

STEEL MASTERS

LE MAGAZINE DES BLINDÉS ET DU MODÉLISME MILITAIRE

ISSN 1251-3431



DIORAMAS 1/35

**L'AUTOBLINDA 41 EN ITALIE
LE SHERMAN BARV EN NORMANDIE**

N°13

BIMESTRIEL
FEVRIER-MARS 1996
39 FF - 285 FB - 12 FS

ORDRE DE BATAILLE

**LA 2^e DB TRAVERSE
LES MERS**

**LES INSIGNES TACTIQUES
BRITANNIQUES**



GEANT 1/15

**LE STUART
SOUS L'ETOILE
ROUGE**

**TRUCS ET
ASTUCES**

**LA
METHODE
DES
POCHOIRS**

**SUPER
DETAIL
1/35**

LE TRACTEUR AMPHIBIE LWS

**HISTORIQUE
LA CHENILLETTE
RENAULT UE**

**FRANCE 1940
LE B1bis AU 1/50**



M 3289 - 13 - 39,00 F-RD



Ci-contre.

Qui mieux que ce cliché pouvait servir notre propos. En effet, ce Sherman II est doté de nombreuses marques et marquages étudiés dans cet article. Tout d'abord le *bridge classification number*, un trente noir sur fond jaune circulaire est visible sur le carénage du ventilateur, à gauche du char (la dimension du cercle jaune peint n'est pas réglementaire, celui-ci devant avoir un diamètre de 9 pouces). Sur le glacis, sous la mitrailleuse, l'insigne de la 11th Armoured Division, puis, sur la droite, le chiffre 50 blanc sur fond rouge indique un blindé appartenant à l'état-major de la brigade blindée. Le Bren Carrier OP (*Observation Post*) équipé d'une radio, à droite sur la photo, appartient à un régiment d'artillerie de campagne (RA, peint sur un des coffres, pour *Royal Artillery*), son serial number est bien précédé de la lettre T, lettre préfixe désignant les véhicules chenillés, on devrait logiquement retrouver cette même lettre précédant le serial number peint sur la caisse du Sherman.



LES MARQUAGES DES VEHICULES BRITANNIQUES 1944-1945 (1)

Bibliographie

British Military markings, 1939-1945, P. Hodges & M. Taylor.

British Tanks and formation, 1939-1945, M. A. Bells.

British Military Transports, WWII, D. E. Jane.

Les articles publiés par J. Bouchery, dans *Militaria magazine* sur l'armée britannique en 1944-45

L'organisation de l'armée britannique est toujours apparue comme relativement incompréhensible aux historiens comme aux maquettistes et les marques tactiques semblent souvent sortir de l'esprit enfiévré d'un organisateur confus. Comme on peut s'en douter, il n'en est rien. Tout est logique... d'une logique toute britannique.

LETTRES PREFIXES

Z5250838

Ci-dessus et ci-dessous : Quelques exemples de dessins de lettres observés sur des photographies d'époque.

L3812186

P346438

F196184

A : voitures sanitaires
C : motocyclettes
F : automitrailleuses et véhicules de reconnaissance
H : tracteurs
L : camions de une tonne et plus
M : voitures et petits utilitaires
P : véhicules amphibies
S : artillerie automotrice
T : chars et véhicules de transport de troupes chenillés
V : vans du RASC
X : remorques de tous types
Z : camions de moins d'une tonne
E : bulldozers et engins de terrassement
REC : véhicules de dépannage blindés

Humber FWD 4 x 4, M (identifiant voitures et petits utilitaires) #1865322

Bedford QL L (identifiant les camions de plus d'une tonne) #297568

Morris C8/GS15-cwt 4 x 4, Z (identifiant les camions de moins d'une tonne).

Texte et infographies Jean-Marie MONGIN

Avec cette série d'articles, *Steelmasters*, va tenter de vous faire découvrir, à l'aide de tableaux synoptiques simples, tous les secrets de l'ordre de bataille anglais en Europe, lors des campagnes de 1944-1945, et vous guider dans les méandres, souvent tortueux, des marquages, symboles, marques — heureusement souvent colorés — appliqués sur tous les types de véhicules utilisés par les soldats de sa Gracieuse Majesté.

Dans chaque article, un ou deux tableaux concerneront les marquages communs à tous les véhicules anglais (dans ce numéro les lettres préfixes et les classifications de poids des véhicules), un autre présentera les marquages spécifiques des engins de combat (marques tactiques et couleurs des régiments de la brigade blindée endivisionnée), et le dernier présentera un régiment complet avec ses marques et marquages propres ainsi que tous les véhicules utilisés par cette unité (ce mois-ci, un régiment d'artillerie de campagne).

Le tout étant présenté et analysé selon le règlement théorique. La guerre a parfois ses raisons que la logique administrative ignore... (à suivre)

Ci-contre. Dans l'armée britannique tous les numéros d'identification des véhicules (le « serial number ») est précédé d'une lettre code identifiant le type même du véhicule. En voici la liste, valable pour l'année 1944, complète, agrémentée de quelques exemples. Il faudrait y ajouter la lettre préfixe C pour de nombreux véhicules canadiens (CT..... pour un char canadien, un RAM, par exemple) et d'autres préfixes DD pour Duplex Drive ou R pour Reworked. Sur le front asiatique, les véhicules d'origine indienne portent la lettre X en préfixe. Pour ceux que le pinceau démangerait, notre illustration comporte quelques lettrages type utilisés par les ateliers. Il en existe d'autres, bien évidemment.

LES « BRIDGE CLASSIFICATION NUMBERS »



Plaque de tonnage, peinte, d'un char Sherman Mk I



Plaque de tonnage, peinte, d'un tracteur Diamond T 980 et de sa remorque porte char



Plaque de tonnage, vissée, d'un char Stuart M5 de la division blindée polonaise.

Churchill

40

Carrier AOP

5

Bedford QLT

7

Ci-dessus et ci-dessous.
Quelques exemples de plaques de tonnage relevées sur des photos d'époque

5

Bren carrier du 1st Dorset, 1941

3

Bren carrier, 1941

4

Bren carrier de la 15th Scottish Division, 1944



Les « bridge classification numbers », que nous dénommerons « plaque de tonnage », sont déterminées en fonction du poids en tonne du véhicule. Ces plaques sont peintes directement sur la face avant du véhicule ou vissées sur le pare-chocs ou sous le glacis des chars. Les ponts Bailey, par exemple, construits par le génie possèdent une plaque d'identification (voir ci-contre) indiquant quel tonnage ils supportent. Il suffit alors aux dispatch riders ou aux équipages de les comparer à la plaque de tonnage des véhicules pour déterminer si le pont peut accepter le poids de leur véhicule lors du franchissement.

Sur chaque pont restauré ou posé par le génie on trouve une plaque (ci-contre à droite et à gauche) indiquant la classe de poids autorisée (cercle jaune et chiffres noirs, le nom du pont ou de la localité, les marques tactiques et les insignes des unités ayant travaillé sur l'ouvrage). Ainsi, le pont de gauche (créé pour notre démonstration) accepte les véhicules de 9 tonnes, est construit sur la Seine, à Vernon par les pionniers d'une des deux compagnies de génie (chiffre 41 sur fond bleu) de la 11th Armoured Division (insigne au taureau chargeant) et la section de pontonnier (chiffre 52). Celui de droite, un pont Bailey, tout aussi imaginaire, est construit pour des véhicules pesant jusqu'à 40 tonnes sur un canal en Hollande par une des trois compagnies de combat du génie (chiffre 35 sur fond bleu) rattachées au VIII^e corps britannique (insigne du chevalier chargeant).



LES REGIMENTS DE LA BRIGADE BLINDÉE DE LA 11th ARMOURÉ DIVISION, MARQUAGES ET COULEURS, août 1944

SENIOR REGIMENT 23rd Hussars	SECOND REGIMENT 2nd Fife & Forfar yeomanry	JUNIOR REGIMENT 3rd RTR	FOURTH REGIMENT	MOTOR BATTALION (Bataillon de fusiliers motorisés) 8th Rifle Brigade
 = HQ = Squadron = A = Squadron = B = Squadron = C = Squadron = D = Squadron	 = HQ = Squadron = A = Squadron = B = Squadron = C = Squadron = D = Squadron	 = HQ = Squadron = A = Squadron = B = Squadron = C = Squadron = D = Squadron	 = HQ = Squadron = A = Squadron = B = Squadron = C = Squadron = D = Squadron	 = HQ = Company = A = Company = B = Company = C = Company = D = Company
ARMOURÉ RECCE REGIMENT 15/19th Hussars				
 = HQ = Squadron = A = Squadron = B = Squadron = C = Squadron = D = Squadron				

Voici un tableau synoptique des marques tactiques, régiments par régiments blindés, au sein d'une division blindée britannique, à l'été 1944. Notre unité de référence est ici la 11th Armoured Division. Les marques tactiques britanniques, dans ce cas, sont relativement simples à appréhender.

La division blindée est articulée en quatre grandes unités, la brigade blindée (objet de notre tableau), la brigade d'infanterie, l'artillerie divisionnaire et les unités de soutien organiques (génie, train, etc.).

La brigade blindée possède 3 régiments de chars et 1 bataillon de fusiliers motorisés (les 3 premières unités présentées dans notre tableau et la 5^e à droite). Chacun des 3 régiments regroupe 1 escadron de commandement (HQ squadron) et 3 esca-

drons de guerre (A, B, C squadrons). Chacun de ces régiments a une couleur d'identification (rouge, pour le 1^{er}, jaune pour le 2^e, etc.), et chacun des squadrons un symbole tactique propre (losange pour le HQ squadron, triangle pour le A squadron, carré pour le B, etc.).

Ces couleurs et ces symboles sont les mêmes pour les autres unités blindées de l'armée britannique, dans la 7th Armoured Division, le A squadron du senior régiment a lui aussi un triangle rouge; c'est l'insigne de division théoriquement peint sur le véhicule qui marque la différence. Les régiments dans la brigade sont classés par ordre d'ancienneté dans la liste des régiments britanniques. Ainsi, le Senior régiment est toujours le régiment le plus vieux au sein de la brigade et ainsi de suite.

Le D squadron est théorique au sein des régiments de la 11th Armoured. Le 4^e régiment est prévu au règlement, mais n'a jamais été mis en place sur le front européen.

La plaque de couleur rouge à chiffres blancs indique la position du régiment au sein de la brigade.

Le rouge est la couleur attribuée à la brigade blindée et les chiffres tracent le numéro d'ordre du régiment dans la brigade.

Cette disposition est identique, elle aussi, à tous les régiments d'une brigade blindée au sein d'une division blindée (nous reviendrons dans un prochain article sur ces marquages).

Ce code couleur/chiffres est peint, théoriquement, à l'avant et à l'arrière de chaque véhicule.

LE REGIMENT D'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

Voici représentés, théoriquement, les véhicules, ainsi que leurs plaques d'identification tactique propres, de l'état-major régimentaire et de la première batterie d'un régiment d'artillerie de campagne. Ce régiment théorique pourrait être le 151st Field Artillery Regiment de la 11th Armoured division en août 1944. La plaque d'identification, vissée ou peinte, sur tous les véhicules d'artillerie est rouge et bleu, comme visible ci-dessous. Dans une Armoured Division, le chiffre identifiant le régiment d'artillerie de campagne, équipé de canons de 25 pounder, est le 74. Pour l'état-major une plaque additionnelle, plus petite, mi-partie rouge et bleu est disposée au-dessus ou à côté de la plaque tactique; on y trouve peinte une ou plusieurs lettres code identifiant le propriétaire ou la mission du véhicule. Nous en donnons dans notre tableau la liste.

Pour les batteries la disposition est identique, des lettres codes indiquent la fonction, le rôle ou la mission, mais la petite plaque, à l'aide d'un code couleur simple, désigne, quant à elle, la batterie comme suit :



1^{re} batterie 2^e batterie 3^e batterie 4^e batterie

Ainsi, la deuxième batterie, qui regroupe les Troops C et D, a pour lettres codes RC, GC, TLC et RD, GD, TLC pour les véhicules de commandement de ses Troops. Les Quad et canons conservent la dénomination A, B, C, D, AB, CD dans chaque Troop. La 3^e batterie subit des changements identiques : RE, GE, TLE pour la Troop E et HF, GF, TLF pour la Troop F.

Un Field Regiment ne comporte que 3 batteries. Ces dispositions générales sont valables pour l'ensemble des régiments d'artillerie, en ce qui concerne les couleurs, les lettres codes et le système d'identification des batteries. Les marques tactiques des 2 autres batteries du régiment sont identiques à celles de la première. Les batteries Q (2^e batterie) et R (3^e batterie) conservent pour leurs 19 premiers véhicules les mêmes lettres codes (X, X2, K1, etc...) seuls les véhicules des Troops voient leurs lettres changer.

Etat-major du régiment



Batterie « P »



Troop « A »



Troop « B »



Les véhicules représentés ici, le sont à titre d'exemple. En effet, les Quad Guy peuvent être remplacés par des Quad Morris ou Ford, de même, les motocyclettes Triumph sont souvent préférées aux Jeep pour les véhicules de liaison. Les Bren Carrier AOP (Artillery Observation Post) sont fréquemment remplacés par des chars Sherman OP. Quant à la flotte de véhicules de moins d'une tonne (15 cwt), tous les modèles de fabrication britannique sont utilisés.

Plaques réglementairement peintes sur une des ailes du véhicule.

L'état-major du régiment, en plus de ses véhicules, utilise une douzaine de motocyclettes pour assurer ses liaisons. Elles peuvent dans certains cas être remplacées par des Jeep. Les véhicules du Royal Signals et du REME utilisés au sein du régiment d'artillerie peuvent, le cas échéant, conserver leurs propres marquages d'armées les combiner avec ceux de l'artillerie.



Ci-dessus.
Un ASU-85 au 1/35; cet automoteur des troupes aéroportées de l'ex-armée rouge est entièrement réalisé de toutes pièces par son auteur, un maquettiste de talent.

LE MONS MEET NOUVEAU EST ARRIVE

Tout comme un certain breuvage très attendu à la veille de chaque hiver, les maquettistes pouvaient se réjouir de la dernière édition du Mons Meet, en octobre dernier, une « cuvée » particulièrement réussie.

Texte et photos par Olivier SAINT LOT

La manifestation avait été nettement avancée par rapport à son calendrier habituel, en raison de

la concentration désormais trop importante de concours-exposition au cours du mois de novembre en Belgique et en Angleterre. Par contre, le choix de cette date plaçait le Mons Meet juste dans la foulée d'Euromilitaire. En fait, ce grand événement ne fit aucune ombre à l'exposition belge qui, rappelons-le, est ouverte à toutes les catégories de maquettes : avions, blindés, figurines, véhicules civils, etc. Le public était d'ailleurs nombreux au rendez-vous.

Par ailleurs, le Mons Meet 95 avait déménagé pour s'installer dans le cadre du campus de l'université catholique, située juste au



Au centre.
Un beau travail de finition et de mise en valeur pour ce LAV-25 Italeri, aux couleurs des Nations-Unies, dans le cadre de l'opération Restore Hope en Ethiopie.



Ci-contre.
Sans être un classique de la conversion, ce modèle, un Sherman M4A2 armé d'une tourelle d'AMX13/75 mm, est connu de tous les amateurs de blindés de l'armée israélienne des années soixantes.



Ci-dessous.
Le concours du Mons Meet regorge toujours de réalisations exceptionnelles, comme cet ensemble tracteur Autocar basé sur l'ancienne maquette VMK, avec remorque porte-ponton de l'US Army.

En bas.
A partir d'éléments d'Opel Blitz Italeri, voici une réalisation personnelle, un autobus sanitaire sur châssis Mercedes 3000. La remorque générateur NKC/H&K ajoute à l'envergure de l'ensemble.

delà du boulevard de ceinture du centre-ville, à proximité de la jonction avec l'autoroute Paris-Bruxelles. En effet, avec la notoriété croissante de la manifestation, celle-ci se trouvait trop à l'étroit dans le foyer de la cité universitaire, situé dans le vieux Mons. En quittant le cadre des vieilles pierres, le Mons Meet gagne alors de l'espace; à proprement parler, il ne s'agit pas d'une salle plus grande mais de

plusieurs espaces regroupés au sein d'un même bâtiment. Ainsi, le concours était rassemblé en un seul lieu, qui pouvait être isolé du reste de la manifestation. Le jury a sans doute pu effectuer son travail avec plus de sérénité qu'à l'accoutumée.

Les participants de la bourse d'échange se retrouvaient dans les couloirs; ici, ce terme paraît de plus en plus galvaudé car, au vu du volume et de la nature des

Ci-contre.
Une note d'humour ajoute à la qualité d'exécution de ce diorama; le cadre de la scène, située dans les Balkans, est ainsi habilement suggéré par l'usage de colonnades antiques empruntées aux produits de jeux de rôle.

marchandises étalées sur plusieurs tables, cela ressemble plus à un stock de professionnel qu'à une collection de particulier. A l'étage, la cantine du campus était transformée en bar-restaurant, lieu indispensable pour une saine émulation collective d'un loisir par ailleurs très individualiste ! Autre élément incontournable pour le



Ci-contre.
Un modèle classique, le Panzer IV Ausf. H. Cette saynète est un bel exemple de l'emploi des accessoires disponibles aujourd'hui sur le marché : obus, fûts d'essence, jerrycans et même un « matou », extrait de la boîte de mécaniciens allemands Tamiya.

succès d'un concours-exposition de maquettisme, la présence des revendeurs et artisans était aussi nettement à la hausse. Grâce à l'espace accru disponible pour les professionnels, on retrouvait, parmi une vingtaine de commerçants, les habitués : Resicast, JMP, ADV/Azimut, Des Kit, Matlan, ED Models, De Krijger, Pilipili, mais



Ci-contre.
Une très belle adaptation à partir d'une base Italeri d'un Bedford GI-4 x 4 3 ton en version cargo. Le véhicule arbore les marques du Royal Army Service Corps et dépend de la 7th Armoured Div., les fameux « Rats du désert »

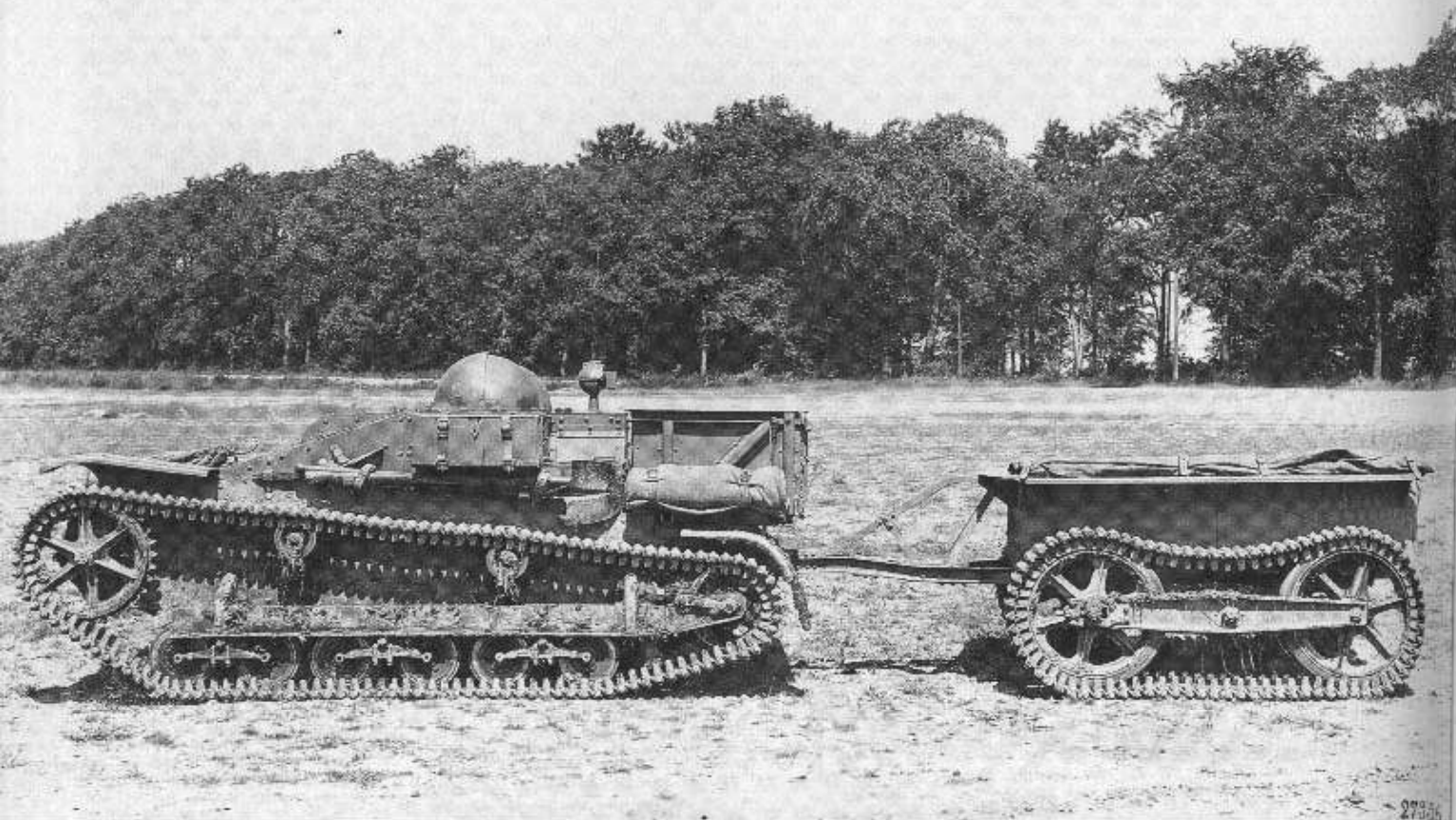
aussi plusieurs nouveaux venus, tel ce commerçant suisse qui proposait exclusivement des maquettes artisanales en provenance de l'ex-URSS, avec des

modèles particulièrement « exotiques ». On comptait de même la présence de Militar's Kit, PSP, Wolf, Militärmodellbau Mörs et Rob de Jong pour ne citer que les spécialistes du véhicule et de la figurine militaire. Au final, ce Mons Meet a été, une fois encore, une journée réussie pour les exposants, les visiteurs mais aussi les organisateurs, que nous félicitons tout particulièrement pour la qualité de leur prestation. □

Ci-dessous.
La maquette Tamiya commence à dater mais cet ensemble Quad gun tractor avec canon de 25-pdr de la 8th Army est une réalisation de qualité.

En bas.
Un superbe diorama sur la guerre du Golfe réalisé par Fablen Descamps; les accessoires, panneau routier, lampadaire et filet de camouflage sur le T-59 semi-enterré rappellent bien les images rapportées dans les médias.





PROFIL et HISTOIRE

Ci-dessus.
Une très belle vue de profil de la chenillette Renault UE. Il s'agit d'un des 60 premiers véhicules de série, dépourvu de panneau support du triangle de remorque. Sa lanterne arrière, dite « feu ratière », est du premier type.
(Photo Renault)

par François
VAUVILLIER

Plans par
Hubert CANCE

LA CHENILLETTE DE RAVITAILLEMENT D'INFANTERIE RENAULT UE

Lorsque l'état-major français esquisse, au cours des années vingt, la motorisation de l'infanterie, la question se trouve rapidement centrée sur la définition d'un petit véhicule tactique apte à l'emploi jusqu'en première ligne, « sans souci du feu normal de l'infanterie »...

La mission de ce futur véhicule est double : il s'agit en premier lieu de ravitailler en munitions les combattants à pied, mais aussi, le cas échéant, de transporter ou de tracter les mortiers et les canons légers, tâche normalement assurée, en retrait de la ligne de feu, par des voitures et avant-trains hippomobiles.

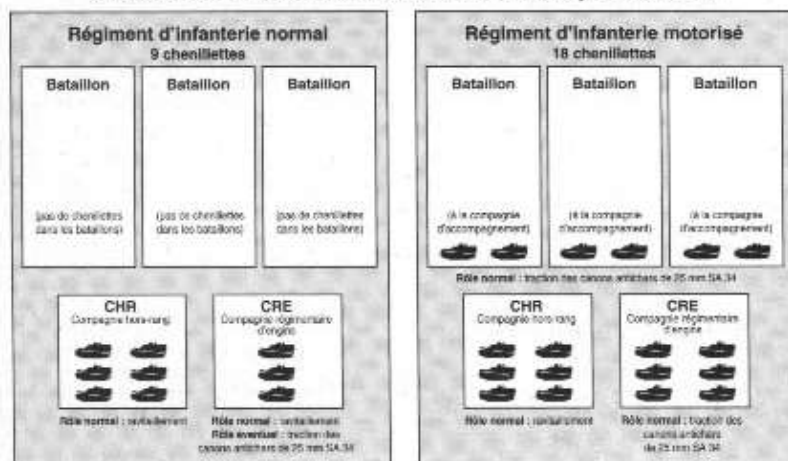
Après des essais de semi-chenillés légers Citroën-Kégresse (1924), de remorques de divers types et d'appareils automoteurs guidés à bras, l'infanterie fixe son choix de principe pour un petit tracteur tous terrains blindé à faible relief et muni d'une remorque, dont le modèle est fourni par le Carden-Lloyd britannique, essayé avec succès en 1930 par la commission de Vincennes.

Sur ces bases est défini le programme du « véhicule type N » (ravitaillement de l'infanterie) approuvé le 7 octobre 1930. Trois constructeurs se mettent sur les rangs : Latil, avec une chenillette purement Carden-Lloyd, Citroën-Kégresse avec un semi-chenillé blindé léger de conception maison, et Renault, avec son prototype chenillé UE. Ce dernier, lui aussi d'inspiration Carden-Lloyd mais construit en France dès le premier prototype, bénéficie du savoir-faire et de la renommée de Billancourt en matière de véhicules blindés. Renault l'emporte facilement sur ses deux concurrents. Son modèle UE, avec remorque chenillée UK, est adopté et devient la chenillette de ravitaillement d'infanterie modèle 1931 R.

Ravitaillement et traction

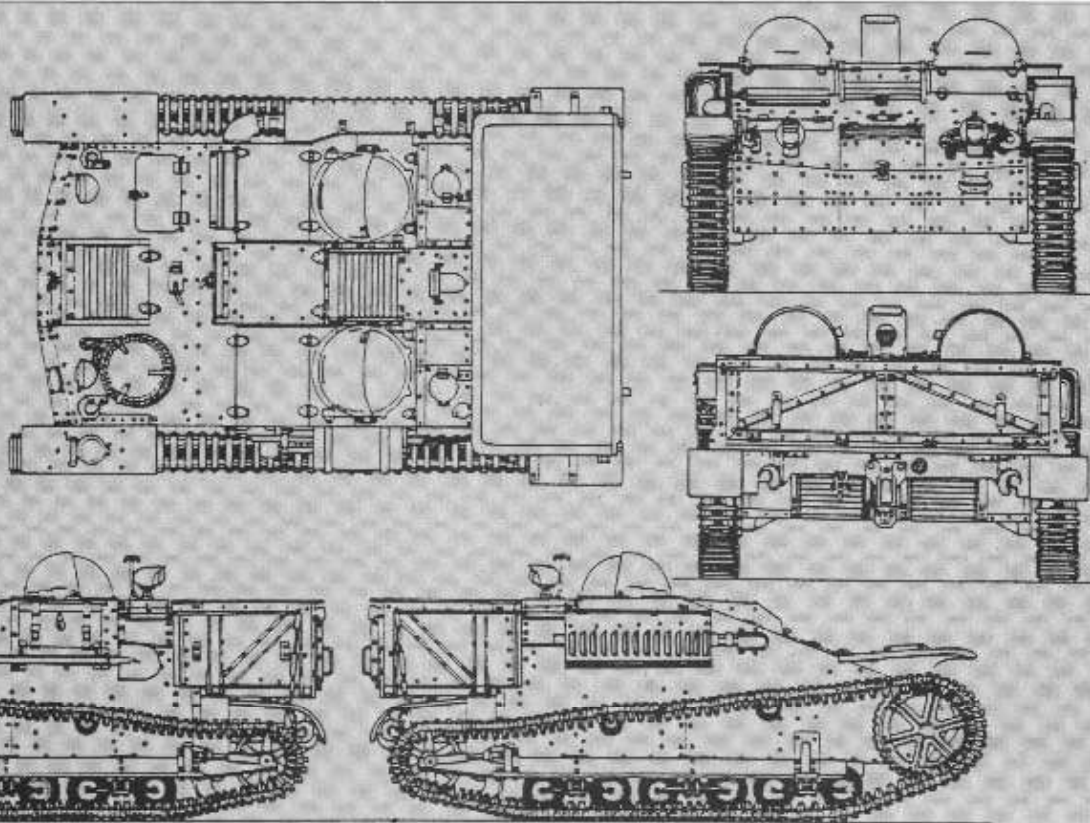
Par la présence des bennes sur le tracteur (benne à basculement commandé de l'intérieur) et la remorque, la chenillette UE est clairement orientée vers le rôle du ravitaillement sous le feu. Cependant, dès l'origine, « il est souhaitable qu'elle garde des qualités omnibus (on dirait aujourd'hui polyvalent, NdA). Il serait donc intéressant d'y étudier l'armage de fortune de toutes sortes d'engins

REPARTITION DES CHENILLETES DANS LES RI, 1939-1940



DOCUMENT 1/35 MAQUETTISTE

Chenillette de ravitaillement d'infanterie modèle 1931 R (Renault UE). Ce plan présente les éléments caractéristiques du « premier type » : phares Restor, queues de cochon, garde-boue avant courts, plus le panneau support de triangle de remorque (entre les deux casques hémisphériques), apparu avec le « deuxième type ».



(mitrailleuse, anti-char, mortier) » (22 décembre 1931).

Essayé sous deux formes, le transport des mortiers ne sera pas convenablement résolu. En revanche, la traction du nouveau canon antichar de 25 mm modèle 1934 est adoptée par l'EMA le 6 septembre 1936. Dès lors, la chenillette d'infanterie a deux rôles standards, sa priorité d'emploi étant définie selon le degré de motorisation du régiment d'infanterie (voir organigramme p. 12).

Les compagnies divisionnaires antichars (CDAC), formées dans chaque division d'infanterie par l'un des trois RI constitutifs, seront également dotées de chenillettes UE spécifiquement chargées de la traction des canons de 25 mm modèle 1934¹.

Ci-dessous. Deux essais de transport du mortier de 81 mm par chenillette UE. En haut, par portage (essai vers 1932 sur une chenillette du premier marché de série). La photo montre aussi la remorque dépourvue de chenilles, formule initialement préférée sur route. (Photo Renault) En bas, par traction sur affût spécial (essai vers 1938). Le hayon de benne est ici dépourvu des butoirs le protégeant contre les queues de cochon. (Photo ECPA)



Des besoins croissants

La chenillette Renault entre très tôt en service : hormis les 6 prototypes de 1931, la première série de 60 véhicules est entièrement livrée à la date du 10 septembre 1932. En juin 1936, alors que les Allemands viennent de remilitariser la Rhénanie, 700 chenillettes sont en service, sur un total d'environ 1 200 commandées. Dès lors, les marchés se multiplient, dans un contexte social et économique particulièrement troublé. En décembre 1936, l'usine de montage Renault située en face de Billancourt, sur l'autre rive de la Seine, est nationalisée et devient l'AMX (atelier de construction d'Issy-les-Moulineaux), établissement chargé également de la poursuite des études sur une partie des programmes de blindés Renault².

Du point de vue industriel, Renault reste maître du jeu. Les principaux organes de la chenillette continueront de sortir de Billancourt, à charge pour l'entreprise d'alimenter les chaînes de montage de l'AMX et d'autres contractants. En effet, le gouvernement cherche non seulement à accroître la production, mais aussi à décentraliser autant que possible le montage de ces petits engins faiblement blindés, relativement aisés à produire. Dans le sillage de l'AMX, deux industriels sont associés à partir du début de 1937 au programme du montage des chenillettes UE : Berliet à Lyon, et Fougat à Béziers.

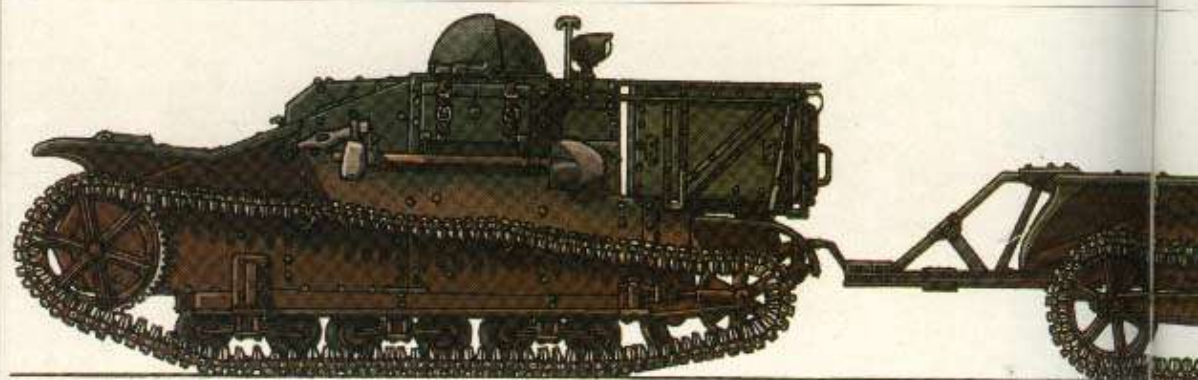
Une évolution constante

Adoptée et mise en service avec une rapidité peu commune dans les années de traversée du désert budgétaire (1930-1935), la chenillette UE révèle assez vite une usure anormale de son train de roulement, et plusieurs essais sont tentés pour y remédier. Au-delà, l'EMA cares-

1. Les tracteurs légers d'infanterie à quatre roues motrices Latil M7T1 ne sont livrés qu'à partir de mars 1940, prioritairement aux CDAC des DI motorisées, et à la compagnie d'engins des bataillons de chasseurs portés des DCR. Dans leur quasi-totalité, les CDAC font donc la campagne de mai-juin 1940 avec des chenillettes UE.

2. L'AMX a la charge des études à venir sur les ACG 1 (AMC 35), les chars légers ZM (R 35), la chenillette UE et la remorque VV. Mais Renault conservera à Billancourt son propre bureau d'études d'engins blindés, en principe limité aux chars moyens UD (D2), aux chars de bataille B1 et au programme G1. En fait, le bureau d'études Renault va devenir concurrent de celui de l'AMX dans toutes les études en cours, y compris celles réservées en principe à Issy-les-Moulineaux.

Ci-contre.
Chenillette Renault 31 R en configuration complète de traction du canon antichar de 25 mm SA modèle 1934 Hotchkiss. Dans cet emploi, la benne du tracteur reçoit la trousse à outils et à accessoires du canon, l'étui de baguette et écrouillons, le sac à chiffons, quatre bricoles pour la traction à bras, quatre sangles pour le transport des caisses et un maximum de 20 caisses de 12 cartouches. La remorque est chargée de caisses de munitions plus, pour une sur trois remorques de la section, du coffre d'outillage et de rechange des canons.



se l'idée de remplacer la UE par un modèle entièrement nouveau et commande à cette fin, durant l'hiver 1936-1937, un prototype à chacun des cinq constructeurs intéressés par le programme : Renault, Berliet et Fougla, mais aussi Hotchkiss et Lorraine.

Ces prototypes donnent lieu à des essais approfondis, sans aucune suite pratique : à la veille de la guerre, les chenillettes Fougla et Hotchkiss ont été écartées, celle de Berliet agréée mais non commandée. Ce qui tient lieu de nouveau modèle à Renault — une UE à train de roulement très allongé vers l'arrière, présentée en juillet 1938

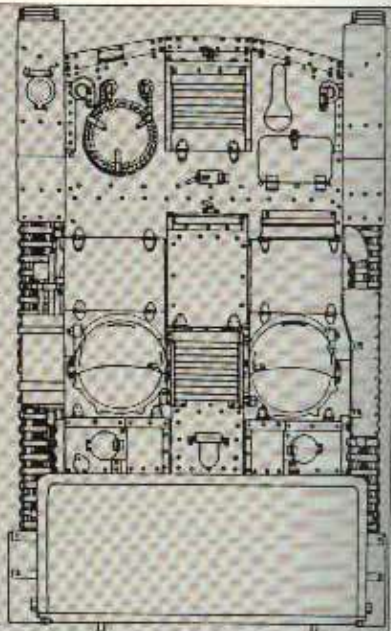
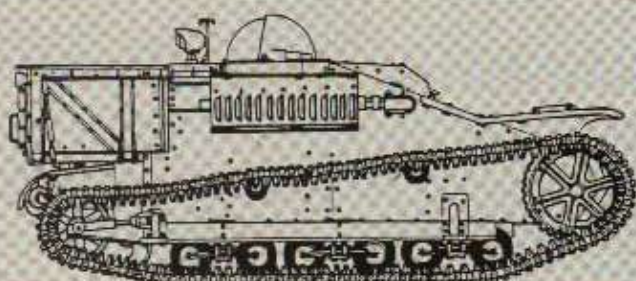
— ne donne pas satisfaction. Quant au modèle de Lorraine, « très supérieur » à la UE, il est adopté fin 1937 mais sera finalement abandonné pour raisons de standardisation dans le cadre de la mobilisation industrielle³.

De fait, il est clair dès 1938 que la solution industriellement rationnelle au problème de la chenillette d'infanterie — compte tenu de l'ampleur des besoins — ne peut

3. La chenillette d'infanterie Lorraine avait été commandée à 100 exemplaires mais ce marché sera transformé le 27 septembre 1939 en autant de tracteurs de ravitaillement de chars.

DOCUMENT 1/35 MAQUETTISTE

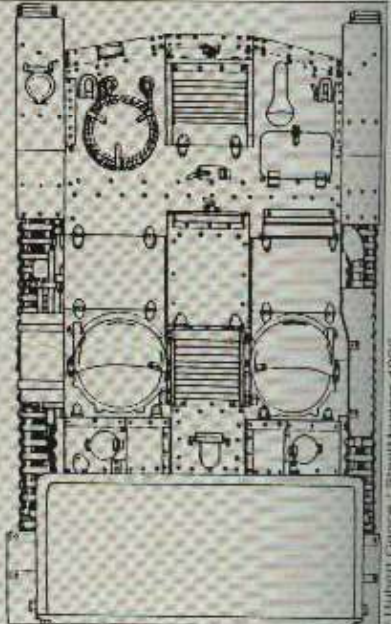
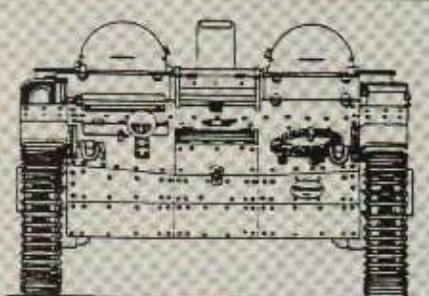
Chenillette UE du « quatrième type » : elle possède les garde-boue avant allongés apparus avec le « troisième type » et, pour la première fois, l'unique phare blindé Guichard (à l'avant droit) remplaçant les deux phares Restor des types précédents.



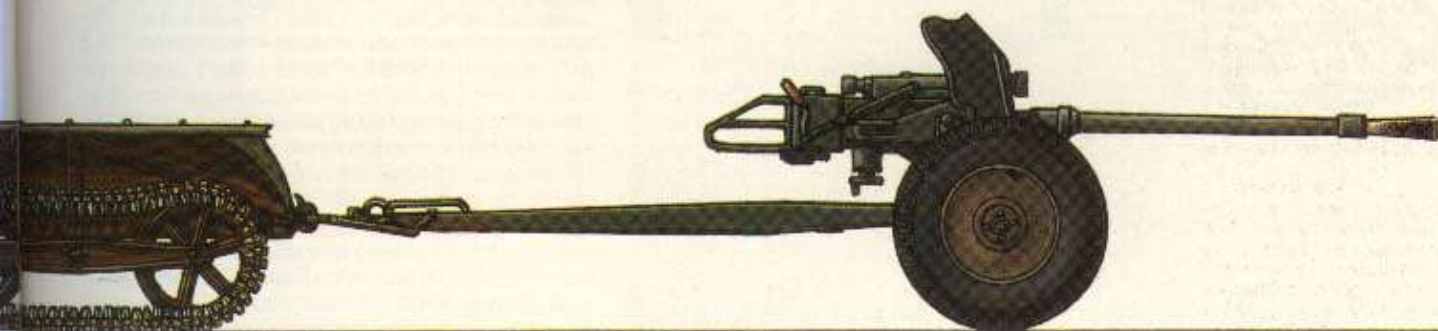
© Hubert Canco / Steelmasters 1996

DOCUMENT 1/35 MAQUETTISTE

Chenillette UE 2 à quatre vitesses. On ne la distingue extérieurement que par ses quatre manilles AMX remplaçant les queues de cochon. Du même coup, les deux pontets d'acier protégeant le hayon arrière n'ont plus de raison d'être et sont supprimés.



© Hubert Canco / Steelmasters 1996



être réglée que sur la base du modèle Renault existant. Dès lors, les bureaux d'études de l'AMX et de Billancourt vont, chacun de leur côté, redoubler d'efforts pour tenter d'en améliorer le train de roulement. Ces tentatives auraient dû déboucher, au second semestre 1940, sur l'adoption en série d'un projet Renault, l'adjonction d'un septième galet porteur. Quant aux galets porteurs eux-mêmes, ils font l'objet d'un nouveau type de fabrication à partir de mars 1940, mais ces modifications du train de suspension de série ne sont guère visibles à l'œil nu.

Sous l'angle du maquettiste et de l'analyste-photo, il est plus gratifiant de se pencher sur l'évolution des détails d'aménagement qui affectent extérieurement les chenillettes UE de série entre 1932 et 1940 et permettent, de concert avec leurs numéros matricules, de les dater avec une certaine précision. Ainsi distingue-t-on visuellement cinq types successifs de Renault UE, résumés dans le tableau ci-dessous.



Ci-dessus.
Détail du mode d'accrochage de la remorque (essai de mars 1938 d'un dispositif permettant l'accrochage semi-automatique, adopté en série sur la UE 2). Cette vue de la chenillette UE n° 67 221 montre aussi les butoirs de protection du hayon arrière, venant frapper sur les queues de cochon.
(Photo CEMA Vincennes)

Mais la modification essentielle apportée, en série, à la chenillette UE est invisible extérieurement : il s'agit de l'adoption d'une boîte à quatre vitesses sans réducteur. Dix exemplaires sont commandés dès 1934 mais leur livraison n'interviendra qu'au printemps 1937. Entretemps, une chenillette munie de la nouvelle boîte est essayée avec succès en janvier 1936, et adoptée de principe en décembre 1937. Elle reçoit l'appellation constructeur de UE 2, avec remorque UK 2 à accrochage semi-automatique, sans changer de millésime réglementaire. Commandée entre septembre 1938⁴ et l'été 1939 à un total de 1 900 ex., quantité à laquelle s'ajouteront les commandes de guerre, la UE 2 est livrée à partir du début

4. Les premiers marchés d'UE 2 sont notifiés aux contractants les 30 septembre 1938 (AMX, 300 ex.), 28 janvier 1939 (Berliet, 100 ex.) et 3 mars 1939 (Fouga, 100 ex.). Ces dates tardives s'expliquent par les dispositions prises antérieurement pour l'accélération de la production de la chenillette UE à trois vitesses.

PRINCIPALE EVOLUTION DES CHENILLETES RENAULT UE DE SERIE, 1932-1940

NB : Malgré de nombreuses recherches en archives, nous n'avons pas pu retrouver tous les détails des marchés de chenillettes UE et UE 2. Concernant les matricules, nous livrons ici des « fourchettes » affinées autant que possible.

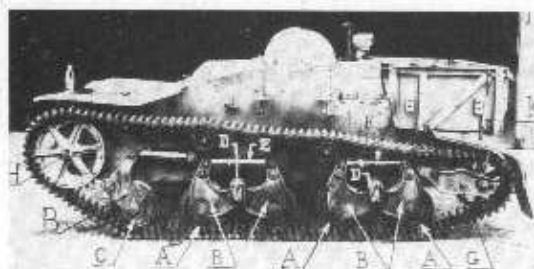
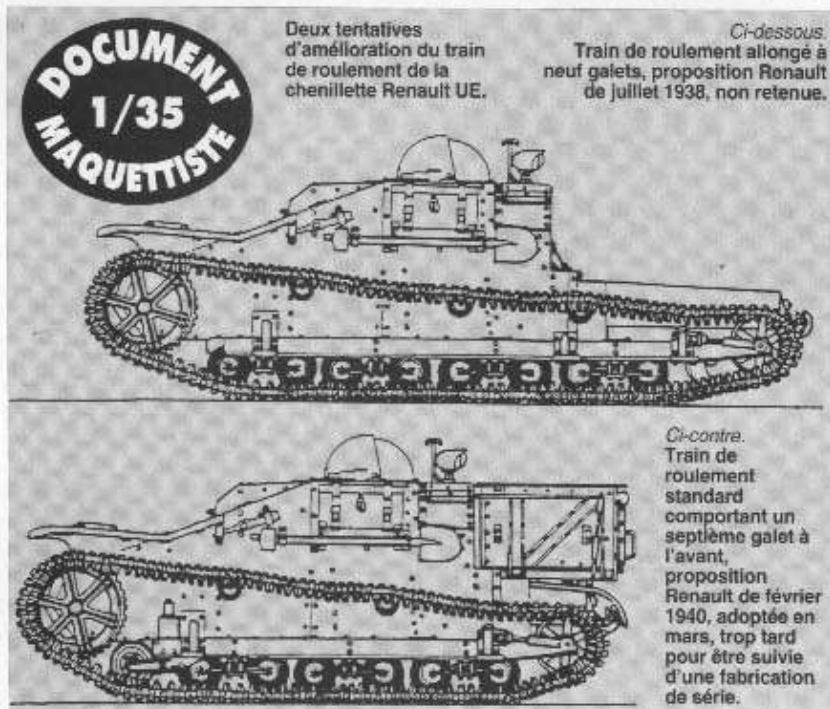
Type et quantités	Matricules	Période de livraison	Détails caractéristiques et remarques
UE « premier type » 60 exemplaires de série ¹	79 112 à 79 171	Courant 1932	Phares Restor, queues de cochon, garde-boue avant courts. La 79 171 est munie d'un moteur 15 cv.
UE « deuxième type » 916 exemplaires de série 176 ex. 150 ex. 290 ex. (+ 10 ex. UE 2)	88 250... à 88 420... 81 900... à 82 000... 89 650... à 89 950... 92 370... à 92 470... 93 500... à 93 600...	2 ^e semestre 1934 Fin 1934-début 1935 1 ^{er} semestre 1936* Eti 1936 Courant 1937	Apparition du panneau de triangle de remorque. Première tranche avec différentiel renforcé. *les 10 UE 2 (boîte à quatre vitesses) sont livrées au printemps 1937.
UE « troisième type » 220 exemplaires de série 220 ex. ²	95 180... à 95 400...	Prévues juil.-oct. 1936	Apparition du garde-boue avant allongé.
UE « quatrième type » 1400 exemplaires de série 200 ex. ³ p/s 300 Renault 500 AMX 300 Fouga 100 Berliet	67 025 à 67 224 4 100 ... 8 400 ... M 3 900... à M 4 100... M 30 500 ? à M 30 900...	Prévues février-mai 1937 puis sortie en continu jusqu'au début de 1940.	Apparition du phare Guichard.
Total UE de série :	2 596 (Non comptés 6 prototypes de 1931, 1 prototype allongé, 10 Chine à casemate, 13 (?) Roumanie et 10 UE 2 à 4 vitesses)		
UE 2 (boîte à quatre vitesses) Environ 2 300 ex. achevés de monter en juin 1940 1200 AMX 300 Berliet ³ 400 Fouga + Commande de mobilisation ⁴	M 15 000... à M 15 100... M 31 300... à M 31 900 ? M 62 100... à M 63 800... M 69 100...	Sortie en continu de février à juin 1940.	Apparition des manilles AMX en série. Accrochage semi-automatique de la remorque (type UK 2).

1. En fait, 50 + 10 ex. additionnels. Ce marché comporte aussi 50 plateformes de route type VV, premier modèle basculant.

2. Ces trois marches comportent aussi une quantité égale de plateformes de route type VV, second modèle à plateau fixe (total 620 ex.).

3. Total effectivement livré à l'armée par Berliet au 3 juin 1940 : 240 UE2 (+ 100 UE à 3 vitesses).

4. Le 27 septembre 1939 : 650 ex. fixes (432 AMX, 48 Berliet et 120 Fouga) suivis de 250 ex./mois (150 AMX, 50 Berliet et 50 Fouga). Programme poussé à 300 ex./mois le 20 novembre 1939.



1939 et continuera d'être produite, à cadence de plus en plus soutenue, jusqu'en juin 1940.

Enfin, en vue de remplacer à terme la UE 2, Renault développait en 1939-1940 une nouvelle chenillette de même silhouette générale mais plus longue et à plus forte charge utile, la chenillette DAE, qui ne semble pas avoir dépassé le stade de la planche à dessins.

Environ 4 900 chenillettes sorties

Le jour de la mobilisation, 2 848 chenillettes Renault sont sorties pour l'armée française. L'essentiel est composé de chenillettes UE à boîte à trois vitesses avec réducteur (2 600 ex. au total en chiffres arrondis⁵). Le solde est constitué de UE 2, seul modèle retenu pour les chenillettes de ravitaillement d'infanterie du programme de guerre. Comme auparavant, Renault est chargé de livrer des collections complètes d'organes mécaniques aux trois contractants chargés de leur montage, AMX, Fougat et Berliet.

Au 15 février 1940, l'état des livraisons de collections complètes (production totale depuis le début) à chacun des monteurs est le suivant :

AMX : 2 200 UE + 1 080 UE 2 = 3 280 collections
Fougat : 300 UE + 260 UE 2 = 560 collections
Berliet : 100 UE + 210 UE 2 = 310 collections
soit 4 150 collections, représentant un nombre égal de chenillettes montées au 1^{er} avril 1940 (45 jours de délai moyen entre la livraison des organes et la sortie des véhicules terminés). La production de Renault est alors de

5. Voir détails sur le tableau p 15.

6. Chiffre d'origine Renault, rendu public par M. de Peyrecave au procès de Riom en février 1942. En dernière analyse, les fameux « 6 200 chenillettes » pourraient englober les collections mises en fabrication mais non livrées aux participants, ainsi que les collections mécaniques destinées à la Roumanie (300 ex. au contrat, 126 ex. livrés à l'armistice). La UE 2 roumaine était construite sous licence dans l'usine de Malaxa, à Bucarest.

Ci-dessous.
Train de roulement allongé à neuf galets, proposition Renault de juillet 1938, non retenue.

Ci-contre.
Train de roulement standard comportant un septième galet à l'avant, proposition Renault de février 1940, adoptée en mars, trop tard pour être suivie d'une fabrication de série.

Ci-contre.
Cette chenillette présentant, en taille réduite, un train de roulement analogue à celui du R 35, est une proposition de 1940 de l'AMX en vue d'améliorer la suspension de la chenillette. Le résultat est probant à ce niveau, mais entraîne une forte diminution des performances et une mauvaise répartition des poids au sol. Le projet est écarté en avril 1940.

Ci-dessous.
Cette chenillette « de cavalerie » n° 77 962, réalisée en 1932 sur un châssis prototype muni d'un moteur de 15 cv et essayée au 1^{er} bataillon de dragons portés, est née d'une conversation tenue le 21 décembre 1931 entre le général Weygand et un responsable de Renault. Si la UE recevait « en même temps qu'un moteur plus puissant, une installation fixe de mitrailleuse, elle pourrait fort bien entrer en concurrence avec la Citroën ». Il s'agit alors de contrer l'AMR Citroën-Kégresse P 28 qui, juste retour des choses, est elle-même issue du prototype Citroën évincé par Renault dans le cadre du programme type N.
(Photo Renault)

300 collections par mois (200 pour l'AMX, 60 pour Fougat et 40 pour Berliet), rigoureusement tenue.

Entretemps, durant l'hiver 1939-1940, Renault a décentralisé une partie de la production des éléments d'UE 2 à la Société des usines de Pontlieue (SUP), dans la banlieue du Mans, un établissement racheté par Renault en 1938 précisément en vue d'y produire les chenillettes. En mai 1940 démarre une nouvelle chaîne de montage à Pontlieue et, le 31 mai, on demandera la sortie de 350 chenillettes par mois : 14 par jour dont 9 à l'AMX, 1 chez Berliet, 2 chez Fougat et 2 à Pontlieue.

Soulignons à nouveau ici que le chiffre usuellement avancé de 6 200 chenillettes⁶ sorties, dépasse largement la réalité. En fait, Renault a sorti, au 12 juin 1940, environ 5 300 collections d'organes pour la France. Compte tenu des délais de montage, on peut en déduire qu'environ 4 900 chenillettes ont été effectivement achevées à la mi-juin 1940. Cette estimation est corroborée — entre autres éléments — par la déposition du général Picquendar au procès de Riom en février 1942 : au 10 mai 1940, l'armée française disposait de 4 578 chenillettes (3 300 aux armées et 1 278 dans les dépôts et parcs).

Les chenillettes armées d'une mitrailleuse

Dès 1932, Renault réalise une chenillette (n° 77 962), sur châssis prototype avec moteur 15 cv, munie d'une casemate abritant une mitrailleuse de 7,5 mm. Il s'agit alors de concurrencer Citroën dans la catégorie des automitrailleuses légères de contact (futur programme des AMR) destinées à la cavalerie. Cependant, le véhicule Renault, trop lent, n'est pas retenu par la cavalerie.

En revanche, en 1936, la Chine commande 10 exemplaires de Renault UE avec casemate abritant une mitrailleuse. Ces chenillettes seront livrées aux Chinois en 1937 en compagnie de 16 automitrailleuses Renault type ZB.

Quant à l'infanterie française, on ne relève pas avant 1940 le besoin d'armer les chenillettes UE. Or, avec le début des opérations actives en mai 1940, « il est apparu indispensable d'armer les chenillettes pour que les équipages puissent assurer leur propre sécurité et concourir dans certaines circonstances à l'organisation de la défense des arrières. » (29 mai 1940). Sur le terrain, certains combattants se voient conduits à utiliser la chenillette comme engin de dégagement, avec un FM 24/29 actionné par l'aide-conducteur, éventuellement protégé par des sacs de sable (témoignage d'un utilisateur).

Au plan industriel, la direction de l'infanterie demande donc à Renault « de modifier d'urgence une chenillette en y adaptant la petite casemate qui avait été réalisée sur les chenillettes Chine et en munissant cette casemate d'un fusil-mitrailleur » (25 mai 1940). Mais cette solution n'est pas immédiatement réalisable et, « en attendant », on a recours à des dispositifs simplifiés :

— la mise en fabrication de 1 500 dispositifs AMX support d'arme automatique (29 mai et 13 juin 1940);



Ci-contre.

Ce second prototype de casemate pour mitrailleuse de 7,5 mm est très probablement le modèle construit à 10 ex. pour la Chine en 1937. Dans l'armée française, on ne connaît pas d'exemple de UE de série ayant reçu de camouflage d'usine, même en 1940.

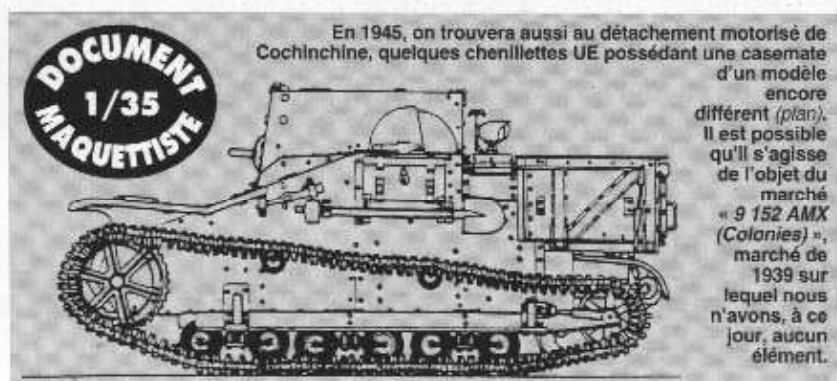
— l'équipement de 200 chenillettes « avec dispositif provisoire pour fixation de mitrailleuse ou FM » (suggestion du 13 juin 1940).

Lance-flamme et canon sur chenillette

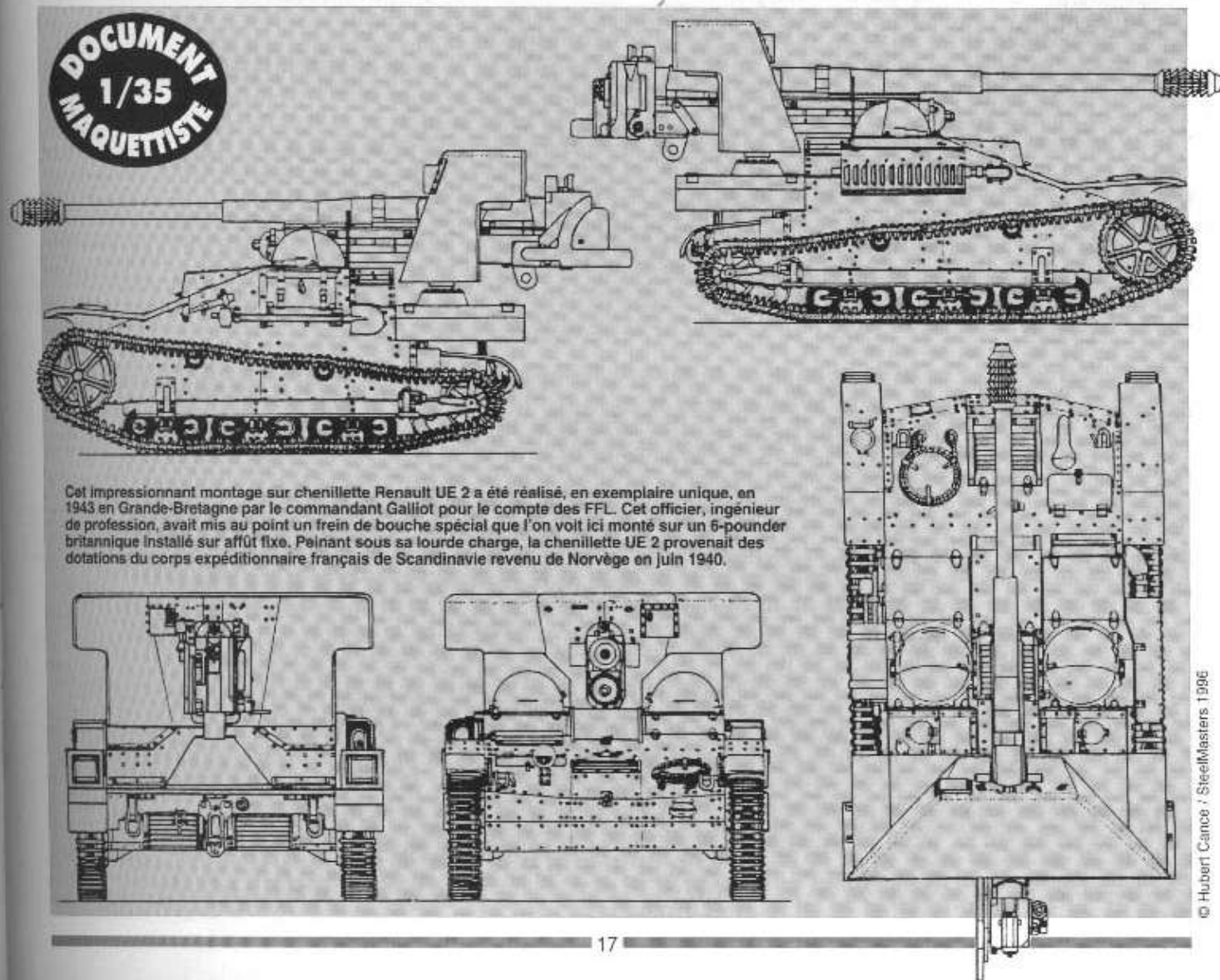
Signalons enfin quelques projets d'armement plus conséquent sur chenillette UE.

Le premier projet, débuté antérieurement à l'attaque allemande, concerne le montage d'un lance-flamme portatif type P3 ou P4 essayé à divers emplacements : dans la benne, sur un cadre fixé sur le garde-boue avant droit, ou à l'intérieur de la cabine de l'aide-conducteur, aucune des trois solutions n'apparaissant valable à l'usage (14 mai 1940). L'affaire rebondit le 26 mai, avec une proposition de la Siam. Une chenillette et sa remorque sont mises immédiatement à la disposition de cette société pour étudier le montage du lance-flamme Siam, montage à exécuter « dans un délai maximum de 10 jours ». On ignore ce qu'il en advint.

Le second projet concerne le montage du canon de 25 mm tirant en chasse sur UE et servi par l'aide-conducteur. L'essai en est effectué le 31 mai 1940 et le modèle est commandé le 10 juin à 150 ex. Les événements, dans leur soudaineté, bousculent toutes les idées reçues et toutes les routines ! Mais en fait, aucun de ces montages ne semble avoir eu le temps d'entrer en service avant l'armistice... à moins qu'une photo ne vienne miraculeusement prouver le contraire ! □



© Hubert Cance / SteelMasters 1996



© Hubert Cance / SteelMasters 1996



1/72

Krupp Protze et Pak 37 :
ALBY

Renault ACG1 : Crom-
well

Figurines : Revell, Esci,
Matchbox

Décor : Rémi Pavés
(7206), Usine (7205),
Immeuble (7203)

BLITZKRIEG DANS LES FLANDRES

Le 19 mai 1940, dans le village de Zwiindrecht, en Belgique, deux Renault ACG1 sont pris à partie et détruits par un groupe antichar allemand. L'engagement à peine terminé, les unités allemandes poursuivent leur marche victorieuse vers l'Ouest.

Par Pascal DANJOU
Photos Olivier Saint Lot

Les Renault ACG1 sont les seuls chars vraiment modernes de l'armée belge. Les huit exemplaires en état de marche, engagés dans la bataille au sein de l'escadron d'autoblindée du corps de cavalerie (ABCC), vont combattre avec bravoure tout au long de la campagne de Belgique. Le 19 mai, l'ACG1 du lieutenant Gailly (n° 807) est ainsi immobilisé par des antichars allemands.

La saynète est composée d'éléments Rémi (section pavée et bâtiment en ruine). Cette marque polonaise est à peu près la seule à commercialiser des éléments pour

Ci-dessus.
Malgré leur courage désespéré, les ACG1 de l'armée belge — huit au total — ne peuvent espérer endiguer l'avance de la Wehrmacht. Après un bref engagement, l'équipage du lieutenant Gailly est ainsi forcé à la reddition.

Ci-contre.
Pour être conforme à l'ACG1 belge, le diascopie sur le flanc gauche de la tourelle a été déplacé vers l'arrière et le volet blindé qui le remplace est en carte plastique. En dessous de celui-ci, il faut rajouter quatre boulons fabriqués avec des gouttes de colle cyanoacrylate en gel, déposée avec la pointe d'une aiguille.





Ci-contre.
Les prisonniers belges sont réalisés à partir de soldats français Esci, dont les guêtres ont été supprimées pour faire place à des jambières.

Ci-dessous.
Les impacts de Pak de 37 mm, visibles sous l'épiscope de la tourelle, ont suffi pour mettre l'ACG1 hors de combat.
L'emplacement du phare Guéhard et du klaxon sur la plage avant est ici bien en évidence.

dioramas au 1/72. Toutes ses productions sont en plastique thermoformé et, même si un travail de ponçage et de masticage est nécessaire, le résultat obtenu est très convaincant. Les gravats sont à base de litière pour chat, cette matière est très absorbante (forcément !) ce qui permet plusieurs lavages successifs de teintes très diluées, en l'occurrence brique, noir et gris foncé. L'ensemble est rehaussé par un brossage à sec gris clair. Des allumettes, taillées en morceaux de différentes grosseurs, simulent les débris de charpente. D'abord peintes couleur bois, elles reçoivent un lavis noir, puis sont passées à la flamme d'une bougie afin d'obtenir un aspect calciné.

Le Renault ACG1

C'est Cromwell, fabricant d'outre-manche, qui a eu l'excellente idée de produire le Renault ACG1. Chose assez rare pour un modèle en résine, cette maquette a la particularité d'être creuse et les trappes d'accès peuvent être collées en position ouvertes, pour la plus grande satisfaction de ceux qui ont une âme de décorateur d'intérieur ! Seule la tourelle a besoin d'être évidée. Le montage ne pose aucun problème et doit se faire avec une colle cyanocriate, en gel de préférence. Vu le bon niveau



Ci-contre.
Le conducteur du véhicule a pour base une figurine Hasegawa largement retravaillée, les deux autres personnages étant issus de la boîte d'artillerie 10,5 cm leFH18 hippomobile Revell.



Le canon de 37 mm Pak 35/36 L45

La conception du canon antichar de 37 mm remonte à 1933. Construit par Rheinmetall Borsig, cette arme commence à équiper l'armée allemande en 1936, juste à temps pour être utilisée par la légion Condor pendant la guerre civile espagnole. Principal canon antichar du début du conflit mondial, il est capable alors de percer n'importe quel blindage en service. Les régiments d'infanterie comportent chacun un bataillon antichars doté de douze canons de 37 mm. L'utilisation de chars de plus en plus lourds réduit rapidement ses capacités et il sera progressivement retiré des premières lignes pour être remplacé par des canons de calibre plus importants. Après 1940, la Wehrmacht continue à l'utiliser au sein des troupes d'occupation et pour l'entraînement. Sa durée de vie opérationnelle est prolongée grâce à la mise en service d'obus à noyau de tungstène et de projectiles à charge creuse (Stielgranate 41/42).

Malgré son obsolescence, le Pak 35/36 est utilisé comme canon automoteur par montage sur des châssis de véhicules capturés (Renault UE et Bren Carrier). Il sert aussi à équiper certains semi-chenillés des Panzergranadier afin d'accroître leur défense antichar (SdKfz 250/10 et 251/10). Une version spéciale du canon de 37 mm est produite en petit nombre pour les troupes aéroportées et une autre sert à l'équipement de casemates.

En haut.
Ce fantassin allemand avance avec prudence au milieu des ruines, craignant la présence inopinée de quelques irréductibles.

Ci-dessus.
La flèche du canon passe au-dessus des banquettes et l'équipage a choisi de s'installer sur les superstructures du véhicule; malgré le danger que représente cette position élevée, l'attitude reste décontractée car l'attaque, commencée il y a cinq jours, progresse au-delà de tout espoir.

Page suivante, en bas.
Vue d'ensemble du diorama.

Bibliographie

- Guerra éclair à l'Ouest*, Yves Buffetaut, Histoire et Collection, 1993.
Blitzkrieg, J.-J. Zaloga, Arms and Armour Press, 1990.
Panzer Colours tome 1, B. Culver, Arms and Armour Press, 1975.
German antitank guns, T. J. Gander, Almark, 1973.
Militär Fahrzeuge, W. J. Spielberger, Armor series volume 10, 1970.

de détail, l'absence de certains éléments est étonnante mais pas dramatique.

Sur la plage avant, il faut ainsi rajouter le phare de circulation nocturne Guéhard à droite et le klaxon à gauche. Sur chaque garde-boue avant, on place deux petits rétroviseurs, fabriqués avec des tronçons de grappes de maquettes. Pour plus de réalisme, les crochets de remorquage sont refaits en fil de cuivre. Pour réaliser la maquette en version belge, il faut déplacer l'épiscope gauche de la tourelle vers l'arrière et le remplacer par un volet blindé. En effet, cette modification était nécessaire pour permettre un meilleur service de la mitrailleuse Hotchkiss de 13,2 mm ainsi qu'un pointage non synchronisé par rapport au canon. Cette particularité ne concerne pas les AMC française qui étaient équipées d'une mitrailleuse Reibel.

L'ACG1 est faiblement blindée et, lors de l'engagement représenté, deux coups au but de Pak 37 ont suffi pour l'immobiliser. Les traces d'impacts sont faites avec la pointe d'un cutter. Avant de passer à la peinture, on n'oublie pas de « dégraisser » le modèle avec un solvant type *white spirit* ou alcool à brûler. Les blindés belges ne sont pas camouflés et on obtient la couleur kaki adéquate avec un mélange de Humbrol matt 29 + matt 63 + matt 159.

Les marques de nationalité sont constituées par deux petites cocardes tricolores noir, jaune et rouge placées soit sur les flancs, soit sur le bas de la tourelle; quant aux plaques d'immatriculation, situées à l'avant et à l'arrière du véhicule, elles sont composées d'un petit drapeau belge suivi de quatre chiffres blancs (dans la série 200...), le tout sur fond noir. Les matricules de la série 800 qui sont cités dans de nombreux ouvrages sont en fait des matricules d'usine attribués par Renault. L'emblème du 4^e régiment de lanciers, une tête de rhinocéros, est peinte à main levée sur l'avant gauche de la tourelle. Un lavis et un brossage à sec achèvent l'aspect final du véhicule et fait ressortir ce côté « pustuleux » dû aux rivets des plaques de blindage de l'ACG1. Les différentes salissures (boue, fumée, etc.) sont réalisées avec des pastels réduits en poudre et appliqués au pinceau.

L'antichar et son tracteur

Comme à son habitude, Alby nous propose, avec ce tracteur Krupp Prötze et son canon antichar Pak 36/37, un modèle dont la finesse rivalise avec l'originalité. Les différentes pièces en résine s'assemblent sans difficulté majeure. Si on décide de réaliser la version avec le Pak de 37 mm sur le véhicule, il ne faut pas coller les arceaux, situés sur chaque côté de la banquette arrière, qu'après avoir mis le canon en place. En effet, à l'étude des photos représentant ce matériel, on remarque que les arceaux ont été tordus pour permettre le passage des roues du canon, ce qui accredit l'hypothèse d'un montage de fortune. On rajoute sur le capot ce qui semble être un rouleau de câble maintenu par une attache fixée sur le parachocs. L'attache est fabriquée avec une feuille d'aluminium assez épaisse qui permet des pliages tout en conservant une certaine rigidité à l'ensemble. Le rouleau de câble est en fil de cuivre enroulé autour d'un capuchon de diamètre suffisant.

Le volant a besoin d'être légèrement affiné. Il était fréquent que le pare-brise soit abaissé et recouvert d'une housse, confectionnée avec un morceau de mouchoir en papier. Le petit fagot de bois, utilisé pour faciliter le passage en terrain meuble, est réalisé avec des brindilles



Le Krupp Prötze



Ci-dessus.
Outre le canon de 3,7 cm Pak 36/37, le Krupp Prötze est employé dans les unités de Flak pour tracter les pièces de 20 mm Flak 30 et Flak 38. La caisse reste dans la configuration d'origine de la version transport de troupe.

Ci-contre.
Un Krupp Prötze tracteur d'artillerie reconnaissable aux caissons à munitions latéraux. La roue centrale, en plus de son rôle de roue de secours, aide aussi au franchissement d'obstacle.



Dès 1925, afin d'équiper la Reichswehr nouvellement créée tout en contournant le traité de Versailles, il est décidé d'étudier un véhicule de transport de passagers tous terrains facilement convertible pour un usage militaire. Ces engins doivent comporter quatre ou six roues motrices. Daimler Benz et Horch présentent des prototypes qui sont jugés trop coûteux pour une production industrielle massive. En 1929, le développement du véhicule est confié au constructeur Krupp à Essen. Le modèle reçoit d'abord la dénomination Krupp Baerssh 6 x 4, puis est rebaptisé L2H43 ou Krupp Prötze.

Typique des véhicules allemands des années trente, sa configuration 6 x 4 est la plus fabriquée de la série et un grand nombre équipe la Wehrmacht. Utilisé comme tracteur de canons légers (Pak 35/36 et Flak 30) et d'obusier d'infanterie de 75 mm, il peut aussi tracter une ramorque de munitions ou une pièce anti-aérienne (Flak 38). La version transport de troupe est la plus largement répandue. Quelques exemplaires sont aussi aménagés en véhicule radio. L'opération consistant à monter le Pak 37 sur le Krupp semble relever du montage de fortune, réalisé par quelques éléments inventifs ou, qui sait, envieux à la vue de P19 BT et autres Laffly S20TL alors couramment utilisés par l'armée française en mai-juin 1940. Le Krupp Prötze, fabriqué jusqu'en 1942, participera aux campagnes de Pologne, de France, de Russie et d'Afrique. □

Ci-contre.
Un Krupp Prötze dans sa version originelle comme tracteur d'artillerie léger avec un canon de 3,7 cm Pak 36/37. L'équipage a constitué un camouflage de fortune avec des branchages pour éviter d'être repéré par une reconnaissance aérienne.



prélevées sur une branche de thym et liées avec un fil de cuivre. Avant de passer la peinture, on n'oubliera pas de dégraisser le modèle avec un solvant. Recouvert de la traditionnelle livrée gris Panzer, notre Krupp ne porte comme signes distinctifs que les plaques d'immatriculation et le signe tactique de l'infanterie motorisée sur le garde-boue avant gauche et à l'arrière, ces éléments provenant de



la boîte à surplus. La svastika présente sur le drapeau a la même origine. Le drapeau lui-même, utilisé comme signe de reconnaissance aérienne, est découpée dans une feuille de papier, à cigarettes. Les bandes blanches présentes sur les garde-boue avant et arrière sont destinées à faciliter la circulation en convoi nocturne. Bien qu'inhabituelle, la présence d'une Balkenkreuz blanche sur le bouclier du canon est attestée par une photo parue dans *Panzer Colours* volume 1, page 37. Les opérations de finitions et de salissures sont les mêmes que celles préconisées pour l'ACG1. □



1/50

Char B1bis : Gaso.Line

LE B1 bis, CHAR DE BATAILLE FRANÇAIS

Ci-dessus.
Parmi les deux décorations disponibles sous forme de décalcomanies pour le modèle, nous avons choisi celle du char n° 347 *Mercurey*, appartenant au 49^e BCC de la 3^e DCR (voir *SteelMasters* n° 6 page 8).

L'arrivée du très beau B1 bis de chez Gaso.line fait souffler un vent nouveau sur l'échelle 1/48-1/50. En effet, l'armée française de 1939-1940, jusqu'alors délaissée à cette échelle, reprend ses droits aux côtés de l'armada des véhicules alliés de la Libération.

**Par Jérôme HADACEK
Photos Olivier Saint Lot**

Page suivante, en bas.
Le camouflage est des plus classique pour l'armée française de 1940 : sur un fond vert, on applique de larges bandes brun rouge. Les bandes sur le côté de la tourelle pointant à 12 h coïncident avec celles couvrant les flancs.

Le modèle du B1 bis est bien équilibré et reproduit fidèlement l'aspect massif de l'engin réel, tout en respectant une grande finesse dans les détails de structure. L'exactitude de l'exécution de la maquette nécessite peu de modifications et les améliorations personnelles seront plus ou moins exhaustives selon chacun. Entièrement moulé en résine, le modèle se décompose en trois

groupes de montage : la tourelle, le corps principal de l'engin et ses éléments de caisse et, enfin, le train de roulement.

La tourelle APX4

Armée d'un canon de 47 mm et d'une mitrailleuse, la tourelle ne présente aucune difficulté de montage, hormis le fait de renforcer par précaution le maintien du canon sur son masque et sur la tourelle. Il suffit de percer les trois éléments et d'y coller un petit axe métallique transperçant ces derniers.

Le tourelleau du chef de char peut être également rendu mobile, pour pivoter sur 360°, en perçant un puits de 1,5 mm dans la tourelle, dans lequel l'axe du tourelleau sera verrouillé par une petite rondelle d'aluminium pour empêcher celui-ci de sortir.

A l'arrière de la tourelle, la trappe d'accès pivote normalement à sa base sur un axe placé de chaque côté, légèrement en renfoncement dans l'acier coulé du bloc tourelle. Cette omission peut être aisément réparée en collant deux très fines têtes d'épingle aux endroits prévus à cet effet. De même, il faudra percer à 0,6 mm le masque de la mitrailleuse dans l'orifice inférieur pour y loger une petite tige de cuivre matérialisant l'extrémité de l'arme, sur une longueur d'environ 1 mm.



Ci-dessus.
Petit détail spécifique à certain char dont le Mercurey, un phare avant est monté sur le glacis avant, entre le bloc de vision du pilote et le canon de 75 mm.

Le corps principal

Constitué de la caisse centrale et de ses deux flancs, l'ensemble est simple à monter, si ce n'est le parallélisme frontal des deux pare-boue à respecter scrupuleusement. Rappelons que pour assurer un bon collage entre deux pièces de résine, il est impératif de poncer les deux côtés à joindre. De l'abrasif n° 400 est suffisant pour dépo-

lir la surface glacée de la résine découvrant ainsi la microporosité de la matière qui permet à la colle de mieux souder les deux parties. Au centre du glacis de l'engin, il est possible de rajouter un phare additionnel ainsi qu'un crochet en « queue de cochon » ou un anneau au-dessus du masque du canon de 75 mm.

A l'arrière de la tourelle, un arceau métallique court d'un côté à l'autre de l'engin. Il évite, lorsque la tourelle





est à 6 h, de tirer dans les pots d'échappement. Cet arceau ne doit pas comporter de parties anguleuses gardant ainsi de douces courbures. Enfin, positionnés en dessous des feux arrière mais plus recentrés, deux gros crochets montés sur platines boulonnées servent aux transport des chaînes de remorquage.

Une dernière précaution à prendre, lors du montage des manilles avant et arrière, réside dans le percement, au diamètre 0,6 mm, de ces dernières et de leurs axes de supports afin d'y glisser un fil de cuivre. Le tout, une fois assemblé et collé, assurera une plus grande solidité.

Le train de roulement

Plus complexe que le reste de l'engin, le train de roulement est sans nul doute la difficulté majeure à résoudre pour les habitués du 1/50. Les quelques modèles chenillés ou semi-chenillés sortis en kit à cette échelle fournissent des trains de roulement moulés en résine ou en *white metal* d'un seul bloc.

Dans le cas présent, un peu de dextérité sera utile pour ceintrer les longueurs de chenille au bon angle et assembler le tout à la poulie de tension et au barbotin. Habileté, patience et persévérance viendront facilement à bout de ce petit obstacle si l'on respecte la règle incontournable des essais et du montage à blanc avant collage.

Arrivé à ce stade, il est temps de faire un tour complet du modèle pour éliminer les surplus de colle à l'aide d'acétone et reboucher les joints de collage avec du mastic synthétique.

Peinture et marquage

Ayant pris soin de dégraisser les exsudations de la résine avant montage, il est important, pour le *white metal* comme pour la résine, d'apprêter les modèles. Cette sous-couche d'accroche permettra également de faire ressortir tous les défauts potentiels de collage et de reboucher ce qu'il faudra éliminer avec un ponçage à l'abrasif.

D'une manière générale, il semble qu'il n'y ait pas eu de règle précise pour les couleurs et les schémas de camouflage : certains engins présentent un camouflage sous forme de vagues ondulantes ou de bariolages transversaux ou bien encore ayant quelques similitudes avec les fameuses « oreilles de Mickey » britanniques. Nous trouvons également des camouflages hérités de la Grande Guerre, constitués de tâches de couleurs différentes, chacune d'entre elles étant surlignée en noir. Les marquages et insignes tactiques fournis avec la maquette sont de très bonne qualité et irréprochables au niveau de



En haut.
De lourdes chaînes servant à la traction de l'engin en cas d'immobilisation sont placées à l'arrière du véhicule; en 1940, l'ensemble des chars français en sont équipés pour les opérations de dépannage.

Ci-dessus.
La rambarde placée à l'arrière de la tourelle en travers de la caisse sert de déflecteur pour éviter de pointer trop bas le canon et risquer de tirer sur l'antenne ou le système d'échappement.

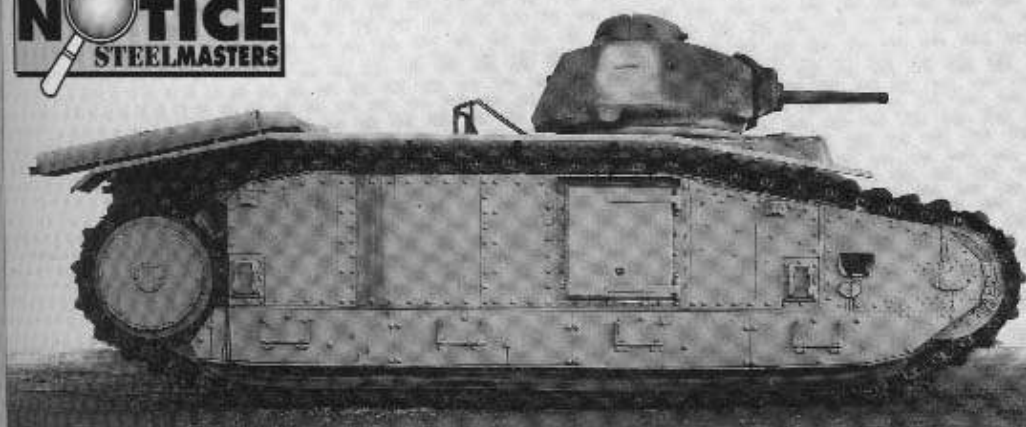
l'exactitude historique. La seule difficulté rencontrée réside peut-être dans l'application de certains d'entre eux, lorsqu'ils doivent se placer sur des zones en relief ou en creux.

Pour pallier ce problème, il est possible, après avoir épongé le surplus d'eau, de tamponner délicatement le décalcomanie à l'aide d'un coton-tige imbibé d'alcool à brûler. La résultante chimique de ce procédé a pour effet de ramollir le vernis support en le dissolvant légèrement, ce qui permettra au motif, alors plus malléable, d'épouser n'importe quel relief. Il existe d'ailleurs une gamme de produits efficaces, Micro-sol et Microset, spécialement conçus à cet effet et fabriqués par l'Américain Microscale, disponibles dans les magasins de maquettes.

Attention, si l'astuce semble judicieuse, il est toujours obligatoire d'effectuer des essais préalables. En effet, tous les fabricants n'utilisent pas les mêmes vernis et la catastrophe est très vite arrivée !

Toujours d'après la documentation utilisée pour monter la maquette, on observe que bon nombre d'engins transportaient diverses caisses, paquetages et accessoires en tout genre utiles à l'équipage, ainsi qu'un lot de chaînes de remorquage pendues aux deux crochets arrière.

Avec le lancement de cette nouvelle gamme, que nous espérons très prometteuse en nouveautés, les maquettes au 1/50 paraissent évoluer et quitter doucement mais sûrement leur statut de miniature, sans perdre pour autant leur côté fonctionnel. Une tendance qui se rapproche des habitudes observées au 1/35, avec des maquettes statiques sophistiquées. Une évolution, mais aussi une marque, à suivre de très près...



Ci-contre.
Une belle vue technique du profil droit du B1bis. Ce char photographié en usine en hiver 1939, n'a encore que sa peinture d'apprêt, probablement gris clair. On voit distinctement les coulées d'huile le long du blindage du train de roulement. Juste avant leur livraison, tous les chars B recevaient un camouflage, différent selon les périodes et les industriels chargés du montage. Egalement en usine, ils recevaient leur numéro d'ordre (à partir de 201 pour les B1bis) peint en chiffres blancs en deux emplacements : à l'avant droit sur la protection d'essieu, et sur la porte du flanc droit.
(Photo AMX)

LE CHAR DE BATAILLE B1bis

François
VAUVILLIER

Le concept de « char de bataille » trouve ses origines dans le programme de 1921 qui, sous l'impulsion du général Estienne, définit un type intermédiaire entre le char léger d'accompagnement de l'infanterie (représenté alors par le petit Renault FT) et le char de rupture FCM 2C.

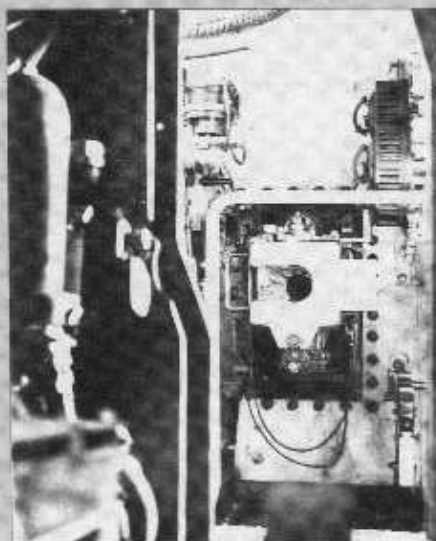
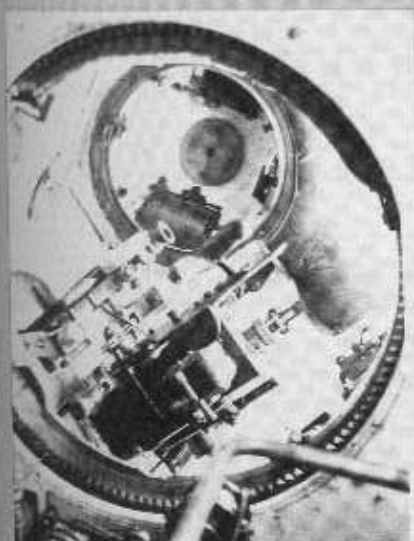
À l'origine, le char de bataille doit peser 13 tonnes et posséder pour armement principal une pièce d'artillerie tirant en chasse. Au plan industriel, le général Estienne pose comme principe que la réalisation du char ne doit pas être l'objet d'une concurrence, mais d'une association des différents constructeurs, chacun y participant en proportion de son importance, mais aussi de ses mérites dans la réalisation des prototypes.

Cinq prototypes de chars de bataille, tous différents, sont d'abord réalisés entre 1922 et 1924 : les chars SRA et SRB (de Schneider et Renault associés pour l'occasion), le char FAMH (Saint-Chamond), le char FCM et le char Delaunay-Belleville, ce dernier tout de suite abandonné. Les essais approfondis des quatre autres prototypes conduisent à une nouvelle définition du char de bataille, fixée par le général Estienne en mars 1925. On retient la silhouette générale des chars SRA et SRB avec canon de 75 en casemate, en empruntant au char FCM sa chenille type Holt et au FAMH la suspension par ressorts pneumatiques. Ainsi naît le « char B » de 25 t, commandé en 1927 à trois exemplaires prototypes.

Le tout premier char B, prototype n° 101, sort en 1929, rapidement suivi des n° 102 et 103. Mais la mise au point du char de bataille est complexe, d'autant que les spécifications techniques évoluent sans cesse et que le contexte extérieur (conférences internationales sur le désarmement et budgets très réduits) ne permet pas de déboucher rapidement. Il faut attendre 1934 pour voir commander les premiers chars B de série, sous la désignation de « chars B1 » avec tourelle APX 1 armé d'un 47 mm SA 34 : il s'agit tout d'abord d'un premier lot de 7 chars (n° 104 à 110), puis 20 chars (n° 111 à 130) tandis que les 5 derniers chars B1 (n° 131 à 135) ne sont livrés qu'en juin-juillet 1937. Au total, les 34 chars B1 sortis (les n° 102 et 103 étant transformés au standard B1, tandis que le n° 101 deviendra le prototype B1ter) dotent le 2/511^e RCC de Verdun (futur 37^e BCC).

Dans le même temps, les capacités du char ont été renforcées, conduisant à l'adoption du type B1bis de 32 t, dont les principales améliorations sont le moteur Renault de 300 ch (272 ch sur le B1), la nouvelle tourelle APX 4 avec canon de 47 SA 35, et le blindage renforcé (60 mm maximum, contre 40 mm sur le B1). Les premiers B1bis de série, renumérotés à partir du n° 201 (ex-n° 136, première numérotation très vite abandonnée) sont livrés en avril 1937, avec une lenteur désespérante la première année (en moyenne 3 chars par mois). Puis la production augmentera sensiblement à partir du second semestre de 1938, avec environ 8 chars par mois jusqu'à la guerre.

En septembre 1939, 163 chars B (dont 34 B1) sont sortis de chaîne de montage. Dès lors, la production va s'accroître dans des proportions spectaculaires, d'autant plus méritoires que le système de « coparticipation » industrielle entre Schneider, Renault, FAMH, FCM et nouvellement FAMX, crée un rouage extrêmement complexe. Au printemps 1940, il sort plus d'un bataillon par mois. Au total, 369 chars B1bis (plus 34 B1), le plus puissant char alors en production en Europe occidentale, auront vu le jour au 15 juin 1940.



Ci-dessus.
Deux vues intérieures d'un char B1 (et non pas B1bis) mettant l'accent sur l'armement : à gauche, vue en contre-plongée de la tourelle et du tourelleau. L'armement de tourelle comprend un canon de 47 et une mitrailleuse de 7,5 MAC 31 en jumelage. À droite, l'armement de caisse : un canon de 75 sans débattement latéral (on pointe avec le char grâce au système Naeder) et, à sa droite, la mitrailleuse de caisse, pratiquement invisible de l'extérieur.

Ci-contre.
Ce char B1bis de la 3^e DCR, hélas sans autre identification, présente un dessin de camouflage à deux tons bien distinct. Derrière la tourelle est roulé le fillet de camouflage.
(Photos coll. R. Avignon)





1/35

LWS : Mini Art Studio

Kubelwagen : Italeri

Figurines : Wolf, Hornet, Hecker & Goros, ADV

Accessoires : Verlinden, Custom dioramics, ADV, Tamiya

Pavés : Remi

Photodécoupe Kubel : Edouard, Show Modelling

Ci-dessus.

Vue de trois quarts avant du LWS. La masse de cordage tressé à la proue du véhicule sert à protéger la coque lors des manœuvres en opération amphibie. Le cordage est reproduit avec du mastic Duro.

Ci-contre.

Les quatre figurines sont d'origine diverses : Hecker & Goros, ADV et Wolf; les visages sont traités à la peinture Humbrol et non à l'huile, les couleurs sont fondues à l'aide de jus de peinture Humbrol.

PREMIERS ESSAIS POUR LE LWS

Heureuse coïncidence, peu après l'article d'Hubert Cance sur le Landwasserschlepper (SteelMasters n° 11), la jeune marque Mini Art Studio mettait sur le marché ce véhicule allemand de débarquement. De même, l'éditeur japonais Delta Publishing, qui publie les recueils de photographies *Ground Power*, consacre dans le numéro 17 un chapitre à cet étonnant véhicule.

Diorama par Gilles PEIFFER
Photos par Olivier Saint Lot

Pour une présentation technique et historique complète du LWS, le lecteur est invité à se reporter à l'article de SteelMasters n°11.





Le modèle de Mini Art est emballé avec soin dans une boîte robuste. La coque est moulée d'une seule pièce, constituant un volume de résine conséquent, gage d'une solidité certaine. Vu le poids et le volume de la pièce, on peut craindre des déformations de moulage mais il n'en est rien; les détails sont remarquablement reproduits. Le reste des pièces est emballé dans des sachets plastiques, des morceaux de ruban adhésif protégeant les pièces saillantes de la cabine. Les chenilles sont d'une grande

finesse. Le plan est médiocre avec des schémas peu clairs; heureusement, quelques photographies d'archives permettent un montage presque facile.

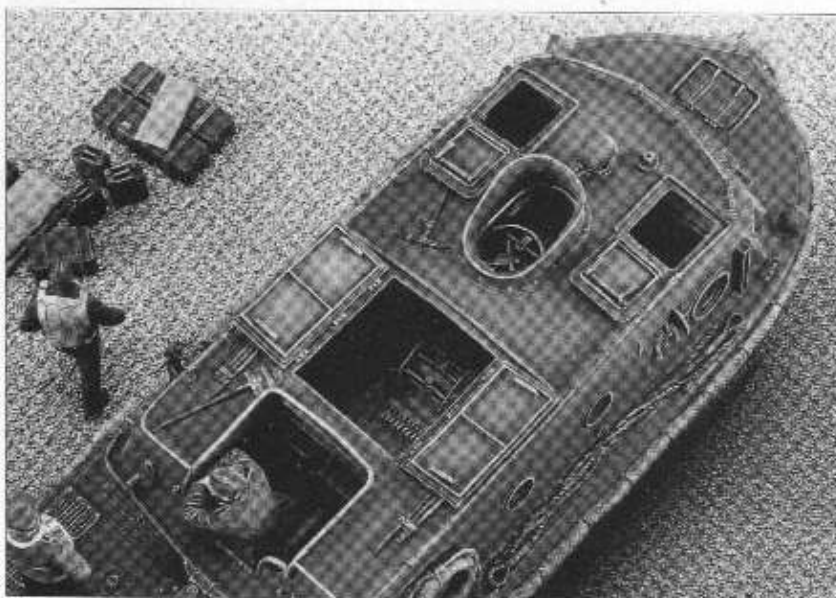
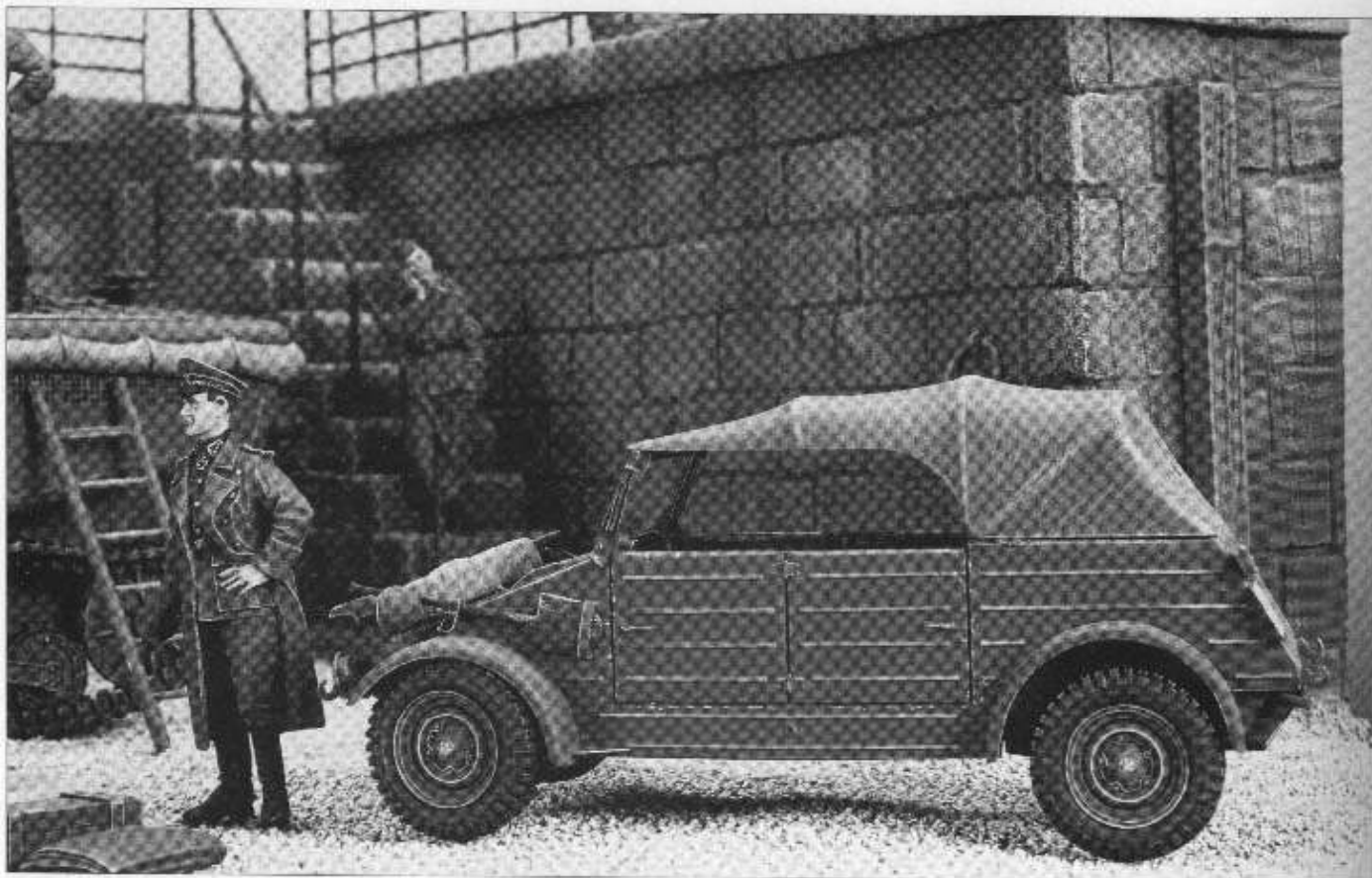
Le montage du véhicule

On commence le montage par un nettoyage complet de toutes les pièces. Les éventuelles bulles sont bouchées à la colle cyanocrilate. On peut déjà repérer les

Ci-dessus.
Le Landwasserschlepper sur une plage de la côte belge ou hollandaise, lors d'essais; une équipe d'une Propaganda Kompanie a été dépêchée pour filmer l'événement. L'aspect massif du véhicule est parfaitement rendu par la maquette.



Ci-contre
Un caméraman d'une Propaganda Kompanie enregistre avec soins les premiers essais du LWS, preuve de la volonté de l'état-major allemand à mener des opérations amphibies, une ambition jamais concrétisée comme chacun sait. La figurine du caméraman, tout en métal, est de la marque Hornet.



sous-ensembles pour la phase de peinture : la coque, son train de roulement et le dessus de la cabine. On débute le montage par le train de roulement qui ne pose pas de problèmes majeurs. Les roues flottent un peu dans leurs axes, il faut donc prendre garde à leur bon alignement lors de la mise en place des chenilles.

Celle-ci sont posées en commençant par les barbotins. Les sections de patin sont ramollies en les passant quelques secondes au micro-ondes. On positionne définitivement le barbotin et on termine le montage du reste de la chenille. Vient ensuite le positionnement des détails de la caisse. L'aménagement de la cabine doit être particulièrement soigné car il est parfaitement visible par les hublots et les quatre grandes trappes. On améliore le rendu du plancher en collant de la surface anti-dérapante en métal photodécoupé.

Les signes sont mis en place. Le puit de cheminée est positionné, il est détaillé de différents cablagés et tuyauteries. L'intérieur de la cheminée est à revoir. Contrairement au plan d'Hubert Cance et à l'aménagement proposé par Mini Art Studio, le plancher intérieur doit se trouver vers l'avant et non l'arrière. Cette disposition est évidente au regard des documents d'archives du *Ground Power*. Pour corriger cette petite erreur, il suffit de dégager l'intérieur du puit, un tuyau en carte plastique roulé est repositionné et le plancher est refait en feuille de plastique.

Les détails en résine sont positionnés à l'envers par rapport au plan. Plusieurs pièces, comme les poignées et les anneaux d'amarrage, sont refaites en fil de cuivre de différents diamètres. Les phares, un peu sous-dimensionnés, sont remplacés par une nouvelle paire, la boîte à surplus faisant parfois des miracles. Les boîtes et coffres

Au centre.

Les modifications du kiosque sur le toit sont bien visibles, notamment le repositionnement du poste d'observation vers l'avant. On distingue aussi quelques détails de l'intérieur, aménagé grâce à la documentation photos disponible.

Ci-contre.

Un des membres de l'équipage du LWS; cette figurine Hornet, à l'origine s'appuyant sur une pelle, s'adapte telle quelle dans le poste d'accès à la cabine.

de rangement sont améliorés en ajoutant un système de fermeture puisé dans la planche Show Modelling « Stopper A ». Le reste des pièces (treuil, système de propulsion) est monté sans problèmes.

La cabine est détaillée sur le dessus en ajoutant le câble du phare de recherche. Ainsi que le montre les photographies de l'ouvrage *Ground Power*, de nombreux accessoires sont fixés sur le toit. Les pièces sont puisées dans la pochette d'accessoires pour Panzer IV Tamiya. L'ancrage marine, oubliée par le fabricant, est refaite en se basant sur une pièce tirée d'un bateau Heller. Le câble enroulé sur le flanc de la cabine est tiré d'une pochette de cordage Amati. La bouée de sauvetage est aussi améliorée en remplaçant le câble d'accrochage. Trois supports en feuille de cuivre fixeront la bouée. Les parties vitrées sont préparées avant peinture. Les vitres doivent être parfaitement découpées pour se positionner avec un minimum de joint. Les hublots sont obtenus grâce à un emporte-pièce. De petites pattes en carte plastique, collées à l'intérieur de la cabine, consolideront le montage des vitres.

La peinture et les marquages

La phase de peinture commence par la cabine. Pour l'intérieur, on choisit une teinte de base claire : un jaune sable très clair. Après séchage, l'ensemble est vieilli principalement à l'aide de pastels. Les détails, tels que les consoles, les coussins de siège et les leviers de commande, sont peints avec soin. Les vitres sont collées à l'aide d'une colle spécifique Microscale « Micro Kristal Klear ». Le produit est destiné au départ à la fixation des verrières d'avion.

La cabine terminée, celle-ci est définitivement refermée pour réaliser la jointure de l'extérieur du véhicule; le joint entre les deux pièces devra être aussi particulièrement soigné. Les trappes sont obturées à l'aide de papier mouchoir, le tout recouvert de Maskol pour parfaire l'étanchéité. Les vitres reçoivent aussi un film de Maskol.

Le boudin qui entoure le véhicule pour le protéger lors d'éventuels accostages est réalisé en mastic époxy de type Duro ou Milliput, sa texture est obtenue en imprimant les reliefs à l'aide d'une fine tulle.

Le modèle est enfin prêt pour la phase finale de peinture, directement inspirée des photographies du *Ground Power*. Le LWS est recouvert d'une couche de base de gris Panzer Humbrol 67. Les chenilles reçoivent une couche de noir brossé à l'argent. Le modèle est vieilli : plusieurs brossages à sec sont effectués avec la teinte de base (matt 67) de plus en plus éclaircie avec du blanc. Le dernier brossage est passé avec du blanc presque pur. La dernière touche de vieillissement est obtenue aux pastels. Les marquages sont tirés de la planche ADV d'immatriculation. Le boudin est traité au matt 26, brossé au matt 64.

La Kubelwagen

La Kubelwagen constitue le second véhicule du diorama; la base est la Kubel Italiéri, qui demeure le meilleur modèle du marché. Il existe certes celle produite par Bego/Hasegawa mais elle est plus difficile à trouver et son prix est élevé. Le modèle est super-détaillé à l'aide de deux planches de photodécoupe Edouard et Show Modelling. La dernière, plus fine, est vraiment indispensable. La roue de secours est recouverte d'une bâche réaliste en papier mouchoir. La texture des sièges est refaite en pâte Milliput. Les deux pots d'échappement sont réalisés de toutes pièces car ils ont été tout simplement oubliés par le fabricant. Pour ce faire, on s'inspire du modèle Bego.

Le pare-brise est monté à l'aide de planche Show Modelling qui s'adapte parfaitement. Deux écrous papillons Model Kasten sont collés sur l'axe de fixation; le résultat final est particulièrement réaliste. Le lot de bord est tiré de l'indispensable set d'accessoire pour Panzer Tamiya. La capote est retravaillée en essayant de lui restituer la texture de la toile. Des tiges d'Evergreen rondes

Page précédente, en haut.
La Kubelwagen Italiéri est détaillée à l'aide des planches de photodécoupe Edouard et Show Modelling; la capote est retravaillée à l'aide de mastic.

sont collées à l'intérieur de la capote afin de restituer les arceaux. Le modèle est peint de la même manière que le LWS, les marquages proviennent aussi de la planche ADV.

Un petit port de pêche

Notre diorama est inspiré de clichés tirés du *Ground Power* : Le LWS est alors filmé sans doute à l'occasion d'essais dans un port sur la côte Nord de l'Europe (Pas de Calais, Belgique, Allemagne ?).

Le quai est réalisé à base de carton plume. Les deux couches de cartons sont retirées (voir l'article de Didier Bourgeois dans *SteelMasters* n° 8); les pierres ne sont pas gravées mais imprimées à l'aide d'emporte-pièces rectangulaires. La rambarde est fabriquée à l'aide de pièces en plastique injecté destinées aux réseaux ferroviaires. Les anneaux d'amarrage sont en fil de cuivre. Le pavé installé sur le dessus du quai provient d'une planche Remi. L'ensemble est peint dans différents tons de gris avec, à certains endroits, des touches de marron.

Les rambardes sont peintes en vert mais subiront plusieurs lavages de terre de sienne brûlée pour représenter la rouille. La plage de cailloux est réalisée en superposant plusieurs couches de ballast pour train; il est important que les granulés soient calibrés. La plage est peinte d'un voile de kaki drill Humbrol matt 168 et ensuite fortement brossée à sec avec du blanc.

Les figurines proviennent de plusieurs marques. L'officier du LWS a pour base un homme d'équipage Wolf et son gilet de sauvetage est réalisé en mastic Duro. Le second homme d'équipage se trouvant dans le puit de commande du treuil est une figurine Hornet. Le dernier personnage rattaché au LWS et marchant sur la plage

Ci-dessous.
Cette photo est extraite d'un film d'archive montrant ce qui semble être des essais en mer. Sur cette vue, on voit bien le rôle de poste d'observation du kiosque en forme de cheminée sur le toit du LWS.

En bas.
Le LWS vient de sortir de l'eau après un test de navigation; vu les sourires qu'arbore l'équipage, la sortie semble concluante; le train de roulement est du premier type avec des chenilles type Panzer II et un barbotin à couronne simple.





Ci-contre, à gauche.
Gros plan sur le commandant de bord : il s'agit d'un homme d'équipage de char Wolf modifié avec le gilet de sauvetage réalisé avec du mastic Duro.



Ci-contre, à droite.
Les figurines de marin sont rares dans la production commerciale; celle-ci provient de la collection Hecker & Goros, utilisée sans modifications particulières.



Ci-contre, à gauche.
Le chauffeur de la Kubelwagen semble peu concerné par l'événement. Le quai à l'arrière plan du diorama est réalisé à base de carton plume; la texture des pierres est obtenue en travaillant la surface avec les doigts.



Ci-contre, à droite.
Outre le caméraman présent pour filmer l'événement, un officier de la Waffen-SS est venu en observateur pour apprécier le potentiel du LWS. La Waffen-SS, intéressée par le développement des véhicules amphibies, est à l'origine de la Schimmwagen.

Ci-dessous.
Les chenilles du LWS sont montées en les assouplissant au micro-ondes, elles peuvent ainsi subir une légère courbure; un brossage à sec final en aluminium leur donne du relief.

est une figurine Hecker & Goros; celle de l'officier SS près de la Kubelwagen provient de la gamme ADV sortie il y a quelques années. Le conducteur de la voiture accoudé à la rambarde est tiré de la gamme Wolf. Le caméraman est une des premières figurines Hornet en métal. Toutes les figurines sont peintes de la tête au pied à la peinture Humbrol.

Les accessoires sont traditionnels : jerrycans Tamiya, bûches, tonneaux Verlinden, caisses, échelle ADV/Diorama Concept, les fûts sont des surmoulages en résine de modèles Italeri.

Le modèle terminé n'a pas une ligne racée; il est cependant fort original et très agréable à monter. Il ne s'adresse pas à un débutant mais un maquettiste moyennement expérimenté s'en sortira parfaitement. Pour terminer, vous pouvez aussi mettre en situation ce modèle en Afrique du Nord, lors du débarquement en Cyrénaïque, ou capturé par les Anglais en Belgique en 1944-1945. Toute la difficulté est alors de mettre en situation le LWS sortant ou entrant dans l'eau... □





DU MAROC A LA NORMANDIE

LA 2^e DB TRAVERSE LES MERS

Ci-dessous.
« Quelque part dans la campagne anglaise », vraisemblablement le 29 juillet 1944, près de Dorchester. Un Tommy regarde avec intérêt les équipages du 2^e peloton du II/12^e chasseurs d'Afrique préparer leurs engins pour la traversée de la Manche, casques accrochés à la tourelle et patins de chenilles stockés sur la plage arrière. On discerne bien sur le n° 26 *Iseran* — derrière le n° 27 *Valserine* remarquable par le point suivant le numéro de tourelle — l'insigne de la 2^e DB, la « marque distinctive d'unité » du 12^e RCA et le numéro de classement pour le franchissement des ponts. (Maine de Paris, mémorial du maréchal Leclerc de Hauteclouque et de la Libération de Paris, musée Jean Moulin)

Le 24 août 1943, la 2^e division blindée est créée en Afrique du nord par changement d'appellation de la 2^e division légère française libre, elle-même issue en Libye de la « Colonne Leclerc ».

Par Paul GAUJAC
Planches par Jean RESTAYN

Venus des FFL et de l'Armée de transition, les éléments constitutifs de la division sont rassemblés en septembre en forêt de Temara, près de Rabat, pour s'entraîner sur le matériel américain perçu à Casablanca. Les autorités françaises et alliées ayant décidé d'un commun accord qu'une

Ci-dessus.
Paraphrasant la légende alliée, l'Office français d'information (OFIC) a diffusé cette photo sous le titre : « L'Armée française rentre en France. La 2^e division française blindée sous le commandement du général Jacques Philippe Leclerc a pris pied sur le sol français en Normandie, le 14 août 1944, et se bat contre les Nazis. Tel est le message diffusé par le Grand quartier général des forces expéditionnaires alliées. Un char de la division quittant le pont de débarquement du Landing craft qui a amené les hommes et le matériel d'Angleterre en France. La division est complètement équipée de matériel américain. » Il s'agit du n° 28 *Tarentaise* (420706) du Mdl Bizard, appartenant au 2^e peloton du II/12^e RCA, blessé le 12 août 1944 lors de la destruction de son char. La scène se situe le dimanche 1^{er} août vers 13 h, le véhicule franchissant le rampe du LST 1119 de l'US Navy. L'escadron s'est présenté la veille devant la plage de Saint-Martin-de-Varreville à 21 h 45, mais le débarquement n'a pu avoir lieu, un trou de 2 m de profondeur existant devant le LST. (OWI)

formation nationale participerait aux opérations dans le nord de la France, la division Leclerc est choisie par le commandement français.

La 2^e DB doit participer à Overlord

Le 5 avril 1944, le général Giraud est informé par les Américains de la décision de transfert de la division en Grande-Bretagne. Le lendemain, le chef des opérations (G-3) du commandement des forces alliées à Alger (Allied Forces Headquarters - AFHQ) réunit les représentants du Service of Supply, de l'état-major particulier du général Giraud, de l'état-major général Guerre et du comité mixte de réarmement (Joint Rearmament Committee - JRC) pour étudier et mettre au point les modalités de transport et d'engagement en Europe de la 2^e DB alors à l'entraînement au Maroc.

Un premier transport est arrêté, sous la forme d'un convoi de 16 Landing ships, tank devant quitter Casablanca le 10 avril avec 2 560 hommes et 1 094 véhicules. Le transport du reliquat, soit 14 264 hommes et 3 607 véhicules, est envisagé entre le 12 et le 19 avril, par LST et Liberty ships, à partir d'Oran ou Casablanca.

Les Alliés déclarent que la division doit arriver au complet en Angleterre, car elle ne peut compter en aucune façon se reconstituer dans ce pays. Les déficits devront donc être comblés par prélèvement sur les stocks français disponibles et sur les dotations des 1^{re} et 5^e divisions blindées.





Ci-dessus.
Le 3^e escadron du 12^e cuirassiers quitte la Concentration area de Bornemouth le 29 juillet vers 17 h pour la Marshalling area de Weymouth, par Upton, Warham et Wool. La colonne de 32 véhicules et 148 hommes vient de démarrer : le n° 36 Angoulême du Mdl Robinet est numéro 3 à l'embarquement, derrière le peloton de commandement et le n° 35 Amboise du Lt Desforges, chef du 1^{er} peloton. Sur le bouclier à gauche du canon, la fiche d'embarquement est « scotchée » à même le métal. (OWI)

dées. Ce n'est qu'au cas où il subsisterait après ces prélèvements des déficits irréductibles qu'il y aurait lieu de présenter au JRC des demandes d'urgence.

En ce qui concerne le régiment de chasseurs de chars, son embarquement est prévu à Oran avec le second convoi. Les Alliés proposent le rechargement ou la désignation d'une autre corps alors que les Français souhaitent l'avance du matériel nécessaire, moyennant le remboursement ultérieur sur les arrivages d'Amérique.

Les Alliés sont d'avis que la 2^e DB ne peut que s'intégrer dans un cadre américain et admettent que son entretien relèvera de l'US Army, y compris pour les vivres². Le lieutenant-colonel Williams, G-3 d'AFHQ demande qu'un officier du 4^e bureau de l'EMP l'accompagne à Casablanca le lundi 10 avril pour assister à l'embarquement du premier convoi.

Le 8 avril, il est décidé que le régiment de fusiliers marins constituera le soutien de la 2^e DB. Son matériel lourd sera perçu auprès du 11^e chasseurs de la 1^{re} DB.

L'embarquement de la division est alors fixé en trois échelons :

1. 165 chars moyens M4A2, 95 chars légers M3A3, 620 halftracks, 33 obusiers de 75 M5, 54 obusiers de 105 M7, 11 GMC, 80 Weapon Carriers 3/4 ton, 36 jeeps.

2. Le corps expéditionnaire français, tout en étant abonné au système américain, bénéficie de certains produits typiquement nationaux délivrés par l'Intendance : vin, cigarettes...

— 1^{er} échelon, comprenant le premier convoi prévu plus 12 chars moyens et 7 chars légers de maintenance fournis par la 3^e DB, à Casablanca le 10 avril;

— 2^e échelon, comprenant 1 660 véhicules dont 31 blindés et 36 Tank Destroyers du RFM, à Oran le 14 avril pour embarquer sur LST;

— 3^e échelon, avec le reliquat de la division (990 véhicules), à Oran ou Casablanca sur Liberty ship, à une date précisée ultérieurement.

De Temara à Oran

Le 6 avril à 5 h 20 du matin, les formations de la 2^e DB sont donc mises en alerte, toutes les permissions sont suspendues et les unités consignées au bivouac. A 11 h 30, les chefs de corps sont convoqués chez le général qui leur annonce l'embarquement vers l'Angleterre. Le 7, le général de Gaulle passe en revue la division (Suite page 36)

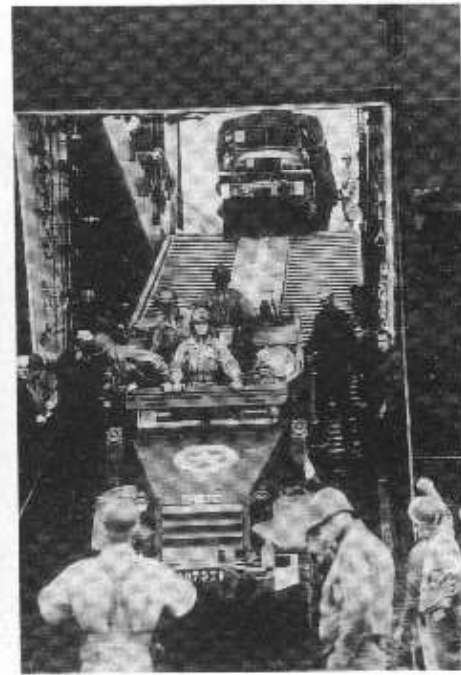
Ci-dessous, de gauche à droite.

Le LST 432, transportant des éléments du 1^{er} escadron du RMSM et de la compagnie d'appui du IIVRMT, approche des côtes de France. On aperçoit les dix jeeps des spahis au calot rouge, leur housse de pare-brise marquée de l'étoile blanche. Puis viennent les GMC, dont celui de précaution de la CA3, encadrés par les Dodge 6 x 6.

(Mairie de Paris, mémorial du maréchal Leclerc de Hauteclouque et de la Libération de Paris, musée Jean Moulin)

« Un char construit aux Etats-Unis, marqué de la croix de Lorraine, est chargé à bord d'un navire de débarquement dans un port d'Angleterre, alors que les hommes et le matériel de l'Armée française traversent la Manche pour rejoindre les forces expéditionnaires alliées dans le combat de la libération contre les Nazis », indique la légende de l'OWI à l'occasion de l'annonce de l'engagement en France de la 2^e DB, le 14 août 1944. Il s'agit de l'obusier M8 L'Arquebuse du M/C Léonelli du peloton de protection du lieutenant Duplay, issu du 12^e cuirassiers (reconnaissable au calot bleu marine aux « fesses » rouges) embarquant en marche arrière sur le Tank Deck du LST 431 de la Royal Navy. Outre la croix de Lorraine, l'engin arbore un fanion tricolore et la marque de l'EM divisionnaire auquel est rattaché le peloton. Le nom de l'engin est porté en lettres vert clair dédoublées de blanc, à la mode du 501^{er} RCC. A l'avant sur la calse, des indications de mouvement inscrites à la craie : 4344 B 5 / 49891 / LST 431 ainsi que le poste de contrôle RCRP (Road Convoy Regulating Post) n° 5, conformément aux prescriptions d'embarquement stipulant que « la colonne B des loading tables doit être reproduite sur l'avant de chaque véhicule ». Sur le manifeste d'embarquement du LST, le peloton est inscrit au titre de la 497^e compagnie des services avec trois M8 seulement. (OWI)

Les véhicules du 2^e escadron du 12^e RCA continuent de débarquer du LST 1119 à Utah Beach en début d'après-midi du 1^{er} août 1944. Le dernier Sherman sorti du Tank Deck, les véhicules légers — halftrack de dépannage Brière (407571) suivi d'un GMC du PHR — peuvent descendre la rampe du Main Deck. Dès le rassemblement terminé sur la plage, le convoi se dirige sur Beuzeville-au-Plain puis Sainte-Mère-l'Eglise. (OWI)



LA 2^e DIVISION BLINDÉE

Le Sherman M4A2 n° 21 *Romilly* de la 1^{re} section de la 2^e compagnie du 501^{er} régiment de chars de combat, reconnaissable aux couleurs particulières du nom de baptême et du numéro, ainsi que par le code tactique, un C surmonté d'une barre avec deux ergots (pour le 2^e escadron du 1^{er} régiment de chars). La signification de l'inscription L90 à la craie n'a pu encore être élucidée.



Le Sherman M4A2 n° 26 *Iseran* du 2^e escadron du 12^e RCA arbore les marques caractéristiques des engins blindés de la division Leclerc : numéro de tourelle, France frappée de la croix de Lorraine

et drapeau tricolore.

Le numéro de classement indique le tonnage (30 t) autorisé pour le franchissement des ponts. La

signification des lettres blanches PW

peintes au pochoir à l'arrière du côté de la caisse est inconnue.

L'*Iseran* (420 769), chef de char Mdl Martin, sera détruit le 3 janvier 1945.



Le Sherman M4A2 n° 35 *Amboise* du III^e 12^e Cuir, char de commandement du 1^{er} peloton, porte, selon le système adopté par le régiment, le numéro d'engin sur la tourelle et le nom de baptême peints en jaune (ce dernier en petites lettres sous l'insigne de la DB), ainsi que le code tactique jaune inscrit dans un carré bleu. Le numéro de convoi (JUL / SUS / 1715 4391B) et la numéro (2) de série dans le navire de transport ont été ajoutés à la craie pour l'embarquement



Le char léger M3A3 n° 17 *Grenoble* (420 462), chef de char Mdl Turck, appartient au peloton de commandement du 1^{er} escadron du 12^e Cuir.



LINDEE FRANÇAISE, 1944

Automitrailleuse de commandement M20 de l'escadron hors-rang du RMSM, repérable au code tactique IRI inscrit sur un rectangle bleu. Conformément aux prescriptions du 4^e bureau de la division, le numéro d'unité (49 871) est peint sur le garde-boue avant droit, « de façon à être lisible pour une personne placée devant le véhicule », pochoirs et peinture pouvant être perçus au magasin de Market-Weighon. Ce type d'engin, armé d'une mitrailleuse de .50 et pesant 6,5 t équipe également le régiment de Tank Destroyers.



Le Sherman M4A3 Moghrane à canon de 105 mm a d'abord fait partie du peloton de commandement du 2^e escadron du 12^e RCA avant d'être, avec le Mekroub le 16 août 1944, affecté à la 4^e batterie du 1/40^e RANA du même GTL. Il est vraisemblable qu'il a dû conserver ses marques d'origine, atténuées au gas-oil, comme l'indique le croquis sur lequel apparaissent le code tactique, le nom de baptême et le numéro de classement (33 t). En revanche, on distingue encore très bien le numéro de *shipment* indiquant bien que l'Ordnance l'a reçu en Grande-Bretagne, preuve de sa délivrance à la DB lors de son séjour en Angleterre.



Le Stuart M3A3 n° 8 Vexin (420 427) arbore la panoplie complète des marques tactiques et logistiques, avec quelques particularités : le code est peint sans rectangle bleu à même le blindage et le numéro d'immatriculation apparaît sur fond noir. Comme pour les Scout Car, le numéro d'engin est placé sur la caisse. Ce char léger, détruit le 15 septembre 1944, sera remplacé par un M5A1 Vexin 2.



Le halftrack M3 Les Vengeurs (410 748) de la 1^{re} section de combat de la 11^e compagnie du régiment de marche du Tchad arbore l'étoile cerclée de blanc et le nom de baptême sur son capot moteur. A l'avant, il porte : sur les garde-boue l'insigne de la division et le code tactique pour la 3^e compagnie du 3^e bataillon d'infanterie (B pour infanterie portée), sur le pare-choc la marque de nationalité, le numéro d'immatriculation et le numéro de classement (8 t).

Le Sherman M4A2 Angoulême (420 790) du 1^{er} peloton du 11^e Cuirs prêt à l'embarquement, cache-canon excepté. Outre le numéro de tourelle et le nom de baptême jaunes ainsi que le code tactique caractéristiques du régiment, il porte à l'avant : le numéro de classement (30 t), le code tactique du 3^e escadron du 3^e régiment de chars, le marquage TQM (unit serial number 49821 et raies vert olive et chamols), puis le numéro d'embarquement dans le LST et le numéro de convoi routier (JUL / SUS / 1715) suivi du numéro d'index d'unité (4391 B) inscrits à la craie.





Ci-dessus. Le n° 27 *Valserine* du M/C Forest, du 2^e escadron du 12^e RCA, négocie un virage à toute vitesse au cours du mouvement du régiment d'Avranches à Sablé. Les indications à la craie pour la traversée sont encore bien visibles : LST-1119 et 4375-B-10 (list index number). Le numéro de tourelle est suivi d'un point et une plaque Somua se trouve au-dessus du garde-boue avant droit. Le censeur de l'époque a masqué le cercle jaune de la classe 30 et les panneaux indicateurs au bord de la route qui auraient permis de préciser le moment de la photographie. Seule subsiste la pancarte *One Way* indiquant un itinéraire à sens unique, « montant » vers le front. (OWI)

Ci-dessous. Le n° 8 *Vexin*, char léger M5A1 du 2^e peloton du 112^e RCA commandé par le Mdl Zanchette, lors de la montée en ligne à travers la Normandie. On distingue nettement la marque de nationalité, le numéro de tourelle, l'immatriculation du véhicule, le marquage tactique, le nom de baptême du char, l'inscription à la craie du LST de transport, l'insigne de la 2^e DB, et, sur la face avant droit de la caisse, le numéro d'unité. (OWI)

En bas. Bien que la légende indique une automitrailleuse du 2^e escadron du RMSM photographiée le 25 août 1944 avenue Victor Hugo à Boulogne-Billancourt, ce véhicule ne peut être qu'une AM M20 de l'escadron hors-rang du détachement Morel-Deville, agissant ce jour-là autour du pont de Saint-Cloud. (Maine de Paris, mémorial du maréchal Leclerc de Hautecloque et de la Libération de Paris, musée Jean Moulin)



(Suite de la page 33) qui vient de recevoir l'ordre de faire mouvement sur Casablanca. Le génie perd ses sapeurs camerounais, envoyés à Port-Lyautey avant d'être rapatriés sur l'AEF. Le 10 avril, lundi de Pâques, l'élément A — véhicules chenillés avec personnel de conduite — aux ordres du colonel de Langlade embarque sur 15 LST à Casablanca. « A 7 heures du matin, les chars du 12^e Cuir s'ébranlent en direction des LST qui les attendent sur le port. Chaque bateau embarque un mélange de véhicules appartenant à des unités diverses : il y a des 105 automoteurs, des chars légers ou moyens, des VTT. Le lieutenant B. est officier TQM pour le régiment; il est secondé par les officiers TQM des escadrons. A 19 h, l'embarquement du matériel est terminé... Officiers et hommes couchent sur les quais de Casablanca où nous ouvrons les premières boîtes de beans. Le 11 avril à 9 h, le personnel embarque sous le contrôle des Américains, pour éviter les passagers clandestins. »³

Le 11, l'élément B — véhicules à roues et matériel de pontage⁴ — du colonel Dio, fait mouvement sur Taza, Oujda et Tlemcen, et arrive le 13 à Oran. Le matériel du RBFM et certains véhicules ne pouvant se déplacer par la route rejoignent d'Oujda et Rabat par le train. Pour ce faire, les transports par voie ferrée et les mouvements routiers de la 5^e DB d'Oujda vers Bedeau sont suspendus.

Au *Staging area* d'Assi ben Okba, la vie s'organise autour des séances de service en campagne, des inspections de détail et des perceptions de matériel manquant. Ainsi, le 22^e groupe colonial de FTA reçoit du service central des approvisionnements le complément de dotation de 18 canons de 40 à monter en « autocanon » sur GMC.

L'embarquement du matériel (3 100 véhicules) commence le 17 avril pour s'achever le 19 mai. Le 20, le personnel (4 400 hommes) embarque enfin sur deux transports de troupes accostés à la jetée de Mers-el-Kebir. Ce même jour embarque également le détachement C (8 700 hommes et 560 véhicules) du colonel Malagutti, resté en postcurseur à Temara et arrivé à Assi ben Okba le 2 mai. L'ensemble est transporté par le *Franconia* et le *Capetown Castle*, six Liberty ships et 21 LST.

Le séjour en Angleterre

Le 22 avril, le convoi du Maroc arrive à Swansea et Port Talbot (pays de Galles) après dix jours de traversée monotone. Les détachements précurseurs partent aussitôt pour Hull tandis que les unités se déplacent en train et par la route. Les gîtes d'étape sont parfaitement organisés avec garages, logements, douches, cinémas... Sur le passage, les habitants distribuent café, thé, chocolat.

Le convoi d'Oran arrive à Liverpool et Greenock, près de Glasgow, le 29 mai. Les débarquements s'effectuent rapidement, si bien que, le 1^{er} juin, la division est entièrement regroupée au nord de Hull. L'instruction est poursuivie à un rythme soutenu, avec de nombreux exercices de tirs et manœuvres. Les effectifs sont revus : en fait, chacun « se débarrasse comme il l'avait déjà fait avant son départ d'AFN au camp de pré-embarquement de Sidi ben Okba, de quelques éléments jugés inaptes ou d'ardeur douteuse. »⁵

Dès le 17 mai, l'état-major d'Alger a reçu une demande de recombler d'effectifs du commandement américain en Europe (ETOUSA) transmise par AFHQ et s'élevant à 4 300 hommes instruits à acheminer en deux échelons en juin et août. Faute de personnel disponible, l'EMGG propose un premier renfort de 1 381 hommes embarqué le 20 juin à Oran et un second de 986 le 3 août, tout en estimant que ce dernier devrait être fourni par des Français mobilisés en Grande-Bretagne. Le 28 juillet, d'ailleurs, le commandant des forces en Angleterre est informé de la décision du général de Gaulle de ne pas fournir le second renfort. Mais une semaine plus tard, le commandement allié ayant insisté pour que celui-ci soit envoyé, un deuxième échelon est constitué avec du personnel fourni par l'AFN, le complément, au profit du RBFM, étant prélevé sur l'équipage du *Suffren*.

La nouvelle du débarquement en Normandie éclate comme un coup de foudre. Un mois se passe dans l'attente,

les unités complétant leur équipement en matériel et armement. Début juillet, enfin, ordre est donné de peindre l'étoile blanche, signe tangible de la participation au corps expéditionnaire. Le 4, chacun s'affaire aux travaux de peinture des marques distinctives sur tous les véhicules.

Au groupe I/40, tous les obusiers M7 reçoivent des moteurs neufs. Au 12^e cuirassiers, après la cérémonie du 14 juillet, les hommes travaillent tard dans la nuit au montage des derniers objets perçus : lunettes, mortiers, lance-roquettes. Du 15 au 20, c'est la révision des cents heures ou des 1 000 miles pour tous les chars.

Le 18 juillet, l'ordre préparatoire au mouvement vers le sud de l'Angleterre est diffusé aux unités. Le déplacement par la route débutera le 20 et s'échelonne sur une semaine. Celui des véhicules chenillés interviendra deux jours plus tard pour s'achever le 28. Les départs se feront, en principe, dans l'ordre : bataillon médical, appuis, Combat Command et soutiens.

Deux convois routiers prennent finalement la route quotidiennement du 20 au 24, précédés par un précurseur chargé d'assurer la préparation des repas et le ravitaillement en carburant au *Staging camp* de Lutterworth, au sud de Leicester et l'arrivée en fin d'étape des unités. L'itinéraire de la seconde journée du voyage passe par Swindon, entre Oxford et Bristol, le littoral de la Manche étant abordé par l'est et l'ouest. Le personnel est averti que des avions amis effectueront des exercices d'attaque de convoi à basse altitude. Le mouvement ne se fait pas tout à fait dans l'ordre indiqué, les éléments de combat et d'appui voyageant en unités constituées. Le génie part le 21, suivi du RBFM et du 12^e RCA. Puis viennent deux bataillons du RMT, le 12^e Cuirs et deux groupes d'artillerie le 22. Le 23 partent le III/RMT, le 501^e RCC et le XI/64. La circulation routière ferme la marche du CID et des soutiens le 24.

Le postcurseur arrive de Hull le 26 alors que la trentaine de trains transportant les véhicules chenillés sont déjà arrivés dans les staging areas. Du 23 au 29, les unités stationnées dans les divers camps situés entre Poole, Dorchester et Weymouth perçoivent le complément de munitions et de matériel radio. Des chars moyens et de dépannage sont encore livrés. Sur les véhicules, les équipages ajoutent au marquage précédent (étoile blanche, insigne de la division, marque distinctive d'unité, pavillon de nationalité, numéro matricule du véhicule) le marquage TQM comprenant un numéro à cinq chiffres et trois raies de couleur par unité.

A partir du 29, les unités constituées gagnent les *Marshalling areas*, sous la conduite des MP. Le 30, les opérations d'embarquement commencent à Southampton et Edge End pour les éléments motorisés, et à Portland pour les régiments et groupes blindés. Le matériel est chargé dans l'ordre le plus complet à bord de *Liberty ships*, de LST et de LCT en un temps minimum. Puis, les navires viennent prendre leur place dans l'armade qui mouille en rade.

La traversée de la Manche

Le 31 juillet en fin d'après-midi, les *Liberty ships* transportant les FTA mouillent en face de Utah Beach. Le lendemain, les convois de LST traversent la Manche et les premiers éléments mettent pied à terre à 23 h 15, en profitant de la marée basse et d'un magnifique clair de lune. Gênées par l'état de la mer, les mises à terre se poursuivent jusqu'au 5 août, la cargaison des *Liberty ships* étant transbordée jusqu'à la plage par des LCT.

Dès leur débarquement, les rames de véhicules guidées par les MP quittent la plage pour la *Transit area B* à Saint-Germain-de-Varreville. Puis les unités rejoignent la zone de stationnement où les groupements tactiques sont constitués. Le 8 août, la 2^e DB se porte dans une nouvelle position d'attente au sud d'Avranches. Pour elle, la campagne de France commence. □

3. Marches et opérations du 12^e régiment de cuirassiers.

4. Un demi-équipage de ponts a été fourni par la 1^{re} DB, celui déjà détenu a été complété par la 5^e DB.

5. JMO du 22^e GCFTA.



Ci-dessus. Le n° 21 Romilly (420613) de la 2^e compagnie du 501^e RCC photographié dans une rue de la capitale. Le Romilly, avec le n° 20 Montmirail du lieutenant Michard, est le premier à entrer dans Paris le 24 août 1944 au soir. L'adjudant Caron, chef de char, tué le lendemain, sera remplacé une semaine plus tard par le sergent Jaouen. Un porte-bagages a été bricolé à l'avant de la caisse. Les lettres (vert clair dédoublé de blanc) et chiffres (noir dédoublé de blanc) sont caractéristiques du 501^e. (Mairie de Paris, mémorial du maréchal Leclerc de Hauteclouque et de la Libération de Paris, musée Jean Moulin)

Ci-dessous. Le 25 août 1944, le détachement Oddo est envoyé au pont de Saint-Cloud où il reçoit mission de s'installer en bouchon face au mont Valérien et à Chatou. L'équipage du n° 11 Madeleine, char du lieutenant Oddo chef du 1^{er} peloton du VRMSM, attend les ordres dans une rue de Saint-Cloud. (Mairie de Paris, mémorial du maréchal Leclerc de Hauteclouque et de la Libération de Paris, musée Jean Moulin)

En bas. La jeep Amance 2 (95213) du capitaine Bort, commandant le 3^e escadron du 12^e RCA, photographiée le 25 août 1944 à la porte de Versailles. Récupérée, empruntée ou perçue auprès des Américains, elle remplace la première jeep démolie vers le 15 août. Le calot bleu ciel à « fesses » jonquilles est propre aux chasseurs d'Afrique. (Mairie de Paris, mémorial du maréchal Leclerc de Hauteclouque et de la Libération de Paris, musée Jean Moulin)





1/35

AB41 / Azimut/ADV
Figurines Italiennes /
Hornet
Accessoires de décor /
ADV
Fontaine / Verlinden
Balustrades / Historex

Ci-dessous.
On distingue sur cette vue
arrière de l'AB41 les phares
retravaillés, les larges grilles
d'aération et l'encombrante
antenne. La finition du
véhicule s'est faite par un
minutieux travail de salissure
et un brossage à sec léger.

AUX PORTES DE ROME

En septembre 1943, à la veille du débarquement allié dans la péninsule, la situation militaire de l'Italie est déplorable : l'armée de Mussolini a perdu les colonies d'Afrique du Nord, toutes les campagnes auxquelles elle a participé se sont soldées par un désastre (Balkans, Grèce, Russie, Libye,...) et seule l'intervention répétée des Allemands a empêché la chute du régime fasciste.

Diorama Eric Souquet
Texte et photos Ludovic Fortin



Avec le débarquement allié en Sicile, la défaite apparaît inévitable : le haut-commandement militaire cherche alors à obtenir une reddition honorable, avec l'appui du roi et du nouveau gouvernement de Badoglio, mis en place à la fin juillet, après le refus du vote de confiance à Mussolini et sa mise en résidence surveillée. Malgré une allégeance renouvelée au pacte de l'Axe, Badoglio négocie secrètement et accepte le 3 septembre, après maintes discussions, les termes de l'armistice qui prendra effet le 8 septembre. L'armée italienne est censée soutenir le débarquement allié, mais les trois quarts de ses forces se trouvent à l'étranger (France, Balkans, Russie, etc.). Il ne lui reste que 14 divisions en Italie, dont trois seulement dans le sud. De plus, depuis la chute de Mussolini, Hitler pressent le revirement italien et transfère massivement des troupes dans la péninsule : 19 divisions allemandes stationnent déjà en Italie à la fin août, au sein des 14. et 76. PzKorps (10. Armee). Avec les débarquements du 3 septembre en Calabre et du 9 à Salerne, suivis de l'annonce officielle de l'armistice, les Allemands



Page ci-contre, en haut.
L'AB41 porte un camouflage à trois tons plutôt foncé qui ne l'intègre guère à un paysage urbain. La petite tourelle monoplace est un archaïsme à la fin de la guerre, elle signifie que le chef du véhicule est chargé du commandement et de l'observation, mais aussi du chargement, du pointage et du tir de la pièce.

Ci-dessus.
Une vue d'atmosphère, à travers les branches du petit arbuste, offre un aperçu de l'avant du blindé garé dans la cour de la villa. Tous les personnages sont détendus et ne semblent pas attendre les prochains combats avec la détermination requise...

déclenchent le plan « Achse », qui prévoit l'occupation par le groupe d'armées B de Rommel des centres de communications, ainsi que la capture des états-majors, le désarmement des troupes et leur emprisonnement. Les appels au combat de part et d'autre seront sans grand effet sur les troupes italiennes : les Alliés ne rencontrent pas d'opposition, et certaines divisions côtières se « démobilisent » spontanément, même si la plupart des unités attendent d'être désarmées par les Allemands. La reddition se passe calmement la plupart du temps, mais quelques soldats italiens résistent vaillamment, notamment la division « Acqui » dans les îles Egée, dont les survivants seront fusillés par les Allemands.

Rome, ville ouverte

Les combats les plus violents se déroulent autour de Rome et dans la ville même, en raison de son intérêt stratégique et politique. Au mois d'août, un assaut aéroporté sur Rome par la 82nd US Airborne Division avait été prévu au soir du débarquement, mais l'idée en fut aban-

donnée car les Italiens ne pouvaient assurer le contrôle d'un aéroport pour l'arrivée des renforts. Cette opération aurait peut-être permis la capture de la ville avec l'aide des forces italiennes présentes. Cependant, 12 000 Allemands se trouvent déjà à Rome au moment de l'armistice, dont certains, en civil, constituent une « cinquième colonne », et sont chargés de désorganiser la résistance en capturant les centres radios et en fournissant des ordres erronés aux troupes locales, déguisés en officiers italiens. Ils représentent une force faible, mais déterminée et organisée, pouvant bénéficier d'un soutien rapide des divisions entourant la ville. Les forces italiennes sont d'ailleurs peu nombreuses, et constituées surtout d'unités de police, sous les ordres du général Carboni, un des rares officiers à ne pas désertir son poste. Plusieurs divisions de qualité sont cantonnées autour de la ville, la plupart au sein du Corps Blindé de Rome : les divisions blindées « Ariete » et motorisée « Piave » au nord, DB « Centauro » à l'est et DI « Granatieri » au sud, plus des carabinieri et la DI « Sassari » dans la cité même.

La défense contre les 3. et 15. PzGrDiv. et les paras de la 2. Fallschirmjägerdivision sera souvent âpre mais dispersée, surtout par le manque de coordination consécutif à la fuite de la plupart des officiers supérieurs italiens, à commencer par Badoglio et la famille royale. D'autre part, les Italiens dépendaient beaucoup des Allemands pour leur approvisionnement en carburant et munitions et ceux-ci ont considérablement réduit leurs livraisons depuis quelques semaines, en prévision d'une probable défection. L'esprit combattif fait particulièrement défaut parmi les hauts dignitaires de l'état et de l'armée : le maréchal Caviglio négocie la reddition de Rome alors que les groupes de soldats et de civils, recrutés surtout parmi les communistes et les syndicalistes, se battent encore avec succès dans plusieurs secteurs de la cité. Les paras allemands seront pour beaucoup dans la victoire en capturant l'état-major général à Monterotondo.

Faute de commandement, de plan de bataille et de soutien logistique et malgré la résistance d'une partie de

Bibliographie

- Magazine VMI n°14 - Oct. / Déc. 1986.
- A Photo History of Armoured Cars in Two World Wars.* Georges Forty. Blandford Press.
- Circles of Hell, the War in Italy 1943-1945.* Eric Morris. Hutchinson
- US Army in World War II - Sicily and the Surrender of Italy.* Albert N. Garland, Howard Mc Graw Smyth. Center of Military History.



Ci-contre.
La vue supérieure révèle encore l'importance des grilles d'aération, caractéristique de la destination première de l'AB41 : la guerre dans le désert. Les outils (pelle, pioche, pied de biche) sont faits maison, le sol est une production ADV/Nemrod.



L'AUTO-BLINDA 41

Ci-contre.

Cette auto-blinda 41 a été capturée et réutilisée par les Polonais en Italie, comme en témoigne le marquage « Polish Carpathian Lancer ».

Le 8 au pochoir semble d'origine, contrairement au A222 grossièrement ajouté.

Le véhicule est élégant et bien conçu, avec de grandes roues adaptées aux terrains meubles et sablonneux : l'AB41 est surtout prévue pour la guerre du désert.

L'accès se fait par des portières latérales ou la trappe de tourelle.

(Photo Bovington Tank Museum)



Ci-dessous.

La vue de trois quart arrière du même engin révèle

l'importance des grilles de refroidissement du moteur, là encore conçues pour une utilisation en climat très chaud. Le blindage est entièrement riveté et le conducteur bénéficie de deux postes complets de conduite avant et arrière, ce qui explique la présence de phares de route à l'arrière.

(Photo Bovington Tank Museum)



A la fin des années 30, l'armée italienne tire les leçons des campagnes d'Ethiopie et d'Espagne pour la motorisation de ses unités. Les insuffisances des automitrailleuses dont elle dispose à l'époque la conduisent à publier, en août 1938, des spécifications précises pour un nouveau véhicule blindé, disposant notamment d'un armement de trois mitrailleuses dont deux jumelées en tourelle, de quatre roues motrices et directrices et de deux postes de conduite avant et arrière. Ansaldo Fossati est chargé du développement de la caisse blindée

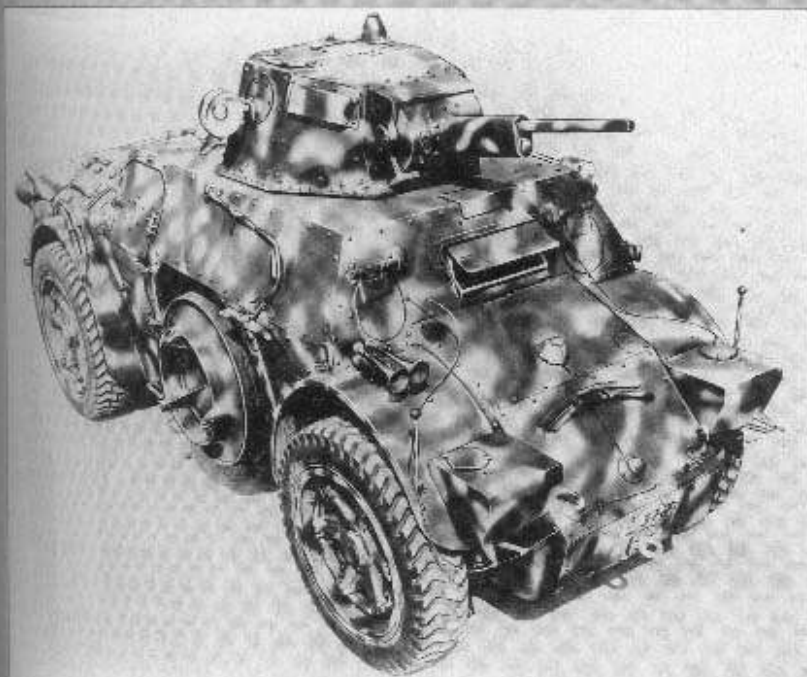
et de la tourelle et Fiat-SPA de celui du châssis et de la mécanique, la base utilisée étant celle du tracteur d'artillerie à roues TM40 avec un empattement allongé.

Deux prototypes en version police et cavalerie sont présentés à Mussolini et à l'état-major le 15 mai 1939, puis l'un d'entre eux est testé par le Centre d'Etudes de la Motorisation à Rome en juin, avant de participer aux grandes manœuvres d'août : l'impression est très favorable et la production de l'auto-blinda AB40 commence après quelques modifications apportées au prototype. Une première commande de 239 engins est passée en mars 1940, destinée surtout à la police mais aussi à l'armée et à l'exportation. L'armée souhaite disposer d'une version d'appui-feu armée d'un canon de 20 mm, pour renforcer la puissance des simples mitrailleuses. L'évolution rapide des combats contre les Britanniques démontrera que cette variante est la plus demandée par les troupes : elle deviendra donc en 1942 le modèle définitif, sous le nom d'AB41 (la plupart des AB40 seront ensuite modifiées par l'adjonction de la tourelle à canon de 20 mm). Les premiers engins sont livrés aux troupes en janvier 41 et l'état du matériel dénombre déjà 298 AB41 en service au 30 septembre 1942. En mai 1943, 557 exemplaires ont été livrés sur un total de 644 en commande. La nouvelle automitrailleuse équipe surtout la police coloniale, la cavalerie, les unités de reconnaissance des divisions blindées et les Bersagliers.

L'AB41 est constituée d'un châssis à quatre roues motrices et directrices et suspension indépendante, sur lequel est assemblé par rivetage et boulonnage un blindage de 9 mm à l'avant et sur les côtés et 6 mm sur les

la population civile dans Rome, les divisions italiennes déposent les armes les unes après les autres, négociant le plus souvent des redditions séparées. Après seulement trois jours de combat, les forces armées italiennes sont dissoutes : 500 000 soldats en Italie et 600 000 autres en dehors des frontières sont désarmés. Comme prévu dans le plan « Achse », la plupart sont envoyés comme travailleurs forcés en Allemagne, mais les soldats des unités démantelées dans le secteur de la 10. Armee de Kes-

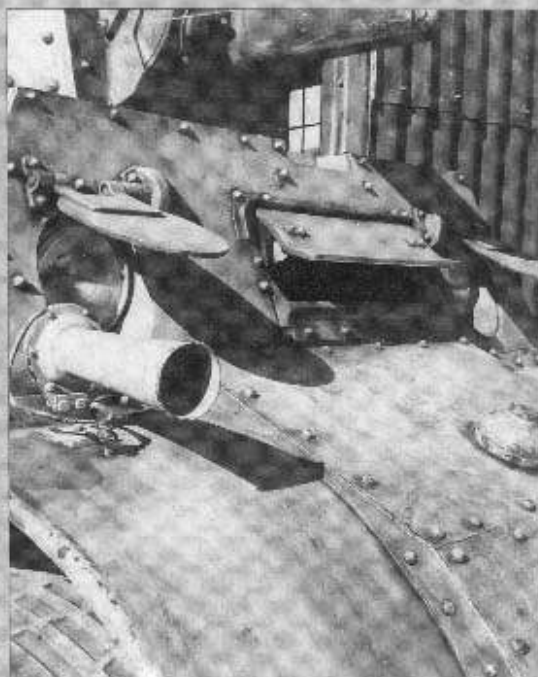
selring seront parfois simplement renvoyés dans leur foyer. Plus rarement, certains groupes se rallieront à la nouvelle république italienne de Salò, formée par Mussolini et d'autres passeront à la résistance ou se joindront aux forces alliées, en apportant notamment une partie de la flotte royale. L'Italie, coupée en deux géographiquement et politiquement à la fin 1943, n'existe plus en tant que nation militaire : son armée se reconstituera très lentement du côté allié, mais elle souffrira encore longtemps



Ci-dessus.
Cette rare photo permet de distinguer les modifications apportées à l'AB41 pour en faire une draine : les roues métalliques sont transportées à la place des roues de secours, un phare de recherche équipe la tourelle. A l'avant et à l'arrière sont fixées des boîtes métalliques, reliées par un câble au poste de conduite, qui contiennent du sable afin d'améliorer l'adhérence des roues sur les rails. Le rôle des petits tuyaux stockés à l'avant et à l'arrière est inconnu.
(Photo Bovington Tank Museum)

autres surfaces. Le moteur SPA de six cylindres en ligne développe une puissance de 80 cv, qui permet une vitesse maximum de 78 km/h. Pour un poids de 7,5 tonnes, le véhicule emportant trois hommes d'équipage est donc très rapide et bénéficie en outre d'un double poste de pilotage complet avec six vitesses avant et quatre arrière. Les roues de secours, fixées sur les côtés de la caisse, tournent librement sur leur axe et dépassent le bas de l'engin, ce qui facilite le franchissement en terrain accidenté. Les trois réservoirs de 195 litres au total assurent une autonomie de 400 km sur route. La tourelle est équipée d'un canon Breda mod. 35 de 20 mm, approvisionné à 57 chargeurs de 8 coups, avec une mitrailleuse co-axiale Breda mod. 38 de 8 mm. L'autre mitrailleuse est fixée sur une rotule à l'arrière de la caisse, 83 chargeurs de 24 cartouches de 8 mm sont emportés.

Les autres versions de l'AB40/41 comprennent un prototype d'automoteur de 47 mm prévu en juillet 1943, qui deviendra l'AB43 peu après : un modèle modifié



Ci-dessus.
Sur ce gros plan du blindage avant, on remarque les quatre boulons à ajouter deux par deux sur la trappe de vision du conducteur. Les phares avant n'ont pas de dispositif de black out mais peuvent être protégés par des clapets blindés amovibles. A noter également le câblage et la fixation de la sirène.
(Photo Bovington Tank Museum)

sera construit à 102 exemplaires pour les Allemands et les forces armées de la République de Salo après l'armistice de septembre 1943. Il sera alors le plus souvent armé d'un canon allemand de 20 mm ou de 50 mm en tourelle.

Citons également une version pour la police coloniale et une modification en draine par l'ajout de roues métalliques adaptées à l'écartement des rails. Un véhicule d'observation d'artillerie dépourvu de tourelle ne dépasse guère le stade de prototype. L'AB41 sera surtout utilisée par les fascistes italiens et allemands en Italie, Grèce, Yougoslavie et Russie, mais aussi par les Italiens combattant aux côtés des Alliés. Certains exemplaires capturés serviront également au sein des forces polonaises (Lanciers des Carpathes) en Italie. Après la guerre, l'Italie et la Grèce en auront encore en dotation jusqu'en 1948-1949. Rapide, mobile, à l'aise sur les terrains accidentés, l'AB41 était moins appréciée sur le sable et les sols mous.

Bénéficiant d'un moteur puissant et d'une excellente aération, indispensable dans le désert, elle n'a cependant jamais pu être guérie de ses défauts d'origine, notamment un entretien mécanique peu pratique, des réservoirs non protégés dans le bas de caisse et une tourelle monoplace.

Ci-contre.
A en juger par les tenues civiles et militaires des personnages en arrière-plan, on peut supposer que cette AB41 est sans doute utilisée par des maquisards italiens. Le dessin cranté des pneus est inhabituel (comparer avec les photos précédentes). Les fixations situées au-dessus de la roue de secours servent probablement à maintenir des jerrycans.
(Photo Bovington Tank Museum)



de la méfiance des anglo-américains qui la traiteront en nation « co-belligérante » et non en alliée.

L'auto-blindé 41 Azimut

La maquette de l'automitrailleuse italienne, sortie depuis environ trois ans, est de la bonne qualité habituelle de la marque française : les par-

ties principales sont en résine, avec une suspension en métal blanc et une planche de photodécoupe pour les pièces les plus fines. Le tout est précis et bien moulé, cependant quelques détails doivent être ajoutés ou remplacés. Les carottes de moulage sont conséquentes, surtout à l'arrière de la caisse et leur ponçage fait disparaître plusieurs rivets à remplacer ensuite (réalisés à l'aide d'un emporte-pièce Punch and Die). Le montage de la suspension est délicat et le plan est un peu léger sur ce



sujet : une bonne documentation est utile pour cette partie, notamment en ce qui concerne les plaques de protection en photodécoupe. Sont rajoutés sur la caisse les crochets de remorquage avant et arrière, les tiges de gabarit, quatre boulons sur chaque trappe de vision, les poignées sur les attaches des capots-moteur et les poignées de portières latérales. Le lot de bord est refait en carte plastique et Milliput, l'échappement reçoit deux petites plaques entre tube et silencieux, les phares arrière sont creusés et détaillés (câblage, ampoules). Enfin, l'antenne est entièrement refaite, avec son système caractéristique de contrepoids et de support articulé.

Sur la tourelle, le tube du canon est remplacé par une tige plastique, l'orifice de visée de la mitrailleuse et la bouche de son canon sont ajoutés dans le masque du canon. Les charnières de la trappe de tourelle sont refaites en carte plastique; quelques rivets ayant disparu à cause de rares bulles sont remplacés. Le camouflage trois tons s'effectue avec des mélanges de peintures acryliques Tamiya. Un lavis foncé d'huiles pour artistes est ensuite appliqué dans les creux et retraits et un léger brossage à sec après séchage accentue les reliefs; de petites touches métalliques figurent l'usure de la peinture aux endroits de passage. Les seuls marquages sont des plaques d'immatriculation récupérées dans une maquette de Semovente Italeri. Des pastels de différentes teintes ocres et brunes viennent parachever la décoration.

Ci-dessous, à gauche.
La fontaine Verlinden s'intègre parfaitement dans ce paysage romain, on croirait entendre le chant du mince filet d'eau dans la vasque. Le mur de fond est une production JMP, avec un toit de carton ondulé. Les lourdes chaînes ont été vernies pour garder leur courbe et rester en place.

Ci-dessous, à droite.
Le détail de la façade comprend la petite plaque portant le nom « Villa Aprilia », ainsi qu'un important travail sur les portes et fenêtres et surtout sur les volets à claire-voie. Le feuillage du lierre grimpant est composé de feuilles séchées et hachées.

Figurines et diorama

Les trois figurines utilisées ici proviennent de la gamme Hornet : les deux hommes d'équipage sont utilisés tels quels, seules les mains de l'homme sur le balcon sont légèrement modifiées afin de s'adapter à la balustrade.

Ils sont tous deux peints à l'aide de peintures à l'huile pour artistes, le plus souvent diluées à l'essence de pétrole pour éviter les brillances. Le fantassin devant l'auto-mitrailleuse est une figurine modifiée de milicien fasciste : la tête qui portait un fez est troquée contre une tête casquée. Cette figurine a été peinte comme les deux autres, sauf la combinaison, dont le camouflage est réalisé à l'aide de teintes Humbrol, la finition s'effectuant aux huiles pour artistes.

Les murs de la villa italienne sont réalisés en carton-plume recouvert d'enduit Polyfil, avec des pierres d'angle de portes Historex. Le toit en carton ondulé découpé en bandelettes puis verni pour éviter l'aspect « pelucheux ». La gouttière est elle aussi en carton ondulé, avec des attaches en lamelles de carte plastique. Portes, fenêtres et volets sont réalisés en carte plastique de diverses épaisseurs, comme la clôture.

Beaucoup d'accessoires proviennent de la gamme Historex : brouette, cruchon, heurtor, balustrade, etc. Quant à la fontaine, c'est une production Verlinden, tout comme les bornes supportant les chaînes. L'eau est en



Ci-dessus, de gauche à droite.

L'officier, cigarette au bec, juché sur le blindé, a revêtu une élégante tenue de cavalier : pantalon de cheval et bottes hautes, veste en cuir et bonnet de police. Il porte à la ceinture le petit étui de cuir du PA Beretta M.1934, arme de poing standard de l'armée italienne.

Le soldat en combinaison camouflée semble juger de l'état des pneus avant de l'AB : il porte le casque d'acier standard, qui paraît toujours trop petit et est armé de l'excellent PM Beretta, une des meilleures armes de la guerre, très prisée notamment par les Allemands qui en capturèrent un grand nombre après l'armistice.

Un homme d'équipage, sans doute le chauffeur, observe les environs du haut du balcon de la villa. Il porte le casque de protection en cuir des blindés et une épaisse combinaison gris-bleu. La barbe peut faire un peu négligé, mais c'est une fantaisie admise dans l'armée italienne, qui n'était pas



vernissé brillant avec un morceau de plastique transparent étiré pour le filet coulant du bec de la fontaine. Le sol est modelé dans de l'enduit Polyfilla, avec des petites touffes d'herbe synthétique et diverses mousses. Le tronc de l'arbuste est un morceau de racine travaillé au Milliput, le feuillage est en mousse fine. (Ce diorama a remporté une médaille de bronze au concours de maquettisme d'Euromilitaire '95 à Folkestone).

Ci-contre.

Le 8 septembre 1943, dans les faubourgs de Rome, l'équipage d'une automitrailleuse AB41 d'une unité de cavalerie s'est installé dans la cour d'une petite villa pour inspecter les abords de la Cité Éternelle. L'armistice vient d'être annoncé et ces soldats, appartenant à une des divisions blindées cantonnées autour de Rome, guettent l'arrivée des troupes allemandes. Dans trois jours, lorsque l'armée italienne sera dissoute, choisiront-ils le camp des fascistes ou celui des alliés ?

BILUX (Ex ITALIERI)	
Canon Chevrolet La CWI	118 Frs
Dodge WC 51 anti-chars	118 Frs
Dodge WC 62 (6 roues)	118 Frs
ITALIERI	
Cavalerie cosaque 1941-45	NOUV 50 Frs
Berg Panther	NOUVEAU 132 Frs
Sherman M4A3 Calliope	NOUV 132 Frs
DRAGON	
Char russe IS-1	NOUV 225 Frs
Automoteur de 150 mm SIG 33 N	218 Frs
Sturmgeschütz IV fin de série	225 Frs
M4A4 Sherman lance-roquette	218 Frs
REVELL	
Jagdpanther fin de série	NOUV 237 Frs
avec chenilles en mailles séparées	
Jagdpanther (fin de série)	NOUV 237 Frs
avec chenilles en mailles séparées	
Panzer II Ausf. MVN	NOUV 237 Frs
avec chenilles en mailles séparées	
Sturmgeschütz III G type Saukopf (aux Guntzel)	
avec chenilles en mailles séparées	NOUV 237 Frs
Sturmgeschütz III Ausf. F-8	NOUV 237 Frs
avec chenilles en mailles séparées	
FINE MOLDS	
Char japonais type 95 Ha Go	500 Frs
avec chenilles en mailles séparées réf. RM 1	
Canon japonais anti-chars de 47 mm	400 Frs
tournevis	
VERLINDEN	
Équipage char allemand du travail N	103 Frs
ALLAN HOBBIES	
Char anglais Valentine Mk II	NOUV 130 Frs
TAMIYA	
Groupe mitrailleurs allemands (Sfagl)	75 Frs
US Army assault infantry (Sfagl)	71 Frs
Tigre I (modèle de production)	NOUV 281 Frs
Train de ravitaillement à bombardier caoutchouc	
Walter allemand (avec servants)	N 60 Frs
Sturmgeschütz II G nouveau modèle de série	256 Frs
SdKfz 251/16 Hornung - 1/infanterie	209 Frs
EDUARD	
Accessoires	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
69 T-34/76	52 Frs
71 M4B A3 Patton	64 Frs
72 King Tiger tour de Porsche	64 Frs
73 M60 A3	52 Frs
74 Panther G	64 Frs

KIT N DOC

NOUVEAU: carte bleue VISA acceptée à partir de 100 F

Adressez vos commandes accompagnées de votre règlement par chèque ou mandat

exactement à l'ordre de KIT N DOC. Participation aux frais d'envoi.

France métropolitaine: jusqu'à 300 Frs: 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

75 Panther G blindages latéraux

64 Frs

76 Panzer Werfer 42

64 Frs

78 KV1 B/C

64 Frs

82 SdKfz 7/2 avec flak 37

64 Frs

83 Su 76

81 Frs

85 Sturmiger

81 Frs

86 Universal carrier Mk II

64 Frs

89 Panzer IV D

81 Frs

90 M 106 A1

88 Frs

91 Pak 35/36

56 Frs

92 Panzer IV G/J blindé tour de 100 mm

56 Frs

93 Sturmgeschütz III F

71 Frs

94 Canon 25 pounder

PNC

95 Panzer IV Möbelwagen

81 Frs

96 Char japonais Ho Ni

64 Frs

97 Pak 40/46

52 Frs

98 M 88 A1

PNC

99 Matilda

PNC

100 Pershing

PNC

Série Vanguard

monographies

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.

• Ancienne collection, la volume: 70 Frs

18 Panzer IV

80 Frs

19 Armour of Middle East War 1948-1978

21 Panzer V Panther

80 Frs

40 US light tanks 1944-1984

42 Armour of Vietnam War 1946-1975

45 Amtracs: US amphibious assault vehicles 1943-1987

46 Char léger Renault FT

80 Frs

• Nouvelle collection, la volume:

1 Kingtiger heavy tank

80 Frs

2 M1 Abrams

80 Frs

3 Sherman

80 Frs

4 Churchill 1941-1945

80 Frs

5 Tiger heavy tank 1942-1945

80 Frs

6 T-72 1974-1993

80 Frs

7 IS-2 heavy tanks 1944-1973

80 Frs

8 Matilda infantry tank 1938-45

80 Frs

9 T-34/76 1941-1945

80 Frs

10 Warrior

80 Frs

11 M3 Halftrack

80 Frs

12 BMP transport blindé russe

80 Frs

13 Blindé Scorpion 1972-1994

80 Frs

14 Crusader

80 Frs

15 Flammenwerfer blindé lance-flammes blindé

80 Frs

SQUADRON/SIGNAL "in action" 76 Frs

50 pages, plus de 100 photos, 13 illustrations couleurs,

nombreux plans et dessins, texte en anglais

n°10 Leichte Panzer Pz I / II, 38 r. réédition

n°11 Panther

88 Frs

n°12 Panzer IV

88 Frs

n°15 Canons sur rails allemands 1939-45

88 Frs

n°16 Sherman

88 Frs

n°18 M3 et M5 Stuart

88 Frs

n°20 T-34

88 Frs

n°25 M24 Chaffee

88 Frs

n°27 Tigre I

88 Frs

n°28 M551 Sheridan

88 Frs

n°29 M41 Walker Bulldog

88 Frs

n°30 M2/M3 Bradley

88 Frs

n°31 Amtracs engins amphibie américains

88 Frs

n°32 Hummer

88 Frs

n°33 M3 Lee / Grant

88 Frs

NOUVEAU

Encyclopedia of German Tanks of WWII

272 pages, plus de 1000 photos (N & B), texte en anglais.

Une étude de tous les engins blindés allemands de

la Deuxième Guerre Mondiale, chars, transports de

troupe, toutes versions, tous engins les plus rares, y

compris les matériels capturés. LA référence à

posséder sur le sujet.

245 Frs

SCHIFFER Publications

Germany's Panther tank

160 pages, 140 photos, 43 plans au 1/35, 30

dessins, texte en anglais. L'histoire du célèbre

char allemand avec une description détaillée de

toutes les versions, du Panther A au Panther II, et

de nombreuses informations totalement inédites

sur ses équipements, sa production, ses

combats, le tout illustré de photos générales et

de détails d'excellente qualité et de nombreux

plans. Le plus récent et sans doute l'un des

meilleurs livres sur le sujet. 380 Frs

Camouflage uniforms of the Waffen SS

A photographic reference

294 pages, 314 photos en N & B, 413 photos en

couleur, texte en anglais. L'étude photographique la

plus complète publiée à ce jour sur les tenues de

combat camouflées des Waffen SS pendant la 2e

Guerre mondiale de l'infanterie aux équipages de

chars en passant par les tenues tropicales et

hivernales, les parachutistes. Des chapitres sur les

casques, les Zeltbahns, un comparatif avec les

tenues camouflées de la Wehrmacht, complètent ce

livre exceptionnel illustré de plus de 700 photos

légendées avec précision dont 400 en couleur.

495 Frs

Automitrailleuses légères allemandes

90 Frs

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 antiaériens automoteurs

90 Frs

Les chars Elefant, Jagdtiger, Sturmiger

90 Frs

Le Hetzer

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 Panther I

90 Frs

Le Panther II

90 Frs

Panzer III

90 Frs

Panzer IV

90 Frs

Tigre I & Tigre II

90 Frs



1/15

M3 Stuart : Verlinden
Figurines : Kirin, Milimen

Ci-dessus.
Les alentours semblent vides de toute présence ennemie, aussi l'équipage du char est-il sorti de la tourelle et apostrophe ses camarades fantassins sans doute pour partager « la pêche du jour ».

UN STUART EN CRIMÉE

Le 22 Juin 1941, l'Allemagne rompt le pacte de non-agression avec l'URSS et lance l'opération Barbarossa, planifiée par la directive numéro 21 du 18 décembre 1940 du commandement suprême de la Wehrmacht. Dictée par Adolf Hitler, celle-ci commence ainsi : « *Les forces allemandes doivent être préparées à abattre la Russie soviétique en une campagne rapide...* »



**Diorama et texte par
Hervé CORROYETTE
Photos Olivier Saint Lot**

Mais ceci ne se passera pas comme prévu. Bien que les armées allemandes progressent rapidement au départ, la bataille va durer plusieurs années et, après la défaite de Stalingrad, les Russes ne vont cesser de reprendre du terrain. La scène que nous avons choisi de présenter aujourd'hui se situe aux alentours du port de Sébastopol, en Crimée, en 1942. Le char Stuart M3A1 fait partie des 1 200 chars livrés à l'Union Soviétique dans le cadre de la loi prêt-bail du 11 mars 1941. Ces chars, comme bien d'autres véhicules américains, sont livrés par la voie de l'Iran.

Ci-contre.

La plage moteur du M3 est reconfigurée avec l'adjonction des filtres à air latéraux de la version à moteur diesel, pour « étoffer » le détail du véhicule un lot de bord a été placé et les sangles de fermeture des coffres arrière sont réalisées en feuille de plomb.



Il faut noter que le Stuart ne sera pas directement utilisé seul en première ligne. On peut en effet le voir, lors de l'attaque au nord de Stalingrad en 1942, derrière une ligne de chars américains M3 Lee, eux aussi cédés dans le cadre de la loi prêt-bail. Deux types de caisses sont fournies : des caisses du premier type, rivetées, et des caisses aux flancs soudés, comme en Crimée. Jusqu'à la fin de la guerre, beaucoup de véhicules américains renforceront les rangs de l'Armée rouge.

La maquette du char Stuart M3A1

La maquette, qui provient de chez Verlinden, est de bonne facture. Elle est relativement facile à monter quand on a l'habitude des maquettes en résine.

Il faut quand même prévoir une bonne dose de patience pour l'assemblage et l'ajustage des chenilles car sur le Stuart, contrairement à d'autres blindés, la chenille est constituée de maillons à connecteurs en trois parties. Il faut donc l'ajuster au mieux. Par ailleurs il faudra améliorer la maquette, notamment au niveau des supports des garde-boue avant du char qui ne comportent aucun rivet, ceux-ci étant représentés en creux au lieu d'être en relief. C'est donc à l'aide d'un emporte-pièce type « punch and die » que les multiples rivets seront réalisés puis collés.

La pénurie de moteur Continental fit équiper ces chars Stuart d'un moteur différent : un Guiberson Diesel à neuf cylindres en étoile, refroidi par air. Ce moteur très robuste donnait, à masse égale, la même puissance que ses concurrents à essence. Le démarrage se faisait à l'aide d'une cartouche de chasse à blanc afin de produire la pression de gaz nécessaire au lancement du moteur.

Comme la maquette Verlinden représente un Stuart à moteur essence, il est indispensable de modifier l'arrière du char : en conséquence, les deux conduits situés

sur la plage moteur seront réalisés en tubes de laiton cintrés.

Divers caisses et accessoires sont fixés sur l'arrière du blindé, la corde de maintien étant réalisée avec de la corde à haubans utilisée en maquettisme naval. Le support M 20 de la mitrailleuse M. 1919, cal .30 est muni d'une chaînette. Les deux phares avant sont agrémentés de leur câblage électrique. Quelques patins de rechange sont fixés sur le garde-boue avant droit, tandis que divers autres petits détails sont apportés au modèle.

Les hommes d'équipage

Ils sont dotés de combinaisons de deux types différents. En effet, ces vêtements existaient avec des coupes et des couleurs différentes, allant du gris au noir. Aucun insigne n'y est normalement porté en temps de guerre,

Ci-dessus.

Le M3 Stuart vient de passer sur un pont de fortune en bois, remplaçant la construction d'origine, en pierre, détruite par les Allemands pendant leur retraite tout comme le bâtiment en arrière plan. Les combats et la politique de la terre brûlée occasionneront des dégâts considérables dans la partie occidentale de l'URSS.

Ci-contre.

La tourelle du M3 est plutôt étroite pour abriter deux hommes d'équipage. Conçu dans les années 30, le Stuart possède un armement virtuellement dépassé face aux panzers qu'il doit affronter à l'époque.





Ci-contre.
Avec sa barbichette, le joueur de bandoneon a un faux air de Lénine. Avec au menu musique et poisson, l'ordinaire est assurément à la hausse !

Au centre.
Postés comme gardes à proximité du pont, les fantassins ont profité du calme ambiant pour installer un blvouac.

En bas.
Vue d'ensemble du diorama; le texte sur la plaque signifie : « L'Armée Rouge apporte la libération du fascisme » l'un des slogans politiques en vogue sur les blindés de l'Armée Rouge.



mais au cours des défilés de la victoire, les équipages de chars soviétiques arboreront sur leurs combinaisons noires, pattes de collet, décorations et pattes d'épaules rigides du modèle tsariste. Le casque du chef de char est du type d'avant-guerre, en cuir, également porté par les motocyclistes. Les figurines sont entièrement réalisées en scratch à base de fil de cuivre, les mains et les têtes, entièrement transformées provenant de la boîte à surplus. La première esquisse du corps est réalisée en mastic époxy vert de chez Milliput puis, pour la finition, l'un est en Duro, l'autre en mastic Verlinden, deux produits assez différents. Le Duro est un matériau intéressant, qui se travaille bien et donne un fini proche de la réalité. Le mastic Verlinden, lui, se travaille plus longtemps et permet donc plus de retouches. Les boutons sont réalisés avec l'emporte-pièce « Punch and Die » de diamètre 0,4 mm. La peinture est une base de Humbrol, terminée à l'huile.

Le joueur de bandoneon

Il est réalisé à partir d'une figurine Kirin modifiée; le visage est retravaillé pour lui donner un faux air de Lénine. Initialement prévu pour être armé d'un PPsh 41, la pos-

ture a été modifiée pour lui donner une allure plus « chantante ». Le bandoneon est fabriqué avec de la carte plastique, du Duro et les touches sont réalisées une fois encore, avec le « punch and die », les sangles sont en feuille de plomb. Les pattes d'épaule indiquent qu'il s'agit d'un sergent de l'infanterie et il est coiffé d'un petit bonnet de marine.

Le pêcheur

C'est une figurine Millimen, légèrement transformée pour recevoir une canne à pêche de fortune et un poisson réalisé en Duro. Il est coiffé du bonnet de fourrure modèle 1940 (Oushanka) et porte une veste de protection à bourre de coton (Télogréika).

Certaines vestes en fin de guerre étaient bourrées de papier journal. Il porte en bandoulière le pistolet mitrailleur standard soviétique PPsh, mis en service en 1941 et muni d'un chargeur courbe.

Le diorama

Sur une base de 40 x 35 cm, soit très peu supérieure à un diorama au 1/35^e classique, on a voulu représenter une scène de détente dans un cadre relativement paisible. Pour rendre cette atmosphère, une pièce d'eau a été réalisée à l'aide de résine époxy à deux composants, parfaitement limpide et transparente. La végétation de la rivière est à 80% naturelle, le reste est réalisé en feuille de plomb. Un sérieux travail de peinture a été appliqué au fond de la rivière afin que celui-ci comporte de nombreuses nuances; c'est l'une des conditions de son réalisme.

Le pont est réalisé en carton plume recouvert de plâtre puis gravé. La partie en bois est en balsa et bois naturel. Le relief est en fait une base de contre-plaqué marine recouvert d'un mélange de colle à bois, de plâtre et de teinture ocre, lui-même recouvert de terres naturelles et de floccages.

Soulignons que les terres naturelles composent pour certaines d'entre elles les pigments de base de vos peintures. Profitez donc de vos voyages et de vos vacances pour sélectionner les plus séduisantes d'entre elles.

Divers brossages et lavis à la peinture à l'huile sont appliqués en guise de finition.





LE POCHOIR AU SERVICE DE L'ILLUSTRATION

Ci-dessus.
Cette petite rue d'un village bien de chez nous n'échappe pas à la publicité. Avec la méthode des pochoirs, il deviendra possible aux maquettistes d'embellir les façades de leurs dioramas.

Pour enrichir la façade d'une maison dans un diorama, rien n'est plus beau et plus réaliste qu'une publicité peinte, dans le style typique des années trente. Le pochoir, technique simple mais efficace, est ainsi le meilleur moyen de réaliser ces affiches.

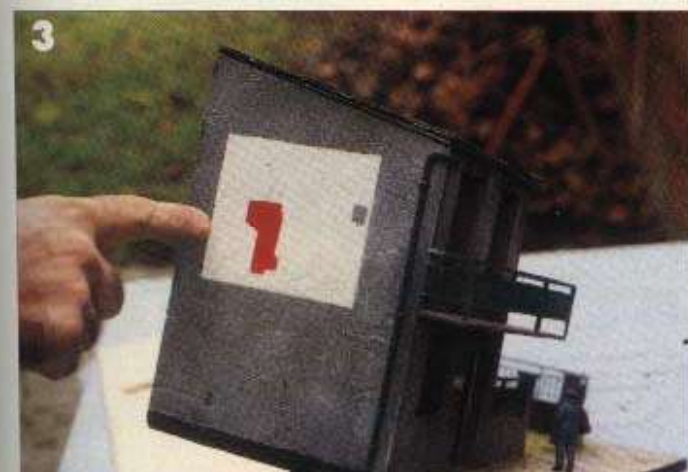
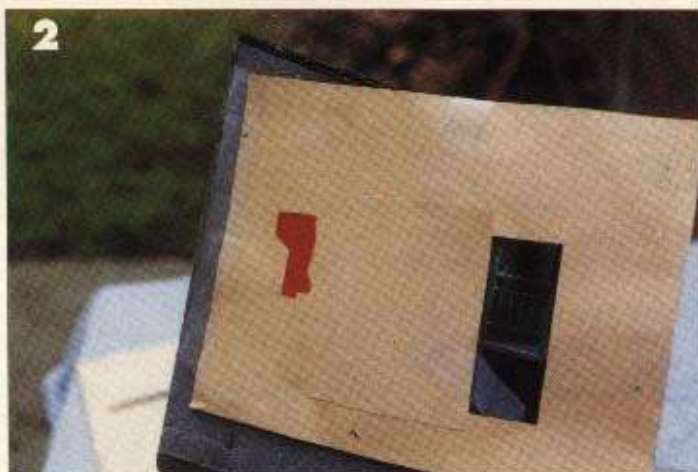
Par Didier BOURGEOIS

Ci-contre.
L'ouvrier, sur son échafaudage, porte une dernière retouche à la publicité. Petite astuce de mise en scène, la présence d'un personnage met encore plus en valeur la belle affiche réalisée avec tant de soins.

Depuis le début du siècle, le pochoir est utilisé comme moyen rapide pour réaliser un motif allant d'une simple couleur à plusieurs superpositions pour des petites séries, et ceci avec une technique facile à mettre en œuvre. Toutefois, le vrai « pochoir posé », par peinture à l'estampage réalisée avec une petite brosse ronde à poil dur, ne permet d'obtenir que des illustrations de qualité moyenne.

Si cette technique est caractéristique des marquages visibles sur les véhicules alliés de la Seconde guerre, les collectionneurs de véhicules anciens préfèrent généralement se tourner vers des « pochoirs collés », peints au pistolet, ce qui permet d'obtenir ainsi une finition impeccable





- De gauche à droite, et de haut en bas.
- 1 - Le premier pochoir détermine le fond de l'illustration.
 - 2 - Le deuxième pochoir sert à réaliser l'aplats rouge du personnage de gauche.
 - 3 - Le pochoir apparaît très lumineux grâce à la sous-couche blanche.
 - 4 - Le pochoir visible ici permet de réaliser l'aplats noir. C'est le plus important car il dessine les personnages.
 - 5 - Le motif après les marquages... Reste à mettre en place la mise en scène.
 - 6 - Les éléments essentiels du décor.



mais ne reflète pas tout à fait la réalité. Par ailleurs, et cela concerne plus particulièrement les maquetistes, cette technique est particulièrement utile pour les dioramas comprenant un coin de rue ou un pâté de maison.

En effet, ces parties de mur sont souvent vides et pauvres au niveau visuel, même « arrangées » avec une texture en crépi.

Pourtant, à l'époque de nos grands-pères, des publicités chatoyantes venaient donner vie à de nombreuses façades de maison, avec des affiches vantant les mérites du chocolat Meunier, de Banania ou du savon Cadum... Comme sur le diorama présenté ici, il est possible d'enrichir, grâce au pochoir, tous ces espaces vides. Ne reculant devant rien, *SteelMasters* vous propose d'ailleurs une sélection de reproductions de publicités de la période 1939-1945 pour utiliser dans vos dioramas.

Par définition, le pochoir est un évidement de support, permettant ainsi le passage d'une pulvérisation. Une fois la forme choisie et évidée, il devient alors possible de reproduire cette forme rapidement.

Le matériau utilisé pour la réalisation d'un pochoir dépend, non pas de la technique utilisée, mais de la durée d'utilisation que l'on souhaite en faire. Un pochoir réalisé dans une fine feuille d'aluminium garantit une utilisation illimitée mais avec les défauts du pochoir posée. À l'inverse, un pochoir réalisé dans un support adhésif donne un cerné impeccable mais avec une utilisation limitée. Enfin, pour nos chères maquettes, la peinture à l'aérographe est une déclinaison sophistiquée du pochoir.

La mise en œuvre

Comme apprentissage de la technique du pochoir, nous vous proposons la reproduction d'une affiche représentative de notre période favorite, une publicité pour les apéritifs Saint-Raphaël quinquina rouge et blanc, à l'échelle 1/35. De plus, cette publicité est à la fois simple mais forte visuellement et graphiquement.

Le nombre de différents pochoirs est en fonction du nombre de couleurs de l'illustration. Pour ce modèle, quatre pochoirs sont nécessaires : un pour le fond (blanc), un pour le personnage (rouge), un autre pour le demi-cercle (noir) et le dernier pour les textes (rouge).

Dans un premier temps, il suffit de découper ou de photocopier les tracés des pochoirs que nous vous fournissons, en respectant le plus fidèlement le tracé d'origine. Cette opération exige la plus grande attention car elle détermine la qualité des contours. En cas de photocopie — pour ceux, nombreux, qui ne souhaitent découper leur magazine préféré —, il convient d'utiliser un papier glacé de bonne qualité (environ du 120 g). Le cadre autour de chaque pochoir servira de repère pour faire coïncider les couleurs.

On commence par la couleur du fond, qui est tout simplement le format du cadre de l'illustration. Pour maintenir ce premier pochoir en place, on utilise de la colle en bombe pour collages successifs qui permettra de le retirer sans faire aucunes traces.

Les techniques de peinture

Le deuxième pochoir est mis en place une fois le premier retiré et la deuxième couleur vient couvrir ainsi la première. On obtient alors un rouge « pétant » grâce à la sous-couche blanche. Il faut ensuite prendre soin de laisser sécher ces couches, surtout avant la pose du noir, afin qu'il ne vire pas au gris.

Chaque lecteur, suivant le matériel qu'il possède, utilisera l'une ou l'autre des techniques suivantes de mise en couleur. Pour les personnes qui ne possèdent pas d'aérographe, la méthode, plus artisanale, de l'estampage, convient tout à fait. Elle consiste à tamponner, à l'aide d'une brosse ronde, la couleur par la partie évidée. Pour ceux qui sont équi-

Ci-contre, de haut en bas.
La publicité présentée ici est destinée à des dioramas à l'échelle 1/35.

A - Premier pochoir : découper dans un carton la zone du cadre, pour déterminer la couche du fond à peindre en blanc.

Deuxième pochoir : pour le rouge du personnage, il est possible de se caler autour du tracé de celui-ci. Une fois le masque du noir réalisé, ce tracé délimitera la surface rouge, recouvrant ainsi la partie inutile.

B - Troisième pochoir : ici, c'est la zone noire qui est à évider, venant ainsi recouvrir le blanc et le rouge.

C - Quatrième pochoir : il correspond à la marque du produit. Le contour étant très fin, ce pochoir ne pourra être réalisé qu'avec un fin pinceau ou un feutre à pointe fine.

D - Voici notre produit fini, il ne reste plus qu'à patiner la peinture ou à délabrer le mur à quelques endroits.

A



B



C



D

Ci-dessous.
Vue plongeante sur notre diorama.



pés d'un aérographe, il suffit de faire les mêmes opérations, sauf qu'ici la peinture est pulvérisée à l'aide de la buse. Par rapport à la reproduction collée, cette technique à l'avantage de se fondre beaucoup plus avec le décor sur lequel l'illustration est reproduite, car elle respecte les aspérités du mur.

Ces publicités étant le plus souvent peintes, le réalisme est ainsi parfait. Pour ceux qui seraient moins tentés par ces travaux de peinture, il reste les reproductions papiers, comme celle que nous vous proposons, qui, une fois détrempées dans un mélange d'eau et de colle, viendront se placer à l'endroit désiré.

Enfin, les plus talentueux de nos lecteurs peuvent également réaliser directement leurs illustrations, véritables œuvres d'art qui ne pourront être effectuées qu'avec beaucoup de savoir faire. Quant aux sources d'inspiration, malgré le temps qui passe et les affichages sauvages, il existe encore, un peu partout en France, des vestiges de ces belles publicités peintes



1/35

Sherman BARV / Resicast

Figurines / Hornet, Wolf

Mur antichar / Resicast

Barbelés / JMP

Ci-dessus.
Le marquage tricolore est en fait un drapeau français placé horizontalement, le jaune remplaçant le blanc. Le terrain sablonneux étant meuble, on a pris soin d'enfoncer un peu le char dans le sol.

BARV, UN REMORQUEUR A CHENILLES

D-Day, J+2. Une fois les plages conquises, les troupes ont commencé leur progression vers l'intérieur des terres. Sur la plage de Juno, le terrain demeure occupé par les « beach groups », et notamment les hommes du REME, chargés de récupérer et de remettre en état les véhicules endommagés lors de la phase d'assaut du débarquement.



**Texte, diorama et photos
Olivier Saint Lot
Figurines Dominique Breffort**

Parmi les véhicules spécialement conçus pour accomplir leurs missions, ils disposent du Sherman BARV (Beach Armoured Recovery Vehicle) capable de travailler dans deux mètres d'eau.

Avec ce matériel, les équipages peuvent remettre à flot les péniches de débarquement ou bien les blindés échoués près de la plage. A proximité d'un mur antichar des défenses allemandes, notre équipe s'accorde un moment de détente, pendant qu'autour d'elle les équipes du génie font sauter les mines qui ne peuvent être désamorçées sans risque.

Ci-contre.

Outre le lot de bord, on a placé devant le « kiosque » d'accès quelques équipements : une élingue, des jerrycans, une caisse.



Ci-contre.
Barrant le fond de la plage,
un mur antichar semblable à
ceux construits par les
Allemands en divers endroits
du mur de l'Atlantique; les
équipes du REME ont déjà
installé des panneaux
d'information au pied de
l'obstacle.

La maquette Resicast

Grand spécialiste du Sherman, Resicast nous offre aujourd'hui une nouvelle déclinaison de ce blindé dans une version des plus originales. Concepteur de maquettes complexes à reproduire en modèles réduits (Sherman flail, DD, Churchill ARK, SBG), cette marque belge propose un modèle de grande qualité, comme à son accoutumée, reproduisant fidèlement ce véhicule peu connu.

La documentation n'étant vraiment pas abondante, tant du point de vue historique qu'iconographique, nous espérons que cet article vous aidera à réaliser cet engin le mieux possible. La plus grande partie du modèle est moulée en résine de bonne qualité, complétée par une planche de pièces en laiton photodécoupé comprenant les passerelles latérales et l'échelle arrière ainsi que quelques accessoires supplémentaires.

Quant à la notice de montage, Resicast nous avait habitué à mieux, en fournissant notamment des plans à l'échelle de bonne qualité reproduisant toutes les pièces avant et après le montage. Pour ce modèle, nous devrions nous contenter de photos de la maquette toute montée sur lesquelles sont indiquées les différentes pièces à assembler. Nous profiterons donc du présent article pour souligner les passages délicats du montage.

La première étape consiste à assembler la transmission sur le châssis et à placer la caisse sur cet ensemble. Cette opération devra être effectuée à blanc pour vérifier le raccord entre la transmission et la caisse; si un espace apparaît à ce niveau, il devra être comblé au moyen d'une bande de carte plastique.

Lors du montage des chenilles, veiller à bien séparer les sections WL qui sont les seules à s'enrouler autour des barbotins. Pour la mise en forme de cette partie, il faut procéder en deux étapes afin de ne pas ramollir et déformer les dents du barbotin; la première étape consiste à assouplir les sections WL dans l'eau bouillante pour les enrouler autour du barbotin. La mise en place des chenilles, une fois le barbotin monté sur le châssis, s'effectue au sèche-cheveux pour leur donner leur forme définitive.

Détails de la caisse

Pour le détail du glacis avant, le paragraphe concernant les trois supports reliant le pare-chocs à la transmission à réaliser en tige plastique reste assez vague, d'autant que la photo de l'emballage, le plan et les documents d'époque ne montrent rien de particulier.

Cet espace peut être comblé avec un morceau de carte plastique afin de représenter une sorte de « passerelle-trottoir » prenant appui sur le pare-chocs et le dessus de la transmission (se référer aux photos de la notice). L'étape consistant à fixer les passerelles sur la caisse demande une attention toute particulière. La mise en peinture du véhicule ne pouvant s'effectuer avec les passerelles, on colle à l'Araldite un morceau de tige métallique de 8/10 de diamètre dans le prolongement de chaque patte; puis on perce des trous sur la caisse pour le positionnement des pattes. Ce système facilite la manipula-

Bibliographie

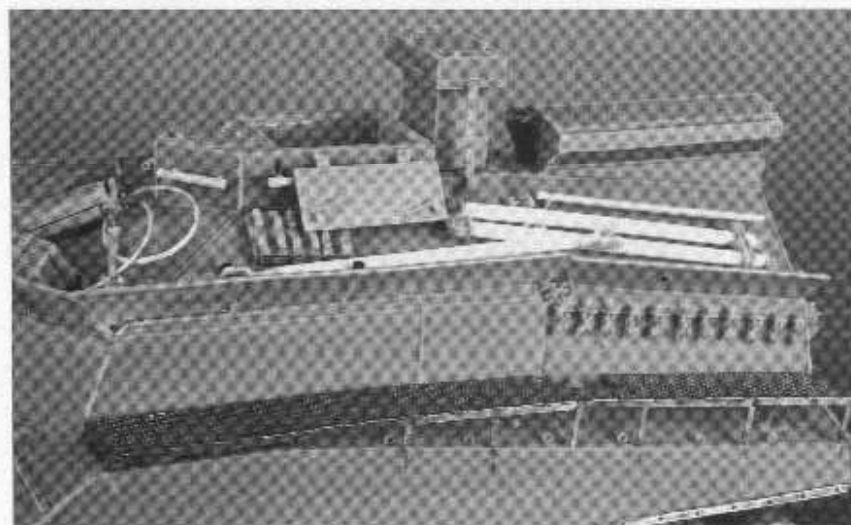
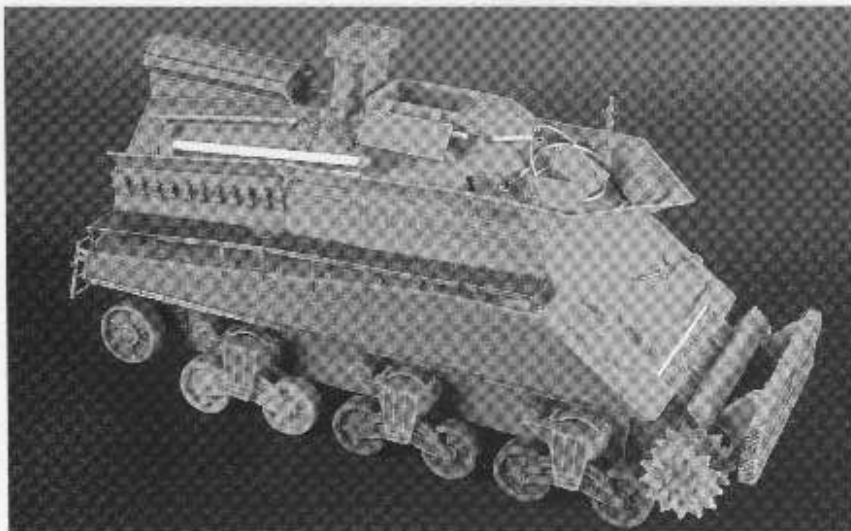
La Bataille de Normandie
Hors série Militaria n°13

*Le Sherman, un char né
au combat.* Revue VMI

Sherman - R.D. Hunnicut
Presidio - Press 1977

Ci-dessous.
Les panneaux brise-lame
placés sur le haut de la
caisse confèrent une allure
« marine » au BARV. Les
chenilles sont équipées de
« duck hills », extensions de
mailloins qui augmentent la
surface d'accroche au sol.
L'insigne des « beach
groups » est bien visible :
une ancre dans un cercle.





En haut.
La maquette avant peinture. Il manque encore les chenilles et les cordages latéraux. La bande blanche, située au niveau de la jonction transmission-glacier est en carte plastique afin de servir de joint.

Ci-dessus.
La protection du plot d'antenne en résine est remplacée par une pièce en photodécoupe d'une plus grande finesse, puisée dans la boîte à surplus.

tion de la caisse et des passerelles ainsi que la mise en place du cordage latéral après la finition de la surface et l'application des marquages. Le cordage est d'abord teinté avec de la peinture très diluée, puis rigidifié avec un peu de colle liquide et finalement maintenu en place à l'aide de ruban adhésif repositionnable.

Sur le dessus de la caisse, les mains courantes sont réalisées avec des supports en tige plastique d'1 mm de diamètre et une barre d'1/4 de mm de diamètre, percée à chaque extrémité afin de représenter un tube. Les autres mains courantes, réalisées de la même manière, ont été ajoutées autour du « kiosque » : les barres latérales mesurent 24 mm de long avec un entraxe de 20 mm et les frontales font 10 mm avec un entraxe de 7 mm. La phase la plus délicate à réaliser mais qui donne tout son aspect particulier à ce véhicule est sans aucun doute les pare-lames placés sur le haut de la caisse. Pour obtenir la forme arrondie de ces pièces, il suffit de les maintenir soit

ROYAL ELECTRICAL AND MECHANICAL ENGINEERS

Créé en 1942 et opérationnel à partir de 1943, le REME assure la remise en état de tous les matériels mécaniques et électriques de l'armée de terre et notamment la récupération des véhicules alliés ou ennemis endommagés sur le terrain. En 1947, le Cap Badge (insigne de coiffure), peu apprécié, est remplacé par un modèle dont le motif central représente un cheval cabré sur un éclair. □

avec du ruban adhésif, soit avec un élastique (ou les deux !) sur un tube d'un diamètre un peu inférieur à la courbure désirée, puis de les chauffer au sèche-cheveux. Une fois mis en forme, on laisse refroidir suffisamment longtemps. La mise en place de ces pièces sur la caisse s'effectue d'abord à blanc, pour bien les positionner, puis on fixe les extrémités de chaque pièce avec un point de colle. Le collage définitif est réalisé à l'aide d'une épingle pour bien étaler la Cyanolite, la colle servant ainsi de joint entre chaque panneau.

Dernières améliorations

Pour le montage de la poulie placée à l'arrière de la coque, le câble a été remplacé par un crochet et une manille, fixés sur les pattes de fixation (H 10), les clapets de fermeture (P7) de ces dernières, livrés en photodécoupe, étant remplacés par un bout de carte plastique agrémenté de boulons en plastique Grand Line. En observant les documents d'époque, on constate l'absence d'une petite plate-forme située à l'arrière gauche de la caisse, juste au-dessus de la chenille. Cette pièce est réalisée avec un morceau de plaque antidérapante en photodécoupe, collé sur de la carte-plastique de 15 x 11 x 0,25 mm. Deux pattes triangulaires, toujours en carte plastique, sont collées sur la caisse pour représenter les charnières tandis que deux gorges sont réalisées sur la plate forme pour le passage de ses dernières. Les renforts en carte plastique sous la plate forme doivent dépasser afin de venir en butée sous l'aide et ainsi bloquer la pièce en position ouverte.

La peinture

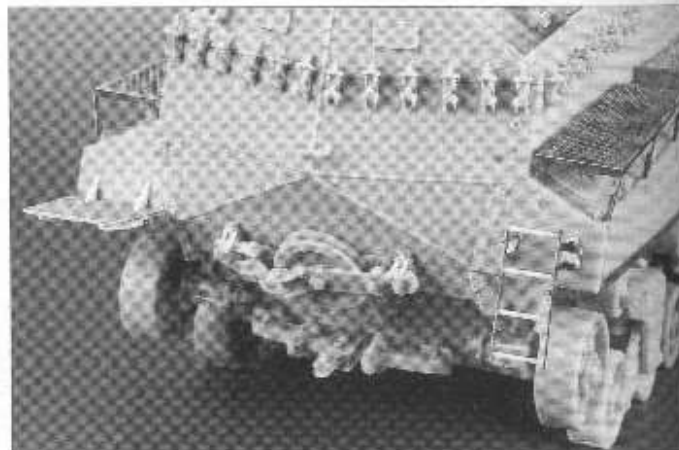
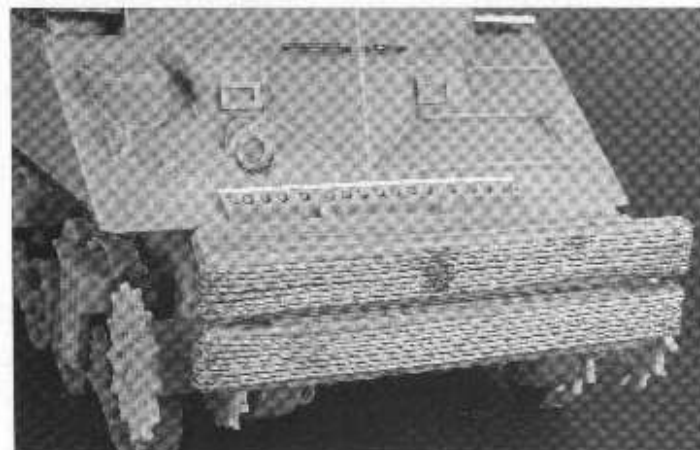
La couleur d'origine des BARV était le vert olive ou le kaki, mais la majorité de ces véhicules étaient repeints

Ci-dessous, à gauche.

Le pare-chocs est amélioré en rajoutant du cordage sur sa face avant. Pour ce faire, on utilise des longueurs de ficelle de hauban pour voilier collées les unes à côté des autres à la colle cyanoacrylate.

Ci-dessous, à droite.

Pour la réalisation de l'échelle, il suffit de coller le rond plastique des barreaux sur l'un des montants, puis d'aligner cet ensemble sur une feuille de papier quadrillé afin de tout couper en même temps le plus parallèlement possible. Le collage de l'autre partie ne posera pas de problème.





LE SHERMAN BARV



Outre la préparation extraordinaire des forces armées, rassemblées pour la phase d'assaut du débarquement de Normandie, la logistique nécessaire au succès de l'opération demande aussi la mise en œuvre de moyens et de matériels spécifiques. Il est notamment prévu qu'avec l'assaut amphibie sur les plages solidement défendues par les ouvrages du Mur de l'Atlantique, il faudra être en mesure de dépanner les péniches et les véhicules endommagés ou échoués dans l'eau à quelque distance des plages. Pour ce faire, les Britanniques disposaient déjà, depuis 1942, de véhicules ARV (Armoured Recovery Vehicles ou véhicules blindés de dépannage) mais leur capacité à opérer en eau semi-profonde était par trop limitée. Après les débarquements en Afrique du Nord et en Italie, il fut donc décidé de réaliser un véhicule spécialement conçu pour pouvoir évoluer dans une profondeur d'au moins 2,50 m. Au départ, le Churchill est pressenti, mais l'engin devant être complètement étanche, le Sherman, qui équipe en grand nombre l'armée britannique à cette époque, lui est préféré. Devant être uniquement employé pour pousser ou remorquer d'autres engins, la grue équipant d'ordinaire les ARV est supprimée. De même, une superstructure rehaussée avec des prises d'air protégées, est développée. Les premiers essais sont conduits avec un châssis M4A3, mais c'est finalement le M4A2, équipé d'un moteur diesel très puissant à bas régime, qui est sélectionné pour la production en série. Environ 52 BARV sont prêts juste à temps pour participer au débarquement de Normandie où ils sont affectés au sein des « Beach groups », qui regroupent des éléments du REME, de la Royal Navy et de la Royal Air Force.

Ces engins participèrent également au franchissement du Rhin et restèrent en service jusque dans les années 50 avant d'être remplacés par une version similaire mais élaborée à partir d'un châssis de Centurion.

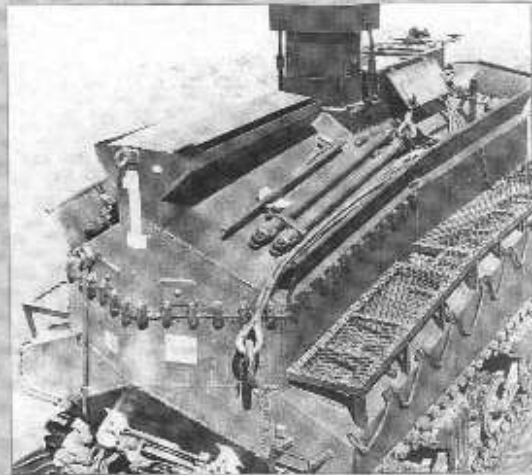
En haut.
Un Sherman BARV équipé de chenilles typiquement anglaises. Les maillons sont tout en acier à trois crampons (« 3 bars cleat »). Il n'y a plus d'armement sur ce type d'engin.

Ci-contre.
Sur ce Sherman BARV, la structure des prises d'air moteur, échappement et le « Schnorkel » du poste d'équipage sont différents des autres documents : peut-être s'agit-il d'un prototype ? Les passerelles latérales permettent à l'équipage de se déplacer autour de l'engin en manœuvre dans l'eau sans se mouiller.



Ci-contre, à gauche.
Le BARV ne comporte plus qu'une trappe d'accès sur le haut du kiosque; derrière se trouve le « Schnorkel » servant de prise d'air pour le poste d'équipage.

Ci-contre, à droite.
A l'arrière du BARV, une coque amovible placée au dessus du moteur est fixée par une multitude d'agrafes afin d'en assurer l'étanchéité. Les ouvertures sur la structure évasée assurent l'aération du moteur avec, tout à l'arrière, un conduit réservé à l'échappement.





en gris avec la peinture utilisée par la Royal Navy pour peindre ses péniches de débarquement ou ses bateaux. Cette peinture, très résistante à l'eau, passée en plusieurs couches était très épaisse et empâtait le véhicule. Le maquettiste ayant une petite aversion pour la mise en peinture des blindés pourra ainsi laisser libre cours à son imagination. Ceci dit, il n'est nullement question de laisser de côté le lavis et le brossage à sec ainsi que les coulures et autres traces que peut comporter un tel véhicule, très malmené par l'environnement marin ou les dépannages de toutes sortes.

La teinte de base est donc un gris mer moyen, sur lequel on passe un lavis de terre de Sienne (à l'huile) très dilué à l'essence de térébenthine rectifiée. Après séchage prolongé (48 heures), on effectue les différents brossages à sec, avec la teinte de base de plus en plus éclaircie avec du blanc pour finir par un dernier passage au blanc presque pur. Les coulures sont simulées par un mélange de marron et d'ombre brûlée avec une goutte de médium métal plus ou moins dilué suivant les endroits. Toutes ces teintes sont prises dans la gamme de peinture acrylique Model color.

La décoration

Chose rare pour une maquette en résine, une planche de décalcomanies est fournie avec la boîte, reproduisant les marquages bien spécifiques de cet engin. Le film support étant un peu trop épais, on remplacera les étoiles et le numéro d'immatriculation par des transferts à sec, tandis que l'insigne d'unité sera reproduit à l'aide d'un drapeau français, positionné horizontalement et sur lequel le jaune remplacera le blanc.

L'insigne des « Beach groups » est incontournable et devra être utilisé tel quel alors que le chiffre 1 provient d'une planche Letraset.

Les figurines

La combinaison des figurines Hornet et Wolf méritait une peinture à la hauteur de la qualité de ces deux marques, c'est pourquoi ce travail a été confié à notre confrère Dominique Breffort, rédacteur de la revue Figurines. Les hommes d'équipage du char font partie du REME (voir encadré).

Un coin de sable

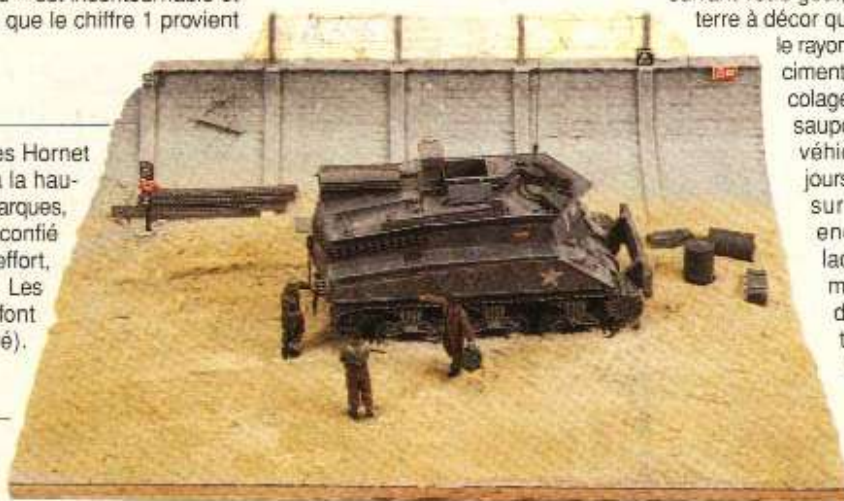
Resicast traitant, avec la réussite que l'on sait, du matériel lié au débarquement de

Ci-dessus, de gauche à droite. Un des membres d'équipage du BARV profite de ce moment d'arrêt pour procéder à la maintenance du véhicule en rapportant de l'huile, comme l'atteste le type de récipient qu'il transporte à sa gauche.

Un moment de repos sur la plage de Juno. Peut-être est-ce l'heure de cet instant sacré dénommé « tea time » chez nos voisins britanniques, comme le laisse penser le « mug » dans la main droite de cet homme d'équipage.

Pour le type de travail qu'effectue le Sherman BARV, il est sans doute préférable de laisser tomber la veste si le temps le permet, pour être plus à l'aise. La couleur de la chemise vert olive tranche sur celle de l'uniforme, plus brunâtre; les bretelles sont peintes dans une couleur encore plus claire, tirant sur le gris vert.

Ci-dessous. Vue d'ensemble du diorama.



Normandie, le fabricant belge se devait de produire des éléments de décor permettant de réaliser un diorama se déroulant sur ces plages. C'est chose faite avec des portions de mur antichar, ouvrage caractéristique du mur de l'atlantique. Chaque boîte comporte trois sections de mur moulées en résine et permet ainsi de réaliser le fond d'un diorama contenant un véhicule de moyen tonnage. Les poteaux recevant le fil de fer barbelé sont fournis avec la boîte, le barbelé étant quant à lui une référence JMP à l'échelle 1/72, mais qui convient parfaitement pour le 1/35. Une fois les sections de mur assemblées, l'ensemble est collé sur une plaque de polystyrène expansé à l'aide de colle néoprène. La peinture du mur est réalisée, pour la teinte de base, avec du « primer surface », en bombe, de Tamiya, sur lequel est appliqué un lavis (en coulures) de terre de Sienne brûlée.

Les différents brossages sont effectués avec plusieurs teintes, allant du jaune au gris moyen, en passant par du beige, de l'ocre et du brun clair. Le dernier brossage appliqué est un gris très clair. Après avoir taillé une légère pente dans le polystyrène, des saignées sont creusées à l'emplacement du char ainsi que sur son passage.

L'ensemble du diorama est ensuite recouvert avec de l'enduit de rebouchage en venant mordre, un peu, sur le mur. Avant le séchage complet de l'enduit, des traces de chenilles et de pas sont réalisées assez profondément, afin de bien marquer l'emplacement du char et des figurines. Ensuite, on étale une bonne couche de colle à bois, un peu diluée avec de l'eau, sur laquelle on saupoudre un mélange de sable et de terre claire. Ce mélange est obtenu avec du sable et de la terre de teinte ocre grisé, passés au pilon puis tamisés dans différentes passoirs afin d'obtenir un mélange assez fin. Vous pouvez aussi, suivant votre goût, teinter votre base avec de la terre à décor que l'on trouve facilement dans le rayon peinture ou matériaux (plâtre, ciment) d'une grande surface de bricolage. Le mélange ainsi obtenu est saupoudré sur la colle. Une fois le véhicule mis en place, il est toujours possible de rajouter du sable sur les chenilles ou d'autres endroits, en pulvérisant de la laque à cheveux aux emplacements désirés et en saupoudrant ensuite le mélange sable-terre. Une fois le sol terminé, la laque peut être utilisée pour maintenir votre décor parfaitement en place. Les panneaux indicateurs sont réalisés avec du balsa et des transferts à sec.



LES CAMIONS DE L'ABC EXPRESS

1/35

Tracteur Autocar : VMK
Dolly et remorques :
création de l'auteur

Pour soutenir l'avance de leur troupes en France, les services logistiques alliés mettent en place des axes de ravitaillement prioritaires : les voies « express ». La plus connue de celles-ci est la Red Ball Express, mais six autres sont créées, comme l'ABC Express, que remontent à pleine vitesse les camions de l'US Army.

Par Francis BERNARD
Photos Olivier Saint Lot

Ci-dessus :
L'ensemble de la maquette :
le tracteur Autocar tire une
remorque Fruehauf suivie
d'une remorque Bross. Un
attelage impressionnant ne
mesurant pas moins de
60 cm.



Ci-contre :
Le Tracteur Autocar de chez
VMK. Pour parfaire le détail et
la finesse de la maquette, des
sangles de jerrycans, des
câbles de connexions
électriques et hydrauliques
ou des chaînes ont été
ajoutés.

Après les durs combats de Normandie, les Alliés progressent rapidement jusqu'à la ligne Siegfried, atteinte le 11 septembre 1944. Mais cette avance impose un véritable casse-tête aux services logistiques. Une division alliée en opération consomme en effet chaque jour la bagatelle de 700 tonnes de ravitaillement. Surtout, compte tenu du piteux état du réseau ferré français suite aux campagnes de bombardements aériens, aux actions de la Résistance et aux destructions allemandes, il est indispensable de trouver rapidement une solution. Le Colonel Loren A. Ayers propose alors de créer un système de routes prioritaires sur lesquelles des camions militaires pourraient circuler sans interruption. Il donne ainsi naissance au fameux réseau Highway Express Route.

Le 25 août 1944, la première voie rapide devient opérationnelle, sous le nom de code de Red Ball Express, aujourd'hui passé à la postérité. Son succès entraîne la création de six autres voies express : Little Red Ball, White Ball, Green Diamond, ABC, Red Lion et XYZ Express Route.

Si toutes ces Express Route permettent d'obtenir un maximum d'efficacité, les experts reconnaissent que l'ABC Express est de loin la plus performante. Quant à son nom, on peut rencontrer deux interprétations : pour les uns, les lettres ABC signifient « Antwerp-Brussels-Charleroi » et, pour d'autres, elles identifient les zones traversées, « American-British-Canadian ». L'activité de la route débute le 30 novembre 1944 avec un parc de 640 tracteurs 4 et 5 ton Autocar ou Federal et 1 000 remorques, cela pour 16 Quartermaster Truck Companies. Le réseau bénéficie de tous les services nécessaires à son bon fonctionnement : installations de maintenance, patrouilles routières, postes de secours, postes de régularisation... La mission se termine le 26 mars 1945, les camions de l'ABC ayant transporté 250 000 tonnes de fournitures diverses,



Le Tracteur Autocar U 7144 T3

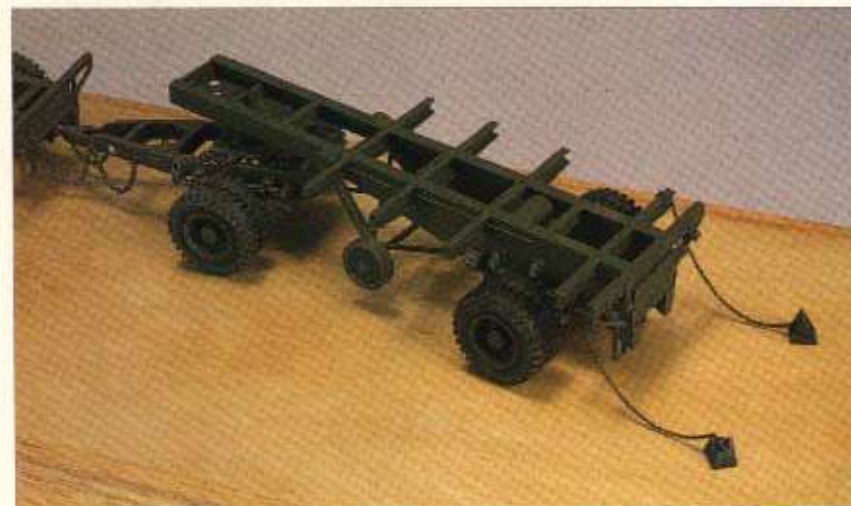
Réalisé avec la maquette de la défunte marque VMK, le Tracteur est la seule partie du modèle qui utilise un produit du commerce. L'assemblage, s'il demande beaucoup d'attention, surtout au niveau du châssis, n'exige pas du maquetiste une expérience particulière des modèles en résine car l'ensemble est bien conçu ; un plan clair et surtout des pièces bien repérées contribuent à la réussite du montage.

Ce modèle est aussi une bonne base pour apporter un complément de détaillage. En effet, quelques détails supplémentaires sont ajoutés : un affût circulaire M34 pour mitrailleuse de .50, des ouvertures de trappes d'aération latérales, des chambres de frein et canalisations sur les roues avant, un planché quadrillé et des supports refaits en tôle offset, des canalisations d'essence, mais aussi des canalisations d'air et d'essuie-glace, ainsi qu'un « Hand Control Valve » sur la colonne de direction et des supports jerrycan réalisés en plaque métal offset. Preuve en est qu'avec un peu d'effort, même les câblages et circuits divers peuvent être réalisés au 1/35.

Les remorques Fruehauf et Bross

Les deux caisses en bois sont pratiquement identiques, réalisées de toutes pièces pour l'essentiel à partir de contre-plaqué, utilisé en modélisme, de 8/10 d'épaisseur et de carte plastique de 1 mm pour le plancher. Les différents montants intérieurs et extérieurs sont également découpés dans cette matière. Quelques détails, comme les crochets, sont en tôle aluminium. Le travail le plus fastidieux consiste à percer les 1 280 trous dans les montants pour y insérer les boulons !

La grande différence entre chaque remorque réside essentiellement dans la conception des châssis : il est beaucoup plus volumineux et de conception plus robuste sur la Bross que sur la Fruehauf. Aussi, ces deux châssis diffèrent en plusieurs points, comme les paliers de support de lames de suspension mais aussi dans le mécanisme des roues jockey, dont le diamètre est également différent. Enfin, il faut noter que la Bross est équi-





Ci-dessus.
La bâche sur les remorques est réalisée avec du papier journal, une technique assez simple mais nécessitant quelque peu de pratique : on imprègne le papier d'un mélange colle blanche à bois avec de l'eau. Le matériau, rendu ainsi très malléable, épouse les formes sur lesquelles on vient le poser et se fixe en séchant.

L'auteur tient à remercier tout particulièrement M. Cochez du MVCG Hainaut ainsi que Jacques Renault pour l'aide documentaire ayant contribué à la réalisation de cet ensemble; ceci témoigne que les associations de collectionneurs de véhicules militaires et les maquetistes ont une passion commune.

Ci-contre.
La remorque Fruehauf est attelée derrière le tracteur. Le châssis visible ici est plus allégé que la remorque Bross.

Page ci-contre, au centre.
Gros plan sur le Dolly F1A; hormis les roues récupérées chez VMK, tout l'ensemble est en carte plastique et le plateau d'attelage est mobile, comme il se doit.

Page ci-contre, en bas.
Le châssis de la remorque 5 ton Bross à nu avant la mise en place de la calisse en bois; outre les cales amovibles, les roues jokey sont fonctionnelles et peuvent être déployées pour la position de parc.

pée d'un frein de parc actionné par une pédale placée à l'arrière-droit.

Quelques détails mineurs complètent enfin ces deux remorques. Par exemple, les cales de parking sont différentes sur chaque modèle; ceci souligne le fait que l'armée américaine n'a pas toujours privilégié la standardisation de ses accessoires.

Un grand soin a été apporté aux connections pneumatiques de freinage se situant entre les divers éléments de la maquette que constituent le Tracteur, le Dolly et les deux remorques Fruehauf et Bross.

En matière de référence documentaire, ce genre de détails est réalisé à partir de véhicules de collection. Pour

la finition, les bâches sont réalisées dans du papier-journal enduit de colle à bois. Bien sûr, le quotidien *Libération* s'impose !

Le Dolly F1A

L'avant-train reliant les deux remorques est également une création personnelle. Ce matériel est fabriqué à l'époque par Steel Works, sous la classification standard équipée d'un plateau Dayon.

Il est entièrement réalisé à partir de carte plastique et de profils Evergreen, sur la base de plans et modèles réels. Il reprend par ailleurs les roues 900 x 20 du



TAMIYA

Panzergrenadiers à l'assaut

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Avec ce groupe de Panzergrenadiers au combat, Tamiya renoue avec le style de figurines qui a, depuis longtemps, fait sa renommée. Les effets d'uniforme et particulièrement les camouflages présentés correspondent à des soldats de la Waffen SS. Le mouvement et la finesse du détail sont remarquables, seule la figurine tirant à la MG42 à bout de bras relève plutôt d'une fiction dans le genre « Rambo » que de la réalité.



ALBY miniatures

B.P. 34,
82400 Valence d'Agen
Tél./Fax : 63.29.11.22.

Nouveautés en résine au 1/72:

- Char italien M 11/39 (Libye) : 96 F
- Char français AMX 13/75 : 96 F

EN FEVRIER : Char FI17 tourelle Berliet

Port & emballage + 10%, tarif illustré sur simple demande.

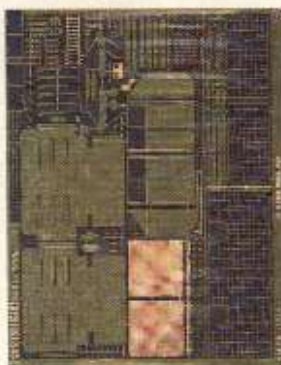
SHOW MODELLING

Tigre I
début de série

Echelle : 1/35

Matière : carton photodécoupé

Regroupant plus de cent pièces, voici une planche très complète et idéalement adaptée à la maquette Italeri du Tigre I début de série. Outre les classiques grilles moteur et attaches du lot de bord, on trouve des pièces pour réaliser, entre autres, un Tigre du 501 s.Pz.Abt. en opération en Afrique du Nord en 1942.



JAGUAR

Officiers SS Ardennes 1944

Echelle : 1/35

Matière : résine

Ce duo trouve son inspiration dans la bataille des Ardennes, et est probablement inspiré de documents photographiques filmant l'avant-garde allemande dirigée par le colonel Joachim Peiper. Outre cette connotation historique, l'intérêt de ces figurines réside dans leur attitude décontractée et la présence d'uniformes « passe-partout », utilisables aussi bien pour l'infanterie que pour les groupes motorisés.

VERLINDEN
Hommes
d'équipage
allemands
au travail

Echelle : 1/35

Matière : résine

Pour le mois de janvier, Verlinden nous offre modestement une seule boîte de figurines au 1/35 : un trio d'hommes d'équipage allemands. La tenue est des plus standard et l'intérêt du groupe réside essentiellement dans l'attitude de deux des figurines en train de tirer un câble de remorquage.

WOLF Parachutiste allemand

Echelle : 1/35

Matière : résine

Parmi les pièces récentes éditées par ce cet artisan anglais, on note encore une fois un soldat allemand, en l'occurrence un Fallschirmjäger. S'il est parfaitement reconnaissable à son casque para, il se distingue néanmoins par le port d'effets d'uniforme des chasseurs alpins : la parka à poche de poitrine et cagoule, typique des Gebirgsjäger et des brodequins cloutés.



RPM - MIRAGE T-26/BT2

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Les pays de l'Est jouent décidément la carte de la qualité et de l'originalité. Ainsi RPM, fabricant polonais, propose-t-il ce blindé russe réalisé à partir de la maquette du T7P de Spojnia. Avec l'adjonction de nouvelles pièces spécifiques au T-26, comme le train de roulement, la plage moteur et la nouvelle tourelle, l'ensemble est plus que convaincant. Evidemment, ce sujet s'adresse à l' amateur éclairé puisque l'adaptation d'une tourelle de char BT2 sur châssis T-26 relève sans doute d'un engin expérimental tant la documentation est rare.



IRONSIDE 28 cm s.WG 40 Auf H-39

Echelle : 1/35

Matière : plastique, résine et white-métal

Le but de cette collection est de proposer des modèles originaux, sous forme de maquettes complètes mais largement basées sur des modèles en plastique existants. Voilà qui paraît être atteint avec cette nouveauté, en l'occurrence un automoteur allemand lance-fusées conçu autour d'un char Hotchkiss de prise. Hormis l'originalité du sujet, la maquette est constituée de pièces Heller et complétée par un châssis lance-fusées de 28 cm réalisé, lui, en plastique par Ironside. Quant aux chenilles, elles sont en métal, à assembler en sections et maillons individuels.



GASO.LINE Char B1 bis

Echelle : 1/50

Matière : résine

Outre les camions français, cette nouvelle marque s'intéresse également aux chars de 1939-40. Il est vrai que ce sujet paraît avoir été délaissé jusqu'alors par les fabricants si l'on excepte Solido avec le Renault R35 et le Somua S35. Ici, il s'agit toutefois d'un modèle à monter, composé d'une vingtaine de pièces moulées en résine. L'ensemble, d'un très bon niveau de détail pour l'échelle, est complété par une planche de décalcomanies avec deux décorations au choix.



JAGUAR Intérieur Jagdtiger

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette marque californienne poursuit sur sa lancée dans le domaine des ensembles d'équipement intérieur de blindés avec ce jeu destiné à la maquette du Jagdtiger de Dragon. La boîte regroupe une vingtaine de pièces permettant d'aménager le poste de conduite et le compartiment de combat, y compris la culasse du canon de 128 mm qui remplace avantageusement le modèle assez succinct de la maquette d'origine.



DES KIT : Tracteur Mle.26 Pacific 900 F
CROMWEL MODELS : 8,8 cm Flak Sonderfahrzeugstell N.C
AIRFIELD ACCESSORIES : Mercedes Lgo 3 000 Tanker 650 F

vente par correspondance
catalogue contre 3 timbres à 2,80 F

LES LUTINS

à 100 m du RER

78, bd Mal Joffre, 92340 BOURG-LA-REINE.

Tél. : (1) 46.61.34.95.

Le spécialiste de la maquette du sud de Paris.

VERLINDEN Charrette de ferme

Echelle : 1/35

Matière : résine

Voici un ensemble passe-partout destiné à agrémenter un décor de campagne, voire urbain. Pour ceux qui auraient un doute sur la période d'emploi de ce matériel, le titre précise « depuis 1800 », ce qui laisse une bonne marge... Outre les pièces pour la charrette, la boîte comprend également diverses provisions reprises de certaines boîtes d'accessoires pour diorama du même fabricant.



KMC Canon de 7,5 cm Le IG 18

Echelle : 1/35

Matière : résine et photodécoupe

Dernière des initiales — signifiant Kendall Model Corporation —, se trouve un nouvel artisan américano-belge. Américain car installé en Floride, et belge parce que créé par deux transfuges de chez Verlinden, ce qui explique que l'on retrouve le style de « maître François » dans les pièces composant la maquette. L'ensemble est d'ailleurs très fin et riche en détails. Nous vous recommanderons néanmoins de découper les carottes de moulage avec prudence afin de ne pas endommager les éléments les plus délicats. Précisons qu'un jeu de pièces en métal photodécoupé ajoute encore à la finesse de l'ensemble.



POIDS LOURDS & CIE

8, Rue Baulant 75012 PARIS. Tél. : (1) 43.41.09.71

Gaso.Line 1/50



269 F

Pzkw B2(D) lance flamme

Dès 1/48



315 F

Laffly W15 TCC

— Gaso.Line/SturmTiger 38 cm R.W.61
conversion résine pour Tiger I / Fuman 120 F
conversion SturmTiger + base Tiger I 245 F

— J.F.D 1/50 Sherman M4A3 Calliope 340 F
conversion en résine + base Solido à monter

— Fuman (réédition Bandai) 1/48 plastique
21 modèles en stock (liste sur demande contre 3
timbres à 2,80FF) 149 F/pc

En stock : Gaso.Line - Dès Kit - S.M.A - Militrucks - J.F.D - Airfield
Accessories - Replex - Verem - Parade - Victoria - Fuman - MVL Force -
J.A. Miniatures - Headquarters - Gas.Oil - Corgy - Solido - etc..
Vente par correspondance, tarif général contre 3 timbres à 2,80 F
Frais de port 35 F, Franco pour commande de plus de 1 000 F

Service montage/peinture sur demande au 43.41.09.71

Ouvert du lundi au vendredi, de 14 h 30 à 19 h 30, et
le samedi de 10 h à 19 h 30

FUMAN Semi-chenillé SdKfz 7

Echelle : 1/48

Matière : plastique

Cette maquette n'est pas à proprement parler une nouveauté puisqu'il s'agit en fait d'une réédition d'un ancien modèle Bandai relégué aux oubliettes depuis l'avènement de l'échelle 1/35. La collection Bandai au 1/48 est en train de retrouver un nouveau souffle avec une production désormais délocalisée dans l'une de ses filiales, en Chine, chez Fuman. On peut donc se procurer ces modèles dans notre pays, ce qui ravira les amateurs du genre. Avec ce semi-chenillé, ils trouveront par exemple un modèle presque aussi détaillé que la maquette Tamiya au 1/35, la boîte comprenant en outre une grappe de cinq soldats allemands assis. Seule ombre au tableau, la décoration, constituée par une planche d'autocollants...





ANDREA

Officier SS Italie et Fantassin Afrika Korps Tunisie

Echelle : 1/35

Matière : white metal

Après avoir délaissé la Seconde guerre mondiale pendant une assez longue période, cette société madrilène revient en force avec de nouvelles figurines. Dans un boîtier très attractif, on découvre des pièces à la gravure et la fonderie impeccables. Même si ils ne sont pas nouveaux, les sujets portent toutefois sur des thèmes peu exploités : l'Afrika Korps et la campagne d'Italie, avec notamment un officier SS à la tenue assez originale puisqu'il porte un short et des brodequins de montagne. Seul le prix de ces pièces pourra paraître dissuasif pour certains puisque, pour la même somme, on peut s'offrir aujourd'hui six à huit figurines en plastique injecté.



CARS AND TRUCKS

151, rue Gambetta
59000 Lille

Tél. : 20.42.81.26 ou Fax : 20.57.20.61.

Même si notre enseigne ne l'indique pas vous trouverez le plus grand choix de maquettes plastique et résine du nord de la France

Italeri - Dragon - Tamiya - Academy - ESCI - Verlinden - Alby - JMP - Des - SMA - Customs Dioramics - etc.

Figurines 1/35 - 1/72.

WARRIORS Berlin 1945



Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette marque californienne toujours très prolifique propose une nouveauté qui constitue presque un diorama à elle seule. S'inspirant des combats de la dernière heure à Berlin en avril 1945, l'artisan américain propose en effet un groupe de chasseurs de char composé de trois soldats du Volksturm émergeant d'une portion d'égout et dotés d'un armement de circonstance : Panzerfaust et pistolet mitrailleur VG1.5.

AZIMUT

NOUVEAUTES - OFFRE SPECIALES - NOUVEAUTES - OFFRE SPECIALES

Tél : (1) 43.07.06.16 - Fax : (1) 43.47.11.93
171, rue de Charenton - 75012 PARIS

Tamiya

Nouveautés

35195 SdKfz 251/1 Ausf D	199FF
35196 PzGrenadiers à l'assaut	66FF
35198 Obus 7.5 cm Stug III/IV (laiton)	79FF
Kit hors catalogue (quantité limitée)	
35063 KV II	149FF
35138 T-34/85	129FF
35142 KV-IB	149FF
35149 T-34/76 CHTZ 1943	259FF

Dragon

FlakPanzer "Kugelblitz"	199FF
Sherman M4A3 HVSS lance flamme	209FF
Sherman M4A4 w/3.5 inch rocket	199FF
Chenilles PZ III/IV Ostketten	50FF
German Ski Troops	50FF
8th SS Cavalry "Florian Geyer"	50FF
Groupe US Marines Recon	50FF
US Special Forces Team	50FF

Friulmodellismo

ATL23 Chenilles Elefant / Ferdinand	199FF
ATL25 Chenilles Tigre I early	199FF
ATL26 Chenilles Tigre I transport	199FF
ATL27 Chenilles Pz III/IV tardive	199FF

Tank Workshop

Intérieur T-34/76	219FF
Bilek (ex Italeri)	
Dodge WC-51 Antichar	109FF
Dodge 6x6 WC-62	109FF
Chevrolet 15CWT	109FF

Alan Hobbies

BA-20	89FF
Camion ZIS-5	129FF
SU-76	129FF

Revell

Stug III Ausf G	249FF
JagdPanther tardif/commandement	249FF
Pz III Ausf M/N	249FF

Show Modelling (photodécoupe)

82 - PZ III Ausf J (DML/Gunze/Revell)	119FF
83 - JagdTiger (Dragon)	99FF
84 - Tiger I early/Tunisie (Italeri)	139FF
85 - Zimmerit STUG III/Waffle type	89FF
86 - STUG III G tardif (Gunze/Revell/DML)	139FF

Academy

Warrior Mk5 APC	249FF
German Tank Hunters (4 fig)	39FF
German Tank crew (4 fig)	39FF

Tom

10.5cm leFH18 WESPE	155FF
---------------------	-------

Jaguar

Officiers SS Ardennes (2 fig)	129FF
Allemands se rendant (2 fig)	129FF
PzGrenadiers Ardennes (2 fig)	129FF
Coupe-haie "Cullin hedgerow"	69FF

Custom Dioramics

CD135 Ferme italienne	110FF
CD136 Angle de rue Berlin	120FF
CD137 Boutique italienne	120FF
CD138 Villa italienne	120FF
CD139 Chek Point Charlie	120FF

AER 1/72

disponible au choix le modèle 59FF :

ZIS-5 • ZIS-6 • BZ-35 Citerne • SU-100 • T-34/85 • ZIS-5 Shelter • ZIS-6 Shelter • ZIS-6 "Katiusha"

Eschi 1/72 (édition limitée)

disponible au choix le modèle 55FF :

Sherman M4A1 • Stug III G • Tigre II • Blitz Sanitaire • Blitz Cargo • Panther • SdKfz 251 Pionnier • T-62 • SdKfz 251w/rocket • SdKfz 251/1 • Elefant • Dodge M6 w/37 mm • PZ I Ausf B • SdKfz 250/3 • SdKfz 250/9 • Hetzer • SdKfz 250/10 • M1 Abrams

OFFRE SPECIALE - valable j'usqu'au 31/03/96 - OFFRE SPECIALE

Tigre IE / Tamiya + Tiger Aces / Dragon + photodécoupe Tiger IE + Zimmerit / Show Modelling	458FF	..279FF
PBR Mk II / Tamiya + Marines Recon / Dragon	466FF	..219FF
UH-1C Gunship / Revell + Marines Recon / Dragon	239FF	..189FF
	109FF	179FF

ANGEKO

9, rue Levassor, Zi des Garennes
78132 Les Mureaux cedex.
Tél. : (1) 30.91.94.01.
Fax : (1) 30.91.93.90.

Une spécialisation :
le camion et le militaire
Une seule échelle : le 1/50
montés ou en kit :

CONRAD, EVERGREEN,
HART, HEAVY GOODS,
MODELTRUX, SMITH,
TEKNO, ZON



Dernière exclusivité ANGEKO :
White 666 grue Quickway + remorque

CUSTOM DIORAMICS Check Point Charlie

Echelle : 1/35
Matière : résine, plâtre, imprimé



Avec les nombreuses missions des forces des Nations Unies actuellement en cours dans le monde, voici un ensemble tout à fait bien venu pour les amateurs du genre. Composé d'un abri en sacs de sable avec les murs moulés en plâtre et le toit coulé en résine, on pourra en équiper l'intérieur à son gré et le compléter avec les panneaux de signalisation imprimés sur papier fort inclus dans la boîte.

DRAGON M4A3 HVSS POA-CWS H5



Echelle : 1/35
Matière : plastique

Derrière cette dénomination se cache un Sherman lance-flamme ayant combattu dans le corps des Marines pendant la guerre de Corée. Le projecteur lance-flamme est monté coaxialement au canon de 75 mm, ce qui donne cette allure bitube à la tourelle.

REVELL**Sturmgeschütz III Ausf G tardif**

Echelle : 1/35
Matière : plastique

Sous ce boîtier Revell, on retrouve la qualité Gunze-Dragon qui est à l'origine des moules de ce modèle. C'est la première fois que cette version est proposée en maquette plastique complète et avec tous les équipements spécifiques au modèle tardif : masque de canon du type Saukopf, déflecteur blindé à l'avant de la trappe du chef de bord, mitrailleuse de casemate télécommandée, rouleaux porteurs métalliques et chaise de route pour le canon de 75 mm.

**ITALERI Sherman Calliope**

Echelle : 1/35
Matière : plastique

Avec ce modèle annoncé en début d'année et très attendu, Italeri réédite son Sherman M4A3 équipé en lance-roquettes. La batterie lance-fusées, montée sur une tourelle M34, compose les nouvelles pièces de la maquette et présente une gravure de qualité, d'autant que le prix du modèle reste modique, l'un des points forts de cette marque transalpine.



DRAGON Sturmgeschütz IV version tardive

Echelle : 1/35
Matière : plastique

Dans la série « rien ne se perd, tout se transforme » Dragon propose ici un Sturmgeschütz IV composé à partir des pièces développées tout spécialement pour le Sturmgeschütz III Ausf G tardif de la gamme Gunze-Revell. En revanche, le châssis Panzer IV est réalisé avec de nouvelles pièces qui seront généralisées dans les autres modèles de la gamme basés sur le châssis PZ IV : Hummel, Nashorn, Brummbär, PZ IV L/70.



VM PRODUCTION Char Valentine Mk III/IV

Echelle : 1/35
Matière : plastique

Voici un modèle produit par un nouveau venu, VM productions et pour le moins inédit, si l'on excepte la maquette en résine réalisée par Accurate Armour. Ce fabricant de Saint-Petersbourg réalise là sans doute une des meilleures maquettes produites jusqu'alors en ex-URSS; la qualité et la richesse du détail n'ont presque rien à envier à Tamiya ou Dragon. Certes le choix de chenilles, composées de maillons individuels, rend l'ensemble fastidieux à monter, mais l'on n'est pas déçu par le résultat. Curieusement, pour un modèle ayant servi dans l'Armée Rouge et produit par des Russes, la boîte ne propose qu'une décoration britannique.



ITALERI Cosaques

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Comme pour tous les sujets russes édités depuis deux ans chez Italeri, cette référence provient de leur partenaire moscovite Zvezda. Outre un sujet pour le moins exotique, la qualité de gravure est surprenante pour de la figurine plastique, notamment au niveau des chevaux, dont les demi-corps permettent six attitudes différentes avec un mouvement très réaliste. Seuls point faibles de l'ensemble, les armes et les équipements qui gagneront à être améliorés ou remplacés par des armes Dragon, par exemple.

**SMA Poste de soudure allemand**

Echelle : 1/35

Matière : résine, white metal

Voici un ensemble original, composé d'une figurine et d'un matériel de soudure à l'acétylène qui pourra s'intégrer parfaitement dans une scène d'atelier de campagne. La photo de la figurine suggère un soldat allemand mais ce groupe pourra être transposé à tout autre nationalité au prix d'une peinture appropriée de l'uniforme.

**DRAGON Marines Recon**

Echelle : 1/35

Matière : résine

En dehors de la deuxième guerre mondiale et de l'armée allemande, Dragon demeure le seul fabricant à proposer des figurines inspirées par la guerre du Viet Nam, sujet toujours très prisé par les maquettistes intéressés par la période moderne. Avec une collection déjà bien fournie, le fabricant chinois parvient toutefois à se renouveler avec ce groupe de reconnaissance du célèbre corps des Marines composé de quatre figurines en position d'embuscade; outre l'incontournable fusil M-16, la boîte comprend également une arme plus inhabituelle : le pistolet mitrailleur Carl Gustav.

**ACADEMY Groupe d'assaut allemand**

Echelle : 1/35

Matière : plastique



Il était inéluctable que le fabricant coréen propose à son tour des figurines de soldats allemands. Annoncés d'ailleurs depuis plus d'un an, voici donc quatre fantassins que l'uniforme, avec notamment la blouse camouflée, désigne comme un groupe de Waffen SS. Au demeurant, le mouvement et le détail sont de bonne qualité et rappellent fortement les figurines produites par Esci. En revanche l'armement, assez varié puisqu'il comprend un lance-roquette Panzerschreck et un lance-flamme, est d'une qualité de gravure assez moyenne.

**SUD
MODELES
DIFFUSION**

290, CHEMIN DE BERTHOIRE,
BOITE POSTALE 22,
83910 POURRIÈRES
Tél. : 94. 78. 55. 39
Fax : 94. 78. 55. 40

NOS CATALOGUES (port inclus)

AMATI : 40 Frs • ANDREA : 70 Frs • SOLDAT : 35 Frs •
POSTE MILITAIRE : 60 Frs • WILD WEST, HORNET : 20 Frs •
WOLF : 20 Frs • SIELAND : 20 Frs •
CUSTOM DIORAMICS : 60 Frs • WARRIORS : 20 Frs



CD 139 : Checkpoint Charlie - Bostrie 1995
1/35^e résine et plâtre



WSH 11 : Para allemand à
Monte Cassino



WRP02 :
Milicien italien 1943/45



WAW 17 : Tankiste
allemand 1940



WAW 18 : Para allemand
Ardennes 1944



S5F35 :
Obersturmführer, Italie 1943



S5F38 :
Afrika Korps 1942



35035 : Para allemand
avec pipe 1945



35013 : Berlin 1945, embuscade
(3 fig. Volksturm décor inclus)

**AUTRES
NOUVEAUTES****CUSTOM DIORAMICS**

CD 140 : Ruine Monte Cassino n°2 - 1/35^e
plâtre
CD 215 : Affiches italiennes 2^e GM - 1/35^e
CD 216 : Affiches russes 2^e GM - 1/35^e
CD 217 : Affiches guerre du Golfe - 1/35^e
CD 218 : Affiches italiennes 2^e GM - 1/35^e

ANDREA MINIATURES

S5F36 : Major para allemand 1944 - 1/32^e
métal
S5F37 : Volksgrenadier 1945 - 1/32^e métal
S9B2 : Buste fantassin allemand 2^e GM
1/8^e métal

WARRIORS

35018 : Résistant 1943
35023 : USMC Tankiste Pacifique 1942
35042 : Set de 6 têtes US
35045 : Waffen SS avec manteau 1945

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