 37 mm. Ce char ressemble aux monstres soviétiques de l'époque, comme le T-28 et le T-35.
(Photo BA)

Ci-dessous, à droite.
Sous cet angle apparaît la présence d'une seconde tourelle de Panzer I, installée à l'arrière de la caisse. On remarque également une antenne en haut du flanc gauche de la tourelle.
(Photo BA)

Militaryexp.com

Ci-dessus.
Ce remarquable document en couleurs est une photo d'amateur prise par un Gebirgsjäger. On y voit le char Hotchkiss n° 40 672, l'un des chars abandonnés après la victoire de Narvik. Jusqu'à présent, le nombre de chars laissés sur le terrain était supposé être de deux, mais en réalité, trois sont restés sur place : les n° 40 672, 40 708 et 4074.., tous trois attestés par photos. Du reste, les effectifs initiaux de la 1re compagnie de chars de la France libre sont bien de 12 chars H 39, et non 13. Quant aux tonalités employées pour le camouflage, on se perd en conjectures. La photo est-elle fiable ? Le char paraît gris clair avec une seconde teinte gris foncé...
(Coll. Ehrt, via Y. Béraud)

L'assaut allemand

Le 9 avril, la Wehrmacht envahit simultanément le Danemark et la Norvège. Cette première partie de la campagne est essentiellement navale en ce qui concerne la Norvège et ne nous intéresse pas directement dans cet article. Il est toutefois bon de noter que les débarquements allemands s'accomplissent simultanément et le plus souvent sans coup-férir :

– 2 000 hommes à Narvik;
– 1 700 hommes à Trondheim;
– 900 hommes à Bergen;
– 1 100 à Kristiansand;
– 2 000 hommes à Oslo.

Les divisions allemandes engagées dans l'opération Weserübung sont les 163. ID, 196. ID, 69. ID, 214. ID, 181. ID et la 3. Gebirgsdivision.

Le succès est de rigueur partout, sauf à Oslo où la défense norvégienne est plus efficace que prévu. Le croiseur lourd Blücher, le plus récent de la Kriegsmarine, est torpillé et pilonné par le fort d'Oscarsborg. Il chavire et entraîne 1 000 hommes avec lui, dont presque tout l'état-major du général Engelbrecht, chargé de s'emparer d'Oslo. La capture de la capitale norvégienne n'est donc pas immédiate, même si des troupes aéroportées allemandes se sont emparées de l'aérodrome de la ville dès le matin du 9.

Une confusion à peu près complète se déclare alors. Le gouvernement ordonne la mobilisation générale, puis se retire à l'intérieur des terres avec la famille royale, à la demande des Britanniques. Dans le même temps, le général Quisling, ancien ministre de la défense, chef d'un parti ultra-nationalise et grand allié de l'Allemagne, prend le pouvoir et annule l'ordre de mobilisation générale. Mais les Allemands n'ayant pu prendre par surprise Oslo et capturer le gouvernement et le roi, il leur faut bien tenter de composer avec eux. Le lendemain, des pourparlers ont lieu mais les exigences allemandes sont telles, en l'occurrence l'obligation d'accepter Quisling comme premier ministre, que les Norvégiens les rejettent et informent leur ennemi *« que la résistance allait continuer autant que possible »*. Cette poursuite des hostilités va permettre aux Alliés d'intervenir en Norvège, d'autant plus vite qu'ils s'y apprêtaient déjà avant même l'invasion allemande.

Les forces alliées disponibles

Les Britanniques disposent normalement de trois brigades d'infanterie, 24th (Guards), 146th et 148th Infantry Brigades, en tout huit bataillons. Mais seulement quatre d'entre eux sont disponibles immédiatement, les quatre autres sous cinq jours seulement.

Du côté français, les six bataillons de chasseurs alpins de la Brigade de Haute Montagne (BHM), destinés un temps à servir aux côtés des Finlandais contre les Soviétiques, ne seront prêts à prendre la mer qu'une semaine après les Anglais.

Les Norvégiens, avec leurs effectifs dérisoires, devront donc tenir seuls durant ce laps de temps. Au total, le corps expéditionnaire allié compte, au départ, environ 14 000 hommes, alors que les Allemands disposeront en Norvège, une semaine après le début de l'invasion, de 24 000 hommes. Cette infériorité numérique n'est rien en comparaison du manque total de moyens lourds : ni chars, ni artillerie, à l'exception d'une batterie légère de DCA, ni moyens de transport motorisé. Cette absurdité apparente s'explique par le fait que le débarquement allié en Norvège aurait dû intervenir avant l'arrivée des Allemands.

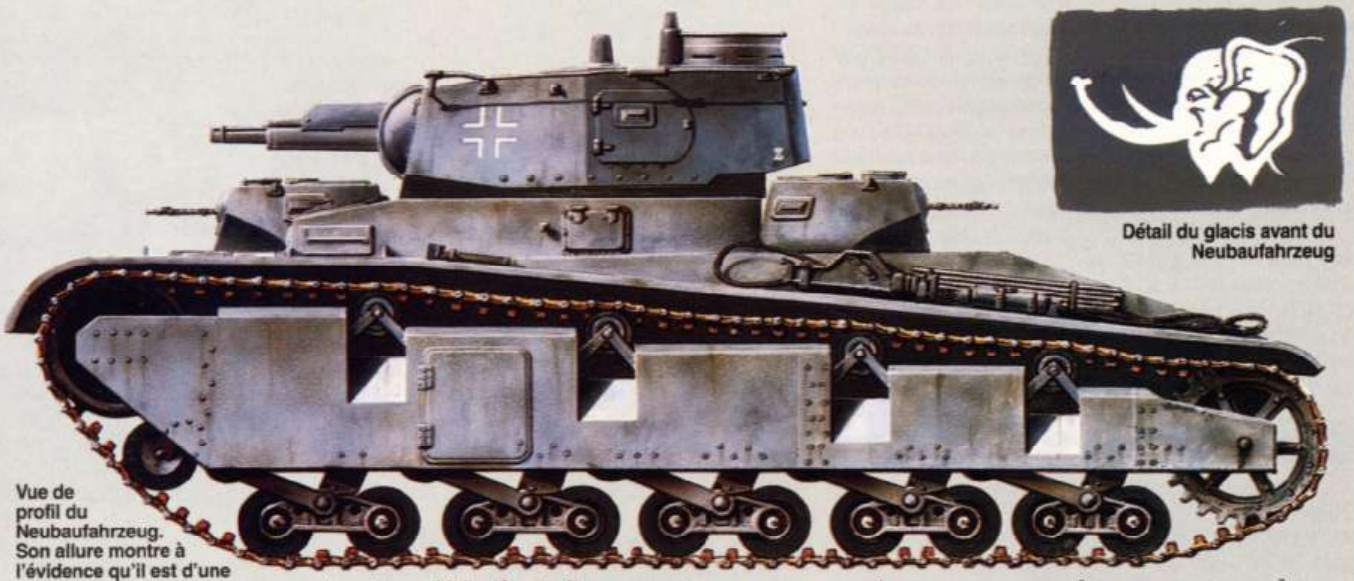
Des efforts sont faits pour améliorer cet état de fait et les troupes britanniques reçoivent bientôt l'appoint d'une batterie de canons de 25 pdr, tandis que les Français renforcent leur brigade de chasseurs alpins avec un groupe d'artillerie (75 mm), une batterie de DCA légère et la 342e CACC. Cet ensemble forme la 1re division légère de chasseurs (DLCh), à laquelle sont adjointes d'autres troupes préparées aux opérations de montagne : la 13e demi-brigade de légion étrangère (deux bataillons) et la brigade polonaise de chasseurs de Podhale (quatre bataillons). Derrière eux, deux autres divisions légères françaises devaient suivre : la 2e DLCh et la 3e DLI.

Les débarquements

Profitant de leur excellente connaissance de la montagne, les Norvégiens parviennent à freiner les Allemands d'une façon remarquable, les empêchant de relier entre elles leurs têtes de pont pendant près de trois semaines. Ils demandent pendant ce temps aux Alliés de reprendre Trondheim, ancienne capitale médiévale de la Norvège, grand port industriel et seule résidence possible pour le roi et le gouvernement. Dès le 11 avril, les Alliés préparent donc une opération dans ce secteur, avec des diversions ici et là. Trondheim étant occupé par les Allemands, il est hors de question de débarquer de vive force à côté de la ville. Le fjord de Namsos, situé plus au nord, est choisi pour cette première expédition. Un premier débarquement a lieu dans la nuit du 14 au 15 avril, puis durant les nuits suivantes, en raison de la supériorité aérienne allemande.

Cette date nous intéresse particulièrement car elle coïncide avec le départ pour la Norvège des éléments du Panzer-Abteilung zbV 40, encore en mer Baltique, mais à destination de Trondheim, où les chars sont débarqués à partir du 18 avril. Ils vont immédiatement se porter vers les troupes alliées qui se rapproche de l'ancienne capitale. Notre propos n'est pas de décrire par le menu toute la campagne de Norvège. Aussi nous nous contente-

Militaryexp.com

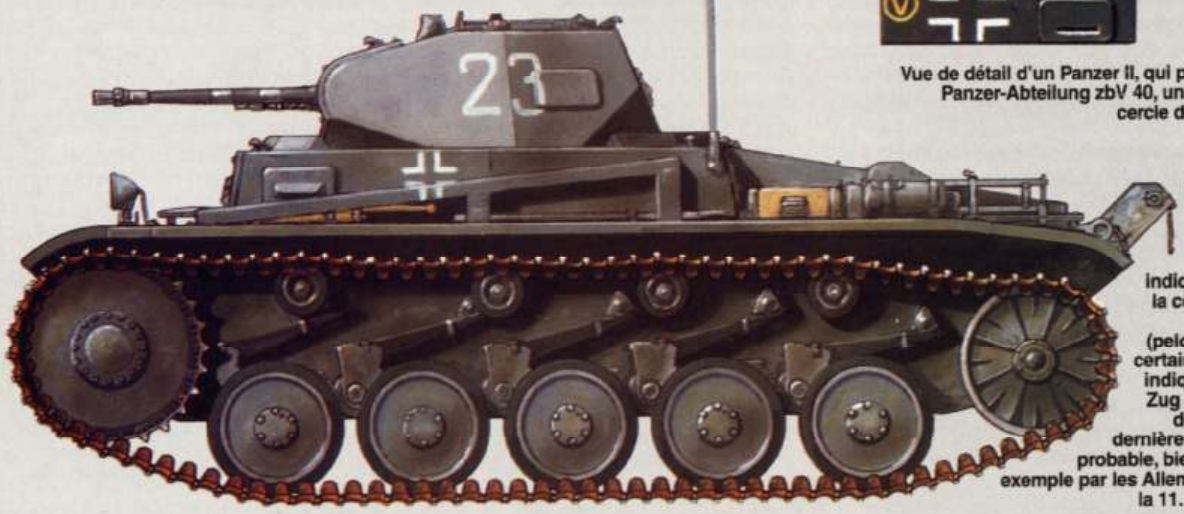


Détail du glacis avant du Neubaufahrzeug

Vue de profil du Neubaufahrzeug. Son allure montre à l'évidence qu'il est d'une conception déjà ancienne, avec ses tourelles multiples. Construit à seulement trois exemplaires, d'après des prototypes de « Gross Traktor » datant de 1928, le Neubaufahrzeug est le char d'une seule campagne, celle de Norvège, où il n' a été employé qu'à des fins de propagande.

LES PANZER EN NORVEGE, AVRIL 1940

Vue de détail d'un Panzer II, qui porte l'insigne du Panzer-Abteilung zbV 40, un V jaune dans un cercle de même couleur.



Panzer II Ausf. C du Pz.Abt. zbV 40 durant la campagne de Norvège. Le 2 indique le numéro de la compagnie, le 3 le numéro du Zug (peloton), mais selon certaines sources, le 2 indique le numéro du Zug et le 3 le numéro du véhicule. Cette dernière solution est peu probable, bien qu'utilisée par exemple par les Allemands au sein de la 11. Panzer-Division.

Illustrations Jean Restayn © Histoire & Collections 1995

Ci-contre.
Cette vue d'un PzKpfw I du Panzer-Abteilung zbV 40 est censée montrer la joie des populations nordiques à l'arrivée des troupes allemandes. La scène semble plutôt se dérouler dans le Schleswig-Holstein car les inscriptions visibles à l'arrière-plan sont en langue allemande. Le char porte l'insigne du Pz.Abt. zbV 40, c'est-à-dire un V jaune dans un cercle de même couleur. Le 1 désigne la compagnie. *(Photo BA)*

rons de décrire les engagements du Pz.Abt. 40, puis les péripéties de la compagnie de chars légers française.

Le Panzer-Abt. zbV 40 au combat

A mesure que les adversaires se rapprochent, entre Namsos et Trondheim, la situation des Alliés devient plus difficile. Certes, le débarquement à proximité de Narvik, à l'extrême nord, a réussi, mais en Norvège centrale, la Luftwaffe agit avec tellement d'efficacité que les mouvements sont gênés et que la prise de Trondheim semble impossible avec les moyens engagés. Un autre débarquement britannique a également lieu à Andalsnes, au sud de Trondheim, afin de couper la voie ferrée d'Oslo à Trondheim et surtout de faire jonction avec le gros des forces norvégiennes, retranché autour de la ville de Lillehammer, à l'intérieur du pays. La 148th Infantry Brigade (Territorials) s'enfonce dans les montagnes et parvient à rejoindre les troupes du général Ruge. Ce front étant situé à environ 150 kilomètres au nord de la capitale norvégienne, c'est dans ce secteur sensible qu'est envoyé le Panzer-Abteilung zbV 40.

Le 22 avril, près du hameau de Faaberg, les Allemands parviennent à écraser deux compagnies des Sherwood Foresters et contraignent Britanniques et Norvégiens à se replier. Le 23, les Britanniques sont au nord de Lillehammer, qu'il a fallu abandonner, et tiennent le pont de Tretten sur la rivière Laagen. Ils ont reçu l'ordre des Norvégiens de se battre sans esprit de recul pendant au moins 24 heures, afin de permettre aux troupes attardées de rejoindre. Les Alliés comptent trois compagnies de Foresters, une de Leicestershire et trois escadrons de dragons norvégiens avec trois mitrailleuses et un mortier. Les Anglais n'ont aucun matériel lourd.

Lorsque les fantassins allemands arrivent, ils sont tenus en respect pendant environ une heure, puis trois Panzer II du Pz.Abt. 40 font leur apparition. Les Britanniques tentent de les arrêter avec leurs fusils antichars Boys, mais sans résultat : les balles ne percent pas le blindage des chars. En quelques heures, la position principale alliée est détruite, principalement grâce aux Panzer. Tous les éléments anglais avancés sont isolés. Ceux situés à l'ouest parviennent à rejoindre le village de Tretten, mais les hommes retranchés à l'est ne peuvent se replier à cause

Militaryexp.com

des chars et sont abandonnés à leur sort. Le village lui-même et son pont sont tenus jusqu'en début de soirée, mais l'intervention de l'artillerie de montagne allemande impose une évacuation définitive. Les Britanniques prennent alors place dans des autocars réquisitionnés et se retirent à 60 kilomètres de là. La 148th Brigade, qui ne comptait déjà que deux bataillons, est réduite à neuf officiers et 300 hommes. Environ 150 traînards arriveront le lendemain, mais leur valeur militaire est très mauvaise.

Le 24 avril, le Panzer-Abteilung zbV 40 renouvelle ses attaques, cette fois contre un bataillon norvégien qui ne peut se maintenir. Il signale, outre la présence de chars, celle de voitures blindées, ce qui laisse à supposer que l'état-major du Pz.Abt. 40 possède des engins de ce type : soit des SdKfz 231/232 à six roues, soit des Kfz 13 (Adler 6), soit des SdKfz 221/222 à quatre roues.

La bataille de Kvam

La mise hors de combat de la 148th Brigade oblige les Britanniques à engager la 15th Brigade à Kvam, sur la route de Lillehammer à Andelsnes. Cette unité se compose de trois bataillons : 1st King's Own Yorkshire Light Infantry (1st KOYLI), 1st York and Lancaster Regiment et 1st Green Howards. Au matin du 25 avril, seul le 1st KOYLI est en position à Kvam, avec le soutien non négligeable de la compagnie antichar de la brigade, qui aligne cinq canons Hotchkiss de 25 mm en première ligne et trois autres en réserve.

La position devrait permettre d'arrêter les Panzer mais ceux-ci n'arrivent pas seuls, puisqu'ils sont accompagnés de sept bataillons d'infanterie (dont un d'alpins), deux batteries d'artillerie et un bataillon motorisé de mitrailleuses.

La première colonne se présente vers 11 h 30, précédée de trois blindés : une automitrailleuse, un char moyen et un char léger, selon le rapport britannique. Il s'agit en fait d'un Panzer II et d'un Panzer I. Un canon antichar, situé sur une petite île au sud de Kvam, ouvre alors le feu et immobilise le Panzer II. Le Panzer I s'arrête également et la voiture blindée se replie. L'artillerie ennemie entre alors en action et pilonne l'île avec ses pièces de 100 mm pendant près de quatre heures. La compagnie qui s'y trouve perd quatre officiers et 85 hommes et doit se replier à l'extrémité ouest de l'île. La position n'est toutefois pas rompue, grâce à l'arrivée d'une compagnie du York and Lancs. Une nouvelle tentative de débordement par les chars est arrêtée par la destruction d'un second Panzer II.

A la tombée de la nuit, la position britannique tient toujours. Durant les heures d'obscurité, les lignes sont raccourcies, ce qui force à abandonner deux canons de 25 mm, remplacés par les pièces en réserve. Le combat reprend dès le lendemain matin à 6 h 30. Cette fois l'effort allemand est plus conséquent : un bataillon complet attaque. Il est cloué au sol à deux reprises mais, à la troisième, il parvient à s'établir sur une position qui prend en enfilade la compagnie anglaise avancée. Vers 11 heures, une seconde compagnie est prise de flanc mais continue la lutte. La Luftwaffe intervient alors et le pilonnage d'artillerie redouble. Les Allemands en profitent pour se rapprocher et tenter une attaque frontale au centre de la position anglaise. Elle est contenue, mais une MG 34 est installée dans une position qui lui permet de prendre en enfilade la rue principale du village. Les Anglais se protègent avec une barricade, mais deux Panzer II en profitent pour s'avancer. Un volontaire anglais abat alors la barricade sous le feu des Panzer et découvre un canon de 25 mm qui incendie le Panzer II de tête à environ 1 000 mètres. Il immobilise un second char aussitôt après mais il est lui-même détruit quelques instants plus tard par un obus. En fin de journée, les infiltrations allemandes s'étant produites un peu partout, les Britanniques se replient.

Ci-dessus.
Le char 12, un Panzer II, de la 1. Kompanie du Panzer-Abteilung zbV 40, lors de la progression allemande de Lillehammer vers Trondheim. Outre le chiffre 12 de tourelle, ce char porte l'insigne du Pz.Abt. 40 sur le flanc, à côté de la marque de nationalité. Les Panzer II en Norvège sont qualifiés du terme de char moyen par les Britanniques dans leurs rapports, mais il s'agit bien sûr d'une erreur. *(Photo BA)*

Les combats de Kjörem et Otta

Le 27 avril, une nouvelle bataille se déroule à Kjörem. Le 1st York and Lancaster est attaqué par une compagnie du Panzer-Abteilung 40 et de l'infanterie. Les chars sont plus prudents que la veille et ne perdent aucun des leurs. Le combat dure toute la journée, puis les Britanniques se retirent à nouveau. Ils ont beaucoup souffert

Bibliographie

The Campaign in Norway, T. K. Derry, HMSO, London, 1952.

Weserübung, Walther Hubatsch, Musterschmidt Verlag, Göttingen, 1960.

La campagne de Norvège, Jacques Morda, Editions Self, Paris, 1949.

Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr, Werner Oswald, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1990.

Ci-dessous.
Si le paysage montagneux se prête à la défensive, les Britanniques manquent nettement de moyens pour s'opposer aux Allemands. *(Photo BA)*

Militaryexp.com

puisque le bataillon ne compte plus que 13 officiers et 300 hommes. Une compagnie isolée parviendra tout de même à les rejoindre le lendemain.

Le 28 avril, c'est au tour du 1st Green Howards de subir la pression allemande, à Otta. Les Allemands avancent sur les deux bords de la rivière, avec plusieurs Panzer et environ 150 hommes. Leur progression est précédée d'un petit bombardement aérien sans grand effet. Durant la matinée, les Anglais causent des pertes importantes aux assaillants. Les Panzer essaient de nettoyer le terrain, mais ils manquent de puissance de feu. Sur la rive droite, le terrain plat est si étroit qu'ils ne peuvent se déployer. A gauche, leur avance sur la route principale est plus aisée, mais un canon de 25 mm bien placé détruit trois chars coup sur coup.

Les Allemands sont bloqués toute la journée et tous leurs efforts restent vains mais, à la nuit tombée, les Britanniques se replient. L'évolution générale de la bataille, notamment autour de Trondheim, rend la situation précaire. Les Français proposent alors d'envoyer des renforts, notamment la 342e compagnie de chars, mais les Britanniques renoncent et décident d'évacuer Namsos, à la grande colère des généraux français, à commencer par Gamelin qui se rend en Angleterre pour protester. A Andalsnes aussi, l'évacuation s'impose. Avec le retrait allié s'achève le rôle actif du Panzer-Abteilung zbV 40. Il a perdu neuf chars au combat, paradoxalement surtout des Panzer II, mais son action a été déterminante au moins à deux reprises.

Ci-dessus.
***Margot* est l'un des 15 chars Hotchkiss H 39 de la 342e CACC. Le voici à l'embarquement sur les quais de Brest en avril 1940. Ces chars sont revêtus du camouflage d'usine Hotchkiss à deux tons très fondus, pratiquement indiscernables sur les clichés en noir et blanc. Ils appartiennent tous au 5e marché de fabrication (n° 40 600 à 40 799).**
(Photo ECP Armées)

Ci-dessous.
Cette belle photo a été prise le 1er juin à Steinland : des soldats britanniques s'intéressent de près au char Hotchkiss H 39 n° 40 686. Savent-ils que ce char, bien français et fabriqué à Saint-Denis, sort d'une usine dont le directeur, M. Henry M. Ainsworth, est un de leurs compatriotes ?
(Photo IWM)

Narvik et la 342e compagnie autonome de chars de combat

Les chars français apparaissent très tardivement dans la campagne de Norvège. Ils ne sont débarqués à Harstad, dans les îles Lofoten, au nord de Narvik, que le 7 mai 1940, avec une compagnie antichar et une compagnie de camionnettes. La 342e CACC (compagnie autonome de chars de combat) est, en fait, la 1re compagnie du 42e BCC de la 3e DCR. Elle dispose de 15 chars Hotchkiss H 39 sont 13 chars en ligne (un au capitaine, 3 à chacune des 4 compagnies de combat), et deux chars de réserve à la section d'échelon.

La prise de Narvik, où les Allemands de Dietl sont coupés depuis des semaines, ne se fera pas par un débarquement de vive-force dans le port même, mais à Bjervick, petite bourgade située dans le fjord de Narvik. Mordal décrit ainsi le plan : « *L'opération devait être effectuée dans la nuit du 10 au 11 mai. Le plan initial prévoyait le débarquement de cinq chars légers que l'on transporterait à bord du cuirassé Résolution et qu'on mettrait à terre au moyen de trois ALC et de deux MLC (Assault Landing Craft et Mechanized Landing Craft) arrivés d'Angleterre le 29 avril par l'Empire Ability* ». Après deux retards, l'opération a finalement lieu dans la nuit du 12 au 13 mai 1940. Les chars Hotchkiss sont chargés à bord des péniches et débarquent sans encombre vers une heure du matin, avec le premier bataillon de la Légion. Il s'agit du premier débarquement de chars de la Seconde Guerre mondiale et il est effectué par trois Hotchkiss ! Seule une mitrailleuse ennemie intervient pendant les opérations de mise à terre et elle est rapidement réduite au silence par un obus de 37 mm. Les Allemands sont ensuite repoussés dans les montagnes, parfois avec beaucoup de mal, mais le 14 mai à 14 h 30, les légionnaires font leur jonction avec les chasseurs-alpins de Béthouart, débarqués depuis longtemps. L'investissement de Narvik va pouvoir commencer.

Cependant, l'évolution de la situation en France condamne bientôt la campagne de Norvège. A quoi bon essayer de prendre Narvik quand les Allemands sont sur la Somme ? Le 24 mai, les Britanniques ordonnent l'évacuation des troupes combattant dans le secteur de Narvik. Paul Reynaud est d'accord. Toutefois, sur le terrain, le général Béthouart demande et obtient la permission d'attaquer et de prendre Narvik avant le retrait allié, afin d'y détruire les installations portuaires et de terminer la campagne sur une victoire.

Phénomène unique dans l'histoire, les Français s'apprêtent à attaquer tandis qu'une partie de leurs troupes embarquent pour quitter le pays. Le débarquement à Narvik s'effectue le 28 mai, aux premières heures. Faute de moyens de batellerie, la première vague ne compte que 300 hommes. Elle crée pourtant une petite tête de pont, un moment menacée. Mais au petit matin, des renforts lui arrivent et les Allemands sont refoulés par la Légion, puis par les chasseurs polonais, qui prennent de haute lutte le port d'Ankenes, où ils compteront 200 cadavres allemands. Narvik n'est pas défendu et les Français laissent les soldats norvégiens y entrer les premiers. La poursuite et la destruction de la 3. Gebirgsdivision se poursuit encore jusqu'au 2 juin, date à laquelle il devient plus qu'urgent de rentrer en France.

La conquête de Narvik a coûté aux Franco-Polonais 250 tués et 500 blessés. 400 soldats allemands ont été capturés et ils sont immédiatement évacués. Les 24 500 soldats alliés les suivent bientôt et le 8 juin à 23 heures, l'évacuation est terminée. Les chars sont rembarqués à l'exception de trois d'entre eux, enlisés. Rapatriés en Angleterre au moment de la capitulation de la France, ils rejoindront bien sûr les rangs gaullistes et seront envoyés en Afrique Noire où ils formeront la 1re compagnie de chars de la France Libre.

Le rôle de la 342e CACC a donc été essentiellement symbolique et seulement cinq chars ont été engagés au combat. Il n'empêche qu'en face de l'ennemi, ils ont réussi le premier débarquement de chars de la Seconde Guerre mondiale. ❐

Militaryexp.com

NOTICE STEELMASTERS

LE CHAR DE CAVALERIE SOMUA S 35

par Yves Legras et François Vauvillier

Il faut remonter à décembre 1932 pour retrouver les origines du Somua, dans les notes sur le futur appareil de combat devant équiper les unités de cavalerie. Suite à un projet présenté en octobre 1934, Somua, filiale de Schneider, remporte le marché et le premier prototype de l'AMC (automitrailleuse de combat) Somua modèle 1935 sort en avril 1935. Après une longue période d'essais, de modifications... et de conflits sociaux, les 50 premiers Somua de série sont livrés aux unités courant 1937 (matricules série 67 200...). Les 50 suivants sortent au premier semestre 1938 (série 22 300...) et 100 autres encore sont livrés de l'été 1938 à juin 1939 (série M 800/900...).

Lorsqu'éclate la guerre, une quatrième marché de 125 chars (séries M 10 600/10 700...) est en cours de livraison et sera achevé en janvier 1940. Lui succède une cinquième et dernière tranche de 125 chars (séries M 50 200/50 300...) en voie d'achèvement en juin 1940.

Au total, la production sera d'environ 430 chars S 35 (sur les 450 commandés), quasiment tous étant utilisés durant la campagne de mai-juin 1940. A partir du 451e char sorti de chaîne (prévision pour l'été 1940, jamais réalisée), le modèle devait évoluer en Somua S 40.

Un char en avance sur son temps

De par ses caractéristiques techniques, le S 35 préfigure les chars de la génération suivante. A une époque où la plupart des blindés sont construits en tôles rivées, la caisse et la tourelle du S 35 sont en acier moulé et usiné, d'où une cadence de production peu élevée. Par sa forme, ce blindage moulé assure non seulement une meilleure protection mais il est aussi plus épais que celui des Panzer adverses (à l'avant 56 mm contre 30 mm pour les Panzer III Ausf. E et Panzer IV Ausf. D). Toutefois, la jointure des parties supérieures et inférieures de la caisse du Somua constitue une zone de vulnérabilité aux obus antichars.

D'un poids de 19,5 t, le S 35 est propulsé par un moteur Somua V8 de 190 cv qui lui assure une vitesse de 40 km/h sur route pour une autonomie de 230 km. L'armement consiste en un canon SA35 de 47 mm, tirant des obus explosifs et perforants, et une mitrailleuse coaxiale de 7,5 mm.

Les Somua de 1940 devaient tous être équipés de radio, mais cette installation n'a pas été réalisée. Seuls les chars de commandement disposent de gros postes type ER 26 ter placés dans la caisse. Au printemps 1940, les chars subordonnés sont certes en cours d'équipement avec poste ER 29 modèle 1939 dans la tourelle, mais ces postes ont fonctionné... jusqu'au premier coup de canon : ils avaient été installés dans la trajectoire d'éjection des douilles !

On a aussi beaucoup critiqué la conception française — il s'agit de celle de l'état-major et non d'un problème de constructeur — concernant la tourelle monoplace. Ainsi, l'équipage du Somua se compose de seulement trois hommes : le conducteur, le radio et le chef de char à qui incombe aussi la lourde tâche de mettre en œuvre l'armement de tourelle. Il doit donc assimiler les ordres reçus, transmettre les siens, observer l'environnement du char, faire ses choix tactiques, charger le canon, pointer et tirer... Tout ceci, ajouté à une doctrine d'utilisation peu convaincante (bien que les responsables de la cavalerie aient eu, en la matière, une vision meilleure que leurs homologues des chars de combat), fait que malgré l'excellence du matériel et le courage des équipages, les S 35 ne peuvent endiguer le flot allemand.

En 1940, les Somua équipent les 1re, 2e et 3e divisions légères mécaniques (environ 90 S 35 chacune), ainsi que des éléments de la 4e DCR et du groupement de Langle. Après l'armistice, un escadron de Somua est envoyé en AOF dans le cadre de la Défense de l'Empire. Ces chars, commandés par le capitaine Gribius (12e RCA), participent ensuite brillamment à la campagne de Tunisie aux côtés des Alliés en 1942-1943.

En métropole, un grand nombre de S 35 tombent intacts aux mains des Allemands qui, après mise aux standards germaniques (radio et trappes de tourelleau), les affectent principalement aux missions de police et de lutte anti-partisans dans les pays occupés (Balkans, Crête, front Est, îles anglo-normandes). Quelques chars détourellés servent aussi de véhicules-école. Le 6 juin 1944, quelques S 35 équipent encore la 21. Pz.Div., unité aux matériels des plus hétéroclites, Les dernières opérations des Somua en 1944-1945 le seront à nouveau sous les couleurs françaises, dans les combats de la Libération. ❐

Ci-dessus.
Le Somua S 35 n° 67 227, troisième exemplaire de série photographié en 1937 devant l'usine Somua. Il lui manque encore les volets du pilote et du radio. Le camouflage est du premier type à bandes longitudinales, et les coffres à paquetage sont bien visibles, avec leurs sangles de fixation. *(Fondation de l'automobile Marius Berliet)*

Ci-dessous, à gauche.
Vue frontale du Somua S 35 n° M 904, après sa capture par les Allemands. La tourelle porte un camouflage très contourné, différent de celui de la caisse, et un as de cœur y est encore visible : ce symbole dénote un Somua de la 2e DLM. *(Tank Museum, Bovington)*

Ci-dessous, à droite.
Un Somua S 35 en service dans la Heer. Les principales modifications apportées par les Allemands concernent le tourelleau ouvrant, la radio bien sûr, mais aussi les outils sur le flanc de caisse et le porte-jerrycan à l'arrière. *(BundesArchiv)*

Militaryexp.com

FACE A LA LIGNE GOTHIQUE

1/35

AEC Mk II/III : Accurate Armour

Tourelle Panther : Italeri

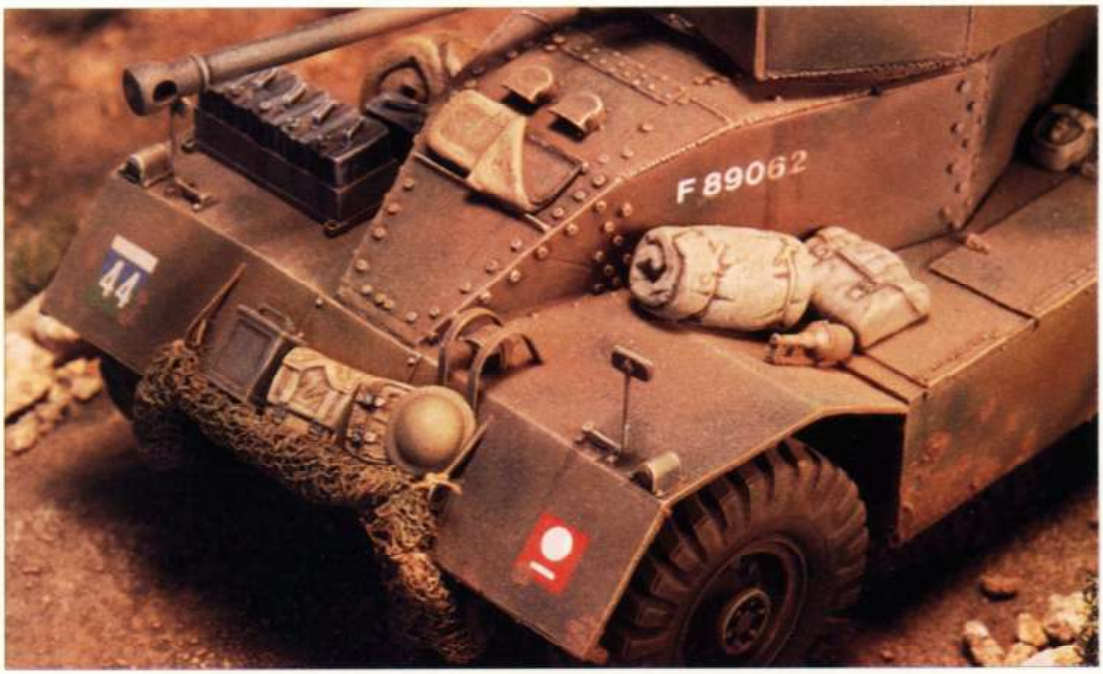
Figurines : Wolf, Hornet, Cromwell

Accessoires : ADV, Accurate Armour

Marquages anglais : transferts Verlinden

Après la percée de la ligne Gustav et la prise de Rome, les forces alliées se trouvent, en août 1944, face à la ligne gothique. Pour percer cette nouvelle ligne de défense, les Alliés lancent l'opération Olive, à laquelle participent des automitrailleuses AEC Mk III, en patrouille sur les routes escarpées des Apennins.

Par Ludovic FORTIN



Ci-dessus.
La maquette Accurate Armour restitue parfaitement l'allure puissante et pataude de l'AEC, à la garde au sol impressionnante. Ce véritable « char sur roues » prend presque toute la largeur de la route.

Ci-contre, de gauche à droite.
Vues de détail du lot de bord : bien que disposant de larges coffres de rangement sur l'AEC, les équipages continuent à amonceler leurs équipements et possessions personnelles sur le véhicule, au risque de les perdre en cas de combat. On remarque ici bidons d'eau et d'huile, couvertures, sacs, etc... Le pare-brise rabattable du conducteur est recouvert d'une bâche (réalisée en Milliput) pour éviter des reflets révélateurs.

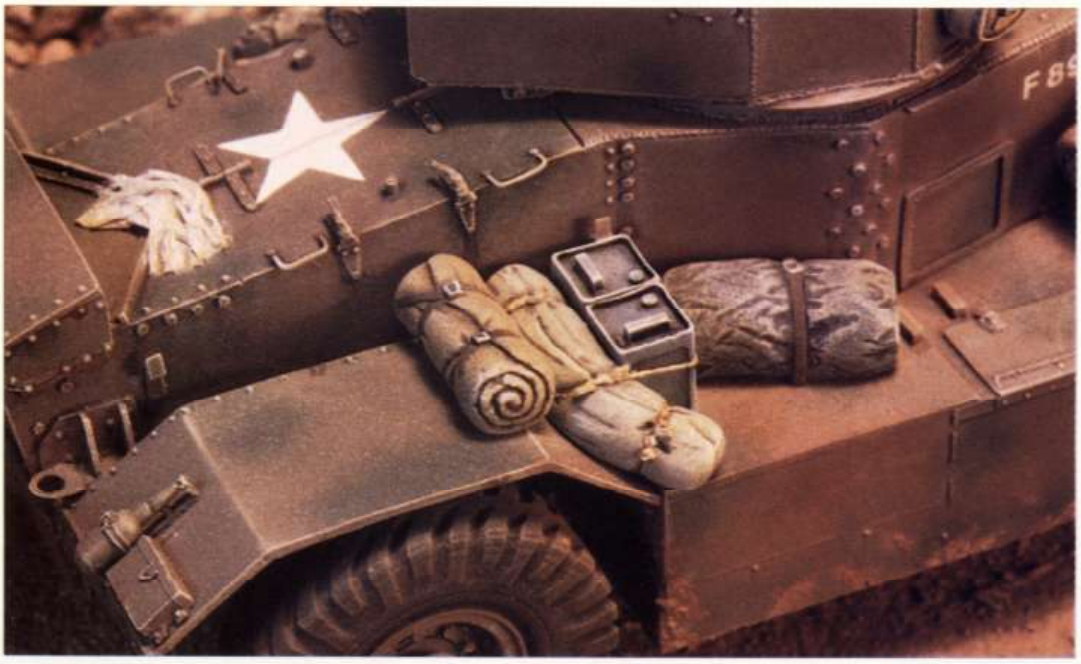
Militaryexp.com

Ci-dessus.
L'AEC est trop proche pour craindre le canon de 75 du Panther, mais une partie de l'équipage va tout de même vérifier qu'elle n'est plus occupée. Le sol est très rocailleux et la végétation pauvre et sèche après un long été italien.

La ligne gothique, que les Allemands ont eu le temps d'établir grâce à une retraite en bon ordre devant les assauts répétés des Anglo-américains, court sur 320 km à travers la péninsule, de Pesaro à l'est jusqu'au sud de La Spezia à l'ouest. Appuyée pour les trois-quarts de sa distance sur la chaîne des Apennins, elle constitue un obstacle encore plus formidable que la ligne Gustav. En effet, l'altitude y est plus élevée et plus de 25 000 hommes ont travaillé à la construction de 2 500 emplacements de mitrailleuses et 500 positions d'artillerie (dont 30 tourelles de Panther enterrées), étagés sur 15 km de profondeur. La tâche est d'autant plus ardue pour la VIII[e] armée britannique et la V[e] armée américaine qu'elles ont perdu en août plusieurs unités, au profit du débarquement en Provence. Ainsi, le Corps expéditionnaire français leur a été retiré, ce qui réduit considérablement leurs capacités de combat en montagne. Le général Alexander, commandant en chef du front méditerranéen, a pourtant décidé une offensive vers la plaine du Pô pour septembre, en une classique poussée en deux temps sur un axe est-ouest; les lignes allemandes étant également dégarnies pour étayer le front d'invasion, l'équilibre des forces joue en faveur des Alliés.

L'opération Olive

L'offensive, dénommée Olive, est lancée dans la nuit du 25 au 26 août 1944 et commence par l'attaque de la VIII[e] armée sur l'Adriatique, dont la plaine est plus propice au déploiement des blindés malgré la présence de nombreux cours d'eau. Les succès sont immédiats mais limités et les combats très acharnés : il faudra attendre le 21 septembre pour que Rimini tombe aux mains des Britanniques. A l'ouest, après une attaque de diversion, la V[e] armée déclenche vraiment son offensive le 12 septembre, avec le X[e] corps britannique pour protéger son



BIBLIOGRAPHIE

The Universal Tank, David Fletcher, HMSO.

A Photo History of Armoured Cars in Two World Wars, George Forty, Blandford Press.

British Tank Markings and Names, B. T. White, Arms and Armour Press.

Achtung Panzer n° 4 : Panther, Jagdpanther, Brummbar, Model Graphix.

Der Panzer-Kampfwagen Panther und seine Abarten, Walter J. Spielberger, Motorbuch Verlag.

Panther in Action, Bruce Culver, Squadron Signal Armor n° 2.

Circles of Hell : the War in Italy 1943-1945, Eric Morris, Hutchinson.

The Allied Forces in Italy 1943-45, Guido Rosignoli, David & Charles.

Militaryexp.com

flanc droit. Après de violents affrontements en pleine montagne, les cols du Goggio et de la Futa sont capturés les 18 et 22 septembre, et la vallée du Pô presque atteinte le 25.

Fin septembre, la moitié de la ligne gothique est aux mains des Alliés, mais une nouvelle attaque le 1er octobre ne peut aboutir et les derniers sursauts allemands et l'arrivée du mauvais temps contraignent la Ve armée à l'arrêt des combats à la fin du mois. La poussée continue cependant à l'est, où la VIIIe armée passe les rivières Savio et Ronco, puis capture Ravenne le 4 décembre et Faenza le 16. Mais là aussi la pause est indispensable : les deux armées alliées manquent cruellement de fantassins, à tel point que plusieurs unités, telle la 1st British Armoured Div., doivent être dissoutes pour compléter les compagnies d'infanterie exsangues.

A ce titre, l'opération Olive est un semi-échec : elle a certes permis la percée de la ligne gothique mais n'a pas entraîné l'exploitation décisive vers la plaine du Pô. Les Alliés ont subit des terribles pertes, sans mobiliser pour autant des troupes allemandes prélevées sur d'autres fronts. Il faudra attendre la fin de mars 1945 pour voir la reprise d'une offensive de grande envergure sur le front italien et les dernières forces de Kesselring ne capituleront qu'en mai de la même année, quelques jours avant la victoire définitive en Europe.

Sur une route des Apennins

Au cours du franchissement en septembre 1944 de la ligne gothique, dernière grande ligne de fortifications érigée par les Allemands en Italie, l'équipage d'une automitrailleuse AEC Mk III des King's Dragoon Guards examine avec précaution une redoutable tourelle de Panther enterrée, précipitamment abandonnée par ses occupants qui n'ont même pas eu le temps de la saboter ou de la détruire.

Accurate Armour propose dans la même boîte les versions Mk II et Mk III de l'automitrailleuse AEC, avec canons et trappes optionnelles. Le détail est toujours excellent et le moulage fait apparaître moins de bulles mal placées, bien que les coffres latéraux en une seule pièce semblent déformés au démoulage. En revanche, on peut regretter l'absence inhabituelle de détails intérieurs, surtout pour le poste de pilotage. L'engin est très bien reproduit, et le seul ajout concerne les fixations du poste radio supplémentaire à l'arrière de la tourelle. Le montage s'effectue sans grosse difficulté, à part un train de roulement un peu délicat et mal illustré dans le plan; la photodécoupe est précise et de bonne qualité.

Le camouflage est celui d'un blindé livré fin 1943 ou début 1944, à larges taches vertes sur fond marron kaki (Standard Camouflage Colour n° 2, remplacé en 1944 par l'Olive drab). Le véhicule représenté appartient aux King's Dragoon Guards, régiment de reconnaissance indépendant (comme en témoigne l'insigne 44 sur fond vert et bleu à barre blanche), attaché en septembre 1944 au Xe Corps d'armée britannique, dont il porte l'insigne rouge et blanc [1]. Comme tout véhicule en campagne, l'AEC est surchargé d'équipement : bidons Accurate Armour, couvertures et sacs ADV ou faits maison en Milliput. Les marquages proviennent de planches de transferts à sec Verlinden, parfois bidouillés.

La tourelle de Panther provient de la récente maquette Italeri de l'ausf. A : très bon marché, celle-ci est néanmoins décevante par sa lourdeur et son impression de bâclage, notamment au niveau des roues et de la plage arrière. La tourelle n'est pas fausse mais un peu grossière et « empâtée » : après avoir travaillé les soudures au pyrograveur et ajouté quelques détails (surtout les épiscopes du tourelleau), elle convient bien à cette utilisation en élément annexe du diorama. Elle n'est pas modifiée, pour correspondre au modèle standard présent en Italie. La casemate est constituée de carte plastique épaisse dont la surface est travaillée à l'aide de diverses fraises montées sur miniperceuse. La décoration se résume à l'application d'un camouflage classique à trois tons (jaune sombre, vert et rouge-brun), sans aucune identification, parachevée par la pose d'un filet Verlinden.

Ci-dessus, de gauche à droite.
Le chargeur s'est équipé du PM Thompson de l'armement de bord et vient de retirer le filet de camouflage qui recouvrait la tourelle. Il porte notamment des lunettes d'homme d'équipage à verres orangés.

Le chef de char informe par radio ses supérieurs que la tourelle de Panther semble abandonnée. Il porte le *flash* et le *title* d'épaule jaune et rouge de son unité de reconnaissance et le béret noir, dont sont aussi dotés les équipages de régiments d'automitrailleuses, rattachés au Royal Armoured Corps.

Le tireur armé d'un Browning GP inspecte la tourelle vide. La tenue est légère (chemise à manches relevées) car il fait parfois encore très chaud dans cette région de l'Italie en septembre.

Ci-dessous.
La tourelle de Panther est bien installée en embuscade au bord de la route, en partie cachée par le remblai. Le sol du diorama laisse à découvert le haut de la casemate pour en montrer les détails d'assemblage; en réalité, la terre devait être tassée jusqu'à la base de la tourelle.

Les figurines et le diorama

La figurine du chef de char est un assemblage de différentes productions Hornet : torse, tête et bras, avec un

1. L'auteur remercie Jean Bouchery pour son aide avisée dans la recherche de ces renseignements.

Militaryexp.com

NOTICE STEELMASTERS

L'AUTOMITRAILLEUSE AEC

Ci-contre.
Automitrailleuse AEC Mk I en Afrique du Nord. Le véhicule vient d'être livré, il est flambant neuf et dépourvu des habituels bidons, seaux, couvertures et sacs nécessaires à la vie dans le désert. L'équipage est de trois hommes sur ce modèle. Le blindage avant, mal dessiné pour la protection balistique, sera modifié sur les versions suivantes. La tourelle du Valentine est encore armée du canon de 2 livres, bien peu performant.

En encadré.
La pièce de 6 livres de l'AEC Mk II lui confère une bonne force de frappe et la tourelle plus vaste permet de passer à quatre hommes d'équipage. L'avant est très profilé mais l'étroitesse de la caisse est surprenante, vu la largeur du châssis. L'équipement et l'outillage visibles à l'extérieur sont réduits au strict minimum, grâce à l'agrandissement des coffres latéraux. Sur le garde-boue arrière est fixée une plaque de désensablement.

Avant la guerre, la firme AEC (Associated Engineering Company) de Southall construit notamment les célèbres autobus londoniens à deux étages, ce qui ne semble pas la destiner à l'industrie militaire. Pourtant, sans même en avoir reçu commande par l'armée britannique, elle décide en 1940 de développer un nouveau véhicule blindé de reconnaissance à quatre roues motrices. Tirant les leçons des récents combats d'Afrique du Nord, où les troupes en sont réduites à utiliser du matériel capturé ou à installer des canons de 20 mm et plus sur leurs propres véhicules, AEC mise sur la puissance de feu et la protection. Après des essais fructueux au début 1941, un prototype est présenté sans prévenir à Churchill au cours d'un défilé des Horse Guards. Peint de couleurs brillantes, le véhicule attire vite l'attention du Premier ministre; convaincu ensuite de ses qualités, il ordonne une première commande en juin 1941.

Un char à roues

La base de cette automitrailleuse lourde AEC Mk I est un châssis renforcé de tracteur moyen d'artillerie Matador, dont le moteur AEC diesel 6 cyl. de 155 cv est placé transversalement à l'arrière afin de réduire la hauteur, et sur lequel on fixe une haute caisse fortement blindée (30 mm à l'avant) et une tourelle armée d'un canon de 2 livres (40 mm) et d'une mitrailleuse Besa. Les tourelles sont prélevées au fur et à mesure sur des chars Valentine en cours de conversion en poseur de ponts, ce qui explique le retard de fabrication : les premiers véhicules ne sont livrés qu'à la mi-1942 à la VIII[e] armée, en Lybie. Aussi bien armé et blindé que la plupart des chars britanniques alors en dotation, l'AEC est un véritable char sur roues très apprécié de ses équipages; 120 exemplaires de cette première version seront construits.

Cependant, l'évolution de l'armement des chars allemands incite l'armée britannique à commander à la firme AEC — puisque le châssis s'y prête — une nouvelle tourelle à rotation électrique armée d'un canon de 6 livres (57 mm) pour leur automitrailleuse lourde. L'AEC Mk II, dont le blindage avant est mieux profilé, est construit à plus de 200 exemplaires et livré au début 1943. Dans le même temps, une pièce de 75 mm destinée au Cromwell a été développée pour s'adapter à tous les affûts pourvus d'un canon de 6 livres. C'est donc tout naturellement que la nouvelle AEC Mk III est dotée de ce nouvel armement, qui lui permet de rivaliser avec tous les véhicules de reconnaissance allemands, le PzKpfw III et même le PzKpfw IV. Cette nouvelle version, la plus répandue avec près de 300 exemplaires produits, apparaît la première fois en août 1943 au Moyen-Orient. Le canon de 75 mm dégage plus de fumée, ce qui amène le montage d'un autre ventilateur sur le toit de la tourelle.

Ci-dessous, à gauche.
Cet AEC du modèle définitif Mk III est vu à l'entraînement en Angleterre : l'allure massive du blindé sur ses larges pneumatiques dégage une réelle impression de puissance. La trappe du conducteur est mal placée sous le canon puisqu'elle ne peut être ouverte que lorsque la tourelle est tournée sur le côté. Le canon de l'AEC Mk III est celui du Cromwell, cheval de bataille de l'arme blindée britannique, ce qui illustre le chronique sous-armement des chars anglais....

Ci-dessous, à droite.
La vue supérieure du même véhicule révèle le second ventilateur ajouté entre les deux trappes et le support de radio supplémentaire à l'arrière de la tourelle. Les garde-boue ont aussi pour but de protéger les roues, car ils sont eux-même blindés. La grille d'aération à l'arrière de la caisse est protégée par un blindage surélevé rapporté qui fait un peu « bricolage ».

Un appui-feu appréciable

L'AEC Mk III, servi par quatre hommes d'équipage, est un véhicule puissant, lourd (près de 13 tonnes), haut (2,69 m) et pourtant rapide (66 km/h, rayon d'action de 402 km). Il est difficile à conduire, comparé au Staghound, et très encombrant, ce qui explique que les unités demanderont son retrait à la fin 1944. Pourtant, dans son rôle de protection et d'appui-feu des blindés légers, il apporte toute satisfaction. Il est assez rare dans les unités combattantes puisqu'équipant surtout les régiments d'automitrailleuses indépendants, à raison de deux engins par section lourde (soit huit au total). Il n'existe sur le front européen que sept de ces régiments, rattachés à un corps d'armée. Sur un total de 629 exemplaires construits, toutes versions confondues, le Mk I servira en AFN, le Mk II également ainsi qu'en Italie et dans les Balkans (car livré en petit nombre aux partisans yougoslaves) et le Mk III en Europe de l'Ouest et Italie. Quelques prototypes de véhicules démineurs et de DCA ne seront jamais produits, et l'AEC Mk III finira sa carrière en 1953 au sein des armées belge et italienne. ❐

Militaryexp.com

NOTICE STEELMASTERS

LA TOURELLE DE PANTHER EN CASEMATE

Le mur de l'Atlantique ainsi que les fortifications de la Côte d'Azur sont équipés dès leur conception de petits bunkers surmontés de tourelles de char réformés : PzKpfw II, Renault ou Hotchkiss. Mais l'année 1944 voit apparaître en Italie, sur la ligne Gustav et surtout la ligne gothique, une forme beaucoup plus puissante de ce type de points d'appui fortifiés, alliant une tourelle de char Panther complète et une casemate d'acier.

Un bunker redoutable

L'armée britannique a établi les caractéristiques des exemplaires capturés dans un rapport détaillé conservé à Bovington : la casemate blindée comprend deux compartiments superposés, d'environ 3,30 m de long, 2,80 m de large et 1 m de haut (2 m pour celui du dessous). Le blindage en plaques soudées du compartiment supérieur a 80 mm d'épaisseur sur les côtés et 100 mm sur le dessus, celui du compartiment inférieur 70 mm sur toutes les faces. Le haut de la casemate comprend l'anneau de tourelle et les munitions, et communique par une trappe avec le bas, contenant trois couchettes superposées, la batterie pour l'alimentation électrique (éclairage, ventilation) et des vivres. L'ensemble est entièrement enfoui dans le sol jusqu'à laisser environ une portion visible de 30 cm, autour de laquelle la terre est tassée en pente pour que seule la tourelle dépasse. L'accès au bunker se situe à 12 ou 15 m de là, dans une tranchée de plus en plus profonde qui finit en tunnel couvert de madriers et de terre.

La tourelle est celle du PzKpfw V Panther de type standard ausf. D, A ou G, armée du canon de 75 mm L/70 et d'une MG 34 co-axiale, mais sans moteur auxiliaire pour la rotation. Celles qui sont capturées en Italie sont toutes de ce même type mais on installe également plus tard, dans certaines grandes villes d'Allemagne et sur la ligne Siegfried, un modèle plus simple, dans lequel le tourelleau du chef de pièce est remplacé par une trappe avec un seul périscope. Certaines casemates sont même mobiles, transportables sur une remorque spéciale. Les tourelles de Panther sont rarement intégrées dans un système fortifié complet, mais servent plutôt de canons antichars embusqués, situés à des emplacements stratégiques pour défendre ponts, carrefours, cols, etc. ❐

Ci-dessus.
Cette photographie est tirée du rapport de l'armée britannique conservé au Tank Museum : la tourelle illustre le modèle tardif, observé à Berlin par exemple, avec une trappe très simplifiée. Elle est posée sur le compartiment supérieur de la casemate blindée, avec en blanc l'identification des différents panneaux.

Ci-dessus.
Cette tourelle de Panther a été prise à revers et détruite par un coup au but : on voit l'orifice de l'obus dans le haut du blindage arrière. C'est une tourelle ausf. D de type tardif, avec le tourelleau de chef de pièce à sept épiscopes de l'ausf. A, mais comportant encore une petite trappe pour le tir au PM à l'arrière. On distingue à l'arrière-plan un réseau de barbelés qui protège le bunker des attaques de l'infanterie.

Militaryexp.com

câblage d'écouteurs en fil électrique très fin. Le soldat debout est constitué d'un corps de chez Wolf avec une tête Hornet et des bras ADV. Quand à l'homme d'équipage sur la tourelle de Panther, il est tiré d'un set d'équipage anglais Cromwell, avec un bras droit ADV. Les uniformes présentent des variations de couleurs kaki réalisées à l'aide de peintures Humbrol mat 26 et 29, les parties chair sont peintes à l'huile pour artistes Windsor & Newton et Fragonard.

Le relief du diorama est d'abord réalisé en polystyrène expansé, puis un mélange de plâtre, de pâte à papier en flocons, de colle à bois, de terre à décor et de sable est appliqué et façonné pour représenter le sol. Des cailloux de différentes tailles et du sable fin sont intégrés à ce sol avant séchage, grâce à de la colle à bois teintée à la gouache. Ensuite, le sol est peint au pinceau, tout d'abord à la gouache de couleur terre très foncée, puis à l'acrylique, pour finir par un brossage à sec de plus en plus clair. Les touffes d'herbe sont faites de filasse de plombier. ❐

I wish to thank Mr. David Fletcher from the Tank Museum at Bovington, for the invaluable help he brought me since 1989, to write and illustrate all my previous articles and especially this one.

Ci-dessous.
A l'arrière de la tourelle est ajoutée la glissière de fixation de la radio supplémentaire. Les marquages arrières sont inversés, cas fréquent dans la réalité, et comportent l'insigne rouge et blanc du X^e^ Corps et le signe tactique des régiments d'automitrailleuses indépendants.

Militaryexp.com

Ci-contre.
Le 14 octobre 1945, lors de la prise d'armes à l'occasion de l'arrivée du 2e cuirassiers à Chatellerault, le commandant Dore ouvre le défilé en ville sur le *Reichshoffen*, suivi du lieutenant Giraud, porte-étendard sur le *Lyautey*. Les quatre escadrons alignent douze chars, plus celui du capitaine, portant les antennes à deux brins avec une flamme bleu et rouge en bout d'antenne. Le *Strasbourg*, second char de commandement, sur lequel on distingue parfaitement l'insigne de la DB, est un M4A3 (à canon de 105 mm). Il est suivi par quatre Sherman du 1er peloton, deux M4A1 et deux M4A4.
(Coll. particulière).

LE 2e CUIRASSIERS DE L'ARMEE DE LA LIBERATION

II - CAMPAGNE DE FRANCE ET D'ALLEMAGNE, AOUT 1944 - MAI 1945

17 août 1944, 14 heures. Le char Tonnerre, qui s'est aventuré seul au milieu des vignes à une centaine de mètres de la sortie est du village du Luc, reçoit un obus de 88 mm et prend feu immédiatement. Premier char détruit, premiers morts d'une campagne de Libération commencée en Provence et qui s'achève le 2 mai 1945, en Bavière, aux portes de l'Autriche.

Ci-dessous.
Sombre dimanche, il pleut ! Les équipages se préparent et lisent leur courrier avant l'attaque en direction du col d'Oderen, dans les Vosges. Le lendemain 16 octobre 1944, au cours de la mise en place d'une base de feux très difficile en raison du terrain accidenté et boisé, le char *Vesoul* tombe en panne et déchenille aux vues de l'ennemi. Il est aussitôt pris à partie par des feux violents venant de la région de Ventron. Le chef de char, l'adjudant Chardac (3e en partant de la gauche) et trois cuirassiers sont évacués.
(ECPA)

Par Paul GAUJAC

Intégré aux éléments du VIe corps américain, le 2e cuirassiers progresse dans leur sillage et atteint Saint-Maximin le 19 août. Remis à la disposition de l'armée B avec l'ensemble du CC 1, il rejoint goumiers et tirailleurs algériens à Aubagne, libérée le 21 août. Du 23 au 27, c'est la bataille de Marseille, marquée par la prise de la colline de Notre-Dame de la Garde. Le 30, le régiment franchit le Rhône et fonce sur Lyon en remontant la rive droite du fleuve. Le 5 septembre, il est à Chalon-sur-Saône et reprend le contact avec l'ennemi. Puis il force l'entrée de Beaune, pénètre dans Dijon et prend d'assaut la forteresse de Langres. Le 14 septembre, il pleut... Les réservoirs des chars sont vides, le régiment est en panne à Jussey, sur les bords de Saône. Le 19, il se remet enfin en route en direction de Lure.

La réorganisation de l'état-major

L'organisation de l'état-major est alors remaniée pour tenir compte des enseignements tirés de cette première

Militaryexp.com

Ci-dessus.
Le 20 mars 1945 à Carspach, tandis que les zouaves sur halftracks se mettent en place pour le défilé, le capitaine Fougère donne les dernières instructions aux équipages. On aperçoit le *Lorraine*, char léger de commandement, et deux chars du 2e escadron, le *Duguay-Trouin* et le *Duguesclin*.
(Coll. particulière).

Au centre.
Le *Nevers II*, du 3e escadron, est un M4A1 (76)W, perçu en remplacement du *Nevers* incendié le 24 janvier 1945 par un Panzerjäger lors de l'attaque de la cité Richwiller. Il est ici photographié le 15 mars à Mulhouse avec sa marraine et son équipage *(Jean Navard, auteur de* La libération avec les chars, *Nouvelles éditions latines).*

Ci-contre, en bas.
Le char *Lyautey*, char de commandement du lieutenant-colonel Durosoy, lors de la cérémonie organisée pour les adieux du général Touzet du Vigier quittant la 1re DB le 20 mars 1945 à Carspach. *(Coll. particulière).*

Page ci-contre.
Un nouveau M4A4 a été perçu pour remplacer le *Vesoul* détruit par l'artillerie allemande le 20 octobre 1944 à la Chapechatte, après un essai infructueux de dépannage. Le nouveau *Vesoul II*, photographié au sud de Mulhouse lors d'un exercice monté au profit des photographes du SCA, sera détruit par des antichars au début de l'attaque de la cité Anna le 23 janvier 1945, avec deux autres Sherman du peloton Giraud, le *Valmy* et le *Valenciennes*.
(ECPA)

campagne. L'élément de commandement est scindé en deux PC :

– PC avancé, avec les moyens de commandement proprement dits (chars, jeeps, estafettes), le peloton orienteurs-observateurs et le poste de secours régimentaire;

– PC arrière, aux ordres du sous-lieutenant Radix, regroupant les moyens de transmissions, la popote et des moyens sanitaires.

Le premier est souvent appelé « PC léger », le second « PC lourd ». A noter qu'à l'époque, le régiment a récupéré un nombre important de véhicules conservés au PC lourd ou dans les trains : trois motos, cinq voitures légères, quatre camions et camionnettes, un camion dépannage avec remorque et un tracteur...

Il est constitué dans le même temps un peloton d'appui, sous les ordres du lieutenant Barbara, comprenant :

– le peloton de mortiers (adjudant Thuny);

– un peloton de trois pièces de 57 mm antichars (sous-lieutenant Ghalem, également officier indigène).

Ce dernier peloton, appelé peloton DCB ou peloton de choc, n'est pas prévu dans les tableaux de dotation. Il existe par contre deux sections de défense contre les blindés, composées chacune de deux pièces de 57, pour la défense de la zone de stationnement du PC (voir *Steel-Masters* 9, page 32-33). Avec l'expérience des combats, ces sections vont être plus volontiers utilisées comme unités de choc, pour l'accompagnement des chars et pour les combats dans les localités. A cet effet, elles seront dotées, en plus de leurs canons, d'un armement approprié et notamment de rocket guns (bazooka) et d'armes automatiques, plus trois postes SCR 510 prélevés sur la dotation de l'EHR où ils ne rendaient aucun service. Le peloton de mortiers reçoit le quatrième poste 510 de l'EHR, qui vient compléter le réseau organisé autour des trois halftracks, équipés chacun d'un ensemble 510 (à la pièce, sur le véhicule) et 509 (à l'observatoire, à terre).

Au moment où le régiment s'engage dans les combats des Vosges, il accuse déjà un sérieux déficit en personnel et matériel :

– un sous-officier chef dépanneur,

– 42 cavaliers (10 tireurs, 10 conducteurs de chars, trois aide-conducteurs, six conducteurs PL, six dépanneurs, six radios);

– dix Sherman (dont trois indisponibles et sept perdus non remplacés);

– deux jeeps non remplacées;

– deux Recovery indisponibles.

Triste septembre

Le 26 septembre, les éléments de tête du 2e cuirassiers se mettent en place à l'est de Luxeuil, face au Thillot, où ils relèvent les chars américains par des pistes défoncées, en plein brouillard. « *Bois-le-Prince... Tristesse, désolation... Sous-bois humides, chant monotone de la pluie dans les branches. Quinze fois un jour pâle s'est levé sur notre espérance, quinze fois le crépuscule a couvert notre désespérance...* »[1].

Le lendemain, le commandant de Laprade, commandant en second, est grièvement blessé par un éclat de mortier. Trois autres officiers des zouaves et du régiment sont également évacués, puis le gros du 2e cuirs est engagé, en vain. Le 22 octobre, enfin, le régiment est retiré de ce guêpier, relevé par le 2e chasseurs d'Afrique.

Après l'échec de l'offensive des Vosges, le régiment se remet en condition en vue de la prochaine attaque. Une corvée de ramassage des équipages de chars laissés sur la route et de récupération de matériel est déjà partie vers Dijon et Marseille, avec un GMC de l'EHR, pour retrouver ce qui sera récupérable (bâches, outillage, optique, casiers à obus de tourelle, masques de mitrailleuse de tourelle, pièces d'armement, poulies de tension, moteurs de tourelles, etc.) sur les dix chars moyens abandonnés au fil des combat.

Le 20 novembre au matin, « *baignants dans les rayons d'un soleil déjà éclatant* », les chars du 2e cuirassiers traversent Seppois, leur premier village alsacien. Tandis que le CC 3 (2e RCA) exploite vers Mulhouse et que le CC 2 (5e RCA) est ralenti dans sa marche sur Dannemarie, le CC 1 avec le 2e cuirassiers, est chargé de libérer Altkirch. C'est chose faite le lendemain.

Le régiment opère alors entre Burnhaupt et Mulhouse, généralement en réserve de contre-attaque au profit des tirailleurs marocains ou des fantassins coloniaux. Les pertes en chars, immobilisés par la boue ou les mines puis incendiés au Panzerfaust ou canon de Pak, sont lourdes. Le 18 janvier 1945, deux jours avant le déclenchement de l'attaque sur Colmar, le 2e cuirassiers retrouve son étendard, recueilli et caché aux Allemands par Jean Brunon.

(Suite page 36)

Militaryexp.com

LE 2e CUIRASSIERS, 1re DB, 1944

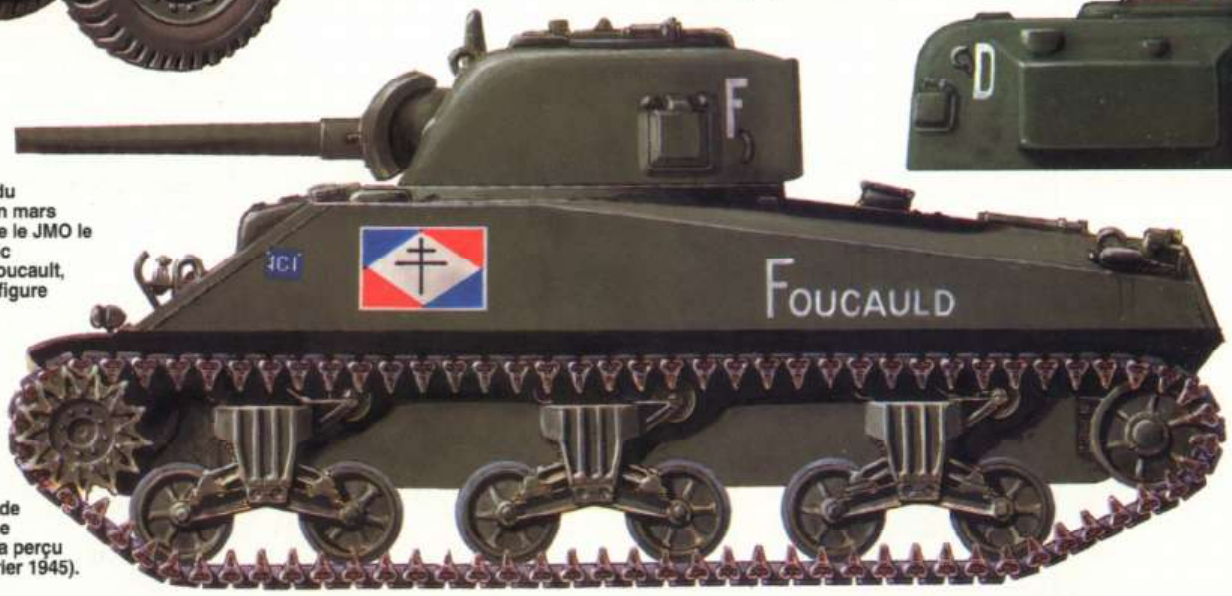
Les quatre chars légers de commandement (ici, le *Lasalle* après la bataille d'Alsace) sont en fait utilisés comme des engins d'escorte et de protection du PC avant.

Le M4A4 de commandement du colonel Durosoy a été cédé à un escadron de combat après les pertes de l'hiver et remplacé par un M4A1 arborant simplement le nom de baptême, la marque de nationalité et le marquage tactique peint directement sur la caisse. La raison de l'adoption par tout le régiment de la croix de Lorraine est inconnue; cela est d'autant plus étonnant que le 2e cuirassiers ne passait pas pour être particulièrement « gaulliste » !

L'un des deux halftracks du peloton sanitaire à la fin de la guerre, en Allemagne. Au contraire de la plupart des autres engins du régiment, celui-ci a conservé une partie de son marquage TQM ainsi que les lettres et les barres d'identification. L'étoile blanche a été repeinte, probablement au cours de la campagne d'Allemagne, pour éviter les méprises avec les chasseurs-bombardiers alliés (les chars portant les panneaux d'identification orange).

Après la bataille d'Alsace, la lettre de peloton ou d'escadron a été apposée sur l'arrière de la tourelle. Le D sans numéro est la marque du *Duguay-Trouin*, utilisé parfois comme char de commandement au 2e escadron. Le premier *Duguay-Trouin* a été détruit à Demigny le 6 septembre 1944, le deuxième a reçu trois obus de 88 lors de l'attaque de la cité Kuhlmann le 27 janvier 1945.

Le *Foucauld*, du 2e peloton du 2e escadron, en mars 1945. Alors que le JMO le mentionne avec l'ortographe Foucault, c'est un D qui figure sur le char. Probablement mis hors de combat pendant la campagne d'Allemagne, il est remplacé par un M4A1 à canon de 76,2 de récupération (le régiment n'en a perçu que six en février 1945).



Militaryexp.com

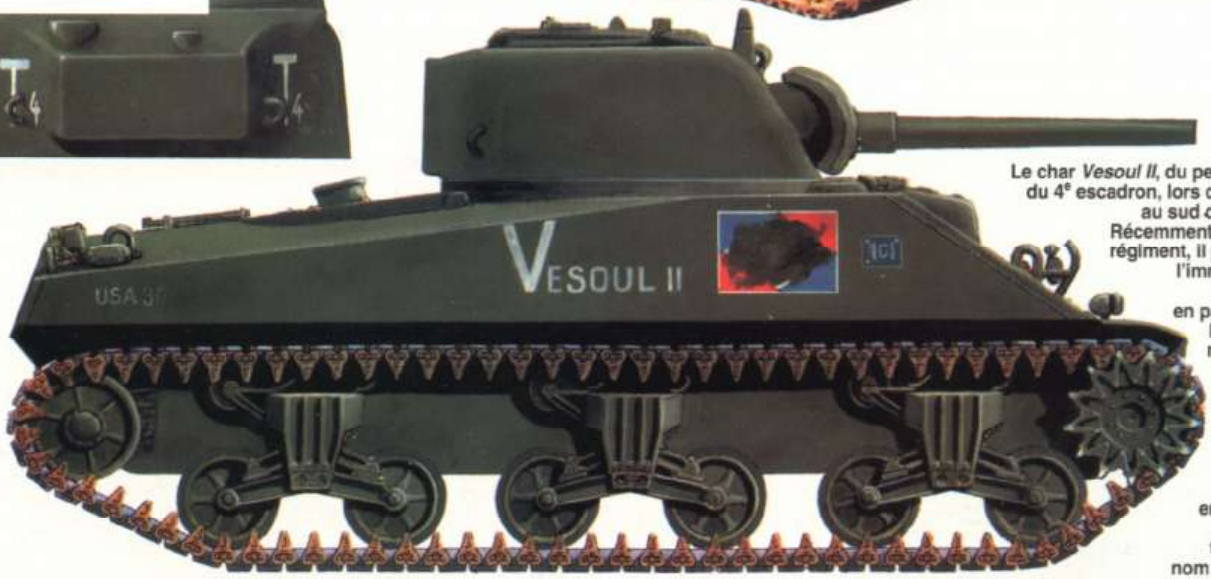
, 1944-1945

Le *Nevers II*, quelques jours après son baptême à Mulhouse le 7 mars 1945. Perçu le 22 février, il est équipé d'un canon de 76,2 mm. Il a été baptisé à l'église Sainte-Geneviève avec le *Nice II*, le *Nantes II* et trois autres chars par le père Candot, aumônier du régiment. L'étoile américaine et le marquage TQM ont définitivement disparu tandis que la croix de Lorraine a été adoptée sur la marque nationale. La lettre de peloton est passée de l'arrière gauche de la caisse aux côtés arrière de la tourelle.

La symbolique sur le M4A1 Poitiers III du 3e peloton du 3e escadron est maintenant réduite au minimum. Le *Poitiers* a été détruit à Beaune avec *Orléans II* et *Oléron*, et le *Poitiers II* a été « bazooké » alors qu'il conduisait l'attaque du peloton et des fantassins coloniaux à travers le bois de Nonnenbruck.

Le *Provence*, du 3e peloton du 3e escadron, au cours de l'été 1945. A une date inconnue, vraisemblablement à l'occasion du défilé de la Victoire à Paris, les engins blindés de la 1re DB arborent une version simplifiée de l'insigne adopté par la division, une croix de Malte bleu foncé sur fond bleu clair. Après la campagne d'Alsace, pour marquer la différence avec les régiments de chasseurs d'Afrique et à l'imitation de certains régiments de la 5e DB, le 2e cuirassiers adopte le fond bleu à liseré rouge pour le carré du marquage tactique.

La marque T4 sur la tourelle signale le quatrième char du 2e peloton du 4e escadron, en principe le *Toulon*, qui finira la guerre sans anicroche, hormis un demi-arbre cassé sur un terrain enneigé au sud de Mulhouse, le 21 janvier 1945.



Le char *Vesoul II*, du peloton Giraud du 4e escadron, lors d'un exercice au sud de Mulhouse. Récemment perçu par le régiment, il porte encore l'immatriculation américaine en partie effacée, la marque de nationalité — dont le blanc a été noirci pour ne pas servir de cible aux tireurs ennemis —, le marquage tactique et le nom de baptême.

Dessins, recherches et notices Jean Restayn. © Copyright Histoire & Collections 1995

Militaryexp.com

(Suite de la page 33)

Violents combats en Alsace

Au nord de la base de départ, dans les cités de potasse entourant Mulhouse, l'ennemi s'accroche. Il contre-attaque même avec des chars et des Panzerjäger. La journée du 24 est particulièrement dure, à Meyershof et à la cité Richwiller. Après cinq jours de combat en coopération avec les Coloniaux et les Marocains, le bilan s'établit à six Panther ou Jagdpanther, quatre Panzerjäger, quatre automitrailleuses et trois halftracks détruits par les Sherman du 2e cuirassiers et les tank destroyers du 2e escadron du 9e RCA. Sept cents prisonniers sont remis à l'infanterie. L'attaque allemande aurait été conduite par des éléments de la 106. Panzer-Brigade *Feldherrnhalle* et la 2e compagnie du 654. Panzerjäger-Abteilung équipée de 14 Jagdpanther, soutenus par des fantassins et des sapeurs.

Le 27 janvier, l'offensive, reportée par suite d'une tempête de neige, reprend en direction de la cité Kulhmann.

En haut.
Défilé des Sherman du 2e cuirassiers lors de la cérémonie de Carspach devant le général de Lattre de Tassigny, commandant la 1re armée. Pour compenser les pertes subies par le régiment au cours de la bataille d'Alsace, des M4A1 à canon de 75 ou de 76,2 ont été perçus et répartis dans les pelotons. Le *Tonnerre III*, qui défile devant un M4A4 du même 2e peloton du 4e escadron, a remplacé le *Tonnerre II*, incendié par un obus de 88 le 25 janvier 1945 lors de l'attaque de la cité Anna.
(ECPA).

Ci-dessus.
Le *Poitiers III*, un M4A1 à canon de 76,2, perçu en remplacement du *Poitiers II* incendié par un Panzerfaust le 29 janvier lors de l'attaque de la cité Anna.
(Coll. particulière).

Ci-contre.
Les chars légers du 1er escadron rassemblés pour une prise d'armes. Le char *Champagne* figure en queue du 3e peloton, *Colmar* et *Charente* ayant été détruits auparavant.
(Coll. Deloupy).

Pendant près de 17 heures, les équipages du 2e escadron demeurent sous un violent tir d'artillerie, un froid intense et une bourrasque de neige qui empêche toute visibilité. Au cours de combats confus, le capitaine-commandant est mortellement frappé par la balle d'un tireur d'élite embusqué dans la filature. Au soir, l'objectif est atteint mais l'escadron, parti le matin avec déjà seulement huit chars, n'en dispose plus que de quatre. Il est intéressant de noter que, dans le même secteur, deux jours auparavant, trois Sherman utilisés par l'ennemi ont été vus et tirés à 1 200 mètres, un seul ayant été arrêté et endommagé.

Le 1er février, le dégel survient. Alors qu'auparavant, le sol profondément gelé permettait au moins les évolutions en tous terrains malgré une couche épaisse de neige (40 cm), la boue provoque maintenant de nombreux enlisements. Le 3, après l'occupation de la cité Sainte-

LE 2e CUIRASSIERS LE JOUR DE LA VICTOIRE

D'août 1944 à mai 1945, voici les principaux changements intervenus dans l'encadrement du régiment et sa composition en chars (le tableau de référence figure dans *SteelMasters* n° 9, pp. 32-33).

Chef de corps : colonel Durosoy

● ETAT-MAJOR

Chef d'escadrons Doré, commandant en second

Capitaine Demeunynck, réserve de commandement (en plus du chef d'escadrons de Maison Rouge)

Sous-lieutenant Couthures, officier de liaison (en plus du lieutenant Capponi)

Sous-lieutenant Calia, officier de renseignement

Lieutenant Mougeot, commandant le peloton mortiers

● ESCADRON HORS-RANG

Capitaine Ardisson, commandant l'escadron

Lieutenant Monier, officier d'échelon

Lieutenant Gouttebaron, commandant l'échelon d'E.-M.

Lieutenant Constantin, officier essence

Médecin auxiliaire Bert

	Nouveaux chars
● 1er ESCADRON	
1er peloton : sous-lieutenant Zeisser	Aurillac II
2e peloton : aspirant Lebrand	Bournazel II Béarn II
3e peloton :	Colmar II Charente II
● 2e ESCADRON	
Capitaine d'Annam, commandant l'escadron	
Sous-lieutenant Bourlon, officier d'échelon	
1er peloton : Slt Sorentzen	Duguay-Trouin II Duquesne II Dupleix II Desaix II
2e peloton :	Fabert II Faidherbe II Foucault II
3e peloton : Mdl-chef Bourassin	Joffre II Joubert III Jeanne d'Arc III Jourdan III
● 3e ESCADRON	
Capitaine Périn, commandant l'escadron	
1er peloton : sous-lieutenant Caubet	Nantes II Nevers II Nice II
2e peloton : lieutenant de Latour	Orléans III Oléron II Sainte-Odile II
3e peloton : lieutenant Barral	Péronne II Poitiers III Paris II Perpignan II
● 4e ESCADRON	
Lieutenant de Tinguy, commandant l'escadron	
1er peloton : aspirant Kogler	Saint-Denis II Saint-Quentin II
2e peloton : sous-lieutenant Duwez	Tours II Tonnerre III
(Tarbes perdu, non remplacé)	
3e peloton : lieutenant Giraud	Vaucouleurs II Valmy II Vesoul III

Militaryexp.com

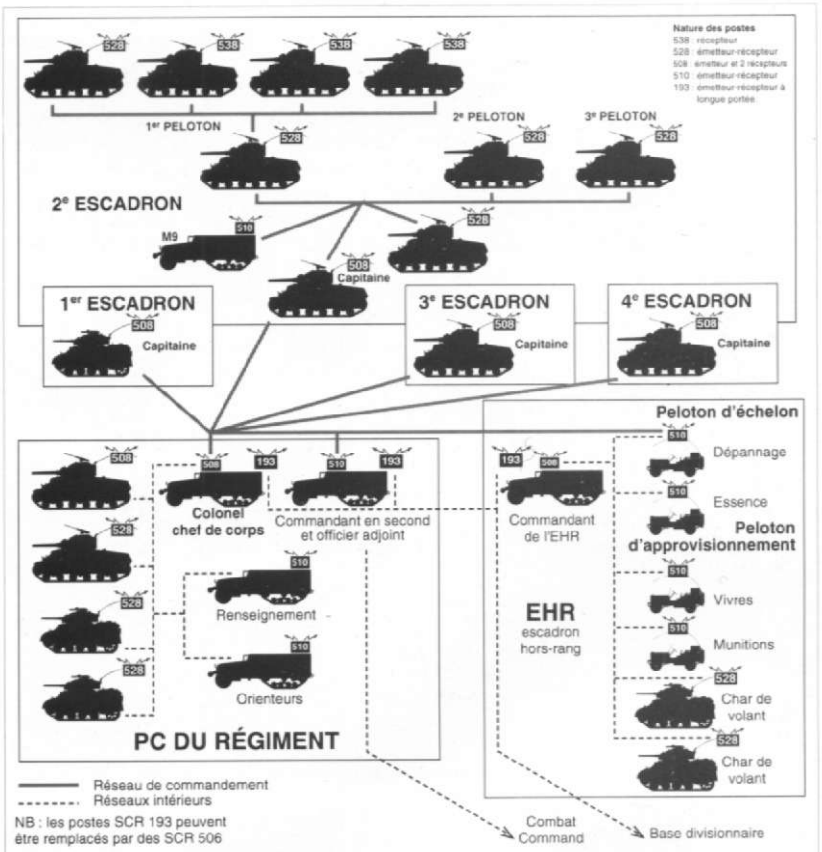


SCHÉMA THÉORIQUE DES RÉSEAUX RADIO D'UN RÉGIMENT DE CHARS

Thérèse, deux escadrons (réduits d'ailleurs à neuf et sept chars) ne peuvent être ravitaillés en essence au cours de la nuit, aucune route n'ayant été conquise ni déminée et le sol détrempé interdisant l'arrivée en tous terrains des camions de précaution. Le ravitaillement ne pourra être effectué que le lendemain dans la matinée, une fois la route de Pulversheim dégagée.

Un repos mérité à Mulhouse

Du 20 janvier au 9 février, jour où le régiment atteint le Rhin et achève la bataille de Colmar, il a perdu 15 chars moyens, détruits en majorité par des antichars. En outre, deux Stuart et dix Sherman sont endommagés, mais récupérables. Du 10 février au 14 avril, le 2e cuirassiers stationne à Mulhouse pour prendre du repos et se remettre en ordre. *« Les cuirassiers sont chez eux dans la belle cité alsacienne qui les a adoptés, et ils savent que nulle part ailleurs, ils ne pourraient être mieux. Invités à demeure par les familles mulhousiennes, choyés et fêtés, les équipages de chars profitent largement des joies des foyers qui sont ouverts à eux »*[2].

Ci-dessous, à gauche.
Le 25 avril 1945, à Uttenweiler, le char *Duguesclin* porte le cercueil du capitaine Fougère recouvert d'un drapeau tricolore. Traversant une région boisée sans soutien d'infanterie, le capitaine Fougère, commandant le 2e escadron, a été tué dans son halftrack de commandement atteint par une roquette de Panzerfaust. *(Coll. particulière).*

Ci-dessous, à droite.
Le 21 avril, le PC du groupement Durosoy, où figure le « toubib » et quelques voitures de récupération, fonce vers Tieringen et le Danube, escorté par les chars de commandement *Lasalle* et *Murat*. *(Coll. Deloupy).*

Le 3 mars, le colonel Durosoy adresse au CC 1 des propositions de réorganisation élaborées après six mois de campagne. Il propose d'alléger l'état-major en constituant un escadron d'accompagnement avec les mortiers et les antichars, de regrouper l'escadron de chars légers avec l'escadron de reconnaissance du 3e RCA afin de mieux coordonner leur action réciproque et d'incorporer à chacun des escadrons de Sherman un peloton de TD *« toujours appelé à combattre avec eux »*. En outre, il demande que le détachement provisoire de trois canons d'assaut M8 en renforcement de l'escadron léger devienne définitif.

A ces mesures qu'il juge réalisables immédiatement, il associe à moyen terme un remaniement profond des unités du Combat Command, tendant à la constitution d'un régiment de chars comprenant organiquement :

– un groupe d'escadrons de reconnaissance et de chars légers;

– trois groupes d'escadrons, chacun à un escadron moyen et une compagnie d'infanterie portée.

La charge en Allemagne

Le 17 avril 1945, l'ordre tant attendu arrive enfin : *« Le CC 1 franchira le Rhin et se portera en territoire allemand au cours de la matinée du 18 avril »*. Par Strasbourg et Haguenau, le régiment gagne le pont de Roppenheim, en face de Rastatt, passe le fleuve, contourne Baden-Baden et, à travers la Forêt Noire, arrive au Neckar. Puis, c'est l'infiltration dans le Jura souabe avec trois groupements progressant de front vers le Danube, bordé le 21 avril au soir. Les hommes sont las après 48 heures d'étapes suivies de cinq jours de combat et cinq nuits de veille. Que ne donneraient-ils pour quelques heures de sommeil, la victoire elle-même ne parvient plus à les émouvoir. Le 23, quittant Sigmaringen, les chars se portent vers Ulm où ils rencontrent les Sherman de la 10th Armored Division américaine. Le 30 avril, Immenstadt, au pied des Alpes et à quelques kilomètres de la frontière autrichienne, est capturée. Le régiment est alors stoppé. Relevé par des éléments de la 2e division marocaine, il rejoint Biberach avant de gagner le Palatinat. *« Le jour officiel de la Victoire »* se passe *« le long des routes en un raid tel qu'il n'en avait jamais été réalisé, ni de plus long ni de plus dur, pour les hommes et le matériel »*, commente le chef de corps dans son rapport sur le moral.

La campagne s'achève ainsi dans une certaine amertume, très sensible chez les réservistes d'Afrique du Nord qui composent la moitié de l'effectif du régiment, amertume à peine atténuée par le sentiment du devoir accompli et du serment tenu. En effet, le 18 juin 1945, *« resplendissant de gloire, l'étendard du 2e cuirassiers se détache sur la pierre de l'arc de Triomphe, cueillant sa suprême récompense dans le total accomplissement du serment. Et, dans le lointain Palatinat, les cuirassiers purent tressaillir d'une légitime fierté... »*. ❐

1 et 2. *Les batailles de la Libération et de la revanche avec le 2e cuirassiers.*

Militaryexp.com

NOTICE STEELMASTERS

LE CAMION CITROËN TYPE 45

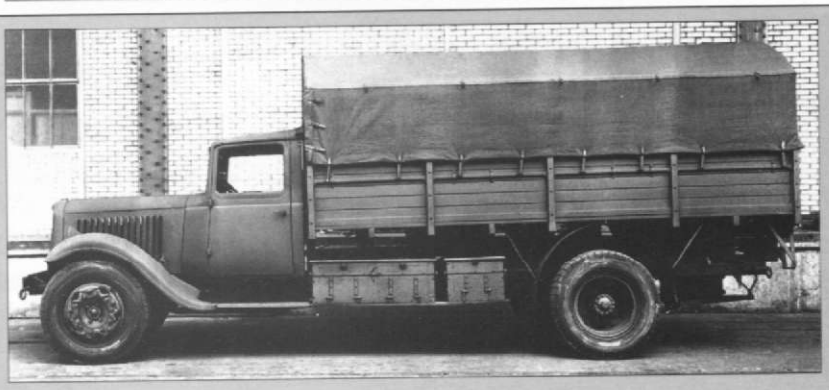
par François VAUVILLIER

Le camion Citroën type 45 — ainsi désigné car sa charge commerciale totale, carrosserie comprise, est de 4 500 kg — fait partie de ces véhicules déjà produits en séries substantielles avant-guerre et qui ont logiquement été conservés dans le programme de mobilisation industrielle en septembre 1939. Dans l'armée, ce camion est classé 3,5 t, représentant sa charge utile pratique. Le Citroën type 45 est commercialisé à partir de 1934 mais seule une poignée d'exemplaires est en service dans l'armée — notamment l'armée de l'air — avant la déclaration de guerre.

Dès lors, le constructeur du Quai de Javel a la charge, outre la fabrication industrielle des obus comme tous les constructeurs automobiles, de sortir en grande série cinq modèles de véhicules pour les armées : les voitures sanitaires type 11 UB et TUB, la camionnette bâchée de 1,5 t type 23, le camion bâché de 3,5 t type 45 et, enfin, une version Citroën du tracteur six roues Laffly-Hotchkiss W 15 T.

Numériquement, le camion type 45 se classe second dans ce programme de fabrication automobile, avec environ 4 000 exemplaires produits d'octobre 1939 à juin 1940. La cadence devait atteindre 1 000 ex./mois mais ce chiffre ne sera pas atteint. La plupart des camions type 45 sortis en 1939-1940 se présentent en version bâchée type armée, mais quelques centaines sont livrés en version benne (ministère des Travaux publics) ou munis de dispositifs spéciaux pour l'armée de l'air.

Après juin 1940, le Citroën type 45 sera poursuivi, à une moindre cadence, pour les besoins de la Wehrmacht, puis



Ci-dessus.
Ce Citroën type 45 est probablement l'exemplaire de tête de série présenté à l'armée française en septembre 1939. Il comporte les ailes entièrement galbées et sa peinture paraît vert olive uni. *(Photo Citroën)*

Ci-dessous.
Un Citroën type 45 attelé à une cuisine-remorque... Mais nous sommes ici dans l'armée allemande, quelque part dans la steppe russe. Les phares sont occultés et un Notek les complète. La caisse bâchée à ridelles abattantes est différente du modèle armée française. *(ECP Armées)*

Militaryexp.com

Ci-contre.
La cuisine roulante-remorque M 38 du 1er escadron du 4e dragons portés en 1940, avec la fumée du rata en train de cuire. Le camion est ici un Renault AGR de 3,5 t.
(Coll. privée)

Ci-contre.
Les cuistots du 68e BCC à Meskène (Levant), en mars 1940.
(Coll. privée)

repris pour les besoins nationaux (armée et secteur civil) à partir de décembre 1944. Il restera en production sans profonde modification, jusqu'en 1953.

Visuellement, l'une des principales évolutions de la fabrication réside dans la forme des ailes avant : en 1939, leur profil est entièrement galbé (premier type d'avant-guerre, reproduit sur le modèle PSP) puis, dès la fin 1939 est adopté un profil semi-galbé, plongeant en segment droit vers le marchepied. Enfin, l'aile plate non emboutie apparaît durant l'Occupation sur le type 45 (elle sort dès l'hiver 1939-1940 sur la camionnette type 23).

Ci-dessous.
Ce Citroën type 45 à gazogène Imbert est une fabrication de 1943-1944 pour l'armée allemande. On y reconnaît l'aile plate sans emboutissage et la caisse arrière tôlée.
(Photo Citroën)

La cuisine roulante-remorque

La cuisine roulante réglementaire pour la traction automobile, adoptée en 1916 sur roues à bandages caoutchoutés, est radicalement modernisée en 1936 avec sa mise sur roues à pneumatiques.

D'ultimes modifications interviennent en 1938, notamment l'adjonction d'un marchepied arrière. Il en résulte la « cuisine roulante-remorque modèle 1916-36 M. 38 », petit véhicule d'autant plus célèbre chez les maquettistes qu'il a fait jadis l'objet d'une miniature de Dinky Toys.

Le programme de mobilisation prévoyait d'en sortir des milliers d'exemplaires et, de fait, la cuisine-remorque M 38 est assez représentative de la campagne de 1939-1940. Sa fabrication sera reprise à partir de 1945 et ces cuisines-remorques ont rendu jusqu'à nos jours de bons et loyaux services aux troupes en campagne. Récemment, les armées en ont déstocké un nombre considérable, dont certaines ont fait le bonheur des collectionneurs. ❐

Militaryexp.com

TRUCS & ASTUCES

DES BLOCKHAUS AU 1/72 EN BETON !

Le dernier Salon du modèle réduit à été pour nous l'occasion de découvrir les nouveautés, discuter avec les petits artisans et rencontrer des passionnés qui vivent à fond leur passion. Parmi eux, deux amateurs proposent une méthode étonnante pour réaliser des blockhaus en béton véritable !

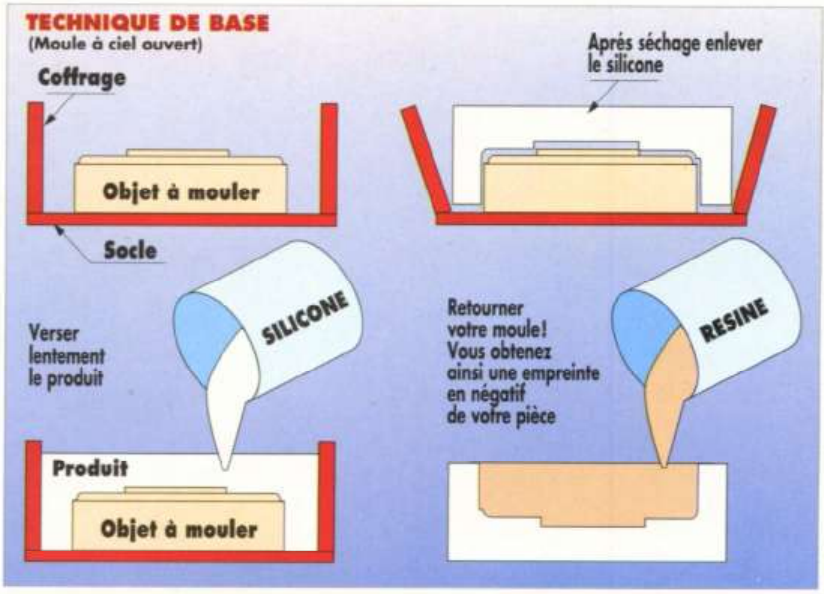
Textes, photos et illustrations par Didier BOURGEOIS
Maquette par F. HENRIROUX et P. BATTISTELLA

Militaryexp.com

Franck Henriroux et Pietro Battistella font partie de la catégorie des vrais passionnés de maquettes, capables de se lancer à fond dans cette activité. Déjà présent l'an dernier au Salon avec une reproduction de l'ouvrage du Hackenberg en thermoformage, leur travail m'avait interpelé, m'intéressant moi-même à cette époque aux ouvrages de la ligne Maginot. C'est d'ailleurs en visitant cet ouvrage il y a quelques années qu'ils ont attrapé le virus du béton, concentrant leur travail sur le mur de l'Atlantique.

Tous deux travaillent dans une grande société aéronautique et, leur labeur quotidien accompli, ils se retrouvent pour étudier, mettre au point et peaufiner des techniques de moulage afin de produire des éléments tels que casemate, cuve sous abri pour canon de 50 mm, abri pour mortier de 81 mm et surtout, comme on le voit ici, les batteries de Longues avec leur poste de commandement.

Comme le savent les maquettistes habitués de la côte normande, les batteries de Longues sont une excellente source d'inspiration pour de nouvelles idées de diorama. L'atmosphère de ce lieu invite à la créativité et la possibilité de fouler du pied son futur diorama aide beaucoup à la réalisation. Ainsi, ce site m'a toujours tenté mais, vu sa surface, la possibilité de réaliser un diorama global au 1/35 semble hors de portée... alors place aux puristes du 1/72 !



Page précédente, en haut.
Une des batteries de Longues, en position de tir pour accueillir dignement la flotte alliée.

Page précédente, en bas.
Gros plan sur le poste de tir. Si le bleu du modèle est un peu forcé, l'aspect béton est parfaitement rendu, et pour cause !

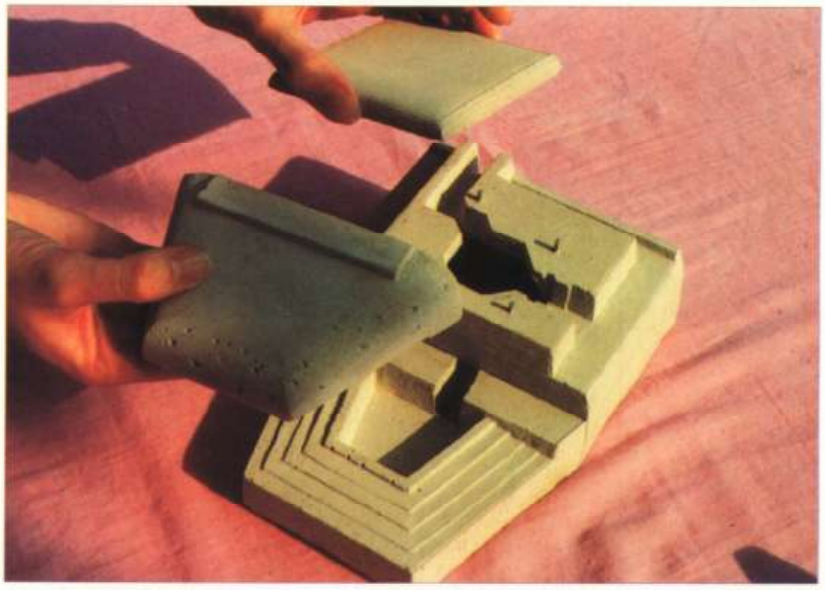
Ci-contre.
Vue générale de la maquette des batteries de Longues. Toutes les casemates sont en béton, tout comme les tétraèdres.

Ci-dessous.
Le poste de tir de la batterie de Longues, en trois pièces.

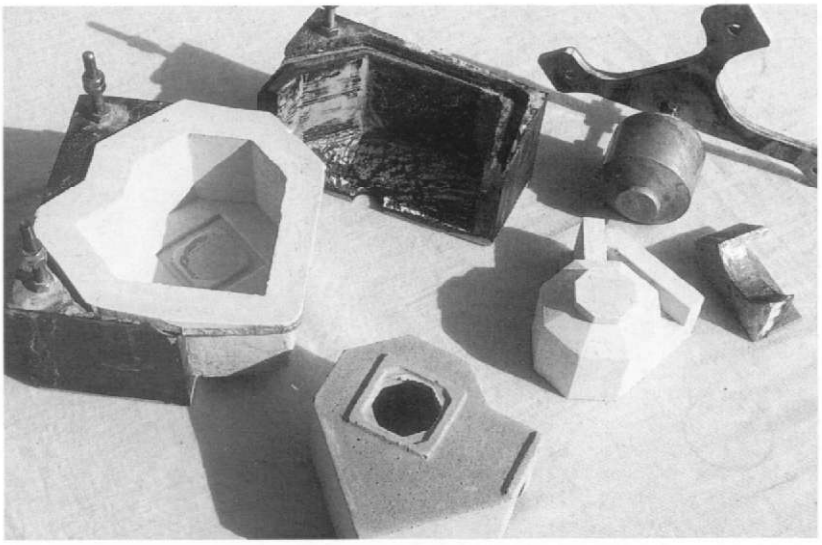
Les batteries de Longues

Rappelons rapidement ce que sont les batteries de Longues, situées en Normandie, dans le secteur d'Arromanches. Le site réel est composé de quatre casemates pourvues de canons de 150 mm, d'une portée d'environ 19 kilomètres, provenant de torpilleurs désarmés. Lors du débarquement, ces batteries ouvrent le feu sur les forces navales qui pointent à l'horizon, mais sans causer trop de dégâts. Par contre, les tirs des croiseurs alliés endommagent deux des pièces et détruisent la quatrième. A l'avant de la position se trouve le poste de commandement qui permet de régler le tir des canons disposés en arc de cercle à l'arrière.

Ce poste de commandement est sur deux niveaux, la partie supérieure servant de salle de télémétrie. Les marquages encore visibles sur les tabliers des canons indiquent que ceux-ci ont été fabriqués par l'usine Skoda à



Militaryexp.com



Pilsen, sous contrôle allemand. Les casemates et le poste de tir offrent ainsi aux maquettistes des éléments essentiels de décor.

L'art du béton

Pour en revenir à nos deux créateurs, ceux-ci s'intéressent donc à tous les ouvrages fortifiés, du mur de l'Atlantique à la ligne Maginot, et ils ont voulu, pour rendre aussi bien que possible le charme massif de ces ouvrages, réaliser leurs maquettes en béton !

Au premier abord, on ne peut manquer d'être surpris par l'utilisation de cette matière. Pourtant, la finesse de la réalisation emporte tous les suffrages même si, bien entendu, c'est un peu plus lourd que la résine.

Le poids de chaque pièce reste raisonnable et la maquette complète, avec deux batteries et le poste de tir, se transporte facilement. N'oublions pas que ces élément sont au 1/72 et ceci n'aurait pas été possible à une échelle plus grande. La technique de réalisation est des plus classiques et nous nous contenterons d'indiquer ici quels en sont les principes de base. La première étape, et la plus minutieuse, consiste à réaliser le maître modèle qui permet de confectionner le moule en silicone. Une fois cette opération terminée, il faut réaliser un coffrage qui tournera autour de la pièce en laissant un centimètre tout autour et en hauteur.

Ci-dessus.
Le moule à béton démonté : à gauche, le moule souple dans sa demi-chape et, à droite, le noyau souple avec sa pièce de centrage.

Ci-dessous, à gauche.
Une partie de réalisations possibles avec cette méthode de bétonnage : cuve sous abri pour canon, petite casemate, tétraédres.

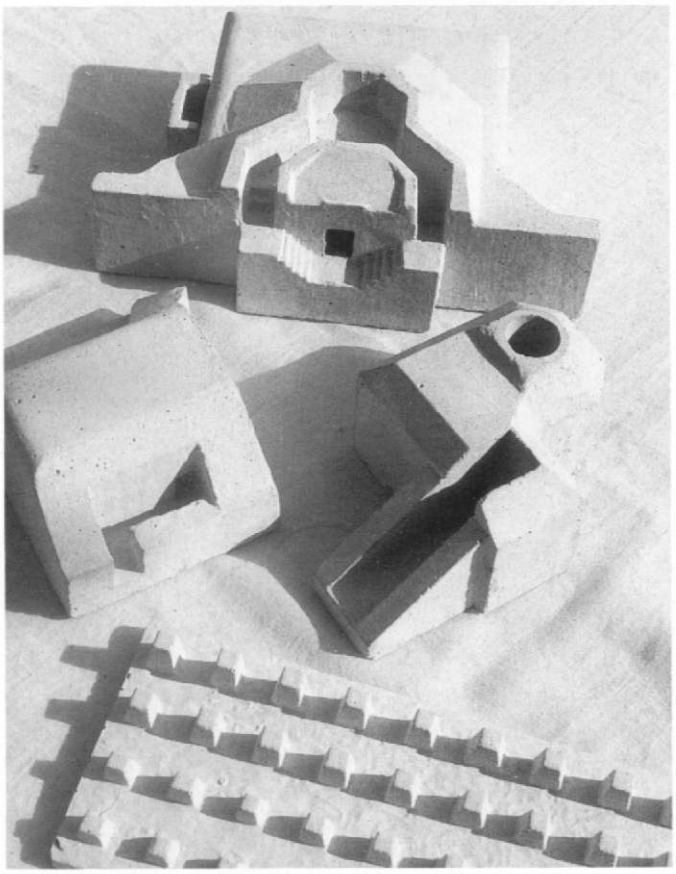
Ci-dessous, à droite.
Mise en scène d'un élément en béton avec, à l'arrière, le modèle sorti du moule et le moule (maquette Marc Fleuranto).

La pièce est préalablement lubrifiée avec de la vaseline en tube pour aider au démoulage. Une fois la préparation de la matière du moule (silicone + catalyseur) réalisée suivant les indications du fabricant, on coule celle-ci en commençant par le point le plus bas. Après 24 heures, on enlève le coffrage, libérant ainsi le moule souple de la pièce emprisonnée et il suffit de retourner ce moule pour découvrir la pièce originale en négatif. Il ne reste plus qu'à lubrifier à son tour l'intérieur du moule avant de couler la résine, le plâtre ou le ciment comme ici !

Bétonnage tout azimut

Les ouvrages réalisés par Franck et Pietro sont légèrement différent puisque le moule est équipé d'un noyau pour obtenir des ouvrages creux. Une chape bien rigide maintient l'ensemble avant la coulée.

Pour ce qui est des blockhaus, le ciment doit être bien liquide afin de reproduire le moindre détail de la gravure, le résultat étant alors étonnant. Cette matière nécessite par contre un temps de séchage important par rapport à la résine. Certains ouvrages sont moulés d'une seule pièce et d'autres, comme les casemates de Longues, sont composées d'une pièce principale et de petites pièces, ces dernières se collant tout simplement avec de la colle à bois.

Pour agrémenter leur diorama, Franck et Pietro ont également réalisés des obstacles antichar, des tétraèdres et des mini casse-noix, toujours suivant leur technique de moulage en ciment. Bien évidemment, toutes les petites pièces et canons de 150 mm sont faites en résine traditionnelle.

Le décor du diorama est réalisé en mousse posé sur un socle confectionné avec deux feuilles d'aluminium, en prenant une feuille de mousse en sandwich pour donner ainsi une rigidité accrue pour un poids minimum. ❐