

STEEL MASTERS

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

ISSN 1251-3431



BARBAROSSA LE T-35 AU 1/72



GEANT 1/50

**LE TRACTEUR
M26 PACIFIC**

TRUCS ET ASTUCES
**LE MOULAGE DE
PETITES SERIES**

HISTORIQUE
**LES UNITES DE
RECONNAISSANCE
EN NORMANDIE**

DIORAMAS 1/35
**PANZER IV EN
LORRAINE**

**CRABE EN
INDOCHINE**

N°12

BIMESTRIEL
DECEMBRE 1995 - JANVIER 1996
39 FF - 285 FB - 12 FS



**ORDRE DE
BATAILLE**

**LES INSIGNES
TACTIQUES
DES
PANZER-
DIVISIONEN (2)**



M 3289 - 12 - 39,00 F-RD



N° 12

DECEMBRE 1995 JANVIER 1996

Grandeur et servitude militaire !
Dessin de Stéphane DE IESO

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 maquettisme :
Didier Chomette.

Rédacteur en chef adjoint : Théophile Monnier.

Rédacteur graphiste : Stéphane Balle.

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

Rédacteurs fondateurs : Stéphane Anquer,
Philippe Dautrelandt, 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 Maignac.

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.

Modif et réimpression : par MEP,
tél. : (1) 42.96.01.37.

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.

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 : NWC.

© Copyright 1995. Reproduction interdite sans
accord écrit préalable.



Edito

La grande force de *SteelMasters*, c'est de croire encore au Père Noël. En effet, ce numéro comprend pas moins de huit pages en plus, bourrées à craquer de nouveautés — penser à vos souliers devant la cheminée —, d'articles toujours aussi diversifiés et de compte-rendus de manifestations. Le numéro de Noël de l'année dernière comptait 60 pages, et c'était déjà beaucoup; celui-ci compte 76 pages, c'est dire le chemin parcouru.

L'intérêt du public pour le modélisme statique à thème militaire — la raison d'être de *SteelMasters* — a de nouveau été démontré à l'occasion d'*Euromilitaire*, sans conteste le plus grand rendez-vous de maquetistes militaires en Europe. Cet événement, sur lequel vous découvrirez un reportage complet dans ce numéro, a rassemblé les plus talentueux créateurs venus du monde entier, avec des dioramas proprement éblouissants. Cette forte participation est d'autant plus étonnante qu'*Euromilitaire* est plus spécifiquement un rassemblement de figurinistes mais les maquetistes s'y pressent toujours nombreux. D'ailleurs, le succès de cette manifestation ne porte pas ombrage à *Trucks and Tracks*, qui se déroule au même endroit en février, une manifestation entièrement consacrée au thème qui nous est cher. Bref, le talent des maquetistes du monde entier ne demande qu'à s'exprimer dès que l'occasion leur est donnée.

SteelMasters est la tribune privilégiée où découvrir ces dioramas magnifiques, qui laissent rêveur mais doivent surtout donner l'envie de créer, pour son propre plaisir ou pour égaler les plus grands.

Théophile MONNIER

SOMMAIRE

6 CARNET DE BORD

7 LES UNITES DE RECONNAISSANCE EN NORMANDIE

12 EUROMILITAIRE 1995

18 LES SALONS DE TOKYO ET DE CHICAGO

21 LE CONCOURS-EXPOSITION DE BLOIS

22 LE PANZER IV EN LORRAINE 1/35

30 LE M26 PACIFIC 1/48

34 LES INSIGNES DES PANZER-DIVISIONEN (2)

40 DÉPÊCHES ET PETITES ANNONCES

42 LES M29 CRAB EN INDOCHINE 1/35

46 LE T-35 1/72

50 LE SYSTEME LANCE-MISSILES GECKO 1/35

54 LE MORRIS CS8 PLANS 1/72

58 TRUCS ET ASTUCES : L'ART DU MOULAGE

62 LE PANZERFAHRE PLANS 1/72

65 TECHNIQUE : LA PEINTURE A L'AEROGAPHE

68 LES NOUVEAUTÉS



Ci-contre.
Une automitrailleuse M8 s'approche avec circonspection d'une grange en flammes. Les effectifs d'un Cavalry Reconnaissance Squadron au sein d'une Armored Division sont de 52 automitrailleuses M8 et 40 seulement pour un Squadron non endivisionné.
(IWM)

Ci-dessous.
Aux côtés du matériel ancien, les Panzer-Divisionen disposent également d'engins très modernes, comme ce SdKfz 234/2 Puma. Celui-ci appartient à la 2. Panzer-Division comme le prouve son insigne au trident. En dessous, le symbole tactique est celui de la 1. Panzerspähwagen-Kompanie.
(BA)

LES UNITES DE RECONNAISSANCE DANS LA BATAILLE DE NORMANDIE (1)

Le front de Normandie offre la particularité de rester assez statique pendant six semaines mais de se prêter quand même aux opérations en pointe des unités de reconnaissance.

Ci-dessous.
Autre vue du même Puma de la 2. Panzer-Division en Normandie. Ce véhicule est encore très rare et il semble que seule la 2. Panzer-Division en ait été doté sur ce front.
(BA)

**Texte par Yves BUFFETAUT
Dessins par Jean RESTAYN**





En haut.
Le SdKfz 222 et ses dérivés ne devaient plus se trouver dans l'inventaire des Panzerabwehr-Abt. durant l'été 1944 mais cet engin, photographié dans le Roumois lors de la retraite vers la Seine, prouve le contraire. La Heer, en 1944, fait fi de tout bois.

Ci-dessus.
Une automitrailleuse M8 entre les mains allemandes lors de la retraite vers la Seine. Une Balkenkreuz blanche a été hâtivement peinte sur la tourelle mais les branchages sur le véhicule laissent à penser que le principal danger vient d'une attaque aérienne et non d'une erreur d'identification. (Photos BA)

Avant d'évoquer quelques combats particulièrement représentatifs de ces opérations, il est bon de décrire précisément la composition des unités de reconnaissance utilisées par les différents belligérants, allemands et alliés. Nous traiterons ici principalement les moyens de reconnaissance et de découverte des divisions blindées, sans oublier que certains groupes de reconnaissance, notamment dans l'armée américaine, sont autonomes et combattent ainsi en étant rattachées à des divisions, qu'elles soient blindées ou d'infanterie.

Le Panzeraufklärungs-Abteilung

Après le Panzer-Regiment, le Panzeraufklärungs-Abteilung (Pz.A.A.) est la principale unité blindée de la Panzer-Division. Il forme souvent le noyau de Kampfgruppen grâce à son excellente mobilité. En 1944, la composition du Pz.A.A. est la suivante :

- Stabskompanie (compagnie d'état-major) :
 - six pelotons de trois véhicules à huit roues (parfois encore des SdKfz 222 à quatre roues), soit 18 véhicules blindés;
 - un peloton de soutien rapproché (avec trois SdKfz 233 armés d'un obusier de 75 mm court);
 - un peloton antichar (avec trois SdKfz 234/2 ou 234/4). Ce peloton n'existe pas dans tous les cas.

- 1. Panzerspähwagen-Kompanie :
 - huit pelotons de trois SdKfz 250 (semi-chenillé de reconnaissance).

- 2. et 3. Aufklärungs-Kompanie :
 - trois pelotons de trois sections équipées de deux SdKfz 250/1;
 - un peloton lourd avec deux sections : l'une dotée d'un 250/1 et de deux 250/8 (avec canon court de 75 mm), l'autre d'un SdKfz 250/1 et de deux 250/7 avec mortier de 80 mm).

- 4. schwere Panzeraufklärungs-Kompanie :
 - sept SdKfz 251/5;
 - six SdKfz 251/9 (avec obusier court de 75 mm);
 - six SdKfz 251/2 (avec mortier de 80 mm).

Dans la pratique, des SdKfz 250 de toutes les variantes se substituent souvent aux SdKfz 251.

Les unités de reconnaissance blindées allemandes dans la bataille de Normandie sont les suivantes, par ordre d'apparition sur le front :

- Panzeraufklärungs-Abteilung 21 (21. Panzer-Division). La composition de cette unité mal dotée est peu connue mais des photographies montrent que des compagnies motocyclistes existent encore en son sein;
- SS-Panzeraufklärungs-Abteilung 12 (12. SS-Panzer-Division Hitlerjugend). Elle compte une unité de reconnaissance particulièrement fournie, avec deux Panzerspähwagen-Kompanien au lieu d'une et trois Pz.Aufkl.Kp. au lieu de deux;

- Panzeraufklärungs-Lehr-Abteilung 130 (Panzer-Lehr-Division), avec deux Panzerspähwagen-Kompanien;
- Panzeraufklärungs-Abteilung 2 (2. Panzer-Division);
- SS-Panzeraufklärungs-Abteilung 2 (2. SS-Panzer-Division Das Reich), avec quatre Pz.Aufkl.Kp.;
- SS-Panzeraufklärungs-Abteilung 1 (1. SS-Panzer-Division Leibstandarte Adolf Hitler);
- SS-Panzeraufklärungs-Abteilung 9 (9. SS-Panzer-Division Hohenstaufen);
- SS-Panzeraufklärungs-Abteilung 10 (10. SS-Panzer-Division Frundsberg), avec quatre Panzeraufklärungs-Kp.;
- Panzeraufklärungs-Abteilung 116 (116. Panzer-Division). Son Pz.A.A. n'a pas une composition orthodoxe, avec quatre Pz.Aufkl.Kp. mais pas de compagnie de voitures blindées. En outre, deux des compagnies seulement sont équipées de SdKfz 250, ce qui tend à prouver que les deux autres sont des unités motocyclistes, un archaïsme en 1944.

Les unités de reconnaissance américaines

Au sein d'une Armored Division, la reconnaissance est dévolue à un Cavalry Reconnaissance Squadron (Mechanized). Sa composition détaillée est la suivante :

- 44 officiers et 861 hommes;
- 52 automitrailleuses M8 Greyhound;
- huit canons automoteurs blindés de 75 mm M8;
- 17 chars légers M3 ou M5 Stuart;
- 32 halftracks M3A1;
- quatre halftracks ambulances M3;

Ci-contre.
En dehors des automitrailleuses M8, le Cavalry Reconnaissance Squadron compte aussi 17 chars légers M3 ou M5 (Stuart) et des halftracks M3A1, dont nous voyons ici deux exemplaires aux côtés d'une jeep. La scène se déroule à Ecouché le 19 août 1944, lors de la jonction anglo-américaine. On distingue deux véhicules d'un Armoured Car Regiment britannique : un scout car Daimler à droite et une automitrailleuse lourde. (IWM)

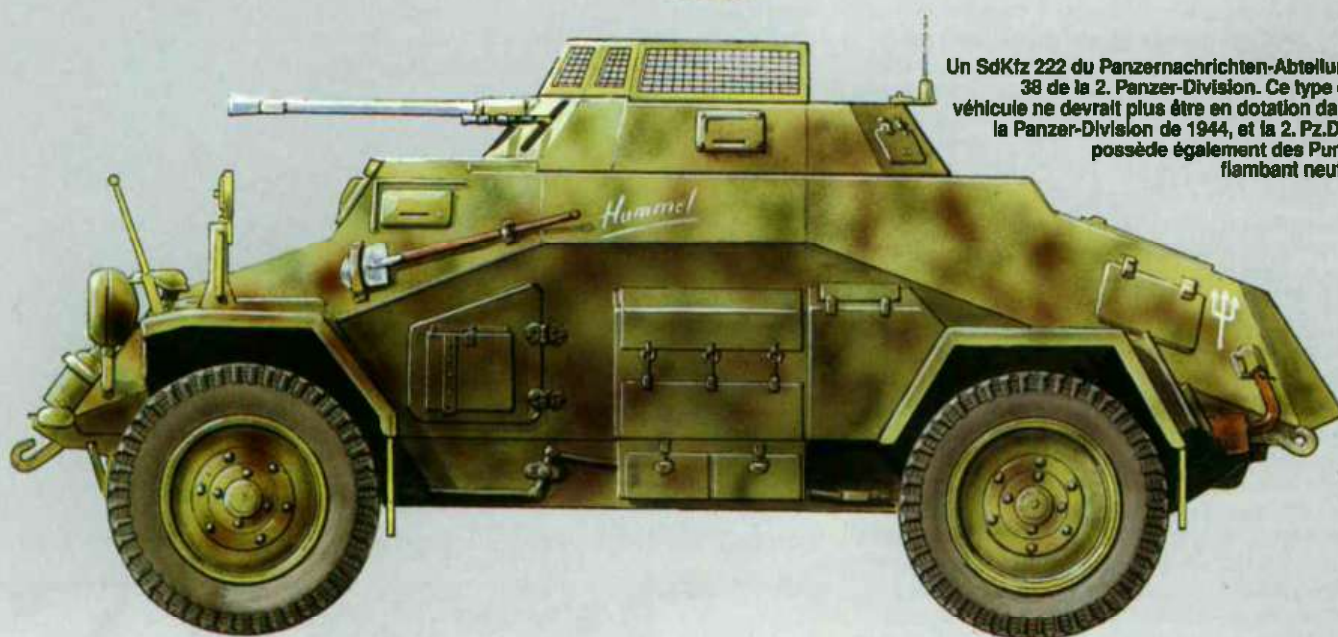


Unités de reconnaissance britanniques et allemandes en Normandie

Un Daimler scout car Dingo d'un Armoured Car Regiment. Ce type de véhicule a eu une longévité exceptionnelle, puisqu'on en trouve sur tous les fronts britanniques de 1939 à 1945. Sa petite taille, sa maniabilité et sa robustesse font merveille.



Un SdKfz 222 du Panzernachrichten-Abteilung 38 de la 2. Panzer-Division. Ce type de véhicule ne devrait plus être en dotation dans la Panzer-Division de 1944, et la 2. Pz.Div. possède également des Puma flamboyants neufs.



- 29 mitrailleuses de calibre .50 et 68 mitrailleuses de calibre .30;
 - trois mortiers de 81 mm et 36 mortiers de 60 mm;
 - 235 mitraillettes de .45, 536 carabines de .30, 120 fusils de .30, 3 pistolets de .45, 37 bazookas;
 - 20 camions de 2,5 tonnes, un camion lourd Wrecker, un transport d'armes de 3/4-Ton, un ambulance de 3/4-Ton, 110 camions de 1/4-Ton;
 - trois véhicules de remorquage de chars, type T5.
- L'organisation du Cavalry Reconnaissance Squadron est la suivante :
- une Light Tank Company;
 - quatre Troops d'automitralleuses M8;

Ci-contre
Le SdKfz 250 est le véhicule blindé le plus représentatif, au moins en théorie, des Aufklärungs-Abteilungen en Normandie. Pourtant, sans doute en raison de ses proportions assez modestes, il n'a été que peu photographié sur ce théâtre d'opérations. Cet engin est généralement attribué à la Panzer-Lehr.
(BA)





– un Assault Gun Troop, avec les obusiers automoteurs M8.

Les unités de reconnaissance des divisions blindées américaines engagées en Normandie sont les suivantes :

- 82nd Armored Reconnaissance Battalion (2nd Armored Division);
- 83rd Armored Reconnaissance Battalion (3rd Armored Division);
- 25th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mech. (4th Armored Division);
- 85th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mech. (5th Armored Division);
- 86th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mech. (6th Armored Division);
- 87th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mech. (7th Armored Division).

La composition de la 2^e division blindée française est la même. Son unité de reconnaissance est le régiment de marche de spahis marocains (RMSM).

Plusieurs Cavalry Reconnaissance Squadrons sont assignés à des Cavalry Groups (Mechanized) et non à des divisions blindées. Le Cavalry Group le plus célèbre de la bataille de Normandie est le 4th, qui débarque à Utah Beach dès le 6 juin 1944 et livre aussitôt des combats. Il est composé des 4th et 24th Cavalry Reconnaissance Squadrons. Hors d'une division blindée, le Cavalry Reconnaissance Squadron a des effectifs plus réduits, avec seulement 40 automitrailleuses M8 et six canons automoteurs M8. Les autres Cavalry Groups utilisés en Normandie sont :

- 2nd Cavalry Group (Mechanized) : 2nd et 42nd Cav. Rcn Sqdns;
- 3rd Cavalry Group (Mechanized) : 3rd et 43rd Cav. Rcn Sqdns;
- 6th Cavalry Group (Mechanized) : 6th et 28th Cav. Rcn Sqdns.

Les unités de reconnaissance britanniques

L'Armoured Car Regiment d'une Armoured Division britannique est doté de :

- 67 véhicules blindés;
- 55 officiers et 680 hommes de troupes. Il est donc assez sensiblement inférieur en nombre à son homologue américain, au moins en ce qui concerne le personnel.

L'articulation de l'Armoured Car Regiment est la suivante :

- HQ Squadron :
 - une section de DCA, avec cinq véhicules armés de canon de 20 mm;
 - une section de liaison, avec 13 scout cars Dingo;
 - une section d'administration.
- 1st Armoured Cars Squadron :
 - un état-major de quatre Staghound;
 - cinq sections de deux Daimler et de deux scout cars Dingo;
 - une section lourde avec deux AEC;
 - une section d'infanterie portée dans des halftracks.
- 2nd, 3rd et 4th Armoured Cars Squadrons : identiques au précédent.

Les unités de reconnaissance au sein des divisions blindées britanniques en Normandie sont les suivantes :

- 8th King's Royal Hussars (7th Armoured Division);
- 2nd Northampton Yeomanry (11th Armoured Division jusqu'au 17 août 1944);
- 15/19th The King's Royal Hussars (11th Armoured Division à partir du 17 août 1944);
- 2nd Armoured Reconnaissance Battalion, Welsh Guards (The Guards Division);

Ci-dessus.
Près de Saint-Laurent de Coudel, vers Falaise, deux véhicules de reconnaissance lourds AEC Staghound. Il s'agit d'un engin des Royal Dragoons, le régiment de reconnaissance organique du XII Corps, dont l'insigne est bien visible à l'avant du véhicule.
(IWM)

Ci-dessous.
Cette scène se déroule à Bretteville, qui sert de quartier général à la 43rd Division. L'automitrailleuse légère Morris porte l'insigne de la 43rd Infantry Division et appartient à son unité de reconnaissance.
(IWM)



Ci-contre.

Le 19 juillet 1944, sur le front de la 21. Panzer-Division, un véhicule de reconnaissance britannique dépasse la carcasse d'un semi-chenillé français converti en Panzerjäger par le Baukommando Becker. Il appartient soit au 8th King's Royal Hussars de la 7th Armoured Division, soit, plus probablement, au 2nd Reconnaissance Battalion, Welsh Guards, de la Guards Armoured Division. (IWM)



Ci-dessous.

Des hommes du 23rd Hussars, 11th Armoured Division, peignent sur une Schwimmwagen l'insigne de leur division. L'engin a été capturé à la 12. SS-Panzer-Division Hitlerjugend. (IWM)



les îles Saint-Marcouf, afin de s'assurer de l'absence de toute garnison allemande. Ils ne rencontrent que des oiseaux de mer sur l'île du Large et sur l'île de Terre mais les pertes sont néanmoins assez sévères, en raison de nombreuses mines !

Lors du débarquement sur le continent et durant les jours suivants, le 4th Cavalry Group ne livre pas de combat décisif mais, le 19 juin, il est engagé dans l'offensive finale contre Cherbourg. Le 24th Cavalry Squadron est placé en couverture sur le flanc droit, tandis que le 4th Cavalry Squadron est mis en ligne entre les 9th et 79th Infantry Divisions. La 9th Division commence son assaut à 5 h 50 et les 60th et 39th Infantry Regiments ne trouvent aucun adversaire devant eux, ce qui leur permet rapidement d'atteindre leurs objectifs, entre Rauville-la-Bigot et Saint-Germain-le-Gaillard. Le 4th Cavalry Squadron avance aussi vite jusqu'à ce qu'il se heurte à une solide résistance allemande à Rocheville, de telle sorte qu'à midi, il a pris du retard sur l'infanterie. Un bataillon du 359th Infantry Regiment vient à son aide. L'artillerie allemande retarde le Squadron lors de la reprise de l'attaque, dans l'après-midi, mais il parvient quand même à pénétrer dans Saint-Martin-le-Gréard, à la nuit.

À l'est du front d'attaque, dans le secteur de Montebourg, la résistance allemande est beaucoup plus tenace. Là, le 24th Cavalry Squadron tient le flanc droit du front d'attaque. Il faut toute la matinée aux chars présents, ainsi qu'aux M8, pour enfoncer les lignes allemandes. Le 7. Armee-Sturm-Abteilung et le Regiment 729 se replient alors en ordre vers Cherbourg. Lors des phases finales de l'attaque sur Cherbourg, les Cavalry Squadrons ne sont pas utilisés pour foncer en avant des unités d'infanterie car le terrain et la nature de la bataille ne s'y prêtent pas : la ligne principale de résistance allemande est solide et derrière elle se trouvent la ville de Cherbourg, son port et des ouvrages fortifiés. Les automitrailleuses M8 y seraient en fâcheuse posture. En revanche, les deux Cavalry Squadrons sont utilisés sur les ailes, afin de les protéger et permettre à toutes les unités d'infanterie disponibles d'attaquer de front.

Après la chute de la ville de Cherbourg, le 4th Cavalry Group se porte vers l'ouest afin d'isoler le cap de la Hague. Le 29 juin, l'unité participe à la réduction de la poche allemande, aux côtés du 47th Infantry Regiment. L'unité de reconnaissance progresse sur la gauche, sur une petite bande de terrain. La résistance allemande n'est opiniâtre qu'à Beaumont-Hague et le 30, tout le cap de la Hague est conquis. □

(A suivre)

Bibliographie sommaire

Order of Battle, US Army WWII, S. L. Stanton, Presidio Press, Novato, 1984.

Marquages et Organisation, US Army ETO, E. Becker et J. Milmeister, chez les auteurs, Luxembourg, 1988.

Cross Channel Attack, G. A. Harrison, Center of Military History, Washington, 1989.

Le choc des blindés, Y. Buffetaut, Histoire et Collections, Paris, 1991.

Datafile British Tanks and Formations, M. A. Bellis, chez l'auteur, Crewe, ca 1990.

Les War Diaries des unités blindées britanniques en Normandie sont consultables sous la cote générale WO 171 au Public Record Office, à Kew, Londres.

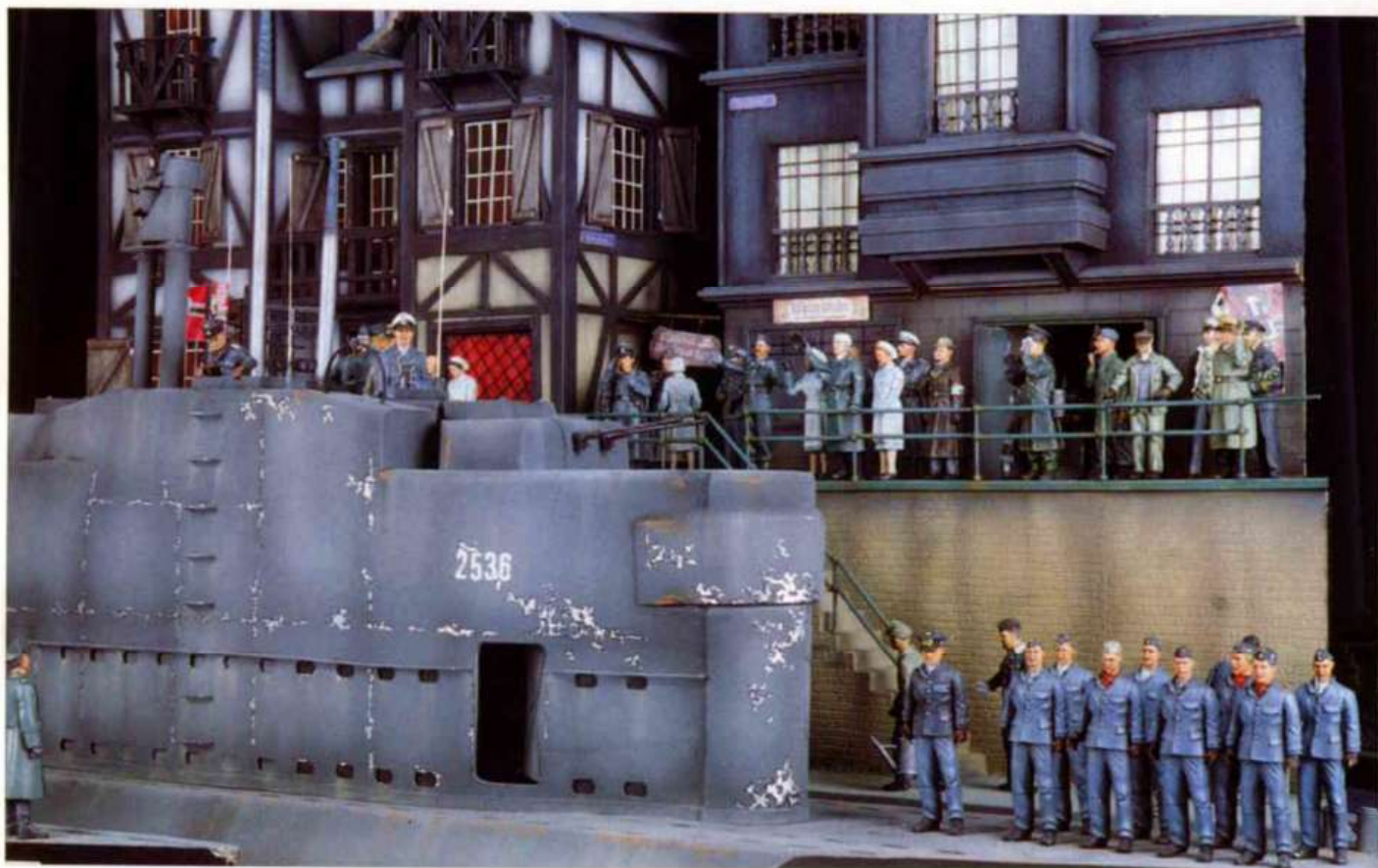
– 29th Reconnaissance Regiment, The South Alberta Regiment (4th Canadian Armoured Division);

– 10th Polish Mounted Rifle Regiment (1st Polish Armoured Division).

En outre, au sein de chaque Armoured Regiment, on trouve une Recce Troop, comptant onze chars légers Stuart, dans le Regimental Headquarters Squadron. Le rôle de ces Stuart est uniquement la reconnaissance. Une note du 6 juillet 1944 dans le War Diary de la 29th Armoured Brigade indique d'ailleurs : « Il a été décidé de retirer les tourelles de tous les Stuart à la lumière de l'expérience des batailles récentes ». L'intérêt du démontage de la tourelle est de rabaisser de façon substantielle la silhouette du char. L'absence du canon de 37 mm, qui ne sert plus à rien en raison du blindage des Panzer, n'est pas gênante pour des engins de reconnaissance.

Le 4th Cavalry Group (Mechanized) en Normandie.

Curieusement, c'est avant même l'heure H, le 6 juin 1944, que les premiers éléments de reconnaissance voient le feu, sur un terrain totalement impraticable pour les blindés, qui ne sont d'ailleurs pas engagés dans l'opération : deux détachements des 4th et 24th Cavalry Squadrons sont débarqués deux heures avant l'heure H sur



LES MERVEILLES D'EUROMILITAIRE 1995

Rendez-vous sans doute le plus prestigieux des amateurs de figurines et de maquettisme militaire, l'édition 1995 d'Euromilitaire, qui s'est déroulée à Folkestone (Grande-Bretagne) les 23 et 24 septembre dernier, est assurément un grand cru.

Par Olivier SAINT LOT

Pour cette X^e édition, les exposants professionnels étaient bien évidemment là pour présenter leurs dernières créations. Même s'il n'y avait pas de nouveautés majeures, l'amateur pouvait facilement se rassasier quel que soit son appétit et ses goûts, ayant à disposition pour le week-end le plus grand magasin spécialisé au monde ! Outre les revendeurs spécialisés et les maisons de vente par correspondance, qui profitaient de l'événement pour développer

Ci-dessus.
Une des scènes les plus remarquable du concours : un U-Boot type IX rentrant au port de Wilhelmshaven. L'ambiance est parfaite, avec l'équipage au garde-à-vous sur le pont, la fanfare sur le quai et la foule au second plan. Le fond du décor est particulièrement soigné avec de superbes façades. Par sa richesse, son originalité et sa qualité d'exécution, ce diorama nous a particulièrement impressionné. Félicitations à Altor Azkue.

Ci-dessous, à gauche.
Parmi les quelques réalisations au 1/15, voici une belle mise en scène d'un Bren Carrier, création récente de Verlinden.

Ci-dessous, à droite.
L'architecture particulièrement réussie du décor ne laisse aucun doute sur la localisation de cette scène : en effet, tout ici rappelle les saveurs de l'Italie, dans les moindres détails. Médaille de bronze pour Eric Souquet.



leur notoriété, les ténors de la production artisanale étaient tous au rendez-vous.

La sélection de nouveautés

La maison écossaise **Accurate Armour** semble avoir sensiblement recentrée sa production sur le matériel de l'armée anglaise, tant sur la Deuxième Guerre mondiale que sur la période actuelle. Il faut souligner que cet artisan a été assez affecté par la relance de la production industrielle depuis deux ans, celle-ci lui ayant repris pas loin d'une dizaine de sujets : Maus, E-100, V-2, Pershing et M-46 par Dragon ou Whippet chez Ehmar, etc. Pour l'heure, Accurate nous proposait un Matilda Mk I, char conçu dans les années 1930 et qui a participé à la campagne de France, et un Panzer I Ausf. A, choix plutôt curieux quand il existe déjà plusieurs conversions de ce modèle à adapter sur le PzKpfw Ausf. B d'Italeri. En coulisse, on pouvait apercevoir un prototype de U-Boot type VII C : cette maquette géante à l'échelle 1/35, mesurant près de 2 m de long et présentée en

Ci-contre.
Bien que le modèle et la décoration du Sherman soient tout à fait erronés, l'atmosphère enthousiaste de la libération de Paris est parfaitement rendue ici, avec un effet de foule qui vaut une médaille d'or à Takusi Yomaka.

Au centre.
Ce diorama n'a pas reçu de médaille mais l'auteur, Richard Window, fait preuve d'originalité en situant son Sherman dans le Pacifique.

habitué à faire dans le registre des curiosités, propose un véhicule de démolition sur châssis Elefant, le Ramtigger, et un Panther Vampire équipé d'infrarouge pour la chasse de nuit et une plage moteur cachée.

Chez **SMA**, la nouveauté est la Trippel au 1/35, voiture amphibie concurrente de la Schwimmwagen ; ce modèle, sorti il y a trois ans chez Mil Art, a été repris et visiblement amélioré. Dans la gamme du 1/48 destinée à l'aviation, SMA propose un camion utilitaire Bedford, employé sur les terrains de la RAF. Dans le même domaine, l'artisan **Airfield Accessories** sort un avitailleur Mercedes LG 3000 de la Luftwaffe. A part ce modèle, il



concept ligne de flottaison, sortira à l'occasion de Truck & Tracks 1996, en février prochain.

Autre producteur d'outre-manche, **Cromwell**, qui s'affiche toujours comme le grand rival d'Accurate Armour, présentait enfin son automoteur de 88 mm Flak sur châssis Sonderfargestell, annoncé depuis deux ans. Cet engin, dont un seul exemplaire connu apparaît dans quelques photos d'époque, est constitué d'un châssis chenillé spécial armé du fameux canon de 88 mm Flak 36/37 ou de son successeur, le Flak 41. Par ailleurs, Cromwell,

Ci-dessus.
Ce diorama, très sobre d'aspect, évoque bien la désolation du front de l'Est. Un tel effet d'enneigement est difficile à réaliser.

Ci-contre.
Malgré une mise en scène plutôt « entassée », Martin Schuh maîtrise parfaitement la réalisation des véhicules, ce qui lui vaut une médaille de bronze.

n'y avait rien d'autre à cette échelle, qui reste le parent pauvre de la manifestation mais il est vrai qu'Euromilitaire est plus consacré à la figurine qu'à l'aviation.

Justement, dans le domaine de la figurine, les artisans anglais





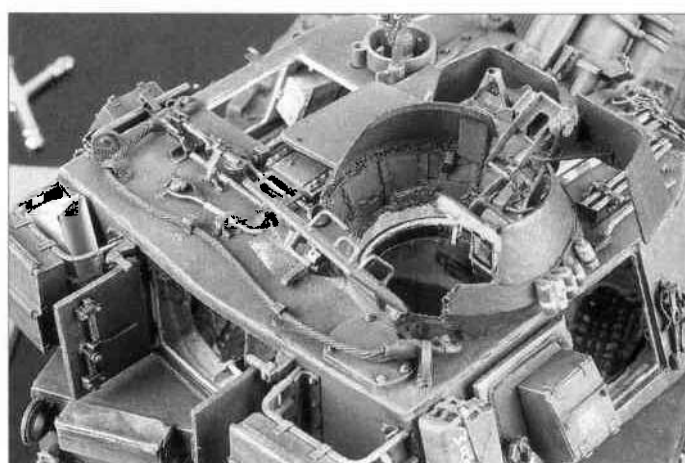
Ci-contre.
Un modèle original, une Fiat AB41 équipée en draine blindée dont la finition est impeccable.

Ci-dessous.
A partir de la maquette Italeri, voici un superbe travail de détaillage et de finition pour cet automoteur M109.

En bas, à gauche.
Un canon italien de 149A de 1918. Il s'agit d'une pièce unique réalisée par Giuseppe de Carolis, qui obtient une médaille d'or dans sa catégorie.

En bas, à droite.
Ce gros plan sur la tourelle du M109 permet d'apprécier le travail de finition hors pair, qui mérite sans hésitation une médaille d'or.

Cromwell, Hornet et Wolf présentaient leurs dernières créations à l'échelle 1/35. Wolf proposait une dizaine de nouvelles figurines, en fait une reprise intégrale de la gamme Northwest Frontier. Dans le domaine du 120 mm, on trouvait tout autant de nouveautés chez Milimen et l'on découvrait une nouvelle marque, Imperial Gallery, issue en fait de la séparation récente des deux partenaires de Fort Royal Review. Imperial Gallery proposait ainsi les anciennes figurines dans une nouvelle présentation, un étui pourpre avec impression dorée très luxueuse. En matière de nouveauté, cette



marque proposait enfin un parachutiste britannique avec PM Sten au poing.

Les productions européennes

Outre les artisans du Royaume-Uni, les autres Européens sont toujours fortement présents à Euromilitaire, particulièrement les fabricants français. **Azimut Productions** présentait ses dernières créations au 1/35 : un fourgon de 1 t Opel Propaganda Blitz, un canon de 12,8 cm K 81/1 constitué par l'impressionnant tube du Jagdtiger monté sur affût de 155 GPFT et un M-29 Weasel C Crab amphibie abondamment employé par la Légion en Indochine. Au 1/72, dans la série ADV Mini, on découvrait le Sagaie de Panhard et une quinzaine de nouvelles figurines : des Allemands 1939-1945, plusieurs sujets civils tel que mécanicien, cheminot, grand-mère, boulanger, etc. Ironside, collection dirigée par Azimut, confirme, après le bus Opel Blitz, son démarrage dans le plastique injecté avec un wagon porte-char Syms pour le transport des chars Tiger. Même si la qualité n'est pas au niveau de Tamiya, le modèle fini est réussi : le prix très raisonnable et l'originalité du sujet devraient convaincre les amateurs. Cela change des multiples versions de StuG III ou Sherman avec lesquelles rivalisent Dragon et Tamiya. La suite annoncée chez Ironside ne manque pas d'envergure avec un semi-chenillé SWS armé du 3,7 cm Flak 43.

Une belle surprise nous attendait chez **Des Kit** avec la présentation d'un tracteur M26 Pacifique (tout au moins le châssis) et le choix de deux remorques porte-char M15A1 ou M15. En plus de ces morceaux de choix, on trouvait également une remorque allemande SdAnh 53 tardive.

Ci-dessous.
Ce très beau M-10 de Carlos de Diego Vaquerizo s'est vu décerner une médaille d'or, oubliée d'ailleurs au moment de la remise des prix suite à une erreur du jury.



Ci-contre.
Dans un style très classique, chaque élément de ce diorama est particulièrement bien exécuté et l'ensemble se singularise par la Kubelwagen accidentée dans la rivière.

Ci-dessous.
Ce diorama de Luiz Gomez Platon bénéficie d'une mise en scène dramatique remarquable. Rares sont les dioramas qui « racontent » comme ici une histoire.

Du côté de chez **JMP**, on en restait au Laffly AM 80 sortie au printemps malgré l'annonce d'une Mercedes 170 Kubelwagen dans la presse. **Alby**, habituellement présent à Euromilitaire, avait ins-



taillé son stand, avec son petit dernier, le Laffly V15T, dans la manifestation parallèle installée de l'autre côté de la rue, sous l'enseigne « More militaria ». En effet, la salle de LeaCliff hall étant complètement saturée, plusieurs fabricants s'étaient ainsi regroupés au rez-de-chaussée d'un hôtel voisin ! Au côté d'Alby, on découvrait des

éléments du Renault AGK annoncé par la jeune marque **PSP** ; le modèle est prometteur et d'une taille respectueuse.

Parmi les autres Européens présents à la manifestation, citons **Jordi Rubio**, connu pour sa gamme aujourd'hui très fournie de tubes de canon en aluminium ; la collection est désormais présen-

tée au sein d'un très beau catalogue sobrement imprimé. **Nimix** participait pour la première fois à Euromilitaire avec, en nouveautés, diverses planches de photodé-

Ci-dessous.
Détail des figurines russes de chez Hornet, particulièrement bien mises en valeur.





Ci-contre.
Difficile d'y échapper, voici évidemment le Tiger de Michael Wittman en Normandie. La scène est directement inspirée d'un document filmé début août 1944. Seule la présence de l'ambulance Steyr d'Azimut Productions est issue de l'imagination de Yoshitaka Hirano, dont la qualité d'exécution est remarquable de réalisme.

Ci-dessous.
Bien que le sujet, une opération de rechargement de char, soit des plus classiques, le Panther se distingue par sa finition car il s'agit d'un modèle Ausf. D.

En bas.
Une autre réalisation de Martin Schuh, composée avec des modèles en résine, la Stoeber de SMA et le Waffenträger de Azimut.

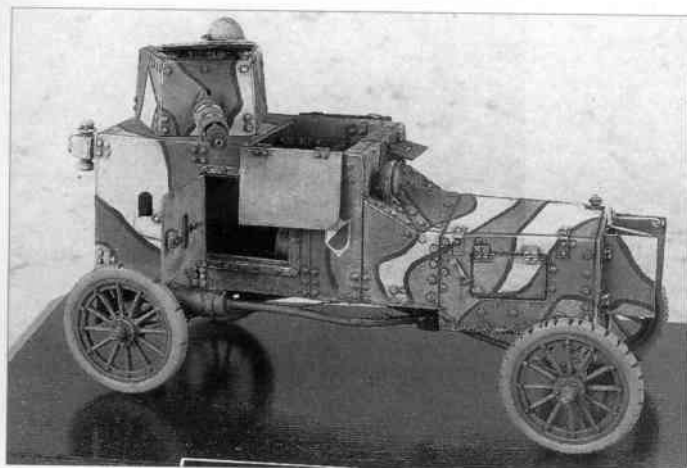


coupe de feuillages variés à l'échelle 1/35. Le belge Resicast continue sa lancée sur le matériel britannique 1939-1945 avec un modèle d'envergure : un pont SBG transporté par Churchill et employé lors du débarquement en Normandie. En matière de conversion, la marque propose un ensemble lance-flammes pour Bren Carrier Wasp et transport de mortier de 3 inch., adaptable sur maquette Tamiya.

La renommée d'Euromilitaire attire désormais des fabricants de très loin ; on découvrait notamment la gamme Jaguar en provenance de Californie. Avec un SdKfz 222 au 1/15 à côté des intérieurs de Panther Ausf. G et de StuG III Ausf. F particulièrement détaillés, ce fabricant ne semble pas se spécialiser dans un domaine particulier.

L'Asie était aussi présente avec la participation de Mini Art Studio ; originaire de Hong Kong, ce fabricant présentait un modèle de taille : le Landwasserschlepper à l'échelle 1/35. Tout aussi finement réalisé, on découvrait un Marder III armé du canon russe de 7,62 cm Pak(r) et une conversion sur Panzer IV pour réaliser un automoteur Heuschrecke. Pour conclure, signalons la présence de maquettes en provenance de Russie ; les thèmes sont généralement axés sur des véhicules de l'armée rouge et le moulage en résine et métal est très loin d'égaler les productions de l'Ouest, à un prix plutôt élevé.





Le rendez-vous des maîtres

La qualité de la manifestation était renforcée par celle des pièces présentées au concours, assurément d'un haut niveau avec de nombreuses pièces et dioramas tout à fait exceptionnelles.

Là aussi, la renommée internationale d'Euromilitaire était évidente avec la participation de Japonais et d'Américains, en plus de celle de nombreux Européens. Les juges ont sans nul doute eu beaucoup de mal à départager les modèles exposés et, au final, une vingtaine de médailles furent attribuées, dont presque la moitié en or et argent.

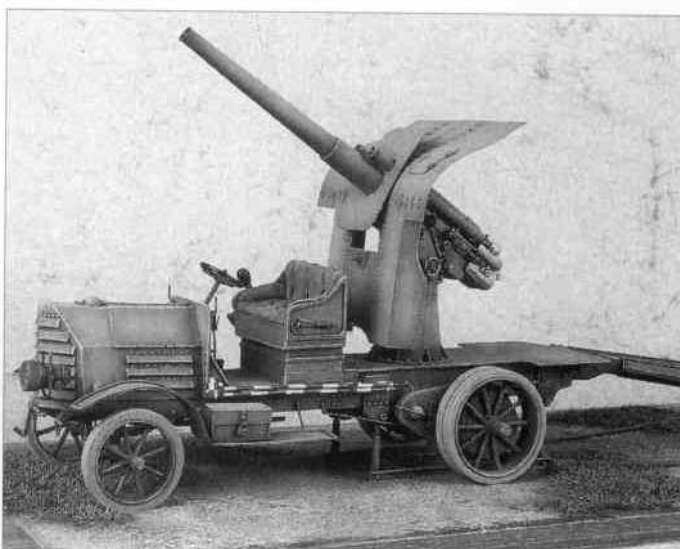
Ludovic Fortin, un des auteurs bien connu de votre revue préférée, s'est d'ailleurs distingué en remportant une médaille d'or

Ci-dessus, à gauche. Il est difficile d'imaginer que cette automitrailleuse polonaise est en fait basée sur un châssis de la célèbre Ford T. Ce modèle de Richard Keane lui vaut une autre médaille de bronze.

Ci-dessus, à droite. Le travail de certains maquettistes est du domaine de l'exceptionnel et c'est le cas ici pour Richard Keane, avec ce modèle créé de toutes pièces : un autocanon de 3 pdr Seakook.

Ci-contre. Un autre autocanon, une Ansaldo SPA 9000 de 1915 par Marco Campomagnani. Une telle qualité de réalisation vaut un médaille d'or bien méritée...

pour le diorama du PzKpfw IV en Lorraine, présenté dans ce numéro (page 22). Nous vous laissons donc apprécier ces merveilles au travers de notre sélection (difficile) de photos. □



Ci-dessous. Les sujets sur la Première Guerre mondiale sont plutôt rares et la qualité du travail sur ce Whippet vaut une médaille d'argent à Barry Bourdon.





Ci-contre
Le StuG III Ausf. G de Tamiya; c'est un modèle de début de série avec le masque de canon à angle vif et le bouclier de MG 34 de casemate abattant.

cants industriels. Sur un marché où la demande stagne, une compétition accrue laisse poindre un certain essoufflement dans les collections mais... à vous d'en juger puisque le client est roi.

Au pays du Soleil levant

Pour commencer dans l'ordre, retrouvons-nous à Tokyo début octobre, où les fabricants actifs en matière de véhicules militaires forment un groupe plutôt restreint. Ainsi, seigneur et encore maître chez lui pour l'échelle 1/35, Tamiya dévoilait un menu plus conséquent que d'ordinaire. Si la qualité y est, la créativité reste assez modérée, avec un Tiger IE milieu de production différant du précédent modèle par le train de roulement. Le châssis du SdKfz 251 Ausf. D est l'occasion d'une déclinaison en modèle transport de troupe, livré

Ci-dessous.

Le SdKfz 251/1 Ausf. D de Tamiya; la maquette est livrée avec quatre figurines au total, dont un pilote et un mitrailleur à terre absents sur la photo.

DE TOKYO A CHICAGO LES NOUVEAUTES 1996

SteelMasters, toujours à la pointe de l'actualité, était présent aux derniers salons internationaux pour vous donner les « tendances » des nouveautés 1996. Notre envoyé spécial a ainsi fait le tour du monde, du salon de Tokyo à celui de Chicago.

Texte et photos Didier CHOMETTE

Les manifestations de Tokyo et de Chicago, toutes deux en octobre dernier, ne durent chacune que quatre jours mais, si elles n'ont pas l'ampleur du salon de Nuremberg, elles préfigurent les nouveautés de l'année prochaine en dévoilant le programme des fabricants asiatiques et américains. A tout considérer, un mot clé désigne la tendance annoncée, c'est « déclinaison »; en effet nombre de modèles récents et à venir se répètent avec peu de différence chez les fabri-

Ci-dessous, à droite.
Le Hummer en version « pick-up » de chez Academy.

Ci-dessous, à gauche.
Le Jagdpanther modèle tardif de chez Gunze/Reval/DML; c'est un véhicule de commandement comme l'atteste l'antenne type « parasol ».

son »; en effet nombre de modèles récents et à venir se répètent avec peu de différence chez les fabri-





avec quatre figurines et un lot de bord richement doté. De plus, un groupe de six figurines de Panzer-grenadier à l'assaut vient compléter le SdKfz 251; les attitudes très « action » dénotent un retour aux sources. Enfin, la firme nipponne présentait son dernier né, le Sturmgeschütz III Ausf. G; il s'agit d'un modèle début de série livré avec deux figurines et un chien comme mascotte de l'équipage. Accessoirement, on nous propose une planche de photodécoupe et un lot de munitions de 75 mm pour compléter le StuG III.

Chez Gunze, on termine le programme annoncé avec un Jagdpanther tardif à masque renforcé en version commandement, un StuG III Ausf. F8 avec chenilles à crampons Osketten et un StuG III Ausf. G fin de série; ces modèles, basés sur l'ancienne série « High-tech » et réalisés tout en plastique, se trouveront sous boîtier DML pour les Etats-Unis et Revell pour l'Europe.

Fabricant mineur mais aux sujets plus exotiques, Fine Molds présentait son dernier modèle de tankette japonaise type 97 Teke, un mortier de 10,5 cm NbW35 allemand et un canon antichar de 47 mm type 1, ces deux derniers moulés tout en métal. La disponibilité de ces modèles, vendus essentiellement au Japon, dépend des détaillants hautement spécialisés et le prix reste élevé.

Nombreuses déclinaisons

Chez le Coréen Academy, avec un peu de patience, tout finit par arriver et l'on pouvait découvrir les grappes du transport de troupe blindé anglais Warrior; a priori, il s'agit d'une belle maquette avec surblindages et accessoires compris. En attendant sa disponibilité en Europe, prévue pour janvier-février 1996, on se contentera d'une nouvelle Hummer en version « pick-up » et de deux boîtes de figurines, dont notamment un ensemble de quatre hommes d'équipage alle-

Ci-dessus, à droite.
Le Sherman M4A3 HVSS lance-flammes de chez Dragon. Ce matériel est apparu pendant la guerre de Corée et employé par les Marines.

Ci-dessus, à gauche.
Un modèle que l'on pouvait logiquement attendre chez Dragon; basé sur un châssis Panzer III, il s'agit du 15 cm sIG 33B.

Ci-contre.
Aperçu chez DML à Chicago, ce StuG III Ausf. F8 sera disponible en France sous boîtier Revell; un détail intéressant se trouve dans le train de roulement, équipé avec des chenilles élargies type « Osketten ».

Au centre.
La superbe maquette du Bell OH-58D « Kiowa » par MRC; très détaillée, le modèle est aussi livré avec le système d'acquisition de cible MMS monté sur le rotor.

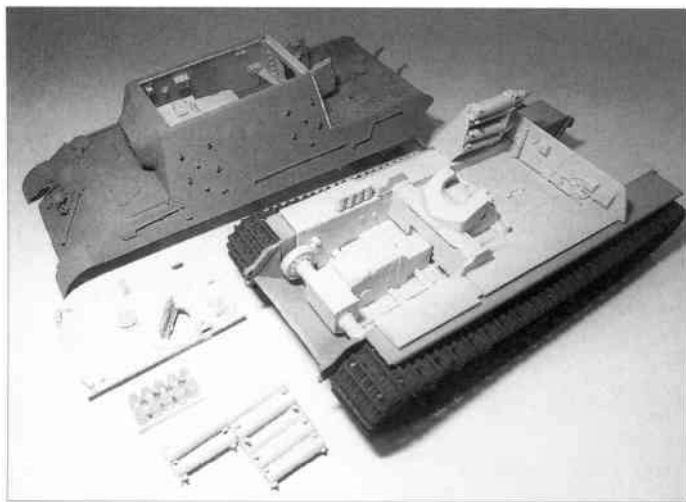
En bas.
La 1/15 fait des émules et Jaguar se lance dans cette échelle avec cette très belle autoblinde SdKfz 222; l'intérieur de la tourelle comme le châssis sont bien détaillés.

mands comprenant un lot d'accessoires imposant avec obus de 75 et 88 mm, caisses en bois, jerrycans et fut de 500 litres. Par contre le M26 Pershing est abandonné et le Tiger IE annoncé depuis 1994 sortira en version début de série au premier trimestre 1996; dans l'intervalle, son jeu de chenilles sera disponible séparément pour un prix très compétitif.

Du côté de chez AFV Club, l'année aura été morose avec un retard conséquent dans les projets annoncés début 1996; une maquette de char Hellcat devrait finalement sortir au printemps prochain. Le niveau de qualité de cette marque vaut sans doute quelque peu de patience mais l'excès d'annonce prématurée risque de lasser le maquettiste, saturé de nouveautés en ce moment.

Enfin, la part du lion se trouve chez Dragon qui domine sans conteste le marché en terme de créativité; la moyenne de deux nouveautés par mois cette année aura été atteinte avec un certain nombre de déclinaisons, notamment en ce qui concerne la série des Sturm-





Ci-dessus.
De chez Jaguar, voici l'imposant ensemble de pièces pour aménager l'intérieur du Jagdtiger de chez Dragon; ce genre de conversion est actuellement très en vogue aux États-Unis.

geschütze III, des variantes sur M26/M46 et Sherman. Si Dragon reste discret quant au principal du programme 1996, qui doit être dévoilé à l'occasion du salon de Nuremberg fin janvier, la fin de l'année 1995 nous offre quelques surprises hors catalogue avec un Sherman HVSS lance-flammes de la guerre de Corée, un Sherman M4A4 à tourelle M34 armée de roquettes d'aviation de 60 Lb, un canon automoteur de 15 cm sIG 33/PzKpfw III, un char IS-I (prémices du IS-II avec canon de 85 mm). En matière de figurines, on annonce une boîte de chasseurs de char russes 1939-1945. Par ailleurs, Dragon devrait arrêter de produire la série Panzer IV, qui concerne les matériels suivants : Nashorn, Hummel, Brummbar, PzKpfw IV Ausf. J et IV L/70. De son côté, Kirin, la marque en résine associée à Dragon, propose trois nouveautés, dont un affût quadruple de cal. 50 Maxon mount sur remorque au 1/35 et, au 1/16, un canon d'infanterie 7,5 cm leIG et un jeu de poste radio allemand.

MRC continue à développer sa gamme d'hélicoptères au 1/35 avec une nouvelle version du UH-1C en version Huey Hog armée d'une tourelle lance-grenades et surtout un magnifique Kiowa OH-58D très bien détaillé, notamment en ce qui concerne les trappes techniques amovibles dévoilant quantité de détails internes (turbine, armement, etc.).

Jaguar, fabricant de maquettes en résine lancé dans le courant de 1995 aux États-Unis, étoffe rapidement sa collection en présentant notamment de nouveaux ensembles d'aménagement intérieur comme le StuG III Ausf. F8 et, pour coller à l'actualité, un jeu de pièces pour Jagdtiger. A l'exception du compartiment moteur, l'en-

semble se compose d'une quinzaine de pièces pour aménager l'intérieur de la casemate de combat. A l'échelle 1/16, Jaguar propose une SdKfz 222 avec une tourelle bien détaillée. Côté figurines, on disposera prochainement d'un groupe de Waffen-SS dans les Ardennes et d'un duo de prisonniers allemands, à l'échelle 1/35.

Toujours chez les artisans, Kendall Model Corp, la jeune marque établie en Floride par des dissidents de chez Verlinden, présentait ses récentes créations à l'échelle 1/35 : un canon de 7,5 cm leIG, une conversion pour automoteur de 155 mm M109A2, une conversion pour Ford Mutt à cabine tolée et un tombereau. Les pièces finement réalisées et riches en détails rappellent le style Verlinden, notamment au niveau du moulage.

Autre fabricant américain déjà plus connu en France, Custom Dioramics propose de plus en plus de bâtiments et décors à l'architecture européenne, avec un très bel ensemble modulaire formée d'une boutique, maison bourgeoise et fontaine en Italie. Toujours au pays de la dolce vita, on trouve un ensemble de ruine « Monte Casino n° 2 » et, inspiré quelque peu par le conflit en ex-Yougoslavie, un « check point » composé d'un abri en sacs de sable.

Le rêve américain

Sur le stand Testors, à Chicago cette-fois-ci, on avait la primeur du programme Italeri. Tout aussi créatif que Dragon, il y aura sept nouveaux modèles au 1/35 en 1996, sans compter les rééditions : un Panther Ausf. D, un SdKfz 234/1 avec tourelle à canon de 20 mm, un camion 8 x 8 HMTT Oshkosh, un Tigre IE tardif, un T-34/85, un camion ZIS-5 et un automoteur SU-152. Apparemment, les trois véhicules russes seront originaires de chez Zvezda et n'ont pas de lien avec Dragon ou Alan Hobbies, ce qui conduit à des doublons à moins d'un an d'intervalle ! A défaut d'imagination, on appréciera sans dou-

te le prix qui demeure le point fort du fabricant transalpin.

Par ailleurs, on assiste à une montée en force de modèles en provenance de la république tchèque, notamment avec la marque CMK qui annonce un char Skoda PzKpfw 35(t) en plastique au 1/35. Côté fabrication en résine, de nouvelles marques font leur apparition comme Aires qui propose une conversion pour T-34 de dépannage et tourelle de Panther D. Ces maquettes sont remarquablement bien moulées dans une résine identique à celle employée en Europe de l'Ouest et judicieusement accompagnées de planche de photodécoupe sous-traitées chez Eduard. Ce fabricant était aussi présent à Chicago avec plusieurs nouvelles photodécoups : StuG III Ausf. F, canon de 25 pdr, PzKpfw IV Möbelwagen, char japonais Honi 7,5 cm et Pak 40.

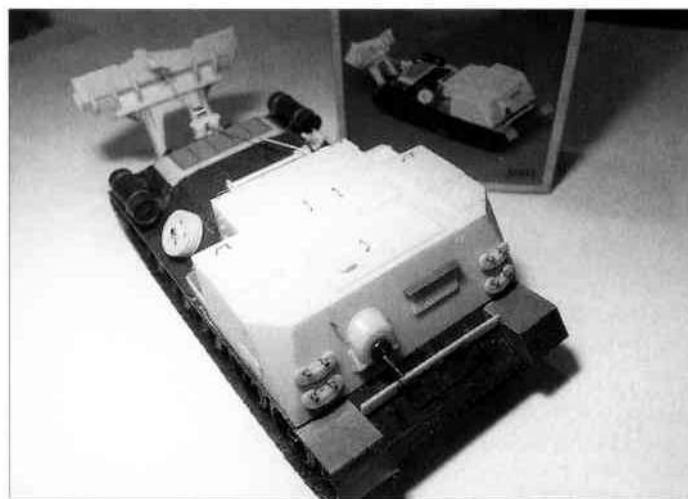
Un autre nouveau venu tchèque, Art Model, propose aussi des modèles à l'échelle 1/35 : une conversion pour T-34 de DCA équipée d'un 20 mm Flakvierling 38, une autre conversion pour T-34/85 et SU-122 mod. 43, une automitrailleuse Tatra-OA Vz40 et plusieurs pochettes d'accessoires (sacs, paquetages, fûts, troncs d'arbres, etc.). Autre modèle aperçu mais de marque inconnue, un

bitube de 30 mm sur châssis blindé 6 x 6 Praga M59/53; ce modèle tout à fait inédit est moulé dans une résine grise de bonne qualité.

Hormis Heller qui ne présentait pas de nouveauté au 1/35 ou 1/72, la seule marque française présente à Chicago était Ironside; outre la présentation de la maquette de wagon porte-char Ssyms pour Tiger et du semi-chenillé SWS armé du 3,7 cm Flak 43 prévu pour le début 1996, une Panzer drainée S.Sp à deux essieux armée d'une tourelle de Panzer III/IV ou équipé d'une casemate fixe et un char Hotchkiss H 35/39 armé de fusées de 28 cm sWG40 sont annoncés pour décembre 1995. Suite au succès du canon sur rail Leopold, un canon sur rail français de l'ALVF de 340 mm modèle 12 sortira au printemps 1996; ce matériel de la guerre de 1914-1918 servit aussi en 1940 pour finir en batterie côtière allemande sur le mur de l'Atlantique.

Ci-dessous.
Ce superbe ensemble de chez Customs dioramics est la combinaison de deux références : CD-137/boutique italienne et CD-138/ruine de villa italienne.

En bas.
La nouvelle marque tchèque Aires propose ce modèle inédit en conversion : un T-34 de dépannage.





Ci-contre.
Une belle mise en scène pour cet ATV de Tauro models dans les tranchées. Les lecteurs de *VaeVictis*, la revue du jeu d'histoire (publiée par Histoire et Collections) reconnaîtront la scène, une diorama similaire mais destiné au jeu avec figurines ayant été présenté dans le numéro 2 de cette revue.

Ci-dessous.
Dans la catégorie « - 16 ans », voici un diorama dont le niveau global de réalisation augure un certain talent.

Au centre.
Ce véhicule atelier, créé à partir du modèle de tracteur Diamond du regretté VMK, est une réalisation personnelle particulièrement fouillée.

En bas.
La finition de ce Sherman M4A3E8, à l'origine une maquette Ironside basée sur le modèle M4A3 de Italeri, est plutôt élaborée, avec les effets personnels de l'équipage et le lot de bord judicieusement disposés.

LE CONCOURS DE BLOIS

En dehors des grandes manifestations, de plus en plus de clubs locaux font preuve de dynamisme en organisant des concours-expositions au niveau régional. Tel est le cas avec la seconde édition du concours organisé par le Maquette club du Loir-et-Cher à Blois, les 9 et 10 septembre dernier.

**Texte et photos
Olivier SAINT LOT**

Le président du club, Patrick Sarazin, et son équipe avaient très bien fait les choses et la plupart des importateurs et des professionnels, comme Azimut Productions, Histo-rex, Alby, ED Models et Lama, un revendeur belge, soutenaient la manifestation. Plusieurs clubs venus des quatre coins de la France

s'étaient donnés rendez-vous, avec des stands particulièrement riches en pièces exposées, et l'ambiance du week-end était sympathique et familiale. Le concours présentait également un niveau de qualité certain.

En plus des médailles et félicitations du jury, les lauréats du concours repartaient avec de nombreux lots et *Steelmasters* a eu le plaisir de récompenser l'auteur d'une superbe jeep au 1/35, dans la catégorie « maquettes commerciales », et celui d'un diorama mettant en scène un Jagdtiger, dans la catégorie « - de 16 ans ». Rendez-vous est déjà pris pour l'édition 1996. ☐

Résultats du concours

Réalisations de toutes pièces

Or : Francis Bernard (tracteur auto-car).

Argent : Ludovic Rousset (Diamond atelier).

Bronze : char Schneider.

Maquettes commerciales

Or : Totof (Peugeot DK5).

Argent : M. Rupaky (Jeep Willys).

Bronze : M. Aragno

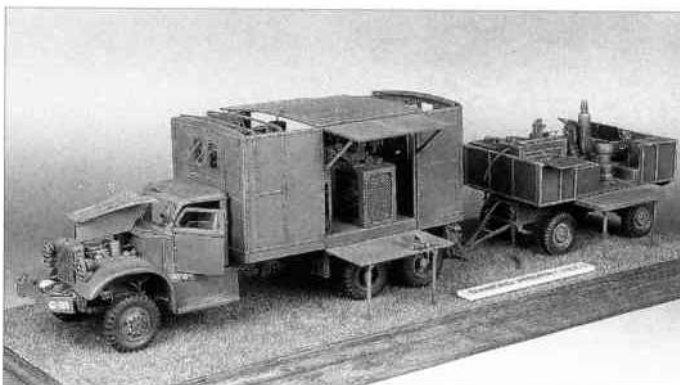
Dioramas

Or : Francis Bernard (side-car et Laffly, France 1940).

Argent : Ludovic Fortin (88 mm Flak 36 et SdKfz 7).

Bronze : club AMFC (ATV).

Diorama - 16 ans : Jagdtiger





1/35

PzKpfw IV Ausf. J :
Tamiya
Chenilles PzKpfw IV :
Dragon
Laffly W15T : Alby
Figurines : ADV
Têtes : Hornet
Accessoires : Historex et
Verlinden
Panneau de tulle : Rémi

EN PASSANT PAR LA LORRAINE

Constituées pendant l'année 1944, les Panzer-Brigaden, nouveau type d'unités de l'armée allemande, sont hâtivement jetées au feu. En septembre 1944, l'une d'entre elles, la 111., combat en Lorraine. Dans la cour d'une ferme fortifiée du XIII^e siècle, grenadiers et équipage de Panzer IV se préparent à l'attaque sur Château-Salins.

Par Ludovic FORTIN



Les deux dernières grandes divisions blindées de l'armée allemande, la 116. Panzer et la Panzer-Lehr Division, sont constituées en 1944. Par manque d'équipage qualifié et de matériel, l'OKW décide de revenir à une structure peu utilisée, la Panzer-Brigade, qui comprend environ 2 000 à 3 000 hommes au sein d'un bataillon mixte de chars, de deux bataillons de grenadiers et de groupes réduits de Panzerjäger, artillerie, Flak, génie, etc. Ces unités sont constituées de personnels issus de la

Ci-contre.

Le camouflage de feuillage est réalisé en brins de mousse assez épars pour ne pas trop dissimuler les détails ajoutés à la maquette : Schürzen en carte plastique, attaches d'outils en métal photodécoupé, peinture à l'aérographe. Le Panzer IV est un char ancien en 1944 mais dangereux pour la plupart de ses opposants alliés lorsqu'il est servi, comme ici, par un équipage expérimenté.



En ouverture

Dans la cour d'une ferme lorraine, une équipe de « casseurs de chars », nouvellement arrivée sur son lieu de rassemblement en vue de la prochaine offensive, regarde passer sous le porche de l'entrée fortifiée un Panzer IV de la 111. Pz.Brigade, chargé du soutien de leur groupe d'infanterie.

Ci-dessus

Le numéro 301 rouge que porte le Panzer IV indique que c'est un des engins de la section de commandement de la 3^e compagnie de la Panzer-Brigade, ce qui explique que le chef de char soit un lieutenant aussi décoré, faisant office d'adjoint du commandant de compagnie. L'aspect des chenilles reposant sur les galets de retour est bien rendu par l'utilisation de l'ensemble Dragon maillon par maillon.

Luftwaffe, de la Kriegsmarine et des écoles de blindés, encadrés par quelques vétérans. Elles ne disposent que de quatre ou cinq mois d'entraînement, au lieu des 12 ou 14 mois requis pour une Panzer-Division. Elles sont en revanche dotées des Panzer les plus récents, directement sortis des usines, des matériels qu'elles ne reçoivent souvent que juste avant leur montée au front et aux dépens des anciennes Panzer-Divisionen qui en avaient cruellement besoin. Quant au matériel de transport, elles doivent souvent s'en remettre à une improvisation plus ou moins réussie.

Les Panzer-Brigaden constituent donc les nouvelles unités blindées de 1944, qui combattront à l'Est (101., 102., 104. et 109. Pz.Brig.) mais surtout sur le front ouest (105., 107., 108. en Belgique; 106., 110., 111., 112., 113. en Lorraine; 150. dans les Ardennes). Leur utilisation au front n'amènera le plus souvent que des échecs car, mal entraînées et inexpérimentées, la plupart d'entre elles seront anéanties par les blindés et l'aviation alliés, en perdant la quasi totalité de leurs chars flambant neufs (souvent des Panther). Après un ou deux mois de combats, les survivants seront vite intégrés aux Panzer-Divisionen traditionnelles avec les blindés qui auront pu être sauvés. Il faudra attendre 1945 pour voir se reformer des Panzer-Divisionen type 45 aux noms prestigieux (Müncheberg,

Klauswitz, etc.), mais qui ne seront que l'ombre bien pâle de leurs aînées de 1942-1943.

La 111. Pz.Brigade en Lorraine

La 111. Panzer-Brigade est formée au printemps 1944 comme « Alarm-Kampfgruppe ». Rassemblée le 2 septembre 1944 à Paderborn, elle comprend notamment le Panzer-Abteilung 111 avec 36 PzKpfw IV/V et 11 Jagdpanzer IV. Elle est rattachée le 5 septembre au groupe d'armées Blaskowitz, situé dans la région d'Epinal, et se voit adjoindre provisoirement le 1^{er} bataillon (Panther) du Panzer-Regiment 16 de la 116. Pz.Div. (voir *Steelmasters* n° 11). Transportée par train, la brigade arrive en Lorraine le 10 septembre avec les 112. et 113. Pz. Brigaden, en soutien de la 15. Panzergrenadier-Division. Après une pause forcée au début du mois de septembre par manque

Ci-dessous

Le conducteur porte aussi la même coiffure, calot avec soutache rose: les câbles de casque en fil de cuivre très fin sont apparents. Le radio, également vêtu de la tenue vert roseau, est coiffé de la Einheitsfeldmütze (casquette) apparue en 1943. Ses pattes de col portent les têtes de mort argentées des Panzer. Le détail du Zimmerit en Miliput est bien visible ici.





de carburant, les Américains ont repris l'offensive dans cette région, avec l'appui des forces alliées débarquées en Provence et qui remontent le Rhône pour faire pression au sud. Mais ce retard de quelques jours a permis au 58. Pz Korps de rassembler des forces importantes : les 17. SS, 3 et 15. Pz.Gr.Div., les 111., 112., 113. Pz.Brig. et les restes des 11. et 21. Pz.Div.

Le 58. Pz.Korps attaque vers Lunéville le 18 septembre pour contrer les menaces ennemies au nord de la ville. Cependant, seule la 111. Pz.Brig. est vraiment opérationnelle, les autres unités étant soit en cours de reclassement, soit considérablement diminuées. Lunéville est pourtant reprise après de rudes combats, pour être perdue dans la soirée face aux renforts de la 6th Armored Division américaine. Pour reconquérir la ville, une contre-attaque est menée sur Arracourt par les 111. et 113. Pz.Brig. dès le lendemain, mais échoue selon un scénario qui va se répéter souvent : les Panzer attaquent le matin sous le couvert du brouillard, rencontrent les premiers succès mais sont cloués au sol par l'artillerie et l'aviation dès que la brume se lève. Le combat se solde par la perte de 50 chars pour la 113. Pz.Brig., qui n'a pas reçu le soutien de la 111. Pz.Brig., égarée par les instructions d'un patriote français... L'attaque renouvelée les deux jours suivants n'a pas plus de succès.

Ne modifiant pas le sens de sa poussée malgré ces échecs, le 58. Pz.Korps décide d'attaquer le 22 septembre au nord-ouest de Château-Salins, ville située à environ 30 km au nord-est de Nancy, pour stopper le 12th Corps américain. Une fois encore, la 111. Pz.Brig. est en tête et perçe vers Juvéville-Arracourt au petit matin. Et comme d'habitude, le brouillard dissimule les mouvements des Panzer, qui progressent rapidement, mais la brigade a



pris trois heures de retard lors de son rassemblement, ce qui lui sera fatal. En effet, le soleil chasse la brume en fin de matinée et les Jabos se déchaînent contre les blindés à découvert. Puis l'artillerie lourde et antichar s'en mêle et une contre-attaque de blindés finit de mettre en pièces la Panzer-Brigade. Presque anéantie, celle-ci se replie à l'est de Château-salins avec seulement sept chars et 80 hommes ! La 111. Pz.Brig., ou ce qu'il en reste, sera rattachée à la 11. Pz.Div. le 24 septembre, pour être définitivement dissoute le 1^{er} octobre 1944.

Le Panzer IV Tamiya

Dernière nouveauté Tamiya, le Panzer IV Ausf. J est le concurrent du même modèle sorti chez Dragon la même année, mais la comparaison joue en faveur de la marque nipponne : la maquette est précise, impeccablement moulée, avec un plan parfait. Les outils sont très fins et il y a même pour eux quelques fixations, hélas trop épaisses, mais l'effort est louable. La finesse est d'ailleurs le seul point faible de certaines pièces de la maquette, qui n'atteint pas en ce domaine la qualité des produits Italeri de la grande époque. Le modèle présenté est un Ausführung J de début de production, avec l'échappement et le frein de bouche de l'Ausf. H, le train de roulement commun Ausf. H final Ausf. J et le lance-grenades de défense rapprochée. Par contre, grosse lacune, les Schürzen de caisse ne sont pas fournis et ceux de tourelle sont de toute façon trop épais. Attention, l'ensemble photodé-

En haut.
Malgré sa silhouette très moderne, le Laffly W15T est, en 1944, un peu désuet, certes fiable mais fragile et compliqué à produire. Ce n'est qu'en raison de la pénurie chronique de matériel que l'armée allemande utilise nombre de véhicules capturés. Elle y apporte quelques modifications, telles les flèches de direction reproduites ici. Les phares « yeux-de-chat » sont d'origine allemande, l'un d'eux a souffert ici d'une explosion. On distingue à l'arrière-plan le petit apprentis adossé à l'entrée fortifiée pour remiser outils, brouette, tonneaux, etc.

Ci-dessus.
Le Laffly est chargé d'équipements divers : gourdes, couvertures, munitions, pelle, etc. Le flilet de camouflage est un produit Verlinden peint et brossé à sec. Le pavage entrevu ici est assez grossier mais plus réaliste que les produits du commerce : c'est une cour de ferme et non une rue de Paris.

Bibliographie

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

Sturm & Drang n° 4, PanzerKampfwagen IV, Tank Magazine Special.

Achtung Panzer, Panzer IV.

Panzer IV, Squadron Signal.

Lorraine Album Mémorial, Anthony Kemp, Heimdal/Serpinoise.

Panzer Battles, Major General F.W. von Mellenthin, University of Oklahoma Press.

Die gepanzerten und motorisierten deutschen Grossverbände 1939-1945, Rolf Stoves, Podzun-Pallas-Verlag.

Field Uniforms of German Army Panzer Forces in World War II, Michael H. Pruett et Robert J. Edwards, J. J. Fedorowicz Publishing Inc.



LE PANZERKAMPFWAGEN IV SDKFZ 161/2 AUSF. J



Ci-dessus. Ce Panzer IV Ausf. J capturé par les Britanniques appartenait à la 12. SS-Pz.Div. « Hitlerjugend ». Il possède le train final des Ausf. H/J et la trappe latérale du conducteur a disparu. Les chiffres noir et blanc ont été grossièrement peints à main levée, sur le Zimmerit qui recouvre par exception les Schürzen de tourelle. Des étoiles blanches approximatives permettent d'éviter toute méprise de la part des canons alliés. Le char a beaucoup souffert des combats, il a notamment perdu les supports de Schürzen de caisse.

Ci-dessous. Ce n'est pas un PzKpfw IV Ausf. J mais plutôt un Ausf. H qui figure sur ce cliché. Cependant, la vue supérieure met en valeur l'agencement classique des Schürzen, fines plaques de métal destinées à faire exploser les charges creuses avant qu'elles n'atteignent le blindage de l'engin. Les Panzer IV sont les mieux protégés des blindés allemands sur ce plan mais les Schürzen ont une durée de vie très courte, surtout celles de la caisse : elles ne sont pas fixées à leurs supports et sont souvent perdues au moindre accrochage.



Apparu en mars 1944, l'Ausführung J est la dernière version du Panzer IV, « cheval de bataille » de l'armée blindée allemande. Il ressemble beaucoup au modèle final de l'Ausf. H : les trappes de vision de la caisse pour le conducteur et le radio ont disparu, le barbotin arrière est du dernier type à rayons évidés, les galets de retour sont entièrement métalliques. La volonté de simplification apparue chez son prédécesseur s'illustre aussi sur l'Ausf. J, par la suppression des blocs de vision sur les trappes latérales de tourelle et surtout par la disparition du moteur deux temps pour la rotation de la tourelle. Celui-ci est remplacé par un système de rotation manuel à deux vitesses bien moins rapide, constituant une régression dans l'évolution des capacités de combat d'un char d'assaut.

C'est d'ailleurs l'absence du pot d'échappement de ce moteur à l'arrière de la caisse qui permet de distinguer sans erreur un Ausf. J d'un H. En revanche, la place ainsi libérée permet d'ajouter un réservoir de carburant de 200 litres, qui porte le rayon d'action à 320 km sur route et 210 km en tous terrains (capacité de 680 litres). Le modèle final de l'Ausf. J reçoit un pot d'échappement très simplifié, constitué de deux tubes de métal, ainsi que de Schürzen « Thoma » en grillage métallique et un frein de bouche de canon différent. Toutes ces modifications sont introduites en cours de production par souci d'économie et de rapidité de fabrication. Le Zimmerit n'est plus appliqué qu'à l'avant et l'arrière, sur les zones non protégées par les Schürzen, puis disparaît complètement.

Une carrière bien remplie

Le Panzer IV Ausf. J conserve le canon de 7,5 cm KwK 40 L/48, approvisionné à 87 obus, ainsi que trois mitrailleuses MG34 : une co-axiale, une autre servie par le radio et la dernière qui peut être montée sur le « Fliegerbeschussgerät » 42, un support pivotant fixé sur le tourelleau du chef de char et destiné à la défense anti-aérienne (3 150 coups au total). Il dispose également sur le dessus de la tourelle du Nahverteidigungswaffe, un lance-grenades pour la défense rapprochée. Son moteur Maybach HL 120 TRIM propulse les 25

tonnes du PzKpfw IV Ausf. J à 38 km/h maximum. Avec 80 mm à l'avant et 30 mm sur les côtés, son blindage est très vulnérable aux nouveaux canons alliés apparus en 1944 (76 mm américain et 17 livres anglais). Il sera pourtant construit jusqu'en mars 1945, en 2 392 exemplaires, sans compter près de 1 500 châssis destinés aux différents automoteurs développés sur PzKpfw IV (pour 141 Brummbär par exemple et les StuG IV, Ostwind, Jagdpanzer IV, etc.). Fait peu connu, le PzKpfw IV sera supplanté à la fin de la guerre par le char Panther : il y a au début 1945 plus de Panther sur le front que de PzKpfw IV.

Livré à partir de mai 1944 aux unités combattantes, le PzKpfw IV Ausf. J participe à tous les derniers combats de la guerre, au sein des Panzer et Panzergranadier-Divisionen et des Panzer-Brigaden. Sa carrière ne se terminera qu'en 1967 où l'on verra encore des PzKpfw IV utilisés par l'armée syrienne contre Israël. Enfin, entre septembre 1944 et mars 1945, une centaine d'exemplaires d'une version Panzerbeobachtungswagen IV, destinée à l'observation d'artillerie, est construite. Le véhicule reçoit alors une radio supplémentaire et un périscope près du tourelleau de chef de char. Il peut être reconnu grâce à l'antenne fixée sur la tourelle et celle qui est montée à l'arrière de la caisse, le support de l'antenne d'origine étant supprimé. On envisage même de monter la tourelle « Schmitturm » du Panther F sur un châssis de PzKpfw IV Ausf. J, sans suite. □



Ci-dessus. La vue arrière de ce PzKpfw IV Ausf. J dans une cour d'usine met en évidence le nouvel échappement simplifié, composé de deux tubes de tôle et l'absence d'échappement du moteur auxiliaire de tourelle supprimé. L'engin porte encore du Zimmerit. Les trois pitons situés à l'arrière gauche de la caisse servent de patins de chenille supplémentaires. L'Ausf. J est devenue la version courante du PzKpfw IV au printemps 1944.

Ci-dessous. Le profil du même véhicule révèle qu'il possède encore des trappes de tourelle du modèle intermédiaire et des supports de Schürzen classiques (les derniers PzKpfw IV auront des Schürzen Thoma en grillage métallique). Les épiscopes du tourelleau de chef de char sont ici complètement fermés. Le char porte encore du Zimmerit sur les flancs, ce qui est rare à cette période de la guerre. Peut-être est-ce un véhicule remanié : on trouve même un châssis de PzKpfw IV Ausf. D avec une tourelle d'Ausf. J...





coupé de Schürzen de tourelle Show Modelling conçu pour le PzKpfw IV Ausf. G, ne s'adapte pas à cette maquette ! Les plaques de blindages sont donc refaites en carte plastique et laiton, en conservant et affinant les supports inclus dans la maquette.

Pour améliorer le détail du char, une planche de photodécoupe Show Modelling d'attaches d'outils et des chenilles mailon par mailon Dragon sont utilisées; on ajoute également quelques rivets et attaches. Comme sur certaines photos d'époque, le PzKpfw IV est représenté sans Schürzen de caisse ni attaches, souvent retirés pour le transport ferroviaire : ce char a été engagé au combat avant que l'équipage ait eu le temps de les remonter. Le Zimmerit en Miliput est seulement appliqué sur les faces avant et arrière du blindé : les surfaces couvertes par les Schürzen ne reçoivent plus à l'époque cet enduit anti-magnétique.

La décoration, réalisée à partir d'acryliques Tamiya appliquées à l'aérographe, suit un classique schéma à trois tons en bandes de vert et brun sur fond jaune foncé. Après un lavis de noir + terre de sienne brûlée, le véhicule est brossé à sec avec la peinture de base de plus en plus éclaircie. Les chenilles sont peintes en noir + terre de Sienne brûlée, puis brossées à sec métal. Les Balkenkreuz et les chiffres proviennent d'une planche de transferts à sec ADV.

Le Laffly W15T Alby

Le Laffly W15T est un véhicule peu courant, dont les Allemands ont récupéré bon nombre des 148 exemplaires produits par Laffly-Hotchkiss avant l'Armistice pour l'armée française. Ils ont eux-mêmes construit 101 engins supplémentaires en 1940-1941, qui ont d'abord été utilisés comme tracteurs antichars. Puis sont apparues une version radio (24 exemplaires) et une version blindée en très petite série. En 1944, les Laffly sont devenus très rare, mais sont encore utilisés notamment au sein de la schnelle Brigade West. La plupart des véhicules est restée aux mains des unités d'occupation en France. La maquette en résine est produite depuis quelques années

Ci-dessus, à gauche.
Le chef de char est vêtu du classique uniforme noir, d'où se détachent les liserés roses, la couleur d'arme des Panzer. Ce lieutenant est un vétérans abondamment décoré (croix de Fer de 1^{re} et de 2^e classe notamment). On distingue le fin support de MG antiaérienne de la maquette auquel il a suffi d'ajouter un sac de munitions Azimut. Le tireur porte la tenue de protection vert-roseau, reconnaissable à sa large poche de poitrine. Lui aussi est un vétérans ou bien un ancien d'une école d'instruction : il possède encore un calot noir d'homme d'équipage (qui n'est plus distribué depuis 1943) avec une soutache rose, en théorie supprimée depuis 1942.

Ci-dessus, à droite.
Le soldat de droite porte la tenue 1943 standard, tandis que l'autre a revêtu sa tôle de tente (Zeltbahn) pliée sous forme de poncho à des fins de camouflage et de protection contre la pluie.

par Alby et illustre l'habituelle qualité de cette firme française : finesse, détail, qualité de moulage. Les seuls reproches concernent le plan sommaire et la résine un peu trop souple qui pose problème lors de l'assemblage du train arrière : les roues s'affaissent un peu alors qu'elles doivent conserver un léger angle avec le sol. La version allemande présentée ici comprend l'ajout de phares « yeux-de-chat », de flèches de direction et de plaques d'immatriculation du type allemand, ainsi que du câblage des phares et d'un support pour jerrycan. La version radio de ce véhicule serait une conversion intéressante mais la documentation manque et le travail à effectuer sur la maquette de base est très important. Le lavis habituel est appliqué sur le camouflage à deux tons, puis le brossage à sec souligne les reliefs. Le véhicule ne porte que l'insigne tactique d'une compagnie de fusiliers : le Laffly a été récupéré dans un dépôt en France et utilisé sur le champ. Cet insigne, tout comme les plaques d'immatriculation, provient des planches de transfert à sec ADV.

Les figurines

A grand diorama, beaucoup de figurines; il y en a neuf ici, presque toutes sculptées par Rendall Patton et produites par ADV : le splendide équipage au complet du Panzer IV, le sous-officier pointant sa main gauche et



Ci-contre.
Sur cette photo de la maquette avant peinture, la plupart des ajouts apparaissent en blanc ou gris : Schürzen, Zimmerit en Miliput et surdétailage, notamment sur l'intérieur des garde-boue avant, les supports de Schürzen et les fixations de chenilles de rechange sur le glacis.



Ci-dessus.

Ce sous-officier dirigeant le conducteur du char est équipé de l'armement le plus moderne sorti des usines du Reich, un Sturmgewehr 44. C'est un ancien de la campagne d'Afrique, comme en témoigne sa bande de bras « Afrika », mais le manque de décorations semble indiquer qu'il provient sans doute d'une unité dissoute de la Luftwaffe — cas fréquent en 1944-1945 — plutôt que d'une unité combattante.

armé d'un Sturmgewehr, le grenadier en poncho et casquette devant le Laffly et le soldat tête nue qui regarde passer le char. Le deuxième grenadier en poncho est une production Wolf avec une tête ADV et un nouveau bras droit et le soldat de dos près du Laffly est aussi une figurine ADV abondamment modifiée (tête Hornet, bras, pochettes de munitions). La peinture de ces figurines est un travail long, minutieux et très varié : tenues noires et vert roseau des hommes d'équipage, uniformes feldgrau des fantassins, ponchos et couvre-casques en camouflage de la Wehrmacht, sans compter la multiplicité des insignes, armes et équipements.

La ferme fortifiée

L'idée de ce diorama est née d'abord du décor et non pas du véhicule : c'est en voyant le film *Jeanne d'Arc* de J. Rivette qu'est venue l'envie de mettre en scène, en septembre 1944, cette entrée fortifiée de ferme lorraine. Il n'y avait alors qu'à rechercher dans la documentation quels véhicules et quelles unités pouvaient être représentés et il a semblé original de traiter des Panzer-Brigaden. Quant au char à utiliser, il n'y avait guère le choix qu'entre un Panther ou un Panzer IV : ce dernier a été retenu surtout à cause de la récente maquette Tamiya. En furetant un peu, l'idée du bâtiment, caractéristique de l'architecture des XIII-XIV^e siècles s'est précisée. Les murs sont constitués de carton ondulé, renforcé par une armature de longerons en balsa, dans lequel sont découpées portes et fenêtres. Les pierres d'angles et celles autour des ouvertures sont en balsa recouvert d'enduit Polyfilla poncé et gravé. L'arc brisé de l'entrée est réalisé en balsa découpé et mis en forme, avec de fines tiges de plastique pour les reliefs. Un mélange de plâtre + colle à bois est alors appliqué entre ces pierres pour former chaque pan de mur ; en cours de séchage, les pierres sont gravées une à une. Le mur latéral est une planchette entourée d'une bandelette et d'un sommet en balsa, avec sur

chaque face le même mélange qui sera lui aussi gravé.

Portes, fenêtres et volets sont en carte plastique et tiges de différentes tailles, avec des rivets réalisés à l'emporte-pièce. La cheminée est elle aussi en carton, balsa et Polyfilla. La toiture comprend une charpente de balsa à peine simplifiée, sur laquelle est collée une feuille de papier épais, mise en forme pour épouser les poutres. Les tuiles sont découpées dans du bristol et collées une à une : on peut utiliser le bristol en fine bandelettes mais cette technique donne un aspect régulier qui ne convient pas à un bâtiment ancien. Après ajout des tuiles faitières en carton ondulé, le toit est peint en Humbrol mat 63 + terre de Siennne brûlée puis brossé à sec. Quant aux pierres et murs, ils sont peints en différents tons de terre et gris.

La surface à paver est délimitée sur la planche du diorama grâce à des chutes de plaques thermoformées : on coule alors un mélange très liquide de plâtre + colle à bois, qui est comme de coutume gravé en cours de séchage et peint en couleur terre/marron. Le petit apprentis est réalisé en balsa avec des fixations et anneaux Historex et un toit découpé dans une planche vacuformée Rémi. Le sol est constitué d'un mélange de plâtre + colle à bois + pâte à papier, peint à la gouache puis à l'acrylique et brossé à sec. L'herbe est en flocage et la paille en filasse de plombier. Enfin, de la mousse teintée représente les petits buissons.

Ci-dessus, au centre.

Un grenadier se saisit d'un des Panzerfaust transportés dans le Laffly : c'est une arme peu onéreuse, relativement facile d'emploi, mais dont l'efficacité dépend uniquement de la témérité et de l'expérience de son utilisateur.

Ci-dessus, à droite.

Le dernier grenadier, lui aussi vêtu du même poncho camouflé, est armé d'un MP40 : le grand nombre d'armes automatiques et de Panzerfaust indique que ce groupe fait partie des troupes d'assaut qui vont mener l'attaque.

Ci-dessous.

Vue générale du diorama. Le bâtiment a vu depuis six ou sept siècles se succéder les invasions et celle-ci ne durera pas plus que les précédentes. Cette photo met en valeur la taille et le travail réalisé sur cette belle entrée de ferme fortifiée.





LE PACIFIC, TITAN DE L'US ARMY

1/48

Pacific TR1 M26 et
M26A1 : Smith

Semi-remorque Frue-
hauf M15A1 : Smith

De tous les véhicules issus de l'industrie automobile américaine de la Seconde Guerre mondiale, le M26 Pacific, tracteur de semi-remorque porte-chars, est sans nul doute le plus impressionnant et le plus monstrueux.



Par Jérôme HADACEK

Photos Jean-François Colombet

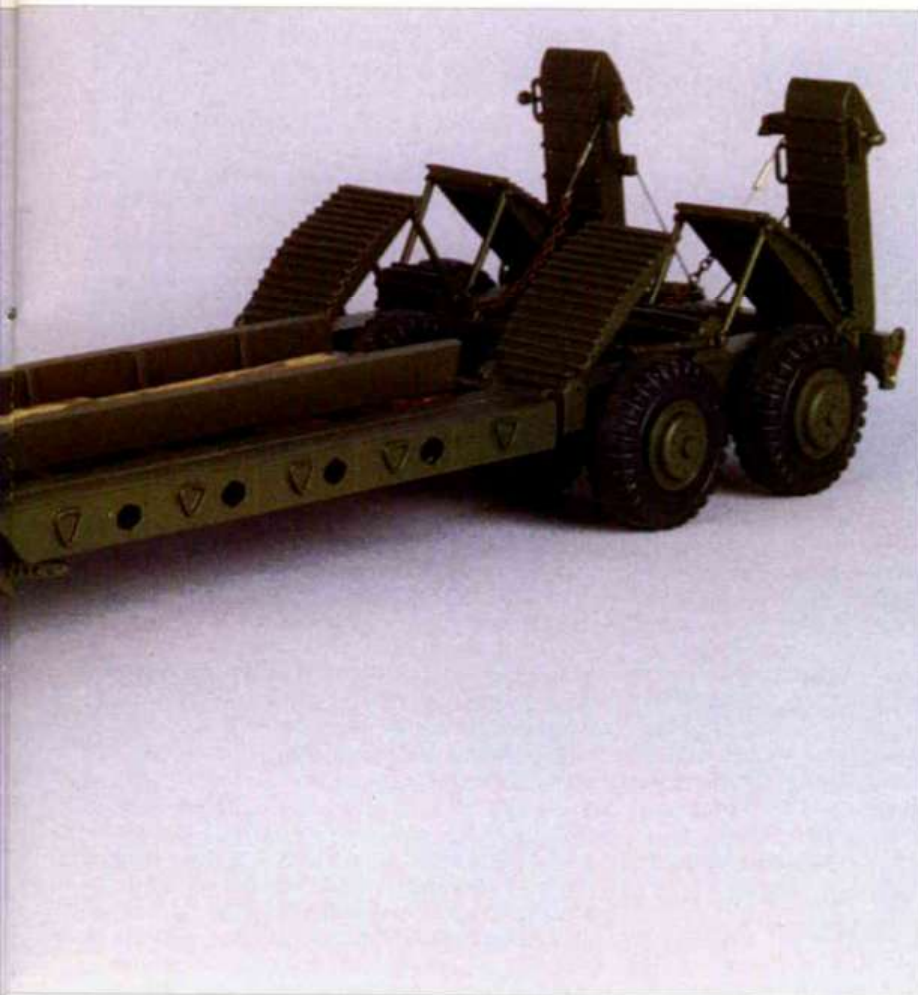
L'aspect révolutionnaire de sa cabine aux formes anguleuses, son moteur surpuissant allié à un système de transmission par chaînes et son châssis multi-fonctions ont fait de ce véhicule le plus célèbre des tracteurs porte-chars. Paradoxalement, le Pacific n'a jamais suscité un grand intérêt chez les fabricants de modèles réduits, si ce n'est celui de la société France jouets, qui en a esquissé une ébauche grossière dans les années cinquante. Cette disgrâce est maintenant terminée avec l'arrivée de ces trois modèles, réalisés avec une exactitude telle qu'elle laisse deviner l'aide substantielle fournie par le manuel technique. Par ailleurs, notre travail de super-détaillage s'est trouvé facilité par l'observation de plusieurs Pacific restaurés avec brio à l'occasion des défilés du cinquantenaire du Débarquement.

Un châssis pas comme les autres

Le châssis du modèle est commun à la version blindée et à la version à cabine en acier doux. Au centre du cadre, contre la face interne des longerons, deux bouteilles d'air d'une longueur de 2 cm viennent se loger. Une petite plaque les recouvre partiellement. Dans la réalité,

Ci-contre

Toutes les bâches latérales sont roulées et rangées sur le capot moteur à la place des couvertures de laine du Pacific en version blindée. Une petite lueur rouge scintille à travers la grille de calandre. Il s'agit du phare de priorité fixé avec la sirène devant le radiateur du moteur.



Ci-contre

L'ensemble porte-char M25 doté de tout l'équipement réglementaire prévu par le manuel technique reste en dotation jusqu'en 1953 pour l'armée américaine et bien plus tard dans les autres armées.

cette dernière permettait à un membre de l'équipage de se tenir au milieu du châssis pour guider les manœuvres des treuils ou du portique de dépannage. On ajoute à la sellette sa poignée de verrouillage, sans oublier les trous circulaires pratiqués sur son balancier d'oscillation ainsi que les deux boulons en creux fixant la plaque de sellette à son balancier. Six boulons dans la plus grande largeur et deux dans la plus petite maintiennent solidement les rampes d'accès à la sellette sur le châssis. La face arrière est parachevée grâce au montage de deux manilles, deux mains d'accouplement, deux feux militaires ainsi qu'un crochet muni de ses boulons de fixation. Il ne faut pas omettre de prévoir les trous nécessaires à la fixation de quatre flexibles de freinage, qui sont posés après peinture du modèle. Le tandem arrière d'origine étant très réaliste, on peut seulement y ajouter les deux plaques situées au-dessus des chaînes et destinées à contenir les projections de graisse. Ces dernières sont réalisées dans des chutes d'armature de photodécoupe légèrement galbées pour épouser la courbure de la chaîne.

À l'avant du modèle, pour plus de réalisme, on peut aisément rajouter les boulons fixant le pare-chocs au châssis en perçant de petits pré-trous de 0,6 mm dans lesquels on colle de fines sections de fil de cuivre. Après séchage, ces dernières sont limées à la même hauteur et le surplus de colle est éventuellement nettoyé à l'acétone. Deux entailles rectangulaires dissimulant les feux militaires avant sont pratiquées de part et d'autre du pare-chocs à l'aide d'un petit tournevis de bijoutier de 0,9 mm, en martelant la pointe de l'outil dans le *white metal*. Cette opération dégage un surplus de matière qu'il faut ensuite limer, et il est nécessaire de la répéter plusieurs fois jusqu'à l'obtention d'une fente rectangulaire nette. Enfin, le pot d'échappement est percé avec une mèche de 2 mm de diamètre pour lui donner l'aspect d'un tube.

Le portique de dépannage

Le *A Frame*, ou portique de dépannage, peut se monter en cinq positions différentes. Il est aisément réalisable en tube d'aluminium de 3 mm pour le montant inférieur et 2 mm pour le montant supérieur dans lequel on perce quatre séries de deux trous de 0,6 mm pour y glisser les clavettes de sécurité. Le montant tubulaire inférieur ne reçoit que deux séries de deux trous correspondant respectivement à la cinquième position et à la position repliée le long du châssis. Il ne faut pas oublier de coller deux petits tubes aux angles des linteaux de renfort du portique, ceux-ci recevant les deux clavettes inutilisées lorsque le véhicule sert de tracteur de semi-remorque.

L'atout majeur du tracteur Pacific réside dans son double treuil arrière d'une puissance de traction de 54 tonnes environ. Chacun des tambours possède son propre jeu de manettes de commande situé sur la plate-forme de travail, au pied de laquelle se trouve la pédale d'embrayage du treuil arrière. Sa sœur jumelle commandant le treuil avant se situe à l'opposé, au-dessus d'une autre petite plate-forme, coincée contre la roue de secours. Après avoir eu soin de reproduire ces détails, il faut positionner également les deux manettes de ralenti des tambours dont la plus petite possède un renvoi permettant sa commande de l'intérieur de la cabine. Le système de tringles reliant les manettes de commande au bâti supportant les treuils comporte des manettes et des pédales supplémentaires que l'on peut réaliser à l'aide de fines bandes d'aluminium travaillées afin de leur donner la forme idéale. Une goutte de colle Epoxy simule les pommeaux des manettes.

À ce stade, il est possible de rajouter les accessoires environnant les treuils, à savoir la patte de maintien du pot d'échappement et son collier, la plate-forme de commande et la plaque protégeant les manettes des projec-



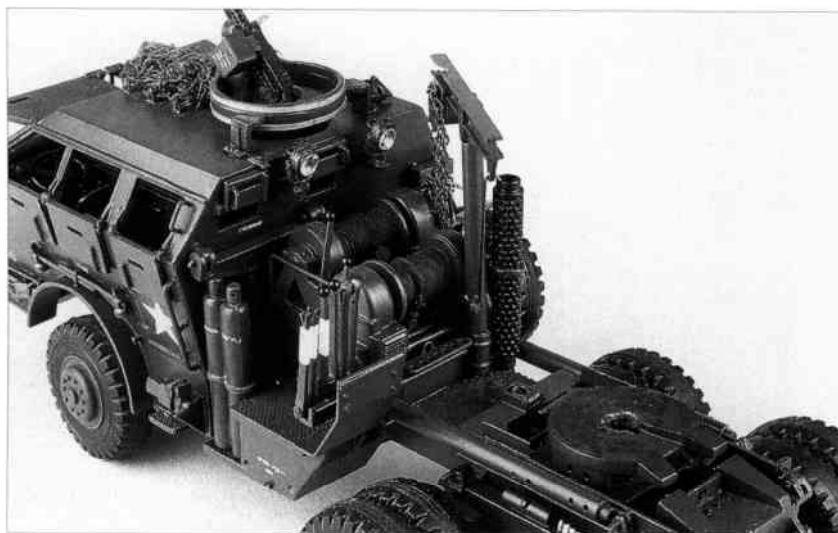
Ci-dessus

Équipement au complet et volets ouverts, le véhicule apparaît ici en configuration tracteur, le portique de dépannage étant rabattu le long des longerons du châssis. À l'avant gauche de la cabine sont inscrits les noms et grades du chauffeur et du chef de bord, comme sur les bombardiers de l'USAF.

Ci-contre

Ses tubes allongés au maximum, le portique est en position de dépannage-remorquage et utilise le treuil supérieur. Les manettes commandant ce dernier doivent être poussées vers l'arrière.





Ci-dessus.
Sur cette vue plongeante de l'arrière du tracteur, on distingue les manettes de commande de treuils, dont la moitié est peinte en blanc pour différencier les commandes du treuil supérieur de celles du treuil inférieur.

tions. Cette dernière a été oubliée par le fabricant. On distingue en effet très nettement sur le coffre à outils l'échancrure qui devait la recevoir. Elle est taillée dans une plaque d'aluminium avec ses quatre boulons de fixation et ses renforts qui la maintiennent solidement au bâti des treuils. Quelques finitions supplémentaires apportent plus de réalisme au modèle. Ainsi, les trous de passage des goujons sont percés dans la roue de secours, à l'exception des trois servant à la fixer sur son support. Les deux sangles de maintien des bouteilles d'oxygène et d'acétylène sont confectionnées dans une fine bande d'étain et leurs bouchons sont percés transversalement en partie supérieure.

La cabine blindée

Bien que l'engin ne soit pas doté de vitres latérales et laisse apparaître l'intérieur de son habitacle, nous passerons volontairement sur le détaillage de ce dernier, excepté la tablette du chef de bord, réalisée à l'aide d'une fine plaque d'aluminium, et le strapontin du mitrailleur, confectionné de toutes pièces et situé à la verticale du puits du tourelleau. Tous les volets de l'engin peuvent être rendus mobiles, mais qu'ils soient ouverts ou fermés, ils sont bloqués par un verrou symbolisé par une petite tige de cuivre, coulissant dans une petite patte perforée et soudée aux flancs de la cabine, réalisée à l'aide de chutes de photodécoupe percées au diamètre de 0,6 mm. Seuls les deux petits volets arrière sont munis de poignées confectionnées en fil de cuivre téléphonique. Ils sont maintenus verrouillés vers le haut grâce à une patte en profilé T taillée dans de la carte plastique. Les essuie-glaces sont disponibles dans le commerce. Les deux tiges frontales de support des volets frontaux sont modifiées de façon à les soutenir, non pas directement comme le préconise Smith, mais par l'intermédiaire de deux petites

platinas à rajouter de façon à recentrer les tiges de support. En position rabattue, ces dernières viennent se positionner juste au milieu des deux vantaux d'aération du moteur. Ces derniers étant le plus souvent ouverts dans la réalité, il est nécessaire de les refaire. Avant le montage des panneaux de cabine, une ouverture rectangulaire est pratiquée en suivant les gravures. Des vantaux, articulés ou non, sont alors taillés dans un morceau de plaque de *white metal*.

L'encadrement des protections de phares nécessite d'être ajoutés. Les barreaux sont positionnés après peinture et pose d'une pastille argentée en guise d'optique de phare. Le carter de direction, positionné sous les pieds du conducteur, est reproduit à l'aide de carte plastique galbée à chaud ou d'un gros bloc de Sintofer façonné à la lime. L'ensemble est fixé sous le plancher de cabine et dépasse légèrement de la carrosserie. Il est préférable d'effectuer des essais à blanc avec les trois éléments (cabine, plancher et carter) avant collage.

La cabine bâchée du M26A1

Deux lucarnes sont pratiquées à l'arrière de la bâche, ainsi qu'une ouverture dans la capote recevant une bague de 2 cm de diamètre sur 3 mm de haut servant de support d'affût pour la mitrailleuse. Les phares avant sont percés à 2,5 mm pour recevoir une pastille argent en guise d'optique. Leurs protections sont réalisées en fil téléphonique chromé et les deux barres transversales sont rajoutées après peinture et pose de la pastille. Les projecteurs de travail ne pouvant pas être fixés sur la capote en toile, ils sont remplacés de part et d'autre du treuil supérieur. On réalise à l'aide de fil de cuivre « cheveux d'anges » (câble d'alimentation télé vidéo) leurs fils d'alimentations et leurs poignées. Une poignée de verrouillage vient agrémenter chaque portière souple.

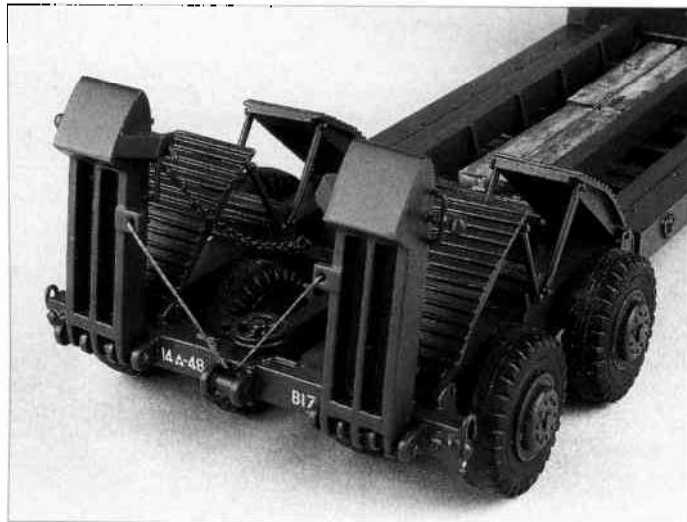
La semi-remorque porte-char

Identifiable du premier coup d'œil, la semi-remorque porte-char Fruehauf M15A1 se distingue du modèle M15 notamment par sa roue de secours fixée sur le flanc droit du col de cygne, ses élargisseurs de plancher et ses quatre rampes de franchissement des roues arrière.

Pour réaliser le col de cygne, on fixe une chape percée horizontalement par un axe laiton au milieu du linteau transversal faisant face à l'arrière de la cabine du tracteur. Les deux mains d'accouplement encadrant la prise électrique sont fixées juste au-dessous. Sur le côté droit, un morceau de carte plastique obture le profilé en U sur toute sa longueur. Il s'agit d'un coffre à outils sur lequel sont rajoutées charnières et poignées de verrouillage. A l'opposé, sur le côté gauche, les deux tiges des feux de gabarit prennent place horizontalement au fond du linteau en U. Six catadioptrés sont ajoutés : deux de chaque côté du col de cygne, deux à l'arrière du châssis et enfin deux au niveau des feux militaires arrière. L'in-

Ci-dessous, à droite.
L'intérieur du col de cygne sert également de rangement pour de nombreux accessoires, tels que jerricanes, nourrices et cordages. Les tambours guide-câble ont été repositionnés devant les deux puits d'ancrage de la petite grue de la semi-remorque.

Ci-dessous, à gauche.
En position route, les rampes relevées sont maintenues écartées par des tirants et retenues par des chaînes de sécurité. Dans le fond du plateau sont stockées toutes les pièces de bois servant au chargement et au calage des engins.





LE TRACTEUR PACIFIC M26

Ci-contre.
Cette photo, issue du
manuel technique de 1962,
présente le tracteur blindé
M26 avec sa remorque
porte-chars M15A1.
L'ensemble est
dénommé M25.



A la demande de l'US Army, la société Knuckey, petite firme de San-Francisco spécialisée dans la construction d'engins pour les mines à ciel ouvert, présente le prototype de ce véhicule. Ce dernier, extrapolé d'un châssis existant et équipé d'une transmission par chaîne, est accepté, mais la capacité de production de Knuckey étant trop faible, c'est la firme Pacific Car and Foundry qui produit le tracteur en série. Militarisé selon le cahier des charges de l'US Ordnance, il est doté d'une cabine blindée, d'un double treuil arrière de 54 tonnes, d'un treuil frontal de 16 tonnes et d'un moteur Hall Scott de 230 chevaux accolé à une boîte de vitesses à 12 rapports. L'équipement nécessaire aux dépannages et aux réparations sommaires comprend notamment des lots pionniers, des bouteilles d'acétylène et d'oxygène pour les soudures, un étai boulonné sur le marchepied et, bien sûr, un portique de dépannage, replié le long des longerons du châssis lorsque le véhicule est utilisé en tracteur de semi-remorque. L'armement se limite à une mitrailleuse Browning de calibre .50 montée sur un affût circulaire sur le toit de cabine pour assurer sa défense rapprochée.

Le Pacific TR1 M26 est conçu pour dépanner et évacuer les chars endommagés dans le feu de l'action, d'où la nécessité pour l'équipage d'être protégé, sinon des obus, tout au moins des petits projectiles et éclats divers. Très vite, on s'aperçoit que cette protection ne se justifie que rarement. Une version à cabine allégée voit donc le jour, désignée M26A1, pour le plus grand bénéfice du pont et des pneus avant qui souffraient d'usure prématurée. De forme plus arrondie, cette cabine en acier doux n'entre en service qu'aux toutes dernières heures de la guerre. Equipée de volets blindés, la cabine blindée ne possède aucun vitrage hormis le pare-brise lui-même, démontable lors de la mise en configuration de combat, les essuie-glaces étant alors ôtés et les deux vitres glissées dans des housses venant se ranger respectivement sur les côtés du conducteur et du chef de bord. Pour protéger l'équipage des courants d'air, un jeu de couvertures de laine est placé sur le compartiment moteur, près de la mitrailleuse Browning. Celle-ci est destinée à être montée sur le trépied arrimé sur le toit de la cabine. □

térieur du col est composé d'un linteau placé transversalement au milieu et de deux autres placés symétriquement dans le sens de la marche vers l'avant. Ces derniers supportent en leur milieu les deux grosses poulies servant à guider le câble. La petite grue de la semi-remorque, identique à celle du tracteur, sert au déchargement de la roue de secours et vient s'emboîter dans deux puits réalisés avec de gros rivets en laiton. Elle peut également être positionnée à l'arrière pour extraire les roues centrales de la remorque.

De part et d'autre, au sommet de la partie verticale du col de cygne, on confectionne deux crics hydrauliques. Au centre de cette partie, une marche permet l'accès au plateau. Ce dernier est rempli d'accessoires utiles aux manœuvres tels que cales, élargisseurs, deux semelles pour les béquilles, un jeu de bastaings biaisés et incurvés et le pied et la flèche de la petite grue. Les pièces en bois sont taillées dans du balsa et patinées à l'aide d'une peinture à l'huile brunâtre très diluée. Les guide-chenilles sont conservés mobiles. Leur position varie selon l'écartement intérieur des chenilles de l'engin à charger. En revanche, les deux planches centrales réalisées en *whi-*

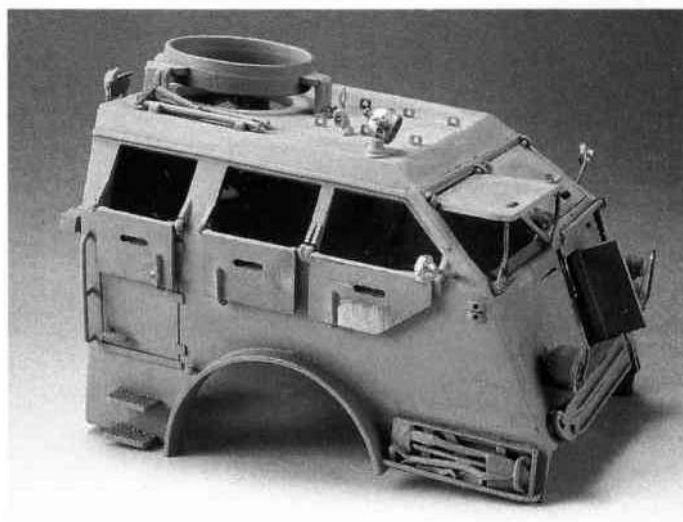
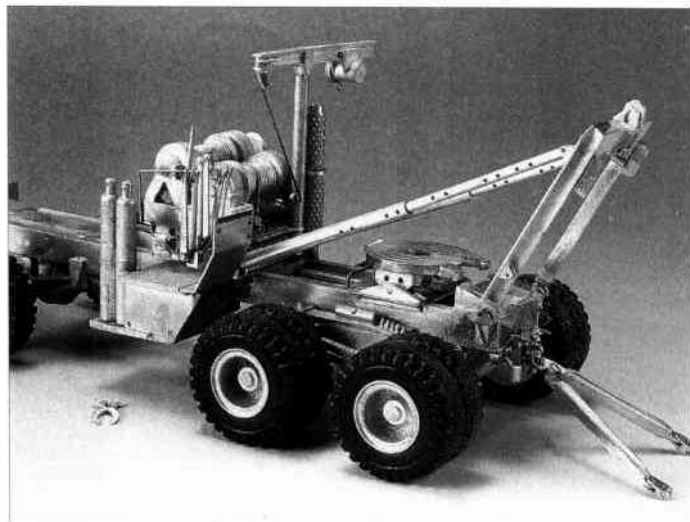
Ci-dessous, à droite.
Dans le cadre de l'amélioration de la cabine, les volets sont articulés, les crochets du filet de camouflage et la chaise de route de la mitrailleuse fixés sur le toit et des verrous rajoutés sur les volets. Les lots pionniers sont entièrement refaits et les feux de position sont percés de façon à recevoir une goutte de colle Epoxy.

Ci-dessous, à gauche.
La position de dépannage laisse apparaître les montants tubulaires et les trous permettant les cinq positions du portique. La plaque de protection des commandes est mise en place sur le coffre à outils, tout comme le triangle de remorque.

te metal sont abandonnées pour être remplacées par deux jeux de deux planches en balsa mis bout à bout et côte à côte au centre du plateau. Sur les côtés, au sommet de chaque rampe, se trouvent deux mains courantes réalisées en fil de fer fin auxquelles on peut ajouter un petit feu de gabarit rouge en forme d'obus.

Popeye, Judy Mae et les autres

Suivant une coutume empruntée aux équipages de l'USAF et tolérée tacitement par le commandement, bon nombre de carrosseries de Pacific arborent fièrement des pin-up, des héros de bandes dessinées ou des sarcasmes illustrés à l'encontre de l'ennemi. Il existe très peu de planches de décalcomanies au 1/48 pour améliorer les véhicules. Les très belles planches de décoration existant au 1/35, au 1/72 ou au 1/76 et prévues pour des avions permettent cependant de se sortir d'affaire. Super Scale International ou Aéro Master Décalcs en proposent notamment, tandis que Verlinden commercialise des planches de marquages nécessaires aux lots de bord, outillages, consignes de sécurité, etc. □





LES INSIGNES TACTIQUES DES PANZER-DIVISIONEN (II)

Ci-dessus.

La 9. Panzer-Division semble avoir modérément utilisé les insignes divisionnaires, comme le montrent la plupart des photos existantes, dont celle-ci. Ce PzKpfw III avec canon de 37 mm fait partie du premier bataillon n° 102.

Notre étude sur les insignes des Panzer-Divisionen de la Heer se poursuit avec les 7., 8., 9. 10., 11. et 12. Panzer-Divisionen.

Texte et dessins par Jean RESTAYN

7. PZ.DIV.

Campagnes : Pologne comme 2. leichte Division, 1939 ● France, 1940 ● front central en URSS jusqu'en mai 1942 où elle revient en France ● URSS de nouveau, à Belgorod, Kiev, Jitomir, Kharkov, Kiev, Ukraine et front central de février 1942 à juillet 1944 ● Lituanie, Courlande, Vistule et Schwerin d'août 1944 à mai 1945.



France, 1940



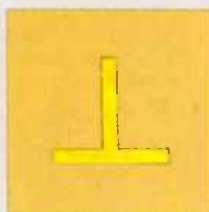
Variante



1941-1945



Variante



Zitadelle (Koursk), 1943



Cet insigne, souvent donné comme variante de la 7. Pz.Div., est en fait celui du Panzergruppe 3 du Generaloberst Hermann Hoth

8. PZ.DIV.

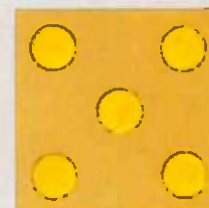
Campagnes : Pologne comme 3. leichte Division, 1939 ● France, 1940 ● Balkans, mai 1941 ● front de Leningrad, juillet 1941 ● Cholm, Smolensk, de mars 1942 à février 1943 ● Orel, Koursk, juillet 1943 ● Kiev, Jitomir, Tarnopol et Lemberg, de novembre 1943 à sept. 1944 ● Carpathes, Budapest, octobre à décembre 1944 ● Moravie, février à mai 1945.



France, 1940



1941-1945



Projet qui n'a jamais été utilisé

9. PZ.DIV.

Campagnes : participe à l'Anschluss comme 4. leichte Division, en mars 1939 ● Pologne, 1939 ● front de l'ouest avec la Hollande, la Belgique et la France, 1940 ● Balkans, hiver 1940-1941 ● front de l'Est secteur sud puis centre, nov. 1941 ● Koursk, Dniepr, été automne 1943 ● France, mars 1944 ● Normandie, Falaise, été 1944 ● Aachen, sept. 1944 ● Ardennes, déc. 1944 ● Eifel et Ruhr, février à mai 1945.



Hiver 1939-1940.



Campagne de France, 1940.



Automne, 1940.



Variante.



1941-1945



Automne 1944, variante.

10. PZ.DIV.

Campagnes : Pologne, 1939 ● Belgique, France, 1940 ● front de l'Est, secteur central ● nord de la France à partir de mai 1942 ● Tunisie, décembre 1942 à sa reddition en mai 1943.



Campagne de France, 1940.



Barbarossa.



Le fameux bœuf, utilisé en plus de l'insigne standard à partir de la campagne de France.



France, région de Dieppe puis Afrique du Nord, 1942-1943.



11. PZ.DIV.

Campagnes : Balkans, nov. 1940 à avril 1941 ● Barbarossa, secteur sud ● front de l'Est, secteur central, novembre 1941 puis secteur sud, juin 1942 ● Biélorus, Koursk, été 1943 ● Bordeaux, juin 1944, puis Toulouse en juillet ● Alsace, août à sept. 1944 ● Saar, novembre 1944 ● Ardennes, déc. 1944 ● retraite sur Remagen, mars 1945 et reddition en Bavière, mai 1945.



Campagne de France.



Balkans, 1941 et jusqu'à la fin de la guerre.



Variante.



Le célèbre fantôme, utilisé à partir des Balkans comme insigne supplémentaire.



Variante sur fond sable.



Fantôme sur fond sable. Sur fond blanc hiver, il est dessiné en noir.

12. PZ.DIV.

Campagnes : front de l'Est, secteur central, Léninegrad, septembre 1941 ● Estonie, début 1942 ● front central, Orel, Gomel, printemps 1943 ● Dniepr, octobre 1943 ● Léninegrad, février 1944 ● Courlande, août 1944 à avril 1945.



Octobre 1945 à mai 1945.



Variante sur fond sable.



Cet insigne aurait été utilisé pendant l'été 1943.



Ci-contre
Le III. Bataillon-Stab. de la 7. Panzer-Division dans la plaine russe. L'insigne est bien visible sur la tourelle à l'arrière et sur la caisse à gauche de la croix. En arrière-plan, trois Skoda 38(t) prennent position.

Ci-dessous
Véhicules du Stab. du II^e bataillon de la 8. Pz.Div. en URSS, en 1941. Les Skoda 38(t) seront encore utilisés en nombre jusqu'en mars 1943. Ils seront dès lors entièrement remplacés par les PzKpfw IV juste avant la bataille de Kursk.

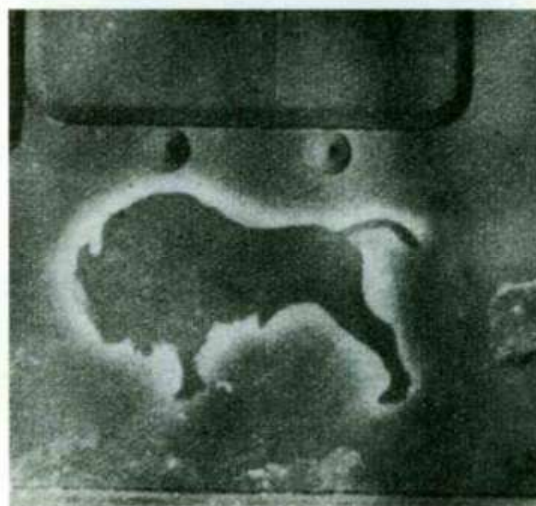
En bas, à gauche
Le buffle de la 10. Pz.Div. est apposé ici sur un véhicule de la 8^e compagnie, en train de participer à un entraînement peu après le débarquement allié à Dieppe. Le même type de marquage sera reproduit en Tunisie.



Ci-contre
Peut-être grâce à la pluie qui a « lavé » le véhicule, l'insigne divisionnaire apparaît bien sur ce PzKpfw I de la 7. Panzer-Division, photographié en mai 1940 à Arras.

Une certaine confusion existe sur l'insigne divisionnaire de la 7. Panzer-Division, avec notamment l'insigne du Generaloberst Hoth. Une série de photos prises durant la campagne de Russie représente en effet cet insigne sur différents véhicules... sauf sur les Skoda 38(t) de la 7. Pz.Div. Il s'agit en fait des véhicules du service d'état-major du Panzergruppe 3.

Dans la 8. Pz.Div., l'insigne divisionnaire constitué de cinq points représente en fait un projet qui ne sera jamais utilisé sur les véhicules. Une confusion existe également entre l'insigne de la 9. Panzer-Division et celui de la 6., notamment au moment de la campagne de France. Cette erreur trouve son origine suite à la capture de blindés de ces unités, présentés à l'Imperial War Museum avec des marquages refaits de manière erronée.





Ci-contre
Un PzKpfw II de la 11. Pz.Div. présente sur son flanc le fantôme et l'insigne divisionnaire. Le même marquage se retrouve sur le flanc droit.

Au centre, au droite
Le marquage du fantôme se retrouve sur le siège de ce side-car, à côté de l'insigne tactique. Le marquage du rond barré, apposé sur la sacoche, se voit conférer une importance secondaire.

En bas, à gauche.
Ce Panzer III, photographié au même endroit dans les Balkans en 1941, ne présente à l'arrière que le rond barré. Par la suite, en URSS, le fantôme est rajouté sur la caisse, comme on peut le voir sur de nombreuses photos.

Les 10. et 11. Pz.Div. présentent sans doute les insignes les plus intéressants pour les maquettistes, buffles et fantômes étant très esthétiques. □

Page précédente, en bas, à droite.
Détail du buffle sur un PzKpfw III durant la campagne de France.

Ci-contre.
Photo très connue d'un PzKpfw IV de la 12. Pz.Div., pendant l'été 1944. L'insigne ne se répète que de chaque côté de la tourelle.

Ci-dessous
Un PzKpfw II, vétéran de la campagne de Pologne sans doute, au sein d'une unité de reconnaissance de la 12. Pz.Div. en été 1941.

En bas, à droite.
Campagne des Balkans, hiver 1940-1941. L'insigne est parfaitement visible sur ce PzKpfw II de la 11. Pz.Div.



LES PRINCIPAUX INSIGNES TACTIQUES DES 7., 8., 9.,

7. Pz.Div.



Glacis avant d'un Skoda 38(t) pendant la campagne de France.



Vue arrière du même véhicule. L'insigne est parfois répété sur le côté de la tourelle.



Placement des insignes sur les Skoda 38(t), en Russie, 1941 et 1942.



Placement des insignes sur le côté et l'avant d'un Panzer IV, en 1942.



8. Pz.Div.



Le losange de cet insigne n'est pas toujours marqué.



Juin 1941

10. Pz.Div.



Le buffle sera très utilisé sur les chars pendant les campagnes de France et de Russie. Les véhicules non-blindés reçoivent eux l'insigne classique aux emplacements prescrits et le buffle en plus.



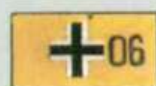
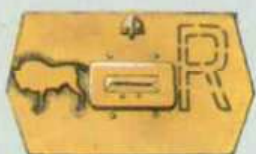
Russie, 1941.



Campagne de France, 1940.



Par la suite, l'insigne divisionnaire est rejeté de chaque côté de la caisse.



Afrique du Nord, 1942-1943.



11. Pz.Div.



PzKpfw II dans les Balkans, 1941.

Emplacement général sur les PzKpfw III. Les Panzer III et IV utilisent rarement l'insigne sur l'avant.



PzKpfw III dans les Balkans, 1941.

URSS, 1942. Le fantôme reste aux mêmes emplacements.



10., 11. ET 12. PANZER-DIVISIONEN, 1939-1945



Insigne et numéro sur Skoda 38(t) pendant la campagne de Russie. Avant cette période, les inscriptions sont portées sur le losange de tôle, mais sans insignes divisionnaires sur les blindés.



Juin 1941



A partir de 1942, les insignes se font plus rares sur les blindés de la division.

9. Pz.Div.



Insigne de l'unité pendant la campagne de France.



Version pour Barbarossa.



Campagne de Russie.



Par la suite, avec l'apposition du Zimmerit, la 9. Pz.Div. perd ses insignes sur les chars.

Arrière du PzKpfw II.



Vue de côté d'un PzKpfw III dans les Balkans, 1941.



Insigne sur un Panther en camouflage d'hiver.

Panzer IV durant la campagne de Russie.

12. Pz.Div.



PzKpfw III en URSS, 1941-1942.



PzKpfw II en URSS, 1941-1942.

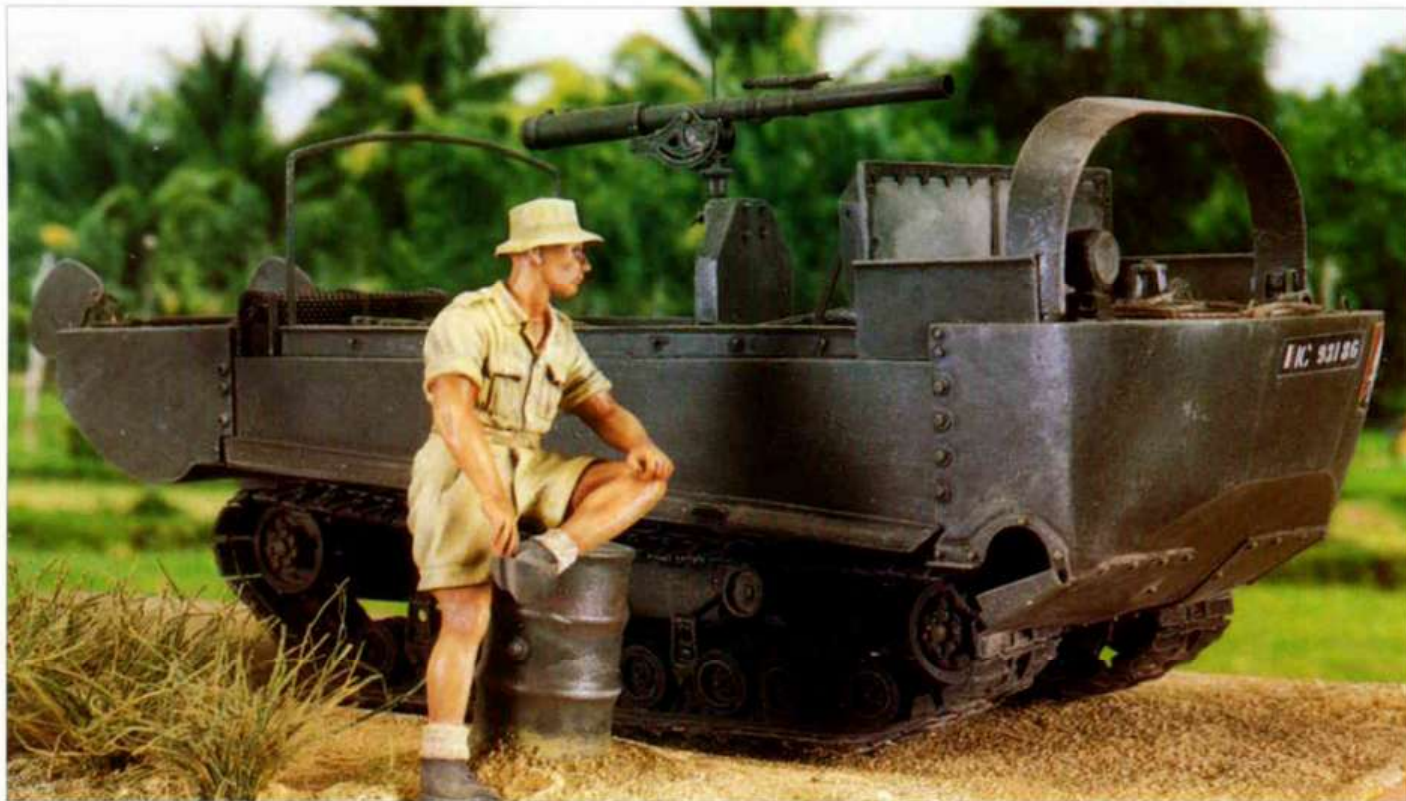


PzKpfw III en URSS, 1941-1942.

URSS, 1941-1942.



PzKpfw IV, de 1943 à 1944.



LES CRABES DU MEKONG LE 1^{er} REC EN INDOCHINE

1/35

M29C Crab : Azimut Productions

Accessoires : Verlinden et Dragon

Figurines : Verlinden

Ci-dessus
Exception faite du camouflage et du canon sans recul du M29, on pourrait confondre ce légionnaire du 1^{er} REC avec un explorateur, du fait de sa tenue très coloniale.

Lorsque, en mai 1945, la campagne d'Europe s'achève pour les légionnaires du 1^{er} régiment étranger de cavalerie, ceux-ci sont alors loin d'imaginer que, quelques mois plus tard, ils iront patauger dans les rizières et les marais de l'Indochine.

Par Olivier SAINT LOT

C'est le 14 décembre 1946 à Marseille que le régiment s'embarque, sans aucun véhicule, pour l'Indochine. Il débarque à Tourane le 4 janvier 1947 et participe à la défense de la ville, puis constitue un bataillon de marche (à pied !) qui délivre la garnison de Hué. D'avril à juillet, les 3, 4, 5 et 6^e escadrons sont équipés avec du matériel blindé d'origine britannique : des automitrailleuses Coventry, des Bren carrier et des scout cars Humber, tandis que le 1^{er} et 2^e escadrons reçoivent des jeeps et des GMC. Le régiment récupère ensuite, en octobre, trente jeeps blindées provenant des unités de SAS ainsi que cinq chars H39. Au 6^e escadron, on arme un GMC blindé avec un canon Bofors de 40 mm mais le plus inattendu vient du 5^e escadron qui arme une jonque corsaire et écumie la région côtière en arraisonnant de nombreuses embarcations Vietminh. La polyvalence des légionnaires n'étant plus à démontrer, leurs missions consistent en

Ci-contre
En raison de sa structure trop légère, le M29 ne peut être armé que d'un canon sans recul de 75 mm ou d'une mitrailleuse de calibre .30; de même le tir ne peut se faire qu'avec le véhicule stabilisé sur le sol.



escorte de convois, protection d'itinéraires et protection, dégagement et ravitaillement de postes.

En Cochinchine, les missions du 1^{er} groupe d'escadrons (GE) sont rendues plus difficiles, étant donné la nature du terrain (delta du Mékong) qui comprend beaucoup de marécages, cours d'eau et rizières.

Les Crabe en action

Avec l'arrivée d'amphibie M29C au sein du 1^{er} REC, l'année 1948 voit la mise au point de la doctrine d'emploi des Crabe. C'est durant l'opération Véga au mois de février qu'ils sont utilisés en opération pour la première fois par le 1^{er} GE. Le 1^{er} REC va ainsi devenir la cavalerie des rizières. En 1949, des halftracks et scout cars américains remplacent le matériel britannique et les légionnaires retrouvent les montures qu'ils ont déjà utilisés en Europe. A la même époque, l'EHR met sur pied une unité fluviale, équipée de vedettes de 8 à 11 mètres de long. Chaque vedette est légèrement blindée mais dispose d'une grande puissance de feu avec des armes automatiques, des mortiers de 60 mm et des lance-grenades. Elles peuvent embarquer jusqu'à douze hommes, équipement compris, et se révèlent très efficaces pour le contrôle des zones fluviales. Fin 1950, le 1^{er} REC est articulé en deux groupes d'escadrons :

- le 1^{er} GE en Cochinchine, avec une vocation amphibie;

- le 2^e GE en centre Annam, équipé avec des automitrailleuses et des halftracks pour des missions de cavalerie blindée.

Un EHR (escadron hors rang) à Tourane regroupe le commandement, l'administratif et le peloton de vedettes fluviales. A la même époque, le régiment reçoit ses premiers LVT4 Alligator, qui sont incorporés au 1^{er} GE. Les LVT4 étant destinés aux transports de troupe, un peloton d'autochtones est recruté pour servir de troupe de débarquement. Après une première expérience en novembre 1950, le 1^{er} GE reçoit des Alligator pour chaque escadron et, avec ses troupes d'autochtones, se transforme en 1^{er} groupement amphibie.

Le Mékong pacifié

La réussite est telle qu'en 1952, la Cochinchine semble partiellement pacifiée après que le Vietminh ait peu à peu abandonné ses positions dans le delta. L'emploi des unités amphibies est maintenant bien rôdé, chaque escadron de crabes se compose de trois pelotons de combat et d'un peloton hors rang, qui aligne chacun huit véhicules. En pratique, un quatrième peloton est formé avec des crabes allégés au maximum pour pouvoir embarquer cinq hommes. L'escadron de LVT est formé d'un peloton de LVT et d'une compagnie portée composée principalement d'autochtones. Les deux escadrons sont ainsi réunis dans un seul groupe que l'on dénomme groupe d'escadrons amphibies (GEA) et opèrent en parfaite coordination.

Durant sa campagne d'Indochine, le 1^{er} REC trouve son apogée au cours de l'été 1953, le régiment est alors composé de 18 escadrons équipés de moyens très différents, allant des Crabes et Alligator pour les opérations amphibies, de chars légers M5 et M8, d'automitrailleuses et halftracks pour les missions de cavalerie, de vedettes fluviales pour le contrôle des fleuves et même d'un train blindé qui assure la protection de la voie ferrée Tourane-Dongha. L'ensemble de ces moyens représente 3 500 hommes.

Au début de l'année 1954, le régiment reçoit des LVT (A)4, armés d'un obusier de 75 mm sous tourelle, qui sont intégrés aux groupements amphibies et apportent un appui-feu devenu indispensable. Au mois de janvier, un peloton de chars M24 Chaffee est mis sur pied pour la défense de la capitale du Laos, l'opération dure jusqu'en juillet puis l'unité laisse ses chars à l'armée laotienne.

Le 30 juillet 1954, un cessez-le-feu est signé et, à partir de ce moment, un remaniement continu s'installe au



1^{er} REC. Les troupes autochtones sont transférées au sein de l'armée vietnamienne mais certains Vietnamiens s'engagent définitivement dans la Légion et suivront le régiment en AFN. Pendant ce temps, le 2^e GA, aux côtés du 5^e REI, constitue une arrière-garde au Tonkin et assure l'évacuation de plus de 50 000 réfugiés qui fuient vers le sud-Vietnam. L'année 1955 commence avec les premiers rapatriements du personnel qui n'est pas indispensable en AFN et, en mars de cette même année, le 1^{er} REC constitue le principal élément des forces françaises en Indochine. Le rapatriement des éléments de combat du 1^{er} REC commence fin septembre par l'embarquement du 2^e GA en direction d'Oran, il sera poursuivi jusqu'à la fin de l'année avec les derniers éléments du 1^{er} REC ainsi que ceux du 5^e REI. Au début de l'année 1956, il n'y a plus de Légion étrangère en Indochine.

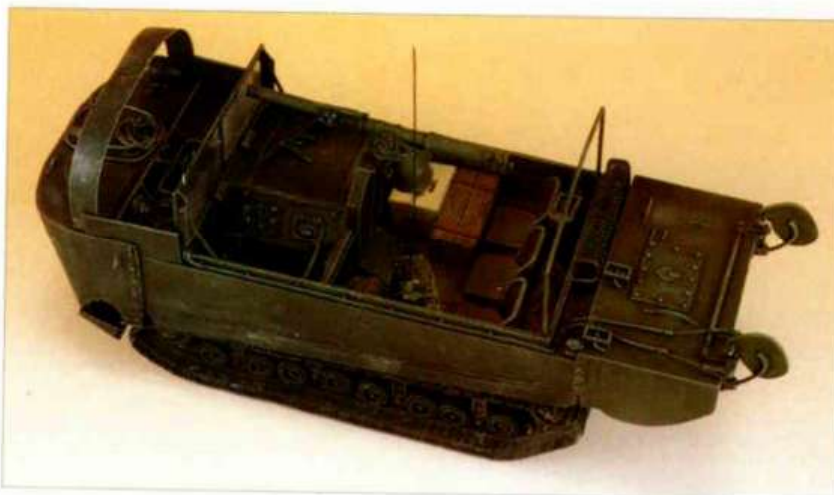
La maquette du Crabe

Ce modèle de chez ADV/Azimat, déclinaison logique de la maquette du M-29 Weasel déjà présent dans la gamme, permet de réaliser un vieux rêve. Le nouveau modèle reprend, comme sur l'engin réel, la base du Weasel sur laquelle viennent se rajouter les caissons avant et arrière ainsi que les divers accessoires s'y rapportant.

On peut aussi trouver un support, à placer sur la cloison de séparation de la caisse, pour monter une mitrailleuse ou un canon sans recul. Les documents iconographiques montrent ce type d'armement sur des Crabes en Indochine. Le montage le plus délicat de la maquette reste sans aucun doute le train de roulement et la mise en place de la chenille mais cette suspension toute en fines-

Ci-dessus.
L'immatriculation et le marquage sont typiques du matériel en service en Indochine, l'emblème correspond au 1^{er} REC. Le pare-vague ainsi relevé assure une meilleure visibilité.

Ci-dessous.
A bord du M29, divers matériels sont embarqués : rations et radio américaines, caisse à munitions du canon sans recul et un PM Mat 49 introduit dans l'armée française en Indochine.





LE WEASEL M29C

Nous ne reviendrons pas ici sur la genèse du Weasel, déjà fort bien expliqué dans l'article de Ludovic Fortin (*Steelmasters* n° 3) et nous nous contenterons de détailler les caractéristiques spécifiques à la version amphibie M29C. C'est en 1943 qu'une version se déplaçant encore plus facilement en milieu aquatique est étudiée. Pour cela, le M29 s'allonge avec deux caissons de flottaison amovibles, d'un pare-vague et de deux gouvernails sur le caisson arrière. La propulsion dans l'eau est améliorée grâce à un meilleur profil de l'ensemble et à des jupes latérales recouvrant les hauts des chenilles, créant ainsi une sorte de conduit guidant le flux d'eau sans gêner la progression du véhicule. La vitesse sur l'eau passe ainsi à 6 km/h, pour 3 km/h pour la version M29.

Des essais sont effectués dans divers milieux aquatiques, aussi bien en rivière que dans des marais, les essais les plus sévères se produisant dans la boue alluvionnaire de Long Island. Tous ces tests seront passés avec grand succès. La version amphibie M29C démontrant son aisance en milieu tous terrains et ses grandes qualités aquatiques, les Marines et la Navy adoptent ce véhicule pour l'utiliser en nombre dans les dernières phases de la bataille du Pacifique et lors de l'invasion du Japon, après la Deuxième Guerre mondiale.

Les premiers M29C pour l'armée française en Indochine sont découverts dans un dépôt de l'armée US à Manille. Les premiers essais effectués par les marsouins du RIC ne sont pas concluants, mais on constitue quand même une unité affectée au 1^{er} REC pour des tests sur une plus grande échelle. Rebaptisés « Crabe » par les légionnaires, les M29C deviennent très rapidement d'excellents engins de combat aux mains d'équipages aguerris.



Ci-dessous.
Une colonne de Marines traverse un village aux Philippines, précédée par un M29C; celui-ci est équipé de la structure tubulaire pour fixer la bâche.
(photo Tank Museum)

Le terrain marécageux ainsi que les rizières avec les canaux d'irrigation se prêtent fort bien à l'emploi de tels véhicules amphibie. Les Français apportent quelques modifications minimales sur le véhicule et permettent ainsi au Crabe d'évoluer à peu près partout. Sa vitesse peut atteindre 60 km/h sur le sable mais, une fois équipé avec leur armement et l'équipage au complet, le franc bord ne dépasse plus que de 15 à 20 cm de la surface de l'eau et l'habitacle est à la merci de la moindre vaguelette. Durant la guerre d'Indochine, le 1^{er} REC deviendra un régiment « amphibie » et se verra doté de LVT4 et LVT(A)4 mais ceci est une autre histoire...

Au total, le Weasel est construit à plus de 15 000 exemplaires, livrés à divers pays; l'armée norvégienne ne se sépare de ses derniers Weasel qu'en 1983. Enfin, pour conclure avec la brillante carrière de ce véhicule, il faut mentionner aussi leur usage par Paul-Emile Victor pour ses expéditions polaires dans l'Antarctique. □

En haut.
Un M29 des Marines converti en transport en commun pour familles japonaises en 1945. Après la reddition du Japon, l'armée américaine va porter secours aux populations civiles, dans un pays démuní de tout. Cette vue latérale découvre le train de roulement tout en finesse du M29.
(photo Tank Museum)

Ci-dessous, à droite.
Ce gros plan du bas de caisse met en évidence le capot couvrant la partie supérieure du train de roulement, destiné à améliorer la propulsion dans l'eau.

Ci-dessous, à gauche.
Belle vue de l'arrière du M29C, dont le système de gouvernail est assez simple; les chenilles sont d'une seule pièce composée de lames de métal embouties et reliées entre elles par quatre câbles.
(Photos du Musée de Saumur)





Ci-contre.
La tenue de légionnaire provient de stock d'uniforme britannique ou américain, le chapeau étant probablement un modèle civil. Cet ensemble d'origine disparate est tout à fait adapté au climat tropical.

Au centre.
La plage avant achevée avant peinture; un câble d'alimentation est rajouté sur le phare tout comme des brides d'attache réalisées en fil de cuivre. On complète la poulie d'entraînement du cabestan avec un bande de feuille de plomb figurant la courroie d'entraînement.

En bas.
Le fil de cuivre ou laiton complète le détail de la plage arrière : brides, fixation de la pelle du lot de bord, câbles et barre de transfert du système de gouvernail. Tous ces éléments sont trop fins à mouler et donc absents du modèle mais ils ne posent pas de difficultés à réaliser avec un peu de documentation.

se, une des particularités du Weasel, est très bien reproduite ici. Cette partie du modèle restant assez fragile, on peut renforcer le montage en repérant chaque pièce et en y insérant du fil métal (diamètre 0,3 mm) lors de l'assemblage. De même, on a recours à de la colle Araldite pour les collages entre pièces en métal blanc et pièces en photodécoupe. D'un séchage plus lent, cette colle se révèle plus solide que la cyanolite qui a du mal à bien accrocher. Pour l'assemblage de la chenille, il est conseillé de renforcer le montage avec de la bandelette plastique (ou autres) entre chaque section de chenille aux endroits devenant cachés lors du montage définitif de la chenille; puis la mise en forme de la chenille s'effectue à l'aide d'un sèche-cheveux.

Sur le caisson arrière, la tringle reliant les deux gouvernails est réalisée avec du fil de cuivre d'un diamètre de 1 mm et complète les pièces en photodécoupe; les crochets qui maintiennent les deux gouvernails en position relevée sont réalisés en tige plastique et fil métal.

Les gaines qui relient le poste de pilotage à la tringle de direction des gouvernails sur le caisson arrière sont réalisées avec du fil pour fusible très malléable, pour épouser la carrosserie. Le pare-vague à l'avant est mis en forme en roulant un bout de tube sur sa face intérieur, comme le ferait une pâtissière avec son rouleau sur une pâte. Les panneaux latéraux en photodécoupe permettent de bloquer l'axe du pare-vague dans les supports profilés en U. La poulie fixée derrière le cabestan sert à entraîner ce dernier; pour cela, une courroie réalisée dans de l'étain part vers l'intérieur de l'orifice abritant le radiateur et un petit cache en carte plastique collé à l'intérieur reçoit la courroie.

Les plaques fixées sur le dessous du caisson avant servent à renvoyer le flux d'eau arrivant avec les chenilles depuis l'arrière, afin de faciliter la propulsion du crabe dans l'eau. De chaque côté du véhicule, une patte sert à la fixation des jupes latérales (non fournies dans la maquette) en position abaissée. Deux petites pattes en fil de cuivre d'un diamètre de 0,4 mm sont collées à l'avant de chaque côté du guide de câble et deux pièces triangulaires en carte plastique sont fixées comme renfort sur la plage avant, de chaque côté de l'entrée d'air du radiateur.

Peinture et armement du véhicule

Notre Crabe provenant des livraisons américaines, la teinte est Olive drab, réalisée avec une bombe Tamiya TS5. Le lavis est passé avec du terre de sienne brûlée

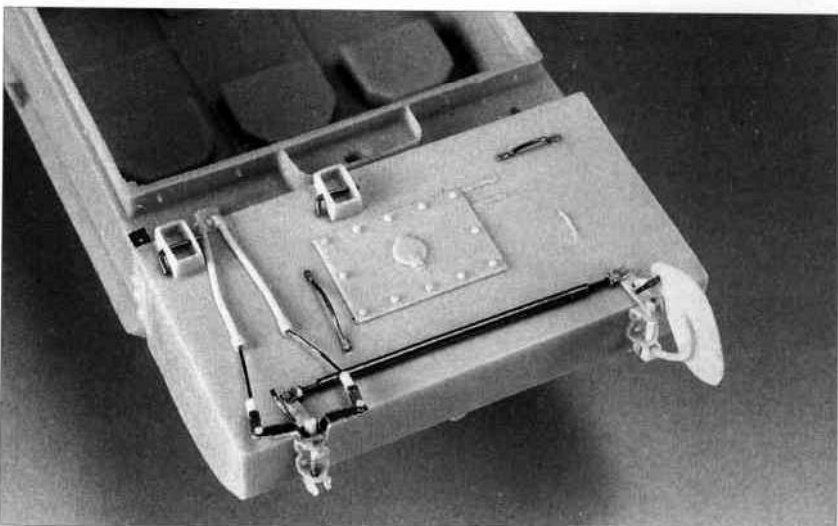
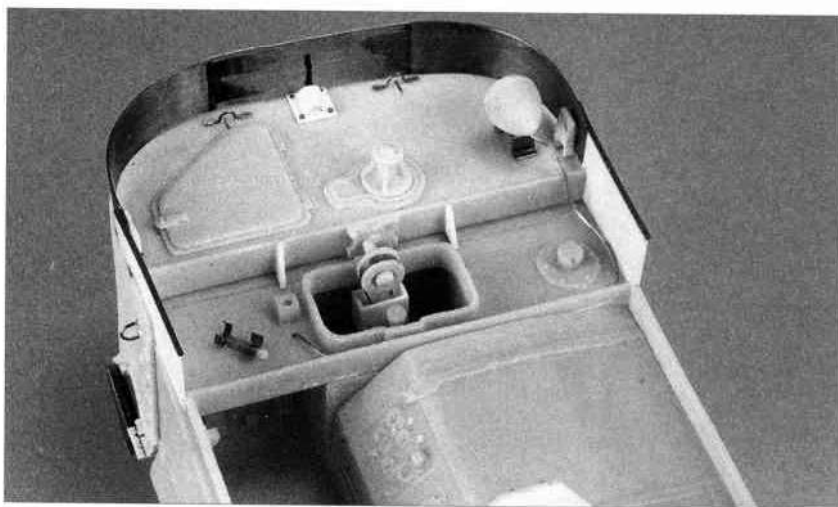
diluée à l'essence de térébenthine et le brossage à sec est effectué avec de la peinture acrylique de chez Model Color (Vallejo). Les derniers brossages sont assez appuyés pour bien rendre l'usure et les éraflures subies par le véhicule dans cette région éprouvante pour le matériel. Les chenilles sont d'abord peintes en noir mat, puis brossées avec du brun foncé, elles ne reçoivent pas de teinte métallique car les patins sont recouverts de caoutchouc et ne comportent pas de pièces métalliques apparentes.

L'armement de bord se compose normalement d'une mitrailleuse calibre .30 mais on adapte ici un canon sans recul de 75 mm; son support vient de la pochette Verlinden de mitrailleuses US calibre .30. L'armement individuel est le Mat 49 qui n'était que très peu apprécié étant donné sa faible puissance de feu, auquel on préférerait nettement le MP40 allemand, voire la Thompson US. Tout l'équipement et le lot de bord provient de matériels américains de la Seconde Guerre mondiale qui, à part le Mat 49, équipent largement l'armée française en Indochine.

Le marquage est réalisé à partir de la planche de transferts à sec française de chez ADV, qui permet d'immatriculer les véhicules français de 1939 à nos jours. La figurine, de chez Verlinden, a été peinte par notre confrère de la revue *Figurines*, Dominique Breffort; l'alliance entre un figuriniste et un amateur de véhicule ne peut que rehausser la qualité de l'ensemble !

Le sol de la plaquette est réalisé avec un enduit à reboucher les plâtres sur lequel on a saupoudré du sable fin, tapoté ensuite avec un gros pinceau à poils durs avant séchage complet. La végétation est fabriquée à partir de filasse pour plomberie, puis peinte comme un véhicule avec teinte de base suivi du lavis et brossage à sec.

Pour conclure, ma patience (atout majeur du maquetiste) a été récompensée par la réalisation d'une bonne maquette très originale, permettant de présenter un sujet peu traité, l'Indochine. □





1/72

T-35 : ITA

Figurines : Esci modifiées

Chevaux : Revell

Isba : Rémi

Ci-dessus.

Été 1941, un char lourd T-35, accompagné de quelques cosaques, se dirige vers le front. La haute silhouette du T-35 favorise l'orientation du chef de char. Elle en fait aussi une cible de choix pour l'artillerie antichar allemande.

SOVIETIQUE PARC

A l'instar des dinosaures chers à Stephen Spielberg, ce brontosauve à chenilles qu'est le T-35 a connu une extinction très rapide.

**Diorama et texte par
Pascal DANJOU
Photos Olivier Saint Lot**

Le sort de ces mastodontes, disparus pour la plupart dans les chaudrons des premiers jours de Barbarossa, n'est pas connu avec certitude. Quoi qu'il en soit, sur la trentaine de T-35 construits, il est fort probable que les derniers aient combattu au plus tard à la fin de l'été 1941. Dans notre diorama, un T-35, accompagné de cosaques, se dirige vers le point de départ d'une tentative de dégagement sur le front sud, en juillet 1941. Par sécurité, le chef de char se repère sur une carte tandis que les cavaliers préfèrent mener leurs chevaux par la bride pour les ménager en vue des combats à venir.

La maquette du mastodonte

Composé d'une trentaine de pièces moulées dans une résine jaune claire, le T-35 d'ITA est de bonne qualité. Seul l'ajustement des deux parties composant le train de roulement pose problème et il faut se résoudre à découper au cutter les galets de retour et les roues porteuses afin de bien les ajuster. Pour la même raison, les montants reliant les blindages latéraux aux garde-boue ont été remplacés. Il manque d'ailleurs sur ces blindages une petite trappe située à l'avant au niveau du barbotin. Il faut affiner ce dernier par l'intérieur pour que ses dents puissent se loger dans les chenilles. Celles-ci sont en trois parties et très finement représentées, mais la matière utilisée est fragile et devient cassante avec le temps. Il est donc conseillé d'y coller une petite bande de bristol ou de bande collante pour assurer une bonne tenue. L'avant du bas de caisse a été poncé et deux bandes de carte plastique de 1,5 mm sont ajoutées.

Ci-contre.

L'appellation de croiseur terrestre, inspirée des modèles anglais, est tout à fait justifiée pour ce char, dont la coque étroite et les tourelles multiples évoquent un bateau de guerre.





Ci-dessus.
La présence d'un T-35 aux côtés d'une colonne de cavalerie n'est pas surprenante car le rôle de ce char est la rupture des lignes, loin en avant de l'infanterie, dans le cadre de manœuvres d'ensemble.

La suite des opérations relève plus du détaillage que de la transformation. Sur la caisse, les bases des crochets de remorquage sont refaites en carte plastique et les manilles en fil de cuivre. Deux petites trappes de visite sont rajoutées en haut de la grille moteur. Sur le dessus de la casemate, il manque quatre petites plaques en forme de losange. Un petit treuil est visible sur les documents d'époque. Placé sur le côté gauche du char, il est réalisé avec un tronçon de grappe entouré de fil de cuivre.

Sur le modèle du diorama, quelques microbulles ont eu la mauvaise idée de se loger à la place de certains rivets. On peut en fabriquer d'autres à l'aide d'un porte-mine de 0,5 mm, en emboutissant les chutes de résine entourant les pièces du modèle.

Au niveau des tourelles, les poignées des trappes d'accès sont toutes refaites et les protubérances sur le dessus ainsi que les canons et mitrailleuses sont percés. Les anneaux de levage des tourelles sont en fil de cuivre (en les entourant autour d'une épingle, on obtient une sorte de ressort qu'il ne reste plus qu'à découper en rondelles). Il en faut deux pour les tourelles équipées de mitrailleuses et trois pour celles qui sont armées d'un canon de 45 mm.

Il faut graver les meurtrières sur ces dernières. La trappe d'accès de la tourelle principale est creusée et munie d'une petite poignée. On complète l'équipement du char par une antenne radio caractéristique des blindés russes. Pour ce faire, on se sert d'un bout de câble téléphonique, en prenant soin de laisser en place un morceau de la gaine, découpée alors en petits tronçons sur lesquels on colle des petites tiges de plastique étiré, ce qui permet de garder une mobilité à ces supports et facilite grandement la mise en place de l'antenne. Les phares doivent être placés sur le masque du canon (tous les T-35 n'en sont pas équipés). A cette échelle, il n'est pas aisé d'obtenir un rendu réaliste. La meilleure solution consiste à éviter les phares et en peindre l'intérieur en Humbrol « Gloss 151 », puis de déposer au fond une pointe jaune. Après séchage, on étire sur la surface du phare une fine couche de micro Kristal Klean de Microscale.

La peinture et les marquage

Les T-35 sont peints en vert olive uni. Au 1/72, il est préférable d'utiliser des teintes plus lumineuses que les

Bibliographie

Les chars soviétiques T-28 et T-35, Y. Buffetaut et J. Reystan, *Militaria* n° 119, juin 1995.

Objectif Moscou, Y. Buffetaut, Histoire et Collections, 1993.

Blindés des origines à 1940, hors-série *Connaissance de l'histoire*, Hachette 1980

Tanks and fighting vehicles, C. F. Foss, Salamander book, 1977

Les blindés de la Seconde Guerre mondiale, Eric Grove, Atlas, 1976.



Ci-contre.
Quelques averses ont rendu le terrain boueux mais elles sont sans rapport avec les pluies qui s'abattront sur la Russie dès la fin du mois d'août, immobilisant les armées en présence dans un immense borblier.



Ci-dessus.
Les chevaux Revell sont de très bonne facture et les poses sont variées. Hélas, comme souvent au 1/72, la matière plastique utilisée est de qualité moyenne car ces figurines sont plutôt conçues comme des jouets et non pas comme des modèles réduits.

Au centre.
Deux petites trappes ont été rajoutées sur la grille moteur, les périscopes ont été percés et les poignées des trappes de tourelles ainsi que les anneaux de levage sont en fil de cuivre.

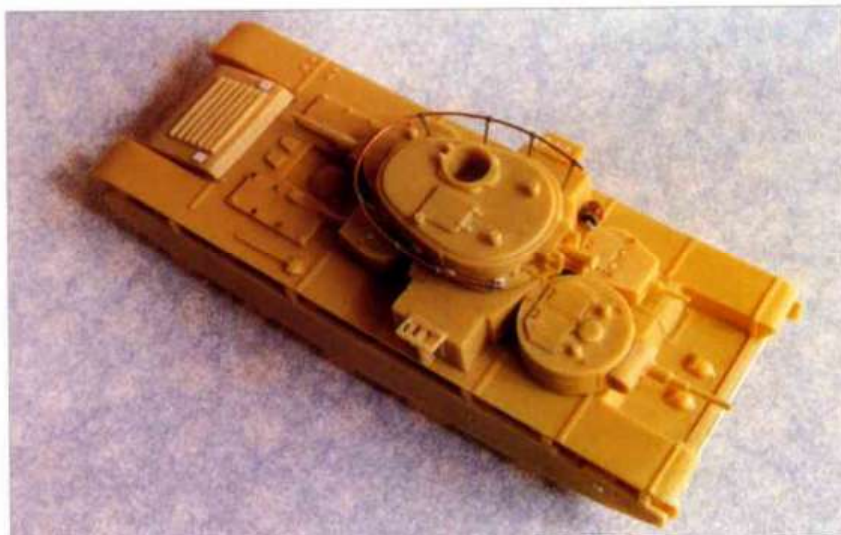
En bas.
Pour faciliter la peinture, il faut dégraisser la résine avec un solvant. Les supports d'antenne sont découpés dans de la carte plastique.

nuances réelles afin d'éviter la sensation « d'écrasement » qui en découlerait. On opte donc ici pour le mat 159. L'ensemble est rehaussé par un lavis noir assez prononcé suivi d'un brossage à sec en règle. Les différentes salissures sont réalisées avec des pastels, qui donnent un aspect diffus, plus difficile à obtenir avec de la peinture. Les marquages sont à l'évidence des signes tactiques et semblent indiquer soit une brigade, soit un bataillon. De couleurs jaune ou rouge, la bande inférieure est soit continue, soit fractionnée en plusieurs parties. Ces marques ne sont pas forcément portées sur toutes les tourelles, parfois même sur une seule d'entre elles. Certains de ces chars arborent l'étoile rouge sur les blindages latéraux et sur le glacis avant.

Un coin de terre russe

La base du diorama est réalisée avec de la pâte à papier, qui présente l'avantage de rester malléable pendant plusieurs heures, alors que les plâtres et autres enduits se figent en quelques minutes. Par contre, en séchant, ce produit a une fâcheuse tendance à travailler et à se déformer.

Les parties herbeuses sont d'abord enduites de colle blanche (teintée avec de la terre à décor) puis saupoudrées de flochage. Le chemin est teinté avec des pastels de différentes nuances. La petite demeure, typique des pays de l'Est, est un modèle Rémi. Les productions de cette marque polonaise sont en plastique thermoformé et, si la découpe est fastidieuse, l'aspect final n'en est pas moins réaliste. Les portes et volets sont fabriqués à partir de bois récupéré sur une boîte de



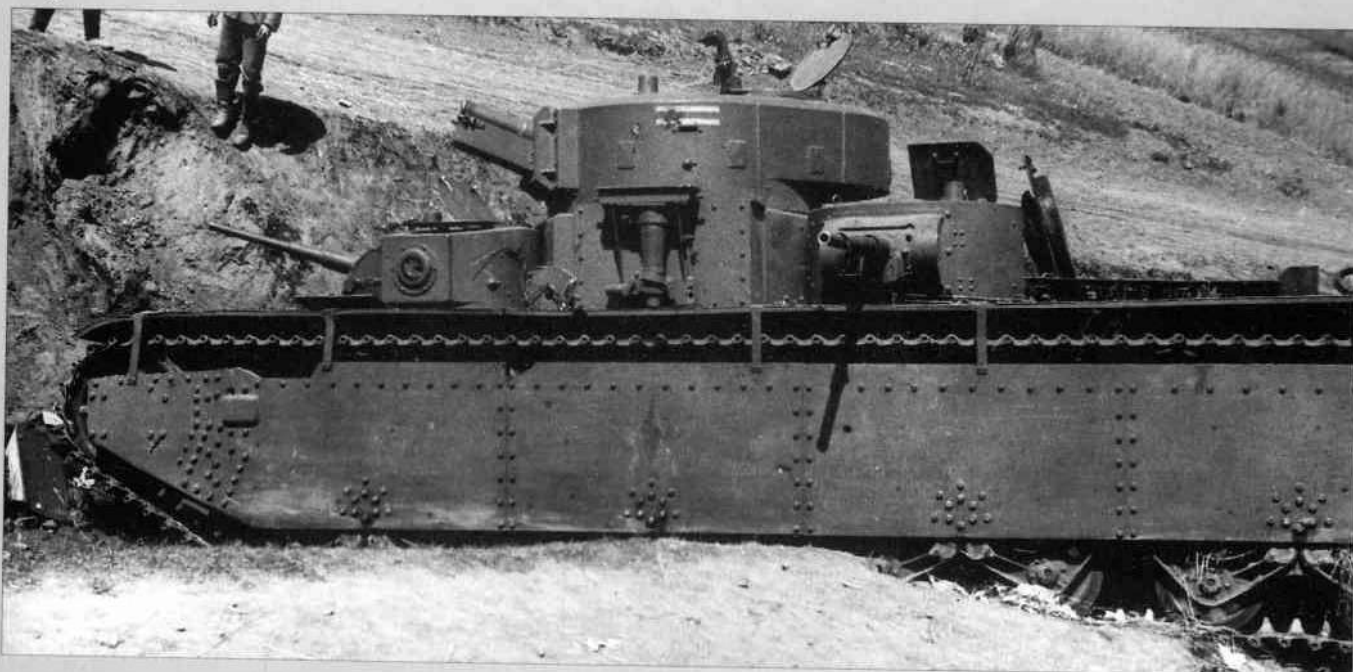
fromage (décidément nos réfrigérateurs regorgent de merveilles !) Les figurines proviennent de la boîte Esci d'infanterie russe. Les poses sont quelque peu retravaillées. Le pantalon bleu à bandes rouge désigne les cosaques du Don. La nouvelle boîte Revell de cosaques soviétiques fournit les chevaux, auxquels on rajoute rênes et étriers.

Ci-contre.
Vue d'ensemble du diorama. La petite Isba Rémi permet d'ajouter une note typiquement slave à ce décor.





LE CHAR LOURD T-35



Ci-dessus. Ce T-35 a été détruit sur le front de la 9. Panzer-Division en juin ou juillet 1941. Panne ou coup au but, les causes exactes de sa destruction ne sont pas connues mais le blindage relativement faible du T-35 le met à la portée des armes antichars allemandes. (Photo BA)

Dès 1930, l'Union soviétique manifeste un grand intérêt pour les chars multi-tourelles, croyant y voir le char de rupture idéal. S'inspirant du 2C français et du Vickers Indépendant britannique, le char lourd T-32 apparaît dès 1931. Doté d'une puissance de feu considérable (celle d'un Panzer IV et de deux Panzer III réunis !), ce blindé doit être capable d'assurer des missions d'attaque de fortifications et d'opérer seul sans soutien d'infanterie, ses tourelles pouvant faire feu dans toutes les directions.

Ce char, étudié parallèlement au Neubaufahrzeug allemand, présente de nombreux défauts, notamment sa transmission hydraulique peu fiable. Apparu en 1933, son successeur, le T-35, est nettement amélioré. Une transmission mécanique est installée, l'épaisseur maximale de la caisse est portée à 30 mm et il reçoit une motorisation plus puissante (500 ch au lieu de 345 sur le T-32). Avec ses cinq tourelles, ce véritable croiseur terrestre nécessite un équipage de dix hommes communiquant par un tube porte-voix similaire au système en usage sur les navires. La conduite se fait par l'intermédiaire d'un volant, sauf pour les virages qui s'effectuent par blocage des chenilles.

Piétres résultats en Finlande

A partir de 1935, les pièces de 37 mm équipant deux des tourelles auxiliaires sont progressivement remplacées par

Ci-dessous. Lors d'un défilé sur la place Rouge, ces T-35 présentent des décorations sur chacune des tourelles ainsi que l'étoile rouge sur les blindages latéraux.



FICHE TECHNIQUE

Equipage :	10 hommes
Armement :	1 canon P53 de 76,2 mm approvisionné à 96 coups 2 canons M32 de 45 mm approvisionnés à 220 coups 5 mitrailleuses DT de 7,62 mm approvisionnées à 10 000 coups
Blindage :	11 mm minimum, 30 mm maximum
Longueur :	9,60 m
Largeur :	3,20 m
Hauteur :	3,42 m
Poids :	50 tonnes
Moteur :	M17M à 12 cylindres à essence refroidi par eau
Puissance :	500 ch à 2 200 tours/mn
Vitesse sur route :	35 km/h
Autonomie :	150 km

des canons de 45 mm. Quelques exemplaires reçoivent des lance-flammes à la place de la tourelle de mitrailleuse avant. D'autres sont équipés de radios pour devenir des véhicules de commandement. La dernière version de ce char est de construction entièrement soudée, avec un blindage porté à 50 mm. Les tourelles cylindriques des modèles antérieures sont remplacées par des tourelles coniques. Construit à une trentaine d'exemplaires par la firme Kinov-Sadov à Léninegrad, le T-35 est engagé pour la première fois au cours de la guerre russo-finlandaise. Il y fait preuve d'une valeur combattive limitée : la multiplicité des tourelles empêche toute coordination efficace des tirs et son poids élevé réduit sa mobilité. Pour ces raisons, certains de ces chars sont débarassés de leurs tourelles de mitrailleuses.

Deux châssis sont utilisés pour tester des prototypes de canons automoteurs, l'un d'entre eux, armé d'une pièce de 203 mm long, atteint un poids de 106 tonnes pour une vitesse de 26 km/h. L'autre a un canon sous casemate et n'est pas sans rappeler le chasseur de char allemand Elefant de 1943. Les tourelles des derniers T-35 sont démontées puis, après quelques modifications, adaptées sur des trains blindés. Mal protégés, peu fiables sur le plan mécanique et d'une autonomie limitée, la plupart des T-35 rencontrés par les Allemands en 1941 sont capturés en panne sèche ou sur incident mécanique. Ainsi, ces chars, qui constituent l'ossature des brigades lourdes soviétiques, connaissent une fin pathétique sans avoir réellement combattu. □



UN MECHANT LEZARD LE SYSTEME LANCE-MISSILES GECKO

1/35

Réalisation personnelle

Suite logique à notre article sur le Long Track (SteelMasters n° 6), voici la bête noire des avions de l'OTAN, le lance-missiles antiaérien soviétique Gecko. Attention, cette merveille est une réalisation de toutes pièces !

**Maquette et texte par
Eric DUFRASNES
Photos Olivier Saint Lot**

La structure principale du châssis de notre Gecko est en carte plastique de 2 mm, la difficulté résidant dans sa forme complexe. Les différentes facettes sont assemblées avec une multitude de renforts intérieurs. L'ajustage final des raccords se fait au mastic Stucco. Les nervures pour rigidifier la caisse sont en profilés Evergreen, noyées à la colle pour les fonder dans la surface.

Le grand pare-brise caractéristique de la silhouette du Baz 5939 est réalisé avec une feuille de plastique transparent. Pour éviter l'usage de colle cyanolite, toujours

délicat sur ce plastique sensible aux vapeurs de colle, la feuille transparente du pare-brise et des fenêtres latérales est prise en sandwich entre la face extérieure et la face intérieure. La protection des phares est en laiton soudé (à ce sujet, rappelons qu'il est plus facile de souder à plat un croisillon et de le plier ensuite à la forme désirée).

On arrive ensuite à la partie la plus délicate — et la plus amusante — de notre travail : les roues. En effet, aucune roue disponible dans le commerce n'est utilisable; les roues de BTR80 de Dragon ou de BTR60 de Verlinden ont le bon dessin mais sont trop petites. On part du surmoulage d'un pneu de canon de 155 mm d'Airfix, en éliminant un dessin sur deux; puis les autres sont agrandis avec du profilé plastique et finis au mastic. Des traits de scie figurent les gravures. Après plusieurs essais et corrections appropriées, le résultat final n'est pas parfait mais visuellement acceptable.

Les marquages sont réalisés avec des chiffres en plastique de marque Slatter's. La jante est construite en se basant sur une roue de route sortie de la boîte à brol¹. Une fois le prototype achevé, pneus et jantes sont moulés en résine pour duplication.

Les antennes

Les trois antennes paraboliques ont une face arrière en laiton et une face avant en plastique. Des épingles

Ci-dessus.
Le SA-8 Gecko prêt à cracher ses feux. On distingue au sommet de l'antenne le radar de veille. Un des containers est vide, cela donne un peu plus de vie à la maquette.

1. Brol : surplus en belge.



Ci-dessus.
Au centre, la grande antenne parabolique du radar de poursuite et les deux plus petites transmettent les ordres aux missiles. Sous les orifices de remplissage des réservoirs à carburant, les coulées sont simulées à l'aide de poudre de pastel noir.

figurent les tiges les reliant. La régularité de l'assemblage est garantie par des gabarits. L'antenne du radar de veille est en plastique. Partant du croissant horizontal, les supports verticaux sont rapportés en veillant à leur perpendicularité. Chaque petite lame horizontale comprend sept segments pour respecter la forme de l'antenne réelle. Au total, cette partie compte une centaine de pièces. Le support de l'émetteur est en laiton, à nouveau soudé à plat sur un patron et mis en forme ultérieurement. L'émetteur est construit en tiges de laiton cintrées et en profilés plastiques.

Peinture et décoration

La maquette est mise en peinture par sous-ensembles : la cabine, les roues, le poste de tir et ses antennes paraboliques, les containers et l'antenne de veille. Les parties vitrées sont masquées au Maskol de chez Humbrol. La teinte de base est plus foncée que pour le Long track, pour donner au véhicule un aspect sinistre.

La séquence est classique ; on démarre avec une couche de base, éclaircissement des panneaux puis lavis et brossage à sec. La boue, qui s'accumule d'autant plus



Ci-contre.
Gros plan sur l'avant du véhicule et le poste de conduite. Les protections des phares sont en laiton. La grande plaque est un pare-vague utilisé lors des déplacements dans l'eau. La photo peut révéler des défauts invisibles à l'œil nu, comme la légère bavure de peinture noire sur le joint du pare-brise.



LE SA-8 GECKO

Apparu pour la première fois en 1975, le système d'arme ZRK Romb intègre sur un même véhicule un radar de conduite de tir et des lanceurs de missiles, en sacrifiant en partie la protection et la portée efficace. En effet, le défaut majeur des systèmes précédents, comme le Sa-3, résidait dans l'emploi d'un véhicule radar supplémentaire contrôlant le tir de plusieurs lanceurs. La cadence de tir de la batterie était ainsi limitée par la capacité du radar à suivre et diriger plusieurs missiles en même temps. En cas de mise hors de combat de l'unité de contrôle, le reste de la batterie devenait aveugle et les lanceurs pouvaient être détruits sans risque.

Cette tactique a d'ailleurs été mise en œuvre par les Israéliens en 1982 dans la plaine de la Bekaa. Des F4 Phantom équipés de missiles antiradar AGM 45 Strike neutralisèrent les radars des batteries syriennes et les lanceurs, sans défense, furent ensuite réduits au silence par les avions d'attaque au sol.



Ci-dessus.
Chargement des conteneurs par les éléments d'un véhicule ravitailleur. Photo prise au début des années 1980 (collection Raids).

Ci-contre.
Un Gecko de l'ex-NVA, conservé au musée de Dresde. On remarque la couleur brune des panneaux diélectriques.

Le véhicule porteur du Gecko est un camion 6 x 6 Baz 5937, non blindé et complètement amphibie, ce qui permet d'offrir une couverture constante aux unités motorisées. La propulsion dans l'eau est assurée par deux hydrojets qui lui confèrent une vitesse de 8 km/h. La direction agit sur les essieux avant et arrière et un système centralisé permet au pilote d'adapter la pression des pneus à la nature du terrain. Le poste de conduite se situe à l'avant, le poste de tir occupe la partie centrale et le groupe propulseur est à l'arrière. L'ensemble de l'équipage est protégé contre les risques NBC.



A la recherche de la documentation perdue

Où trouver de la documentation sur les véhicules modernes, et à fortiori soviétiques (ou russes dorénavant) ? Il n'y a pas de réponse toute faite; il faut patiemment accumuler les documents sur un projet jusqu'à en avoir assez pour commencer. L'une des astuces consiste à se mettre en contact avec des maquettistes des pays de l'Est en quête de correspondants en Europe (on trouve des annonces à ce sujet dans certaines revues anglo-saxonnes). Pour ceux qui ne peuvent pas se déplacer, ces personnes constituent une source appréciable de photos et de documents. Les musées en ex-URSS ont des collections généralement très bien fournies, telles celles de Kubinka ou de Moscou.

Autre source importante, des revues comme *Raids* bien sûr (publié par Histoire et Collections) ou *Panzer Magazine* (Japon) présentent souvent des photos couleurs ou des articles sur des véhicules modernes divers. Dernière remarque, au risque de faire bondir les puristes, sur un engin comme le Gecko, il est difficile, voire impossible de tout reproduire et il y a un moment où il faut savoir s'arrêter. A chacun de choisir jusqu'où il veut pousser le détail. Et maintenant, que commencer, un Fiat Face, un Dog Tail... ?

Au centre.

Gros plan sur l'arrière de l'antenne de veille. En configuration de route, elle se replie vers l'arrière pour éviter de l'endommager dans les branchages. Les nervures de renfort sont bien visibles sur les flancs des containers.

Ci-contre.

Vue sur la face avant du poste de tir, où l'on distingue l'émetteur du radar de veille et son support en laiton. Un tel assemblage serait difficile à réaliser en plastique. Les coffres triangulaires à la base sont réalisés en résine à partir d'un modèle maître.

que l'engin est amphibie, est simulée par un mélange de plâtre, de colle blanche pour l'adhérence et de sciure de bois; le pastel permet d'imiter parfaitement la poussière. Les seules touches de couleur sont les plaquettes portant des indications peintes en rouge et posées aux endroits adéquats. Enfin, les panneaux diélectriques qui protègent les antennes paraboliques reçoivent une couche de peinture brun clair.

Le système de tir

La version la plus moderne du Gecko emporte six missiles 9M33, protégés des chocs et des éléments par des containers. Cet engin dérive du missile naval Sa-N4, développé par la marine pour l'armement des frégates de la classe Krivak. Sa portée maximum est de 12 km en horizontale et de 25 km en verticale.

Un radar d'alerte situé au dessus des lanceurs assure l'acquisition des cibles. D'une portée de 30 km, il travaille dans la bande des 6 à 8 Ghz. Cette antenne peut se rabattre vers l'arrière lors des déplacements. Le radar de poursuite se trouve en avant des lanceurs. De part et d'autre, de petites antennes paraboliques transmettent les instructions aux missiles. Il est donc possible à un seul véhicule d'engager une cible avec deux missiles, guidés sur des fréquences différentes, compliquant le travail de contre-mesure.

Chaque batterie comprend quatre lanceurs et un régiment compte cinq batteries, soit une capacité d'engagement de vingt cibles simultanément, chacune traitée avec deux missiles. Au niveau régimentaire, un radar Thin skin pour l'altimétrie, un Flat face et un Long track pour l'alerte lointaine renforcent les capacités de détection. Deux véhicules ravitailleurs par batterie, basés sur le même châssis et équipés d'une grue, emportent chacun douze missiles dans leur container.



Ci-dessus, à droite.
Vue de l'arrière. La plaque en forme de goutte cache la sortie d'un des hydrojets

Ci-dessus, à gauche.
Cet ensemble de boîtiers de formes diverses assemblés les uns aux autres est un des supports d'antennes de guidage

Ci-contre, à gauche.
Gros plan sur le support des missiles.

Ci-contre, à droite.
Un Gecko lors d'un défilé des troupes soviétiques en Allemagne de l'Est, pendant les années 1970. Les missiles sont présentés hors de leurs conteneurs.



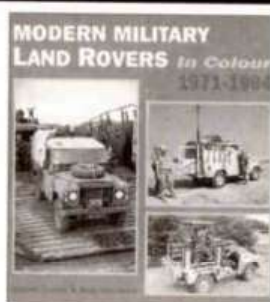
VEHICULES MILITAIRES ET UNIFORMOLOGIE



Waffensysteme Leopard I und II, par Walter J. Spielberger.
Dernier né de la collection pour les amateurs à la recherche de documentation pointue, en 398 pages et 270 photos, croquis et illustrations.
En allemand.
Réf. 22130. 315 F franco.



Field Uniforms of German Army Panzer forces in WWII, par Pruett et Edwards.
Chaque branche de service y est étudiée, en 314 pages, 317 photos noir et blanc et 60 photos couleurs d'uniformes et insignes.
En anglais.
Réf. 35003. 545 F franco.



Modern Military Land Rovers in colour 1971-1994, par J. Taylor et B. Morrison.
De la série III 88 au Defender 130, en 128 pages de photos couleurs.
En anglais.
Réf. 21213. 200 F franco.

a&c
LIBRAIRIE

19, avenue de la République 75011 Paris
Ouverture du mardi au samedi de 10 h à 19 h
Tél : (1) 47.00.68.72 - Fax : (1) 40.21.97.55

STM 12

BON DE COMMANDE

A renvoyer rempli avec votre règlement à l'ordre de
Armes & Collections 19, avenue de la République
75011 PARIS

Veuillez m'adresser :

Réf.

Prix

Total :

☐ Mandat

☐ Chèque bancaire

☐ CB n°

Date d'expiration

Nom

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

Tél :

Entre 12 h 00 et 14 h 00 au (1) 40.21.18.23,
nous restons à votre disposition pour tout
renseignement sur le contenu
des ouvrages. Livre réservé = temps gagné !



UN PETIT BIJOU A L'ANGLAISE LE MORRIS COMMERCIAL

1/72

Réalisation personnelle
Tracteur 6 x 4 : Airfix
SdKfz 251/10 : Escl
Figurines : Escl

Ci-dessus. Capot, radiateur, garde-boue, phares et roues plus une partie du châssis, voilà ce qui subalste de la maquette Airfix. Le reste est à réaliser soi-même, sans réel problème, car toutes les pièces ont des formes extrêmement simples. Seuls les crochets de remorquage, le petit boîtier de direction et le protège-radiateur demandent un peu de signolage.

Comment résister au charme un peu guindé des anciennes voitures anglaises ? Et cela vaut également pour les camionnettes. Aussi, éloignons nous un moment des disgracieux blindés pour succomber aux attraits d'une petite Morris Commercial CS8.

Par Paul ROOS

Ce véhicule est sans doute le plus représentatif de la famille des camionnettes de 15 cwt (env. 760 kg), ancêtres ou cousins des fameux Dodge 3/4 ton américains ou autres Ford et Chevrolet 15 cwt canadiens et australiens. En Angleterre, plusieurs constructeurs tels que Austin,

Bedford, Commer, Fordson, Guy et Morris Commercial produisent ces véhicules en plus ou moins grande quantité. Contrairement à leurs cousins du Commonwealth, qui sont presque tous des 4 x 4, ceux-ci n'ont que leurs roues arrières motrices.

Les différentes versions

C'est en 1934 qu'apparaît la CS8 chez Morris Commercial. Un de ses traits de caractère réside alors dans ses petites glaces montées en « saute-vent » en guise de pare-brise et qui font un peu penser aux voitures de

Ci-dessous, à gauche
Les différents éléments de notre diorama se détachent bien sur ce ciel plombé. Les derniers rayons du soleil sont captés par les deux petits pare-brise, ce qui rend ces derniers particulièrement visibles. Il va de soi que pour passer inaperçu, ce n'est pas l'idéal.

Ci-dessous, à droite
Ce trois-quart arrière nous montre les détails des ferrures de la caisse. Le dessin du camouflage a été copié sur une photo parue dans *La dernière guerre*. Dans la réalité, la plaque minéralogique blanche a été rapportée sur la plaque noire.





course de l'époque. Produit de 1934 à la fin de la guerre, ce véhicule connaît quelques petites évolutions. Au début, la CS8 possède un moteur de 60 CV de six cylindres. Puis vient la C4 Mk I avec un 60 CV de quatre cylindres et un vrai pare-brise, formé de deux vitres trapézoïdales, sur lequel le « toit » en toile prend désormais appui. Les portes en toile sont remplacées par des portes en tôle, munies de vitrages souples amovibles.

Le C4 Mk II, quant à lui, aura les mêmes caractéristiques, hormis son châssis rallongé de 23 cm, l'empattement passant de 249 à 272 cm. Par la suite, une version 4 x 4 est produite. Outre sa propulsion, cette version diffère de ses prédécesseurs par sa silhouette plus haute et son capot central plus proéminent. Il existe encore une autre version de Morris Commercial en 4 x 4 mais plus légère (8 cwt) dont un exemplaire est visible au Victory Memorial à Arlon (Belgique).

C'est dans sa version camionnette d'infanterie que ce véhicule est le plus utilisé mais nous le trouvons aussi en citerne d'eau, fourgon de transmission ou compresseur. En 1940, notamment à Dunkerque, les Allemands font main basse sur un énorme butin. De très nombreuses CS8 et C4 Mk I figurent dans le lot. Beaucoup sont remises en état, et il ne faut pas s'étonner d'en trouver sur le front de l'Est ou dans les rangs de l'Afrika-Korps.

En maquette, cette petite chose n'existe pas telle quelle en petite échelle. Les amateurs du 1/35 peuvent maintenant trouver chez Lead-Sled un superbe CS8 en résine et *white metal*. Au 1/76, nous disposons du tracteur 6 x 4 du Bofors de chez Airfix, dont nous utilisons toute la partie située en avant du tableau de bord qui, pour la circonstance, est amputé de son pare-brise. Au-delà, tout doit être fait par nos soins, après avoir raccourci le châssis en conséquence.

Le travail de transformation

A vrai dire, c'est une transformation très facile qui ne devrait même pas rebuter un débutant. La recherche de photos du véhicule est peut-être plus longue que la transformation de la maquette. A toutes fins utiles, nous vous proposons quelques plans réalisés d'après ce qui a paru, au début de années 1970, dans de petits fascicules édités par Bellona Publications England. En fait, nous n'aurons presque pas recours à notre boîte à surplus, sauf pour les deux ressorts à lames du train arrière.

La caisse et ses passages de roues sont d'une construction extrêmement simple, en carte plastique de différentes épaisseurs, ou même en emballage de cer-

Ci-dessus.

L'extrême rusticité de notre véhicule apparaît bien sur cette vue de profil. Les roues Airfix sont assez détaillées, les flancs des pneus reproduisent bien la sculpture latérale des pneumatiques anglais de l'époque. Les moyeux avant et arrière sont différents. Un porte-bidon peut être ajouté derrière la roue arrière.

Ci-dessous.

Une vue plongeante permet d'examiner l'intérieur de la caisse. La forme des passages de roues est supposée, aucun document à notre disposition ne venant la confirmer. Une banquette, courant sur toute la longueur, est également envisageable. La base a été mise en relief à l'aide de plâtre puis peinte en brun et garnie de différents granules issus de litière de chat.

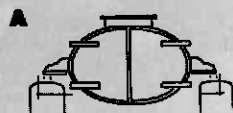
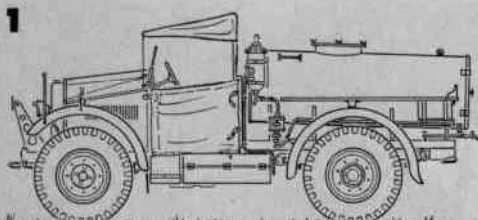
tains matériels électroménagers. Le découpage se fait au cutter (attention aux doigts) et la gravure à l'aide d'une pointe de compas prise dans un porte-mine. Les tringles de ridelles sont en cuivre aplati. Celles de la ridelle arrière, qui sont coudées, sont tout simplement pliées avant d'être aplaties dans un étau à mors lisses, puis coupées aux dimensions au cutter. Les tringles de la capote, qui sont représentées ici en position de rangement, sans leur toile, sont en fil de cuivre ainsi que les cerclages du réservoir qui lui est coupé dans une paille à boisson.

Les petites vitres, qui font le charme de notre maquette, sont des petits bouts de rhodoïd agrémentés de mini-montants en lamelles de plastique. Une superbe photo figure dans *Militaria Magazine hors série* n° 3, page 30, — un rêve de maquettiste — et nous montre tous les détails perfectibles de l'avant de notre véhicule. Il ne faut pas oublier de supprimer les galets guides de câble qui sont propres au tracteur. Les bâches de porte sont en papier-mouchoir, imbibé d'un mélange d'eau et de colle blanche. On noue ce mélange à l'aide de deux bouts de fil à coudre qui font des sangles acceptables, en serrant fort pour plisser le tout; on laisse sécher puis on coupe les longueurs de fil qui dépassent.



DOCUMENT 1/72 MAQUETTISTE

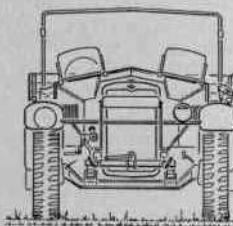
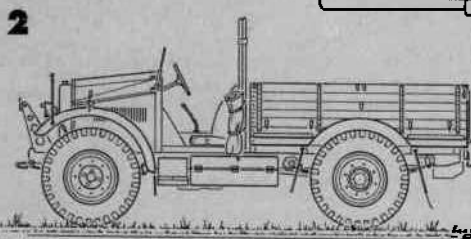
Nous avons réunis ici trois silhouettes représentatives des premières versions de la camionnette Morris Commercial. Ces croquis ont été réalisés d'après les photos et les dimensions données dans *The Observer's Fighting Vehicles Directory* de Bart H. Vanderveen ainsi que dans les petits cahiers édités par Belonna dans les années 1970. De nombreuses zones d'ombre restent à vérifier. Au fil d'ouvrages très variés, on parvient à mettre la main sur l'une ou l'autre photo de ces véhicules en service soit dans la British Army — essentiellement au sein du BEF —, soit dans la Wehrmacht.



1. N'est-il pas « craquant » ce petit camion citerne à eau ? D'une capacité de 200 gallons (910 litres), sa citerne a une section ovale. Ce n'est pas celle souvent présente sur des châssis de

Bedford qui est plus rectangulaire. La forme du berceau reste à élucider ainsi que quelques détails de tuyauterie et de robinetterie. Les maigres protections du conducteur sont toutes en place.

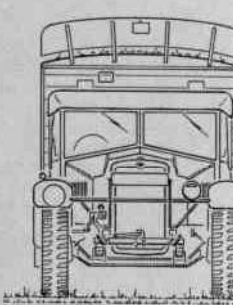
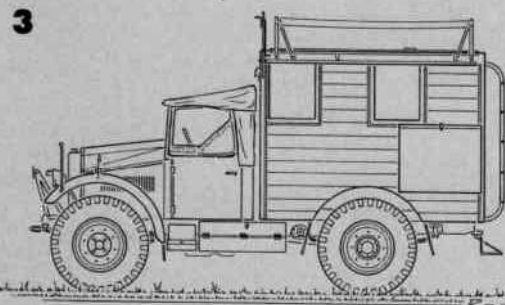
En (a) : la face arrière de la citerne avec les goussets tout en arabeques qui supportent les petits trottoirs latéraux. En somme, ce serait un excellent sujet pour une maquette, attirante à n'importe quelle échelle.



2. Le Morris Commercial CS8, 15 cwt, 4 x 2, GS. Il est représenté avec sa vue frontale, en version africaine, tel que nous en

avons réalisé la maquette. Les portes sont enroulées, le toit est démonté, seuls subsistent les arceaux tubulaires. En (b) : la ridelle arrière,

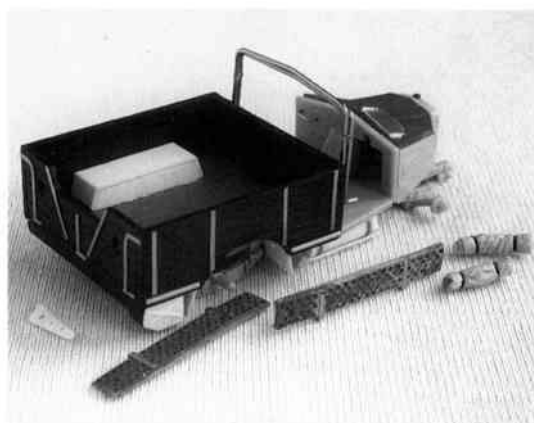
avec l'essentiel de ses marquages relevés sur une photo prise en Afrique du Nord. Pour le tracé du camouflage, voir photos de la maquette.



3. Se référant aux renseignements du *The Observer's*, voici une Morris Commercial C4 Mk I équipée en fourgon de transmission. Châssis, roues et capot sont inchangés. Sous le capot, un 4 cyl. de 3,5 litres remplace l'ancien 6 cyl. de même

pulvéissance. Le protégé-radiateur est différent et nous avons maintenant un vrai pare-brise et des portes en dur. Dans la vue de face, la surface, en forme de croissant sur l'avant de la caisse, sert de protection aux fils d'antenne contre les branches qui, en roulant,

pourraient les endommager. Les parois de caisse et leurs vitrages sont symétriques; néanmoins, le côté droit semble dépourvu du panneau rabattable arrière. Quant à la face arrière, à moins de dénicher une photo, il faudra improviser ou, dans le doute, s'abstenir.



Ci-dessus.

Les principaux éléments de notre maquette avant peinture. L'utilisation de fils de cuivre de différents diamètres, aplatis ou non, se révèle d'une grande utilité. La simplicité de cette conversion est évidente à l'observation de cette photo.

Pour les tôles de désensablage, nous utilisons celles de la Chevrolet de Matchbox. Leur moulage en araldite, dans la pâte à modeler, est également possible. Leurs crochets sont également en fil de cuivre aplati. Le petit coffret, derrière la roue arrière droite, est taillé dans une chute en plastique. Le nervurage du couvercle, en pot de yaourt, est gravé de l'intérieur avec un stylo à bille, puis ce couvercle est collé à l'aide d'une colle non solvante pour éviter les boursouffures à sa surface extérieure. Il ne nous reste plus qu'à assembler l'ensemble et à compléter par quelques petits bouts de plastique pour les garde-boue et autres petits accessoires. Faut-il vraiment être « chevronné » pour réaliser tout ça ? L'important est de respecter les proportions et les épaisseurs des différentes pièces et pour cela, l'idéal est d'avoir, à côté de la table de travail, des photos du vrai véhicule et de procéder sans arrêt à des comparaisons.

Marquages et peinture

Deux photos de CS8 prises dans le désert, parues dans les fascicules *La dernière guerre* chez Atlas, n° 11 et 12, page 202 et 302, nous aident à peindre notre maquette. Je reproduis ici un détail arrière bien visible sur l'une d'elles. Sur l'autre (il pourrait s'agir du même véhicule), le 4 blanc dans un carré sombre, peint arbitrairement en noir, se répète sur l'aile avant droite. Un 3 blanc est peint à même le camouflage, sur le coin supérieur arrière de la ridelle gauche. Le véhicule est peint en jaune sable avec de grandes marbrures, sans doute vert foncé. Pour l'avant, il faut improviser un peu, tout en s'inspirant des schémas visibles sur d'autres véhicules britanniques de cette époque.

Comme on peut le constater, tous les marquages n'ont pas été reproduits. A mon avis, essayer de reproduire ces inscriptions, tellement petites à cette échelle, équivaudrait à gâcher notre maquette. Il faut savoir jusqu'où vont les possibilités de reproductions et garder à l'esprit que le sujet peut être photographié, car la photo ne pardonne rien (NDLR : surtout dans *SteelMasters* !).

Pour les immatriculations noires sur fond blanc, c'est un peu plus facile quand elles ne sont pas peintes à même la surface du véhicule mais sur des plaques rapportées, comme c'est le cas ici. Il suffit de dessiner le numéro en grand sur du papier par tous les moyens dont on dispose (lettres transfert à sec, trace lettres, etc.); c'est possible, même comme ici, pour les lettrages arabes. Quand il y en a, les entourages noirs de ces plaques sont également dessinés. Le tout est ensuite réduit sur une photocopieuse jusqu'à la dimension exacte et détourné à l'aide de bons ciseaux; le petit bout de papier obtenu est alors collé à sa place sur la maquette à la colle blanche. L'épaisseur du papier donne l'illusion de la plaque rapportée. Là encore, nul besoin d'être chevronné; tout au plus faut-il savoir faire preuve d'un certain bon sens ! □



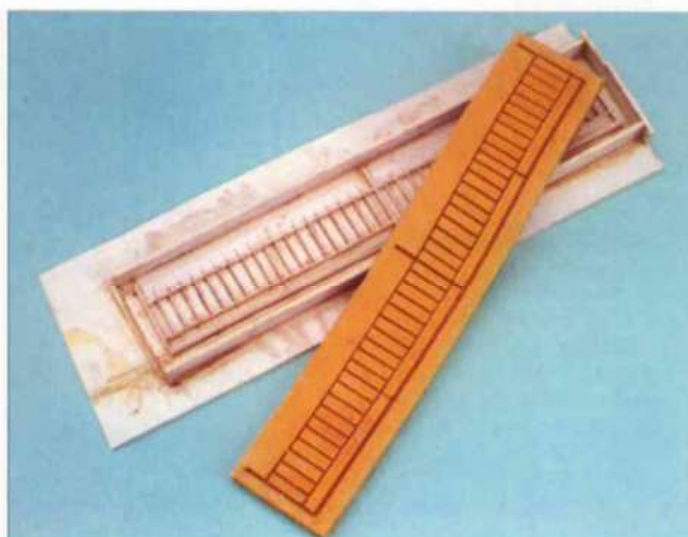
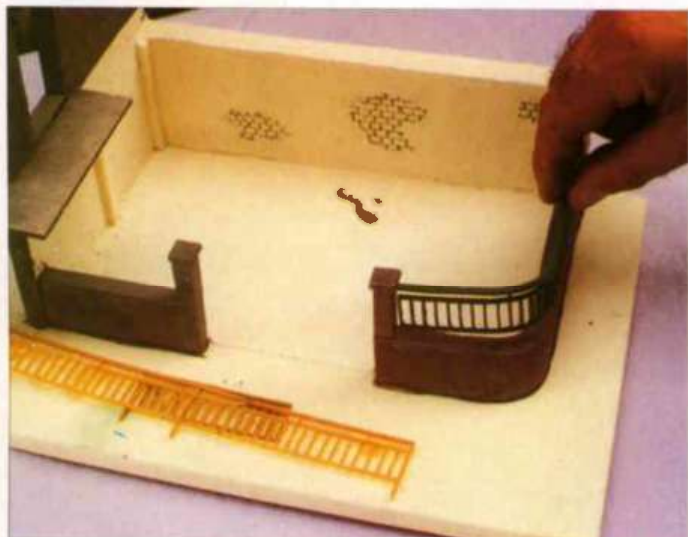
LE MOULAGE EN PETITES SERIES

Ci-dessus.
Toutes les barrières utilisées
sur ce diorama ont été
réalisées grâce au moulage
artisanale.

Ci-dessous, de gauche à droite.
Pour fabriquer des barrières
en série, il suffit de réaliser
un module de base et un
moule en silicone (à droite).

En matière d'accessoires, chaque maquettiste recherche toujours « la pièce » qui fera la différence avec le diorama du voisin. Pour réaliser l'élément essentiel à la personnalisation de votre décor, la méthode idéale consiste à mouler en petites séries les pièces que l'on a fabriqué soi-même. Eurêka !

Par Didier BOURGEOIS



Dans certains articles précédents, comme celui sur la réalisation du garage (*SteelMasters* n° 8), nous avons parlé des moules en silicone avec tirage en résine polyuréthane, notamment pour les volets de fenêtres ou ramparts, qui sont des pièces répétitives.

Cette technique de moulage, que nous allons expliquer ici en détail, permet d'obtenir chez soi de petites quantités d'accessoires indispensables, surtout si votre fournisseur préféré n'a pas encore sorti l'élément idéal pour compléter un décor.

Cette méthode ne peut en aucun cas prétendre remplacer le travail réalisé par tous les professionnels du modélisme. En effet, le moulage « artisanale » ne permet pas de produire à grande échelle des pièces complexes mais elle offre par contre un complément idéal pour réaliser des petites séries d'accessoires personnalisés ou pour passer d'un *master* en carton à une pièce résine. Bien évidemment, un moulage n'a de sens que si la pièce doit être reproduite à plusieurs exemplaires et il est, par définition, inutile pour les pièces uniques.

La magie du silicone

Rappelons tout d'abord que le silicone est un matériau liquide qui, en action avec un catalyseur, s'assouplit au bout de quelques heures — suivant le dosage — et permet ainsi de couler dans le moule obtenu toutes sortes de matériaux : plâtre, statoroc, résine, etc.

Dans la catégorie des élastomères silicones, nous trouvons différentes qualités, de l'indéchirable, du très souple (pour les contres dépouilles) au moins souple pour les pièces plus simples. A nouveau, suivant la complexité de la pièce à réaliser, comme un véhicule complet par exemple, la technique et les matériaux employés dépassent le cadre de notre article. Restons simple et laissons faire les professionnels, comme pour ce superbe Citroën U 23 de chez Albi qui agrémenta fort bien cette saynète. Pour notre part, la fabrication de petits éléments, dits à surface plane, nécessite uniquement de réaliser un moule simple à ciel ouvert.

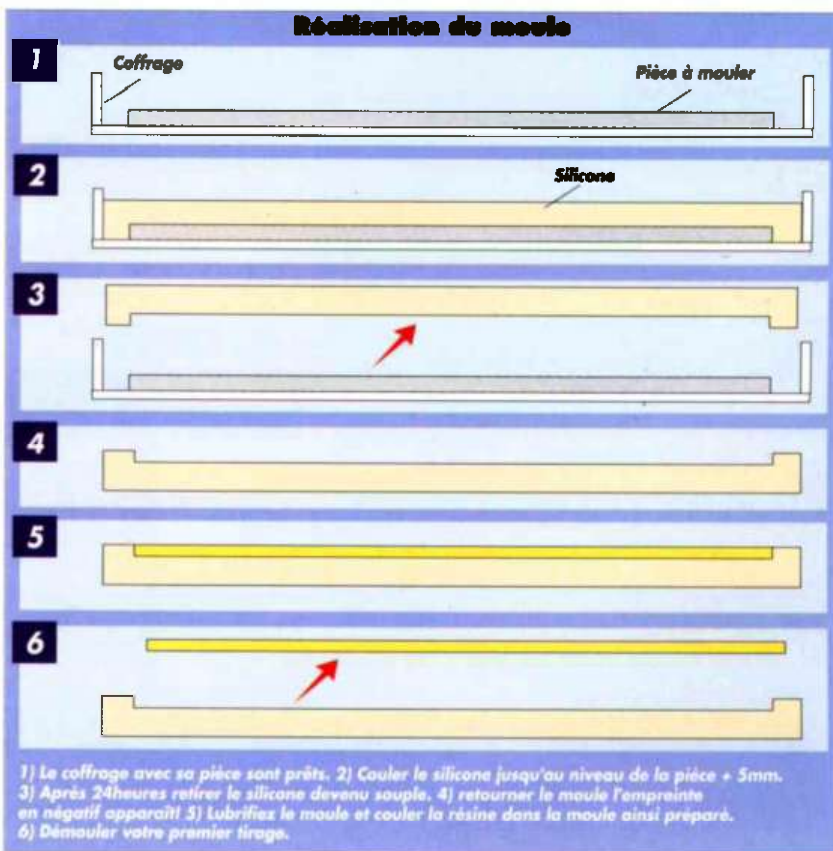
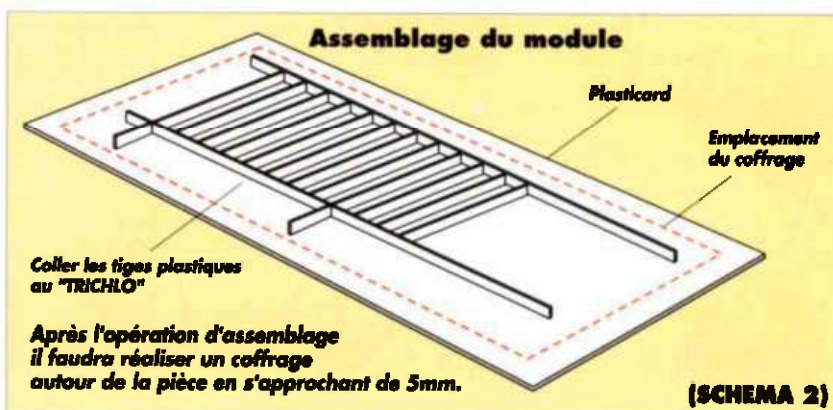
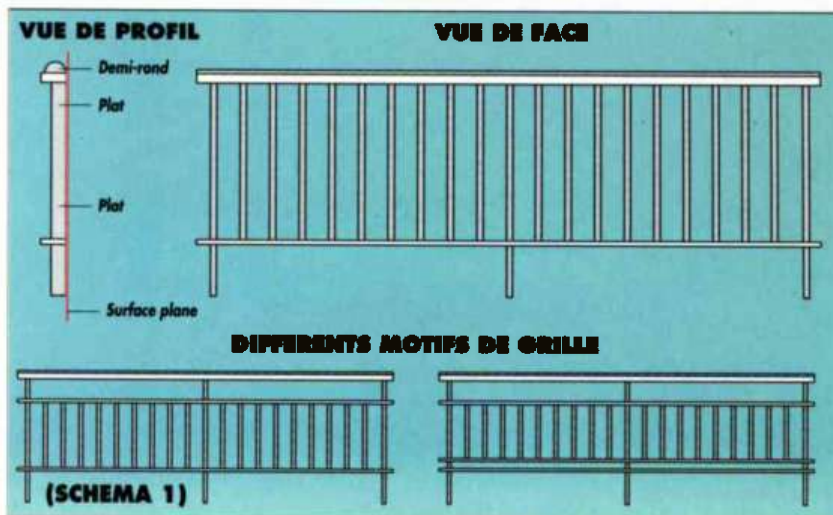
La première étape d'apprentissage consiste à produire des barrières, des ramparts de fenêtre, des petits ponts ou des murets, toutes sortes d'articles qui ne sont pas toujours disponibles dans le commerce. Ces pièces sont en relief sur un seul côté, l'autre côté présentant une surface plane.

Le maître modèle

La première opération consiste bien entendu à réaliser le module de base, d'environ 15 cm, qui servira à la fabrication du moule et pourra être ensuite dupliqué à l'infini. Le matériau utilisé pour cette opération est simple, il suffit de se munir de tiges de plastique d'épaisseurs différentes (Stripstyrene) et de profilés différents, ou bien d'en confectionner tout simplement dans du plasticard. Bien entendu, plus le choix sera grand (demi-rond, carré, etc.), plus les combinaisons de motifs seront différentes. Prenons l'exemple du motif présenté ici (*schéma 1*), il se compose de deux longerons munis de sections que l'on intercale entre ceux-ci, le dessus de la main courante étant surmonté d'un profilé en demi-rond pour donner du relief.

Cette assemblage se fait sur une feuille de plasticard avec un collage au trichloréthylène afin que celui-ci soit parfait. Le coffrage est fait suivant la même technique (*schéma 2*), ce qui permet un assemblage rapide et imperméable. Attention, le coffrage doit être parfaitement étanche sous peine de voir se répandre le silicone sur le plan de travail ! Pour la préparation du silicone, il convient de suivre les indications du fabricant. Les grandes marques de ce produit sont Rhône-Poulenc, Vacker ou Excel. Je préfère pour ma part ce dernier pour sa facilité d'utilisation et son prix abordable. Le produit est conditionné en général en pot d'un kilo pour 50 grammes de catalyseur, le dosage devant être réalisé avec minutie.

Certaines précautions d'emploi doivent impérativement être respectées lors de la fabrication du silicone, surtout



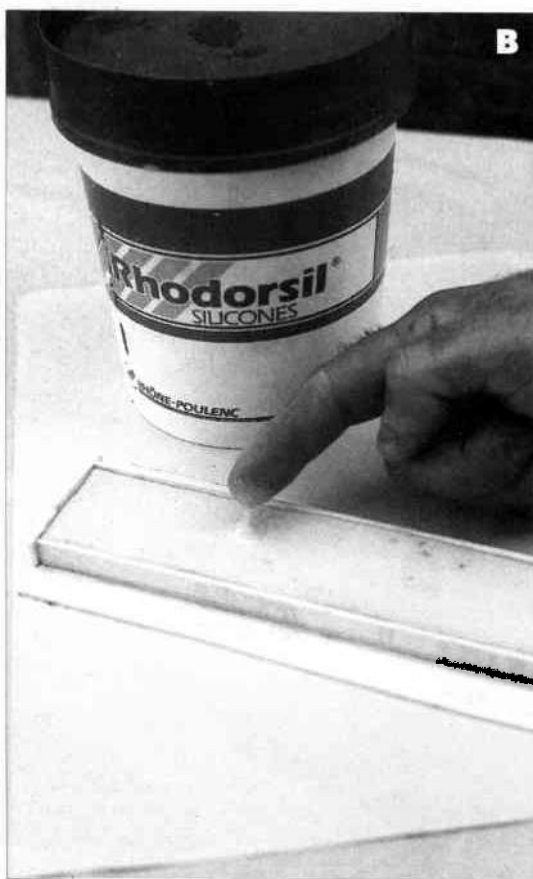
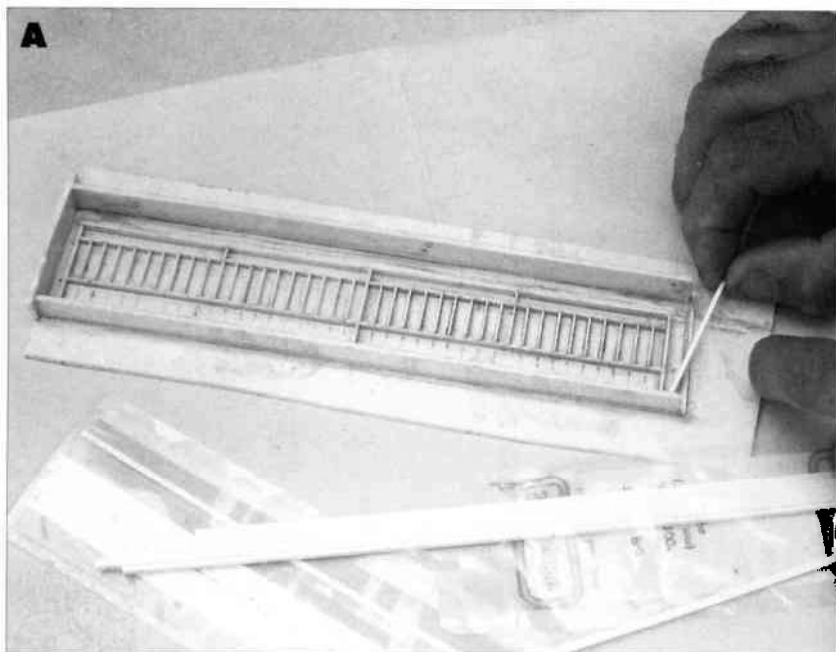
avec le catalyseur qui est un produit nocif. Evitez donc de travailler sur votre table de cuisine !

Ce produit, ayant une densité très lourde, doit être mélangé doucement afin d'y incorporer le minimum d'air pour éviter la formation de bulle dans le moule. Bien entendu, si on laisse reposer le mélange avant coulage, les bulles montent d'elles-mêmes à la surface du récipient.

La fabrication du moule

Le silicone étant maintenant prêt, le module de base est lubrifié avec un démoulant en spray. Il ne faut surtout pas verser brutalement ce produit sur la pièce, le mieux est de la badigeonner avec un pinceau dans les moindres détails. Après cette opération, et en commençant par le point le plus bas (incliner le moule avec une petite cale), on verse lentement et en un filet très fin le silicone jusqu'au recouvrement total de la pièce, plus quelques millimètres au-dessus. Et voilà !

Le lendemain, il ne reste plus qu'à vérifier avec le bout du doigt si le silicone a pris (aspect souple) et enlever délicatement celui-ci, en ôtant le coffrage si nécessaire. Vous avez maintenant entre les mains l'empreinte de votre pièce en négatif et il ne vous reste plus qu'à couler de la résine afin d'obtenir vos premiers tirages. Personnellement, j'utilise de la F31 de chez Excel qui est très fluide et qui permet de mouler des pièces très fines. Ce produit se présente sous la forme de deux bidons (A+B) que l'on mélange en deux parties égales; trois à quatre minutes après, une réaction chimique se produit et fait passer la mixture de l'état liquide à l'état solide. La voie royale de la création libre et facile vous est maintenant ouverte. A vous de mouler ! □



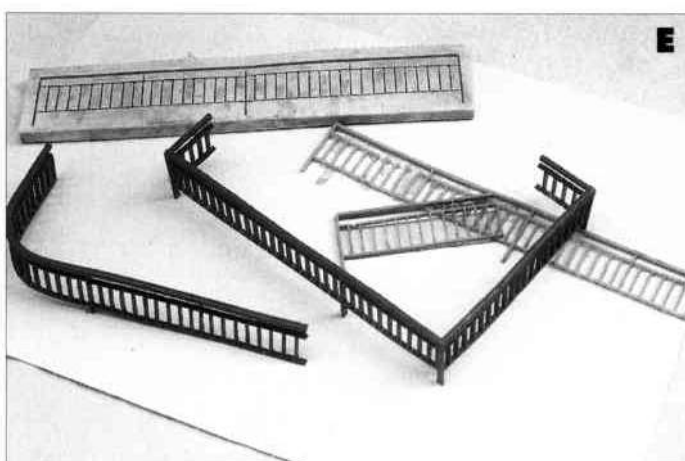
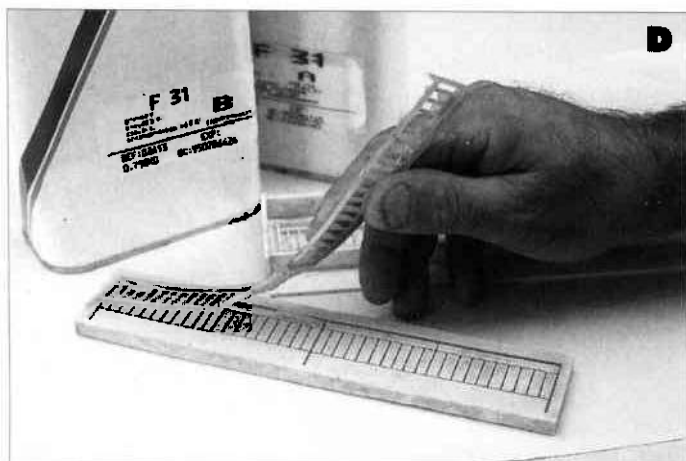
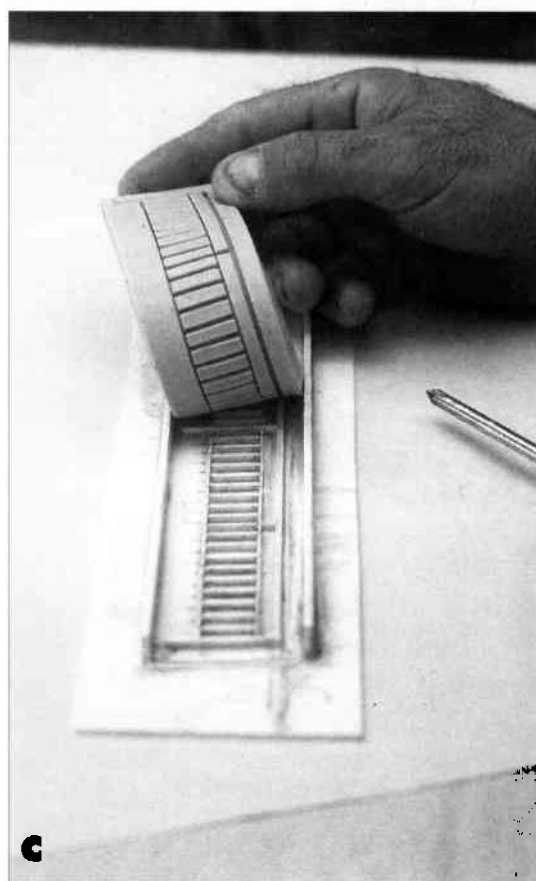
A. Réalisation de la première barrière en Stripstyrene calibré.

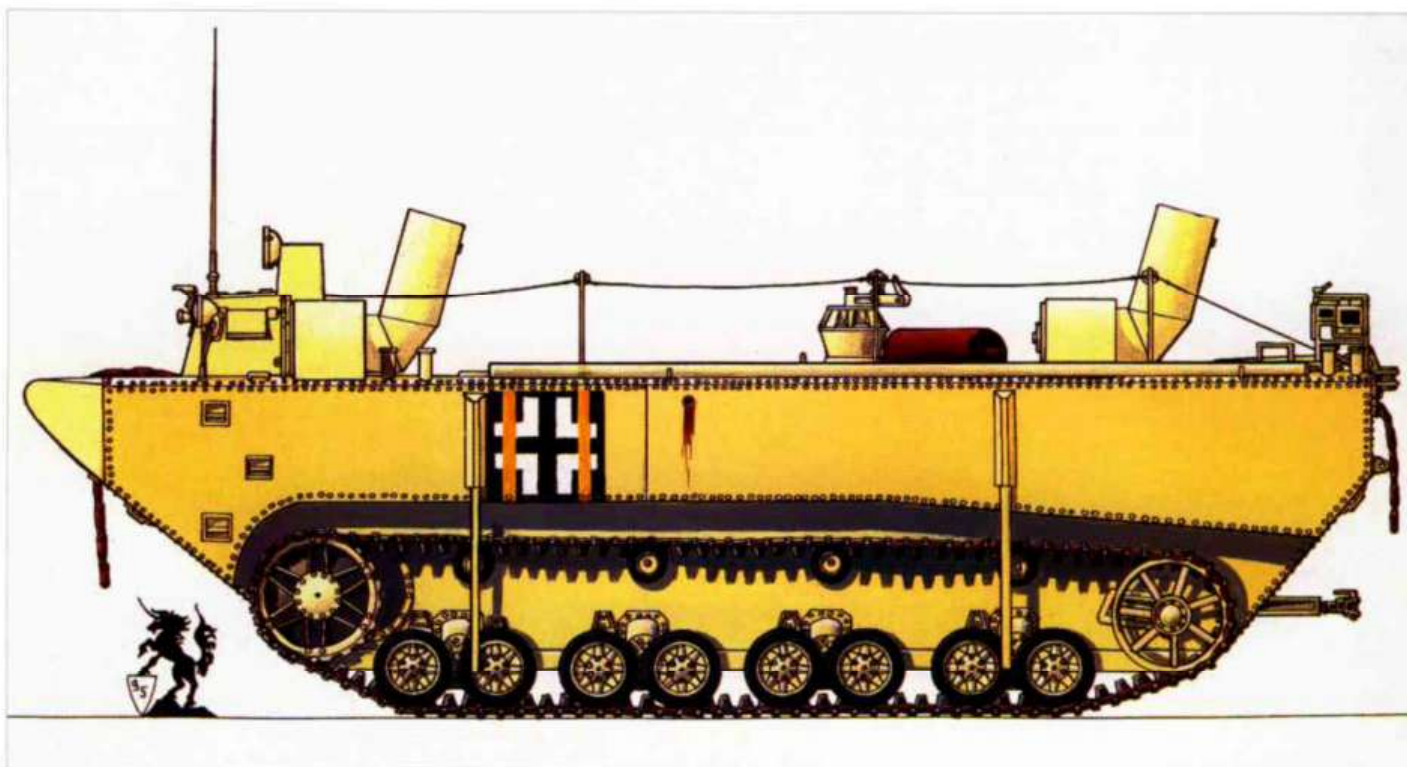
B. Le silicone a été coulé dans le coffrage, sa consistance est encore liquide.

C. Quarante-huit heures après le coulage, le silicone est devenu souple et il se retire facilement du coffrage. On obtient ainsi une empreinte en négatif de la pièce.

D. Quelques minutes après avoir coulé la résine polyuréthane, un premier tirage peut déjà être démoulé !

E. Il suffit alors d'un module de base pour réaliser différentes combinaisons.





LE PANZERFAHRE, VEHICULE DE FRANCHISSEMENT ALLEMAND

Ci-dessus.

Le Panzerfahre, à l'occasion des tests finaux, est peint en Dunkelgelb (jaune ocres). Le n° 1 porte une seule barre jaune verticale au centre de la Balkenkreuz. Un chiffre jaune 1 ou 2 est peint sous le klaxon à l'avant de la casemate.

Outre le LWS (voir *SteelMasters* n° 11), les ingénieurs allemands développent un autre véhicule amphibie lourd, le Panzerfahre, bac blindé motorisé, mais qui restera au stade du prototype d'essai.

Par Hubert CANCE

C'est le 19 avril 1941 que deux exemplaires du Panzerfahre sont commandés pour essai; l'objectif est de disposer d'un moyen de franchir les fleuves russes, en complète autonomie et éventuellement sous le feu de l'ennemi, pour y transborder un PzKpfw IV. Pour cela, les deux PzF doivent être fixés de chaque côté d'une barge légère supportant le char.

Les deux prototypes nécessaires pour ces essais sont livrés le 15 mai 1942, pour Magirus, par son usine Klöckner-Humboldt-Deutz. Les prises d'air installées à la livraison, au ras du pont, sont vite remplacées par des manches à air articulées, qui offrent une plus grande marge de sécurité. Pour faciliter la production, les éléments du train chenillé du PzKpfw IV sont utilisés sur un châssis rallongé. Une chèvre destinée à la manutention est



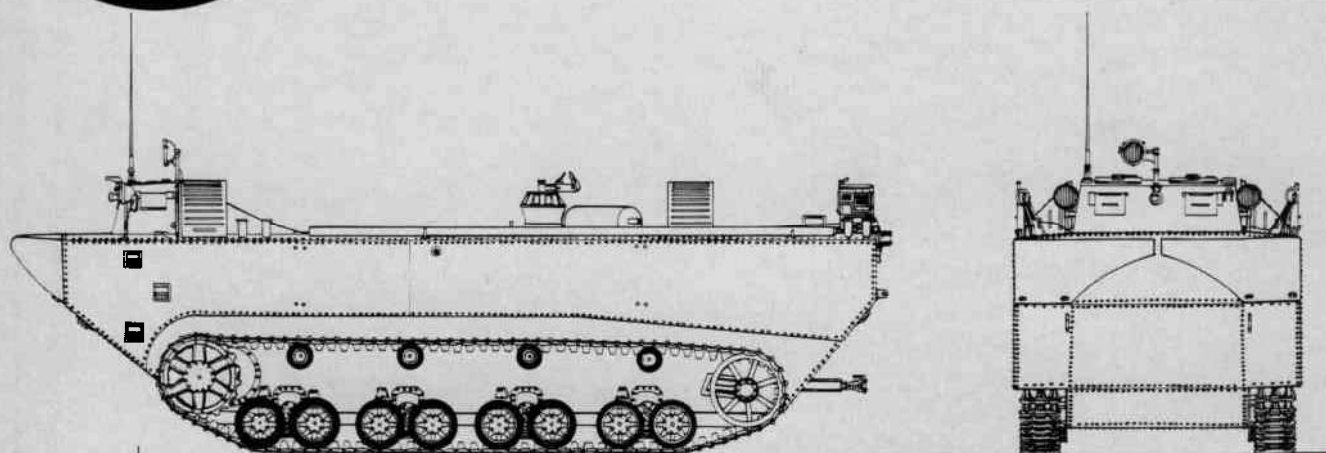
Ci-contre.
Un prototype de Panzerfahre dans sa configuration initiale à l'usine Klöckner-Humboldt-Deutz. Les prises d'air sont situées au ras du toit, sur les bords de la caisse.

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE

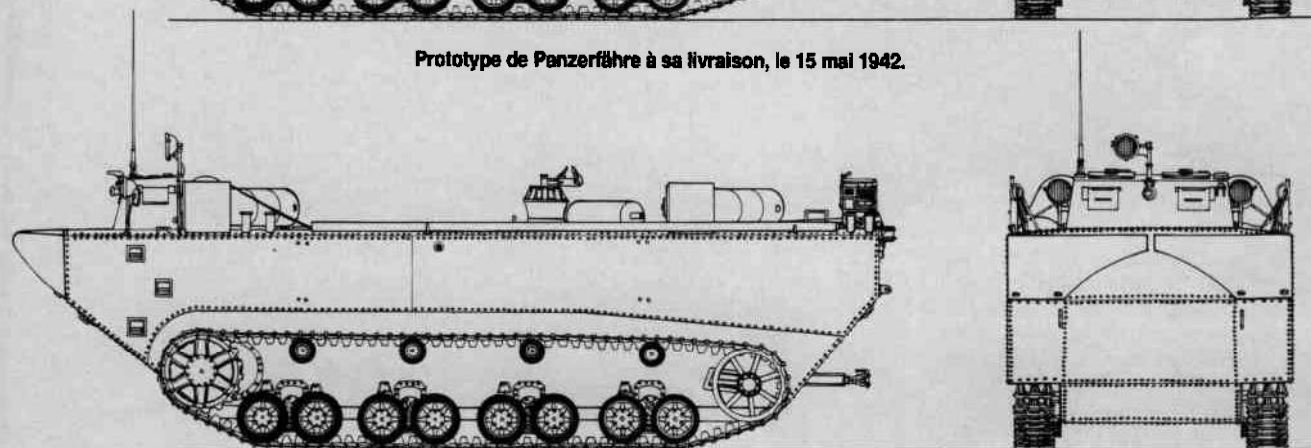
FICHE TECHNIQUE

Equipage : 3 hommes
Poids : 17 tonnes
Longueur : 8.25 m
Largeur : 2.8 m
Hauteur : 2.5 m

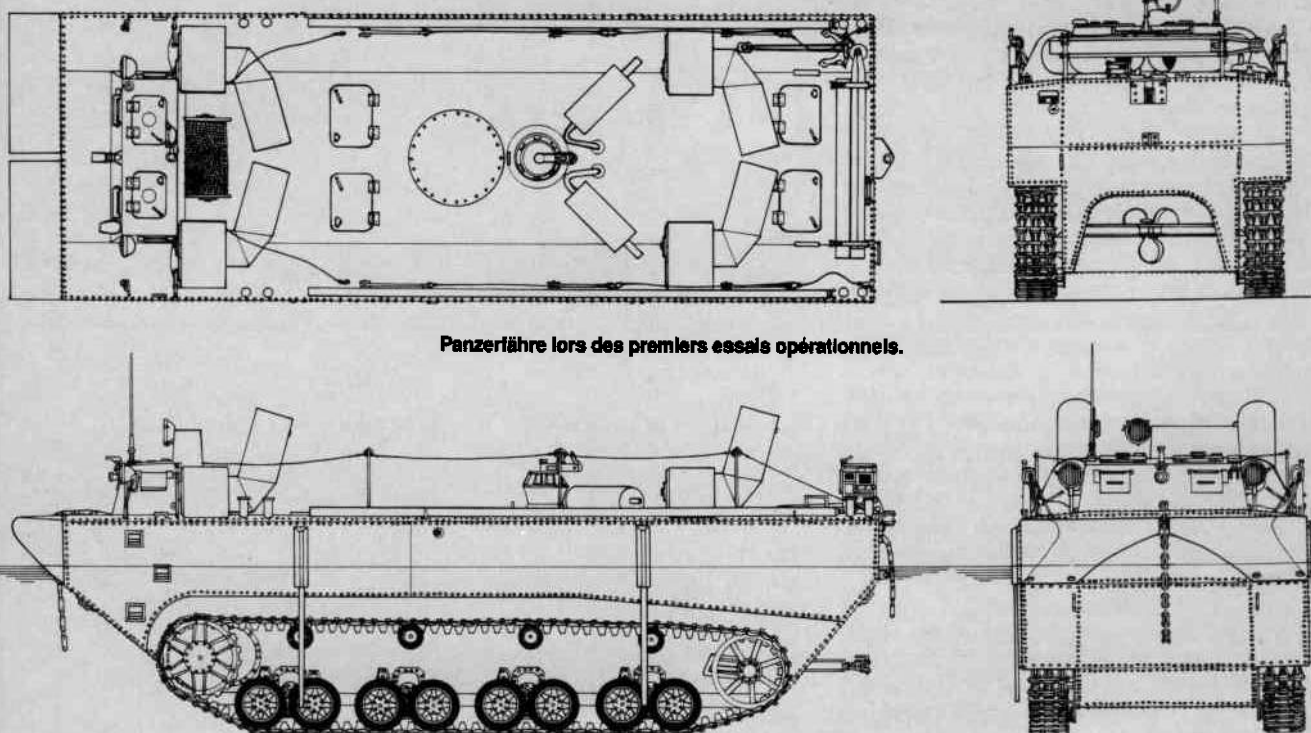
Vitesse maximum sur terre : 45 km/h
Autonomie : 240 km
Moteur : Maybach HL 120 TRM (12 cyl. en V, 280 CV)
Constructeur : Magirus (usine Klöckner-Humboldt-Deutz)
Quantité fabriquée : deux exemplaires.



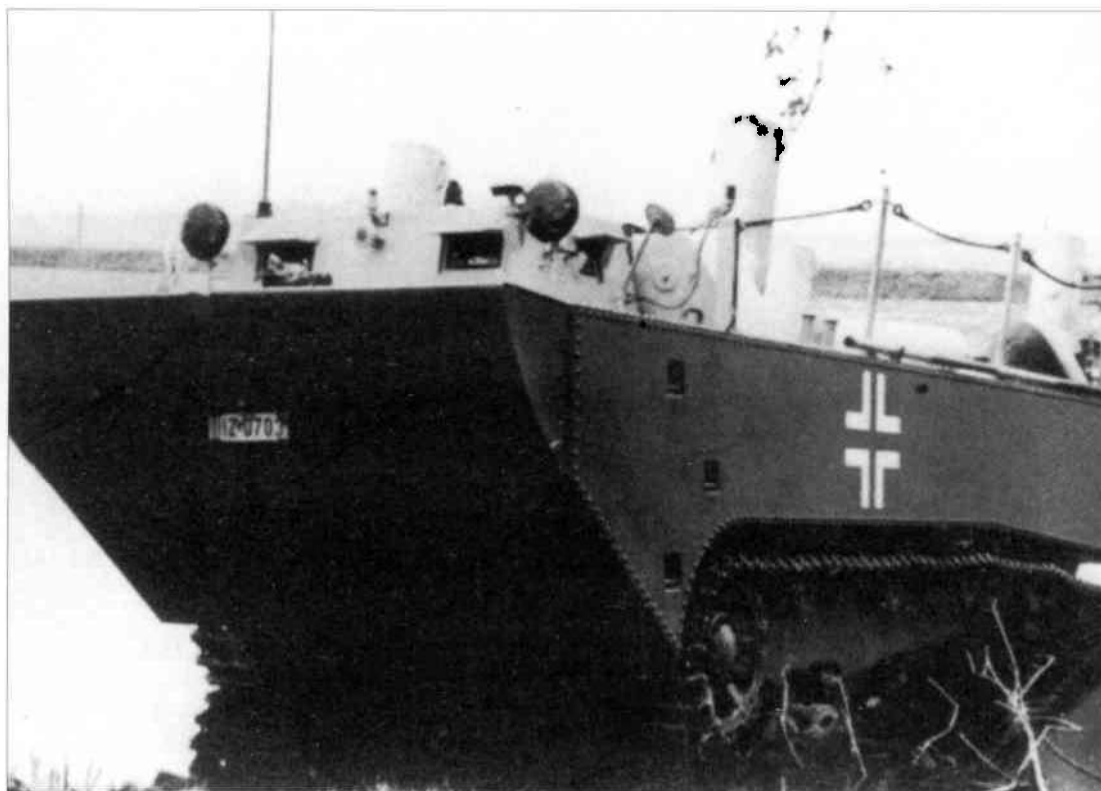
Prototype de Panzerfähre à sa livraison, le 15 mai 1942.



Panzerfähre lors des premiers essais opérationnels.



Panzerfähre en configuration aquatique et dans son aspect définitif.



Ci-contre.
Un Panzerfährer lors des premiers essais, il porte une immatriculation civile commençant par III Z, identifiant la région d'Ulm. Les aérateurs sont déjà modifiés avec l'adjonction de manches à air mobiles et la partie supérieure de la caisse est peinte dans une couleur claire (jaune Dunkelgelb ou gris clair ?).

Bibliographie

The PzKpfw III & IV Series, P. Chamberlain et H. L. Doyle, Iso Galago Editeur 1989.

Die Rad- und Volketten-Zugmaschinen, Walter J. Spielberger et H. L. Doyle, Militärfahrzeuge Band. 10.

Der Panzer KampfWagen IV und Seine Abarten, Walter J. Spielberger et H. L. Doyle, Militärfahrzeuge Band. 5.

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

stockée à l'arrière, assistée d'un treuil disposé derrière la cabine et d'un cabestan au centre. Un système de treuils internes permet de maintenir la tension des chaînes arrimant la barge. Ces chaînes sont d'ailleurs d'un modèle spécifique se rapprochant de chaînes de vélo surdimensionnées. Accessoirement, il est prévu un usage en tant que tracteur, pour les transbordements de charge grâce à des remorques de trois tailles différentes (produites par Kässbohrer), elles aussi amphibies mais sur roues, classées selon le tonnage suivant :

- leichter Kettenschlepper (léger) de 5 t;
- mittlerer Kettenschlepper (moyen) de 8 t;
- schwerer Kettenschlepper (lourd) de 12 t.

Après les premiers essais, les prototypes reçoivent un certain nombre de modifications, comme un pare-lame derrière la trappe du chauffeur pour protéger un chef de véhicule qui guide les manœuvres, la visibilité étant médiocre depuis l'intérieur de l'habitacle. Les flotteurs d'appont sur l'étrave sont reprofilés pour améliorer les performances nautiques. Les roulements sont protégés, lors de l'utilisation de la barge, par des barres fixées sur les flancs de la caisse.

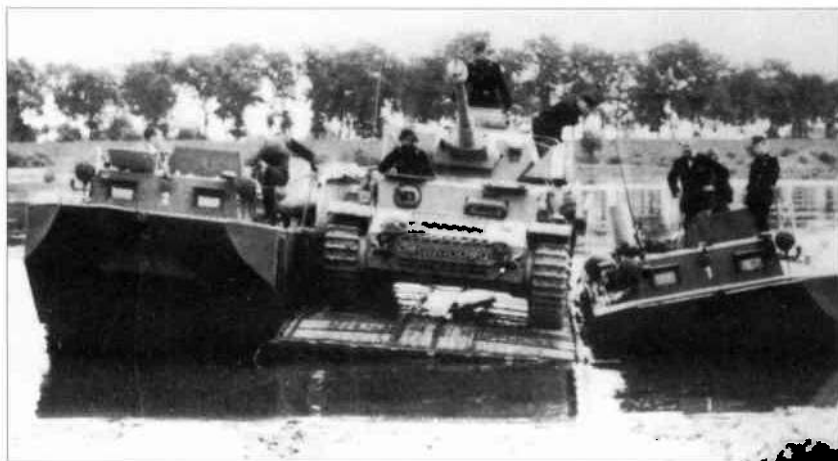
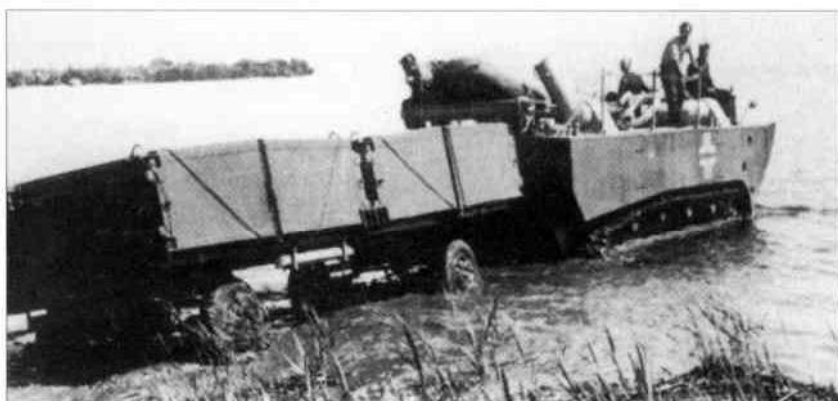
A l'étude des photographies prises lors d'essais, il est assez facile de deviner pourquoi ces véhicules ne sont pas entrés en production : leurs qualités nautiques et de flottabilité sont très limitées, particulièrement « lestés » des cinq tonnes de la barge auxquels viennent s'ajouter les 20 t d'un PzKpfw IV.

Dans l'eau, l'ensemble s'enfonce avec les deux PzF jusqu'au ras du pont, ce qui implique que la barge, maintenue à ce niveau, menace de faire basculer les deux véhicules vers l'intérieur, noyant le tout. D'autre part, un ensemble si souple nécessite des berges préalablement préparées ou particulièrement faciles d'accès pour éviter d'être noyé lors de la pénétration dans l'eau ou même disloqué. Sans parler de l'ascension d'une berge sous le feu de l'ennemi, dans une position alors particulièrement vulnérable...

Peinture et marquages

Dans un premier temps, les PzF sont livrés intégralement peints en Panzergrau avec de larges Balkenkreuz blanches sur les flancs.

Par la suite, les ponts et superstructures reçoivent une couche gris clair. Au moins un des exemplaires a reçu une plaque d'immatriculation portée entre les deux cais-



sons de flottaison avant. Cette immatriculation en noir sur fond blanc est la suivante : III Z 0703, avec III Z pour la région d'Ulm et un nombre commençant par 0 comme immatriculation provisoire.

Enfin, lors des derniers essais, les véhicules sont repeints en jaune ocre, à l'exception d'un carré servant de fond Panzergrau aux croix d'origine. Les deux véhicules portent, en plus, de petits chiffres 1 et 2 sous l'avertisseur situé à l'avant de la cabine ainsi que, respectivement, une ou deux barres jaunes surimposées sur les croix, verticalement, au centre de la croix ou à mi-barre latérale.

Au centre.
Tout comme le LWS, le Panzerfährer est conçu comme transbordeur avec l'adjonction d'une remorque amphibie développée par Kässbohrer.

Ci-dessus.
Un ponton arrimé à deux PzF forme une base pour le transbordement de char PzKpfw IV. Le document montre à l'évidence la faiblesse du concept car l'ensemble ainsi constitué est trop facilement submersible.



LES MAÎTRES DE L'AÉROGRAPHE

Ci-dessus.
Au Vietnam, deux M113 sont installés au milieu de quelques ruines. La peinture à l'aérographe permet de réaliser un travail efficace, par la méthode la plus proche de la peinture des véhicules réels. (modèles Tamiya, peinture Humbrol)

La peinture à l'aérographe, par projection par air comprimé, est une technique particulière mais très efficace de mise en couleur. La maîtrise du « pinceau à air » passe par le choix d'un outil adapté et parfaitement entretenu et l'application de quelques principes de base. A vous les artistes !



Par Claude GUILLAUME
Photos Olivier SAINT LOT

L'aérophobie est une technique de mise en couleur très répandue dans des métiers aussi divers que céramiste, pâtissier, décorateur, maquilleur, dessinateur, retoucheur photo, dessinateur, etc. Les maquettistes, comme nous allons l'expliquer, peuvent également en faire un usage très judicieux.

Il existe sur le marché des dizaines d'aéroglyphes différents, de marques et de qualités plus ou moins fiables. Le plus important est de choisir un appareil bien adapté à l'usage et à la peinture utilisée. Nous parlerons uniquement ici des appareils double action, qui sont les aéroglyphes les plus polyvalents pour les maquettistes.

Ci-contre.
La prise en main correcte de l'aérographe est primordiale, la distance et la position de la main entre l'appareil et le modèle devant toujours rester constantes.



Le mode double action consiste à contrôler, en deux mouvements simples et simultanés, le débit d'air comprimé et le débit de peinture sortant de l'appareil, ce qui permet de commencer par un trait fin et de finir par un trait plus large. Pour un non-initié, ce mouvement n'est pas aisé mais avec un peu d'entraînement, la parfaite maîtrise de l'aérographe s'obtient sans difficulté.

L'air comprimé est la matière première de l'aérographe; cet air est fourni par un compresseur de puissance suffisante pour assurer une pression de deux bars pour un débit de 15 à 20 litres/minutes minimum pour un petit aérographe double action. Les bombes d'air comprimé sont idéales pour débuter mais onéreuses pour une utilisation à long terme, avec un débit en fin d'utilisation trop faible et irrégulier pour un travail propre et précis.

Pourquoi utiliser l'aérographe ?

L'aérographe ne remplace pas le pinceau, il le complète mais, dans certains cas, l'aérographe permet de

faciliter le travail dans un contexte de laquage précis, sans traces ou d'aplats fondus, à faire rapidement et avec beaucoup de réalisme. Beaucoup d'illustrateurs académiques considèrent le style aérographe très froid mais, en l'utilisant avec imagination, on arrive à donner de la chaleur à l'œuvre accomplie. Dans la réalité, les peintures appliquées sur les véhicules sont passées au pistolet à peinture, comme les différents camouflages, et l'aérographe ne fait qu'appliquer à une échelle plus réduite les mêmes techniques.

Les appareils et la peinture

Les peintures destinées au maquettisme sont à base de solvants et de diluants des plus légers au plus agressifs, et un bon aérographe doit pouvoir être utilisé avec tous les types de peinture, sans risque de préjudices. L'appareil ne doit pas ainsi posséder des joints en caoutchouc trop fragiles ou des buses vissées de petite taille. Les solvants agressifs comme l'acétone et le trichloréthylène peuvent dissoudre les joints, et les buses vissées ont tendance à se boucher dans le cas d'utilisation de peinture lourde, comme les glycéro-alkydes. De plus, ce type de buses sont assez chères à remplacer. Les appareils à buse flottante sont préconisés pour ce type de peinture.

Rappelons que l'aérographe est un appareil mécanique et que, comme toute mécanique, il doit être bien huilé car l'entretien est primordial pour une bonne conservation de l'engin. A la fin de chaque travail, il convient ainsi de bien le nettoyer avec le solvant approprié à la peinture utilisée. En respectant cette règle, cet outil peut se conserver des années.

Toutes les peintures peuvent passer dans un bon aérographe, à condition de bien les diluer. Les acryliques et vinyliques sont très faciles d'emploi, leur solvant et diluant étant de l'eau; dans le cas d'acryliques en tube, il est conseillé de les tamiser dans un tissu fin pour éliminer les grumeaux qui pourraient obstruer la buse. La densité idéale se rapproche de la consistance du lait. Pour les alkides, les huiles et glycérophthiques, le meilleur diluant est le *white spirit*; le trichloréthylène est à proscrire pour toute dilution, il est très toxique à inhaler pendant la vaporisation et il faut le réserver pour le nettoyage de l'appareil, de même pour l'acétone.

Les applications

Notre diorama met en valeur le camouflage d'un véhicule au 1/35. Après le montage, une couche d'apprêt est appliquée sur le modèle à l'aide d'un aérosol blanc mat ou gris mat. On masque ensuite les parties qui doivent être protégées avec un adhésif crêpe ou du film de masquage pour aérographe. Pour les petites parties comme les pare-brise, rétroviseurs, etc., il convient plutôt d'utiliser de la gomme liquide à masquer.

On vaporise tout d'abord uniformément une première couche de peinture de couleur vert kaki, puis les effets de camouflage sont appliqués en phases successives, des plus clairs au plus foncés : vert kaki, vert olive, brun puis noir. Après le passage de toutes ces couleurs, il est nécessaire de les estomper par un passage de vert kaki très dilué. Des effets de salissures, comme de la boue projetée, sont obtenus en descendant la pression du compresseur à 600 grammes de pression.

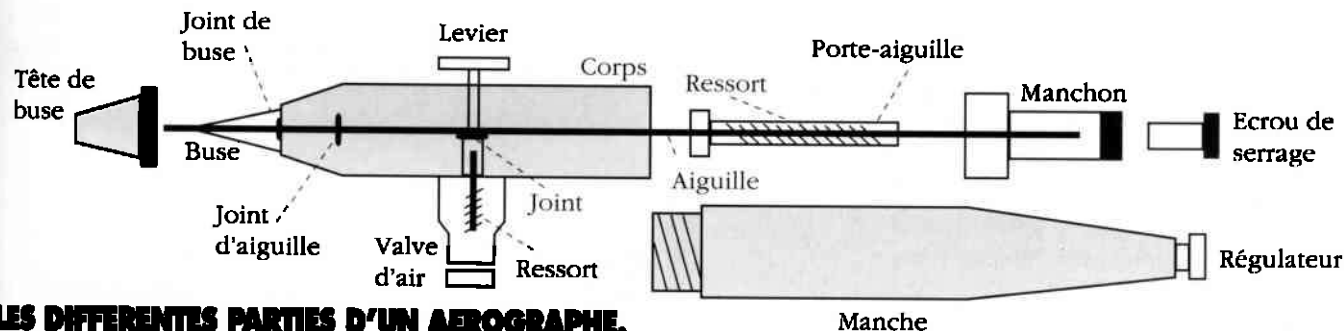
Les ruines du décor nécessitent un autre traitement. La première couche de peinture est pulvérisée de façon uniforme, puis les effets de noir de fumée dus à un incendie sont obtenus avec de la peinture noire diluée fortement ou du gris fumée.

Pendant toute ces phases de décoration, la prise en main de l'aérographe est primordiale. Il est important de garder les mêmes distances entre l'appareil et le modèle pendant tout le travail pour obtenir les aplats les plus réguliers et des détails sans bavures et sans à coups. Pour débuter sans risquer de gâcher vos maquettes, il est essentiel de s'entraîner avant sur du papier ou, mieux, sur un volume neutre. Le meilleur entraînement consis-

En haut.
Les ruines Verilinden en plâtre sont peintes à la peinture pactra et Tamiya.
L'aérographe utilisé est un modèle V de Paasche.

Au centre.
Présentation de quelques peintures utilisées couramment en pinceau et qui peuvent également servir avec un aérographe.

Ci-dessus.
Exemple du matériel complet pour un travail à l'aérographe.



LES DIFFÉRENTES PARTIES D'UN AÉROGRAPHE.

te à faire des aplats et des lignes régulières sur une canette de boisson gazeuse vide apprêtée à la peinture mate comme pour une maquette. C'est le meilleur moyen pour s'habituer à travailler sur des volumes. Il est toujours préférable de vaporiser deux couches fines qu'une seule couche épaisse

Les conseils de l'expert

Les aéroglyphes double action possèdent deux pièces très fragiles : les aiguilles et les buses. Une chute malencontreuse peut tordre l'aiguille, ce qui rendra l'appareil inopérant ou très peu précis. Il est possible de réparer ce dommage en réaffutant l'aiguille sur une pierre à huile. Ce traitement peut se faire une ou deux fois mais le remplacement de l'aiguille est de toute manière indispensable à court terme. Afin de ne pas abîmer la pointe de l'aiguille, il est conseillé, lors du remontage, de passer l'extrémité non pointue en premier par la partie avant de l'appareil, ceci pour éviter

d'en émousser la pointe. Les buses, hélas, sont quasiment irréparables. Il est impératif de prendre soin, lors du rangement de l'aéroglyphe, de ne pas laisser l'aiguille en contact avec la buse; rentrez l'aiguille en arrière pour qu'elle ne touche pas celle-ci pendant l'inactivité de l'appareil.

Lors du travail, certaines difficultés techniques risquent de se produire, voici les symptômes et les solutions faciles à y apporter :

- jet dévié : l'aiguille est tordue ou la buse est fendue;
- jet saccadé ou pas d'alimentation de peinture : la peinture est trop épaisse ou mal tamisée, la pression est trop faible, l'aiguille est bloquée dans la buse ou la buse est encrassée;

- bulles dans le godet : la tête de buse n'est pas assez serrée ou le joint de buse est abîmé.

Grâce à ces conseils et astuces, et une fois le coup de main maîtrisé, l'aéroglyphe ouvrira à tous les maquetistes des horizons nouveaux pour la décoration et la mise en couleur de leurs modèles.

Ci-contre. Quelques modèles d'aéroglyphes distribués dans le commerce.



L'auteur remercie Vincent Levan, d'Aérolab, école d'aéroglyphe et la société Rougier et Plé.

ZVEDA/ITALERI	1/35	Post injecté	
Panzer I b			94 Frs
ITALERI	1/35		
T-34/76 (mod 1943)	NOUV		110 Frs
Char Tigre Ausf E (1ère version)	NOUV		132 Frs
Camion Mercedes Benz L 3000 (39-45)			110 Frs
Char russe Su-100			110 Frs
Berg Panther	NOUVEAU		132 Frs
Sherman M4A3 Calliope	NOUV		132 Frs
Gebirgsjäger 1939-45 (Ch alpins alldis)			150 Frs
DRAGON	1/35		
Char russe JS-1	NOUV		225 Frs
Jagdiger	NOUV		220 Frs
Infanterie Div H. Göring 1943 Tunisie			55 Frs
Panzergrenadiers allem. chass chars			55 Frs
Heitzer milieu de product + "Flamm Panzer"			215 Frs
Sturmgeschütz IV fin de série			225 Frs
Char M46 Patton			225 Frs
M4A4 Sherman (1 déco le D.S.)			225 Frs
REVELL	1/35		
Jagdpanther (1ère série)	NOUV		237 Frs
avec chenilles en mailles séparées			
Panzer III Ausf M/N	NOUV		237 Frs
avec chenilles en mailles séparées			
Panzer III Ausf J			238 Frs
avec chenilles en mailles séparées			
Sturmgeschütz III G (ex Gunze)	N		237 Frs
avec chenilles en mailles séparées			
FINE MOLDS	1/35		
Char japonais type 97 canon 37 mm			500 Frs
EMHAR	1/35		
Char Mk A Whippet	NOUV		150 Frs
HASEGAWA	1/35		
Kubelwagen DAK			100 Frs
TAMIYA	1/35		
Groupe mitrailleurs allemands (5lig)			75 Frs
US Army assaut infanterie (5lig)			71 Frs
Tigre I milieu de production	NOUV		281 Frs
train de roulement à bandeau caoutchouc			
Mortier allemand (avec servants)	N		60 Frs
Sturmgeschütz III G (nouveau moule)			256 Frs
SU-122 (quant limité)			124 Frs
SU-85 (quant limité)			124 Frs
Sdkfz 251/ID Hanomag (+infanterie)			209 Frs
EDUARD	access détails	1/35	photodécoupe
61 M4A3 Sherman			52 Frs
64 Sdkfz 251/1			64 Frs
65 M3 Scout Car			64 Frs
66 Sdkfz 250/3			52 Frs
68 GMC CCKW353			52 Frs

KIT N DOC

NOUVEAU: carte bleue VISA acceptée

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: règlement après envoi d'une facture pro-forma.

Magasin ouvert: Mercredi, Jeudi et Vendredi de 12h30 à 19h00 et Samedi de 10h30 à 19h00.

Métro: Mairie de Clichy Bus: 54 arrêt: L. Blum possibilité de parking gratuit à proximité

144 rue Martre
92110 Clichy la Garenne
Tél.: 47.31.43.73

69 T-34/76	52 Frs	2 M1 Abrams	
71 M48 A3 Patton	64 Frs	3 Sherman	
72 King Tiger tourelle Porsche	64 Frs	4 Churchill 1941-1945	
73 M60 A3	52 Frs	5 Tiger heavy tank 1942-1945	
74 Panther G	64 Frs	6 T-72 1974-1993	
75 Panther G blindages latéraux	64 Frs	7 IS-2 heavy tanks 1944-1973	
76 Panzer Werfer 42	64 Frs	8 Matilda infantry tank 1938-45	
78 KVI B/C	64 Frs	9 T-34/76 1941-1945	
82 Sdkfz 7/2 avec flak 37	64 Frs	10 Warrior	
83 Su 76	81 Frs	11 M3 Halftrack	
85 Sturmiger	81 Frs	12 BMP transport blindé russe	
86 Universal carrier Mk II	64 Frs	13 Blindé Scorpion 1972-1994	
89 Panzer IV D	81 Frs	14 Crusader	
90 M 106 A1	88 Frs	15 Flammwerfer (blindé lance-flammes alld)	
91 Pak 35/36	56 Frs	SQUADRON/SIGNAL "in action"	76 Frs
92 Panzer IV G/J blind tourelle & accés	56 Frs	50 pages, plus de 100 photos, 13 illustrations couleurs, nombreux plans et dessins, texte en anglais.	
93 Sturmgeschütz III F	71 Frs	n°10 Leichte Panzer Pz I / II, 381 réédition	
94 Canon 25 pounder	PNC	n°11 Panther	
95 Panzer IV Mobelwagen	81 Frs	n°12 Panzer IV	
96 Char japonais Ho Ni	64 Frs	n°15 Canons sur rails allemands 1939-45	
97 Pak 40/L46	52 Frs	n°16 Sherman	
98 M 88 A1	PNC	n°18 M3 et M5 Stuart	
99 Matilda	PNC	n°23 M60 Patton	
100 Pershing	PNC	n°25 M24 Chaffee →	88 Frs
Série Vanguard	monographies	n°26 M1 Abrams	
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.		n°27 Tigre I	
● Ancienne collection, le volume	70 Frs	n°28 M551 Sheridan	
18 Panzer IV		n°29 M41 Walker Bulldog	
19 Armour of Middle East War 1948-1978		n°30 M2/M3 Bradley	
21 Panzer V Panther		n°31 Amtracs engins amphibie américains	
20 US light tanks 1944-1984		n°32 Hummer	
42 Armour of Vietnam War 1946-1975		n°33 M3 Lee / Grant	NOUVEAU
45 Amtracs: US amphibious assault vehicles 1943-1987		SCHIFFER Publications	
46 Char léger Renault FT		Monographies sur les engins blindés et véhicules militaires 1939-45. Livres de 48 à 52 pages, 80 à 100 photos N & B, texte en anglais.	
● Nouvelle collection, le volume:	80 Frs	Automitrailleuses légères allemandes	90 Frs
1 Kingtiger heavy tank		Automitrailleuses lourdes allemandes	90 Frs

Halftrack allemands Sdkfz 250/251	90 Frs
Le Kettenkrad	90 Frs
Chars de dépannage, chars porte-munitions, et chars spéciaux allemands	90 Frs
Les Sturmgeschütz III à canon court	90 Frs
Les Sturmgeschütz III à canon long	90 Frs
Canons automoteurs de 105 mm & Wespe	90 Frs
Le Bison et canons automoteurs de 150 mm	90 Frs
Jagdpanzer IV et Jagdpanther	90 Frs
Le canon Flak de 88 mm	90 Frs
Le Tigre Royal vol 1	90 Frs
Le Tigre Royal vol 2	90 Frs
Le Pzkw V Panther	90 Frs
Les canons antioériens automoteurs	90 Frs
Les chars Elefant, Jagdtiger, Sturmiger	90 Frs
Le Heizer	90 Frs
Le Maus	90 Frs
Les canons anti-chars Pak 37, 50, 75, 88	90 Frs
Les lance-roquettes allemands	90 Frs
Les automitrailleuses 8 roues	90 Frs
Le Panzer I	90 Frs
Le Panzer II	90 Frs
Panzer III	90 Frs
Panzer IV	90 Frs
Tigre I & Tigre II	90 Frs
Panzerkampfwagen 35t Skoda	90 Frs
Sdkfz 234 Puma	90 Frs
Armes et équipements des troupes de montagne allemandes 1939-1945.	90 Frs
Les remorques militaires allemandes 1939-1945 (radio, cuisine roulante, etc)	90 Frs
Les canons de Flak de 20 mm 1939-1945	90 Frs
L'artillerie lourde de campagne allemande 1939-1945	90 Frs

PROMOTIONS	Jusqu'au 16/12 1995
TAMIYA	1/35
Chenilles mailles séparées Tigre II	137 Frs
Sherman M4 (début de production)	199 Frs
ITALERI	1/35
Remorque & citerne US 1939-45	54 Frs
CMK/TAMIYA	1/35
Flakpanzer IV Ostwind I	250 Frs
DRAGON	1/35
M4 A3 E8 Sherman HVSS	203 Frs
Automitrailleuse russe BA 20	119 Frs
HASEGAWA	1/72
Normandy landings:	100 Frs
Infanterie allemande + Infanterie américaine + M4 Sherman + Panther	

La nouvelle série militaire Revell

propose des reproductions de véhicules militaires modernes et de la Seconde Guerre mondiale dont l'authenticité satisfera l'amateur le plus exigeant. Chaque modèle est magnifiquement détaillé avec, pour les chars, des trains de roulement à suspension indépendantes et des chenilles en sections. Les trappes d'accès sur les caisses et les tourelles peuvent être montées en position ouverte ou fermée. Les panneaux de plage moteur sont ajourés et la plupart des modèles contiennent des pièces en métal photodécoupé pour parfaire le niveau de finition.



L'authenticité à l'échelle 1/35 !



Le M1A1 ABRAMS

est le dernier né des chars de bataille de l'US Army. Entré en service dans l'armée américaine au début des années quatre-vingt. Il a connu son baptême du feu pendant la Guerre du Golfe, y compris dans sa version avec socs de déminage fidèlement reproduite par cette maquette. Le M1A1 est armé d'un canon de 120 mm.

Le Panzer III Ausf. J

est équipé du canon à tube rallongé KwK de calibre 5 cm, d'où une puissance de feu accrue par rapport à ses prédécesseurs. De plus, l'épaisseur de son blindage a été augmentée de 30 à 50 mm, ce qui en fait le premier adversaire vraiment sérieux du char T 34 soviétique sur le front de l'Est. Il sera aussi l'un des principaux chevaux de bataille de l'Afrika Korps.



Le Jagdpanther

SdKfz 173, sorti en 1944, est l'ultime évolution des chasseurs de chars allemands. Ce blindé célèbre allie le canon de 8,8 cm PaK à un châssis de char Panther. Son excellente mobilité et son blindage frontal oblique très efficace, en firent le meilleur engin de sa catégorie dans l'armée allemande.



Le BRDM 2,

présent dans toutes les unités d'infanterie mécanisées de l'ex-Union soviétique et de ses alliés, est un véhicule de commandement et de reconnaissance armée amphibie. Entré en production en 1968, il reste à l'heure actuelle en service dans de nombreuses armées du monde.



Binney & Smith
1, rue de la Mairie, BP 3
60130 Saint-Rémy-en-l'Eau