

STEEL MASTERS

**LE MAGAZINE DES BLINDÉS
ET DU MODÉLISME MILITAIRE**

ISSN 1251-3431



TUNISIE JUIN 1940

**LES LAFFLY 80AM ET
S15 TOE AU 1/72**

TRUCS ET ASTUCES

**LA VEGETATION DANS LES
DIORAMAS**

N°11

BIMESTRIEL
OCTOBRE - NOVEMBRE 1995
39 FF - 285 FB - 12 FS

SUPER DETAIL 1/50

**SIKORSKY H-19
EN COREE**



DIORAMAS 1/35

M60 A BEYROUTH, 1982

**JAGDPANZER IV EN
NORMANDIE, AOUT 1944**

ORDRE DE BATAILLE

**LES INSIGNES TACTIQUES
DES PANZER-
DIVISIONEN**

HISTORIQUE

LES RATS DU DESERT



M 3289 - 11 - 39,00 F-RD



IL EST PARU !

Le dix-huitième volume
de notre collection
trimestrielle sur les
matériels
et les
unités
des grandes
batailles
de 1939-1945.

HORS-SERIE N° 18
Texte de Yves BUFFETAUT

69 F
le volume

Dessins en couleurs
de Jean
RESTAYN



LA BATAILLE DE STALINGRAD (1)

DE MOSCOU A STALINGRAD

**DISPONIBLE CHEZ VOTRE
MARCHAND DE JOURNAUX**
Si vous ne le trouvez pas,
commandez-le chez
Histoire & Collections

- 84 pages dont 16 en couleurs
(21 x 29,7 cm, dos carré, couverture vernie)
- 100 photos d'époque
- 24 dessins en couleurs des
principaux véhicules (profils et vues de
trois quarts)
- Les cartes en couleurs
- Les organigrammes détaillés
des divisions

Disponibles dans la même collection :

N° 3 - Tobrouk (La guerre du désert I)	86 FF franco
N° 4 - Guderian perce à Sedan	86 FF franco
N° 5 - Opération Barbarossa	86 FF franco
N° 6 - Bir-Hakeim (La guerre du désert II)	86 FF franco
N° 7 - Rhin et Danube	86 FF franco
N° 8 - Blitzkrieg à l'Ouest	86 FF franco
N° 9 - Bataille pour Moscou	86 FF franco
N° 10 - Au cœur du Reich	86 FF franco
N° 11 - El Alamein (La Guerre du désert)	86 FF franco
N° 12 - La première vague (La campagne de Normandie I)	86 FF franco
N° 13 - La bataille du bocage (La campagne de Normandie II)	86 FF franco
N° 14 - Débarquement en Provence (La France libérée I)	86 FF franco
N° 15 - De la Provence aux Vosges (La France libérée II)	86 FF franco
N° 16 - Opération Supercharge (La guerre du désert IV)	86 FF franco
N° 17 - Dunkerque juin 1940 (Le mois terrible I)	86 FF franco

(N° 1, 2, 4 et 8 épuisés)

SERIE RELIEE

- De Tobrouk à Bir-Hakeim (Tobrouk + Bir-Hakeim, volume cartonné, 168 pages)	163 FF franco
- Guerre éclair à l'Ouest (Guderian perce à Sedan + Blitzkrieg, volume cartonné, 168 pages)	163 FF franco
- Objectif Moscou ! (Opération Barbarossa + bataille pour Moscou, volume cartonné, 168 pages)	163 FF franco
- Au cœur du Reich (Rhin et Danube + Au cœur du Reich, volume cartonné, 168 pages)	163 FF franco

Adressez votre règlement à
Histoire & Collections,

19, avenue de la République, 75011 Paris. Tél : 40.21.18.20.



N° 11



OCTOBRE - NOVEMBRE 1995

Dans *SteelMasters*, toujours du nouveau

Chaque numéro de *SteelMasters* apporte son lot de nouveautés... et il ne s'agit pas seulement des nouvelles productions des fabricants dont nous rendons compte à la vitesse de l'éclair.

Il s'agit aussi d'une démarche rédactionnelle propre à *SteelMasters*, qui nous conduit à ne jamais nous satisfaire pleinement du numéro précédent, et à toujours tenter d'en faire plus. C'est ainsi que nous accueillons dans ce n° 11 un nouveau collaborateur régulier, Hubert Cance, dont les modes d'expression principaux sont le trait et la couleur. Dans la rubrique qui lui est désormais confiée, vous trouverez, non pas une analyse de maquettes et de dioramas — était-il utile d'en rajouter ? — mais une série de plans détaillés à l'échelle 1/72, facilement transposable au 1/35, qui vous permettront les réalisations les plus audacieuses. Ainsi répondons-nous à la demande de nombreux lecteurs, adeptes des conversions et réalisations de toutes pièces, pour qui de tels plans constituent de vrais trésors.

Tant au point de vue des échelles (avec un retour du 1/15, notamment) que des sujets, ce numéro de *SteelMasters* fait preuve d'une grande variété. Mais nous entendons déjà la question qui ne va pas manquer d'être soulevée, tel un nuage de poussière, par notre « voilure tournante » engagée en Corée. Avec ce sujet, *SteelMasters* ne trahit-il pas son attachement au matériel terrestre ? Répondons simplement que les hélicoptères sont, pour nombre d'entre eux, rattachés aux forces de manœuvre et qu'à ce titre, ils méritent notre attention de temps à autre (voir à ce sujet *SteelMasters* n° 3). Quant à l'échelle concernée par cet article — le 1/48 —, soulignons qu'elle rassemble nombre de véhicules de combat. De plus, la marque Bandai a repris sa production en Chine et les modèles devraient bientôt atteindre nos latitudes. Enfin, le marché français du véhicule militaire au 1/48-1/50 ne devrait plus tarder à s'activer très, très sérieusement. Mais chut, à chaque numéro suffit son lot de surprises...

La rédaction

SOMMAIRE

4 CARNET DE BORD

6 LES RATS DU DÉSERT, 1940-1941

12 LE CONCOURS

16 LE BELTRING

20 JAGDPANZER

26 HÉLICOPTÈRE

30 LES INSIGNES

36 DÉPÊCHES ET

38 DUO LAFFLY

42 LE M60 ISRAËL

46 LA JEEP BLINDÉE

49 TRUCS ET ASTUCES

52 EVACUATION

57 LE LANDWASSER

60 LES NOUVEAUTÉS

- 1054 : Déesse zarlon gardienne du palais — 150 mm
- 1050 : Patrouilleur Jordanien sur son chameau — 120 mm
- 1052 : Mortier médiéval XVI^e siècle — 120 mm
- 1057 : Napoléon 1^{er} — 120 mm
- 1058 : Ecusson de l'aigle napoléonien — (sans échelle)

Création © P.L.S.T.

COMMANDE DE CATALOGUES 1995

(Joindre liste ci-contre)

NOM
 PRENOM
 ADRESSE

 CODE POSTAL
 VILLE
 Total (en Francs français)

Joignez votre règlement par chèque bancaire à l'ordre de :
 Cocktail Jouets, 32, rue Becquerel - 78130 Les Mureaux

Date :

Signature :

Directeur de la publication et de la rédaction :
 François Vauvillier.

Administrateur général : Yves Jobert.

Directeur de la rédaction délégué :
 Jean-Marie Mongin.

Fondateur, conseiller à la rédaction,
 responsable des articles maquette :
 Didier Chomette.

Rédacteur en chef adjoint : Théophile Monnier.

Rédacteur graphiste : Stéphane Baile.

Rédaction : Dominique Breffort, Yves Buffetaut,
 Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier,
 Jean-François Colombet, Yves Debay,
 Antoine Demetz, Géraldine Mallet,
 Eric Micheletti, Philippe Teulé, Jean-Louis Viau,
 Jean-Pierre Villaurme.

Rédacteurs fondateurs : Stéphane Ansquer,
 Philippe Dautreland, Olivier Saint Lot.

Principaux collaborateurs : Roger Avignon,
 Thomas Anderson, Ludovic Bertrand, Didier
 Bourgeois, Hubert Cance, Patrice Debucquoy,
 Ludovic Fortin, Paul Gaujac, Tony Greenland,
 Jérôme Hadacek, Jean-Michel Laugier,
 Alain Marc, Gilles Peiffer, Jean Restayn,
 Paul Roos.

Maquette et infographie : © PLST.

Assistant graphiste : Patrick Lesieur.

Administration : secrétaire général
 Florence Grimaux.

Publicité : Stéphane Marignac.

Abonnements, rédaction, publicité :

Histoire & Collections,
 19, avenue de la République, 75011 Paris.
 Tél. : (1) 40.21.18.20. Fax : (1) 40.21.97.55.

Tarif : 1 an (6 numéros). France : 200 F, CEE et
 autres pays : 240 F.

Vente en kiosque : par NMPP.

Vente au détail : Armes & Collections,
 19, avenue de la République, 75011 Paris.
 Tél. : (1) 47.00.68.72.

Distribution à l'étranger :

● Editeur responsable pour la Belgique :
 M. Th. Soumilion, 28, avenue Massenet, B-1190
 Bruxelles. Tél. : 02/345 91.92. SGB
 210-0405835-39. Abonnements : 6 numéros :
 1 300 FB + 150 FB de port.

12 numéros : 2 500 FB + 295 FB de port.

● Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
 Via S. Sonnino, 341, 43100 Parma.

● Espagne : C.A. Munana, Casado Del Alisal 10,
 28014 Madrid.

SteelMasters est un bimestriel publié par Histoire
 & Collections, SARL au capital de 247 000 F.

Principaux associés : François Vauvillier (gérant),
 Yves Jobert, Jean Bouchery.

Numéro de commission paritaire : en cours.

● Photocomposition intégrée Macintosh Power
 PC 7100.

● Flashage et photogravure noire : SCIFE.

● Photogravure couleur : Scanway.

● Impression : N/C.

© Copyright 1995. Reproduction interdite sans
 accord écrit préalable.



LES RATS DU DESERT

L'EPOQUE HEROIQUE (1940-1941)

Ci-dessous.
Aberdeen, Alsace et Anglesey sont des chars du C Squadron du 1st RTR. En septembre 1940, l'effectif théorique du régiment est de 23 Cruiser tanks et de 26 Vickers Mk VIb. En réalité, les chars disponibles sont nettement moins nombreux et après seulement trois jours d'opérations contre les Italiens, du 14 au 17 septembre, de nombreux chars doivent être pris en remorque : six Cruiser tanks et sept Vickers sont indisponibles. (IWM)

Durant les premiers mois de la guerre du désert, la 7th Armoured Division, héritière de l'Immobile Farce¹ de la fin des années trente, est le fer de lance britannique dans la lutte contre les Italiens.

Texte par Yves BUFFETAUT
Dessins Jean Restayn



Grâce aux War Diaries des unités britanniques, conservés au Public Record Office de Kew, nous connaissons d'une façon remarquable les moindres faits et gestes des Rats du désert, au moment crucial où hommes et matériel sont confrontés soudain aux réalités de la guerre, après des années passées dans la quiétude de la vie de garnison coloniale sur les bords du Nil. Jusqu'en 1939, les effectifs blindés britanniques sont dérisoires en Egypte et ne regroupent que quelques dizaines de chars légers Vickers Mk VIb et de vieux Vickers Medium.

La 7th Armoured Division

La 7th Armoured Division (the Desert Rats) voit officiellement le jour en février 1940, c'est-à-dire après la déclaration de guerre à l'Allemagne, mais avant les hostilités avec l'Italie. L'organigramme ci-contre donne la composition de la division blindée, qui compte donc huit unités blindées :

- six régiments de chars : 7th Hussars, 2nd RTR, 6th RTR (4th Armoured Brigade), 3rd Hussars, 8th Hussars et 1st RTR (7th Armoured Brigade);
- deux régiments d'automitrailleuses : 11th Hussars et N° 2 RAF Armoured Cars.

Les régiments de chars ont une composition mixte de Vickers Mk VIb légers et de Cruiser tanks A9, A10 et A13. Comme nous le verrons plus loin, ceux-ci ne sont pas toujours différenciés. Les deux régiments d'automitrailleuses ne sont pas identiques, loin s'en faut, puisque l'unité de la RAF est semble-t-il exclusivement dotée de vieilles automitrailleuses Rolls-Royce, modèle 1924, alors que le 11th Hussars possède, outre ses vieilles Rolls, des Morris puis quelques Marmon-Herrington fabriquées en Afrique du Sud. Les chars d'infanterie Matilda, qui apparaîtront à la fin de l'année 1940, ne seront pas versés à la 7th Armoured Division, mais au 7th RTR, directement attaché à la Western Desert Force.

¹. Jeu de mot sur l'unité blindée dont la 7th Armoured est originaire, la Mobile Force, baptisée ainsi par dérision par les Britanniques eux-mêmes.

Ci-contre, à gauche.

Si l'étude des War Diaries nous donne des renseignements irremplaçables sur le déroulement des opérations et l'état d'esprit des combattants, les photographies permettent aussi de combler des lacunes. Sur ce cliché pris en mai ou juin 1940, lors de manœuvres, nous voyons un char de l'escadron de commandement (losange rouge), *Andromeda*, devant deux autres Vickers du C Squadron (cercle rouge), dont l'un s'appelle *Aberdeen*. Le chiffre 24 sur fond vert désigne le 1st RTR au sein de la 7th Armoured Brigade. (IWM)

Ci-contre, à droite.

Troisième type d'automitrailleuse présent dans le désert occidental au début des opérations, la Marmon-Herrington sud-africaine est faite d'éléments disparates : châssis de camion Ford Canada, transmission 4 x 4 américaine Marmon-Herrington, armement anglais (parfois italien) et blindage sud-africain. La puissance de feu très légère (fusil antichar Boys d'un calibre de 14 mm) est améliorée lorsque la tourelle est retirée et remplacée par un canon italien Breda de 20 mm, comme sur les deux véhicules situés aux deux extrémités de ce groupe. (IWM)

Ci-dessous.

Le véhicule sans doute le plus typique des premières semaines de guerre, à défaut d'être le plus représentatif, est l'incroyable automitrailleuse Rolls-Royce modèle 1924, capable d'atteindre 72 km/h sur route par vent favorable ! Celle-ci porte le numéro de série F 406. La tourelle non profilée est armée d'un fusil antichar Boys, d'un Bren et d'un pot fumigène. Le radiateur est protégé par une porte blindée articulée, ici en position ouverte. (IWM)



La drôle de guerre dans le désert

Le 10 juin 1940, le journal de marche de la 4th Armoured Brigade indique avec flegme : « *Nous apprenons que l'Italie a déclaré la guerre* ». La mise sur pied de guerre n'est pas aisée car la Western Desert Force n'est pas prioritaire en ce mois de catastrophes sur le front français. Les pièces détachées manquent et les conséquences se font sentir dès le 11 juin : la première nuit est passée à Bir Istabal, dans le désert, où un Cruiser et deux Vickers doivent être laissés sur place le lendemain matin, en panne. Le lendemain, 12 juin, un trajet vers Bir Habata n'est guère plus réussi, puisque cette fois, ce sont deux Cruisers et un Vickers qui restent sur le terrain.

Pourtant, dès le 14 juin, les vrais hostilités débutent, avec un raid en force contre une position italienne frontalière, Fort Capuzzo. Y participent les unités suivantes :

- A Squadron, 7th Hussars, avec des chars A9;
- B Squadron, 7th Hussars, avec des Vickers Vlb;
- C Squadron, 7th Hussars, avec des Vickers Vlb;
- 60th Rifles (1st Bn King's Royal Rifle Corps), avec des Bren carriers;
- 11th Hussars, avec plusieurs automitrailleuses Rolls-Royce.

L'opération débute par un bombardement des murs du fort colonial par les A9 avec leurs canons de 2-pdr anti-chars. Ceux-ci provoquent de nombreux trous dans la muraille mais leur plus grande efficacité est « *sans aucun doute leur effet moral* ». Pendant ce temps, les Bren carriers et les chars légers Vickers mitraillent les embrasures, ce qui dissuade les défenseurs italiens de riposter. Dans ces conditions, la question est vite entendue, d'autant que l'infanterie du 60th Rifles s'est approchée du fort en profitant de l'abri des pauvres masures du village. Après deux heures, les Italiens hissent le drapeau blanc. Un Carrier s'avance et saute alors sur une mine, qui le met en pièces mais ne blesse pas son équipage. Les portes de Fort Capuzzo s'ouvrent alors et les défenseurs se rendent : 10 officiers et 16 sous-officiers italiens, 200 soldats libyens. Il n'y a aucun mort de part et d'autre. Le fort est dynamité en partie vers midi, puis évacué car les Britanniques n'ont ni les moyens ni les effectifs pour s'y maintenir. A peu de distance de là, le groupe de protection des assaillants de Fort Capuzzo est engagé dans une bataille beaucoup plus difficile à Sidi Azeiz, contre les artilleurs italiens, qui sont sans aucun doute les meilleurs éléments de l'armée du Duce. Pour échapper au tir des canons ennemis, les chars britanniques refluent vers l'arrière et tombent dans un champ de mines. Trois Vickers Mk Vlb et un camion de 15 cwt sont détruits, un soldat est tué, trois autres et un officier sont blessés.

Les escarmouches de l'été 1940

Après le raid sur Fort Capuzzo et la chaude affaire de Sidi Azeiz, les Britanniques changent quelque peu de tactique, ainsi que le dépeint le War Diary du 7th Queen's Own Hussars :

« *Notre tactique change. Jusqu'à présent nous avons seulement attaqué Capuzzo ou des groupements enne-*

-Voici les références des War Diaries consultés pour cet article, tous conservés au Public Record Office, à Kew.

Western Desert Force : WO 169/53.

7th Armoured Division : WO 169/ 102 et 103.

4th Armoured Brigade : WO 169/122.

7th Hussars : WO 169/218.

2nd RTR : WO 169/235.

6th RTR : WO 169/240.

7th Armoured Brigade : WO 169/123.

3rd Hussars : WO 169/216.

8th Hussars : WO 169/219.

1st RTR : WO 169/234.

11th Hussars : WO 169/220.



mis isolés découverts par le 11th Hussars. Nous devons maintenant patrouiller nous-même, dans l'idée d'attaquer des groupes isolés de soldats ennemis et de harceler les convois italiens. Mais nous ne devons perdre aucun char ni opérer à portée de Capuzzo. Nous opérons depuis le point 208, à mi-chemin entre Capuzzo et Azeiz. D'après les rapports reçus, nous avons fait du bon travail et causé sans aucun doute de sévères pertes aux Italiens. Les nôtres ont été comparativement légères en comparaison de celles que nous avons infligé.

Vers la fin du mois [de juillet], notre tactique change à nouveau du fait que l'ennemi protège chaque groupe si fortement qu'il serait coûteux de les attaquer. Nous travaillons maintenant en coopération avec une batterie (C) de canons de 25-pdr. Les patrouilles forcent l'ennemi à s'arrêter et l'artillerie ouvre alors le feu. Très bon résultat de la batterie du capitain Goshen. »

Les escarmouches ne sont pas toujours à l'avantage des Britanniques, loin s'en faut. Ainsi, le 5 août 1940, deux chars légers de la 7th Armoured Brigade sont laissés sur le terrain puis remorqués par les Italiens.

L'offensive italienne vers Sidi Barrani

Nous avons décrit en détails les préparatifs et les objectifs de l'opération italienne contre l'Égypte dans le numéro 3 des *Hors-séries Militaria Magazine* (Tobrouk). Rappelons seulement que Mussolini ordonne au maréchal Graziani d'entrer en Égypte essentiellement à des fins de propagande et probablement aussi pour montrer aux Allemands qu'ils ne sont pas les seuls à remporter des succès. Il n'est question que d'attaquer les forces britanniques qui font face à la 10^e armée italienne, mais aucun objectif territorial n'est donné, ni Alexandrie, ni même Solloum, à huit kilomètres de la frontière.

Graziani dispose de cinq divisions d'infanterie et d'un groupe mobile blindé aux ordres du général Maletti, qui s'est illustré en Érythrée. L'offensive débute le 13 septembre et ne surprend pas les Britanniques qui en avaient repéré les préparatifs. Incapables de s'y opposer avec leurs faibles moyens, ils se replient vers l'est, non sans ressentir amèrement l'humiliation d'une retraite. Les historiens britanniques se sont souvent moqués de la lenteur de l'avance italienne, qui atteint pourtant une centaine de kilomètres en quatre ou cinq jours, au prix de seulement 120 tués. Pourtant, tous les rapports anglais de l'époque, écrits par des officiers en première ligne, montrent combien ils sont impressionnés par la méthode et la rigueur italiennes.

Le 17 septembre, on lit dans le War Diary du 7th Queen's Own Hussars :

« L'ennemi a atteint Sidi Barrani plus vite que nous le pensions et nous nous attendons à une avance prochaine sur Matrouh. Pour le moment, elle ne s'est pas déclenchée et la vie de nos troupes, dispersées, est extrêmement monotone et ennuyeuse. La situation de nos



chars s'est légèrement améliorée, mais nous avons encore cinq chars légers défectueux. En ce qui concerne les Cruiser tanks, la situation est toujours très sombre et sur un total de sept, nous ne pouvons en faire fonctionner que trois. »

Les Italiens auraient sans doute pu continuer effectivement vers Mersa Matrouh, bien que ceci n'est jamais été dans l'intention de Graziani, au moins avec les effectifs dont il disposait. L'ouverture d'un second front italien, contre la Grèce, interdit tout renfort en Cyrénaïque et donc toute poursuite de l'offensive. Les Britanniques vont en profiter d'autant plus vite que Churchill tient à venir en aide aux Grecs, poursuivant avec 25 ans d'intervalle sa fameuse théorie du ventre mou de l'Europe qui avait conduit la Royal Navy sur les rives du détroit des Dardanelles, en 1915.

Les rats du désert dans l'opération Compass

Pour venir à l'aide de la Grèce, Churchill ne peut prélever de troupes qu'au Moyen Orient. Encore faut-il que la menace italienne n'existe plus. Wavell reçoit donc l'ordre d'attaquer Sidi Barrani le plus vite possible. L'offensive est prévue pour le début du mois de décembre 1940. L'attaque des principales positions italiennes se fera par l'infanterie et les chars lourds Matilda II de la Western Desert Force. La 7th Armoured Division participera à l'exploitation et non aux premiers combats.

Les effectifs de la division blindée ont été reconstitués pendant les deux mois d'accalmie qui ont suivi l'attaque italienne, mais sont encore incomplets dans certains cas, surtout en ce qui concerne les Cruiser tanks. Voici certains exemples :

Ci-dessus.
Ada est un char A10 du 1st RTR. Comme l'indique le carré visible sur la tourelle, il appartient au B Squadron. Le 1st RTR a la malchance de comporter quatre types de chars différents : Cruiser tanks A9, A10 et A13 et char léger Vickers Mk Vlb. Le chargement des obus de 2-pdr montre la taille dérisoire de ce calibre. (IWM)

Ci-dessous.
Juillet 1940, près de la frontière libyenne : deux A9 prennent position dans le désert pour une mission de surveillance. D'après le nom de l'engin du premier plan, Fly Flapper, ils appartiennent au 6th RTR (F est la sixième lettre de l'alphabet). Ce régiment ne possède qu'un seul type de Cruiser tanks, les A9, à côté des inévitables chars légers Vickers Mk Vlb. A titre d'exemple, le 20 décembre 1940, les effectifs du régiment sont de neuf Cruisers A9 et 13 Vickers Mk Vlb. Au début de 1941, le régiment sera entièrement constitué de M13 italiens capturés. (IWM)



Page ci-contre, à droite.
Un 2-pdr portée du 3rd Royal Horse Artillery prend position près d'un char italien abandonné M11/39 du groupe blindé libyen. Les dragons portés français ont déjà utilisé ce type de montage durant la période 1939-1940 et son apparition dans la Western Desert Force est due à un officier rhodésien, le lieutenant Gillson. Dans les deux cas, il s'agit plutôt d'une ré-invention que d'une découverte originale, car cette installation était déjà courante lors de la Première Guerre mondiale. (IWM)

LES BLINDES DANS LE DESERT, 1940

Lors de l'invasion de l'Égypte par l'armée italienne, les chars sont regroupés dans un groupe blindé mobile — ou groupe blindé lybien — commandé par le général Maletti, héros de la guerre d'Éthiopie. Les chars M11/39, comme celui-ci, y sont encore nombreux, même s'ils sont de plus en plus supplantés par les M13/40, qui valent largement les Cruiser tanks anglais. Le général Maletti sera tué le 9 décembre 1940, premier jour de l'opération Compass, par un tir de Matilda, lors de la bataille de Nibeiwa.



GRIMSBY

Ce Matilda du 7th Royal Tank Regiment porte le fameux camouflage Caunter, qui consiste en un fond jaune sable couvert de bandes rectilignes de deux autres tons, le plus souvent brun (foncé) et bleu ciel. Comme tous les chars du 7th RTR, celui-ci porte un nom commençant par G, 7^e lettre de l'alphabet. En 1940, les Matilda du 7th RTR sont indispensables pour venir donner quelque puissance aux chars très légers de la 7th Armoured Division.



dessins Jean Restayn © Histoire et Collections 1995

A Squadron : 15 Vickers Mk Vlb;
B Squadron : 15 Cruiser tanks;
C Squadron : 15 Vickers Mk Vlb;
Regimental Headquarters : 5 Vickers Mk Vlb,
4 Dingo scout cars.

Les effectifs sont donc au complet, mais on remarque la proportion très importante de chars légers, qui ne sont armés que de mitrailleuses. En outre, ces chars sont mal adaptés à l'emploi dans l'état-major du régiment, car l'espace y est très restreint.

A la 7th Armoured Brigade, les chiffres sont les suivants pour deux régiments, à la date du 30 septembre :
– 8th Hussars : 4 Cruiser tanks, 31 Vickers Mk Vlb;
– 1st RTR : 17 Cruiser tanks, 19 Vickers Mk Vlb.

Les effectifs théoriques sont respectivement de 7 Cruiser tanks et 42 Vickers, de 23 Cruiser tanks et de 26 Vickers.

A la 4th Armoured Brigade, les Cruiser tanks sont là aussi en très petit nombre, ce que déplore évidemment son commandant :

« Le commandant de la brigade et l'officier en second devront se déplacer dans des chars légers — des véhicules de commandement particulièrement mal adaptés pour une opération d'envergure. Nous sommes en tête, mais notre état-major de brigade est moins bien équipé que celui de la division ou de la 7th Armoured Brigade.

Cette situation se produit bien que nous ayons lancé un avertissement depuis plus d'une quinzaine. »

Le plan du général O'Connor prévoit une attaque des positions italiennes par le sud, le crochet le plus court étant effectué par les Matilda II du 7th RTR et la 4th Indian



Ci-contre.
Cette photographie remarquable a certainement été prise le 15 décembre 1940, lorsque la n° 8 Troop du B Squadron du 2 RTR découvre un aérodrome et que le 2nd Lieutenant Bentley-Taylor se rend maître, à bord de son petit char Vickers, de trois bombardiers, d'un chasseur et d'un avion de reconnaissance. Seule la connaissance des journaux de marche des unités permet de donner des légendes aussi précises. (IWM)



étant effectué par les Matilda II du 7th RTR et la 4th Indian Division contre les fortifications italiennes. La 4th Armoured Brigade s'avancera plus loin vers l'ouest, tandis que la 7th Armoured Brigade se portera vers Buq-Buq pour y attaquer l'arrière-garde italienne. Au départ, il n'est pas prévu de poursuite en Cyrénaïque.

Nous avons décrit en détail l'assaut du 7th RTR à Nibeiwa dans le hors-série n° 3 de *Militaria*. Nous n'y reviendrons pas, sauf pour rappeler que le succès est au rendez-vous, malgré des pertes sensibles en chars Matilda dues aux artilleurs italiens.

La 4th Armoured Brigade se déploie dans le désert sans rencontrer d'opposition, avant d'atteindre Sidi Barrani, où la défense italienne est nettement plus sérieuse, notamment de la part des artilleurs qui se mettent à l'abri au passage des chars, mais reprennent leur place aussitôt après pour tirer sur les blindés de la seconde vague, détruisant deux A10. Le War Diary du 2nd RTR indique « un nombre de canons considérable a été détruit en roulant dessus avec les Cruiser tanks. Les prisonniers sont approximativement 30 officiers et 1 900 hommes [de la 4^e division des chemises noires] ».

Bien que les combats ne soient pas trop coûteux, les effectifs en chars ne cessent de s'amenuiser. Ainsi, au 2nd RTR, les Cruiser tanks tombent en panne les uns après les autres, à cause de l'usage intensif des batteries, notamment pour les transmissions radio. Plusieurs d'entre elles ne peuvent être rechargées en raison de fuite et les chars restent sur le terrain : 5 au A Squadron, 5 au C Squadron et 2 à l'état-major du régiment. Ainsi, après deux jours d'offensive, les effectifs sont tellement réduits qu'une seule colonne mobile est formée, qui regroupe les chars suivants :

- Battalion HQ : 3 A13;
- A Squadron : 11 A13, 2 A9;
- B Squadron : 13 Vickers Mk VIb.

Le 3rd Hussars souffre bien plus, à Buq-Buq, mais en raison de la résistance italienne acharnée, qui lui coûte dix Vickers et quatre Cruiser tanks. Mais le sacrifice du régiment n'a pas été vain et a forcé les Italiens à abandonner tout espoir de rester en Egypte. L'opération Compass est donc un succès important. O'Connor va décider de le transformer en une victoire totale sur les Italiens, en poursuivant l'ennemi défait en Cyrénaïque.

Des chars sans cesse en panne

Après leur défaite en Egypte, les Italiens se retirent dans la forteresse de Bardia, où ils attendent l'assaut

Ci-contre.
Ce fort italien a été totalement ravagé par un dynamitage en règle de la part des Britanniques, et non par la violence des combats. Une porte et quelques créneaux sont encore visibles à l'arrière plan. La scène se passe à Sollum, en décembre 1940. Ces deux Bren carriers sont dotés de l'équipement standard de l'année 1940 dans le désert : un fusil antichar Boys et un fusil-mitrailleur Bren. Le véhicule du second plan est sans doute arrivé d'Angleterre depuis peu : il porte encore son immatriculation civile. Notons que les deux engins ne sont pas du même type. (IWM)



Ci-dessous.
Le 28 juillet 1940, l'équipage de cette automitrailleuse Morris du 11th Hussars prend un peu de repos à l'ombre d'un parasol d'aspect très civil, vestige de la belle vie de garnison aux colonies. L'engin porte sur le garde-boue l'insigne de la 7th Armoured Division, un cercle blanc dans un carré rouge, sans la fameuse gerboise, le petit rat du désert, qui apparaîtra plus tard. La Morris est faiblement armée : un fusil antichar Boys et un fusil-mitrailleur Bren en position antiaérienne. On notera la petite table à cartes amovible sur le flanc de l'engin, avec son pied articulé et télescopique. (IWM)

ennemi avec une certaine confiance. La bataille se poursuit pourtant sur l'ancienne frontière, où des éléments italiens subsistent. Ainsi, le 15 décembre 1940, la n° 8 Troop du B Squadron du 2 RTR découvre un aérodrome et le 2nd Lieutenant Bentley-Taylor se rend maître, à bord de son petit char Vickers, de trois bombardiers, d'un chasseur et d'un avion de reconnaissance.

Certaines garnisons sont restées en place dans des forts du désert, comme celui de Sidi Omar, attaqué le 16 décembre par la 4th Armoured Brigade, malgré de nombreuses pannes parmi les Cruiser tanks. L'ordre de prendre Sidi Omar est donné à 10 heures. Le 7th Hussars attaquera du sud-ouest et le 2 RTR du nord, tandis que le 4th Royal Horse Artillery bombardera les positions ennemies.

L'artillerie n'est en place que très tardivement, de telle sorte que l'assaut ne se développe qu'à partir de 16 h 45. Néanmoins, « l'attaque est un succès complet. L'artillerie ennemie combat bien et la plupart des artilleurs sont tués derrière leurs canons par les mitrailleuses des chars. (...) Il n'y a pas eu de pertes britanniques, mais un Cruiser tank a été gravement endommagé en heurtant un mur (!) et un char léger a vu son réservoir percé par un obus de deux livres d'un char du 2 RTR. »

Le 18 décembre, les effectifs de la 7th Brigade sont les suivants :

- 3rd Hussars : 17 Vickers Mk VIb, 8 Cruiser tanks;
- 8th Hussars : 19 Vickers Mk VIb, 3 Cruiser tanks;
- 1st RTR : 17 Vickers Mk VIb, 17 Cruiser tanks.

Deux jours plus tard, la disponibilité de la 4th Armoured Brigade est de 55 % :

- 7th Hussars : 2 A9, 30 Vickers Mk VIb;
- 2 RTR : 22 cruiser tanks (11 A13, 7 A10, 4 A9) et 12 Vickers;
- 6th RTR : 9 A9, 13 Vickers Mk VIb.

La fin du mois de décembre arrive sans que l'assaut contre Bardia ait été lancé. La 7th Armoured Division n'y participera d'ailleurs que d'une façon marginale et nous avons volontairement choisi de limiter cet article à la seule année 1940 dans le désert. Nous laissons donc les Desert Rats en train de fêter Noël avec une double ration de rhum, de la bière en boîte et du Bully Beef. L'année 1941, avec l'arrivée de l'Afrikakorps de Rommel ajoutera à la légende des rats du désert, mais l'époque coloniale s'achève bien en 1940. □





Ci-dessus.
« La reine du désert », intitulé classique de ce Matilda Mk II, a valu une médaille de bronze à P. Welch d'Indiana.

LES MAQUETTES DE L'ONCLE SAM LE CONCOURS AMPS 1995

En mai dernier, l'AMPS, association pour la conservation et la miniature de l'arme blindée, organisait sa première convention nationale à proximité du polygone du musée d'Aberdeen Proving Grounds, aux Etats-Unis. En effet,

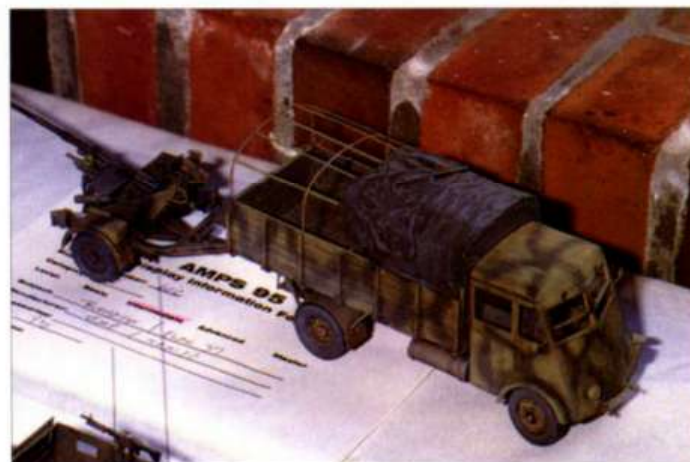
Nous avons le plaisir d'accueillir Frank De Sisto, conservateur au Sea Air Space Museum de New-York, pour un compte-rendu de la première convention nationale de l'Armor Modeling & Preservation Society.

Par Frank DE SISTO



Ci-dessous.
S. Watson de Pennsylvanie a reçu une médaille de bronze pour cet ensemble SdKfz 7 tractant un 15 cm sFH 18 de chez Verlinden.

Ci-dessous, à droite.
Un ensemble Renault AHN de chez JMP, avec 3,7 cm Flak 36, par J. Ducharme du Québec.





Ci-dessus.
 Un sujet classique avec une décoration originale : un T-34/76 de capture aux couleurs de la Wehrmacht.

Ci-contre, à droite.
 Un camion citerne CMP, conversion originale du modèle Italeri de base.

Page ci-contre, au centre.
 Un beau Staghound de ADV, par B. Penny du Québec. Cette maquette a reçu une médaille d'argent.

les collections de blindés et de pièces d'artillerie du musée étant de notoriété internationale, c'est un lieu idéal pour les passionnés d'histoire et de miniature militaire.

L'AMPS est née de l'éclatement de la défunte AMM, association de maquettisme militaire, dissoute après les problèmes de la conven-

Ci-dessous.
 Les moyens logistiques, tel que ce transport de Panther sur plateforme ferroviaire, sont un sujet à la hausse chez les maquettistes.

Ci-dessous, à droite.
 Au 1/72, on trouve aussi de superbes réalisations comme ce Sherman de Tshahal.





Ci-dessus.
Un Sherman M4A2 décoré aux couleurs de l'USMC dans le Pacifique.

tion de Fort Knox en 1992. Un groupe de passionnés, toujours persuadés de l'intérêt d'une association dans le domaine de la miniature militaire, se retrouvèrent ainsi au sein de l'AMPS. Après deux ans d'existence, le nombre d'adhérents avoisine aujourd'hui près de 500 membres dans le monde; du point de vue de l'information, l'association édite un journal, *Boresight*, envoyé aux membres six fois par an.

Pour sa première exposition, l'association peut se féliciter d'un certain succès : plus de 300 maquettes et dioramas furent présentés par 89 participants au concours. Autrement, l'exposition accueillit près de 200 personnes et la bourse d'échange, composée de professionnels et de particuliers, se tenait sur une quarantaine de tables; la plupart des participants semblaient satisfaits du niveau d'affaire réalisé. La participation de maquetistes venus des

Etats-Unis, du Canada et d'Europe donnèrent à cette modeste manifestation un ton international appréciable. De nombreux fabricants, distributeurs et artisans contribuèrent au concours et à la loterie en donnant des lots. Au final, peu de commentaires négatifs et l'association tire même quelques bénéfices de la manifestation pour venir étoffer son budget; le rendez-vous est donc pris pour l'année 1996 au même endroit.

Un concours « open »

Pour le concours, le système de classement était « open », comme celui pratiqué dans les concours de figurines, avec des catégories adaptées à l'exposition :

- véhicules blindés fermés chenillés jusqu'en 1945;

Ci-dessous, gauche.
Une médaille d'argent pour ce T-72 M1, décoré pour la parade, par A. Weller de Virginie.

Ci-dessous, droite.
Un M1A1 avec socs de déminage vaut un médaille de bronze à M. Siggins de Pennsylvanie.

- véhicules blindés fermés chenillés après 1945;
- artillerie toutes périodes;
- véhicules à roues toutes périodes.

Afin de tenir compte du niveau de réalisation des compétiteurs, chaque poule était divisée en quatre niveaux : débutant, amateur, confirmé et maître. A l'issue du jugement, 64 médailles de bronze, 67 d'argent et 35 d'or furent attribuées et cinq maquetistes furent proposés pour le

Ci-dessous.
Un splendide travail de finition vaut une médaille d'or à S. Arnold de Ottawa, pour ce BT-5 de la guerre d'Espagne.

niveau maître au prochain concours.

En dehors des superbes pièces d'exposition et des stands commerciaux pleins de merveilles, l'animation était complétée par des séminaires et des visites guidées au musée d'Aberdeen. Les séminaires portaient sur les techniques de maquettisme et aussi des présentations audio-vidéo des musées et collections européennes. Nous retiendrons l'intervention appréciée et pleine d'humour de l'historien spécialiste des blindés de la période 1939-1945, Tom Jentz. M. Jentz s'est déjà fait remarquer par sa contribution à la série *New Osprey Vanguard*, la collection *Spielberger Armor* et l'encyclopédie des blindés allemands 1939-1945. Son séminaire à Aberdeen portait sur la famille du char Panther, avec un développement complet sur les diverses versions ausf. A, D, G et le Panther II; les modèles tardifs équipés de la schmallturm et de systèmes infrarouges furent évoqués, tout comme la peinture des véhicules, sujet source à controverse.

L'ensemble de ses recherches sera prochainement publié dans un ouvrage consacré au Panther par l'éditeur Schiffer. A ne pas manquer !

Pour plus d'informations sur l'association, contacter :

AMPS, Po BOX 331, Darlington, Maryland 21034, USA.

Le journal de l'association est disponibles hors des Etats-Unis pour \$ 25 par voie de surface et \$ 35 par avion.





CHENILLES SUR GAZON ANGLAIS

THE VICTORY SHOW, BELTRING 1995

Pour le Cinquantième anniversaire de la fin de la guerre, la grande rencontre annuelle de véhicules militaires de Beltring, les 22 et 23 juillet en Grande-Bretagne, a fait dans le grandiose.



Ci-contre.

Un Hetzer et un SdKfz 251 ausf. D (plutôt sa version tchèque, l'OT-130) constituent les engins de ce groupe de reconstitution, comme on peut en voir outre-manche. (Photo par Gray Fraser)

Texte par Philippe OBERGE

La mise sur pied d'une concentration aussi importante de véhicules militaires n'est pas une mince affaire. Ainsi, imaginez donc, réunis en un seul site, 167 véhicules moyens, 179 véhicules lourds, 15 véhicules amphibies, 88 blindés légers, 20 chars, 273 jeeps, 180 véhicules légers... mais aussi 27 bicyclettes, 105 motos et 65 engins divers (remorques, canons, cuisines roulantes, voitures, etc.) soit un total de 1 119 véhicules de collection. Si l'on ajoute à cet alignement de « bêtes » les voitures particulières civiles des collectionneurs, les caravanes, les tentes, les camps reconstitués, on a un tableau complet de Beltring 1995.

Le site du Withbread Hop Farm se prête particulièrement bien à cette manifestation avec ses grands espaces, infrastructures et équipements divers. Rex Cadman, l'organisateur, ainsi que l'équipe de l'Invicta Military Preservation Society, avaient mis les bouchées doubles pour que le cinquantième anniversaire de la victoire soit une grande fête à la hauteur de l'événement.

Il n'y avait pas d'ordre particulier ou de parage précis dans la répartition des engins; alors, pour tenter de tirer un maximum de la visite, il fallait déambuler parmi les tentes, les coins cuisines et les espaces plus ou moins privés pour coller sur la pellicule l'un ou l'autre détail.

L'exposition couvrant plusieurs hectares et un cours d'eau coupant la propriété avec deux malheureux ponts, c'est une véritable

marche forcée qui attendait le visiteur, sous le soleil heureusement. Grâce aux parcs avec animaux de la ferme et manèges, les épouses et les enfants avaient tout loisir de passer un agréable week-end tandis que leur mari « chinait » dans les multiples échoppes, où des lots considérables de pièces de rechange pouvaient être acquis

Ci-contre.

Ce Scout-Car Ferret Mk II, construit par Daimler, arbore un camouflage surprenant, destiné au combat urbain. Il est vrai que ce véhicule d'après-guerre a opéré en Irlande du nord.

(Photo par P. Obergé)

Ci-contre.

Toujours impressionnant, cet « élégant » amphibie est un Alvis Stalwart Mk2.

(Photo par P. Obergé)

Ci-dessous.

Ce fourgon Mercedes 1500 L, dont on peut retrouver une version page 20 de ce numéro, est un véhicule plutôt rare.

(Photo par P. Obergé)

En bas.

Un superbe et redoutable halftrack M16, doté d'un affût quadruple de cal. 50 Maxon mount.

(Photo par Gray Fraser)



Page ci-contre, au centre.

Un ensemble de taille et de poids, le tracteur Diamond avec une remorque M9 Rogers portant un Grizzly, Sherman canadien.

(Photo par Gray Fraser)

Page ci-dessous, à gauche.

Un des clous du spectacle, le StuG III ausf. G de M. Flemming. Il ne fera que 20 m avant de tomber en panne ! (Photo par Gray Fraser)

Page ci-contre, à droite.

Il fait parfois chaud en Angleterre, surtout quand on commande les manœuvres d'un M24 Chaffee. Le marquage de ce véhicule est malheureusement erroné puisque, ce véhicule appartenant au 33rd Armored Regiment, 3rd Armored Division (marquage à gauche), le 1 à la suite du 33 devrait être le triangle des unités blindées.

(Photo par Gray Fraser)

par le troc ou en espèces sonnantes et rébuchantes.

Présentations dynamiques

Pendant toute la durée de la manifestation, une aire spéciale était destinée à la présentation dynamique des véhicules appartenant aux mêmes catégories; un programme horaire était établi et bien respecté. C'est ainsi que l'on pouvait découvrir quelques saynètes « guerrières » teintées d'un humour tout britannique et se terminant toujours agréablement.





En haut à gauche.
Jeep à la mode britannique, le Heavy utility 4 x 2 standard 12 Hp arbore un beau camouflage, dit en « oreilles de Mickey ».
(Photo par P. Obergé)

En haut à droite.
Un « mobile home » des steppes, le 6 x 6 Ural 377M Shelter.
(Photo par E. Dufrasnes)

Au centre à gauche.
Un Truck 1/2 t 4 x 4 Dodge carry all, avec sa calandre courbée caractéristique, et, au second plan, un GMC atelier ST-5/6.
(Photo par P. Obergé)

Au centre à droite.
Ce Chevrolet carryall suburban a fait carrière dans le US Army recruiting service. « Engagez-vous, rengagez-vous, qu'y disait ! »
(Photo par P. Obergé)

minant toujours agréablement. Ainsi un épisode sensé se passer à la guerre du Vietnam mettait en scène un camion viet servant d'appât aux troupes américaines. Des Bodoïs s'approchaient pour capturer les Américains mais, au moment critique, les ridelles du camion s'abaissaient, dévoilant des danseuses orientales; les soldats des deux camps en

oubliaient la guerre, fraternisaient et rejoignaient les jolies filles !

En fin de journée, après le passage de pas mal de véhicules, dont des chars, il était étonnant de constater la bonne tenue de la prairie. Comment font donc les Anglais pour obtenir un gazon aussi résistant ? Il est vrai que le StuG III de R. Flemming ne parvint à parcourir qu'une vingtaine

de mètres en marche arrière avant de tomber définitivement en panne... Mais qu'il était beau, même sans sa peinture !

Dans un camp reconstitué par une ceinture de véhicules de la Wehrmacht, une vingtaine de soldats en uniforme SS s'exerçaient à l'exercice sous les commandements d'un officier à la langue particulièrement gutturale... ce qui

devait rappeler quelques mauvais souvenirs aux anciens.

Quant à l'International Plastic Modeler Society, elle présentait un petit stand de propagande. Seule déception, l'exposition des modèles réduits, maigre et banale ne présentait aucun intérêt particulier, sauf peut-être quelques modèles à grande échelle en mécano.



Ci-contre.
Sherman M4A1E8 HVSS (Horizontal Volute Spring Suspension). Un engin qui, à priori, n'est pas engagé pendant la Seconde guerre.
(Photo Gray Fraser)



Ci-dessus, à gauche.
Il semble qu'aucun détail n'ait été omis sur cette Daimler MkB (même les boulons sont peints en rouge, pratique typiquement britannique).
(Photo par P. Masson)



espère toujours nombreux à ce genre de Show, seuls les principaux anglais étaient présents et, à leur mine ombrageuse, on devinait que les affaires étaient maigres; il est vrai que le public maquettiste était visiblement peu nombreux. Nous ne regretterons toutefois pas Beltring 95; en effet, il est rare de trouver, en un seul lieu, autant de sources pour compléter sa documentation. Nous en avons ramené de nombreuses photographies et nous ne nous sommes pas privés de déguster cette toujours excellente cuisine anglaise, fleurie de surprises et de découvertes !

Ci-dessus, à droite.
Ensemble aussi rare qu'intéressant, un engin de démolition Goliath avec sa remorque de transport.
(Photo par Gray Fraser)



Ci-contre.
Les groupes SAS n'ont pas utilisé que des jeeps ou des Chevrolet, ainsi qu'en témoigne ce Ford F30 aux couleurs des Long Range Desert Group du colonel Stirling.
(Photo par P. Obergé)

3^e AUTO FESTIVAL

(35) LOHÉAC 30 Septembre - 1^{er} Octobre 1995



**1^{er} SALON DE LA
MAQUETTE
AUTOMOBILE
BROCANTE -
BOURSE
D'ECHANGES**

**Plus de 20000 F de prix
ORGANISÉ PAR LE MANOIR DE
L'AUTOMOBILE**

**Avec François Verlinden - Crombez Diffusion -
Cyanolit France - Charge Utile - Star Modèle - Auto Miniature**

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS : ALAIN HANEL (1) 39 75 93 85.



LEVRIERS EN NORMANDIE, AOÛT 1944

1/35

Jagdpanzer IV : Tamiya
Mercedes 1500 : Azimut
Chenilles PzKpfw IV :
Dragon
Photodécoupe JgPz IV
Lang : Show Modelling
Galets PzKpfw IV :
Model Kasten
Figurines : Wolf, Crom-
well, ADV
Têtes : Hornet, SMA,
Tamiya, ADV

Ci-dessus.
Bien que destinée à l'embuscade, la silhouette basse et anguleuse du Jagdpanzer IV reste difficile à camoufler lorsqu'il est en mouvement. L'identification classique à trois chiffres rouges et blancs a été appliquée sur une plaque lisse du Zimmerit.

Tout juste rescapées de l'enfer de la poche de Falaise, des unités de la 116. Panzer-Division tentent de rejoindre la Seine. Les hommes scrutent avec anxiété le ciel, dans la peur d'une attaque des terribles « Jabos » alliés.

**Texte, diorama et photos par
Ludovic FORTIN**

Dernière des nouvelles divisions blindées constituées sur le modèle de la Panzer-Division 44, la 116. Panzer-Division est formée au printemps 1944 à partir des restes de la 16. Panzergrenadier-Division, de retour du front russe, et par absorption de la 179. Reserve Panzer-Division. Cantonnée au sud-ouest de Paris, elle intègre notamment le Reserve Panzerjäger-Abteilung 9, qui deviendra son bataillon antichar organique (Pz.Jg.Abt. 228), doté de Panzerjäger 39 en juillet.

Malgré les réticences du haut-commandement allemand, toujours convaincu que le débarquement en baie de Seine n'est qu'une diversion, la 116. Pz.Div. est lentement acheminée vers la côte normande les 9 et 10 juin 1944. Puisque le 2^e bataillon de son Panzer-Regiment, doté de Panther, est encore à l'entraînement à Grafenwöhr, la division reçoit provisoirement en remplace-

ment le 1^{er} bataillon du Panzer-Regiment 24, rattaché à la 15. Pz.Div. Armée à la mi-juin, la division est cependant toujours stationnée au sud de la Somme en prévision d'un débarquement possible dans le Pas-de-Calais. Elle est intégrée au 1. SS-Panzerkorps à partir du 19 juillet, et ce n'est que le 28 de ce mois qu'elle est enfin dirigée vers le sud-ouest du front d'invasion, pour contrer la poussée américaine vers Saint-Lô; le déclenchement de l'opération Cobra le 25 juillet a en effet totalement disloqué la défense allemande dans la Manche.

La retraite de Normandie

Du 29 juillet au 21 août, la division combat au sein de la 7. Armée : elle participe à l'opération Lüttich, qui prévoit de percer à Mortain en direction d'Avranches et de couper en deux les forces américaines. On ne peut pas dire qu'elle s'y distingue beaucoup : elle doit tenir le flanc droit, le long de la Sée, mais lorsque l'attaque débute le 6 août à minuit, l'Oberst Graf von Schwerin, commandant la division, refuse de suivre les ordres qu'il estime irréalisables. Il est relevé de son commandement quelques heures après, pour manque d'esprit offensif... Von Schwerin affirmera après la guerre, avec quelques historiens, que pendant longtemps, Rommel aurait sciemment « économisé » la 116. Pz.Div. en vue de son utilisation pour une éventuelle tentative de putsch contre Hitler.

La division combat en retraite vers Argentan pendant tout le début août, au sein du Panzergruppe Eberbach et doit, le 14 août, tenir le sud du couloir Argentan-Falaise avec l'aide de la 9. Pz.Div., pour permettre l'évacuation des troupes hors de la poche de Falaise. Elle couvre ainsi les arrières de la 7. Armée, échappe à l'encerclement dans la nuit du 20 août en traversant la Dives à St-Lam-



Ci-dessus.
Les marquages à l'arrière de la Mercedes sont au complet : plaque minéralogique, insigne de la division, insigne tactique, plus un avertissement rappelant la distance minimum à respecter entre les véhicules dans un convoi. Ce type de marquage exhaustif se rencontrait encore souvent, même à la fin de la guerre, sur les véhicules non-blindés, mais rarement sur les chars.

bert et se replie par Orbec puis Le Neubourg et Amfréville-la-Campagne. La division, fractionnée en plusieurs Kampfgruppe, franchit la Seine à la fin du mois d'août.

Derniers combats de la division

La 116. Pz.Div. sort de la bataille de Normandie avec 8 300 hommes et 12 chars, elle a donc plutôt moins souffert que la plupart des autres Panzer-Division, mais elle a combattu à peine un mois. Elle occupe le 30 août une nouvelle ligne de défense entre Compiègne et Soissons, puis poursuit durement sa retraite dans le nord de la France et la Belgique, jusqu'à Aix-la-Chapelle où elle combat durement à la fin septembre. Après avoir participé à la contre-attaque sur Arnhem pour déloger les parachutistes britanniques, la 116. Pz.Div., dont les unités sont de plus

en plus morcelées, se bat à nouveau autour d'Aix-la-Chapelle et dans la forêt de Huertgen. Elle est retirée du front en novembre pour se préparer à l'offensive Wacht am Rhein dans les Ardennes, où elle combat jusqu'à la mi-janvier 1945. Quelques-unes de ses unités sont alors reformées tant bien que mal et, à partir du 10 février, la division retourne au combat, toujours en ordre dispersé, sur le Rhin inférieur et contre la tête du pont de Wesel. Elle est finalement encerclée dans le Kessel de la Ruhr et se rend aux Américains à la mi-avril. Dernière grande division blindée d'élite du Reich, la 116. Panzer-Division n'a pourtant pas acquis la réputation de ses aînées : elle n'a existé qu'une année, alors que la défaite était devenue irréversible et a souffert dès sa création d'une pénurie chronique en personnel expérimenté, puis en matériel et en carburant.

Ci-contre.
La planche de métal photodécoupé Show Modelling se révèle précieuse pour détailler la plage arrière de la maquette Tamiya : sont visibles ici les attaches des crochets de remorquage, des galets de rechange, une pince, des clés, etc. Le câble de remorquage est réalisé à l'aide de ficelle pour modélisme naval.





La maquette du Jagdpanzer

Le Jagdpanzer IV proposé par Tamiya est déjà ancien, mais préférable à celui produit récemment par Italeri, qui n'amène pas de réelles améliorations et comporte encore des erreurs. Bien entendu, la maquette est assez grossière et imprécise, surtout dans ses détails, et le blindage de nez est trop protubérant; ce défaut est corrigé, mais on constate encore de profil que le nez dépasse trop l'avant du train de roulement. Les roues trop fines sont remplacées par l'ensemble Model Kasten de roues de Panzer IV, les galets de retour et les barbotins avant proviennent du module ADV/Azimet de conversion PzKpfw IV ausf. J et les chenilles maillon par maillon sont une nouveauté Dragon : elles représentent plutôt un modèle milieu de production et sont aussi peu précises que celles de Model Kasten mais beaucoup moins chères et comportent 400 patins, de quoi équiper près de deux engins. La planche de photodécoupe Show Modelling du Jagd-

panzer IV Lang permet d'ajouter boulons, attaches d'outils et petits détails, ainsi que les attaches de Schürzen moulées en *white metal*.

Les modifications sur le modèle sont multiples : le Zimmerit, finement tracé au pyrograveur, avec des plages lisses pour les marquages; l'échappement cabossé par limage et ponçage; le canon court sans frein de bouche mais avec protection du filetage, obtenu en coupant un canon du JgdPz IV L/70 Zwischenlösung Azimet; les Schürzen en carte plastique très fine; les attaches des patins de chenilles de rechange à l'avant. Beaucoup de rivets réalisés grâce à un emporte-pièce sont ajoutés, surtout sur les garde-boue avant, le toit de la casemate et le blindage arrière. Quelques outils sont remplacés (pelles, pinces, etc.) et le passage au-dessus des chenilles est occulté. Le camouflage est un schéma simple à deux tons, en bandes et taches vertes sur fond jaune foncé, ce qui semble conforme à la réalité d'après les quelques photos connues des Jg.Pz IV de la 116. Pz.Div.

Ci-contre.

La Mercedes est surchargée de matériels divers que les soldats allemands essaient de sauver : armes, équipements, couvertures, etc. Les banquettes arrière, prévues pour six hommes, sont plutôt étroites...

Bibliographie

Leichte Jagdpanzer, Walter J. Spielberger, Hilary L. Doyle et Thomas L. Jentz, Motorbuch Verlag

Jagdpanzer (Jagdpanzer IV, Jagdpanther), Horst Scheibert, Schiffer Military History n° 40

Mercedes at War, Reinhard Frank, Schiffer Military History n° 41

Bataille de Normandie, album Mémorial, ouvrage collectif, Heimdal

Les Panzers, Normandie 44, Eric Lefèvre, Heimdal

Les Panzer en Normandie, Yves Buffetaut et Jean Restayn, *Hors-série Militaria* n° 1

Revue Militaria n° 42 : adjudant-chef du 16. Panzer-Regiment, par Jean de Lagarde.

Ci-dessous.

Remplaçante de la Horch du début du conflit, la Mercedes L 1500 A sera elle-même supplantée par la Steyr 1500, plus économique. Des branchages brisent tant bien que mal la silhouette du véhicule et lui permettront peut-être de se dissimuler à l'abri d'une haie en cas d'attaque aérienne.





LE JAGDPANZER IV L/48

Ci-contre.
Une des photographies très connues ayant inspiré le diorama : le Pz.Jg.Abt. 228 de la 116. Pz.Div. se dirige vers le front d'invasion à la fin juillet 1944. Les Panzerjäger flambant neufs, du modèle final sans trappe MG à droite et sans frein de bouche au canon, sont bien camouflés; les trappes de visite avant sont ouvertes pour améliorer le refroidissement de la transmission. Bien en évidence sur le nez (comme sur la maquette), le lévrier courant de la division, ainsi que l'insigne tactique des chasseurs de chars. Le petit 3 à droite indique que cet engin appartient à la 3^e compagnie.



Ci-dessous.
Rare photographie de l'un des trois prototypes du Panzerjäger 39 : la jonction entre blindage avant et latéral est arrondie, le canon comporte un frein de bouche et les patins de chenilles de rechange sont encore transportés sur le nez de l'engin. Bizarrement, ce véhicule a reçu une couche de Zimmerit et des Balkenkreuz : peut-être a-t-il été utilisé au combat ? Les petits Schürzen sont très enveloppants, et la plaque arrière est aussi protégée par un blindage « zimmerit ».

Ci-dessous, à droite.
Capturé par les Britanniques en Normandie, ce Panzerjäger 39 de la Panzer-Lehr est du modèle précoce à double trappes de MG. Comme sur la maquette présentée, le Zimmerit a été lissé sur une petite surface pour permettre l'application du numéro au pochoir. Les combats ont laissé leurs traces : les Schürzen ont disparu, leurs attaches sont détériorées et le Zimmerit sur le nez est complètement écaillé. Le numéro 313 signifie 3^e compagnie, 1^{re} section, 3^e véhicule : dans l'organigramme théorique de la Pz.Div. 44, la 3^e compagnie est pourtant équipée de canons tractés mais l'exception semble courante.

Avant même l'invasion de l'URSS, l'armée allemande a pu constater la faiblesse de ses divers automoteurs antichars, en blindage comme en puissance de feu, face aux chars lourds britanniques : un projet de mai 1941 prévoit ainsi le montage d'un canon de 10,5 cm ou 12,8 cm sur un châssis de PzKpfw IV. Mais c'est au cours des combats contre les KV et T-34 soviétiques en 1941-1942 qu'il apparaît indispensable de disposer d'un automoteur mieux blindé et mieux armé. On propose en septembre 1942 un nouveau véhicule très bas, doté de larges chenilles, avec un blindage de 100 mm à l'avant, et doté d'un canon de 7,5 cm KwK L/70. Après quelques adaptations, on préfère alléger le blindage et produire cet engin sur le châssis du Panzer IV déjà disponible, et le développement en est confié à la firme Vomag. Dès cette époque, la production du canon de 7,5 cm long est réservée au nouveau char Panther et le début de série devra se contenter de la pièce Pak 39 L/48.

Mise en service en mars 1944

Le premier modèle, dont une maquette est présentée à Hitler le 15 mai 1943, subit quelques modifications du blindage et du masque de canon « saukopf » à l'été 1943 et trois prototypes sont prêts en janvier 1944. Le nouveau Panzerjäger est très bas (1,96 m), il possède un canon avec frein de bouche et deux trappes pour MG à l'avant. Des Schürzen bien enveloppants le protègent contre les charges creuses. Le blindage avant de 60 mm doit être porté plus tard à 80 mm pour résister aux canons de 76 du T-34 et 75 du Sherman; en revanche, il reste vulnérable au 17-pouvoirs britannique et au 85 mm soviétique. La casemate arrondie sur les côtés est remplacée par un modèle anguleux dès la première série, produite en janvier-février 1944. A partir de mars 1944, il ne subsiste plus qu'une seule trappe MG, l'autre est bouchée, puis définitivement supprimée. Le blindage avant passe à 80 mm et le frein de bouche n'est plus installé en avril; son filetage est protégé à partir de mai 1944. L'équipement radio standard (Fu5 et Fu8) est augmenté sur la version de commandement (Befehl), reconnaissable à son antenne parapluie supplémentaire. La production cessera

en novembre 1944, avec 804 exemplaires construits sur châssis PzKpfw IV ausf. H.

Le moteur Maybach HL120TRM propulse les 24 tonnes du SdKfz 162 Panzerjäger 39 ausf. F à 40 km/h de vitesse maximum. Servi par quatre hommes d'équipage, il emporte 79 obus de 7,5 cm (moitié explosifs, moitié perforants) et 1 200 coups pour sa mitrailleuse. Le conducteur dispose d'un bloc de vision et le chef de pièce d'un épiscopes rotatif; deux autres épiscopes fixes latéraux sont à la disposition du reste de l'équipage. La lunette de visée du canon passe à travers le toit, comme sur les StuG III et IV, mais le débattement vertical (-8° à +10°) et horizontal (12° à gauche, 10° à droite) limitent les possibilités offensives. Le Panzerjäger 39 est destiné aux Panzerjäger-Abteilung des Panzer et Panzergrenadier-Division, à raison de 10 à 14 engins par compagnie (soit 31 engins pour une Pz.Gr.Div. ou 21 pour une Pz.Div.). Les premiers exemplaires sont livrés en mars 1944 à la Panzer-Lehr et à la Fallschirm-Panzer-Division « Hermann Goering ». En Normandie, il équipera tôt ou tard presque toutes les divisions présentes, à l'exception des 1. SS, 2. SS et 21. Pz.Div. Les derniers engins seront livrés à la 11. Pz.Div. à la fin 1944. Quant à la 116. Pz.Div., elle reçoit sa dotation de 21 exemplaires en juillet 1944.

Le Jagdpanzer IV L/48 est un chasseur de chars fiable, performant et bien protégé, bénéficiant de l'expérience de trois années de combat antichar, et Guderian préconise son adoption massive dans les unités antichars. Cela se retournera contre lui puisque Hitler, convaincu des qualités du nouvel automoteur, propose à l'automne 1944 de consacrer l'intégralité des capacités de production du Panzer IV au Jagdpanzer IV : la décision ne sera heureusement pas suivie d'effet. Cependant, la pièce de 7,5 cm standard est celle du StuG III, qui est plus facile et moins cher à construire que le canon KwK 39. C'est pourquoi le canon long de 7,5 cm L/70, prévu à l'origine, sera installé sur les véhicules produits à partir de novembre 1944, donnant un surplus de puissance de feu. En revanche, ce nouveau modèle sera mal équilibré et souffrira d'une usure prématurée du train avant et d'une perte de mobilité et de maniabilité. □





Après un lavis très foncé et brossage à sec de plus en plus clair, on applique les transferts à sec ADV, en les pressant avec un tissu humide pour épouser la forme du Zimmerit; là aussi les marquages correspondent aux documents d'époque.

La Mercedes tout-terrain

La Mercedes L 1500 A est une production récente ADV/Azimet : ce type de véhicule tout-terrain (A pour Allrad) fabriqué par Daimler-Benz, s'est substitué dès 1941, tout comme la Steyr 1500A qui appartient à la même catégorie, au modèle Horch, plus lourd et plus cher. Transportant huit hommes, il remplace parfois les semi-chenillés blindés SdKfz 251, trop peu nombreux, lors de la reconstitution des Pz.Div. et Pz.Gr.Div. à la fin de la guerre. La maquette est du standard fin et précis, au moulage excellent, de la marque française. Les parois latérales sont plutôt minces et les trains avant et arrière doivent être montés à blanc pour bien ajuster les roues dans leur passage. Les sièges avec leurs montants en photodécoupe et les fixations des fusils sont précis, mais un peu difficile à monter. Un schéma de camouflage à trois tons, de style « nouille », est appliqué à l'aérographe, avant les traditionnels lavis et brossage à sec. Les marquages ADV appliqués identifient un véhicule appartenant à la compagnie d'état-major du régiment d'artillerie de la 116. Pz.Div.

Les deux maquette reçoivent ensuite un voile de terre très foncé sur le bas de la caisse et le train de roulement,

pour figurer un mélange de poussière et de boue fine, et cette partie est de nouveau brossée à sec en blanc cassé, pour ne pas noyer les détails. Les feuillages du camouflage naturel sont réalisés à l'aide de brins de mousse teints et repeints, mais sans respecter vraiment la densité observée en réalité, sans quoi le détail de chaque véhicule disparaîtrait complètement.

Les figurines

L'équipage du Panzerjäger est constitué d'une figurine Wolf, tête nue, dont la combinaison porte un camouflage Wehrmacht en éclats et d'un chef de char tiré d'une pochette Cromwell.

Dans la Mercedes, le chauffeur est un assemblage de pièces ADV et Hornet (tête); à ses côtés une figurine Hornet avec une tête de blessé SMA. L'homme portant des lunettes et qui scrute le ciel est une production Cromwell non modifiée et l'homme d'équipage assis est issu du dernier équipage de Panzer ADV. Les personnages assis ont tous demandé quelques petites modifications pour bien s'adapter aux sièges. Plusieurs de ces figurines portent des pièces d'équipement camouflées non-réglementaires : les ateliers de confection de la 116. Pz.Div. ont taillé une multitude de tenues et accessoires dans la toile de tente camouflée, le plus souvent selon les patrons des uniformes réglementaires, mais parfois pour de réelles créations, comme des blousons ou des vestes. Quant aux divers accessoires présents sur les véhicules, ils proviennent principalement de chez Ironside, ADV et Tamiya.

Ci-dessus, à gauche.

Le visage crispé, l'équipage du Jagdpanzer est tout entier tendu vers son objectif : atteindre la Seine. Comme beaucoup des membres de la division, l'homme de gauche porte un effet d'uniforme taillé dans de la toile de tente (ici, une combinaison). Quant au chef de char, il porte comme il se doit aux épaulettes un liseré rose, couleur d'arme des blindés mais aussi des unités antichars.

Ci-dessus, au centre.

Epuisés, le conducteur et son passager blessé résistent pourtant à la fatigue et au sommeil pour échapper à la capture et rejoindre leur unité respective : qui sait en effet s'ils appartiennent seulement à la 116. Pz.Div. , au milieu du chaos de la retraite ?

Ci-dessus, à droite.

Autre survivant des combats, cet homme d'équipage assis à l'arrière de la Mercedes est vêtu de la tenue vert olive, taillée sur le même patron que l'uniforme noir des blindés et reconnaissable à sa large poche de poitrine; il semble méditer sur ce paysage normand qu'il ne reverra sans doute jamais.



Ci-contre.

Le 21 août 1944, un Jagdpanzer IV et une Mercedes L 1500 A de la 116. Pz.Div. retraitent en toute hâte vers la Seine, après s'être échappés de justesse de la poche de Falaise, où l'armée allemande a vainement tenté d'éviter un second Stalingrad. Le ravitaillement en carburant ne parvient plus depuis longtemps et l'on essaye de sauver le maximum de véhicules, quitte à les prendre en remorque, malgré la menace permanente de l'aviation alliée.



Un coin de Normandie

Le fond du décor est constitué à gauche d'un mur JMP, coupé puis assemblé à angle droit, et à droite d'un petit muret issu de l'ancienne marque DCS : la peinture se fait en divers tons de terre et kaki, avec lavis et brossage à sec, les tuiles étant de couleur brique Humbrol additionnée de terre de Sienne brûlée. Le feuillage représentant les petits arbres provient d'un bouquet de fleurs séchées et imite bien le bouleau ou le charme. Les branches, très fragiles, reçoivent plusieurs voiles de fixatif pour artistes en bombe et sont peintes ensuite à l'aérographe de vert foncé, pour être finalement éclaircies au pinceau par

Ci-dessus, à droite, Les Jabos rôdent et attaquent la moindre proie : sur tous les véhicules allemands en Normandie, des guetteurs scrutent le ciel toute la journée, prêts à donner l'alerte au premier soupçon. Celui-ci, portant lunettes de protection, est un rescapé de l'équipage d'un char probablement détruit.

petites touches. Les buissons sont en mousse de renne peinte et le fossé est réalisé grâce à l'eau de Nimix; ce produit sous forme de gel se chauffe au bain-marie ou au micro-onde pour devenir liquide et redevient solide après refroidissement.

C'est idéal pour de petites surfaces, mais attention aux grandes étendues d'eau, car ce produit a tendance à attirer la poussière avec le temps. Le sol est toujours composé de mon mélange de plâtre + colle à bois + pâte à bois en flocons + terre à décor, teinté dans la masse à la gouache, puis peint aux acryliques Tamiya. Divers floccages représentent la mousse et l'herbe, avec des touffes de filasse de plombier.



Echelle 1:43 - 1:72 - 1:87.
Réf. : NSM 69 -
31, 20 FF le sachet

EDITIONS STAR MODELE

Hanel Conseil et Création, 19, Grande Rue. 78580 Les Alluets le Roi.

Chassez le naturel... Il revient au galop !

Finis la neige en sucre, bicarbonate, etc...

La silice est un produit imputrescible, sa blancheur et son éclat donneront à vos dioramas la ressemblance parfaite que vous recherchez.

Un conseil : la silice se colle avec de la peinture acrylique ou vinylique blanche ; elle ne supporte pas les colles en bombes ou la colle à bois.

Nos produits sont disponibles en sachets de 200 grs



Echelle 1:15. Réf. NSM 67 - 31,20 FF le sachet

Echelle 1:24 / 1:35. Réf. : NSM 68 -
31,20 FF le sachet

NOS POINTS DE VENTE :

Paris : **EOL**, 70, bd Saint-Germain 75005 Paris. **Chat Botté**, 85, bd Lefebvre 75015 Paris
Yvelines : **Modèles et Passions**. Centre ADV - R.N. 13. 78630 Orgeval
France Ouest : **Modélisme 35**, 2, rue Jules Simon 35000 Rennes.

Nous recherchons des points de vente pour notre catalogue complet dans les régions : Lille, Strasbourg, Lyon, Bordeaux, Toulouse et Marseille, nous contacter

BON DE COMMANDE à retourner à : Hanel Conseil et Création, 19, Grande Rue, 78580 Les-Alluets-le-Roi.

Chèque libellé à l'ordre de : **Hanel Conseil et Création**

Catalogue sur simple demande, joindre une enveloppe timbrée.

- ☐ Chèque postal
- ☐ Chèque bancaire
- ☐ Eurochèque (numéroté au dos)
- ☐ Mandat postal

- ☐ Echelle 1:15. Réf. NSM 67 - 31,20 FF le sachet de 200 g.
- ☐ Echelle 1:24 - 1:35. Réf. : NSM 68 - 31,20 FF le sachet de 200 g.
- ☐ Echelle 1:43 - 1:72 - 1:87. Réf. : NSM 69 - 31, 20 FF le sachet de 200 g.

Pour les frais de port et d'emballage, rajouter 10% du montant total.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville : Signature :



1/48

M4A3E8 : Monogram
Sikorsky H-19 : Revell

Ci-dessus.
Le treuil Garwood, dont la puissance est de 27 tonnes, avec une limite pour les opérations de levage fixée à 10 tonnes, n'a aucun mal à déposer le rotor du H-19, car il a même la capacité de soulever l'hélicoptère en entier.

LES « SIKO » EN COREE

La guerre de Corée est le premier conflit qui voit l'engagement d'hélicoptères, non seulement pour des missions de transport, mais surtout pour des missions de combat. Les appareils Sikorsky, précurseurs de cette nouvelle arme, se révèlent vite indispensables pour assister les troupes de l'ONU.

Par Christophe MARIE



Ci-contre.
Sur la version M32A1B3, le mortier de 81 mm, équipant les modèles précédents M32B1, B2 ou B3 datant de la Seconde Guerre mondiale, est supprimé.

Aussi surprenant soit-il pour un appareil ayant autant marqué l'histoire de l'hélicoptère, les seuls fabricants à s'être penchés sur le « Siko » sont, à priori, Airfix avec son Whirlwind HAS-22 au 1/72, produit il y a de nombreuses années, et Revell au 1/48. De nouveau disponible depuis cette année sur les étagères de nos détaillants, cette réédition du S-55 en version civile Sabena (réf. Revell 4410) comble un vide.

Cet ensemble à monter d'âge vénérable est effectivement assez éloigné des standards actuels mais, bien que d'une autre époque et assez peu détaillé, ce modèle a au moins le mérite de mettre entre nos mains un sujet très intéressant. Juste de forme et de proportion, il nous fournit une bonne base qui, moyennant un peu d'apport personnel, permet d'obtenir une très jolie réalisation, digne des productions les plus sophistiquées.

Le cockpit

Lors du montage, il faut omettre les phases 1 à 8 car le cockpit proposé par Revell est faux. Le poste de pilotage est réalisé de toutes pièces, ainsi que la cabine, en carte plastique de 1 et 0,5 mm d'épaisseur et en fil de laiton. Seules les pièces 13 sont récupérées, le reste allant dans la réserve. Un schéma est plus efficace que de fumeuses explications et l'on se référera aux photos. Le plan du tableau de bord peut être photocopié et collé sur de la carte plastique de 1 mm d'épaisseur, la casquette étant en tube dentifrice. Le capitonnage est réalisé avec des panneaux de 20 mm de large, découpés dans de la feuille d'aluminium autocollante dont les bourrelés auront été préalablement sculptés par enfoncement à l'aide d'un crayon.

L'intérieur de l'hélicoptère est Interior green (Humbrol 158). Il est fortement brossé à sec en Humbrol 81 mélangé à du blanc, avec le capitonnage en gris clair (Humbrol 64). Les sièges du poste de pilotage sont en toile kaki et ceux de la cabine en orange mat, avec toutes les sangles blanchâtres.

Nombreuses améliorations

Le rotor principal, assez bien traité par Revell, peut néanmoins être amélioré. Trop épaisses, les pales sont affinées par ponçage, ainsi que les pièces 1 et 6. Les biellettes sont refaites en étiré et trois vérins doivent être rajoutés. Il faut par ailleurs remplacer les pales du rotor de couple 37 avec de la carte plastique d'une épaisseur de 0,5 mm. Toutes les roues sont à changer et il faut donc puiser dans la réserve ou les réaliser. Les compas de jambes de train avant 41-44 gagnent à être refaits en éti-

ré, ainsi que la pièce 49. Pour présenter la cellule moteur ouverte, il est préférable de disposer de documentations, trop rares malheureusement (à quand un *Squadron Signal* sur le H-19 ?). Ainsi, nous souhaitons bon courage aux « fondus » qui souhaitent réaliser de toutes pièces le moyeu de rotor. Dans l'ensemble, la difficulté n'est pas tant dans le travail sur les organes mécaniques que dans les installations du plancher de la cabine.

Le fuselage

Une fois la porte de la cabine découpée au cutter, on assemble les deux fuselages. Les pièces 34, 35 et 36 doivent être sérieusement affinées, les grilles du moteur sont réalisées en bas nylon et des poignets en fil de laiton sont ajoutées. On dépose sur la maquette, après l'avoir nettoyée, un voile de peinture d'une couleur différente du plastique, puis on fait transparaître les gros rivets en les ponçant, pour les réduire en les préservant, de manière homogène. Les vitrages gagnent à être refait en rhodoïd. La verrière et les glaces latérales du poste de pilotage sont « vacuformées ». Les hublots du « dos de chameau » et de la cabine sont découpés dans du rhodoïd.

La peinture

Après avoir masqué les parties transparentes ou déjà traitées, la maquette est peinte en Gunze 54 Glossy sea night blue et un voile éclairci est ensuite passé sur le sommet de la maquette pour reproduire les méfaits du temps. Lorsque la peinture est bien sèche, un brossage

Ci-dessous.
La peinture Navy blue des Marines a souffert des intempéries et les lignes de structure laissent apparaître la couleur du métal.

En bas.
Petit matin d'hiver sur la base de Pohang, en 1951. Un Sherman M32A1B3 vient prêter main-forte à des mécaniciens en train de changer le rotor d'un H-19.





Ci-contre.
Les deux mécanos affairés
autour du rotor sont des
réalisations personnelles,
basées sur des figurines
Monogram.

à sec clair fait apparaître le rivetage. Revell nous fournit deux planches décals : une « Sabena » d'un intérêt certain et une de la Marine néerlandaise. Ayant choisi un HRS du corps des Marines, sa décoration est une réalisation maison à partir de transferts Letraset et Verlinden. Un très léger brossage à sec aluminium Humbrol 56 est apposé sur les poignées et les espaces régulièrement utilisés par l'équipage. Un vernis satiné, mais avec des nuances plus ou moins mates sur les parties exposées, protégera les décalcomanies tout en donnant de la patine.

Le char de dépannage M32

Le char de dépannage M32 est une adaptation sur châssis Sherman, destinée à récupérer et réparer les blindés endommagés au combat ou en panne sur le champ de bataille. Plusieurs types de châssis, du M4A1 au M4A4, sont utilisés pendant la production des M32. Son poids est de 28 t seulement, du fait du remplacement de la tourelle par des aménagements particuliers, et un treuil d'une force de 27 t installé dans la chambre d'équipage peut être gréé avec une chèvre pour permettre le levage. Le modèle réalisé est un M32B3 de la dernière génération, à suspension HVSS.

Notre modèle est basé sur la maquette Monogram du M4A3E8, actuellement hors catalogue. Nous partons d'une épave qui est découpée au « décapfour ». On peut accessoirement prendre comme base un Sherman Solido et, comme pour toutes réalisations de toutes pièces, il faut largement puiser dans la réserve. L'empreinte d'un barbotin est faite dans de la pâte à modeler, dans laquelle on moule les pièces avec du Sintofer. Sur le côté

gauche, on installe deux pattes de transport, en tube dentifrice, pour la barre articulée de fixation. Sur le glacis, un système de guidage du câble est réalisé en carte plastique, d'une épaisseur de 0,5 mm, et avec des chutes de grappe. Les supports de la flèche sont à positionner des deux côtés, à hauteur des écrouilles. Un support d'une longueur de 15 mm est réalisé dans un carré de plastique de 3 mm d'épaisseur et il est équipé d'un crochet taillé dans un disque de 4 mm de diamètre et de 1 mm d'épaisseur.

De part et d'autre du support du crochet de remorquage, deux pattes d'ancrage pour la fixation de la barre articulée sont mises en place. A l'arrière, un ou deux galets de rechange sont installés sur les caissons. Deux caisses à outils de petite dimension (caisse de munitions 1/35) encadrent une autre caisse plus grande en carte plastique, qui se positionne tout à l'arrière du blindé, sur laquelle le lot de parc sera installé.

La tourelle et la flèche

La construction de la tourelle, en carte plastique de 0,5 mm d'épaisseur, ne présente aucune difficulté. La partie latérale se colle à la cyanolite pour faciliter sa mise en forme et son ajustement. Les trappes de fermeture et la mitrailleuse 12,7 proviennent de la réserve.

L'ensemble de la flèche est réalisé à l'aide de tubes Evergreen de 2,5 mm d'épaisseur, de carte plastique de 0,5 mm d'épaisseur, de plastique étiré et de tige de laiton d'un diamètre de 0,5 mm, le tout assemblé sur une surface plane. Les câbles sont en fil à coudre peint en Gun metal Humbrol 53. En s'inspirant de photos et d'une bonne documentation, on pourra ajouter chaînes,

Caractéristiques techniques du Sikorsky H-19

Moteur : Wright R-1300-3 en étoile de 800 ch.

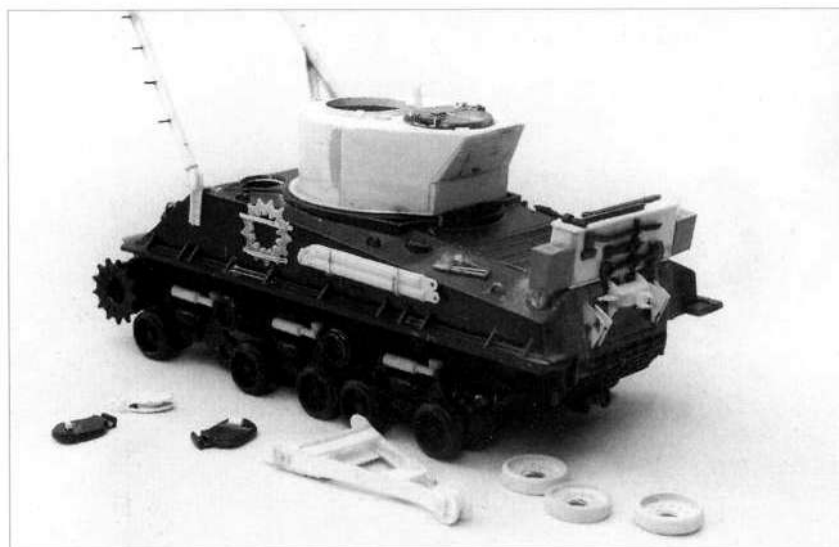
Performance : vitesse maximale 180 km/h; vitesse de croisière : 146 km/h; vitesse ascensionnelle initiale 311 m/mn; autonomie : 579 km.

Poids : à vide 2 380 kg; maximal au décollage 3 580 kg.

Dimensions : diamètre du rotor principal 16,15 m; longueur du fuselage 12,88 m; hauteur 4,06 m; aire du disque du rotor 204,95 m².

Armement : aucun.

Page ci-contre, en bas.
Ce gros plan permet
d'apprécier le détail du rotor.
Les verrières latérales du
cockpit sont bombées.



Ci-dessous, à gauche.
Aperçu de la finition de détail
de l'intérieur du H-19, avant
la mise en place des sièges.

Ci-dessous.
Outre l'aménagement du
châssis, il faut créer de
toutes pièces la tourelle et la
chèvre de levage.



LE SIKORSKY S-55



Ci-dessus.
Un superbe H-19 restauré
par les soins du musée de
l'Alat, à Dax.
(Photo par D. Chomette)

Quelques rares hélicoptères, des Flettner et des Sikorsky notamment, servent brièvement à la fin de la Seconde guerre mondiale, mais c'est par centaines qu'ils tournoient dans le ciel de Corée et d'Indochine française, affectés, lors de leurs débuts, à des missions de liaison, d'observation ou d'évacuation des blessés. Par la suite, ils sont rapidement engagés dans des missions de combat — assauts héliporés, ravitaillements rapide, déplacements de mortiers ou d'artilleries légères. Le Sikorsky S-55 (dénomination civile du H-19) constitue à lui tout seul l'un des plus grands progrès dans le domaine de l'hélicoptère. Il est équipé d'un moteur Pratt & Whitney placé dans le nez de l'appareil, afin de pouvoir trans-

porter une charge substantielle dans la cabine sous le rotor. Un arbre portant en diagonale entraîne le réducteur placé sous le moyeu d'hélice. L'accès à la maintenance est très facile grâce à ses deux grandes portes « coquille ».

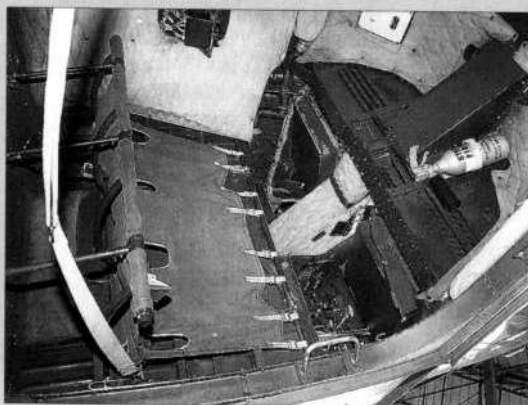
Le cockpit est situé en haut de l'appareil, laissant la cabine parfaitement dégagée (10 m³), dotée d'une grande porte coulissante sur le côté droit. Elle permet le transport de huit hommes de troupe ou de six civières, ce qui en fait non seulement une ambulance de premières lignes, mais, grâce à ses qualités, un appareil d'évacuation d'urgence, et une version est dotée d'un treuil dès le début de sa production.

Une nouvelle arme

La guerre de Corée impose de fréquents déploiements de troupes sur le champ de bataille et l'hélicoptère arrive à point nommé. Ce sont les unités les plus engagées qui bénéficient des premières productions. L'US Marines Corps reçoit ses premières machines HRS (identification du H-19 dans l'USMC) le 2 août 1950 au Squadron HMR 1. C'est le deuxième hélicoptère engagé directement au combat (le R-4 en 1942 étant le premier). Une nouvelle motorisation est demandée à Sikorsky ainsi que certaines autres améliorations.

Cet hélicoptère rend de tels services dans le ravitaillement et la logistique des troupes que les états-majors élaborent des tactique plus élaborées et plus efficaces pour s'adapter à son emploi. Sur le marché civil, le S-55 est utilisé pour le transport de courrier puis sur des lignes passagers en Europe, comme en Belgique par exemple par le biais de la Sabena World Company. Mais la machine est plutôt faite pour le transport de fret ou les travaux aériens. Le S-55 (à partir de 1962, toutes les versions se dénommeront H-19) connaît un énorme succès à l'exportation et il est produit sous licence en Angleterre, en France ou au Japon. Enfin, en URSS, le bureau d'étude de Mil présente en 1951 un appareil dénommé Mi.4, dont les caractéristiques ressemblent étrangement au S-55...

Ci-contre.
L'intérieur de la cabine H-19
au musée de l'Alat, avec le
poste de pilotage juste au-
dessus.
(Photo D. Chomette)



A droite.
Gros plan sur un rotor de
H-19.
(Collection CELAG, Grenoble)



mouffles, crochets et toutes sortes d'appareils de levage. Le char est entièrement peint en Olive drab Humbrol 155, suivi d'un jus noirâtre et brossé à sec. Du pastel de couleur broue est apposé sur le train de roulement et le bas de caisse pour rendre les projections de terre.

La réalisation du diorama

Un M32A1B3 du corps des Marines est venu prêter main forte à des mécaniciens du HMR 3 — fraternité d'arme oblige — pour changer le rotor de leur HRS-1 (H-19) sur la base de Pohang, en décembre 1951. Le socle est un carré en bois aggloméré de 10 mm d'épaisseur. Le sol est en plâtre, la neige est faite en fécule de pomme de terre. Les plaques PSP sont imprimées dans une fine épaisseur de plastiline, avec un emporte-pièce réalisé en bois plastique et une canette de Coca. Au 1/35, une barre de Lego fait idéalement l'affaire. Les personnages, à part les têtes provenant de diverses figurines Monogram de récupération, sont entièrement réalisés en Epoxy mastic Tamiya.





Ci-contre, Cet engin appartenant à la 4. Panzer-Division semble avoir été cédé à la 3. Pz.Div. En effet, insigne et chiffres d'origine ont été gardés et seul l'ours de la 3. Panzer-Division a été rajouté.

LES INSIGNES TACTIQUES DES PANZER-DIVISIONEN

Bien que les insignes tactiques des divisions blindées allemandes aient déjà fait l'objet de nombreuses études, il existe encore des lacunes et des confusions sur ce sujet. Cet article s'efforce de présenter de manière claire les insignes divisionnaires, avec les périodes et campagnes au cours desquelles ils ont été utilisés.

Texte et dessins par Jean RESTAYN

1. Pz.Div.

Campagnes : Pologne, 1939 • France, 1940 • Heeresgruppe Nord, Leningrad, juin 1941 • Heeresgruppe Mitte, Viazma, Moscou, début 1943 • France, Balkans, Grèce de janvier à l'été 1943 • nord de l'Ukraine, Kiev, oct. à déc. 1943 • Berdichev, début 1944 • Vistule, Hongrie, Autriche, sept. 1944 à mai 1945.



Campagnes de Pologne et de France. Une variante parmi tant d'autres.



Second semestre 1940.



Variante.



Fin 1940-début 1941.



1941-1942



Variante.



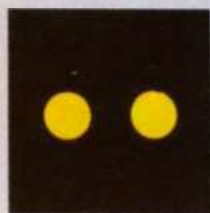
1943-1945



Variante 1945 (Kampfgruppe Thurn).

2. Pz.Div.

Campagnes : Pologne, 1939 • France, 1940 • Balkans, mars 1941 • Moscou, oct. 1941 • Smolensk, Orel, Kiev, janvier 1942 à mai 1943 • Kursk, été 1943 • Dniepr, fin 1943, début 1944 • repos en Allemagne, sept. 1944 à fin 1944 • Ardennes, déc. 1944 • Défense du Rhin, mai 1945.



Campagnes de Pologne et de France.



Second semestre 1940.



Variante.



Fin 1940 à 1945.



Normandie et Ardennes (souvent en noir)

3. Pz.Div.

Campagnes : Pologne, 1939 ● France, 1940 ● Heeresgruppe Mitte, juin 1941 à mars 1942 ● Heeresgruppe Sud, juin 1942 ● Caucase, été-automne 1942 ● Kharkov, juin 1943 ● Dniepr, Ukraine, été-automne 1943 ● Pologne été 1944 ● Budapest, janvier 1945 ● Autriche, mai 1945



Campagnes de Pologne et de France



1941-1945



Été 1943.



Porté dans la couleur de la campagne.

4. Pz.Div.

Campagnes : Pologne, 1939 ● France, 1940 ● Heeresgruppe Mitte, juin 1941 et juillet 1942 ● Caucase, Kursk, été 1943 ● Gomel, nov. 1943 ● Heeresgruppe Mitte, déc. 1943 ● Kourland, oct. 1944 ● Prusse occidentale, année 1945.



Pologne 1939.



France 1940.



Variante.



Variante.



1941



Zitadel 1943



Variante utilisée à partir de 1943.

5. Pz.Div.

Campagnes : Pologne, sept. 1939 ● France, mai 1940 ● Balkans, mars 1941 ● Heeresgruppe Mitte, Moscou, juin à mai 1943 ● Orel, Dniepr, été 1943, début 1944 ● Kourland, été 1944 ● Prusse orientale, fin 1944 ● Péninsule d'Hela, mars 1944 ● Dantzig, mai 1945.



France 1940.



1941-1945



Variante.



Emblème supplémentaire 1941 à 1942 (Pz.Rgt. 31)



Zitadel 1943

6. Pz.Div.

Campagnes : Pologne, sept. 1939 ● France, mai 1940 ● Heeresgruppe Nord, juin 1941 ● Heeresgruppe Mitte, oct. 1941 à avril 1942 ● Repos en France, mai 1942 ● Descente sur Stalingrad, janvier 1943 ● Kharkov, mars 1943 ● Bielgorod, Koursk, été 1943 ● Ukraine, début 1944 ● Heeresgruppe Mitte, début 1944 ● Budapest, déc. 1944 ● Autriche, mars à mai 1945.



Campagne de France.



Variante.



1941-1945



Attaque de Moscou 1941



Variante.



Zitadel 1943



Variante.



Variante non-confirmé en 1943.



Variante 1943.



On trouve parfois comme insigne divisionnaire des insignes régimentaires, lorsque ceux-ci deviennent symbole d'une unité. Ce type d'insigne sera traité ultérieurement. La liste d'insignes présentée ici ne comprend pas les improvisations ou les travaux réalisés par les « peintres du dimanche » dans les unités.

Ce type d'article est motivé par le souhait de mettre à la disposition des lecteurs une documentation claire et sensiblement complète, qui combine photos d'époque et dessins en couleurs. Elle satisfera, j'espère, aussi bien les débutants, les chevronnés, les experts et les historiens en herbe. Un bref historique d'accompagnement permet de mieux situer l'utilisation des insignes. La 1. Panzer-Division, traitée auparavant en détail dans *Steel Masters* (n° 1, 2, 5, 6 et 7), fait l'objet ici d'un simple rappel.

L'évolution des insignes

Au début, les insignes tactiques sont en général peints en jaune sur le fond anthracite. Suivant les unités et les époques apparaissent des exceptions (la 1. Pz.Div., avec

L'équipage de ce PzKpfw III, hâtivement camouflé en prévision de l'opération Typhon en décembre 1941, a pris soin de laisser visible l'insigne divisionnaire de la 5. Panzer-Division. (BA)



Ci-dessus, à gauche. Ce side-car BMW, photographié pendant l'été 1941 à 75 km de Leningrad, appartient à la 1. Panzer-Division. (BA)

Ci-dessus, à droite. Le véhicule du Hauptmann Wagner, du SR. 394, au cours de l'offensive de 1942 dans la région de Kharkov. L'insigne divisionnaire est visible à côté de l'emblème de l'ours. Les triangles blancs à l'arrière des véhicules sont des marquages intéressants, à la signification inconnue.

Ci-dessous. Deux jours après le début de Barbarossa, un Panzer III avance sur la route vers Kokryn. On distingue à peine l'insigne de la 3. Panzer-Division sur le blindage avant.

Ci-dessous, à gauche. Un Panzer II du Pz.Pionier Btl. 39, 3. Panzer-Division, lors d'un défilé à Rathenow, ville de garnison en Allemagne, en 1939 ou 1940.

Page ci-contre, en bas. Pendant la bataille de Hannut, en mai 1940. Ce Panzer I ausf. B appartient à l'état-major du II. Abteilung, Panzer-Regiment 36 de la 4. Panzer-Division, dont l'insigne, peint en jaune, est visible à cheval sur la croix jaune. (SHAT)





sa feuille de chêne, en est un bon exemple). Beaucoup d'unités adoptent par la suite des insignes héraldiques, comme les 3 et 4. Panzer-Div.

Lors de leur remise en état, certaines unités laissent parfois des véhicules à des unités voisines, ce qui explique souvent des confusions au niveau des signes ou de la forme et couleur des numéros de tourelle. Après Kursk, les Allemands sont aux abois, les chars à peine arrivés sont jetés au front. Les équipes de mécaniciens interchangent les tourelles et les caisses, de trois chars endommagés, on en refait un en état. Toute rigueur dans l'application des chiffres et insignes disparaît, pour la plus grande confusion des maquettistes. Seules les unités remises à neuf (rarement à plus de 80 % des effectifs et dotation) peuvent encore porter les numéros sur les tourelles. Les insignes, presque indiscernables en raison du grossier Zimmerit, disparaissent totalement, et les exceptions ne sont, hélas, que trop peu documentées. □

Ci-dessous. Ce superbe Panzer IV n° 421 appartient à la 4. Panzer-Division. L'insigne est parfaitement visible. On peut remarquer les plaques de renforcement de blindage à l'avant.



Ci-contre, à droite. Pendant une halte au tout début de Barbarossa, un Panzer III présente distinctement le dragon ailé rouge bordé de blanc de la 2. Panzer-Division, sur un losange blanc. Le Y inversé, visible à gauche de la Balkenkreuz, est l'insigne officiel de l'unité. (BA)



LES PRINCIPAUX INSIGNES TACTIQUES DES 2., 3.,

2. Pz.Div.



Emplacement de l'insigne sur le côté d'un Panzer II. Cet emplacement est traditionnel sur tous les Panzer de la division.



L'utilisation de l'insigne sur l'avant s'avère inutile en cas de salissures, comme on le constate sur notre exemple.



L'emploi des deux points n'est fait que durant la campagne de France. L'insigne régimentaire est parfois ajouté.

Pendant Barbarossa et toute la campagne de Russie, l'emploi d'un dragon sur un rond, triangle, losange, etc., donne au char un aspect esthétique, du plus bel effet pour les maquettes !



Arrière du même Panzer III, où le losange métallique est aussi apposé.



Au sein de la 2. Pz.Div., l'usage des numéros de châssis est repris au moment de la campagne de Normandie.

4. Pz.Div.

France 1940.



Panzer II en Pologne. La croix jaune se trouve normalement au milieu.



L'insigne divisionnaire au moment de Barbarossa, en 1941.



Vue avant d'un Panzer III. L'insigne se trouve la plupart du temps au milieu, parfois à gauche, comme c'est le cas pour les unités de Schwimmpanzer prêtées par la 3. Pz.Div.



Ce véhicule prêt à la 4. Panzer-Division appartient en fait à la 3. Pz.Div. Un certain nombre de chars « en prêt » seront ainsi utilisés dans le cadre des préparations de l'opération Seelöwe (invasion de l'Angleterre).

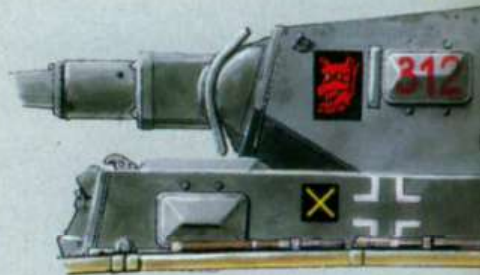


A partir de 1943, un insigne plus héraldique est utilisé sur les Panzer III et IV par la 4. Panzer-Div. Quelques anciens se souviennent de l'utilisation de cet insigne sur les Panther de l'unité, mais sans pouvoir fournir de documentation précise.

5. Pz.Div.



L'emplacement n'est pas restreint au milieu du blindage, on le trouve aussi, selon les compagnies, sur le côté gauche (France 1940).



L'insigne se répète parfois sur la caisse, avant ou après la croix suivant l'emplacement de cette dernière (campagne de Russie, 1941-1942).



Ce type de marquage est inspiré d'un ouvrage anglais, mais il n'est pas confirmé par une photo.



3., 4., 5. ET 6. PANZER-DIVISIONEN, 1939-1945

3. Pz.Div.



Panzer II durant la campagne de France. L'insigne se situe parfois sur la gauche.



Ci-dessus et ci-dessous. Pendant Barbarossa, le nouvel emblème est placé, suivant les compagnies, soit à gauche, soit au milieu, comme sur ce Panzer III.



L'utilisation de l'ours berlinois date de la période entre la campagne de France et l'invasion de la Russie.



Un Panzer IV du II. Abteilung avec l'emblème héraldique.

La plupart des Panzer IV ont, à une certaine époque, l'insigne de la 4. Panzer-Division, les chars ayant été cédés par cette unité au I. Abteilung de la 3. Pz.Div.



Ce Panther a été « reconstitué » grâce aux souvenirs d'un ancien de la 3. Panzer-Division. L'absence de Zimmerit n'a pu être confirmée.



Pendant la campagne de France, emplacement de l'insigne divisionnaire sur un Panzer II.



Détail du cache-pot fumigène sur un Panzer IV, au printemps 1943. Jusqu'à cette date, la 5. Panzer-Division n'est pas économe sur l'emploi des signes, en apposant presque sur toutes les surfaces.



A partir de 1943, les insignes se font moins fréquents.



6. Pz.Div.



La croix à l'arrière est souvent de forme différente et située parfois exactement au milieu.



Par la suite, en raison de la présence de caisses, toiles de tentes, jerrycan, etc., l'insigne est avancé au niveau de la tourelle.

Pendant la campagne de Russie, les insignes sur les Panzer IV sont placés de manière improvisée.



Après 1941, l'emploi d'insignes au sein de la 6. Panzer-Division devient rare et la double croix sera plus employée. Le triple T renversé apparaît au moment de la bataille de Koursk. L'utilisation de la hache reste incertaine au moment de l'attaque sur Moscou et elle n'a probablement jamais été utilisée.



Emplacement général des insignes divisionnaires sur le blindage avant, sur un char Skoda 35(t).



Toujours sur Skoda 35(t), détail du placement latéral sur le capot moteur.

SOUS LE SOLEIL EXACTEMENT...



Ci-dessus.
Au sud, rien de nouveau.
Derrière les dunes, n'osant se
frotter à la ligne Mareth,
l'armée italienne reste l'arme
au pied. Seul le soleil du
désert, en ce début juin 1940,
est implacable...

Ci-dessous.
Le bord de la piste est réalisé
à l'aide de litière pour chats
sur laquelle est appliquée un
lavis beige clair.

Premiers jours de juin 1940... Alors que l'orage gronde en Europe, les rumeurs sur l'entrée en guerre de l'Italie aux côtés des Allemands sont de plus en plus précises. Face à cette menace, l'armée d'Afrique a placé en état d'alerte ses faibles moyens derrière l'ensemble défensif de la ligne Mareth, dans le sud tunisien.



**Texte et diorama par
Pascal DANJOU
Photos Olivier Saint-Lot**

Tout à fait typique de ce théâtre d'opérations, notre diorama met en scène une automitrailleuse de découverte Laffly 80 AM qui effectue une reconnaissance en profondeur. Sur leur route, un groupe de légionnaires a dressé un campement de fortune auprès d'une autre automitrailleuse d'un type spécial, l'AMD Laffly S15 TOE. Nos képis blancs goûtent un repos bien mérité après une rude journée de patrouille : les quatre hommes qui étaient assis à l'arrière du véhicule avaient le pot d'échappement à hauteur du visage tandis que les trois autres étaient enfermés dans une étuve d'acier !

L'automitrailleuse Laffly 80 AM

Que dire de ce modèle ? Sinon qu'Alby, une fois de plus, nous propose un modèle d'une grande précision moulé dans une résine de qualité. A l'exception de certaines pièces très fines et donc cassantes, l'assemblage

Ci-contre.
La plaque d'immatriculation de l'automitrailleuse Laffly S 15 TOE est située au dessus de la grille du radiateur. Quand aux as peints sur les flancs de la Laffly 80 AM, ceux qui seraient rebutés par l'idée de les peindre pourraient sacrifier un jeu de cartes pour découper l'as de leur choix dans le coin d'une carte. Après l'avoir laissé tremper quelque temps, il suffit alors de séparer la fine pellicule plastifiée de son support cartonné.



Ci-dessus.
Sur l'AMD S 15 TOE, la disposition du pot d'échappement est des plus étranges et sûrement très inconfortable pour les passagers de la benne !

1/72

Laffly 80 AM : Alby
Laffly S 15 TOE : Ita
Figurines : Esci

ne pose pas de problème sauf les garde-boue avant dont le système de fixation fidèlement représenté, tout en finesse, nécessite une certaine dextérité du fait de sa fragilité.

De manière générale, tous les engins blindés de combat, qu'ils soient destinés à la métropole ou à l'Afrique du Nord, étaient livrés par les constructeurs en divers tons de camouflage, et ce dès l'avant-guerre¹. Le camouflage reproduit ici présente un dessin caractéristique, que nous appellerons en « traces d'escargot ». Après nettoyage des pièces en résine à l'alcool à brûler, on applique les teintes Humbrol mat 150 pour le vert et mat 94 pour l'ocre jaune. Ces couleurs sont un peu plus lumineuses que celles que l'on présume avoir été utilisées dans la réalité, mais un lavis de gris très foncé et un brossage à sec vont atténuer la couleur pour obtenir un aspect très convaincant. La poussière recouvrant le véhicule est simulée grâce à du pastel gris clair réduit en poudre et appliqué parcimonieusement avec un pinceau.

Placés de chaque côté de la caisse, les as distinctifs de chaque peloton (1^{er} pique, 2^e cœur, 3^e carreau, 4^e trèfle) sont ornés en leur centre de l'insigne du 4^e régiment de chasseurs d'Afrique, un petit cercle bleu sur lequel figurent un croissant et un minaret. L'immatriculation (série 83 420/ 83 430...) est peinte directement sur le pare-choc avant et sur le garde-boue arrière gauche. Il n'existe plus, pour l'instant, de planches de décalcomanies sur le sujet, il faut donc un petit pinceau et une grande patience !

L'automitrailleuse Laffly S 15 TOE

ITA fait preuve d'originalité quand au choix de ses modèles et cette maquette, livrée dans une résine jaune clair, est de très bonne facture. Les nombreux détails sont bien représentés et peu de modifications sont nécessaires. Il faut détourer les différentes pièces avec soin et, après un léger ponçage des lignes de coulée, on passe à l'assemblage qui s'effectue sans difficulté à l'aide d'une colle cyanocrilate.



Certains exemplaires de S15 TOE avaient un second petit plot situé sur le dessus de la tourelle, à l'avant droit. Du même côté mais au-dessus de la base de la tourelle, il manque une petite meurtrière à côté du masque du canon. Si on décide — comme nous — de réaliser la version radio équipée du poste à grande portée ER 26 bis/39, il faut relier les deux imposantes antennes (3 cm de haut au 1/72) par un petit fil de cuivre. Enfin, les garde-boue avant sont trop épais; on les affinera donc par l'intérieur.

Ce véhicule spécifiquement destiné au désert — en termes réglementaires français, les territoires sahariens — sont livrés par les constructeurs, non pas en camouflage, mais en « ocre jaune clair » uni, teinte que l'on représentera par la référence Humbrol mat 83. Il faudra bien sûr appliquer la patine de rigueur sur notre automitrailleuse : lavis gris foncé et brossage à sec, et la poussière, comme pour le premier véhicule.

La décoration finale est des plus simples car, si l'on en juge par la maigre iconographie disponible, les Laffly S 15 TOE ne semblent avoir reçu comme marque distinctive que leur numéro matricule.

Une bonne odeur de sable chaud

Sur une plaque de contreplaqué, les reliefs sont grossièrement ébauchés avec de petits morceaux de styrene recouverts de bande plâtrée puis de colle blanche mélangée avec de la terre à décor Sienne naturelle. Le tout est saupoudré avec du sable très fin. Pour ce faire, on récupère du sable et, après l'avoir abondamment lavé, on le tamise plusieurs fois à l'aide d'ustensiles dont les trous sont de plus en plus petits. Ce qui permet d'obtenir toute une gamme qui, à l'échelle, va du petit caillou au rocher. La végétation est fabriquée à l'aide de têtes de branches de thym séchées réunies en touffes une par une et plantées d'une manière clairsemée. La route est teintée avec différentes couleurs de poudre de pastel. La tente provient d'une boîte de matériel Fujimi et son entrée a été refaite avec une feuille d'étain, récupérée sur un tube de dentifrice par exemple.

Les légionnaires sont réalisés avec les servants anglais du canon de 25 livres Esci. Pour effectuer cette transformation, il faut troquer le casque d'acier contre un képi blanc et faire disparaître les chaussettes pour les remplacer par des bandes molletières kaki. La couleur utilisée pour l'uniforme de toile est jaune sable très clair (Humbrol mat 71). Les puristes noteront, bien sûr, que la présence de shorts est une petite entorse à la réalité de 1939-40 : à cette époque seules dans l'armée française les troupes coloniales portent ce modèle d'effet, et nos légionnaires devraient avoir un pantalon-culotte de toile sable. Mais, dans le Sud tunisien, ne sommes-nous pas très loin du règlement ? □

Bibliographie

L'automobile sous l'uni-forme 1939-40, F. Vauvillier, Massin 1992.

Les véhicules blindés français 1900/1944, P. Touzin, EPA 1979

Les engins blindés français 1920/1945, P. Touzin, SERA 1976

Arme blindée, cavalerie, L. Garros, Historama hors série n°9, 1970.

Ci-dessous.
Vue d'ensemble du diorama, les fûts proviennent d'une pochette Alby et les caisses de la boîte à surplis.

1. Le cahier des spécifications concernant la peinture des véhicules indique seulement : « les véhicules blindés (qui) seront camouflés ». Chaque constructeur emploie à sa guise deux ou plusieurs couleurs appropriées, suivant des schémas et des formes très variables.



DESUETE AVANT DE VOIR LE JOUR, L'AUTOMITRAILLEUSE LAFFLY 80 AM OU LAFFLY-VINCENNES

En 1931, le programme d'armement définit trois catégories d'automitrailleuses : reconnaissance (AMR), combat (AMC) et découverte (AMD), mais la faiblesse des crédits d'équipements pousse la cavalerie à utiliser au maximum les moyens disponibles. En particulier dans la catégorie des AMD, les établissements Laffly sont chargés de tirer parti du châssis de l'automitrailleuse White de 1917. Un premier lot de 98 exemplaires est transformé en 1932-1934 par montage sur un châssis neuf type Laffly LC 2 et reçoit la dénomination d'automitrailleuse White-Laffly ou Laffly 50 AM. Par ailleurs, il est prévu qu'un second lot soit transformé de façon plus approfondie par Laffly, l'atelier de fabrication de Vincennes se voyant confier la réalisation de la carrosserie et de la tourelle. Ce second véhicule reçoit l'appellation de 80 AM, par référence à sa motorisation plus puissante (80 ch) et le prototype est présenté en juillet 1934.

Les autres différences principales par rapport au modèle précédent résident dans l'adjonction de démultiplicateurs, l'aménagement des réservoirs et l'installation d'un deuxième poste de conduite à l'inverse. Ce dernier résulte du rôle prévu pour ce type de véhicule : assignée à la recherche de l'ennemi, une AMD doit pouvoir ouvrir ou fermer la marche et, en cas d'embuscade, ne pas être obligée de manœuvrer pour faire demi-tour. Par ailleurs, sur la tourelle, l'armement est monté quasiment en opposition (160°).

En décembre 1934, la commission de Vincennes résume les nombreuses imperfections du prototype (notamment une mauvaise circulation en terrain varié et un refroidissement du



Ci-dessus.

Photographiée à Verdun en 1937, cette AMD Laffly-Vincennes présente son camouflage d'usine en deux tons, vert olive avec filets ocre jaune. Cette vue de trois quarts arrière montre la position du numéro matricule (n° 83 438), peint sur le garde-boue arrière gauche, une ligne au-dessus du petit drapeau tricolore. Quant au grand numéro blanc 41, c'est le numéro d'ordre du véhicule dans le régiment (généralement en série continue à partir de 1), d'où l'on peut en déduire que la voiture 41 appartient à un 2^e ou à un 3^e escadron, selon que ceux-ci sont à 16 ou à 23 voitures (4 pelotons de 3 ou 5 voitures + voiture du capitaine + les voitures de volant). (Photo SHAA)



NEE POUR LE DESERT : L'AUTOMITRAILLEUSE LAFFLY S 15 TOE

Ci-contre.
La plus belle photo d'action de Laffly S 15 TOE. Nous sommes en Afrique Occidentale française, vers 1941 ou 1942, sous l'administration de Vichy. Les deux véhicules appartiennent aux troupes coloniales, comme l'indiquent les ancrs visibles sur les casques tropicaux. La voiture du second plan est dotée du poste radio ER 26bis/39. (Photo ECP Armées)



Page ci-contre, au centre.
Cette splendide photo de constructeur montre la Laffly S 15 TOE de tête de série (certains aménagements ne sont pas encore définitifs), équipée de sa caractéristique tourelle hémisphérique. Le débattement des roues, se mouvant au terrain, est parfaitement en évidence. Le numéro matricule définitif n'est pas encore peint, mais le petit drapeau tricolore figure déjà. A gauche du drapeau sera peint un petit M blanc et à droite le numéro matricule (série à quatre chiffres, M 37....). (Photo Laffly)

Au début des années trente, tirant les enseignements de la guerre du Rif, le ministère des colonies réclame un engin apte à remplir les missions d'escorte, de surveillance et de ravitaillement des postes isolés. De son côté, Laffly, s'étant assuré du brevet de l'Autrichien Hollos, dispose à partir de 1934 d'une gamme de prototypes tous terrains destinés à l'armée et conçus pour se mouler au terrain et en épouser les reliefs.

Les tous terrains Laffly, usuellement à six roues motrices, comprennent deux transmissions parallèles articulées en trois demi-essieux sur lesquels les roues sont montées. Ils possèdent aussi, de façon très caractéristique, deux petites roues folles à l'avant et généralement deux autres dans l'empattement, pour faciliter le franchissement de talus ou de fossés. Le constructeur d'Asnières présente donc, dès 1934, entre autres versions de ses tous terrains, un transport blindé destiné aux théâtres d'opérations extérieurs (TOE), construit sur

le châssis du tracteur d'artillerie légère S 15 T mais sans les roues folles d'empattement. Le nouveau véhicule reçoit l'appellation de S 15 TOE.

En fin de développement, le véhicule a quelque peu évolué : la version de série commandée en 1936-37 à 45 exemplaires partagés entre le ministère des colonies et le ministère de la guerre, se présente comme un engin hybride, mi-automitrailleuse et mi-transport de troupes. Officiellement classée dans la catégorie des AMD (automitrailleuses de découverte), la Laffly S 15 TOE de série comporte une petite tourelle hémisphérique armée d'une mitrailleuse de 7,5 mm modèle 1931. Trois hommes prennent place dans le compartiment blindé : le pilote, le chef de voiture et le mitrailleur. A l'arrière, l'AMD Laffly S 15 TOE est équipée d'une benne cubique à mi-hauteur du véhicule pour le transport de charges diverses ou pour quatre hommes assis sur leurs paquetages, la caisse n'étant pas équipée de banquettes. Livrées durant



Ci-dessus.
Vue en Tunisie en 1939-1940, cette Laffly 80 AM du 2^e peloton (as de cœur) du 2^e escadron du 4^e RCA (insigne peint au centre de l'as), a toute sa partie arrière repeinte, vraisemblablement en ocre jaune; les rouleaux de grillage sur les garde-boue arrière, non présent en métropole servent au franchissement des bancs de sable mou.
(Photo ECP Armées)

moteur trop faible en conduite arrière) et souligne le fait que, même après modifications, l'AMD Laffly 80 AM « constituerait un véhicule quelque peu désuet dès sa mise en service ». Devant ce réquisitoire voilé, seule la commande de 28 exemplaires passée en 1932 — antérieurement à l'expérimentation — est maintenue. Les Laffly 80 AM sont d'abord mises en service en France puis, très avantageusement remplacées par les premières Panhard 178 sorties de chaîne, elles sont expédiées en Tunisie dès avant la guerre, où elles constituent deux escadrons. Présentes sur la ligne Mareth en 1939-40, les Laffly 80 AM participeront ensuite activement à la campagne de Tunisie à partir de novembre 1942. En 1945-46, une dizaine d'exemplaires sont encore en service en Algérie. □



Ci-dessus.
Cet autre cliché pris dans la même zone — le petit bâtiment blanc est présent sur les deux photos — montre la voiture n° 83 432 (numéro à peine visible sur le pare-choc avant) du 3^e peloton (as de carreau) de la même unité. Au 4^e RCA, seul le 2^e escadron est équipé d'AM 80 alors que le 4^e escadron possède des White-Laffly 50 AM.
(Photo ECP Armées)

CARACTERISTIQUES DES DEUX MODELES

Type	80 AM	S 15 TOE
Poids total :	7,5 t	5,2 t
Longueur :	5,15 m	4,55 m
Largeur :	2,01 m	1,85 m
Hauteur :	2,50 m	2,45 m
Voie avant :	1,76 m	1,53 m
Voie arrière :	1,706 m	1,54 m
Empattement :	3,75 m	1,845 m + 1 m
Blindage :	4 à 20 mm	7 mm
Moteur 4 cyl. :	Laffly	Hotchkiss 486 sp.12
Puissance :	80 ch à 2 200 tr/mn	52 ch à 3 200 tr/mn
Cylindrée :	5 700 cm ³	2 312 cm ³
Equipage :	4 hommes	3 hommes
Vitesse max. :	76 km/h	62 km/h
Autonomie :	400 km	1 000 km (avec bidon dans la benne)
Armement :	1 mit. 13,2 mm 1 FM 24/29	1 mit. de 7,5 mm



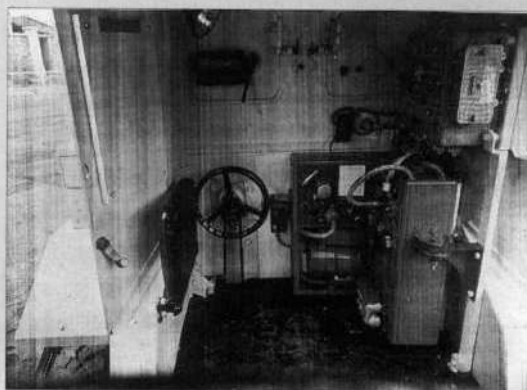
Ci-contre, à gauche.
Laffly S 15 TOE de la compagnie portée de Mauritanie en manœuvres à Tivaouane (région de Thiès, Sénégal) en mai 1942. On distingue à peine la plaque d'immatriculation arrière. (Photo R. Muelle)

le premier semestre 1939, les Laffly S 15 TOE sont affectées de la manière suivante : 25 aux troupes d'Afrique (4 voitures au goum motorisé de Tunisie et aux 1^{re} et 2^e compagnies portées sahariennes, 5 au 5^e escadron du 1^{er} REC, 8 à la compagnie motorisée du 1^{er} REI), et 20 voitures (soit 4 pelotons) aux troupes coloniales d'Afrique noire, parmi lesquelles le peloton d'automitrailleuses de Largeau au Tchad qui allait rejoindre fin 1940 la colonne Leclerc. Une voiture par peloton ou section fut équipée du nouveau poste ER 26 bis/39 conçu pour les TOE et compatible avec le matériel radio des avions d'observation et d'appui au sol tel que les Potez 25.

Une dizaine d'exemplaires de Laffly S 15 TOE, rééquipés avec une tourelle octogonale à mitrailleuse de 7,5 mm seront encore en service après 1945 au 5^e spahis algériens. □



Ci-contre, à droite.
Vue intérieure, vers l'arrière, du compartiment de conduite d'une Laffly S 15 TOE équipée de l'ER 26bis/39.
(Photo SEFT)





1/35

M60 Blazer : Escl.

Chenilles M48-M60 : AFV Club.

Figurines : Dragon, Verlinden.

Accessoires : Dragon, Verlinden, Accurate Armor.

LA BALADE DE TSAHAL EN GALILÉE

Le 6 juin 1982 à 11 h, Israël fait pénétrer ses divisions blindées au Liban. C'est le début de l'opération Paix en Galilée, rendue nécessaire par les actes terroristes qui se multiplient contre les intérêts israéliens dans le monde, avec pour objectif déclaré de chasser l'artillerie palestinienne du sud Liban d'où elle pilonne régulièrement la Galilée.

Texte et diorama par Stéphane HERVE
Photos par Olivier Saint Lot

Ci-dessus.
 Les plaques de blindage « Blazer », premier système d'armure réactive, et les lances-grenades ajoutent à l'effet massif du M60.

Ci-dessous.
 Dans Beyrouth en ruine, une patrouille de Golanis fait le point avec l'équipage d'un M60.



A cette époque, 400 000 Palestiniens sont réfugiés au Liban, constituant un état dans l'Etat. Les forces de Tsahal (nom de l'armée israélienne signifiant « poing de Dieu ») avancent sur trois fronts, auxquels s'ajoutent un débarquement amphibie au nord de Tyr, suivi d'un second à Saïda, pour repousser les 15 000 combattants réguliers de l'OLP, dépourvus de matériel lourd mais parfaitement aguerris aux tactiques de guérilla urbaine et de lutte antichar en région montagneuse. Il devient vite évident que l'état-major israélien entend profiter de sa supériorité pour chasser du Liban les Palestiniens mais aussi les Syriens qui, installés dans la plaine de la Bekaa, menacent à terme la frontière nord d'Israël.

Tandis que l'OLP regroupe ses hommes vers Beyrouth après de durs combats de rue à Tyr et Saïda, une grande bataille aéroterrestre met aux prises Syriens et Israéliens. Devant ses énormes pertes en blindés et surtout



en avions, la Syrie sollicite un cessez-le-feu le 11 juin. Ce même jour, les Israéliens entrent à Beyrouth est, la partie chrétienne de la ville, avec la ferme intention de détruire les moyens militaires de l'OLP. Après deux mois de siège pendant lesquels le réduit palestinien ne cesse de diminuer, l'OLP, grâce à la pression internationale sur l'Etat hébreux, pourra quitter la ville sous la protection d'une force multinationale.

Le M60 « Blazer » israélien

Même si la guerre du Liban a vu le baptême du feu de Merkava, char entièrement construit en Israël, l'essentiel des unités blindées de Tsahal sont alors constituées de M60 et, à un degré moindre, de Centurion d'origine britannique. L'industrie militaire israélienne, comme à son habitude, améliore sensiblement le char livré par les Etats-Unis :

- blindage additionnel passif ou actif sous forme de boîtes vissées sur le glacis avant et la tourelle;
- paniers lance-grenades de chaque côté du canon;
- tourelleau de chef de char à profil bas de type Urdan;
- trois mitrailleuses sur support : deux Browning .30 sur la tourelle et une calibre .50 de pointage sur le canon;
- protections renforcées des phares avant.

Le diorama met en scène, quelque part dans la banlieue de Beyrouth, une patrouille de Golanis, l'élite de l'infanterie israélienne, en train de faire le point de la situation avec l'équipage d'un M60 « Blazer ».

La maquette Eschi

Seuls deux fabricants ont produit une maquette en plastique injecté de ce char : Eschi (retiré du marché) et Academy. Academy a sorti la version modernisée du char avec des chenilles métalliques type Merkava, mais le modèle Eschi, moins cher, est tout aussi parfait pour un M60 vu au Liban en 1982.

Cette maquette est superbe, Eschi nous fournissant un M60 A1 et une grappe supplémentaire pour la version « Blazer » ainsi que des chenilles séparées en plusieurs sections de longueurs différentes. Le montage s'effectue



En haut.
Le Golani au premier plan est le mitrailleur du groupe. Armé d'une FN MAG en 7,62, il transporte, en sus de son paquetage de combat, des brancards repliables.

Ci-dessus.
L'équipement de la tourelle diffère nettement du char américain d'origine : outre les blocs Blazer, l'armement comprend une calibre .50 de pointage au dessus du canon, des lances-grenade de chaque côté du masque et une calibre .30 par poste.

Bibliographie

Israel's Armor Might, Samuel M. Katz, Concord Publications.

Tools of the Trade, Samuel M. Katz, Concord Publications.

sans aucun problème en suivant le plan et il n'y plus qu'à compléter la maquette par quelques améliorations à la portée de tous pour obtenir une réplique fidèle de l'original.

Pour améliorer le châssis, il faut couper les garde-boue avant et les remplacer par des neufs réalisés en feuille de plomb pour les affiner, en utilisant les premiers comme gabarit. La face externe des coffres boulonnés de chaque côté du châssis est refaite en plasticard (0,4 mm). Il ne faut pas oublier de poser deux charnières sur le dessus du coffre. Enfin, on dispose quatre boulons en étiré sur les six entretoises triangulaires soudées entre les différents coffres.

Améliorations de la tourelle

Des deux canons fournis, on opte pour celui sans manchon thermique, celui doté de cet accessoire n'ayant pas été utilisé au Liban en 1982. Sur la base du canon, on dispose un morceau de mouchoir encolé pour reproduire le mantelet du canon. La mitrailleuse Eschi est remplacée par une cal. 50 Dragon dont l'extrémité et les alvéoles de refroidissement du canon sont percées à l'aide de très



Ci-contre.

Les hommes d'équipage de Tsahal sont équipés à l'époque avec des casques-char américains. Pour accroître leur protection dans les combats urbains, quand l'équipage émerge de la tourelle, ils portent des gilets pare-éclats.

Au centre.

L'arrière de la « bête ». Les grilles d'aération et le format de la tourelle lui confère une allure de science-fiction.

Peinture et finitions

La couleur des blindés israéliens est une source inépuisable de polémique. Pour ma part, j'ai décidé de n'utiliser comme référence que les quelques photos couleur à ma disposition. La couche de base gris XF20 + Buff XF57 (Tamiya) est appliquée à l'aérographe.

Un jus de peinture à l'huile noir + Raw umber est passé sur tout le modèle suivi de brossage successifs : 94 puis 72 éclairci au blanc jusqu'à du blanc pur. Les superbes chenilles AFV Club, qui remplacent avantageusement celles de Esci, sont peintes en terre XF 52 Tamiya. Cette couleur de base est suivie d'un jus noir et d'un brossage métal. L'installation sur le train de roulement demande de la précision. Malheureusement, les barbotins ont besoin d'être affinés pour permettre la pose qui s'avère délicate.

L'immatriculation et les marquages identifiant l'unité (fanion en feuille de plomb) sont tirés d'une planche de transfert Verlinden. Les fanions de reconnaissance visibles sur tous les blindés israéliens sont taillés dans un morceau de feuille de plomb puis fixés à l'aide de fil de cuivre sur chaque côté de la tourelle. Le panier arrière est bourré de sacs, caisses et bidons de diverses origines, puis partiellement recouvert d'une couverture en mouchoir encollé. Du pastel noir est passé sur les grilles d'aération du moteur pour achever la finition.

Les figurines

Les casques des équipages de M60 israéliens sont identiques aux modèles américains du Vietnam, ce qui explique le recours à des figurines Verlinden, seul fabricant à nous proposer des hommes d'équipage américains de qualité.

L'ajout de bras (Italeri et Airfix) ainsi que de l'ensemble micro et fil d'alimentation sur casque suffit à détailler l'équipage. Les trois fantassins, que le béret marron du radio identifie comme étant des Golanis, sont issus de deux boîtes de parachutistes israéliens Dragon. Ces figurines présentent l'intérêt d'avoir les porte-chargeurs modulables et un éventail d'armes aussi large que superbe. Ces figurines, dont les poses ont été modifiées, sont améliorées par des têtes Verlinden (radio) et Hornet et par utilisation de feuilles de plomb pour les brelages. Une rondelle de milliput aplatie simule parfaitement la Kipa du mitrailleur, qui est armé d'une FN MAG. Dragon propose une grappe d'armes très complète, de laquelle sont extraits les Galils pour équiper les deux fantassins, dont la figurine de base est la même.

petits forets (de 0,1 et 0,3 mm de diamètre). Les paniers lance-grenades se voient dotés de quatre poignées en forme de T et de deux boulons en étiré sur le côté. Les mitrailleuses de l'équipage ainsi que leurs supports sont de piètre qualité, l'ensemble est donc remplacé par des cal. 30 Verlinden et des supports réalisés en tubes de cuivre (diamètre : 1 mm et 0,5 mm) et de la plasticarte. Les supports fournis sont utilisés comme gabarits pour les longueurs des tubes et une bonne documentation pour le détaillage.

Les caisses à munitions sont issues d'une pochette Accurate Armor détaillées par des bandes (Dragon) engagées dans les cal. 30 (en 1982, la plupart des M60 sont armés de cal. 30 et non de FN MAG, posée ultérieurement). Toutes les poignées présentes sur la tourelle sont remplacées par des poignées réalisées en fil de cuivre. Du tulle fin constitue le grillage du panier arrière sur lequel les deux jerricans typiquement israéliens sont collés avec leurs supports en plasticarte mis en forme à l'aide d'un sèche-cheveux. Pour finir, un deuxième support d'antenne (Verlinden) est collé derrière la trappe du chargeur avant de poser deux antennes en corde à piano.

Ci-dessous.

Vue d'ensemble du diorama. Pour le bitume de la rue, le papier de verre de carrossier est du meilleur effet, après un vieillissement à la peinture Humbrol.



Une rue de Beyrouth

Sur une planche de contreplaqué d'un centimètre d'épaisseur, deux feuilles de papier de verre grains fins simulent le bitume de la route tandis que du carton plume (kadapak) Canson recouvert de plâtre fourni le trottoir et les deux bâtiments.

Le bâtiment principal est constitué de trois faces de carton plume de 1 cm dans lesquelles fenêtres et portes sont découpées au cutter. La jointure de ces faces n'étant pas parfaite, du polyfilla en tube est appliqué sur l'ensemble en excluant les



endroits où apparaissent les moellons. Les fenêtres, volets, rideaux métalliques et panneaux publicitaires sont en plasticarte. L'immeuble en ruine est bâti selon la même technique. Les nombreux gravats sont tirés de la destruction d'un moulage en plâtre réalisé dans un décor Remi.

Pour la peinture du décor, de nombreuses possibilités s'offrent aux maquetistes; personnellement, j'ai utilisé comme base quelques photos couleurs parues dans *Raids* n° 100. Le bitume est peint en couleurs Humbrol, base 32 + noir avec brossage 64. Les immeubles sont peints en sable rosé 121 + blanc (Humbrol), les moellons gravés au crayon sont gris 64 (Humbrol), le tout étant recouvert d'un jus de terre 29 (Humbrol). La finition consiste en un brossage en blanc et un empoussiérage général du décor permettant de « fondre » les débris dans l'ensemble. □

Ci-dessus.

Au second plan, la façade est réalisée en carton plume, résistant et léger, où l'on peut graver les moellons à même la matière. Le rideau métallique de l'échappe libanaise, tout comme les huisseries, sont en plasticard Evergreen.

Ci-contre.

Le fantassin au centre est équipé d'un rack de grenade à fusil, arme anti-char légère. Devant lui, le radio est coiffé du bérêt brun, effet d'uniforme caractéristique des Golanis, élite de l'infanterie israélienne.

EDITIONS STAR MODELE

le premier Mk IV récupéré
par les allemands
sur le front,
en
1917

Longueur 53 cm - Largeur 25 cm - Hauteur 19 cm

C'est notre première référence (ST 9501 **EDITIONS STAR MODELE** au 1/15^e)

LE MARK IV MALE 1917 - 1918

1 670 F (plus frais d'envoi)
(Vente par correspondance uniquement)

Cette maquette ne sera éditée qu'à 50 exemplaires numérotés. Pour chaque bénéficiaire, une plaque de cuivre gravée portant le nom de l'acheteur, la référence et son numéro de fabrication lui sera adressé.



Votre cadeau de bienvenue : l'insigne de bérêt du célèbre « Tank Régiment » britannique



BON DE COMMANDE MARK IV • MALE • 1/15^e à retourner à : Hanel Conseil et Création, 19, Grande Rue, 78580 Les-Alluets-le-Roi.

Chèque libellé à l'ordre de : **Hanel Conseil et Création**

- ☐ Chèque postal
- ☐ Chèque bancaire
- ☐ Eurochèque (numéroté au dos)
- ☐ Mandat postal

Ajouter 30 F (frais d'expédition)

France, envoi recommandé : ajouter 15 F

Envoi en colissimo : ajouter 17 F

Etranger, envoi en recommandé : ajouter 25 F

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Signature :



PRISES DE GUERRE DANS LES ARDENNES

1/15

Jeep : Front line
Figurines et accessoires : Verlinden

Ci-dessus.
La bataille des Ardennes semble se dérouler plutôt bien pour ces deux GIs, peut-être grâce au blindage additionnel de leur jeep. Seul inconvénient, les accès au véhicule sont désormais « condamnés » et le conducteur ou le passager doivent pratiquer quelque acrobaties pour s'asseoir.

Page ci-contre, en bas.
Les trophées de guerre exhibés par ces deux GIs — Lüger Verlinden et drapeau réalisé en feuille de plomb — sont aujourd'hui très appréciés par les collectionneurs de militaria !

Fin 1944, l'Allemagne n'a pas encore dit son dernier mot et l'offensive Wacht am Rhein, ultime sursaut des forces du Reich, est en cours. Lors d'une accalmie pendant les combats, deux soldats américains exhibent leurs trophées de guerre, posant fièrement devant leur inévitable jeep.

**Texte et diorama par
Hervé CORROYETTE
Photos par Olivier Saint Lot**

Très mobiles, simples et robustes, ces véhicules tout usage permettent de circuler avec grande commodité. Mais les utilisateurs se sont vite aperçus à leur dépens de leur vulnérabilité aux tirs des « snipers » et tireurs embusqués allemands, ce véhicule étant dépourvu de blindage. Sur le terrain, les unités américaines résolvent le problème en ajoutant des plaques de blindage à leur jeep, mais aussi des mitrailleuses pour aug-

menter la puissance de feu. Mais en fait, l'état-major américain avait envisagé de construire une jeep blindée, et c'est la société Smart qui, en 1941, propose une première version, d'une conception assez proche de ce que bricoleront par la suite les GIs. Une seconde version beaucoup plus élaborée, portant le nom de code T25E1, montre qu'un blindage maximum nuit considérablement aux performances de la jeep et supprime tout intérêt à une fabrication en série de ce véhicule. Bien naturellement, les équipages préféreront troquer de la protection contre de la vitesse et les premières jeeps blindées par leurs équipages apparaissent sur le front de Tunisie en 1942.

Dans les Ardennes, ce surcroît de poids doit être partiellement compensé par l'utilisation de chaînes sur terrains enneigés ou boueux.

La maquette de la jeep

La maquette, en résine, est réalisée par Frontline miniatures. Un sérieux travail de ponçage et d'ajustage est à prévoir, mais avec une bonne documentation — les ouvrages sur la jeep sont légions — on s'en tire sans trop de mal. Quelques modifications sont néanmoins nécessaires. Tout d'abord, le tableau de bord demande à être complété et affiné. Puis un affût de type M31 pour mitrailleuse de 12,7 mm est entièrement réalisé en tubes et fils de laiton et plasticard Evergreen, l'affût d'origine étant un peu trop succint. Un autre affût, conçu pour recevoir une calibre .30 Browning est installé côté passager. Pour éviter qu'un utilisateur ne



Ci-dessus.
Les chaînes, montées sur les
roues et réalisées de toutes
pièces, ajoutent au réalisme
du modèle.

puisse, en terrain chaotique, tirer sur le capot moteur
et endommager ainsi la jeep, un système de biellettes
limite le débattement vertical de la mitrailleuse.

Le travail le plus conséquent de la conversion consis-
te à construire l'habitacle blindé de la jeep et surtout
à réaliser de toutes pièces quatre jeux de chaînes pour

les roues. Pour le blindage, une photo d'époque, à la
source du diorama, sert à estimer les cotes de cette
fabrication maison. Après plusieurs essais et ajustages,
les plaques de blindages sont installées dans l'habi-
tacle, tout comme la plaque de protection de calandre.
Les supports de pare-brise sont refait en feuilles de





Ci-contre.

Pour contribuer à l'effet d'action de la scène, le plancher de la jeep est parsemé de douilles. La fente dans le pare-brise blindé offre une vision des plus limitées au conducteur.

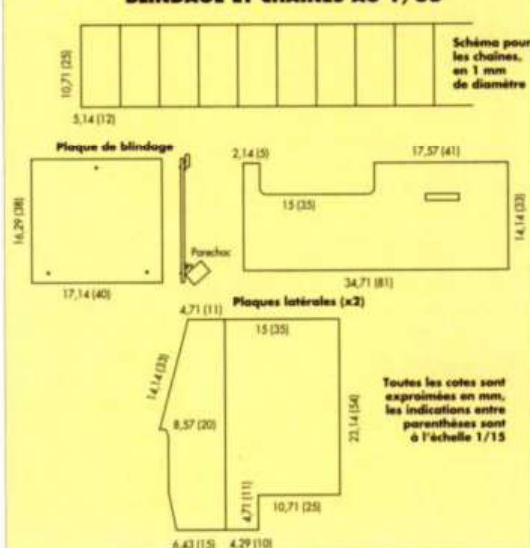
Au centre.

L'armement de l'équipage est des plus conséquents : fusil Garand, carabine M1, PM Thompson, mitrailleuses de cal. 30 et cal. 50, bazooka, sans compter les colts 45 des deux GIs, le Luger P08 et autres grenades. Un arsenal hollywoodien !

contre des bottillons et des guêtres US; le casque lui aussi est changé.

Le Bazooka gunner demande plus de transformations : la tête Verlinden est remplacée par une tête Kirin plus expressive et les bras et les mains sont remaniés en milliput pour obtenir une nouvelle position. La veste SS est totalement réalisée en feuille de plomb (l'article paru dans *Militaria* n° 1 est une bonne référence

BLINDAGE ET CHAINES AU 1/35



pour la réaliser). Le drapeau lui aussi est en feuille de plomb, peint recto-verso. A toutes fins utiles, l'emploi intensif de feuilles de plomb amène parfois à solliciter la bienveillance des sommeliers, œnologues et autres restaurateurs...

Un coin perdu des Ardennes

Le socle de notre diorama est une devanture de tiroir de cuisine, une moulure compose le coffrage. Puis on assemble plusieurs couches de panneaux de polystyrène expansé avec de la colle à bois, traversés par des tiges de laiton pour solidifier l'ensemble. La partie supérieure est en mousse de fleuriste sculptée puis enduite de colle à bois et saupoudrée de plâtre de Paris. La chapelle est entièrement réalisée en carton plume gravé.

Divers buissons et mousses composent la végétation. Le petit ruisseau est réalisé avec un mélange d'acétate et d'acétone. La neige est une application de poudre de pastel sur une base de plâtre peinte avec diverses nuances de gris. Pour obtenir un bon rendu de surface, l'important dans la confection d'un diorama à cette échelle est d'utiliser un maximum de matériaux naturels : terre, bois, buissons, mousses, feuilles hachées, etc. Rien n'est plus naturel que le naturel ! La colle blanche et la peinture à l'huile feront respectivement et successivement office de liant et de teinture. Respectez simplement les échelles. □

laiton, à munir de chaînettes et d'écrous papillon. Les chaînes, quant à elles, sont fabriquées avec de la chaîne de 1 mm de diamètre, puis elles sont peintes avec du Polished steel (Humbrol), mélangé avec une pointe de noir. Après séchage total, elles sont polies puis brossées avec de l'aluminium mat pur.

Les fiers GIs

Le choix se porte sur deux figurines de Verlinden : l'US sergent n° 531 et le Bazooka gunner n° 885. Là aussi, quelques transformations sont nécessaires pour donner une attitude plus vivante aux figurines. En ce qui concerne le sergent US, les transformations se situent au niveau des bras, de la main gauche (Verlinden avec Luger P08), de l'échange des bottes de saut

Ci-dessous.
Vue d'ensemble du diorama.
Le socle, plutôt original, en fait une belle pièce d'exposition.





LA MAIN VERTE LA VÉGÉTATION DANS LES DIORAMAS



Ci-dessus.
Atmosphère bucolique d'un coin de ferme française. La végétation est mise en valeur sur ce diorama : buissons en bord de route, lierre grimpant mais aussi herbe marquée par le passage des brouettes !

Les effets de végétation restent pour tout maquettiste un exercice périlleux, voire insurmontable pour certains d'entre nous ! Si divers fabricants et produits existent sur le marché, il faut savoir choisir parmi eux pour obtenir de bons résultats.

**Texte, photos et maquette
par Didier BOURGEOIS**

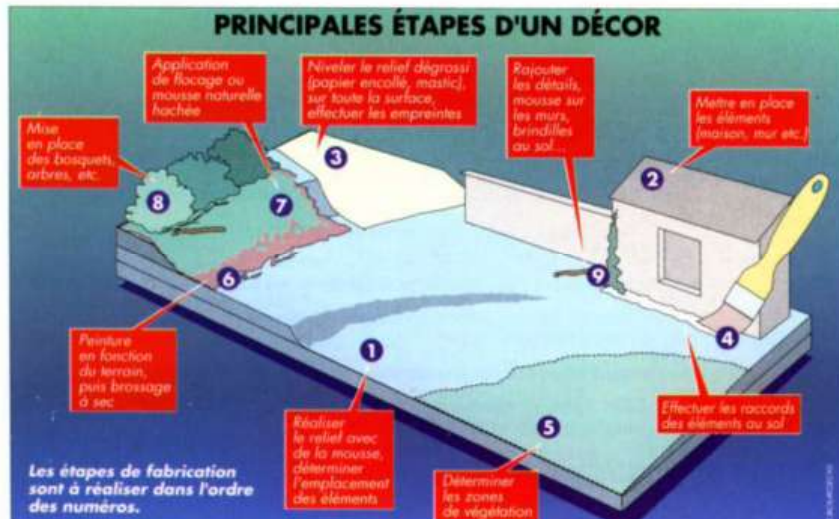
Les dioramas représentant un coin de verdure, une lisière de bois ou toute autre mise en scène comportant un peu de végétation sont, au premier abord, des situations dans lesquelles nous nous lançons timidement. Pour le débutant, ces visuels apparaissent hors de portée... et pourtant ! Avec un peu d'habileté, certains produits existant sur le marché peuvent, après quelques essais préalables, donner de très bons résultats, et nous allons les détailler ici.

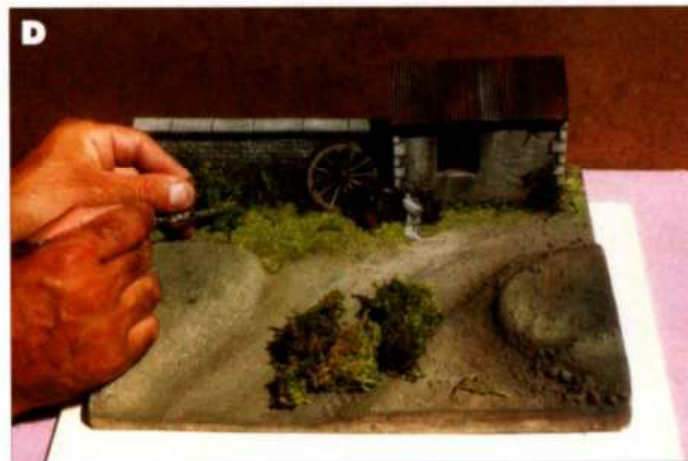
Le support du diorama

Le support de tout diorama doit bien entendu être rigide et, après avoir décliné les reliefs et autre dénivellations (comme nous l'avons indiqué dans les articles précédents) avec de la mousse à sculpter, il faut généralement utiliser un enduit à séchage rapide, par exemple un enduit de rebouchage Polyfilla (au rayon bricolage), en tube de préférence pour sa facilité d'utilisation, ou tout autre enduit similaire, tout prêt ou en poudre. Ces enduits peuvent être teintés dans la masse avec des peintures à l'eau pour donner ainsi une teinte de base à votre relief.

Pour les effets de texture, il faut, au moment du mélange, incorporer de la terre tamisée ou du sable plus ou moins fin en fonction de l'échelle. Cette opération permet ainsi de fixer les éléments pendant la prise de l'enduit. La mise en forme du terrain ne pose pas de problème particulier mais une bonne préparation à ce stade est capitale pour la réussite de la mise en scène. Enfin, un produit en spray existe pour créer de petits effets de terre ou de boue. Les résultats sont bons mais cette technique ne doit être utilisée que pour une finition de bor-

PRINCIPALES ÉTAPES D'UN DÉCOR





dure de chemin ou de route. Par ailleurs, c'est au moment où l'enduit commence à prendre qu'il faut réaliser tout ce qui est empreinte de pneus, chenilles et autres traces au sol. Il est néanmoins possible de laisser sécher l'ensemble et de faire des ajouts avec des pâtes durcissantes à l'air par la suite pour obtenir ces effets.

La touche de verdure

Pour obtenir un cadre verdoyant, les maquetistes ont à leur disposition deux catégories de produits : les produits commercialisés et les produits naturels !

Dans le premier cas, on trouve les flocages et les lichens de différentes teintes, accessoires généralement issus de l'univers du train. Les flocages en poudre donnent de très bons résultats, à condition de faire soi-même les mélanges car les couleurs sont trop franches pour refléter la réalité. Deux ou trois teintes différentes permettent de réaliser des combinaisons satisfaisantes suivant la saison de votre décor.

Après avoir réalisé les teintes, il faut, avec une colle en spray, déposer un voile de colle sur les endroits souhaités pour obtenir des dégradés au niveau des jonctions (talus et route), afin d'éviter que la partie qui reçoit le flockage ne s'arrête brutalement. Une fois le flockage saupoudré, on fixe l'ensemble de la même manière en déposant un léger voile de colle.

A – La peinture du sol est obligatoire avant toute mise en place de végétation.

B – On commence par déterminer les différentes zones avec du flockage.

C – La colle en bombe permet d'obtenir des dégradés de flockage au niveau des raccords (herbe et route).

D – On complète le décor avec la mise en place des éléments de végétation.

E – On fixe enfin les mousses hachées pour donner du volume, en les aplatissant à la main selon l'effet désiré.

Ci-dessus.
Vue plongeante sur le diorama. On distingue bien les rondins de bois ou les fagots dans la brouette, parfaitement naturels et pour cause, il s'agit de branches de thym.

Si les lichens conviennent dans certains cas, la base des touffes est à éliminer car elles sont souvent trop grossières pour nos échelles. Par contre, les parties hautes, très fines, sont très utiles. On peut les reteinter en utilisant des encres de couleur à l'eau — les peintures dessèchent ce produit souple — mais mieux vaut sélectionner les morceaux directement avec les teintes qui conviennent.

Pour donner un peu de volume à ces lichens, on peut aussi coller, toujours avec de la colle en spray, un peu de floccage, mais sans abuser et surtout après quelques essais.

Généreuse nature

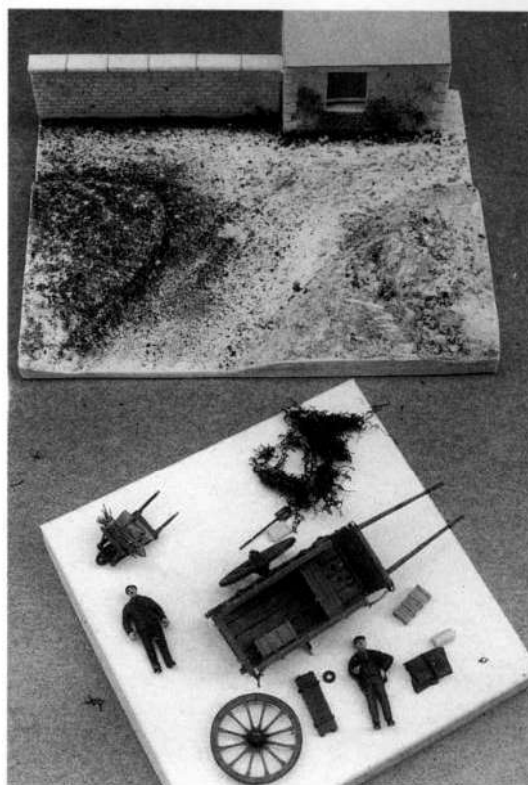
Voyons maintenant les produits naturels comme le thym, les racines, et surtout les mousses forestières... Le choix de matières exploitables ne manque pas. Le thym par exemple offre de multiples possibilités de produits dérivés. En coupant ses branches dans la partie la plus fine, on obtient ainsi de superbes petites branches ou des fagots, pour agrémenter une brouette par exemple ou pour poser contre un mur.

Au pied des arbres, on peut aisément ramasser des plaques de mousse qui, une fois séchées, offrent d'excellents éléments de décor, en les plaçant par petits paquets ou en les hachant en différents calibres pour agrémenter un bord de route ou constituer un relief de sol.

Ces mêmes mousses, sélectionnées suivant leur formes, permettent de réaliser tout ce qui représente les broussailles de bord de route, le lierre grimpant ou tout autre végétation envahissante, sans oublier les petits bosquets ! Le diorama présenté ici n'a été réalisé qu'avec des mousses forestières.

L'avantage de cette utilisation est de jouer avec les teintes naturelles pour confectionner le visuel du diorama comme un tableau. Les racines, elles aussi, forment une fois séchées des sortes de petites filasses qui, mélan-

Ci-contre.
En haut, le support avec ses éléments : le sol a été enduit et la terre tamisée a été déposée pour donner de la texture. En bas, les divers éléments qui viendront agrémenter notre diorama.



LES ETAPES DE LA MISE AU VERT

1. Dessin de la future mise en scène sur le support.
2. Définition du relief et application d'un enduit et de ses textures.
3. Application des teintes de base.
4. Après un premier brossage à sec, application du floccage pour déterminer les zones de végétation.
5. Mise en place des premiers gros éléments de végétation.
6. Raccordement de ces éléments au sol avec des brindilles (branches de thym, racines) ou des mousses naturelles hachées.

gées à d'autres éléments, donnent une impression étonnante de naturel. Une fois la mise en scène terminée, le mieux est de prendre un peu de recul par rapport à son diorama et déterminer visuellement si les effets de végétation ont besoin d'un ajout supplémentaire pour être le plus réaliste possible. Enfin, il ne faut pas hésiter à retoucher un chemin avec un brossage plus clair pour redonner du relief.

AIRFIX	1/72	réédition limitée
Scorpion		18 Frs
Centurion		24 Frs
Chieftain		24 Frs
Transporteur de char Scammell		24 Frs
ZVEDA/IATLERI	1/35	Plast injecté
Panzer I b		94 Frs
ITALERI	1/35	
T-34/76 (mod 1943)	NOUV	104 Frs
Char Tigre Ausf E (1ère version)	NOUV	132 Frs
Camion Mercedes Benz L 3000 (39-45)		110 Frs
Rééditions		série limitée
Marder III		112 Frs
Tracteur chenillé Steyr RSO		130 Frs
Remorques citerne et ouverte US Army		70 Frs
AFV CLUB	1/35	
Char de dépannage M88		259 Frs
Version Vietnam		
DRAGON	1/35	
Jagdtriger	NOUV	220 Frs
Infanterie (Div H. Göring 1943 Tunisie)		55 Frs
Soldats US Marines (Iwo Jima 1945)		55 Frs
Panzergrénadiers allem. chass chars		55 Frs
Hetzer milieu de produit + "Flamm Panzer"		215 Frs
Sturmgeschütz IV fin de série		225 Frs
Sherman Firefly		207 Frs
Char T-26 E3 Pershing (2e GM)		225 Frs
Char M46 Patton		225 Frs
M4A4 Sherman (1 déca le D.B.)		225 Frs
REVELL	1/35	
Panzer III Ausf J	NOUV	238 Frs
avec chenilles et maillons séparés		
ACADEMY/MINICRAFT	1/35	
M163 Vulcan	NOUV	237 Frs
EMHAR	1/35	
Char Mk A Whippet	NOUV	150 Frs
HASEGAWA	1/35	
Kubelwagen DAK		100 Frs
TAMIYA	1/35	
Sherman M4 (1e version)	NOUV	249 Frs
Groupe mitrailleurs allemands (5fig)		75 Frs
US Army assault infantry (5fig)		71 Frs
Char Matilda Mk II		131 Frs
Équipage de chars allemands 1939-45		75 Frs
chargeant des munitions		
TAMIYA/CMK	1/35 (+ Pht déc)	
Panzer IV Ostwind (anti-aérien)		299 Frs
Sturmgeschütz (dernière version)		290 Frs
VERLINDEN	1/35	
Compartment moteur Tigre Royal		119 Frs
Moteur et transmission char Maus		112 Frs

KIT N DOC

Adressez vos commandes accompagnées de votre règlement par chèque ou mandat exclusivement à l'ordre de **KIT N DOC**. Participation aux frais d'envoi:
France métropolitaine - jusqu'à 300Frs. ajouter 30 Frs au total - supérieur à 300 Frs. ajouter 40 Frs au total
Etranger & DOM-TOM: envoi en recommandé par voie de surface ajouter 60Frs à votre commande.
Magasin ouvert: Mercredi, jeudi et Vendredi de 12h30 à 19h00 et Samedi de 10h30 à 19h00.
Métro: Mairie de Clichy (à 500m vers le pont de Clichy) Bus: 54 arrêt: L. Blum
possibilité de parking gratuit à proximité

Transmission Tigre Royal	65 Frs	55	Char KV I / KV II	52 Frs
Équipage allié chargeant munitions	100 Frs	56	Char russe T-38	52 Frs
Infanterie allemande Ardennes 44	95 Frs	57	Plaques blind Hetzer (début série)	52 Frs
Canon allemand anti-char 88 mm Pak 43	209 Frs	58	Plaques blind Hetzer (fin série)	52 Frs
Mortier lourd allié de 210 mm (39-45)	214 Frs	59	Hetzer (Dragon/italien)	70 Frs
Canon allemand SiG 33	140 Frs	60	Char Wipet 4 de 1918 (Emhar)	70 Frs
EDUARD kit détails 1/35 photodécoupe:		OSPREY monographies Série Vanguard		
60 Sdkfz 232	81 Frs	48 pages, environ 40 photos en N & B, 12 superbes illustrations en couleur, quelques plans, texte en anglais et résumé en français pour les planches couleur.		
61 M4A3 Sherman	52 Frs	● Ancienne collection, le volume:	70 Frs	
62 Sdkfz 250/9	52 Frs	18 Panzer IV		
63 M3 Lee	64 Frs	19 Armour of Middle East War 1948-1978		
64 Sdkfz 251/1	64 Frs	21 Panzer V Panther		
65 Sdkfz 250/3	52 Frs	40 US light tanks 1944-1984		
66 GMC CCKW/353	64 Frs	42 Armour of Vietnam War 1946-1975		
67 T-34/76	52 Frs	45 Amtracs: US amphibious assault vehicles 1943-1987		
72 King Tiger tourelle Porsche	64 Frs	46 Char léger Renault FT		
74 Panther G	64 Frs	● Nouvelle collection, le volume:	80 Frs	
75 Panther G blindages latéraux	64 Frs	1 Kingtiger heavy tank		
76 Panzer Werfer 42	64 Frs	2 M1 Abrams		
78 KV1 B/C	64 Frs	3 Sherman		
79 M 32 char dépannage	64 Frs	4 Churchill 1941-1945		
82 Sdkfz 7/2 avec flak 37	64 Frs	5 Tiger heavy tank 1942-1945		
83 Su 76	81 Frs	6 T-72 1974-1993		
85 Sturmtriger	81 Frs	7 IS-2 heavy tanks 1944-1973		
86 Universal carrier Mk II	64 Frs	8 Matilda infantry tank 1938-45		
88 Camion US M923	81 Frs	9 T-34/76 1941-1945		
89 Panzer IV D	81 Frs	10 Warrior		
90 M 106 A1	88 Frs	11 M3 Halftrack		
91 Pak 35/36	56 Frs	12 BMP transport blindé russe		
92 Panzer IV G/J blind tourelle & accés	56 Frs	13 Blindé Scorpion 1972-1994		
93 Sturmgeschütz III F	71 Frs	14 Crusader		
AIRWAVES kit détails 1/35 photodécoupe:		15 Flammenwerfer (blindé lance-flammes allié)		
47 Jagdpanther (pour kit italien)	54 Frs	Men at arms le volume:	80 Frs	
48 Panther G début de série (Tamiya)	54 Frs	48 pages, une quarantaine de pages de photos en N & B, 28 illustrations en couleur, texte en anglais avec résumé en français pour les planches		
49 Sturmgeschütz III B (italien/Dragon)	54 Frs			
50 Panther G fin de série (Tamiya)	54 Frs			
51 Blindages latéraux Panther	54 Frs			
53 Panzer IV J (Dragon)	54 Frs			
54 Sturmgeschütz III F (Dragon)	54 Frs			

couleurs. Une excellente collection sur les uniformes, les équipements, et les armes des armées de la 2e Guerre mondiale.

16 Leopard 1	
24 The Panzer divisions	
34 The Waffen SS	
103 Germany's spanish volunteers 41-45	
112 British battledress 1937-1961	
120 Allied commanders 1939-1945	
124 German commanders 1939-1945	
131 Germanese eastern front allied 1941-45	
139 German airborne troops 1939-45	
142 Partisan warfare 1941-1945	
143 Armies of the Vietnam war vol 2	
147 Foreign volunteers of the Wehrmacht 41-45	
174 The Korean war 1950-53	
213 German military police units 39-45	
216 The Red Army of the great patriotic war 41-45	
220 The SA 1921-1945 Hitler's Stormtrooper	
229 Luftwaffe field divisions 1941-45	
234 German combat equipments 39-45	
238 Foreign volunteers of the allied forces 39-45	
254 Wehrmacht auxiliary forces	
266 The Allgemeine SS	
270 Flags (drapeaux) of the 3rd Reich: Wehrmacht	
274 Flags (drapeaux) of the Third Reich: Waffen SS	
278 Flags (drapeaux) of the Third Reich: Nazi Party & police units	
282 Axis forces in Yugoslavia	
SQUADRON/SIGNAL "in action"	76 Frs
50 pages, plus de 100 photos, 13 illustrations couleurs, nombreux plans et dessins, texte en anglais.	
n°1 Fallschirmjäger (parachutistes)	
n°2 German infantry	
n°3 Panzergrénadiers	
n°5 Waffen SS	
n°11 Panther	
n°12 Panzer IV	
n°14 Sturmgeschütz III	
n°15 Canons sur rails allemands 1939-45	
n°16 Sherman	
n°18 M3 et M5 Stuart	
n°23 M60 Patton	
n°25 M24 Chaffee	88 Frs
n°26 M1 Abrams	
n°27 Tigre I	
n°28 M551 Sheridan	
n°29 M41 Walker Bulldog	
n°30 M2/M3 Bradley	
n°31 Amtracs engins amphibie américains	
n°32 Hummer	



1/35

Jagdtiger : Dragon
Chenilles Tiger II :
Friullmodelismo

Canon 12,8 cm : Jordi
Rubio

Accessoires : Show
Modelling, Historex, Ironside

Figurines : Jaguar, ADV

EVACUATION D'URGENCE ! LE JAGDTIGER AU COMBAT

Avril 1945, alors que les combats font rage dans une ville d'Allemagne, un monstrueux Jagdtiger subit une panne de moteur fatale. L'équipage se voit forcé d'évacuer le véhicule, sous le feu ennemi. « *Raus, raus !* »



**Texte et diorama par
Gilles PEIFFER
Photos par Olivier Saint Lot**

La référence « top secret » 6 050 du dernier catalogue Dragon a dû faire cogiter bon nombre de nos collègues maquettistes, en Asie et aux Etats-Unis. Objet d'un concours réservé à ces deux zones (voir *SteelMasters* n° 10, p. 15), le but était de découvrir la maquette qui se cachait derrière cette référence mystérieuse. Avec cette campagne de promotion peu orthodoxe qui s'engageait sur ce modèle, on pouvait s'attendre à un ensemble imposant et particulièrement original, en aucun cas la déclinaison d'un modèle déjà existant. On se rappelait agréablement la stupéfaction de beaucoup de maquettistes lors de la sortie du lanceur Scud. Mais que Dragon pouvait-il nous préparer, allait-il concrétiser un de nos rêves les plus fous : SWS, Morser Karl, M 26 Pacifique, une série de LVT, voire même un canon sur rail K5 ?

Le voile s'est levé lors du salon de Shizuoka, en mai 1995, et c'est avec une certaine stupeur que nous avons appris la déconcertante nouvelle : il s'agissait d'un Jagd-

Page ci-contre, en haut.

Le véhicule est peint avec un camouflage typique de la période 1945 : un fond vert avec des tâches jaune sable. Les détails de structure sont très bien reproduits, notamment la chaise de route et le masque du canon.

Ci-contre, à droite.

Un des hommes d'équipage évacue un de ses camarades, blessé lors d'un précédent combat. Le chef de bord, armé d'un Luger, les protège. Les affiches de propagandes sont puisées dans une planche Militar's Kit.



tiger. Déconcertante il est vrai car on pouvait s'attendre à ce modèle plutôt dans la gamme Tamiya, ceci cadrant avec leur politique actuelle. Mais c'est finalement Dragon le premier à sortir cette maquette. Oublions nos rêves tout en gardant espoir, avec les Chinois, on peut vraiment s'attendre à tout.

Le sujet est finalement de bonne augure car, jusqu'alors, seuls deux modèles de Jagdtiger étaient sur le marché : l'ancien mais plutôt grossier modèle de chez Tamiya et celui, plus fin, produit par Nichimo. Dans les deux cas, ils sont incorrects, basés sur le châssis de Tiger II et ne tiennent pas compte du rallongement de caisse de 30 cm qui caractérise le Jagdtiger. Dragon se devait de rectifier cette erreur et proposer un modèle à la hauteur des standards actuels. Avec la qualité de ses dernières réalisations, on pouvait s'attendre au meilleur et la firme chinoise est vraiment (et finalement) très loin de nous décevoir.

Une maquette de qualité

Le modèle est moulé comme toutes les productions Dragon en plastique gris clair. L'ensemble est finement reproduit. Les chenilles, en maillons séparés, sont de bonne facture. L'aspect brut de fonderie du blindage est particulièrement bien restitué. Une planche de photodécou-

pe accompagne l'ensemble et servira à représenter les grilles moteur. On peut aussi noter que Dragon a eu la bonne idée de fortement s'inspirer des pièces du Tiger II Tamiya pour concevoir son modèle. Les dimensions générales du char correspondent aux plans publiés dans l'ouvrage *Schwerer Jagdpanzer* écrit par Spielberger. Si la politique de la marque est maintenue, on peut espérer voir sortir au moins un dérivé du Jagdtiger avec le train de roulement première version type Porsche. Enfin, pour conclure avec ce petit descriptif, on notera que Dragon n'a pas inclus les câbles de remorquage et les jupes latérales. Ceci n'est néanmoins pas un handicap car les clichés d'époque montrent bien peu de chars équipés de ces accessoires.

On commence le montage par le train de roulement et le bas de caisse. Les bras de suspension flottent légèrement dans leur emplacement et il faut prendre garde à un parfait alignement de ces pièces. Désirant personnaliser le modèle en une version tardive de commandement, on supprime le montage du cric à l'arrière de la caisse. Les pots d'échappement sont creusés, le séparateur vertical est refait en carte plastique très fine puis inséré dans le tube. Les supports des manilles sont affinés. Les vis papillon sont puisées sur la planche Show modelling « Stopper A ». Le montage du reste de la maquette s'effectue sans difficultés majeures, exception faite du positionnement assez délicat de la grosse plaque de blindage frontal (D38).

Le travail d'améliorations

Pour gagner du temps et améliorer la finition du modèle, le canon d'origine est remplacé par celui en métal tourné Jordi Rubio. Les attaches du lot de bord sont refaites à l'aide d'un ensemble en photodécoupe Show Modelling destiné au Tiger II (réf. n° 54). Les protections des épiscopes un peu épaisses gagnent à être affinées par l'intérieur. La poignée de fermeture de la trappe du chef

Page ci-contre, en bas.

L'équipage en train d'évacuer est une nouveauté Jaguar très réaliste, et qui s'adapte sur n'importe quel blindé allemand. La gravure est particulièrement fine et les visages expressifs.

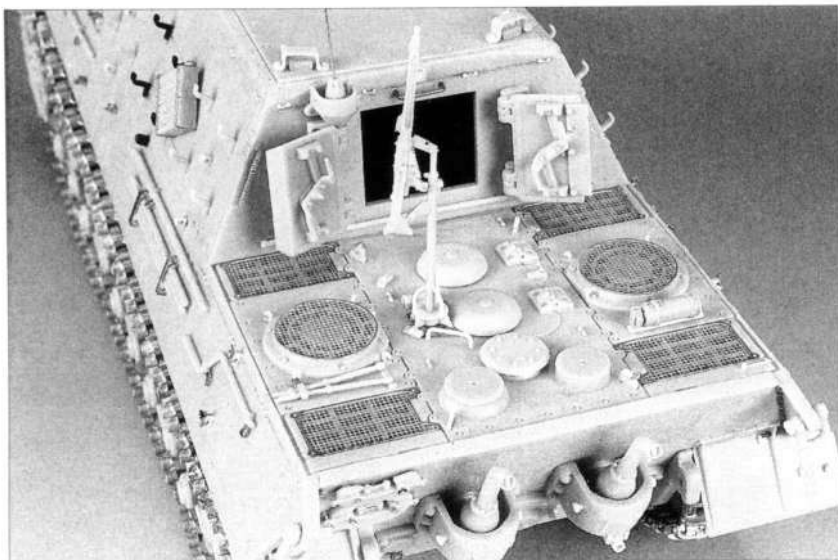
Ci-dessous.

Un groupe de Panzergrenadier protège l'évacuation du véhicule. Ces figurines sont les dernières créations ADV. La palissade est réalisée à partir de panneau thermoformé Remi imitant des planches de bois.



Bibliographie

- Schwerer Jagdpanzer*, W. J. Spielberger, Motorbuch Verlag.
- German Army, Military Vehicle Photo File*, Tank Magazine.
- Panzer in Saumur n° 1*, Model Graphix.
- On Target vol. 1*, Verlinden publication.
- ABM*, mars 1992.
- Der Panzer-Kampfwagen Tiger und seine Abarten*, W. J. Spielberger, Motorbuch Verlag.



et en métal, de Friulmodellismo. D'une qualité de moulage irréprochable, elles épousent d'une manière réaliste le train de roulement. La peinture faite à part, elles sont mises en place une fois le modèle terminé. On peut aussi utiliser les chenilles de transport produites par Dragon (réf. 3810).

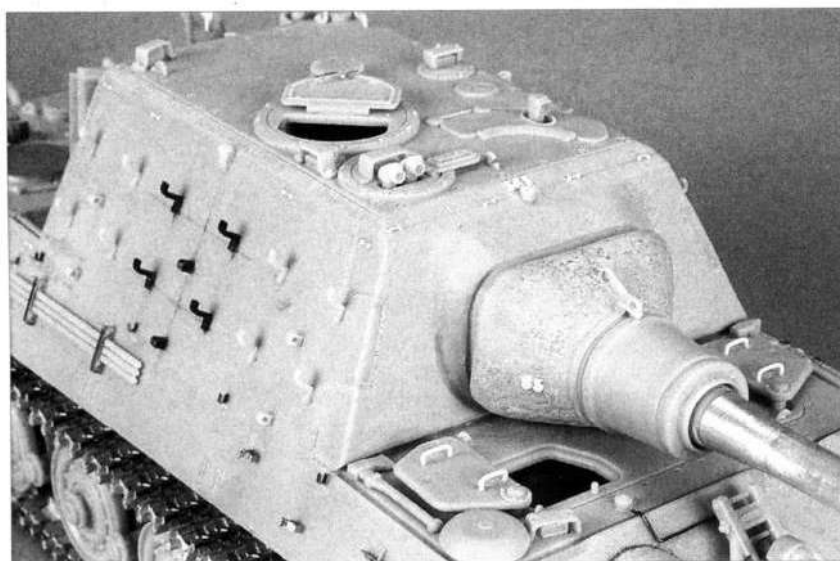
La peinture

Le véhicule est recouvert d'une couche d'apprêt, puis peint à la peinture Humbrol. On peut peindre ce type de blindé en vert uniforme ou avec un camouflage. Il faut cependant rester sobre car, à l'observation des photographies d'époque, les camouflages type Ambush ne sont plus guère utilisés. Le char est donc peint avec une couche de fond vert constitué d'un mélange de plusieurs couleurs : mat 101 à 40 %, mat 30 à 50 % et 10 % de noir mat. Quelques bandes de camouflage jaune sable sont appliquées en utilisant du mat 93 et du blanc. Après le séchage du modèle, il est recouvert d'un lavis de peinture à l'huile terre d'homme dilué à l'essence à briquet. Pour terminer, plusieurs brossages à sec sont appliqués pour mettre en valeur les détails. Le modèle est recouvert d'une couche de vernis mat à l'eau Microscale.

Le diorama

Le diorama met donc en scène l'évacuation de l'équipage d'un Jagdtiger, immobilisé à la suite d'une panne. Dans cette situation, l'équipage n'a pas d'autres choix que de « gicler » du blindé en zone de combat.

La ruine provient de la gamme Custom Dioramic. L'ensemble en plâtre est bien moulé, sans bulles disgracieuses. Cependant, il est nécessaire de bien vérifier l'ajustage des différents éléments pour assurer un montage correct et sans joints. Certains détails de l'ensemble de la ruine sont contestables. Elle présente, par exemple, une série de colonnes ressemblant plus à des quilles de bowling qu'à des éléments architecturaux, et nous avons préféré les supprimer en les ponçant. Les détails des pierres sont finalement regravés à leur place. L'ensemble de la ruine a aussi été retravaillé. La texture des pierres est restituée à l'aide d'une mini-perceuse munie d'une fraise ronde tournant à petite vitesse. Les éléments de la



de char, moulée directement sur la pièce, est supprimée et refaite. Les trappes du conducteur et du radio sont améliorées par l'adjonction de leur seconde poignée. Le phare Notek est sans reproche, sa base, un peu épaisse, est aussi affinée à l'aide de papier abrasif. On n'oubliera pas de restituer son câble d'alimentation en fil de cuivre.

De part et d'autre de la casemate, on rajoute une troisième série de supports de chenilles; les pattes d'attache proviennent d'un Tiger II Tamiya. L'aspect de surface des plaques de blindage, déjà fort bien restitué, sera légèrement accentué à l'aide d'une mini-perceuse. L'aspect brut du masque du canon est amélioré en le retravaillant à l'aide de mastic stucco. De même, les lignes de soudure des plaques sont retravaillées au pyrograveur. Les petites pattes de fixation qui parsèment le haut de la casemate sont proposées en photodécoupe par Dragon, personnellement, je préfère les refaire moi-même en plastique étiré.

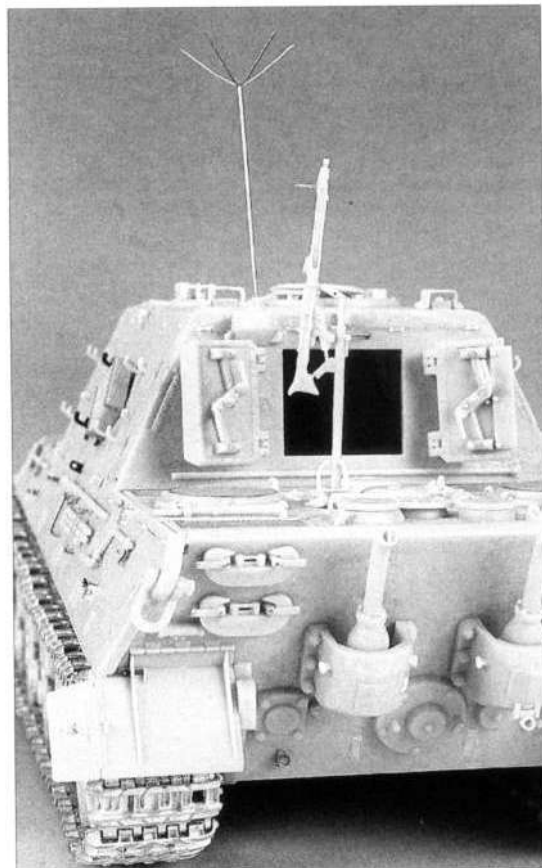
Les quatre points d'attache « pilzen » servant au montage de la grue de deux tonnes sont réalisés en utilisant des ogives d'obus en résine. Les quelques marquages de fonderie sont obtenus à l'aide de chiffre en plastique produit par Historex. Le support de la mitrailleuse se trouvant sur la plage moteur est retravaillé en remplaçant les raidisseurs par du strip plastique rond. La mitrailleuse est agrémentée d'un viseur (Show Modelling ou SMA) et d'une bande de munitions Ironside « German Weapon ». Divers autres petits détails sont refaits mais une inspection des photos du modèle est plus parlante que de longues et fastidieuses descriptions...

Enfin, disposant d'échantillons fournis à la rédaction, on a remplacé les chenilles d'origine par celles, mobiles

En haut.
Sur la plage moteur, l'embase de la mitrailleuse Flak est redétaillée. On peut aussi apprécier le remarquable niveau de détail de la maquette Dragon.

Ci-dessus.
Les deux poignées des trappes radio/conducteur sont caractéristiques des modèles tardifs, on peut aussi ajouter les quatre points de montage pour la grue de deux tonnes. La photodécoupe Show Modelling sert principalement au détaillage des attaches de câbles.

Ci-contre.
Vue de l'arrière du véhicule, les pots d'échappement sont quelque peu améliorés; l'embase d'antenne parasol, distinctive des modèles de commandement, est fournie par Dragon et l'antenne elle-même, tout en finesse, provient de chez Accurate Armor.





LE PANZERJAGER TIGER AUSFUHRUNG B SDKFZ 186

Ci-contre.
Un Jagdtiger capturé près de Berlin en 1945. A cette époque, le char n'est plus recouvert de Zimmerit et le camouflage trois tons à larges bandes est clairement visible.



Ci-dessous.
Le même Jagdtiger, côté gauche. Il s'agit d'un modèle tardif avec la troisième rangée de maillons de rechange placée au centre et le support de MG Flak sur la plage moteur. Le seul marquage appliqué est la Balkenkreuz.

En 1943, la politique de l'armée allemande est de produire conjointement des chars classiques et des canons autoportés sur les mêmes châssis. Ceci leur permet d'installer des armements de plus gros calibre incompatibles avec un montage en tourelle. La firme Henschel, ayant mis au point le Tiger II « Königstiger », coopère ainsi avec Krupp pour concevoir un chasseur de char sur ce châssis.

Un modèle grandeur nature en bois est présenté à Hitler en octobre 1943. Les deux premiers prototypes sont construits en utilisant les suspensions Porsche, similaires à celles utilisées sur les Elefant. Malgré ses avantages (gain de temps dans le montage du véhicule, diminution des coûts de production et gain de place intérieur), ce type de suspension demeure trop fragile. Pour assurer la mise en production rapide du véhicule, la suspension standard Henschel est adoptée. Néanmoins, il semble cependant qu'une pré-série d'une dizaine d'exemplaires est construite avec le système de suspension Porche.

Blindage et calibre « monstrueux »

Le véhicule, dénommé Jagdtiger, est construit sur un châssis de Tiger II rallongé de 30 centimètres pour pouvoir accueillir le canon de 12,8 cm dans une large casemate fixe se substituant à la tourelle. La structure est très fortement blindée, avec un maximum de 250 mm à l'avant, 80 mm sur les flancs et l'arrière, 100 mm et 150 mm pour l'avant de la caisse. Deux larges portes sont placées à l'arrière de la casemate pour permettre l'approvisionnement en munitions et l'évacuation du véhicule.

L'armement principal est le Pak 44 de 128 mm, le plus gros calibre monté sur un véhicule de production pendant la Seconde Guerre mondiale. Ce canon permet au char de détruire n'importe quel blindé allié, même à grande distance. Sa cadence de tir, très faible, est due au fait que ses munitions sont transportées en deux parties. Son armement secondaire consiste en une mitrailleuse MG 34 servie par le radio. Sur les derniers Jagdtiger construits en 1945, une mitrailleuse de défense antiaérienne est installée sur la plage moteur. Le support se présente sous la forme d'une plaque amovible munie

d'un pied coulissant, positionné de toute évidence sur la trappe du moteur.

D'un poids total de 75 tonnes, le Jagdtiger est fréquemment sujet à des pannes causées par la fragilité de ses composants : train de roulement surchargé, moteur de puissance insuffisante. Utilisé en position fixe, il se révèle néanmoins comme une arme redoutable et pratiquement invulnérable.

Moins de 80 exemplaires produits

En septembre 1944, une série de 150 véhicules est commandée; la production théorique mensuelle prévue à l'origine à 50 exemplaires est progressivement réduite du fait des bombardements des usines et du manque de matières premières. Au total, seulement 74 chars sont assemblés aux usines Steyr Daimler de Saint-Valentin. En avril 1945, pour pallier à la pénurie de canons de 12,8 cm, des Pak 43/3 de 88 mm sont montés sur quatre châssis, juste avant la prise de l'usine par les Soviétiques le 9 mai 1945.

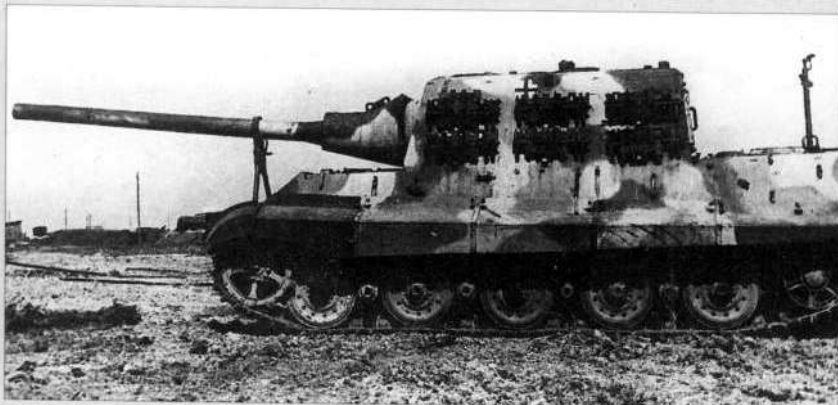
Concernant les détails extérieurs des Jagdtiger, plusieurs remarques sont à formuler. Les premiers véhicules produits sont recouverts de Zimmerit. Sur les casemates, la hauteur du « zimmeritage » des flancs varie suivant le véhicule. De toute évidence, tous les châssis montés avec le système de suspension Porsche ont été recouverts d'enduit anti-mines, à l'exception des deux premiers prototypes. L'application du Zimmerit est arrêtée sur tous les chars allemands à partir de septembre 1944.

En novembre 1944, les Tiger II et Jagdtiger ne sont plus équipés du cric de 20 tonnes et parfois de la cale de bois, installée habituellement à l'arrière du véhicule. Six attaches de patins de chenilles de rechange sont installées sur les flancs à partir de décembre 1944. En février 1945, quatre plots de fixation « pilze » sont montés sur la partie supérieure de la casemate. Ils sont destinés au montage de la grue de deux tonnes. Une poignée est soudée au-dessus des deux trappes d'approvisionnement. Les trappes du conducteur et du radio sont dotées de poignées complémentaires.

Quelques variantes

Le Jagdtiger fait aussi l'objet d'une variante de commandement équipée du matériel radio. Elle se distingue extérieurement par l'adoption d'une antenne supplémentaire de type parapluie, placée sur le blindage arrière au-dessus de la porte d'approvisionnement gauche. D'après de nombreuses photographies publiées sur ce véhicule, les derniers Jagdtiger sont parfois équipés de chenilles de transport, ce qui s'explique par le manque d'approvisionnement en chenilles normales, d'autre part les lots de bord sont souvent réduits au strict minimum, voire même inexistant malgré l'installation des attaches de fixation. Les jupes de caisse sont aussi rarement installées en 1945.

De nos jours, il reste à priori trois Jagdtiger, le premier se trouve au musée américain d'Aberdeen et correspond à un début de production. Le musée anglais de Bovington expose un modèle de présérie doté de suspensions Porsche et de Zimmerit. Enfin, un modèle type 1945 est visible au musée de Kubinka en Russie. □





Ci-contre.

Le lampadaire provient de la collection Blockhaus et complète parfaitement la ruine Custom Dioramics. La ruine a été un peu retravaillée, notamment en améliorant la texture des pierres, et un travail de peinture adéquate permet de réaliser un bâtiment très réaliste.

Ci-dessous.
L'équipage du Jagdtiger, immobilisé par une panne moteur, évacue précipitamment le véhicule sous le feu de l'ennemi.

En bas.
Vue d'ensemble du diorama. La masse imposante de la ruine se prête bien à la mise en scène de gros véhicules, comme le Tiger I ou II.

recréer un environnement réaliste. Un diorama trop dépouillé n'est envisageable que pour des pièces exceptionnelles, comme le Long Track publié dans *SteelMasters* n° 6. La qualité et la réussite d'un diorama résident aussi dans l'équilibre harmonieux des volumes. On peut difficilement imaginer un petit blindé devant une ruine énorme. Le succès d'un diorama consiste aussi dans la mise en scène. Il arrive parfois que celle-ci ne soit pas franchement originale, comme un véhicule roulant sur une route..., les détails et accessoires sont alors nécessaires pour captiver l'œil.

L'équipage fait le coup de feu

La scène met en valeur une série de nouvelles figurines, comme celles issues des deux boîtes de la jeune marque américaine Jaguar, qui représentent un équipage évacuant un char endommagé. Ce genre de figurines est idéal pour réaliser des dioramas d'actions, avec une pointe de tragique, dans le genre des scènes réalisées par des figurinistes comme Bill Horan, pour citer le plus célèbre. La gravure générale est très fine, le moulage sans défaut. Le montage est un peu délicat car, comme pour les figurines Kirin ou Warriors, les personnages sont décomposés en une multitude de pièces. Les trois fantassins sont de nouvelles références ADV, la gravure et



vitrine et de la porte sont réalisés en baguette de plastique Evergreen. La ruine est ombrée en passant une première couche de peinture au pistolet d'un mélange de kaki et de noir. Elle reçoit ensuite un voile de kaki pur. Le travail de mise en valeur des reliefs est effectué à l'aide de blanc et de teinté au kaki. Les volets sont ensuite traités dans des tons verts. Les enseignes et publicités sont comme d'habitude tirées d'une planche Verlinden.

Le sol représente une chaussée bitumée ayant quelque peu souffert. Le bitume est par endroits écaillé. Pour obtenir cet effet, j'ai tout d'abord collé sur la base des sections de pavé Remi. Les endroits sélectionnés sont masqués à l'aide de ruban pour éviter d'endommager la gravure. La route reçoit ensuite deux couches d'enduit Pollyfil. Il ne reste plus qu'à retirer le ruban protecteur et graver à la pointe sèche le pourtour du bitume.

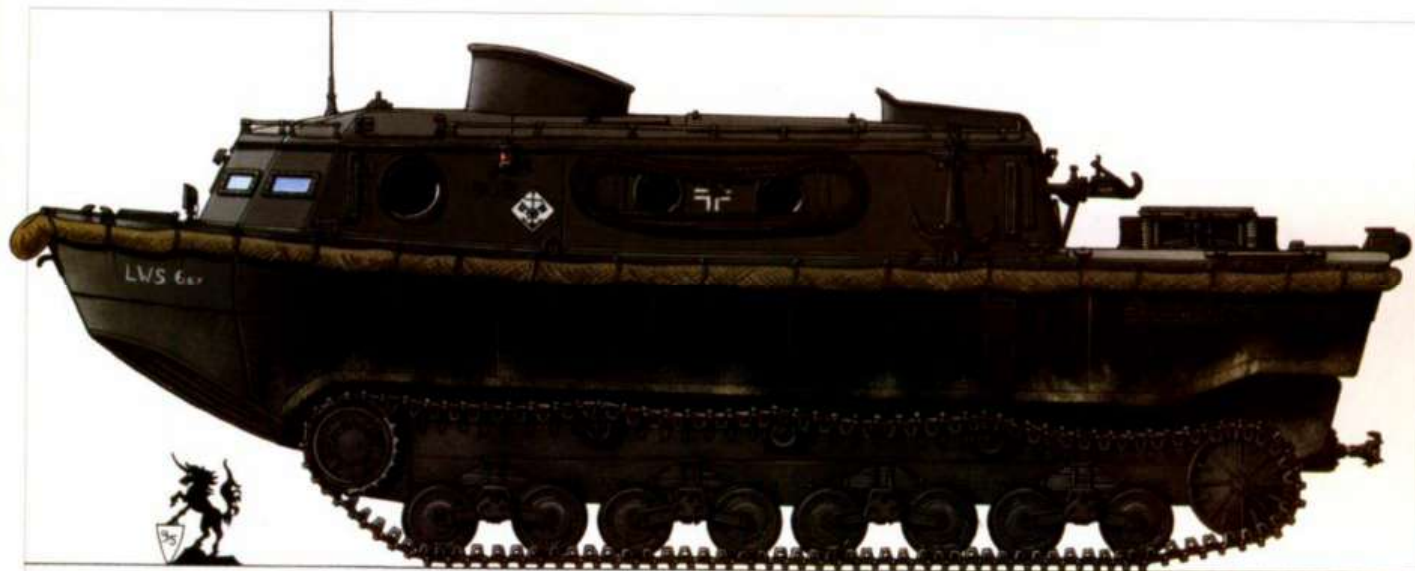
Les divers accessoires qui jonchent le diorama sont là pour mettre en valeur la pièce et

le moulage sont superbes, les attitudes particulièrement réalistes. La peinture est obtenue à l'huile pour les parties chairs, la peinture Humbrol est utilisée pour les uniformes. Les schémas de camouflage sont tirés de photo couleurs publiées dans *Camouflage of the WWII*.

En conclusion, Dragon nous propose un modèle magnifique, détaillé et correcte sur tous les plans. La

maquette aurait été parfaite si Dragon avait mieux positionné les pastilles d'éjection sur les chenilles. Comparativement à Tamiya, Dragon propose malgré tout une maquette avec photodécoupe et chenilles en maillons séparés pour un prix très raisonnable; on ne peut que vivement conseiller ce modèle, qui devrait être disponible sur le marché au moment de la parution de cet article. □





Ci-dessus.
Le Landwasserschlepper (LWS) n° 667, vue en Cyrenaïque débarquant d'un chaland au début de 1942. Il s'agit d'un engin hybride, composé d'un roulement du premier type et d'une cabine du second. Il ne nous a pas été possible d'identifier l'insigne de l'unité.

LE LWS, VEHICULE AMPHIBIE ALLEMAND

A la différence des Alliés, les Allemands ont développé très peu de véhicules amphibies destinés aux débarquements ou aux assauts à travers des voies d'eau. Le LWS, tracteur non-blindé produit en très petites séries, ne servira ainsi que pour quelques rares opérations.

**Texte, plans et profil par
Hubert CANCE**

Ci-dessous, à droite.
Un LWS de la première série, les chenilles sont du type PzKpfw II, les panneaux de protection du pare-brise sont en place.
(Photo ECPA)

Ci-dessous.
Sur cette vue trois-quarts arrière du LWS début de série, on distingue parfaitement les manches à air et le lot de bord.

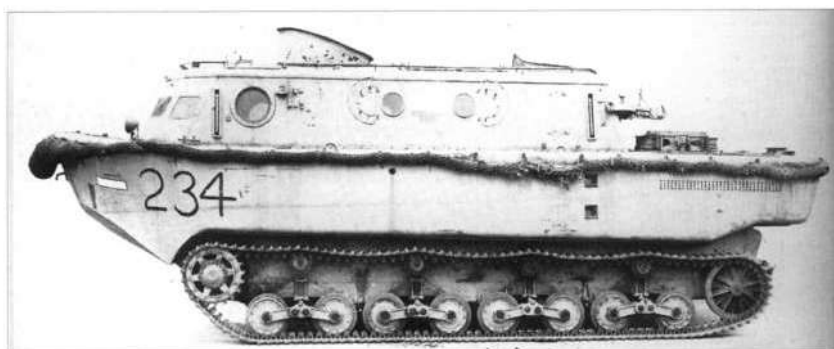
Conçu comme un tracteur-remorqueur amphibie non-blindé, le Landwasserschlepper (LWS) est destiné aux troupes de marine et aux pionniers du génie pour une utilisation en mer et des débarquements sur les plages. Le développement de ce matériel est très long puisque pas

moins de quatre ans sont nécessaires entre le lancement du programme en 1936 et la livraison de la première série de sept exemplaires en 1940. Six firmes sont impliquées dans ce programme, sous la supervision de Rheinmetallborsig.

Le premier lot se caractérise par un pare-brise largement vitré dont les ouvertures peuvent être protégées par des plaques percées de hublots de plus petit format. De plus, la cabine est ventilée par trois grandes manches d'air et un crochet fixe est positionné à l'arrière de celle-ci. Pour finir, les roulements sont équipés de seulement trois galets porteurs, contrairement aux dernières versions. Le train de chenilles emprunte des éléments du Panzer II, comme la poulie de tension et les chenilles. La motorisation est réalisée avec le moteur Maybach HL 108 TR, équipant les Panzer IV.

C'est dans cette configuration que le LWS est découvert par les Alliés, quand l'attaché naval à l'ambassade américaine croise un exemplaire sur la route Postdam-Hamburg, aux abords du lac Wannsee, le 7 janvier 1941. Une deuxième « rencontre » a de nouveau lieu avec un LWS en stationnement dans une rue de Berlin, le 31 mars de cette même année et, cette fois-ci, l'attaché en profite pour tracer un croquis du véhicule. A ce moment-là, ce LWS tracte une remorque; en effet, deux types de





remorques ont été développés pour ce matériel par Kässbohrer :

- une remorque de 10 t en quatre exemplaires;
- une remorque de 20 t en deux exemplaires, capables d'emporter un SdKfz 9 de 18 tonnes.

Deux séries limitées

Le concept du LWS permettant un certain nombre d'améliorations, une deuxième série de 14 exemplaires est fabriquée, après modifications successives sur un des exemplaires de la première série. La cabine est complètement remaniée : le pare-brise est ainsi réduit, les trappes au-dessus du poste de conduite sont portées à deux au lieu d'une précédemment, les hublots latéraux sont réduits à trois par côtés au lieu de quatre, le crochet est fixé sur un rail, les portes arrières sont supprimées en faveur d'un kiosque destiné aux commandes et à l'utilisation du treuil, et les trois manches à air sont remplacées par un kiosque central partagé en un ventilateur et un poste de commandement.

De plus, sur cette dernière série, les galets porteurs sont augmentés à raison de quatre par côté et les chenilles, tout comme les barbotins, sont empruntées au châssis des PzKpfw III/IV. C'est sur ce point, après étude des photographies disponibles, qu'il semble possible que les modèles de la première série aient subis une mise à niveau par un changement de la cabine, puisque certains clichés montrent un roulement du premier type avec une cabine du deuxième. Ces véhicules ont été utilisés sur la Baltique, en Belgique (où un LWS est capturé par les Alliés) et en Cyrénaïque, par des unités de pionniers (Werftkompanien der Landungspionierbataillonen), sans plus de détails malheureusement.

Camouflage et marquages

Les véhicules de la première série (plan n° 1) reçoivent à la livraison une couche uniforme de PanzerGrau, puis sont camouflés avec des marbrures vertes. Les documents montrent des inscriptions « Wa. Prüf. 5 IV b » au-dessus des numéros « LWS 299 » ou « LWS 300 » sur chaque côté de l'étrave et, à droite, une silhouette sem-

blant représenter une souris allongée, la queue se terminant par un carré blanc. Les prototypes ont par contre été apparemment tous livrés intégralement gris clair ou dunkelgelb.

La seconde série est peinte entièrement en dunkelgelb, bien qu'une photo d'un modèle équipé de l'ancien roulement le montre si sombre que celui-ci ne puisse être que panzergrau. Cette photo a, dans le passé, été située comme prise en deux endroits bien différents puisque selon les sources, il s'agirait de la Baltique ou de la Cyrénaïque. Nous nous rallions plutôt à la Cyrénaïque, un capot abandonné au premier plan ressemblant étrangement à celui d'une Sahariana italienne. Les marquages portés par cette version « intermédiaire » consistent en des numéros « LWS 6 » peints en blanc sur les deux côtés de l'étrave, en de petites Balkenkreuz entre les deux derniers hublots et en un insigne non identifié en forme de losange blanc, entre les deux premiers. Le modèle tardif capturé en Belgique par les Alliés est probablement peint en dunkelgelb (jaune ocre de base), avec des Balkenkreuz situées entre les deux derniers hublots, et couvert de peinture vert olive. Il reçoit un grand numéro noir 234 sur la gauche de l'étrave et porte aussi, après sa capture, des marquages de prise WV EE en noir entre les deux premiers hublots. Toutes les photos, par ailleurs présentent des « plaques d'immatriculation » blanches avec liserés noir peints sur les deux côtés de l'étrave, ainsi qu'au milieu du tableau arrière, mais le numéro est cependant illisible. □

Fiche technique

Equipage : trois hommes et 20 passagers.

Poids : 16 tonnes.

Longueur : 8,6 m.

Largeur : 3,16 m.

Hauteur : 3,13 m.

Vitesse maximum : sur terre 35 km/h, sur l'eau 12,5 km/h.

Autonomie : 240 km.

Moteur Maybach HL 120 trm (12 cyl. en V) de 280 CV (moteur de PzKpfw IV).

Constructeur : Rheinmetallborsig.

21 exemplaires produits.

En haut.
Un LWS fin de série, équipé avec des chenilles et barbotins des châssis PzKpfw III/IV.

Ci-dessus.
Un LWS fin de série capturé par les Alliés, avec le nouveau pare-brise et le kiosque d'observation et d'aération au centre de la cabine.

Bibliographie

La vitrine du maquettisme n° 10 (2^e trim. 1991), Pascal Danjou.

Die Rad und Volketten Zugmaschinen, Walter J. Spielberger & H.L. Doyle, Militärfahrzeuge Band. 10, Motorbuchverlag 1989.

Deutsche Panzer-Raritäten 1935-1945, Michael Sawodny, Waffen Arsenal n° 77 Podzun-Pallas-Verlag 1982.

Bir-Hakeim, Militaria hors série n° 6, p. 133.

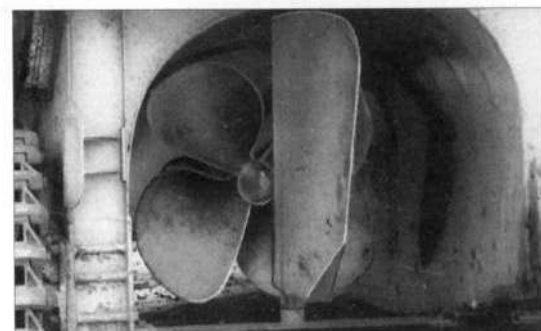
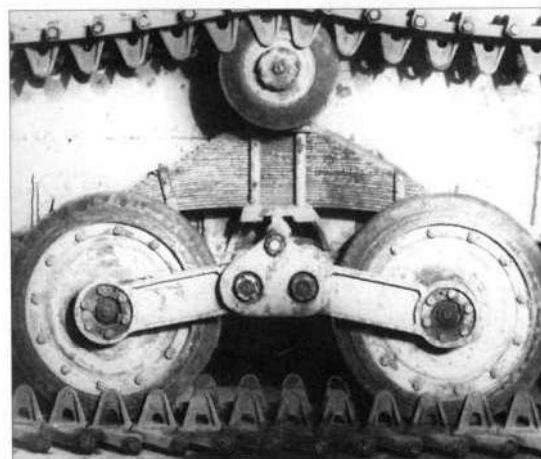
Der Panzerkampfwagen IV und seine Abarten, Walter J. Spielberger & H.L. Doyle, Militärfahrzeuge Band. 5, Motorbuchverlag 1988.

Museum Ordnance vol. 5, n° 3 mai 1995, Jeffrey McKaughan.

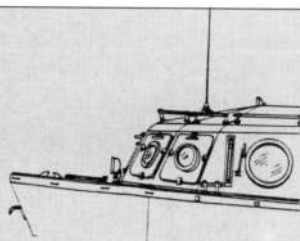
Plan d'usine aimablement fourni par Hilary Louis Doyle.

Au centre.
Gros plan sur la suspension et les galets du LWS final.

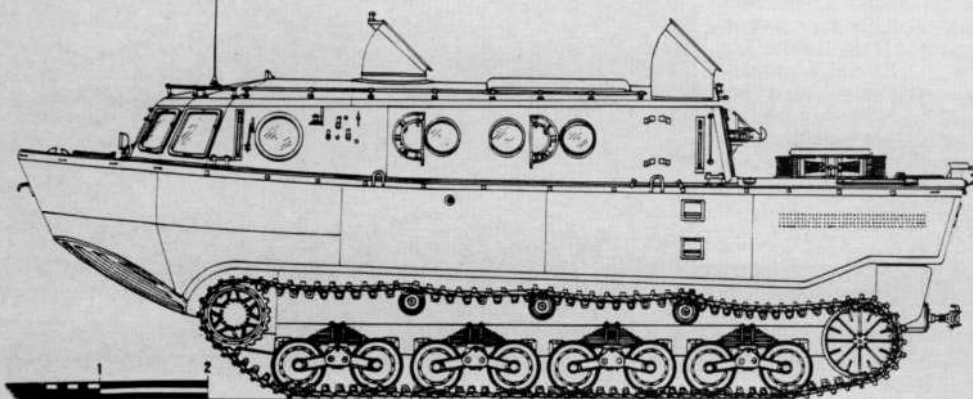
Ci-contre.
Le système de propulsion et de gouvernail du LWS final.



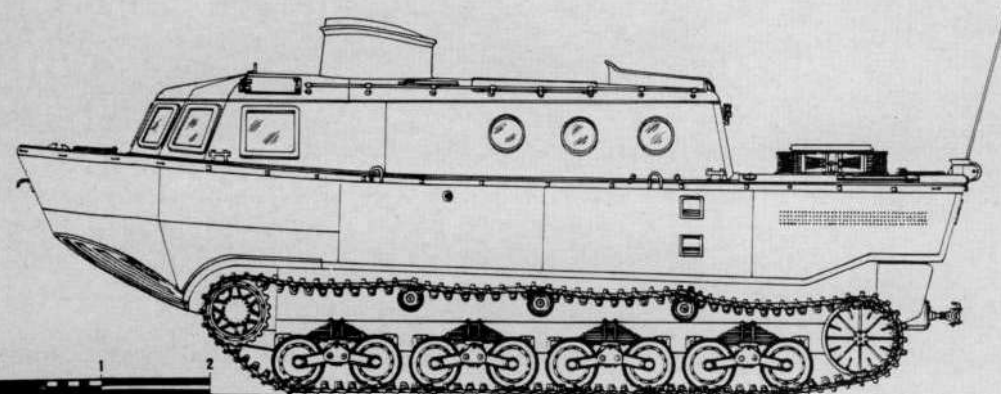
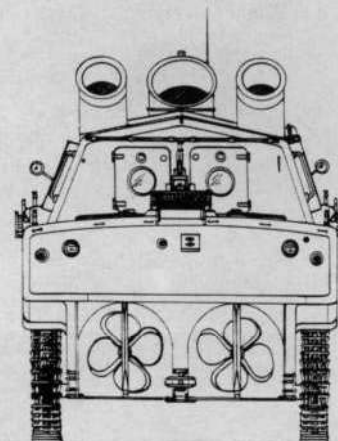
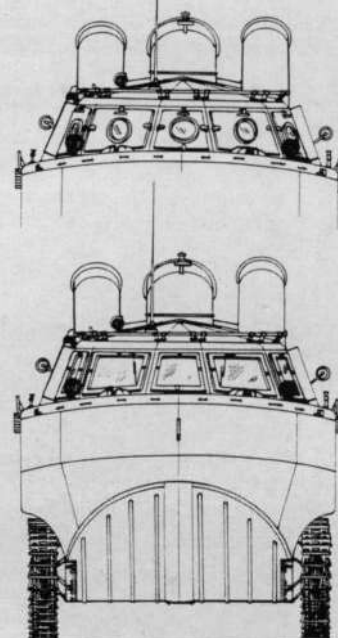
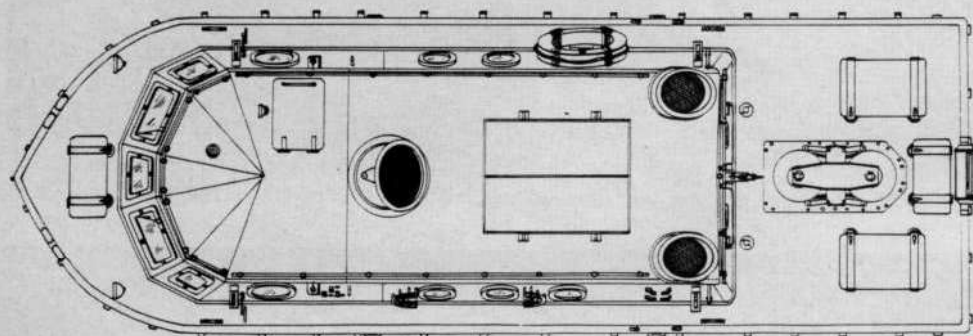
DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE



Détail des volets de protection des vitres du pare-brise. Un certain nombre d'équipements n'ont pas été représentés sur les vues de cette variante, mais peuvent être localisés sur les quatre vues de la dernière variante.



Landwasserschlepper de la première série, 1940.



Landwasserschlepper de la dernière série. Un certain nombre de ces LWS ont conservé le roulement de l'ancien modèle, ce qui laisse supposer l'utilisation d'anciens châssis combinés avec une cabine plus récente.

