

STEEL MASTERS

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



DIORAMA 1/35

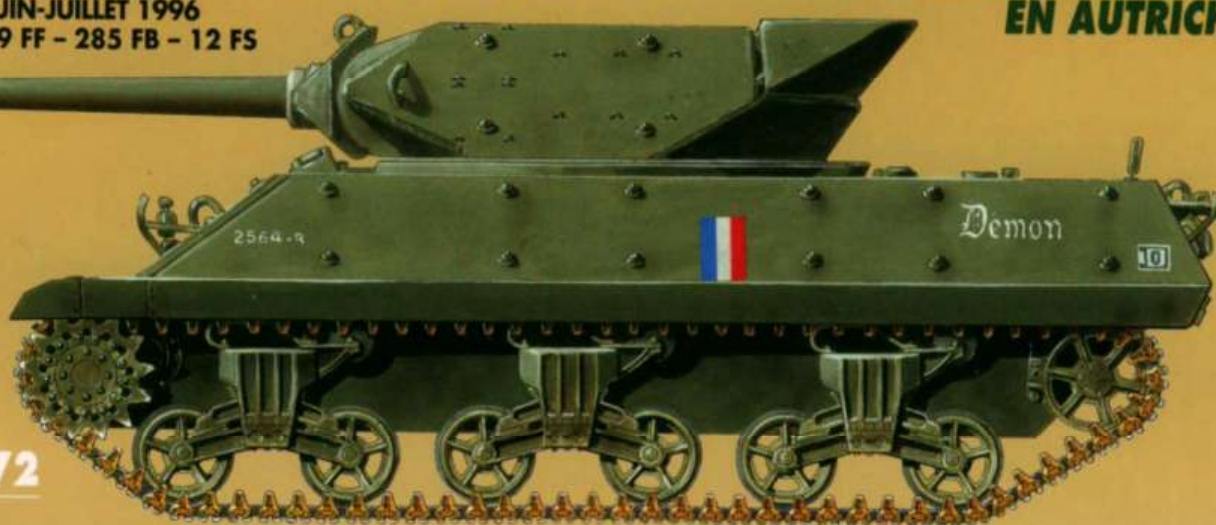
**LE SHERMAN M4A3E8
EN AUTRICHE**

N°15

**BIMESTRIEL
JUIN-JUILLET 1996
39 FF - 285 FB - 12 FS**

ISSN 1251-3431

**HISTORIQUE
LES TD M10
FRANÇAIS
EN ITALIE**



**DIORAMA 1/72
LE PANZER II**



PROTOTYPE 1/35

LE JgdPz E 39

**DIORAMA 1/35
LE M 13/40
EN CYRENAIQUE**



M 3289 - 16 - 39,00 F-RD



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

Administrateur général : Yves Jobert.

Directeur de la rédaction délégué :
Jean-Marie Mongin.

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

Rédacteur en chef adjoint : Dominique Breffort.

Rédacteur graphiste : Christophe Camilotte.

Rédaction : Stéphane Balle, Yves Buffetaut,
Philippe Charbonnier, Jean-François Colombet,
Yves Debay, Antoine Demetz, Géraldine Mallet,
Eric Micheletti, Théophile Monnier, Philippe Teulé,
Jean-Louis Viau, Jean-Pierre Villaume.

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

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

Maquette et infographie : © PLST.

Assistant graphiste : Patrick Lesieur.

Administration : secrétaire général
Florence Grimaux.

Publicité : Stéphane Marignac.

Abonnements, rédaction, publicité :
Histoire & Collections.

**5, avenue de la République, 75541
Paris Cedex 11.**

Tél. : (1) 40.21.18.20. Fax : (1) 47.00.51.11.

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

Vente en kiosque : par NMPP.

Vente au détail : Armes & Collections,

19, avenue de la République, 75011 Paris.

Tél. : (1) 47.00.68.72. Fax : (1) 40.21.97.55.

Distribution à l'étranger :

● **Editeur responsable pour la Belgique :**

M. Th. Sourmilion, 28, avenue Massenet, B-1190
Bruxelles. Tél. : 02/345 91.92. SGB

210-0405835-39. Abonnements : 6 numéros :
1 300 FB + 150 FB de port.

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

● **Italie :** Tattistoria, Ermano Albertelli Editore.

Via S. Sonnino, 341, 43100 Parma.

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

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

Numéro de commission paritaire : en cours.

● Photocomposition intégrée Macintosh Power
PC 7100.

● Flashage et photogravure noire : SCIEP.

● Photogravure couleur : Scanway.

● Impression : NIC.

© Copyright 1996. Reproduction interdite sans
accord écrit préalable.

SOMMAIRE

- 4 CARNET DE BORD**
- 8 LES MARQUAGES
DES VÉHICULES BRITANNIQUES (3)**
- 10 SHERMAN ET JEEP WILLY'S 1/35**
- 16 LES HALF TRACKS DE DCA LOURDE**
- 20 LE SALON DU MODELE RÉDUIT DE PARIS**
- 26 LE M 13/40 EN AFRIQUE DU NORD 1/35**
- 32 LES TANK DESTROYERS
DE L'ARMÉE DE LIBÉRATION**
- 40 DÉPÊCHES ET PETITES ANNONCES**
- 42 LE FCM F11/72**
- 45 DEUX MACK NR 1/50**
- 48 TRUCKS 'N' TRACKS (2)**
- 50 PZKPFW II EN POLOGNE 1/72**
- 54 LE JAGDTIGER E 39 1/35**
- 58 TRUCS ET ASTUCES : LES ARBRES**
- 60 LES NOUVEAUTÉS**



LES MARQUAGES DES VEHICULES BRITANNIQUES 1944-1945 (3)

**Texte et
infographies
Jean-Marie
MONGIN**

Cette troisième partie de l'étude relative aux insignes tactiques et à l'organisation de l'armée britannique sur le front nord-ouest européen, complète les schémas consacrés aux unités de la division blindée publiés dans *Steelmasters* n° 13 et 14 et entame une série de dessins consacrés à la division d'infanterie.

Ci-dessus.

Ces Universal carrier du 2nd battalion Glasgow Highlanders, 46th Infantry Brigade de la 15th (Scottish) Infantry Division, montent au combat aux premières heures de l'opération Epsom, le 25 juin 1944.

Le lion rampant rouge (écossais), sur cercle jaune bordé de blanc, posé sur un carré noir, indique la division, le chiffre 60 blanc sur fond vert, nous donne le premier bataillon d'infanterie de la seconde brigade de la division.

Au premier plan, ce qui semble être un cercle, peint sur le mantelet frontal fermant la meurtrière du fusil-mitrailleur Bren, indiquerait un engin de la « C » company du bataillon.

Si c'est le cas, cet Universal Carrier pourrait appartenir au peloton du PC de la compagnie. Remarquez l'étoile d'identification aérienne blanche peinte sur une toile, elle-même fixée sur la roue de rechange du véhicule.

(IWM)



Ci-dessus.

Organigramme simplifié et insignes des grandes unités (divisions d'infanterie, blindées et brigades blindées indépendantes) formant la British 2nd Army en Août 1944.

Page suivante, en haut.

Le 19 juillet 1944, sur le front de la 21. Pz. Division, au second jour de l'opération Goodwood, un Scout Car Daimler progresse sur un chemin près de Sannerville. Le chiffre code commençant par un 4 blanc sur un carré mi-parti vert, mi-parti bleu, indique soit le Armoured Recce Regiment de la division (chiffre code 45), ou le Armoured Car regiment (chiffre code 44) du Corps d'Armée dont un des squadrons est détaché au sein de la division blindée, ou un Armoured Car Regiment d'une division d'infanterie (chiffre code 41). Comme on ne distingue pas de barre blanche au-dessus du carré (symbole désignant une unité du Corps d'armée détachée), on peut exclure la seconde hypothèse (chiffre code 44). On peut aussi exclure, à priori, le Armoured Recce Regiment (chiffre code 45), les Scout Car Daimler n'entrant pas majoritairement dans la composition de ces unités. Il reste donc la possibilité de désigner ce véhicule comme faisant partie d'un régiment de reconnaissance d'une division d'infanterie (chiffre code 41). Les divisions de ce type présentes à cet endroit, sont la 3rd Infantry Division et la 51st (Highland) Infantry Division. Ce véhicule pourrait donc appartenir soit au 3rd Recce Regiment, Royal Armoured Corps dans le cas de la 3rd ID, soit au 2nd Derbyshire Yeomanry pour la 51st ID.

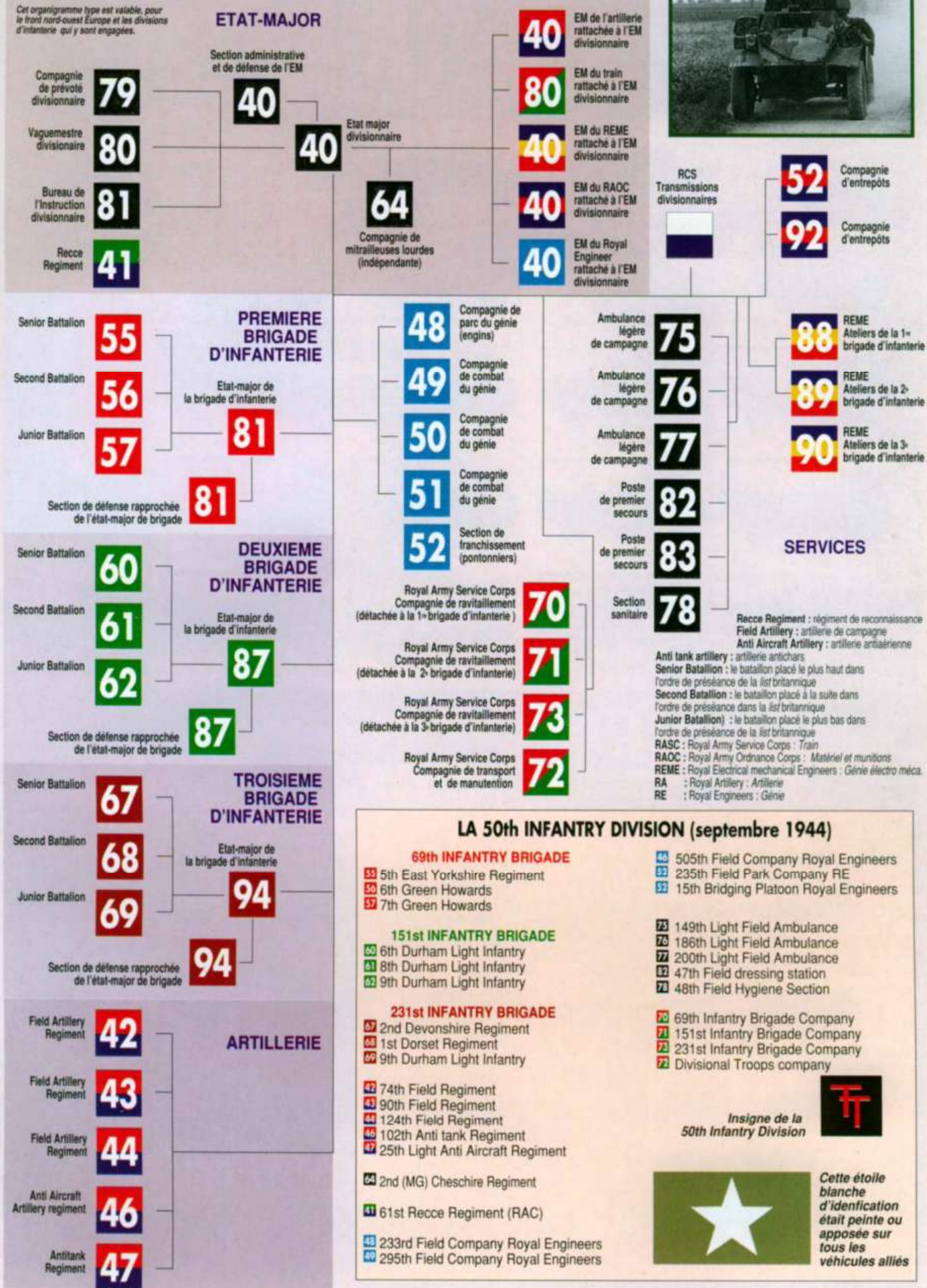
(IWM)

Bibliographie

British Military markings, 1939-1945, P. Hodges & M. Taylor.
British Tanks and formation, 1939-1945, M. A. Bellis
Brigades of the British Army, 1939-1945, M. A. Bellis
Divisions of the British Army, 1939-1945, M. A. Bellis
Les articles publiés par J. Bouchery, dans *Militaria magazine* sur l'armée britannique en 1944-45

LA DIVISION D'INFANTRIE BRITANNIQUE, 1944-1945

Cet organigramme type est valable, pour le front nord-ouest Europe et les divisions d'infanterie qui y sont engagées.



ETAT-MAJOR REGIMENTAIRE



Véhicule du chef de corps



Jeep de liaison



Transmissions



Personnels de protection de l'EM

PC DU CHEF DE CORPS

54

54



Officier transmissions



Commandant en second



Adjutant du régiment



Ordinaire

PELTON ADMINISTRATIF

54

99

LIGHT



Officier transmissions



Secrétariat



Personnels du QG



Personnels du QG



Personnels du QG



Quartermaster



Mess des officiers, foyer



Transport



Transport



Transport



Transport



Munitions



Munitions



Munitions



Munitions



Munitions



Personnels et équipement REME



Véhicule de départ



Officier du peloton REM

54



Véhicule porte civiliers (ramassage)

COMPAGNIE « APPUI FEU »

PC DE COMPAGNIE



Commandant de la compagnie



Personnels du PC de compagnie

54

« A » COMPANY

54

PC DE COMPAGNIE



Véhicule du commandant de compagnie



Adjutant de compagnie

PELTON ANTICHARS (x 3)

54

54



Deuxième véhicule + 6 pounder



Troisième véhicule + 6 pounder



Chef de section



Topographie



Munitions



Chef de section + Vickers MMG



Véhicule n° 2 + Vickers MMG



Véhicule n° 3 + Vickers MMG



Véhicule n° 4 + Vickers MMG

PELTON DE MITRAILLEUSES



Chef de section



Transport



Ordinaire, cuisines



Ordinaire, cuisines



Ravitaillement



Ravitaillement



Ravitaillement



Ravitaillement



Munitions



Munitions



Munitions



Munitions



Munitions

CARRIER PLATOON (PELTON DE SOUTIEN)

54

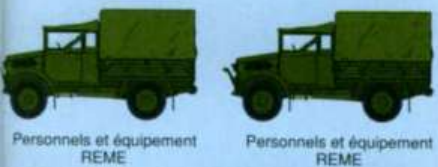
PELTON DU SIGNAL CORPS



Personnel et équipement trans

Personnel et équipement trans

AID DETACHMENT (REME)



Personnels et équipement REME

Personnels et équipement REME



Camion atelier REME



Véhicule porte civières (ramassage des blessés)

LES VEHICULES PRESENTES



Humber 4 x 4

Jeep

Scout Car White

Carrier OP

Universal Carrier

Bedford CW 15 t

Bedford CW 15 t citerne-eau

Bedford QL

Bedford atelier

Bedford radio

Half-Track M3

Half-Track dépannage

ERRATA et COMPLEMENTS...

Peter Brown, lecteur fidèle et attentif d'outre-Manche, nous fait parvenir quelques rectifications concernant l'article publié dans *Steelmasters* n° 13. Les Half-Tracks américains utilisés par les unités britanniques portent comme lettre préfixe non pas le T (véhicules à chenilles) comme nous l'avions indiqué mais bien le Z (camions de moins d'une tonne).

En fait, les Half-Tracks britanniques sont classés comme :

Truck, 15 cwt, Half-Track, General Service with Winch pour les US M 14 convertis.

Truck, 15 cwt, Half-Track, Command with Winch pour les US M 14 convertis.

Truck, 15 cwt, Half-Track, Personnel pour les US M 5A1, M 9 A1 ou M 14 convertis.

Truck, 15 cwt, Half-Track, Personnel with Winch pour les US M 5A1, M 9 A1 ou M 14 convertis.

De nombreux M 14 (Half-Tracks antiaériens avec affût double de mitrailleuses de 12,7 mm), distribués aux forces britanniques furent convertis en version transport de troupes ou en version cargo par les ateliers de sa Gracieuse Majesté.

De même, le M3 A1 White Scout Car dénommé *Truck, 15 cwt, 4 x 4 Armoured Personnel* dans l'armée anglaise porte le préfixe logique Z, mais certains porteront le préfixe F des véhicules de reconnaissance.

Quand nous vous disions que tout n'était pas simple !

Nous reviendrons plus tard sur certains cas très particuliers : de véhicules de reconnaissance évoqués par notre lecteur dans sa lettre.

Jean Bouchery, de *Militaria Magazine* pour qui l'armée anglaise n'a plus de secret, apporte, pour sa part, quelques précisions et mises à jour sur la planche concernant les unités détachées au sein du régiment blindé, planche publiée en pages 9 et 10 du numéro 14 de *Steelmasters*.

En effet, les plaques de couleur que nous avons dessinées pour le *Signal platoon, Royal corps of Signal*, ne doivent pas être rouge et dotées du chiffre blanc 51 mais blanc et bleu avec chiffre rouge 51, puisque détaché de la compagnie de transmissions divisionnaire (voir ci-dessous). De même, le marquage du REME doit être bleu, jaune, rouge, frappé du numéro 99 de l'atelier de réparation divisionnaire de la brigade blindée (voir ci-dessous).

51 Le bon marquage du Royal Army Signal Corps, pour le régiment blindé.

Le bon marquage du REME pour l'atelier détaché.



De plus, en dehors de l'officier médecin et de son assistant, il n'existe pas de personnels du *Royal Army Medical corps* au niveau du régiment blindé. Les deux véhicules présentés portant des croix rouges sont utilisés pour le ramassage des blessés et sont servis par des personnels du peloton administratif ayant suivi l'instruction des brancardiers-secouristes. La position de ces deux véhicules doit donc être située dans le tableau du peloton administratif.

Que tous nos lecteurs veuillent bien nous pardonner ces erreurs et autres imprécisions dans la réalisation de nos organigrammes.

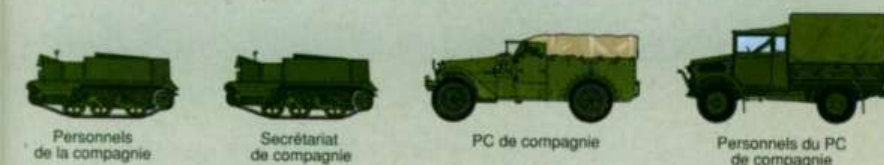
LE MOTOR BATTALION (1944-1945)

Le bataillon de fusiliers motorisés, en plus de la compagnie appui-feu, est composé de trois autres compagnies de combat. Nous vous donnons en exemple la compagnie A; les compagnies B et C sont organisées sur le même schéma.

La compagnie appui-feu est organisée, quant à elle, en trois pelotons antichars et un peloton de mitrailleuses moyennes Vickers, en plus du PC de compagnie.

La compagnie de combat, pour sa part, comporte trois pelotons à quatre véhicules et un peloton de soutien chargé de l'approvisionnement et des services à l'échelon de la compagnie.

Comme pour les régiments blindés, les véhicules du REME, du Signal Corps du bataillon de fusiliers arborent les plaques et/ou les chiffres codes de leurs armes d'origine. □



PC de compagnie

Personnels du PC de compagnie



Véhicule du chef de section



Véhicule du chef de section



Véhicule du chef de section



2x véhicule



2x véhicule



2x véhicule



3x véhicule



3x véhicule



3x véhicule



4x véhicule



4x véhicule



4x véhicule



LA DERNIERE CIBLE BRAUNAU-AUTRICHE-MAI 1945

1/35

- Sherman M4A3E8:
Dragon
- Jeep:
Italeri
- Accessoires :
Verlinden et ADV
- Figurines :
ADV et Warriors
- Ruines:
Custom dioramics

A la fin de mars 1945, l'encerclement par les forces armées américaines de la poche de la Ruhr est accompli et sa reddition en bonne voie d'être achevée.

Les Alliés peuvent enfin poursuivre leur offensive vers l'est, en empruntant les autoroutes du Reich créées par Hitler pour conduire les troupes allemandes vers la victoire.

*Diorama, texte et photos
par Ludovic FORTIN*

Ci-contre.
Le surblindage est monté sur le Sherman pour pallier sa vulnérabilité face aux derniers chars allemands, équipés de canons de 88 mm ou de 75 mm long. L'engin est en assez bon état, il n'a pas eu le temps de trop souffrir des combats car la division n'est sur le front que depuis un mois à peine. Cette version du Sherman à suspension HVSS sera surtout vue dans le nord-ouest de l'Europe, puis en Corée.



Page précédente.
Les marquages,
peu visibles
sous la boue et
la poussière,
identifient un
véhicule
appartenant à la
compagnie
d'état-major de
la division. Les
vitres ont été
vaporisées d'un
voile de terre
forcée, après
l'application de
caches en papier
adhésif
repositionnable
pour figurer les
traces des
essuie-glaces.

Ci-contre.
La silhouette
plus massive du
train de
roulement HVSS
est ici évidente
et la largeur des
garde-boue
permet le
transport de
quelques
équipements
supplémentaires.
Il n'y a pas
d'effet
d'affaissement
des chenilles,
car avec cinq
galets de retour
de chaque côté,
celles-ci étaient
toujours bien
tendues.



Mais les services secrets américains transmettent des rapports alarmants à l'état-major interallié : les Allemands auraient constitué aux confins de la Bavière et de l'Autriche un réseau, en grande partie souterrain, d'usines, de casernes, de bunkers, de bases de tirs d'armes secrètes, le tout servi par des SS et des troupes d'élite fanatisées et retranchées dans la montagne, en bref une gigantesque forteresse destinée à accueillir le Führer dans sa fuite.

Le mythe du « réduit alpin »

En réalité, si un « réduit alpin » a effectivement été envisagé par les Allemands, la situation déplorable de leurs ressources en hommes et en armement a rendu impossible son organisation. Cependant, les communications militaires allemandes, aisément décryptées par les services alliés du Chiffre, contiennent encore, au début de 1945, nombre d'allusions voilées à cette hypothétique forteresse.

Volontaire ou non, cette intoxication des services secrets alliés conduit à surévaluer les possibilités militaires ennemies et à accorder une priorité injustifiée à l'anéantissement des forces allemandes dans les Alpes. Eisenhower lui-même se laisse prendre au piège, bien qu'il craigne davantage des actions de guérilla et de sabotage qu'une véritable bataille organisée. Il semble également que l'illusion du réduit alpin soit soigneusement entretenue par Staline, trop heureux de détourner ainsi les Anglo-américains de Berlin...

Patton sur le Danube

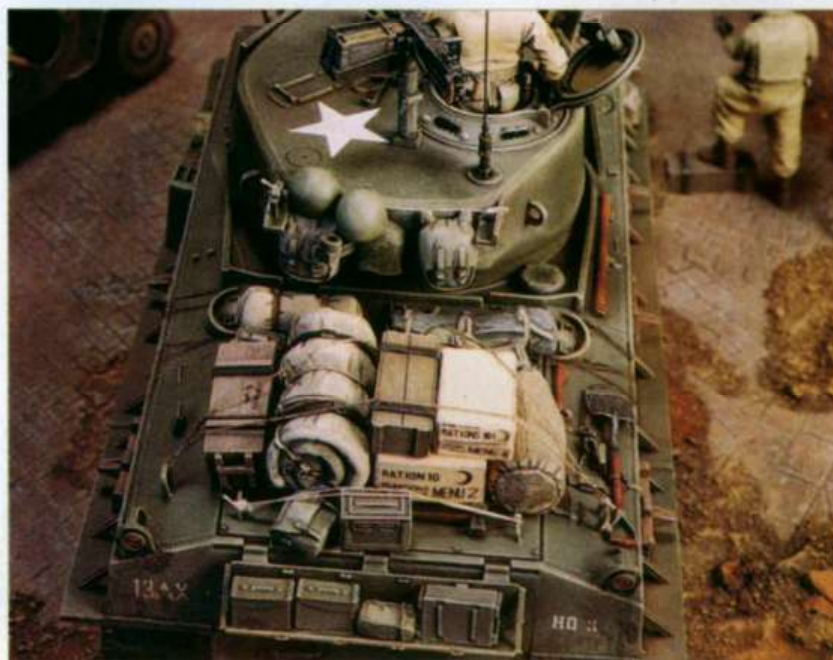
C'est donc pour éviter que subsiste une dangereuse épine fichée dans le flanc droit des forces alliées, qu'il est ordonné le 19 avril à la 3^e Armée US de Patton, alors située en Thuringe, à 60 km à l'est de Berlin, d'opérer un virage vers le sud-est pour se diriger le plus rapidement possible vers la Bavière et l'Autriche. Le 8^e corps est cédé à la 1^{re} Armée US, mais plusieurs divisions nouvellement arrivées, dont la 13th Arm. Div., sont reçues en échan-

ge : l'inexpérience de ces troupes fraîches ne posera heureusement pas de problème grave en raison de l'effondrement rapide de la résistance allemande. En effet, les opérations qui commencent le 21 avril pour percer jusqu'au Danube ressemblent fort à une promenade militaire, malgré quelques îlots défensifs très déterminés : la campagne est fleurie, la plupart des villages sont intacts avec des drapeaux blancs aux fenêtres de leurs coquettes maisons et les divisions américaines se livrent surtout à une course de vitesse en accumulant des prisonniers. Ainsi, au soir du 21 avril, le 20^e corps est-il déjà près de Chemnitz, le 8^e au-delà du Plauen et le 12^e, au sud-est, a dépassé Bayreuth, en Bavière.

Au cours de sa progression rapide en Allemagne, la 3^e Armée US découvre les réserves d'or de la Reichsbank,



Ci-dessous.
De multiples équipements,
tenus en place par des
cordelettes, encombrant la
plage arrière du M4.
Le GI américain aime son
confort et l'intérieur des
chars de combat n'est
absolument pas prévu pour
emmener tous les
impedimenta de l'équipage.





SHERMAN M4A3E8 HVSS



Ci-dessous.

« The Flying Scot » est l'un des prototypes de M4A3E8 à l'essai, comme l'indiquent les marquages qu'il porte. Le nouveau train de roulement est plus volumineux et plus large d'où une fixation plus sophistiquée des jupes latérales. La tourelle est du modèle final, avec la trappe chargeur à un panneau.



Ci-contre.

C'est en partie de ce M4A3E8 en plein hiver que s'inspire le diorama : il porte en effet le surblindage typique ajouté par les ateliers divisionnaires à partir de plaques de blindage récupérées (voir les traces de découpe au chalumeau). Le char comporte également une disposition plus rare sur ce type de Sherman : des surblindages latéraux. La largeur des chenilles entièrement métalliques est bien visible, et les phares ont été démontés pour le combat. Le char léger M5 ou M5A1 en arrière-plan a son blindage avant recouvert de grillage, pour maintenir un camouflage de feuillage.

En 1940, lors de la mise au point du nouveau char Sherman M4, les ingénieurs choisirent de conserver la suspension d'origine à six bogies doubles du char moyen M3 (Lee/Grant), dénommée VVSS pour Vertical Volute Spring Suspension. Les seules adaptations consistaient alors à l'équiper de ressorts plus larges et à déplacer le galet de retour vers l'arrière du bogie. Mais l'augmentation progressive de poids du M4 surchargeait la suspension et entraînait des déformations, une usure prématurée et des enlèvements fréquents dus à une trop forte pression au sol. La création de nouvelles chenilles permit d'améliorer quelque peu les choses : la chenille T41 à patins de caoutchouc plats réversibles laissa place à un modèle à chevrons T48, équipé d'extensions (grousers). Cependant, l'avancée des Japonais réduisant l'approvisionnement en caoutchouc naturel et dans l'attente d'un équivalent synthétique utilisable, on dû se contenter de chenilles entièrement métalliques, bruyantes mais plus solides et plus économiques (il fallait en effet 800 kilos de caoutchouc pour un jeu de chenilles complet !).

Malgré de petits progrès, les problèmes subsistaient et conduisirent, dès décembre 1941, à tenter de développer un nouveau type de suspension, qui devait avoir le même encombrement que les bogies initiaux et qui fut testé début 1942 sur un vieux char M2. D'autres essais sur des châssis M4A3 et A4 suivirent en avril 1943, mais la nouvelle suspension conservait la même largeur de roues et de chenilles, et fut donc rejetée. Ce n'est que le 9 septembre 1943 que les prototypes équipées de la suspension définitive commencèrent à sortir des chaînes : le châssis comprenait trois bogies de chaque côté, équipés de doubles roues plus grandes, de chenilles plus larges, et d'un galet de retour, avec deux autres galets de retour entre les bogies. Ce dispositif fut testé sur des caisses de M4A1, A2 et A3, sous la codification E8 (d'où le surnom de « Easy Eight »). Les premières chenilles T66, larges de 58 cm, étaient entièrement métalliques, et un modèle à patins de caoutchouc T80 moins bruyant ne fut distribué qu'à l'extrême fin de la guerre. La nouvelle suspension entraînait un poids supplémentaire de 1 500 kg, mais la largeur des chenilles conférait une bonne pression au sol et les performances automotrices en souffrirent peu : la conduite était plus souple et plus confortable. Les essais continuèrent jusqu'en mai 1944, sur dix châssis M4A3, mais la production en série commença dès le mois de mars, pour une première commande de 500 M4A3E8 armés du canon de 76 mm. A la fin de 1944, tout nouveau Sherman produit devait être équipé du train HVSS, mais l'armée américaine ayant engagé un vaste programme de modernisation sur des chars M4 anciens, les deux suspensions cohabitèrent jusqu'à la fin du conflit. Le modèle HVSS le plus courant était le M4A3/76 mm, avec son moteur Ford GAA V8 préféré des Américains, suivi du M4A3/105 mm, puis de plus rares variantes M4 et M4A2. Le M4A1E8 à caisse moulée, qui équipa l'armée française à la fin des années quarante, ne prit pas part à ce conflit. La quasi-totalité des chars ainsi équipés servit au sein des forces blindées américaines, avec quelques exemplaires destinés aux Britanniques et aux Français. □

Ci-dessus.

Le canon est maintenant muni d'un frein de bouche semblable à celui des canons allemands. Les étoiles bien visibles étaient souvent repeintes ou effacées au combat, pour ne pas servir de point de mire. Le char est encore équipé de deux rétroviseurs, qui disparaissaient vite en opération.

Ci-contre.

L'atmosphère semble bien joyeuse pour l'équipage de ce Sherman M4A3E8 d'une unité inconnue, de passage dans un village des Alpes. Il n'y a aucune trace de combat, les maisons semblent intactes, et le printemps est là. L'apparence crayeuse des chars est due à l'accumulation de poussière, et au vieillissement rapide de la peinture mate Olive Drab. Les étoiles sont bien obscurcies, et les hommes d'équipage portent tous le casque américain standard.

La chaise de route du canon a été démontée ou détruite et il ne reste plus que ses fixations. Le char qui suit est un M4A3/75 mm avec l'ancien train de roulement VVSS.



Ci-contre.

Pour représenter avec réalisme une ruine, il ne faut pas lésiner sur les débris : moellons, briques, poutres cassées, pierres, etc.

La maison n'a pas brûlé, mais a sans doute été bombardée au cours des derniers combats : elle appartenait peut-être à un fanatique qui n'a pas accepté la reddition de ses compatriotes...

expéditive de printemps sera peu après couronnée par l'annonce de la cessation des hostilités en Europe, alors que les blindés de Patton ont atteint Pilsen en Tchécoslovaquie. Mais pour beaucoup de soldats et d'infirmiers alliés, la joie de la victoire sera ternie par la découverte de l'horreur absolue lors de la libération de plusieurs camps de la mort, dont Mathausen et Gusen en Autriche.

Le Sherman M4A3E8 HVSS de Dragon

La récente maquette produite par Dragon dans sa série « Imperial » reprend de nombreux éléments du M4A3/76 mm d'Italeri : caisse, tourelle, lot de bord, etc. Les éléments nouveaux comprennent surtout la suspension complète, avec de nouveaux garde-boue qui s'adaptent plus

cachées dans une mine de sel à Merkers ; elle y déniche aussi une bonne part des œuvres d'art pillées par les dignitaires nazis à travers l'Europe. Après avoir successivement neutralisé les points de résistance de Neumarkt et Regensburg et franchi la rivière Altmühl, la 3^e Armée US atteint le Danube le 26 avril, par ses 20^e et 12^e corps. La 13th Arm. Div., rattachée au 20^e corps le 29 avril, traverse l'Isar près de Landau, puis l'Inn à Braunau, la ville natale d'Hitler, et atteint la première la frontière autrichienne le 1^{er} mai. La relative facilité de cette campagne

Ci-contre.

La Jeep est, comme toujours, surchargée de munitions et d'équipements, dont un poste radio Verlinden : le véhicule ne possède pas ici sa propre radio.

L'armée américaine était riche, et il était rare de voir plus de deux ou trois hommes à bord d'une Jeep. On distingue également ici les pavés gravés dans du plâtre coulé.



LA 13TH US ARMORED DIVISION

Activée le 15 octobre 1942 à Camp Beale (Californie), la 13th US Arm. Div. participe à ses premières manœuvres en Oregon, de septembre à novembre 1943. Après un passage par les camps Bowie et Kilmer, la division embarque pour l'Europe le 17 janvier 1945. Arrivée au Havre le 30 janvier, elle est d'abord utilisée à des activités d'occupation. La division entre en Allemagne le 3 avril seulement, pour être déployée près de Kassel. Participant à la réduction de la poche de la Ruhr, elle attaque vers Siegburg, sur les rivières Sieg et Agger, puis combat dans la région de Lohmar, Altenrath, et sur la rivière Rupper. Complétant l'encerclement, le Combat Command B de la 13th US Arm. Div. fait sa jonction avec des unités de la 9th Army le 17 avril, à Duisburg.

Relevée par la 8th US Inf. Div., la division se rassemble à Eschenau le 20 avril, pour prendre part aux opérations en Bavière : de sa base de départ de Parsberg, elle attaque le 27 avril le long du Danube. L'avancée est rapide vers Plattling où l'Isar est traversée en force après l'échec d'une tentative à Landau. L'Inn est atteinte le 30, mais le pont de Markt étant détruit, les troupes ne peuvent la franchir. La 13th US Arm. Div., sous les ordres du major general John Millikin, commence donc le nettoyage de la zone située en deçà de la rivière, et reçoit notamment la reddition de Braunau le 2 mai. C'est dans cette région que les troupes apprendront la cessation des hostilités quelques jours plus tard. La division sera dissoute le 15 novembre 1945, après son retour au pays en juillet : elle aura fait partie des quelques divisions envoyées au tout dernier moment par l'armée américaine en Europe, en perdant tout de même 214 hommes au cours des ultimes combats. □

ORGANISATION DE LA 13TH US ARMORED DIVISION (1944-1945)

24th Tank Battalion
45th Tank Battalion
46th Tank Battalion
16th Armored Infantry Battalion
59th Armored Infantry Battalion
67th Armored Infantry Battalion
HHB Division Artillery
496th Armored Field Artillery Battalion
497th Armored Field Artillery Battalion
498th Armored Field Artillery Battalion
93rd Cavalry Reconnaissance Squadron, Mecz.

513th Counter Intelligence Corps Det
630th Tank Destroyer Battalion
(rattaché du 10 avril 1945 au 12 avril 1945)
801st Tank Destroyer Battalion
(rattaché du 27 avril 1945 au 12 juin 1945)
820th Tank Destroyer Battalion
(rattaché du 10 avril 1945 au 12 avril 1945)
574th AAA Auto Weapons Battalion
(rattaché du 19 mars 1945 au 13 mai 1945)

Headquarters

Hqs Company, 13th Armored Division
HHC, Combat Command A
HHC, Combat Command B
Hqs, Reserve Command
HHC, Division trains :
83rd Medical Battalion, Armored
135th Armored Ordnance Maintenance battalion
Military Police Platoon
124th Armored Engineer Battalion
153rd Armored Signal Battalion



ou moins bien au châssis d'origine (il y a beaucoup de pièces à poncer et de trous à combler), et les chenilles T66 à réaliser maillon par maillon qui sont un peu trop épaisses à mon goût. La maquette « seconde guerre mondiale » inclut aussi un lot de plaques de blindages semblables à celles qui étaient coupées dans des chars alliés ou allemands détruits, et ajoutées par les ateliers divisionnaires sur les Sherman pour améliorer la protection des points les plus sensibles : c'était toujours mieux que des sacs de sable...

La tourelle en deux coques s'assemble assez mal et le joint existant entre le bas et le haut est retravaillé au Milliput, pour figurer les épaisses traces de moulage visibles sur la plupart des Sherman 76 mm. Le canon trop court et au frein de bouche trop petit est remplacé par un tronçon de tube en résine du canon de 75 mm long du Zwischenlösung d'ADV, auquel on ajoute le frein de bouche du M4A1E8 d'Ironside. Le bord des plaques de blindage supplémentaires est travaillé au pyrograveur et les garde-boue latéraux ne sont pas montés. Leurs fixations sont toutefois figurées par des lamelles de carte plastique percées de trous d'écrous. Des épiscopes Verlinden sont montés sur les trappes du conducteur et du radio et certains outils proviennent d'ensembles en laiton de chez C & S, une marque aujourd'hui disparue, semble-t-il. Deux planches de pièces en métal photodécoupé, (On The Marks et Ironside), sont utilisées pour les attaches des outils et de la mitrailleuse .50, ainsi que pour les protections de phares.

Ci-dessous à gauche.

Le GI qui tire avec application au Colt .45 est habillé de la veste M1941 et du pantalon de laine, tenue avec laquelle le fantassin américain est entré en guerre, mais peu à peu supplantée par la tenue M1943, plus pratique. Il est le conducteur de la Jeep et ne porte pas d'équipement ni d'arme qui pourraient le gêner dans cette tâche : la fin proche des combats y est aussi sans doute pour quelque chose.

Ci-dessous, 2^e à partir de la gauche

Le chef de char manipule un pistolet Luger P 08, une des armes allemandes les plus prisées par les Alliés comme souvenir. Sur la table placée à côté de lui, bien d'autres armes de poing : Walther P 38 et PPK, Mauser C 96 et Hsc, Colt .45... Sous son blouson, notre homme porte une combinaison à fermeture-éclair, fermée jusqu'au cou, une tenue peut-être un peu chaude pour la saison...

Ci-dessous, 3^e à partir de la gauche

Le chargeur du Sherman, appuyé contre la Jeep, porte une combinaison légère Herringbone twill, à vastes poches de cuisses. Son allure est originale, avec son étui d'épaule pour Colt .45 et son casque de cuir dont la protection de nuque est dépliée.

Ci-dessous, 4^e à partir de la gauche

Un des passagers de la Jeep, tout en tirant quelques bouffées de sa cigarette, semble émettre un avis assez critique sur les performances au tir de son camarade. Sa tenue et son équipement sont, eux aussi, légers et décontractés, mais il garde tout de même un Colt .45 à la hanche, au cas où certains n'auraient pas compris qui est le vainqueur...

Ci-contre.

Le radio et conducteur du Sherman considèrent la scène placidement : le premier est vêtu de façon peu martiale, du pantalon et de la veste Denim négligemment ouverte sur un T-shirt douteux. Il porte une casquette habituellement réservée aux personnels techniques, mais qui se généralise parmi les troupes, surtout dans le Pacifique, à la fin de la guerre. Le second a revêtu le casque de protection et le classique blouson d'homme d'équipage.

La décoration consiste en une couche de fond d'Olive Drab (acrylique Tamiya XF 62), suivie d'un jus très dilué de noir et de terre de Siennne brûlée et, après séchage, d'un brossage à sec à l'aide de peintures Humbrol, de la teinte de base éclaircie jusqu'au blanc. Les marquages proviennent de planches de transferts Verlinden et surtout PreSize (encore une marque disparue). Le caoutchouc des galets est noir brossé à sec de terre foncée et les chenilles sont peintes en un mélange de noir et de Humbrol 186, avec un brossage à sec de couleur métal. Les épiscopes sont en noir bleuté avec une couche de vernis brillant.

La Jeep Willy's Italeri et les accessoires

La Jeep Italeri est montée sans modification importante, la maquette étant d'origine très précise. Seuls sont ajoutés, en fine tige plastique, une barre de métal et son support, à l'avant de la calandre. Ce dispositif, fréquemment observé sur les jeep américaines, était destiné à couper les fils de fer que les Allemands avaient la désagréable habitude de tendre en travers des routes, à hauteur de la tête du conducteur...

La décoration est sensiblement la même que celle du char, avec quelques variantes dans les teintes choisies pour le brossage à sec. Tout comme le Sherman, la Jeep est surchargée d'armes et d'accessoires divers, produits par ADV, Dragon, Verlinden, Tamiya ou Italeri. Les panneaux, affiches et slogans, ainsi que les caisses placées sous le porche, sont des accessoires Verlinden ou Militar's Kit. Après l'application d'un mélange de gouache, de sable et de talc pour figurer la boue, les deux véhicules reçoivent un léger voile de terre sombre sur le train de roulement pour bien les intégrer au sol du diorama.

Les figurines et le diorama

Le GI qui s'entraîne au Colt .45 sur le portrait d'Hitler est une figurine ADV, dont le bras est modifié et reçoit une nouvelle main, tandis que la tête est prélevée sur une autre pièce de la même marque. Le soldat qui observe en fumant provient lui aussi de la gamme ADV, avec une nouvelle tête et un étui de pistolet à la hanche. Le tankiste manipulant un pistolet Luger P 08 est l'une des

Ci-dessous.

Ce caporal, le tireur du Sherman, a pris la place du chef de char pour répondre à un appel radio urgent. Il est aussi vêtu du blouson d'homme d'équipage très apprécié. Il porte un Colt .45 avec ses munitions à la ceinture, ainsi que, dans le dos, l'omniprésente pochette de pansements, non visible ici.



premières figurines Warriors. Sa main gauche est débarrassée de la bouteille qu'elle tenait à l'origine.

Quant aux quatre autres hommes d'équipage, qui proviennent d'un ensemble récemment produit par ADV, ils présentent une grande variété de pièces d'uniforme d'été (casques de cuir, casquette, blousons, combinaison, etc.), dans des positions originales. Divers tons de kaki, brun et vert, puisés dans la gamme Humbrol, sont utilisés pour représenter les différentes nuances d'uniformes : par exemple, les pantalons épais de laine sont peints en Matt 142, les blousons en Matt 94 ou 72, la combinaison en Matt 155, etc. Un jus de terre d'ombre brûlée ou de vert foncé et plusieurs brossages à sec très délicats complètent la décoration.

La ruine de maison allemande à colombages est une production Custom Dioramics : elle se présente sous la forme de quelques éléments moulés en plâtre, qui s'assemblent assez facilement. Les joints sont colmatés à l'aide d'enduit Polyfilla et l'envers des murs est regravé.

Le plancher de l'étage est réalisé en balsa de divers formats et une chute de plaque thermoformée de pavés Formulay est découpée pour s'adapter à l'intérieur du petit porche. Comme d'habitude, la maison est peinte en quelques tons de kaki clair, pierre, brique et ciment, avec un jus brun noir et plusieurs brossages à sec. Elle est ensuite col-

Ci-dessous.
La petite ville autrichienne de Braunau, située à 11 km à l'est de Munich, vient de se rendre aux forces américaines en ce 1^{er} mai 1945. Des soldats, hommes d'équipage et fantassins, appartenant à la compagnie d'état-major de la 13th US Armored Division, profitent de la pause des combats pour essayer les armes de poing récupérées sur les officiers allemands : alors que le Führer vient de se suicider, ils ont choisi l'un de ses portraits pour leur séance de tir, car Hitler est « l'homme à abattre ».

lée sur une planchette de contre-plaqué, pour être au niveau du sol du diorama.

En effet, ce dernier est « fait maison », en coulant du plâtre sur une planche de contre-plaqué, entourée d'une fine moulure pour faire une sorte de cuvette. Le pavage est ensuite soigneusement gravé dans le plâtre en cours de séchage et peint en Humbrol 29, suivi des traditionnels jus et brossages à sec. Le sol est ensuite modelé à l'aide d'un mélange de plâtre et de pâte à papier en flocons mélangé à des terres à décor et à de la colle à bois, dans lequel sont intégrés les décombres de la maison : briques Custom Dioramics, morceaux de tuiles, de balsa, pierres diverses, moellons en plâtre gravé, etc. Divers sables et terres à décor sont ensuite appliqués sur un mélange dilué de colle blanche et de gouache.

La finition s'effectue grâce à différentes peintures brossées à sec et par l'application de poudres de pastels. □

BIBLIOGRAPHIE

Order of Battle, US Army World War II. Shelby L. Stanton. Presidio Press.

The Last Offensive WWII. Charles B. MacDonald. Konecky & Konecky.

Au Cœur du Reich. Yves Buffetaut, Jean Restayn. Militaria hors-série n° 10.

The US Army 1941-45. Philip Katcher, Chris Collingwood. Osprey Men-at-Arms n° 70.

The M4 Sherman at War, the European Theater 1942-1945. Steven J. Zaloga. Concord Publications.

Sherman, a History of the American Medium Tank. R. P. Hunnicut. Presidio Press.

Sherman in Action. Bruce Culver, Don Greer. Squadron Signal Publications, n° 16.

POIDS LOURDS & CIE

8, rue Baulant 75012 Paris Tél. : 43.41.09.71

Vous présente sa nouvelle gamme **TARMA** pour vos dioramas au 1/48.



TAR 48001 : Guy « Ant »
15 CWT 199 F



TAR 48002 : Sdkfz 7 150 F
Feuerleiterwagen (conversion)



TAR 48005 :
Remorque M51 150 F

GASO.LINE



Civils (5 figurines) 100 F

Equipage de char All. 44/45
(2 bustes + 1 figurine) 50 F



Sturmtiger (conversion) 120 F

Nouveautés

En exclusivité : **JFD** half-track US M3, avec 5 figurines et accessoires 350 F

Nouvelle réédition **BANDAI** : Jagdtiger 149 F

DES KIT : GMC CCKW 352 A2 avec canon de 105 329 F

39-45 et plus : Chevrolet 1,5 t caisse téléphonique (nous consulter)

Les véhicules de la gamme **GASO LINE** sont aussi disponibles montés et peints.

Camions Berliet/Citroën : 680 F – chars B1 bis/ B2 : 650 F – AMD Panhard : 600 F

Les blindés et les véhicules de la gamme **Fuman/Bandai** peuvent aussi être fournis

montés/peints (éléphant camouflage 2 tons Russie 43 : 600 F – T34/76 vert : 550 F

Hetzer camouflage 3 tons : 600 F).

Distributeur des marques : **FUMAN/BANDAI – GASO.LINE – TARMAC**

En stock : **DES KIT – SMA – Militrucks – JFD – Airfield Accessories – Victoria – CEF/Replex – Solido – Verem – Verlinden – Headquarters – 39-45 et plus.**

Aussi disponibles : pièces détachées Verem, Solido et décalcomanies

Magasin ouvert du Lundi au Vendredi de 14h30 à 19h30 et le samedi de 10h30 à 19h30

Vente par correspondance, liste complète contre 3 timbres à 3F.

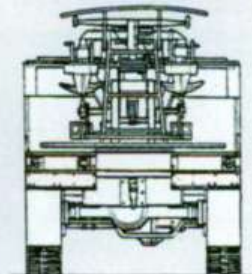
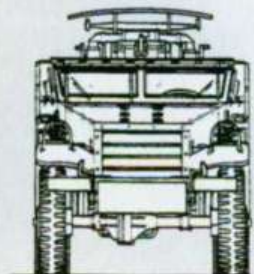
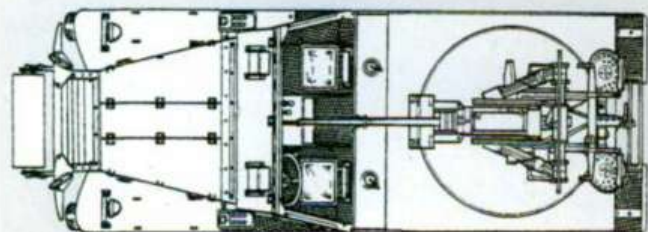
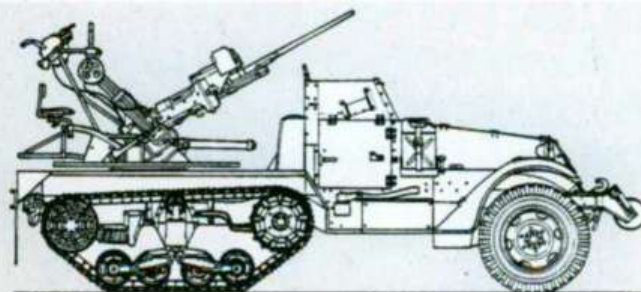
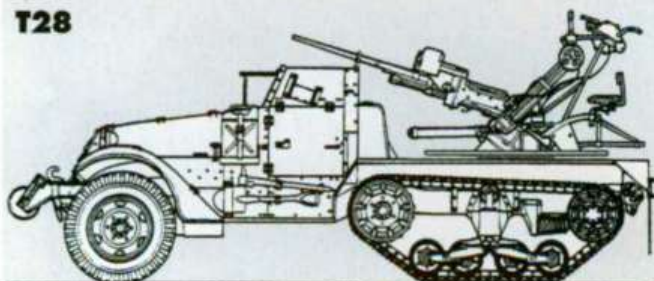


Ci-contre.
L'équipage de ce T28E1 CGMC se restaure devant son véhicule, dans la région de St Raphaël, peu après le débarquement allié en Provence. On notera la présence, scotchées sur l'intérieur de la portière gauche de cet half-track, de deux ravissantes *Pin-Up* ! (Betty Grabble?) Ce T28E1 appartient au 443rd AAA Battalion.

Tous les plans figurant dans cet article sont au 1/72.

LES 37 MM MULTIPLE GUN MOTOR CARRIAGES

T28



Sources

American Half Tracks of World War 2. Chris Ellis & Peter Chamberlain. Bellona
Panzers n° 53 (novembre 1979)
et n° 54 (décembre 1979).

US Half Tracks of World War 2. Steven J. Zaloga. Osprey Vanguard series n° 31.

Scout Cars & Half Tracks. J.-M. Boniface et J.-G. Jeudy. EPA.

US Half Tracks of World War 2. Steven J. Zaloga. Tanks Illustrated n° 15. Arms & Armour press.

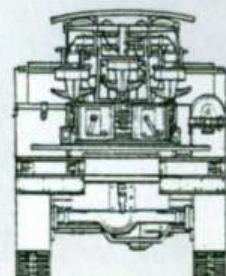
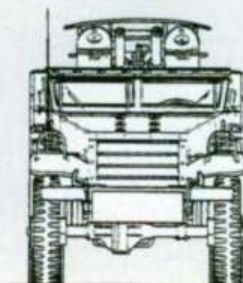
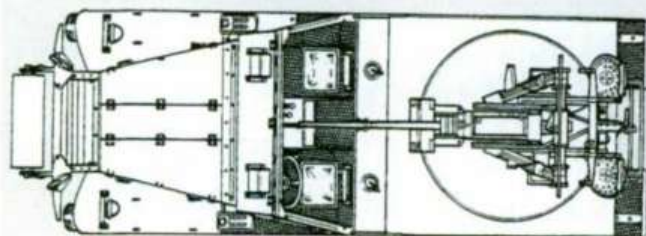
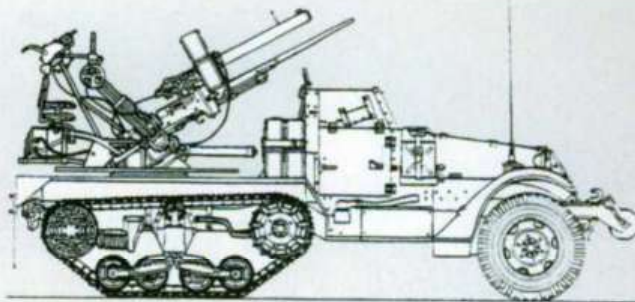
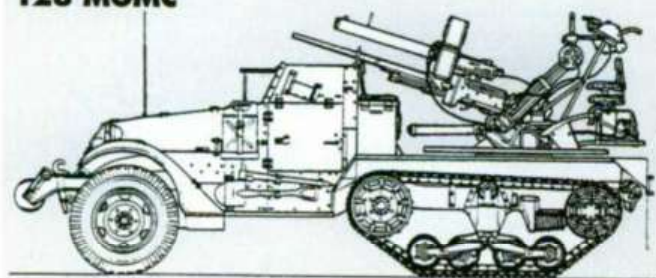
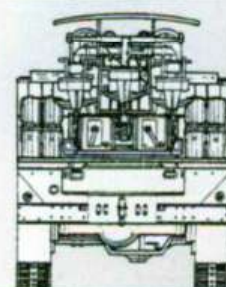
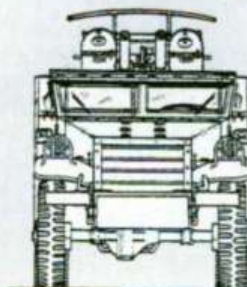
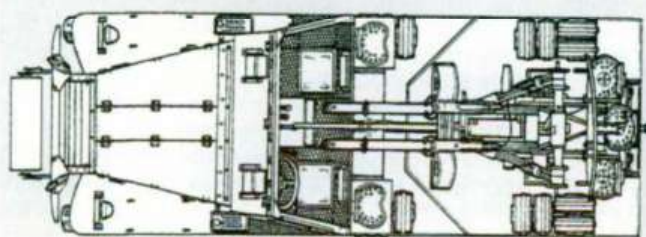
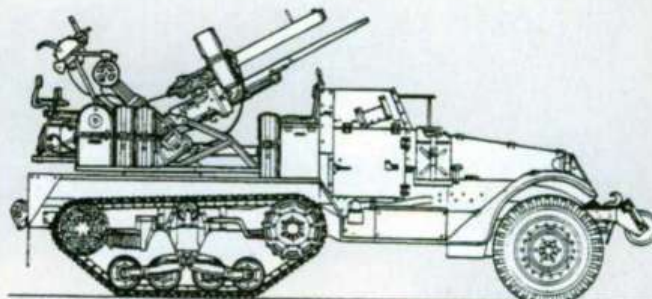
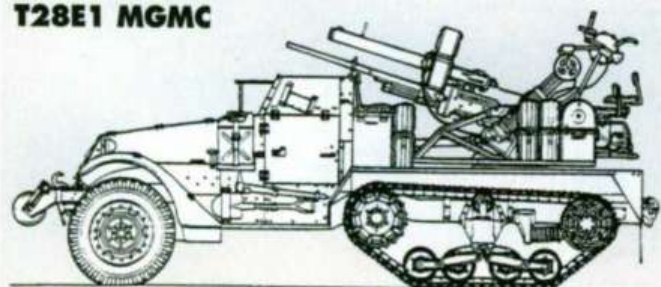
With all my acknowledgements to Don Trengrove, of US Casts, for the help in the book research, and to Adam Geibel for the technical manuals extracts for the drawings of the gun.

Variante inhabituelle et injustement méconnue du célèbre half-track américain, le T28/M15 connaîtra une longue carrière qui le mènera sur de nombreux théâtres d'opérations où il remplira aussi bien sa mission de

défense contre avions que celle d'appui-feu pour l'infanterie.

**Texte et dessins
d'Hubert CANCE**

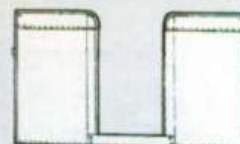
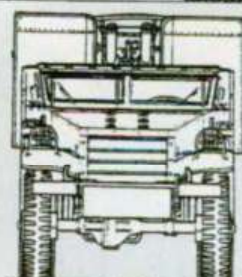
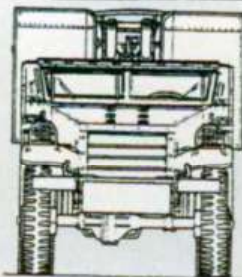
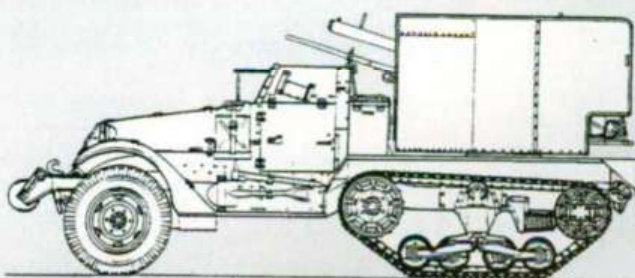
C'est dans le but d'assurer la protection des convois et des unités motorisées contre les attaques aériennes que l'US Army décida, en septembre 1941, de créer une variante du half-track équipée d'un canon de DCA.

T28 MGMC**T28E1 MGMC**

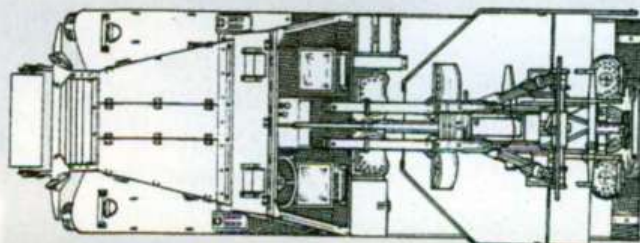
Projeté dès 1921, ce canon, le Browning M1 de 37 mm, vit son développement interrompu par la mort de John M. Browning en 1926, avant de reprendre à partir de 1934 pour l'US Navy (AN-M4 de 37 mm) et l'US Army Air Corps (M4, puis M10 de 37 mm). Produite par Colt, il fut par la suite amélioré et porta la dénomination M1A2. Les artilleurs ayant la désagréable habitude de régler leur tir au moyen de rafales d'obus traçants, ce qui provoquait un important gaspillage, on préféra créer le « Combination Mount M54 », qui adjoignait deux mitrailleuses de 12,7 mm Browning de chaque côté du canon et qui, utilisant des munitions possédant des caractéristiques balistiques similaires, étaient sensées permettre une visée rapide et plus économique. Dans la réalité, la possibilité d'utiliser une puissance de feu aussi considérable fit que, très souvent, les artilleurs « oubliaient » de débrayer les deux mitrailleuses...

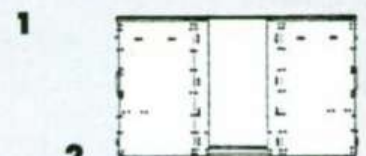
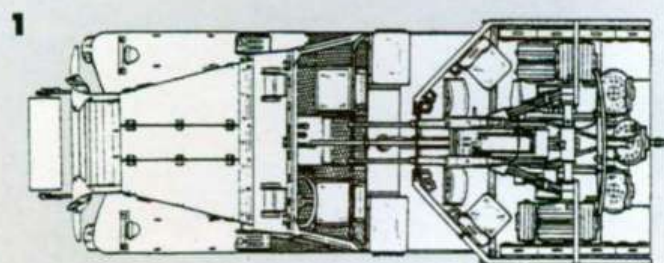
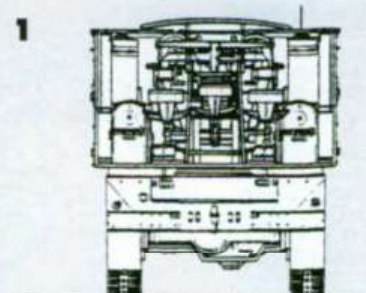
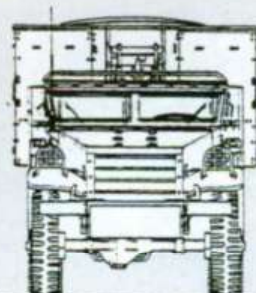
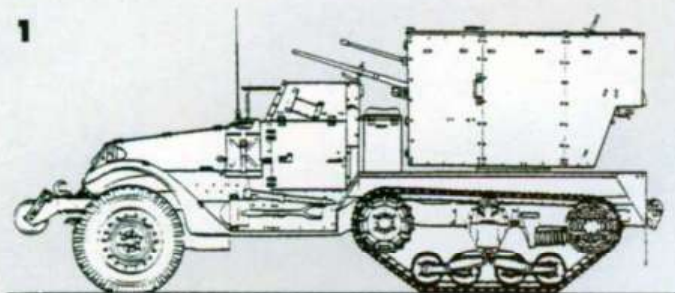
Deux variantes principales

Il est sans doute inutile de présenter le half-track, mais il est cependant nécessaire de préciser qu'à l'origine il était produit en deux variantes majeures : le M2 et le M3. Le M2, qui disparut au profit du M3 pour des raisons de standardisation des matériels, était enregistré sous la dénomination de Half Track Car et était destiné à la reconnaissance et au remorquage des pièces d'artillerie. Il se distinguait par une caisse et un châssis plus courts et par

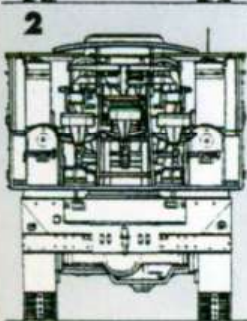
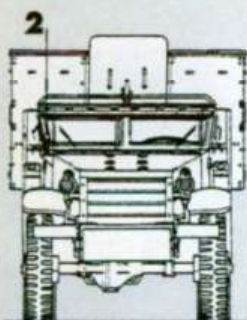
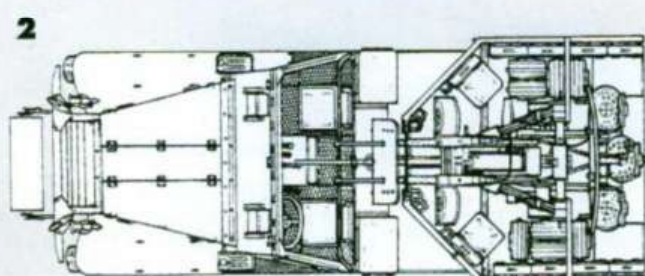
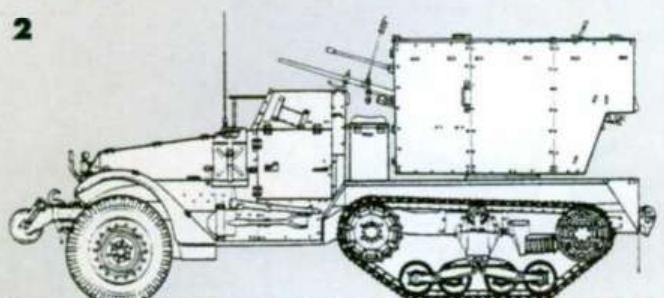


T28 MGMC
Prototype de
tourelle blindée





1 : M15 MGMC (début de série)
2 : M15 MGMC (fin de série)



l'absence de porte arrière. Les T28/M15 sont équipés de rouleaux de franchissement à l'avant, contrairement aux M15 « spéciaux », qui sont équipés de treuil. Un autre détail permet d'identifier l'antériorité d'un châssis : les phares ne sont plus sur les ailes mais sur les flancs du capot.

Le premier prototype du T28 utilisa une base de M2 et un affût M3 de 37 mm M1A2 Automatic Gun, plus un jumelage de deux Browning 12,7 mm refroidies par eau. Les premiers essais eurent lieu avec le canon seul, les mitrailleuses étant remplacées par des gueuses. Un prototype fut également équipé de blindages et présenté à Washington en octobre 1941, en même temps que le T28 « normal ». Bien que les essais aient été très satisfaisants (malgré une tendance du canon à l'échauffement), le projet fut abandonné et l'on recommanda l'utilisation du châssis de M3.

Le T28E1

L'histoire aurait pu en rester là si le projet de débarquement allié en Afrique du nord n'avait pas remis le concept à l'ordre du jour. Dans ce but, une série de 80 exemplaires de T28E1 (sur châssis M3) fut commandée à Autocar, en juin 1942. Ces exemplaires, outre le châssis, présentaient un certain nombre de différences avec le T28 d'origine.

Le réservoir, définitivement placé derrière la cabine, ne servait plus de support aux sièges des pointeurs, ceux-ci se plaçant sur

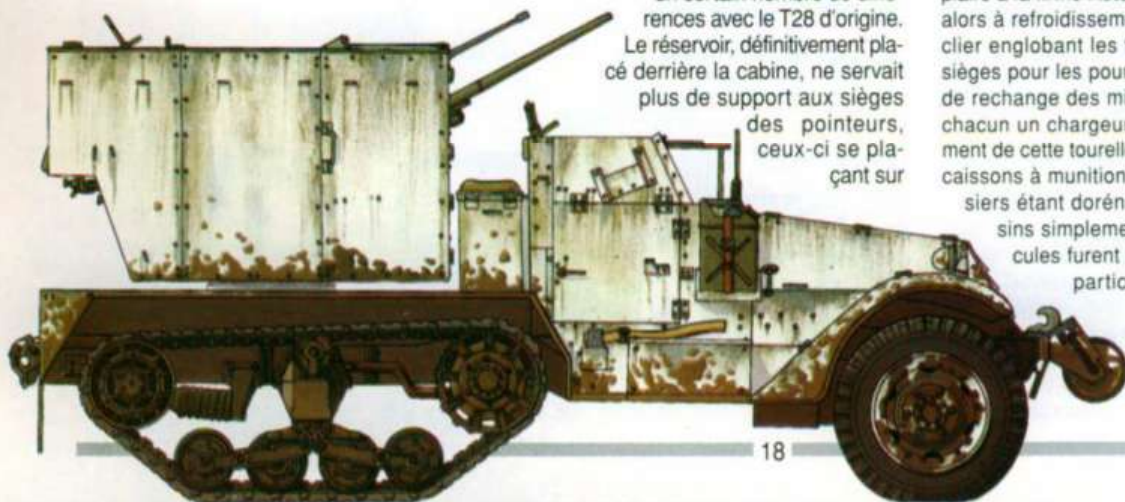
les couvercles des caissons à munitions de 37 mm. Ces caissons se trouvaient des deux côtés du réservoir, reportant les chargeurs supplémentaires des mitrailleuses (200 coups chacun) du côté droit, vers l'arrière. Huit autres chargeurs furent, en plus, installés sur la tourelle, au moyen de supports. Un troisième siège, destiné au chef de pièce, fut fixé à l'affût, au-dessus des réservoirs d'eau de refroidissement des mitrailleuses. L'arceau de maintien de la bache de protection fut reporté sur l'axe des viseurs, afin de faciliter l'usage de la pièce avec la bache déployée. En fait, celle-ci ne fut jamais utilisée dans ces conditions et était même le plus souvent enlevée.

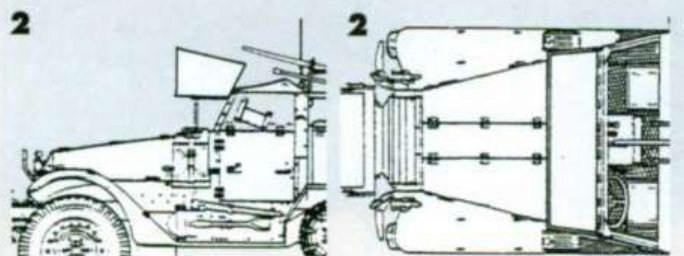
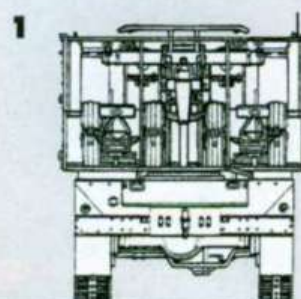
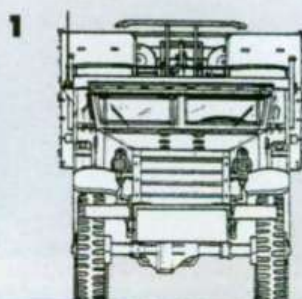
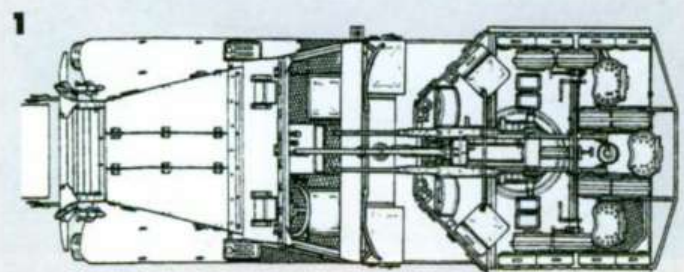
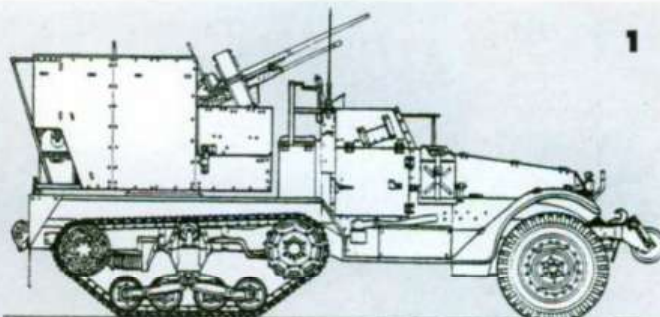
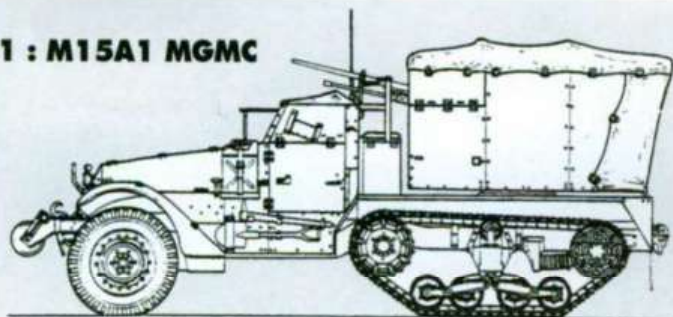
En trois mois de présence en Afrique du nord, ces véhicules enregistrèrent 78 victoires. Ils furent ensuite utilisés en Sicile et en Italie, avant d'être remplacés par des M15. Pour l'anecdote, il est assuré qu'au moins un exemplaire fut capturé puis utilisé par l'Afrika Korps, sans doute après la bataille de Kasserine.

Des améliorations successives

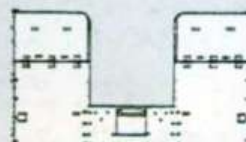
Après cette série créée dans l'urgence et devant son indéniable succès, un nouveau modèle, utilisant un affût M42 et une tourelle blindée fut commandé à 680 exemplaire à la firme Autocar en 1943. Les mitrailleuses étaient alors à refroidissement par air et, en fin de série, un bouclier englobant les trois pièces de DCA fut ajouté. Deux sièges pour les pourvoyeurs, six râteliers pour les canons de rechange des mitrailleuses et dix caissons contenant chacun un chargeur de 37 mm complétèrent l'aménagement de cette tourelle. D'autre part, les sièges fixés sur les caissons à munitions du châssis furent modifiés, les dossiers étant dorénavant fixés sur la cabine et les coussins simplement placés sur le couvercle. Ces véhicules furent utilisés en Italie et en Provence, où ils participèrent au débarquement allié. Dans

Ci-contre.
M15 du 434th AAA battalion.
Environs de Capoue.
Italie, novembre 1944.
(Dessin H. Cance).



1 : M15A1 MGMC**2 : M15A1 MGMC**

équipé d'un caisson pour le transport d'effets personnels

1&2

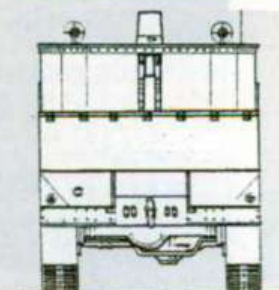
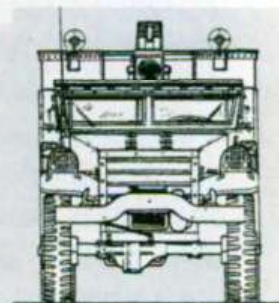
un but d'amélioration, Autocar produisit à 1 652 exemplaires le modèle suivant, le M15A1, comprenant un affût M54 développé pour les navires de l'US Navy. Ce modèle fut le dernier de la lignée et combattit sur l'ensemble du front européen, 100 exemplaires étant livrés à l'Union Soviétique. Cette nouvelle version se distingue par ses deux mitrailleuses, placées sous le canon pour améliorer la visée et par ses deux panneaux rabattables à l'avant de la tourelle. L'équipage de la tourelle étant porté à six hommes, une plate-forme est fixée derrière le pointeur gauche et reçoit un observateur. Un arceau permet d'installer une bâche qui ferme la partie arrière de la tourelle. En fait, cet accessoire semble n'avoir été que très peu utilisé. Un certain nombre de M15A1 employés en Europe ont été équipés d'une plate-forme formant caisson située au-dessus du capot-moteur et du volet blindé du pare-brise.

Les M15A1 furent également utilisés dans le Pacifique, à Okinawa. Les exemplaires subsistant après la guerre furent utilisés par les troupes d'occupation en Allemagne et au Japon, les forces d'autodéfense japonaises en recevant ensuite une partie. La guerre de Corée sera leur dernière campagne, ils y furent utilisés dans des missions d'appui-feu avec l'effet dévastateur que l'on peut imaginer.

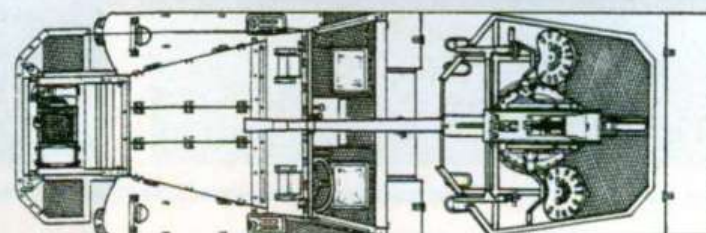
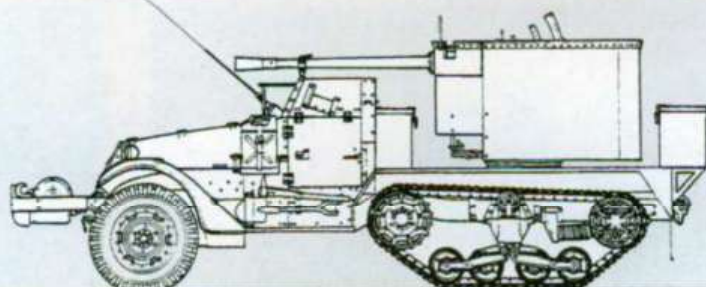
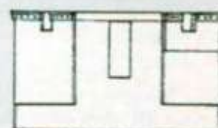
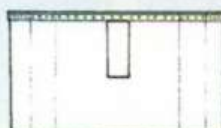
verture » administrative destinée à un matériel non autorisé à l'origine et dont la production fut d'ailleurs limitée à 18 exemplaires.

Camouflages

Ces véhicules ayant connu de nombreux théâtres d'opération, ils ont reçu presque tous les types de camouflages de l'US Army. La peinture d'origine étant toujours le classique olive drab, ce half-track a été, par exemple, badigeonné de boue en Afrique du nord et en Italie, ou recouvert de peinture blanche (voire de draps) lors des campagnes hivernales européennes.



M15 armé du 40 mm Bofors



Le M15 « special »

Le M15 « special », bien que portant une dénomination commune, est en réalité un véhicule très différent, tant dans sa conception que dans son utilisation. Il est le résultat d'une initiative locale du 99^e dépôt de Coopers Plains (situé dans les environs de Brisbane, en Australie) et est en parfaite contradiction avec les conclusions des bureaux d'étude qui avaient déclaré que le canon de 40 mm Bofors ne pouvait être installé sur un châssis de M3 sans provoquer de graves problèmes d'instabilité de tir... Contrairement à ce qui a déjà été publié, nous doutons qu'il s'agisse d'anciens châssis de M15 adaptés (d'où la dénomination M15 « special »). En effet, il n'y a jamais eu, à notre connaissance, de M15 équipés de treuil et la tourelle est trop différente pour être une simple adaptation de celle du M15. Il semble plus probable que cette appellation soit une « cou-

Ci-contre.
« Brumbär dans les Ardennes ». Ce diorama à la configuration simple présente cependant une qualité de travail remarquable, notamment en ce qui concerne la zimmerit, le train déchenillé et la peinture des figurines.

En bas à gauche.
Cette maquette de M113 Hammerhead à la finition très soignée est au 1/72 et vaut une médaille d'or à son auteur, Benoît Jonhson.



17^e SALON INTERNATIONAL DE LA MAQUETTE DE PARIS

Avec plus de 210 000 visiteurs cette année, le Salon de la Maquette et du Modèle réduit de Paris se place désormais dans le groupe de tête des salons français, confirmant ainsi le succès croissant de ce type de loisir

Texte et photos par Olivier SAINT LOT

Pourtant, la fréquentation du week end d'ouverture ne laissait pas présager une affluence à la hausse puisque les allées du salon étaient plutôt calmes l'après midi du dimanche de Pâques. Sans doute la météo très clémente de

ce week end « à rallonge » avait-elle eu quelque influence sur la destination de la promenade dominicale. De plus, les amateurs, habituellement empressés de se procurer les dernières nouveautés et qui « assaillaient » les stands lors

des précédentes éditions, étaient singulièrement absents. En fait, c'est en semaine que la fréquentation fut beaucoup plus soutenue qu'à l'habitude, avec un public très motivé et qui pouvait profiter à loisir de sa visite en évitant la cohue.

Ci-contre.
Une autre réalisation de qualité au 1/72 : un Churchill Mk I/II tel qu'il combattait lors du débarquement manqué de Dieppe en 1941.

En bas à droite.
Réalisé au 1/48 voici un sujet original : une station de radar « Würzburg » et un poste de télémétrie stéréoscopique Zeiss sous cloche blindée. L'association de ces ouvrages typiques du Mur de l'Atlantique sur un même site est curieuse car l'un, mis en œuvre par la Luftwaffe, était destiné à détecter l'approche des formations aériennes ennemies tandis que l'autre, souvent utilisé par la Kriegsmarine, servait à régler le tir de l'artillerie lourde côtière.





Participation en hausse

Côté exposants, la participation était également en augmentation, notamment dans le domaine du maquettisme militaire. On notait ainsi le retour de **Dès Kit**, absent lors des trois précédentes éditions,

Ci-dessous.
Ce diorama bien fourni en matériel et figurines représente le franchissement d'une rivière par le génie de l'US Army. Le tout est réalisé au 1/72.

En bas à gauche.
Le Vietnam demeure un sujet de prédilection pour les maquetistes amateurs de la période moderne. Voici un patrouilleur « Swift », dont le sillage est particulièrement bien rendu, d'autant que le travail de l'eau demeure toujours un exercice difficile.



la présence de quelques nouveaux venus comme **PSP, Poids Lourds et Cie**, tandis que les sociétés **Scale Link** et **Accurate Armour** étaient venues d'outre Manche et **Resicast** de Belgique.

Une manifestation d'une telle ampleur est, bien entendu, pour la plupart des artisans l'occasion de présenter leurs nouveautés. Ainsi, **Alby** proposait-il ses dernières productions à l'échelle 1/72, dont un **AMX 13**, un tracteur **Latil TAR** et des blindés italiens. Au 1/35, en dehors du **Mercedes 4500 A** dévoilé à « Trucks 'n Tracks » en février, un porte-char Bernard était annoncé. Même refrain pour la jeune firme **PSP**, dont c'était la première participation et qui annonçait, à l'échelle 1/35, un **Berliet VDCN** citerne et la sortie future

d'un train blindé allemand type **BP42/44**. Pour celui-ci, c'est la maquette en « scratch », réalisée par **Loïc Rioux** et primée au concours de l'an dernier, qui était exposée. Sur le stand **Dès Kit**, on pouvait admirer les dernières parutions, présentées en Angleterre fin février, en l'occurrence le portique de campagne **FRIES** et le **générateur de 24 kv** sur remorque, deux matériels en service dans l'armée allemande pendant la période 1939-1945. Partageant le même stand, la firme **Militar's Kit** présentait diverses figurines, dont un groupe d'hommes d'équipage allemands en train de recharger un blindé et des éléments de diorama à l'échelle 1/35, dont un puits.

Pour rester dans le registre des productions nationales, la firme **Azimet** n'était pas en reste, notamment avec la présentation de pièces d'envergure comme le **char FCM2C** et un nouveau canon sur rail, le **340 mm Saint Chamond**, deux modèles produits en série limitée.

La gamme **Ironsides**, qui dépend d'**Azimet**, s'enrichit quant à elle d'un modèle réalisé presque entièrement en plastique injecté, une draine lourde blindée allemande. Dans la même collection était présenté un semi-chenillé de **DCA** de 3,7 cm **Flak 43/SWS**, disponible prochainement. Ce fabricant semble également s'intéresser au

Ci-dessus.

Francis Bernard est passé maître dans la réalisation du matériel logistique de l'armée américaine de la Libération, comme le prouve ce magnifique attelage porte-ponton récompensé par une médaille d'or.

matériel volant puisqu'il présentait un hélicoptère **Sikorsky H-34/HSS 1** au 1/35, en plastique injecté. Le modèle exposé portait la livrée bleue de la flottille 33 F en Algérie et devrait être disponible à l'automne prochain.

Dans la gamme **ADV**, les hommes d'équipage semblent en vogue avec deux nouveaux groupes d'Américains en tenue d'hiver (1944-1945) et, dans un autre registre, deux Français 1940. Quant à la série des blindés français modernes au 1/72, elle s'enrichit de quatre nouvelles pièces, dont un **AMX 10 RC** de l'IFOR.

En ce qui concerne les marques importées, on remarquait la présence de la gamme **Accurate Armour** et de sa dernière création au 1/35, un modèle d'exception tant par le choix du sujet que par sa taille. Mis en valeur dans le cadre d'un diorama mesurant plus

Ci-dessous.

Les dioramas mettant en scène l'Afrika Korps sont peu fréquents, sans doute parce que les figurines s'y rapportant sont assez rares. Ici, l'auteur a su toutefois tirer partie d'un groupe Verlinden. Le drapeau posé au sol est destiné à faciliter la reconnaissance aérienne afin d'éviter toute méprise de la part de la Luftwaffe.





Ci-contre.
Sur cet autre diorama au 1/72, la taille du décor noie un peu le blindé, malgré la taille imposante du Churchill ARV porte-pont de la fameuse 79th Armored Division.



Ci-contre.
Ce GMC au 1/35 a été substantiellement transformé en véhicule de dépannage lot 7 par l'adjonction d'une chèvre de levage à l'avant. La caisse à ridelle est raccourcie et reçoit une potence avec un treuil mobile.

de deux mètres de long il s'agit en effet d'un U Boote Type VIIc...

Nouvelles marques, nouveaux modèles...

D'autre part, en provenance des pays de l'Est toujours très prolifiques, divers modèles étaient visibles. Citons, par exemple, au 1/35, un char BT-2 chez Tom, un Panzer II C et un automoteur Wespe chez Alan Hobbies, une auto blindée BA-64 chez AER et un Vickers E Mk B chez Mirage. Précédemment édité au 1/72, on trouvait un BTR-152 chez MAC et un lance-fusées Katiusha chez Toga. Après une longue attente, la firme AFV Club vient finalement de sortir le blindé de reconnaissance CVR (t) Scimitar au 1/35, une

maquette qui bénéficie de la qualité habituelle de ce fabricant. Participant pour la première fois au Salon de la Maquette, la société Poids lourds et Cie proposait sa gamme Gaso. Line à l'échelle 1/50, dont les dernières nouveautés sont le camion Citroën type 45 et l'AMD Panhard 178. Le salon était aussi l'occasion pour cette firme de lancer une nouvelle gamme au 1/48, dénommée Tarmac et comprenant, pour le moment, un camion anglais Guy Ant et une conversion du SdKfz 7 en poste de contrôle de tir Feuerleiterwagen pour fusée V2.

Du côté de chez JMP, l'artisan français proposait deux nouveautés. La première, une déclinaison de la série sur châssis Mercedes 170 V, est la version militarisée Kubelwagen. L'autre modèle, plus « exotique », est une ambulance de la Grande Guerre sur châssis Renault. Partageant le même stand, le fabricant belge Resicast, proposait un camion anglais Bedford QLD.

Ce salon fut aussi, pour le grand public, l'occasion de découvrir deux gammes récentes. La première, Warriors, nous vient des Etats Unis et est spécialisée dans la figurine aux échelles 1/35 et 1/15 (120 mm). Le moulage en résine est de bonne qualité et la gravure excellente. L'autre collection, importée d'Italie, propose sous le label Royal Model plus de 100

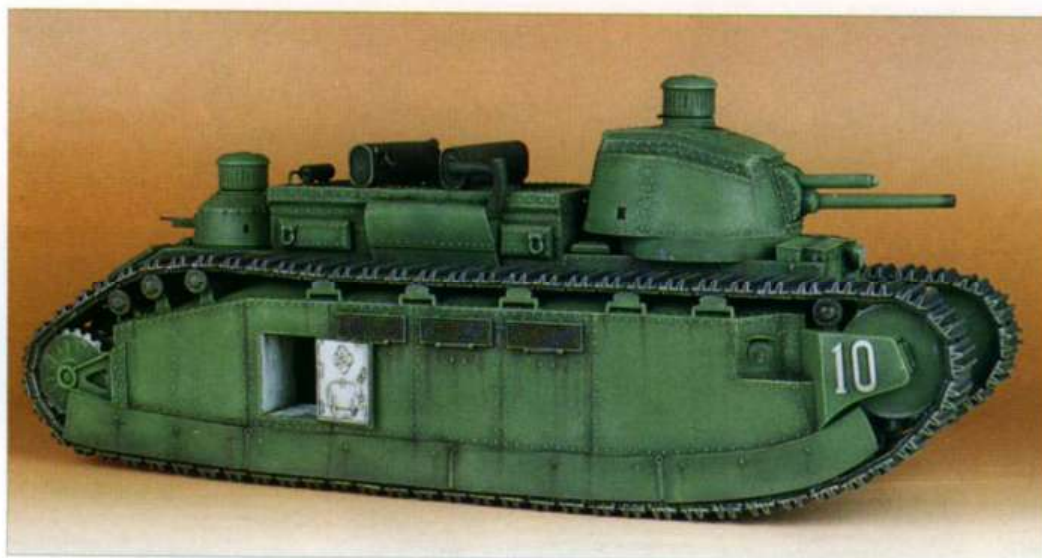
Ci-dessous.
Une pièce d'exception dans un diorama hors norme, le U-Boote type VIIc au 1/35 de chez Accurate Armour.



Ci-dessus.
Évoquant le front russe au moment de l'opération Barbarossa, ce diorama présente un matériel assez exotique : tracteur d'artillerie T-26T, canons de 76 mm et de 37 mm. L'ensemble vaut une médaille de bronze à Eric Dufrasnes.

Ci-dessous.
Éléments de décor produits par Militar's Kit : un muret, un cycliste et un puits. Le genre de pièces destinées à apporter une « petite touche supplémentaire » dans un diorama.





Ci-contre.
Une nouveauté de taille à l'échelle 1/35, le char de rupture FCM2C de chez Azimut. Il s'agit du plus gros blindé français jamais mis en service.

A côté des exposants professionnels, on pouvait bien sûr admirer les pièces du concours, dont la qualité et la variété reflète assez bien la tendance du marché. Notre sélection de photos vous permettra d'admirer quelques unes des pièces primées dans les catégories véhicules militaires, dioramas et assimilés

Ci-dessous.
Le dernier modèle de chez CMK est entièrement d'origine tchèque : le Panzer 35 (t) Skoda au 1/35.

références de jeux de pièces destinées à convertir ou améliorer des blindés et des figurines au 1/35, ainsi que des éléments (ruines, etc.) pour dioramas. L'un des aspects intéressants de cette gamme est d'allier opportunément des pièces en résine et en laiton photodécoupé pour détailler des maquettes de blindés.

Les grandes marques

Du côté des grandes marques, on pouvait se procurer le dernier modèle édité par Tamiya, le SdKfz 124 **Wespe**, une maquette de grande finesse comme sait les réaliser la firme nipponne. Parmi les nouveautés annoncées, on notera un **Jagdpanther**, dont la sortie est prévue pour le mois de juin. A plus court terme, l'importateur T2M proposera un **Panzer 35 (t) Skoda** au 1/35 de chez CMK. Au vu du modèle exposé sur le stand, la qualité paraît être au rendez-vous. Chez **Crombez Diffusion**, le der-

nier modèle **Dragon** disponible pour le salon était un **groupe anti-char** de l'armée rouge 1939-1945, composé de quatre figurines armées de fusils antichars lourds. Chez **Italeri**, la dernière référence sortie est l'automoteur **US M110A2**. Il s'agit en réalité d'une réédition avec un tube différent.

Pour clôturer ce rapide tour des nouveautés, outre les dernières parutions de **Verlinden** et planches de photodécoupe **Eduard**, on pouvait découvrir sur le stand **Cocktail Jouets** une nouvelle marque française, **Phebus Créations** qui proposait un ensemble d'amélioration destiné à détailler le coffre arrière du **SdKfz 7** Tamiya.

Ci-contre.
Un nouveau à l'échelle 1/50 de chez CEF, le camion grue sur châssis TRM 10000.

Ci-dessous.
S'ajoutant à la longue liste des modèles au 1/72 produits par Alby, voici les automoteurs italiens M11/39 et Carro Commando.



En bas à gauche
Une nouveauté et une nouvelle marque : l'ensemble d'amélioration pour SdKfz 7 Tamiya de chez Phebus.

Ci-dessous.
Une nouveauté française, mais rare quant au choix du sujet : une ambulance Renault de 1914-1918 proposée par JMP





Ci-contre.
Les marques tactiques sont peintes à main levée. Les jerrycans sont peints en gris panzer, les bandes blanches signalent les récipients réservés à l'eau. Le râtelier à jerrycans est construit à partir de profilés en plastique, en s'inspirant d'une photo publiée dans un *Hors Série Militaria*. Afin d'éviter une attaque de l'aviation « amie », le char est identifiable, en plus du disque blanc peint sur le dessus de la tourelle, par ses deux drapeaux italiens. Le plus petit, accroché à l'antenne de radio, est dépourvu des armes de la maison royale de Savoie (une croix blanche sur un écu rouge, bordé de bleu), ce qui n'est pas le cas de l'étendard disposé sur la tourelle.

ACHTUNG MINEN ! CYRENAIQUE, NOVEMBRE 1942

1/35

- M13/40 : Italiéri
- Chenilles M13/40-75/40 : Model Kasten
- Accessoires : Italiéri & Tamiya
- Figurines : Hornet

Texte et diorama par Stéphane ANSQUER.
Photos Olivier Saint Lot

Ci-contre.
L'équipage, inquiet, montre le bout de son nez. La visibilité du conducteur et du mitrailleur-radio est quasiment nulle et l'arrêt semble s'éterniser. La position en saillie du chauffeur est obtenue après plusieurs essais à blanc et beaucoup de Milliput !

Terreno minato ! Le chef de char s'avance, la démarche mal assurée, les oreilles encore bourdonnantes du halètement du diesel. Devant lui, une barrière de tétraèdres d'acier reliés entre eux par du fil barbelé. Au delà, affleurant la surface, des centaines de mines posées par les forces de l'Axe.

Après la chute de Tobrouk, la 8th Army ne peut pas s'opposer efficacement à la terrible poussée des forces italo-germaniques. Car il n'existe aucune position défensive entre le col d'Halfaya et le Nil. De son côté, Rommel hésite à poursuivre son adversaire car ses troupes sont épuisées et le ravitaillement manque. Lorsque la première bataille d'El Alamein, dernier rempart avant le Caire, s'engage, les forces de l'Axe sont à bout et ne parviennent pas à surpasser les défenses britanniques. Mais l'Egypte n'est pas pour autant sauvée.

Les forces de l'axe en Egypte

Les deux adversaires restent sur leur position et, de part et d'autre, on met à profit cette accalmie pour se renforcer.

Si du côté britannique, troupes fraîches et matériels neufs (souvent d'origine américaine) débarquent sans cesse en Egypte, il n'en est pas de même du côté de l'Axe. Les graves revers de la Wehrmacht sur le front russe rendent le front « africain » plus que secondaire et la situation de Rommel est presque désespérée : ses lignes de communication sont très étirées, le matériel débarquant à Tripoli. Il manque de blindés, de camions, de canons, d'essence, bref de tout... La Panzerarmee est donc dans le plus grand dénuement, avec moins de 300 chars, dont 250 italiens, face à près de 1 500 blindés ennemis lorsque les Britanniques déclenchent la seconde bataille d'El Alamein, le 23 octobre 1942.

La seconde bataille d'El Alamein

Pendant près de 10 jours, les troupes de l'Axe contiennent les différents assauts britanniques. Mais la suprématie matérielle alliée fait pencher la balance, malgré le peu d'enthousiasme des équipages de char anglais.

Le 3 novembre, Rommel — de retour de cure — comprend qu'il ne lui reste qu'une seule solution possible s'il veut sauver son armée : le repli. En total désaccord avec les ordres reçus d'Hitler, le maréchal sait aussi qu'avec





le peu de blindés qu'il lui reste, il ne pourra tenir la Cyrénaïque. Une longue retraite commence.

Malgré la pression alliée, les Italo-allemands se replient en bon ordre, souvent à pied faute de véhicules ou d'essence. Seule, une poignée de chars pourra franchir le col d'Halfaya. Les fortes pluies qui commencent à tomber pénalisent les poursuivants, permettant au gros des forces de l'Axe de s'échapper d'Egypte puis de Cyrénaïque pour atteindre la Tripolitaine et la Tunisie : les Britanniques ont laissé passer là une belle occasion d'en finir avec la Panzerarmee.

Une difficile retraite

Notre chef de char, au regard vague, anéanti de fatigue et de chaleur, reste figé devant les défenses de Mersa Matrouh : tétraèdres d'acier, barbelés et mines. Partis la nuit précédente, tenaillé par l'angoisse, ils espéraient tous atteindre la route côtière à la hauteur de Mersa Matrouh, et de là rejoindre le col d'Halfaya afin de s'échapper d'Egypte.

Le reste de l'équipage, inquiet, montre le bout de son nez : le pilote à l'écouille, le radio-mitrailleur par la trappe de la tourelle. Déjà, le chargeur a repris ses esprits et retourne vers le char en ordonnant que l'on profite de cet « arrêt » pour refaire les pleins de gazole et vérifier les niveaux. Puis, on contournera les défenses de la ville par le sud car il faut absolument rejoindre le col d'Halfaya avant la nuit et surtout avant les Anglais.

Comme un automate, le chef de char s'en retourne vers son véhicule, priant qu'aucun avion ne survienne.

La maquette du M13/40

Italeri nous offre ici une très belle maquette, finement moulée et suffisamment détaillée pour pouvoir être montée telle quelle. Seuls quelques détails sont ajoutés qui, vous le constaterez, ne sont pas indispensables. Pour le montage, on procède par sous-ensembles : le train de roulement, la caisse, la tourelle, les chenilles et la finition extérieure. Sur le train de roulement, les pièces sont affinées au papier abrasif, deux petits trous sont à percer de part et d'autre de l'axe. Afin de faciliter la décoration, prenez soin de ne pas coller les « roues ». Pour la caisse, les poignées, les marchepieds ainsi que les crochets de remorquage sont affinés. On remplace les poignées des trappes avant par de petites tiges de plastique dont le bout arrondi est obtenu en approchant la tige d'une flamme. On peut découper les trappes et les refaire en carte plastique, pour être présentées entrouvertes (cela permettait de refroidir le com-

partiment de combat ainsi que le différentiel et la boîte de vitesses).

Les garde-boue sont raccourcis, puis poncés pour les affiner. Ils sont percés à l'avant d'un trou presque rectangulaire. On « cabosse » la tôle en utilisant un pyrograveur et une lime « queue de rat ». Un morceau de carte plastique vient boucher le jour existant entre la caisse et le compartiment de combat, cette plaque formant aussi le fond des coffres à latéraux. Ces derniers sont améliorés par ponçage, puis en ajoutant un loquet ainsi qu'une ferrure de fermeture en feuille de plomb et fil de cuivre.

Dans la foulée, on fabrique l'épiscope du pilote, une poignée en forme de « T » sur la trappe de la caisse arrière (pièce 31), les supports des « roues » de secours. La pièce 32 n'est pas montée. Les échappements sont poncés, percés puis cabossés à coup de lime. Sur la plaque arrière, la « sortie » de moteur (passage de manivelle ?) semble sous-dimensionnée. On refait le tout à la bonne taille en s'inspirant des photos. Les canons des mitrailleuses, ain-

Ci-dessus.

Après une nuit de route, le M13/40 se heurte aux défenses sud de Mersa Matrouh. Alors que le jour se lève, il va falloir faire demi-tour, au risque de se faire surprendre par les Britanniques. Malgré le désert, la végétation renaît dès la première pluie et en ce début de novembre les averses se font de plus en plus fortes, elles seront même une excuse pitoyable utilisée par la 8^e Armée lors de leur lente poursuite de la Panzerarmee !



Ci-contre.

Les sacs de sable sculptés en Milliput, sont mis en place avant peinture. Plusieurs essais permettent de leur donner leur forme définitive (avec le tronçon de chenille et le filet de camouflage qui retient le tout). Afin d'augmenter le réalisme, le filet est fixé au moyen d'une corde qui passe par le crochet de remorquage avant, les poignées des trappes et est attachée aux marchepieds, de chaque côté de l'engin. Derrière le pilote, le pourtour de l'écouille est resté dans sa teinte de base (vert armée). Les trappes de tourelle laissent aussi apparaître la peinture verte d'origine.

LA FAMILLE M13



Ci-contre.

M13/40 de début de série, capturé par les Britanniques lors de l'hiver 1940. Le camouflage foncé, probablement vert armée, tend à prouver que bon nombre de chars ont été expédiés sur le front nord africain dès leur sortie d'usine, sans autre modification. On remarque les orifices presque rectangulaires sur l'avant des garde-boue. Sur le toit de la tourelle, le capot du ventilateur apparaît blanc, preuve de la présence du disque blanc de reconnaissance aérienne en vigueur dans l'armée italienne. A la base de la tourelle, on aperçoit un petit « 4 » blanc, qui indique le quatrième char du peloton, alors que sur le flanc de la caisse, ainsi que sur l'écouille, apparaissent le numéro de bataillon (chiffres romains), l'insigne de la compagnie (rectangle de couleur) et la marque du peloton. Cette marque doit normalement être reportée sur l'arrière de la caisse. Ce char est donc le 4^e char du 3^e peloton d'une 1^{re} compagnie (rectangle rouge) ou d'une 4^e compagnie (rectangle vert) du 21^e bataillon. Les marques tactiques seront ultérieurement portées sur les flancs de la tourelle, sauf pour le numéro de bataillon qui sera parfois encore porté sur la caisse. Remarquez le coffre à effets ouvert, la plaque d'immatriculation à l'avant du char et la forme caractéristique des poignées des trappes avant, sur le glacis.



Ci-dessus.

M13/40 ou M14/41 capturé par les Anglais. La peinture sable est dans un état déplorable et laisse par endroit apparaître la teinte de base vert armée. Notez le disque blanc sur le toit de la tourelle ainsi que la présence des garde-boue au complet.

Ci-dessous.

Gros plan sur un M14/41. La base de la mitrailleuse antiaérienne est ici clairement visible. On remarque bien sûr la forme caractéristique du casque italien avec son protège nuque en cuir. Au dessous du phare sont placés le cric et son support, parfois portés sur le garde boue droit.



Le projet du M13 est la suite logique du M11/39. Dès 1938, la firme Ansaldo étudie la possibilité de modifier le M11 afin de le doter d'un canon plus puissant et plus rapide. Une version « antichar » du canon 47/32 est installée sous une large tourelle, tandis que la paire de mitrailleuses Breda de 8 mm se retrouvent en dessous, dans une casemate. La conception du M11 suivait la mode des chars de l'époque qui positionnait l'armement principal sous casemate et le secondaire sous tourelle, comme sur les B1bis, Grant et les premiers Churchill. Le nouveau « M11 » se trouve amélioré par l'adjonction d'une mitrailleuse jumelée au canon, d'un support de mitrailleuse antiaérienne, d'un blindage renforcé par endroit et d'un poste de radio (bien qu'il faille attendre 1941 pour que les M13 en soient équipés systématiquement). Le premier prototype est présenté en février 1940, mais les exigences de la commission d'évaluation vont retarder la mise en production à la mi-juillet 1940. A la fin de l'année, 250 exemplaires sont déjà produits et sont expédiés en Afrique du Nord sans plus attendre afin de remplacer les M11/39. En juin 1941, un M13 possédant un moteur plus puissant (125 cv au lieu de 100), est testé. Vers la fin de 1941, la production des nouveaux M13, rebaptisés M14/41, démarre. Cependant des M13 équipés de l'ancien moteur, continuent d'être produits dans le courant de 1942. Les opérations d'Afrique du Nord obligent la firme Ansaldo à équiper le M13 d'un filtre à air à bain d'huile, et d'un double filtre à gazole.

Si le M14/41 est en tout point semblable au M13/40, le M15/42, quant à lui, présente des différences notables. Outre le fait qu'il est équipé du canon 47/40 à plus grande vitesse initiale, il est également doté d'un moteur plus puissant (192 cv à essence) qui nécessite de redessiner l'arrière du char. En outre, l'écouille est placée du côté droit de l'engin. Prévu pour être construit en grand nombre (1 350 environ), le M15/42 ne sera produit qu'à seulement 850 exemplaires, dans la perspective de l'entrée en service du char lourd P40, un char de 25 tonnes armé d'un canon de 75 mm et d'une mitrailleuse lourde de 20 mm, construit à cent exemplaires, utilisés par les Allemands et dont un exemplaire fut capturé par les Anglais en... Autriche, en mai 1945 !

Le châssis du M13 (en fait celui du M11) est à l'origine de nombreux engins. Il existera ainsi des chars de commandement sans tourelle, des canons d'assaut, tel l'excellent « Semovente », avec une pièce de 75 mm, des canons automoteurs 105/25 et 90/53, ce dernier étant développé à la suite des déboires rencontrés par le corps expéditionnaire italien en Russie. Construits finalement à 30 exemplaires, ils seront utilisés contre les Américains en Sicile !

Un projet de M15 antiaérien, à l'image des « Flakpanzer » allemands, est même envisagé, mais restera sans suite. La conception et l'emploi des chars italiens sont à rapprocher des méthodes employées par les forces japonaises. Il n'existe pas à proprement parler de grandes unités de blindés et les divisions blindées italiennes n'ont rien à voir avec les Panzerdivision. Les caractéristiques même des chars ne permettent pas une tactique de type « Blitzkrieg », puisque seuls des chars légers (L6/40 et CV33) ou moyens (M11/39 et M13/40) sont réellement développés. Certaines unités d'infanterie reçoivent un appui de chars (en général des CV33, engins que l'on peut très difficilement qualifier de « chars »). Quant aux divisions blindées, elles sont généralement équipées d'un régiment de chars (L6/40 puis M13/40) à trois voire cinq bataillons, d'un régiment d'artillerie (24 pièces de 75 mm, 18 pièces de 105 mm, 8 pièces de 90 mm, 20 automoteurs « Semovente », plus quelques pièces antiaériennes et antichars), d'un bataillon de soutien et d'antichar et d'un régiment de bersagliers. Ce qui représente en moyenne près de 190 M13/40, — en comptant les chars de réserve —, ainsi que 20 « Semovente », ce chiffre passant à 275 chars lorsque le régiment blindé compte cinq bataillons.

Le M13/40, par sa conception et sa mise en service trop hâtives, souffrira tout au long de sa carrière de défauts majeurs (pas assez blindé, trop lourd, pas assez puissant, trop lent, etc.). Il n'a toutefois rien à envier aux blindés britanniques du début du conflit (Vickers Mk VI et autres chars Cruiser), aussi reste-t-il une menace sérieuse jusqu'à l'arrivée des M3 Grant et M4 Sherman. Le développement de son châssis (en fait celui du M11) donnera d'excellents engins, tel que le « Semovente », assez appréciés des Allemands. □

Ci-contre.

Vue arrière d'un M13/40. La marque tactique sur l'arrière de la tourelle indique le 5^e char d'un premier peloton d'une 2^e compagnie (le rectangle semble être bleu), ainsi que sur l'arrière du compartiment de combat (13 en chiffres romains sur la droite). La plaque d'immatriculation est en tôle emboutie rivetée à la caisse. Au centre du panneau arrière se trouve la sortie du moteur largement sous dimensionnée par Italeri. Les deux orifices situés de part et d'autre du système de ventilation du compartiment permet le tir d'armes légères (fusils ou pistolets). On note la forme particulière des porte-galets de rechange, ainsi que la présence d'un fil de fer de fort diamètre, boulonné entre les deux support-galets, qui permet à l'équipage d'entreposer des jerrycans.

Ci-contre.

Les drapeaux sont réalisés en feuille de plomb, mis en forme, puis peints à l'huile. On remarque que l'engin est surchargé de matériel : toile de tente, paquetages de l'équipage, jerrycans, musettes, bidons, outils...

Cette pratique est bien sur commune aux deux belligérants, le désert se prêtant mal au pillage et à la récupération.

La bêche est confectionnée en feuille de plomb.

L'avantage des chenilles à maillons individuels est ici clairement mis en évidence.

Bien que le procédé soit long et coûteux, le résultat est pour le moins réaliste.

si que le viseur sont percés et le phare de droite est présenté cassé : on fraise l'intérieur et on ajoute deux petits fils de cuivre.

En utilisant le cric comme gabarit, on fabrique son support, en carte plastique et en feuille de plomb. L'ensemble de la caisse est poncé, quelques rivets sont refaits à l'emporte-pièce et quelques joints sont retravaillés avec un mélange de Stucco et d'acétone.

En se reportant aux photos publiées dans Militaria hors série n° 11 (pages 25 et 29), on fabrique un support de jerrycan sur le côté droit du char ainsi que sur la plage arrière (fil de cuivre) à l'aide de profilés en plastique. Des sacs de sable, disposés sur le glacis avant, sont destinés à renforcer le blindage de l'engin. Ils sont sculptés dans du Milliput et leur aspect extérieur est obtenu en pressant un chiffon sur la matière encore fraîche. Les sacs sont ensuite disposés sur l'avant, maintenu par un tronçon de chenille. Toutes ces opérations sont effectuées alors que le Milliput est encore frais. Les outils, le cric et l'écrouille ne seront mis en place qu'à la fin.

Pour la tourelle on ne note rien de particulier ni de difficile. Les poignées des trappes sont refaites en tiges de plastique, les périscopes, le canon de la mitrailleuse, ainsi que le système de visée sont percés. Deux petits morceaux de carte plastique viennent boucher en partie les fentes de visée. La tourelle est poncée puis regravée pour marquer la séparation des plaques de blindage. Le support de l'arme antiaérienne est confectionné en fil de cuivre et l'arme elle-même, un fusil-mitrailleur, est détaillée par l'adjonction d'un chargeur sur le dessus, d'un colimateur contre-avion (tubulaire et circulaire) et du levier d'armement sur le côté. On fabrique en feuille de plomb, un étui pour le canon.

Les chenilles proviennent de chez Model Kasten. Afin de monter au mieux les patins, on assemblera provisoirement l'ensemble du train de roulement (y compris barbotin, poulie de tension et galets de soutien). Les galets sont collés un à un à la colle liquide et lorsqu'un tronçon d'une quinzaine de maillons est assemblé, on le met en forme sur le train de roulement. Une fois secs, les tronçons sont collés ensemble jusqu'à l'obtention de deux grandes longueurs de chenille. Il faudra cependant poncer quelques dents du barbotin avant de façon à ajuster au mieux la chenille. Les éléments sont peints en noirs, puis brossés en gris clair. La finition est assurée par un brossage à sec d'aluminium et d'argent puis par un jus de terre de Sienne dilué à l'essence de briquet.

Pour augmenter le niveau du détail, l'avantage des chenilles à patins individuels est évident, malgré leur coût élevé (parfois plus que la maquette elle-même). Toutefois, dans certains dioramas (neige, boue, eau...), les chenilles en vinyle, sont suffisamment détaillées pour convenir parfaitement.

La finition extérieure

Un filet de camouflage (en gaze imprégnée d'eau et de colle à bois) retient les sacs à l'avant et un autre est déposé sur la plage moteur. Les différents sacs, musettes et casques proviennent d'une boîte Italeri. La toile de tente ainsi que divers sacs à paquetage sont confectionnés avec du mouchoir en papier imprégné d'eau et de colle à bois. Les jerrycans, issus d'une boîte Italeri, sont retravaillés à la lime ronde et le seau est fabriqué avec de la feuille de plomb et de la carte plastique. Tous ces petits


Ci-dessus.

Cette figurine est réalisée à partir d'un membre d'équipage allemand modifié en Italien.

Dans le petit matin grisâtre, notre chef de char, éprouvé par une nuit de route, semble perplexe sur l'issue de la retraite face aux défenses de Mersa Matrouh.

éléments sont montés, puis décorés à part. On ne les placera qu'à la dernière minute.

La décoration du M13/40

En consultant les photos d'époque, on s'aperçoit que certains M13 apparaissent très foncés et d'autres très clairs et que, dans ce dernier cas, une teinte de camouflage plus foncée est appliquée. Il semble donc (mais ce n'est qu'une opinion personnelle), que les premiers M13 expédiés en Afrique du Nord, à l'automne 1940, aient conservé leur peinture « métropole », c'est à dire vert armée, en raison, sans doute, de l'urgence de la situation. Les engins qui ont survécu aux premiers combats de l'hiver 1940 et les nouveaux matériels ont certainement été revêtus d'une teinte adaptée au terrain (sable, avec parfois un camouflage brun et peut-être vert.)

La scène se situant en 1942, notre M13/40 est donc sable. On vaporise une teinte de base plutôt claire (Humbrol 94 et 121). Puis on passe dans le frais, un léger voile d'Humbrol 121 et de blanc. Une fois sec, les sous-ensembles sont brossés en blanc. Ensuite, on effectue un brossage à sec en vert armée (Humbrol 108) afin de simuler l'usure de la peinture sable. Les endroits fréquentés seront bien sur privilégiés. Pour finir, on passe un jus de Humbrol 108 dilué à l'essence de briquet. Le résultat doit vous suggérer une peinture défraîchie, usée, voire écaillée, qui laisse entrevoir la teinte de base. Cer-


Ci-contre.

Le tireur demande de faire demi-tour et veut profiter de cet arrêt pour refaire le plein de gazole. La figurine Hornet n'est pas modifiée et a servi de modèle pour transformer celle du chef de char.

Afin de donner du contraste, les treillis sont peints dans différents tons de bleu. N'oubliez pas que ce genre de vêtement est rarement propre, surtout dans le désert. Le seau est en feuille de plomb et simplement teinté à l'huile. Sur le coffre à effet, quelques détails ont été améliorés (patte de fermeture, attache, passage de cadenas, etc.).

taines parties masquées lors de la « vraie » mise en peinture sont carrément peints en vert 108 (pourtour de trappe, intérieur des trappes et écrouille, etc.).

Des traces de rouilles, de graisse, sont appliquées à l'aide de peinture à l'huile. On finit par un léger brossage alu-argent. Les sacs de sable sont peints en Humbrol 72, puis travaillés selon l'habitude (jus et brossage). Les échappements ont reçu un jus de terre de Sienne et les bouches à feu ainsi que la sortie des échappements sont brossées en noir.

Les sous-ensembles sont ensuite assemblés et les marques tactiques (disque blanc de reconnaissance aérienne, insigne tactique) sont peints à main levée. Seule la plaque de police est issue de la planche Italeri (la plaque avant n'était pas toujours présente). Enfin, l'antenne est un fil de cuivre et les drapeaux en feuille de plomb peints à l'huile.

Les figurines

Produites par Hornet, les figurines présentent un vaste échantillonnage des combinaisons de treillis italiennes (avec poches aux genoux, renforts aux coudes, etc.). Le chef de char est transformé à partir d'un homme d'équipage allemand en treillis modèle 43. Il suffit de poncer un peu, de gommer la forme du pantalon, d'ajouter des poches, de refaire la ceinture, puis de modifier le calot allemand en « bustina » italienne, d'ajouter des lunettes, et le tour est joué ! Les autres figurines ne sont que légèrement modifiées, afin d'obtenir des habitudes plus personnalisées, à l'instar du pilote qui prend soin de ne pas poser la main sur le blindage surchauffé.

La couleur de la tenue des hommes d'équipage italiens est bleu pétrole ou gris vert.

Le diorama

La base est un carreau de plâtre de 30 cm de côté, gravé pour lui donner du relief, et sur lequel sont appliqués du sable fin et quelques cailloux (litière pour chat), fixés à la colle à bois. On vaporise une teinte neutre, puis on applique un jus d'ombre calcinée et l'on brosse le tout en blanc. De la terre à décor Zebulon, couleur sable, permet d'obtenir un fini poussiéreux ; cette poudre est également appliquée sur le char et les figurines. Quelques touffes de filasse de plombier teintes en vert sont collées ici et là, ainsi que des brindilles. Les tétraèdres viennent d'une boîte Italeri, les mines d'une boîte Tamiya et les barbelés d'une pochette Scale Link.



Ci-dessous.
Vue d'ensemble du diorama

Bibliographie

Militaria magazine n° 105.
Histoire & Collections.

Italian Fighting Vehicles of
WWII. Ground Power n° 15. Del-
ta publications

Des origines à 1940. Connaiss-
ance de l'Histoire. Hors Série
Blindés n° 3. Hachette.

Militaria Hors Série n° 11 et
n° 16. Histoire & Collections.

Mussolini's Soldiers. Rex Trye

ANGEKO

9, rue Levassor, ZAC des Garennes,
78130 Les Mureaux

Tél. : (1) 30.91.94.01.

Fax : (1) 30.91.93.90.

3 planches décalques
US Army 41/45
au 1/50^e



Cette
planche
est en
couleur

Accessoires
en white
métal au 1/50^e
Caisses, fûts,
jerricanes, outils,
couvertures, sacs...

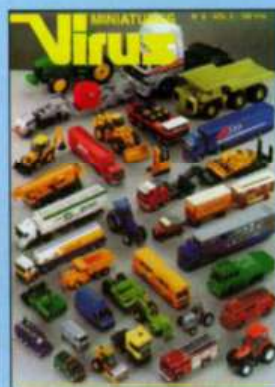
Liste et prix sur demande

Virus

46, rue Monge
BP 693 - 21018 DIJON CEDEX
TEL. 80 30 40 20
FAX 80 30 21 32

La Passion du Militaire
à l'échelle 1/43 et 1/50
Hart Militrucks - Smith, etc.

CATALOGUE 1996 : Volume II



Militaires, Camions,
Travaux Publics.

56 pages + de 300 modèles
photographiés 100 Frs (+ port) (1)

(1) port France :
distingo + 20 Frs
recommandé + 35 Frs

(1) p&p foreign countries :
europe + 40 Frs
europe recommended + 65 Frs
other countries + 90 Frs

ADRESSE POSTALE :
BP 693-21018 DIJON-CEDEX



LES TANK DESTROYERS DE L'ARMÉE DE LA LIBÉRATION

12 mai 1944. Le 2^e escadron, mis à la disposition du groupement blindé Dodelier du 4^e RSM, traverse la Garigliano et se porte aux environs de Sujo. Au cours de l'après-midi, ses TD appuient la progression des tirailleurs en direction de Castelforte, que l'on aperçoit dans le lointain. Cette photo, devenue célèbre, montre l'équipage torse nu car le soleil « tape dur », refaisant le plein de munitions en tourelle. Les containers vides autour du char attestent de l'intensité des tirs effectués. Un TD dispose normalement de 40 coups de 76,2 et de 400 cartouches de 12,7. (ECPA)

LE 7^e CHASSEURS D'AFRIQUE EN ITALIE

Le programme de réarmement, dit « plan d'Anfa », des forces françaises d'Afrique du nord en 1943 comprend initialement la livraison par les Etats-Unis de huit Tank Destroyer Battalions.

*par Paul GAUJAC
Illustrations de Jean Restayn*

Tirant les enseignements des campagnes de Pologne et de France, l'US Army a en effet organisé et expérimenté des unités antichars dès les manœuvres d'automne 1940. La doctrine élaborée alors prévoit, pour assurer une défense antichar efficace et significative, l'engagement groupé de nombreux canons tractés à grande vitesse initiale. Afin de « gommer » le caractère passif que cette mission pourrait évoquer, les unités, dont le nombre va croissant, reçoivent bientôt l'appellation de « Tank Destroyer ». Au printemps de 1943, 106 TD Battalions, alignant chacun 800 hommes et 36 canons tractés ou automoteurs de 3-inch et 76 mm, sont déjà sur pied.

Des Tank Destroyers aux chasseurs de chars

L'organisation de ces nouvelles unités, qui reçoivent le baptême du feu sur le front tunisien, est calquée sur celle du « bataillon spécial antichar type nouveau 1942 » comprenant un EM et une section de commandement, trois compagnies antichars à 4 canons de 37 et 8 de 75 automoteurs, 6 canons de DCA sur voiture T1 E4, et une compagnie de reconnaissance de 11 véhicules blindés léger.

En Tunisie, le 75 monté sur half-track (75-mm Gun Motor Carriage M3) obtient quelques succès grâce à sa mobilité et à la tactique de « raid de va-et-vient » utilisé par les pelotons lourds, mais le tube sur Dodge (37-mm gun motor carriage M6) se révèle rapidement incapable de percer le moindre char adverse. L'apparition, mi-mai 1943, du canon de 76 à grande vitesse initiale, installé en tourelle sur châssis de M4A2 Sherman, rétablit l'équi-



Page précédente.

17 avril 1944, fête du Régiment à Garofali, au nord de Sessa Aurunca. Après une remise de décorations, TD et half-tracks des escadrons défilent en formation de combat devant les généraux Juin, Patch et Goisard de Monsabert. Au premier plan, on aperçoit les TD de l'escadron Guth, reconnaissables aux noms de baptême commençant par la lettre D, puis ceux de l'escadron Planes arborant comme emblème deux brins de chardon en fleur. Le blouson américain, sur la tenue de drap, remplace le blouson de cuir des Chantiers porté pendant la campagne d'hiver. A noter le casque allemand coiffant le phare du TD de droite, une habitude qui deviendra courante chez les équipages de Sherman ou de destroyers ayant combattu à pied. (ECPA)



Ci-dessus.
13 mai 1944. Un agent de transmissions du peloton de commandement régimentaire apporte les derniers ordres accompagnés d'une carte de situation. Le manuel tactique des unités antichars précise que « les estafettes en motocyclette sont utilisées pour débouteiller la radio ou en cas de silence imposé ». La moto est jugée préférable à l'automobile quand les routes sont encombrées par la circulation. (ECPA)

libre en faveur de la TD Force. Des aménagements sont aussi apportés à l'organisation et à l'emploi des unités de chasseurs de chars, définis dans le FM 18-5. Une « compagnie de QG » prend désormais en charge l'administration et la logistique pour soulager les compagnies de combat. En cas de détachement, les moyens nécessaires au ravitaillement suivent.

Mais l'organisation reste complexe. Les trois compagnies antichars comprennent une section légère et deux sections lourdes, avec des éléments de sûreté et de DCA. Une section lourde se compose d'un PC, de deux groupes de chasseurs de chars à deux engins, d'un groupe anti-aérien à deux canons multiples montés sur châssis automobile et d'un groupe de sûreté, chargé de l'alerte chars et de la protection contre l'infanterie. L'organisation de la

compagnie de reconnaissance, dont la mission essentielle est de renseigner le bataillon sur le terrain et les positions amies et ennemies, est plus simple : groupe de commandement, trois sections de reconnaissance, une section de pionniers. Contrairement à l'US Army où les TD constituent un corps distinct, c'est l'Arme blindée, récemment créée en AFN, qui prend en charge la mise sur pied des huit TD Battalions : quatre doivent être constitués par les chasseurs d'Afrique, un par les fusiliers marins, un par la Garde, les deux derniers par des régiments de cavalerie à désigner.

A l'été 1943, le programme, revu à la baisse, ne comporte plus que l'équipement de sept bataillons. Quatre sont arrivés avec le convoi UGS 6 bis au titre de la première tranche d'Anfa¹ et trois doivent être livrés avant la fin de l'année : un au titre de la quatrième tranche en octobre et deux au titre de la sixième tranche en décembre. Mais si les quatre premiers régiments servis (7^e et 8^e RCA de réserve générale, 9^e et 11^e RCA des 1^{ère} et 2^e DB) sont équipés du nouveau 3^e Gun Motor Carriage M10 et organisés selon le TO 18-35 des unités blindées, il n'en est pas de même des trois autres pour lesquels les Américains — en raison de la pénurie en TD — ont prévu du matériel tracté et le TO 18-25. Ce qui n'empêche pas, côté français, de « rêver » d'un huitième bataillon, la 6^e tranche d'Anfa pouvant alors être constituée de trois bataillons type 18-25 tractés, destinés aux 2^e, 3^e et 4^e CA et formés par la Garde, le 2^e Dragons et le 1^{er} RSM. Le « Plan du 23 janvier 1944 », établi par l'EM

1. Voir Militaria n° 118.

(suite page 36)

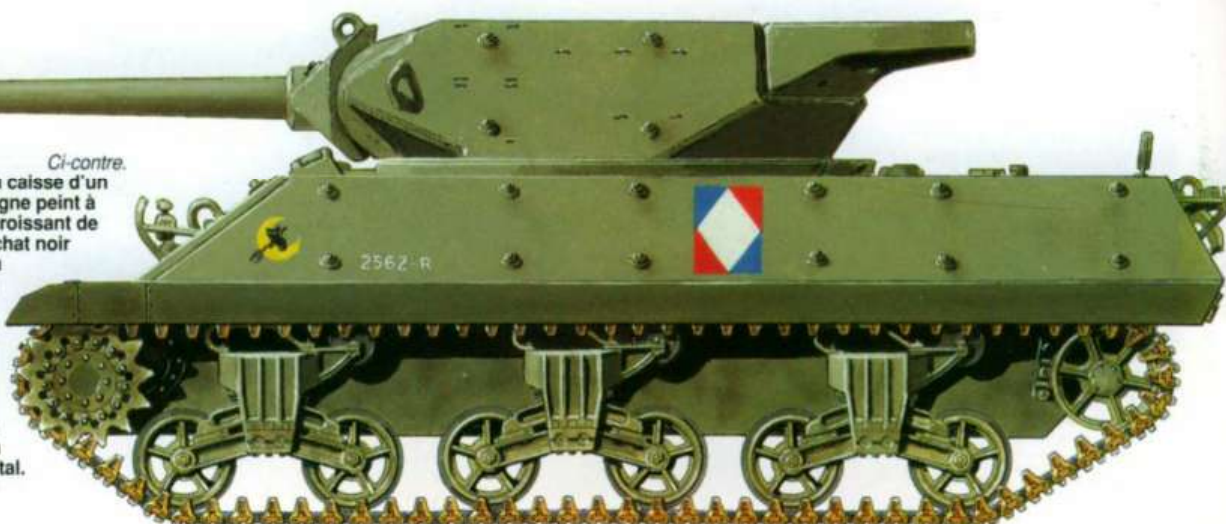
Ci-dessus.
12 mai 1944. Le peloton Viriot du 2^e escadron, installé sur une petite crête avec des Sherman américains, prend à partie les 88 allemands qui se dévoient. Un de ses TD vient de tirer, comme en témoigne la douille éjectée de la tourelle. L'engin est en position de combat, arrière tourné vers l'ennemi, équipage en tourelle (car il « pleut des minen »), mitrailleuse de .50 approvisionnée, prêt à s'esquiver à la moindre alerte signalée par le groupe de protection. (ECPA)

Ci-dessous.
12 mai 1944. Un TD du 4^e escadron quitte son emplacement de tir et roule vers San Cosimo Damiano occupé par les tirailleurs. On aperçoit nettement le contrepoids sur l'arrière de la tourelle et la bêche devant recevoir le tube en position de route. A noter, les sacs de couchage accrochés sur les côtés de la tourelle, les deux seaux en toile pendant à l'arrière et la bobine de câble téléphonique permettant de relier les engins sur la position de tir. (ECPA)



LE 7^e CHASSEURS D'AFRIQUE EN ITALIE

Ci-contre.
Profil droit du haut de la caisse d'un TD du 2^e escadron. L'insigne peint à l'avant représente un croissant de lune chevauché par un chat noir brandissant un trident ou un balai. Selon des informations recueillies par Y. Lefebvre, certains TD du 2^e escadron auraient été décorés d'un ours dressé sur ses pattes et ceux du 4^e escadron, d'une cigogne en vol horizontal.



Ci-contre.
Profil droit du haut de la caisse d'un TD du 2^e escadron. A noter que le code tactique et le nom de baptême ne figurent pas sur tous les engins.



Ci-contre.
Profil droit du haut de la caisse du TD Bousilleur (peloton Lemaignan du 2^e escadron).



Ci-contre.
Profil droit du haut de la caisse du TD Courroux (peloton Emig du 3^e escadron). Noter le brin de chardon en fleur, emblème de l'escadron, peint entre le numéro d'identification et la marque de nationalité.



Ci-dessous.
Avant de la caisse du TD Bourgogne (peloton Nicolas du 2^e escadron).

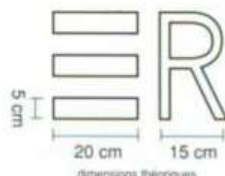


Ci-dessus.
Arrière de la caisse du TD Baroudeur (peloton Lemaignan du 2^e escadron) portant le code TQM bleu et vert foncés du 2/7^e RCA.



Ci-contre.
Half Track M2 Bigorneur (peloton Viriot du 2^e escadron)

Ci-contre.
Moto Harley-Davidson WLA 45 de l'état major du régiment, portant la marque TQM bleu et brun foncé de l'EHR.



EM et EHR 2560 R



1^{er} Escadron 2561 R



2^e Escadron 2562 R



3^e Escadron 2563 R



4^e Escadron 2564 R



gris olivâtre
brun foncé
chamois
jaune clair
vert clair



Ci-dessus.
Avant de la caisse du TD Colère (peloton Emig du 3^e escadron) portant le code TQM bleu foncé et jaune clair du 3/7^e RCA.



Ci-dessus.
Arrière de la caisse du TD Colère (peloton Emig du 3^e escadron).



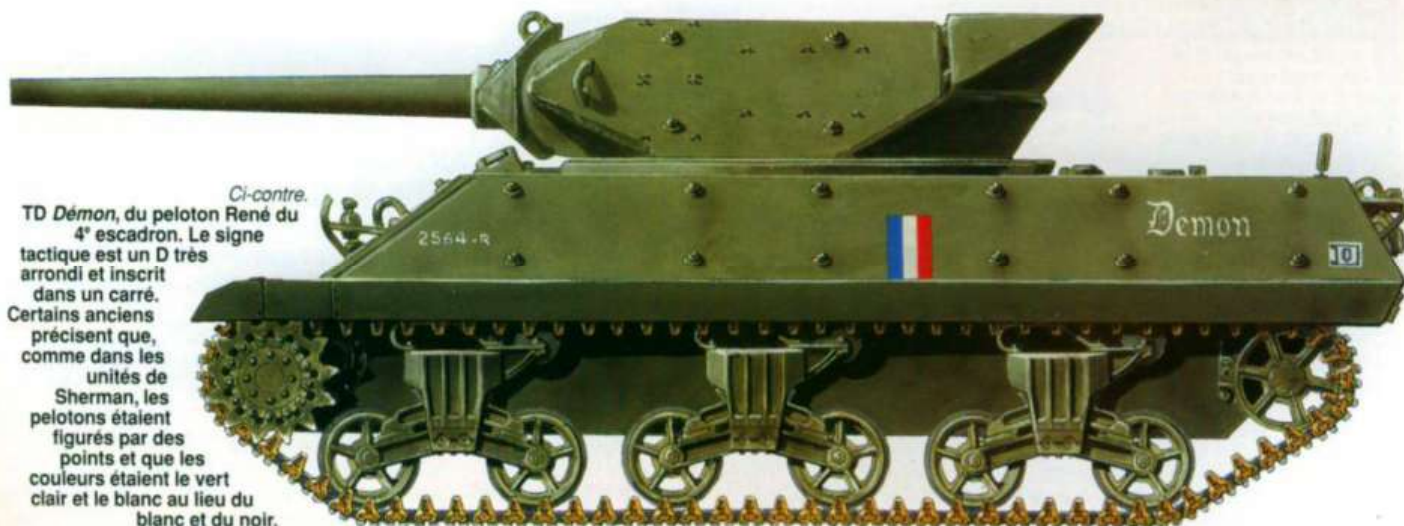
Ci-dessus.
Avant de la caisse du TD Ben Hur (peloton Viriot du 2^e escadron).



Ci-dessus.
Avant de la caisse du TD Dragon (peloton de Rochambeau du 4^e escadron) portant le code TQM bleu foncé et vert clair du 4/7^e RCA.



Ci-contre.
Arrière de la caisse du TD Démon. Sur certains engins, les numéros d'immatriculation sont peints directement sur la caisse, vraisemblablement après que les « plaques » noires d'origines eurent disparu à l'usage.



Ci-contre.
TD Démon, du peloton René du 4^e escadron. Le signe tactique est un D très arrondi et inscrit dans un carré. Certains anciens précisent que, comme dans les unités de Sherman, les pelotons étaient figurés par des points et que les couleurs étaient le vert clair et le blanc au lieu du blanc et du noir.

ORGANISATION THEORIQUE DU 7^e RCA

ETAT-MAJOR

Commandant le régiment : Lt-Col Van Hecke (IC)
 Commandant en second : Chef d'escadron Pouzadoux (Artie), puis
 Lt-Col Pernot (blessé le 19.5.1944)
 Chef d'escadrons adjoint : Lt Chauley puis chef d'escadrons
 de Carmejane

Capitaine-adjoint : Lt Fourier-Ruelle

Capitaine, chef du service auto : Lt Baldini (Inf)

PELTON DE COMMANDEMENT

Officier de renseignement : Lt Duranel S/Lt Hachin

Personnel de commandement

Renseignements et orienteurs

ESCADRON HORS RANG

Capitaine commandant : Lt Asselot (Train) puis Lt Arpajou

PELTON DE TRANSMISSIONS : Chef de peloton : Lt Brunel.



PELTON DE COMMANDEMENT ET DES SERVICES

PELTON DES SERVICES DU CORPS :

Lt Boig (Inf)

PELTON D'APPROVISIONNEMENT :

SLt Laffly (Inf)

PELTON D'ECHELON : S/Lt Kalinovsky (Artie)

PELTON SANITAIRE : Méd. Lt Lataillade (Santé)

Section ambulancière féminine : Lt Dussaussoy

— **Total EM + EHR** = 16 officiers (dont 1 Indigène), 31 sous-officiers
 (dont 2 Indigènes), 199 troupe (dont 35 Indigènes)

1^{er} ESCADRON DE RECONNAISSANCE

Capitaine commandant : Lt puis Cne de Champeaux de la Boulaye

PELTON HORS RANG

Adjudant, chef de peloton

GROUPE DE COMMANDEMENT

GROUPE DES SERVICES

GROUPE DE DEPANNAGE

PELTON DE PIONNIERS : S/Lt Jouannique (tué le 22.5.1944)

1^{er} PELTON DE RECONNAISSANCE : Lt Brousses

1^{er} Groupe



2^e Groupe

2^e PELTON DE RECONNAISSANCE : S/Lt Vercherin (tué le 7.6.44)

1^{er} Groupe



2^e Groupe

3^e PELTON DE RECONNAISSANCE : S/Lt Civet

1^{er} Groupe

2^e Groupe

— **Total 1^{er} escadron** = 5 officiers, 16 sous-officiers (dont 1 Indigène),
 124 troupe (dont 41 Indigènes)

2^e ESCADRON ANTICHARS

Capitaine commandant

PELTON HORS RANG

Adjudant, chef de peloton

GROUPE DE COMMANDEMENT



GROUPE DES SERVICES

(approvisionnement en vivres, munitions, essence)



GROUPE DE DEPANNAGE



2^e PELTON DE COMBAT

3^e PELTON DE COMBAT

1^{er} PELTON DE COMBAT

Groupe de commandement



Groupe de protection (défense rapprochée des TD)



Groupe de DCA



1^{er} groupe antichars



2^e groupe antichars

— **Total escadron lourd** = 4 officiers, 23 sous-officiers (dont 1 Indigène),
 159 troupe (dont 41 Indigènes)

3^e ESCADRON ANTICHARS : -idem.

4^e ESCADRON ANTICHARS : -idem.

d'Alger², comprend encore huit régiments de chasseurs de chars type 18-25, ainsi répartis :

— trois dans les divisions blindées (2^e RD, 9^e RCA et 11^e RCA aux 1^{ère}, 2^e et 5^e DB) ;

— cinq comme éléments organiques de corps d'armée (7^e et 8^e RCA, Régiment blindé de fusiliers marins, Régiment colonial de chasseurs de chars, 1^{er} RSM). Deux régiments sont déjà engagés avec le corps expéditionnaire d'Italie, en soutien de ses deux divisions d'infanterie : 7^e avec la 3^e algérienne et 8^e avec la 2^e marocaine.

Mise sur pied de l'Unité de tradition des Chantiers

Le 5 mars 1943, la décision prise par le général Giraud, commandant en chef, de constituer une unité de tradition des Chantiers armée de matériel américain³, est officialisée par une lettre adressée par le Major Général au commissaire Van Hecke, chef des Chantiers de Jeunesse d'AFN. Ce sera un régiment de chasseurs de chars, mis sur pied à Fort de l'Eau où, à partir

du 15 avril, il recevra le matériel nécessaire. Pour faciliter sa formation, un lieutenant-colonel, futur chef de corps, et trois capitaines lui seront fournis comme encadrement. L'effectif « français » n'étant que de 649 sous-officiers et troupe, il est demandé que le personnel européen en excédent soit remis à la disposition de l'Armée et que les 206 Indigènes nécessaires soient prélevés dans les Chantiers de Jeunesse musulmans. Initialement, l'unité devait être constituée à l'école de cadres des Chantiers,

BAPTEME DES CHARS

2^e ESCADRON ANTICHARS

Capitaine commandant : Cne Planes de Castaigne (Inf)

1^{er} Peloton de combat2^e Peloton de combat3^e Peloton de combat4^e ESCADRON ANTICHARS Capitaine commandant : Cne Guth (IC)

Peloton Hors Rang : Adjudant, chef de peloton S/Lt Sigwalt (blessé 3.6.1944)

1^{er} Peloton de combat2^e Peloton de combat3^e Peloton de combat3^e ESCADRON ANTICHARS

Capitaine commandant : Lt Soudieux (Artie)

Peloton Hors Rang : S/Lt Magne

1^{er} Peloton de combat2^e Peloton de combat3^e Peloton de combat

par des jeunes des classes 1940-1941. Mais l'EM d'Alger réclamant la totalité des classes 1940-1942 et l'école ayant reçu un nouveau contingent d'élèves-chefs, l'unité se voit contrainte de recevoir uniquement des jeunes non instruits de la classe 1943 et de déménager vers un cantonnement plus propice : sa formation prend quelque retard. Depuis le 15 février, elle est à l'instruction au sud de Medea, autour d'une ferme-école indigène entièrement remise en état, près de l'ancien caravansérail de Ben Chicac. Le climat, à 1 000 m d'altitude, est parfaitement sain, l'état sanitaire excellent, le terrain, peu cultivé, se prête à toutes les évolutions et le champ de tir de Boghari permettra d'effectuer des tirs de combat au canon de 76. Le 15 mars, il est décidé que l'unité sera constituée selon le tableau d'effectif guerre des régiments de chasseurs de chars⁴. Elle sera rattachée pour l'instruction à la 1^{ère} DB et pour l'administration

Ci-dessous.
13 mai 1944. Dans Castelforte occupé par les tirailleurs, des cavaliers du 7^e chasseurs inspectent un TD immobilisé dans la rue principale. Il s'agit peut-être du Dompteur (chef de char, Mdl Lecomte) du 4^e escadron, touché la veille par des mines. Selon Steven J. Zaloga, dans *US Tank Destroyers*, il s'agit d'un équipage, qu'il omet de signaler comme étant français, en train d'enlever de son char les moellons tombés des maisons en ruines après un bombardement de l'artillerie allemande. On aperçoit nettement la mitrailleuse de .50 cal. M2 Heavy Barrel A/A en position pour le tir à terre, le servant se plaçant debout sur la plage arrière. (ECPA)





à l'annexe du Dépôt commun des unités blindées du 5^e RCA à Alger. Le matériel devant arriver dans le courant du mois d'avril, l'instruction des conducteurs est poussée au maximum et la prise en charge du matériel préparée, les officiers et sous-officiers nécessaires se familiarisant avec le matériel américain au cours de stages dans l'US Army.

Le 26 mars, la décision est prise de créer, à la date du 1^{er} avril, le régiment de chasseurs de chars, unité de tradition des Chantiers de jeunesse, qui portera l'appellation de « 7^e régiment de chasseurs d'Afrique ». Le personnel affecté et détaché d'autres armes, portera l'uniforme de l'arme blindée, avec les écussons du 7^e RCA⁵. Une note du général Giraud rappellera, le 26 avril, que « le corps de tradition des Chantiers qui comprendra un régiment de chasseurs de chars et une section sanitaire de huit automobiles sous le commandement du lieutenant-colonel Van Hecke est autorisé à conserver le port du béret et de la cravate vertes » des Chantiers.

Formation du 7^e Chasseurs

Le 7^e régiment de chasseurs d'Afrique est donc formé aux ordres d'Alphonse Van Hecke, lieutenant-colonel à titre temporaire et réserviste de l'Infanterie coloniale⁶. Il comprend un EM et 5 escadrons : un hors rang, un de reconnaissance et trois antichars. L'effectif officiers est de 27, dont 11 fantassins, 4 artilleurs, un sapeur et un tringlot. Les sous-officiers et la troupe proviennent en totalité du Dépôt 3 des Chantiers.

Mais ce n'est pas un régiment comme les autres. Si tous les officiers et sous-officiers supérieurs, chefs des Chantiers comme leur Colonel, sont volontaires, aucun n'entend quelque chose à l'emploi des blindés et quatre seulement ont une formation d'artilleur. Brigadiers et maré-

Ci-dessous, à gauche.

19 mai 1944, « affaire de la cote 101 ». Après avoir détruit à vue les nids de résistance sur la crête, les TD, en appui du 1/3^e RTA, coiffent l'objectif. Mais les Allemands contre-attaquent vers 11 heures avec des Panzerjäger : trois TD sont atteints et flambent. Le *Bourgogne* reçoit un obus de 88 dans la tourelle : le MdL Clergé, chef de char, est tué sur le coup ainsi que le cavalier Broton. L'aide-chauffeur est grièvement et le quatrième membre d'équipage, « qui n'est plus qu'un amas de chair rôtie... est évacué sur la plate-forme arrière d'un char, sans habits, rouge sang des pieds à la tête ». Le lendemain, lors d'un violent bombardement du PC de l'escadron par l'artillerie allemande, les quatre membres de l'équipage du nouveau *Bourgogne II*, qui recevaient des instructions du capitaine, sont gravement blessés par des obus de 155. (Coll. particulière)

Ci-dessous.

Fin mai 1944, le Régiment au repos se réorganise après les durs combats autour de Pico, avant de rejoindre Amaseno. Sur la route de Pastena, un char Panther détruit par un TD français attire la curiosité des chasseurs d'Afrique. (OFIC)



Ci-contre.

13 mai 1944, les TD du 4^e escadron avancent avec précaution dans la rue principale de Castelforte, encombrée de gravats et d'épaves attestant de l'efficacité des tirs de l'artillerie. Un Sturmgeschütz III, détruit alors qu'il changeait de position, est dépassé par la colonne blindée montant vers Ausonia. (ECPA)

chaux des logis sont formés « de toute pièce ». La troupe au béret vert paraît tellement juvénile qu'il est l'objet des quolibets : on l'appelle « le régiment des boy-scouts et des enfants de chœur ».

Lors d'une allocution prononcée à Arras quelques années plus tard, le général Van Hecke témoignera de l'ambiance étonnante régnant à cette époque :

« Tous ensemble, avec un enthousiasme extraordinaire, nous nous sommes attelés à la besogne. Sur ma demande, j'ai pu faire un stage de trois semaines au 701^e bataillon de TD américains en opérations en Tunisie...

Je vois encore ce remue-ménage à Ben Chicao ! C'était une véritable ruche, ronflant d'une activité fébrile. Les quatre artilleurs donnaient des cours d'artillerie. On formait des « petits cadres », pris parmi les « Jeunes », qui, tous, n'avaient que de 19 à 20 ans. On enseignait la conduite de chars, camions et autres matériels roulants. On créait des ateliers radio : il y avait heureusement un officier-spécialiste. Il fallait inventer des mécaniciens, des tireurs de canon, de mitrailleuse... Puis enseigner le combat... Tout était à faire. On travaillait nuit et jour, il n'y avait pas de permissions — nul ne contestait : il fallait en sortir... »

Lors de l'arrivée à Alger du premier convoi chargé de matériel américain, le régiment participe activement à son montage. Les futurs pilotes apprennent sur le tas le maniement des nouveaux engins, si bien, qu'après huit jours d'école de conduite, un détachement de 15 jeeps et une sanitaire rejoint Ben Chicao le 21 avril. Dix autres détachements suivent jusqu'au 14 mai, 32 TD arrivant les premiers jours de ce mois.

Le 22 avril, la section matériel de l'EMGG a décidé que les canons automoteurs M10 débarqués à Alger du convoi UG 6 bis seraient livrés en nombre égal aux 7^e et 8^e RCA jusqu'à concurrence de 36 canons par régiment, le solde étant reversé à l'établissement du matériel de Boufarik. Le 28, le poste des statistiques, chargé de la répartition des équipements, précise que les 31 voitures légères blindées prévues au TEG ne pouvant être fournies par les Américains, seront remplacées, « au moins provisoirement », par 15 scout cars M3A1 et 18 half-tracks M 2 par régiment de chasseurs de chars. Cette nouvelle dotation sera délivrée dès maintenant au complet aux 7^e et 8^e RCA.

Entre temps, le régiment a été crédité d'une section sanitaire étoffée. Puis, il reçoit de la Musique des Chantiers de la Jeunesse dissoute : le chef de musique, 4 chefs et 40 musiciens. Mais le régiment subit les aléas de la situation politico-militaire confuse régnant à Alger⁷. Rattaché pour sa mise sur pied au COUAB d'Algérie à partir du 15 mai, il est affecté quinze jours plus tard, sur ordre



expres du général de Gaulle, à la « 1^{ère} division légère mécanique du général Leclerc ». Le lendemain 2 juin, un détachement de sûreté, composé de l'escadron de reconnaissance et du 4^e escadron lourd, « monte » à Alger maintenir l'ordre, car « on » craint un putsch dans la capitale de l'Empire⁸.

Des bruits de dissolution commencent à circuler, confirmés par l'arrivée en inspection du général Dario, commandant le Corps blindé. Mais l'instruction étant jugée parfaite, non seulement le régiment n'est pas dissous mais il est envoyé en Oranie participer à l'entraînement de deux autres unités de TD. Comme la Division Leclerc n'est pas encore arrivée en Tunisie, il est finalement incorporé à la 1^{ère} DB « pour parachever son instruction au sein d'une grande unité ». Le général Juin plaide alors en sa faveur et obtient son maintien définitif ainsi que la promesse d'un départ pour l'Italie.

La campagne d'Italie

Malgré tous les efforts, l'entraînement ne se fait pas sans mal. Le régiment, qui manque de cadres et de spécialistes ayant servi dans les chars, demande dès le mois de mai 1943 l'affectation de cinq officiers, 20 sous-officiers et des mécaniciens et radio à prélever sur le personnel évadé de France par l'Espagne.

Le matériel cause également quelques soucis. Une manœuvre de division prévue en octobre par la 3^e DIA est supprimée faute de carburant, mais surtout parce que l'état des chenilles des TD ne permet plus d'effectuer le déplacement de 150 km depuis Ain Fekan. La durée des trains de M10, estimée à 800 miles sans possibilité de retournement, est déjà largement entamée, les chars ayant parcouru en moyenne 4 à 500 miles.

Fin octobre, le personnel d'une section féminine d'ambulancières vient relever les conducteurs du peloton sanitaire. Le 15 novembre, le régiment est rattaché à la 3^e DIA, avec laquelle il va demeurer pendant toute la campagne. Trois jours plus tard, il rejoint Fleurus, en attente d'embarquement pour l'Italie. Le premier navire de matériel quitte Oran le 21 décembre et, après un arrêt à Bizerte, arrive en rade de Naples le 26. Le personnel, retardé par le mauvais temps, finit par débarquer le dimanche 2 janvier 1944 pour se regrouper à Caivano. Le 4, tout le matériel est enfin récupéré.

Le 11 janvier, un « détachement d'intervention d'artillerie » prend position à la tombée de la nuit sur les pentes nord-est du village de Pozzili, pour intervenir sur le Mt Molino et le village d'Acquafondata. A 10 heures, le tir est déclenché. La campagne d'Italie commence pour le 7^e RCA.

Au cours de l'hiver dans les Abruzzes, les chars assurent surtout la mission secondaire de renforcement des feux d'artillerie, leur dotation en postes radio de la série 600 leur permettant aisément d'entrer dans les réseaux spécialisés. Puis des sections à pied sont constituées par les escadrons, qui, fin janvier, participent notamment, avec la compagnie de garde du QG, à la conquête du Marino, sur la route de Terelle.

En prévision des opérations futures, un groupe franc est constitué fin février pour combattre à pied, avec ou sans l'appui des TD. Il comprend un élément de commandement et cinq pelotons, dont celui de pionniers, constitués par les cinq escadrons. Son armement se compose de mitrailleuses et de « mitrailleurs ».

La reprise de l'offensive à partir de mai permet au régiment d'utiliser à plein ses possibilités. C'est alors la traversée du Garigliano, la ruée sur Castelforte, Ausonia, Esperia, Pico, où, pendant trois jours, le 7^e RCA livre bataille à la 26. Panzer qui laisse sur le terrain une trentaine de chars et dix canons de Pak, contre huit TD perdus par le régiment. A ce rythme, le matériel est bientôt à bout de souffle. Les pertes, importantes, ne sont pas comblées par l'arrivée des maigres renforts (9).

Le 16 juin 1944, au nord du lac de Bolsena, le régiment quitte la 3^e DIA pour rejoindre la région de Naples. Le 22 juillet, l'ordre préparatoire en vue de l'embarquement à Tarente du premier échelon à destination de la



France, est diffusé. Ce même jour, la croix de guerre avec palme lui est décernée. La citation attribuée indique qu'il a « constamment ouvert la voie à la Division, remplissant tous les rôles, se substituant aux chars partout où ils manquaient, précédant par des détachements à pied, puis appuyant l'infanterie, combattant enfin les chars ennemis ». Elle se termine ainsi : « *Insoucieux de ses pertes, a renouvelé sur la terre italienne, les prouesses légendaires de la chevalerie française.* » □

Ci-dessus
31 mai 1944, en avant de Carpineto Romano. Le sous-lieutenant Emig, du 3^e escadron, tire ses derniers obus de TD. Le lendemain, à l'aube, il sera tué par un obus de mortier alors qu'il guidait ses chars sur la première coupure de route rencontrée après le village. (P. Ichac)

2. Voir Paul Gaujac. *L'Armée de la victoire*, tomes 1 et 3.

3. La décision de principe a en effet été prise dès décembre 1942.

4. TEG n° 22 EMG/I-O du 7.1.1943, modifié ultérieurement par n° 4194 du 27.10.1943 autorisant un officier indigène en plus. Le tableau de dotation en matériels correspondant (TDM n° 913 EMG/I-O) sera diffusé le 20.4.1943.

5. Note de service n° 575 EMG/I-O du 26.3.43.

6. PV de formation de l'intendance de Medea.

7. Voir *Militaria* n° 121.

8. Peloton de pionniers, 4^e escadron antichar, un atelier transmissions, un détachement sanitaire.

9. 50 % des officiers et 20 % de la troupe à la fin de la campagne.

L'auteur remercie particulièrement M. Yvon Lefebvre, dont les informations ont permis de compléter la planche en couleur, ainsi qu'à M. Jean Courtois et Louis Lucchini du 27^e RCA pour l'aide apportée à compléter l'ODB de l'escadron. Il remercie également par avance toute personne qui voudra bien lui communiquer des éléments, écrits ou photographiques, concernant les régiments de chasseurs de chars en Italie.

Ci-dessous.
4 juin 1944, au petit matin, Rome n'est plus qu'à une douzaine de kilomètres. A l'abri d'une crête, stoppé à côté d'une jeep mitrailleuse du groupe de protection, l'équipage du *Beaujolais* charge des obus de 76,2 à bord du TD.
(OFIC)





Ci-contre.
La maquette d'une maquette. Les événements de 1940 n'ont pas permis au char super lourd FCM F1 de dépasser le stade de la maquette en bois à l'échelle un mais, grâce à la marque ITA, nous pouvons cependant disposer d'un modèle réduit de ce mastodonte blindé.

Ci-dessous, à droite.
Deux éléments manquant sur la maquette d'origine ITA ont été ajoutés. Il s'agit de la sortie des mitrailleuses jumelées du capot, qui doit être bombée (1) et de la mitrailleuse arrière de la tourelle principale (2) qui n'a pas été prévue par le fabricant.

LE CHAR SUPER-LOURD FCM F1

1/72

● Char FCM F1 :
I.T.A.

**par Paul
MALMASSARI**
(plans
et photos
de l'auteur)

Le Char de Forteresse FCM F1 est l'un des projets les plus ambitieux de l'armée française d'après la Première Guerre Mondiale. Sa genèse remonte à 1918, en la personne du général Estienne lui-même, qui reconnaissait le besoin en chars lourds, aptes à rompre les défenses fortifiées ennemies.

Le premier engin conçu dans cet esprit est le FCM 2C. Son architecture, avec notamment la présence de deux tourelles, influencera durablement les études successives. Un premier projet de 600 tonnes est présenté en 1920, il restera sans suite.

Genèse du projet

Puis, le programme de 1921 détermine deux types de chars : le char de bataille et le char lourd (ou « de rupture »). En 1926, un nouveau programme prévoit un char

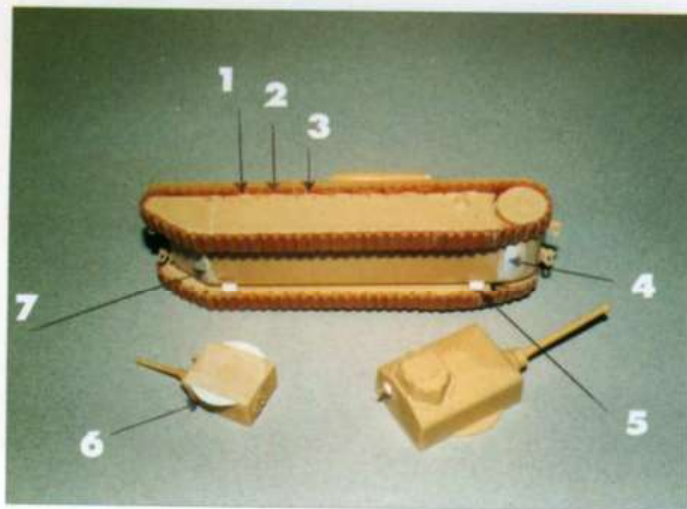
lourd pesant au maximum 70 tonnes. Le char 2C semble faire l'affaire, et on étudie alors son amélioration. Mais c'est sous l'influence du général Estienne, qui mène les études de char lourd avec les FCM, que le programme de char de forteresse va vraiment se développer : une étude théorique part de chars B et 2C et aboutit à un projet portant un canon de 75 en casemate, pour un poids de 60-65 tonnes et avec un moteur de 270 cv. On y ajoute une tourelle avec mitrailleuse en 1929, et on porte le nombre d'obus à 160. Mais, faute de crédits, le projet est arrêté en mai 1929. Ce coup d'arrêt empêche également d'aller plus avant dans les projets de la Section Technique des Chars de Combat. Le programme de 1936 relance l'intérêt pour le char lourd, et précise que celui-ci devra être « propre à être utilisé dans la guerre de région fortifiée ». Plusieurs firmes entrent alors en compétition : AMX, Batignolles-Chatillon, FCM, Renault et SOMUA. Le poids maximum imposé de 45 tonnes ne pouvant être tenu, il est admis un poids et des dimensions supérieurs au concept original, tandis que l'idée d'un découpage en plusieurs tardeaux pour le transport est lancée. La coordination de l'étude est confiée à la SAET (Section d'Armement et d'Etudes Techniques).

La guerre arrive...

L'appellation « F1 » pour le char de forteresse est décidée le 6 avril 1938, pour différencier ce projet de celui « de 45 tonnes », réservé au char lourd. A nouveau, le surblin-

Ci-dessous.
Les différents éléments constituant la maquette du FCM F1 au 1/72. Les trains de roulement sont moulés d'une pièce avec les galets tandis que les chenilles sont en plusieurs morceaux, ce qui ne gêne nullement au moment du montage





dage du char 2C est étudié : celui-ci passerait alors de 70 à 151 tonnes. Muni de ces nouveaux ordres de grandeur, la commission des chars lourds demande à l'ARL (Ateliers de Rueil) une étude de char blindé à 120 mm, portant un canon de 75 mm et capable d'au moins 10 km/h. L'engin devra, en outre, être démontable pour le transport.

Le char ARL proposé en mai 1939 atteint 122 t, mesure 12 m de long, 3,20 m de large et 3,6 m de haut, et est propulsé par deux moteurs à essence de 500 cv. Il dispose d'un canon, de trois mitrailleuses et de deux lance-flammes. L'étude en commission fait ressortir l'absence d'un canon tirant vers l'arrière, le luxe présenté par les lance-flammes et la faiblesse du 75 face aux défenses allemandes. En outre, il est proposé de joindre les efforts de l'ARL et des FCM. L'étude du nouvel avant-projet verra l'entrée en lice de l'AMX (à titre officieux). En septembre 1939 sont commandés en première urgence deux prototypes du FCM F1. A ce titre, il est intéressant de noter que tous les avant-projets de FCM reprenaient l'architecture du 2C, avec tourelle principale vers l'avant et tourelle secondaire vers l'arrière. Seul le projet F1 possède cette architecture avec une tourelle principale placée à l'arrière et tirant vers l'avant. Le projet de l'ARL est jugé inférieur à celui des FCM, mais les tourelles sont néanmoins commandées car elles sont interchangeables avec celles des FCM. Le 1^{er} avril 1940, le projet AMX est abandonné, mais les documents capturés concernant l'automoteur de 370 mm (dont le châssis formait la base du char) serviront en partie dans des projets allemands. En février 1940 était venu s'ajouter le projet de

la SEAM, un monstre de 220 tonnes conçu par l'ingénieur Poniatowski. Mais le 20 avril, ce projet est lui aussi refusé par le ministère de la Guerre.

Le choix définitif du FCM F1 se fait le 13 avril 1940, et la commission prévoit la commande d'une petite série à partir de mai ou juin 1941. Il est intéressant de noter que, dès mars 1940, l'Etat-Major se souciait de donner un successeur au char de forteresse, et entamait la réflexion sur le Char de Forteresse Futur. Celui-ci sera mis en attente le 14 mai 1940. On sait que des événements sombres venaient de sonner le glas de bien des espérances...

La maquette du FCM F1

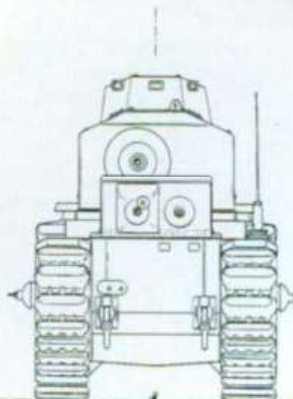
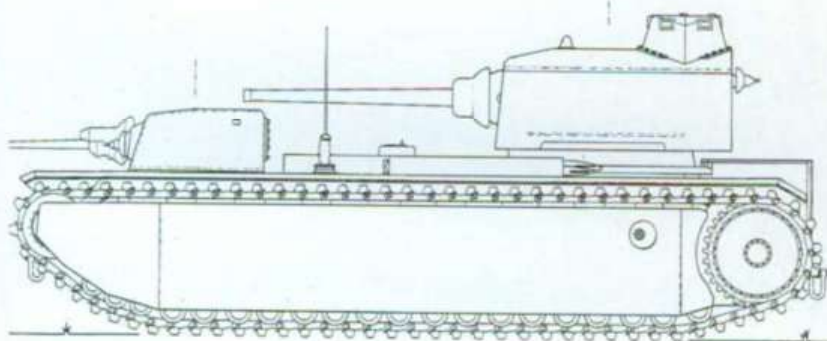
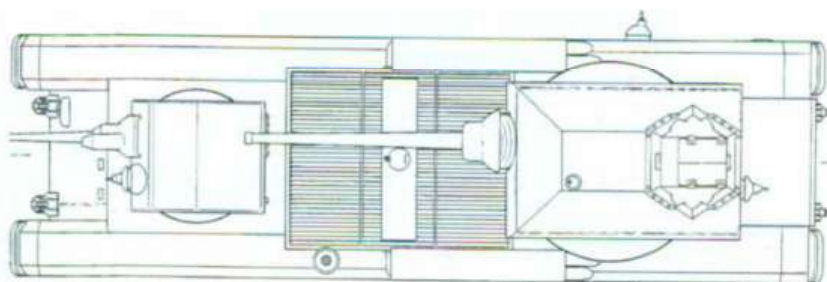
En résine, très finement moulée, la maquette du FCM F1 comporte 15 pièces, plus les chenilles, bien protégées dans une boîte en carton fort. Sur notre modèle, les chenilles étaient cassées en tronçons, ce qui, on le verra, ne nous a pas gêné. Il manquait également la mitrailleuse arrière de la tourelle principale, qui ne semble pas avoir été prévue, si l'on en croit la notice qui ne comporte pas de dessin de montage, mais uniquement des explications. Notons enfin la présence d'un très bon résumé historique.

Montage de la caisse

Nous débuterons en ponçant toutes les pièces au niveau des surfaces à coller et en particulier l'emplacement des trains de roulement.

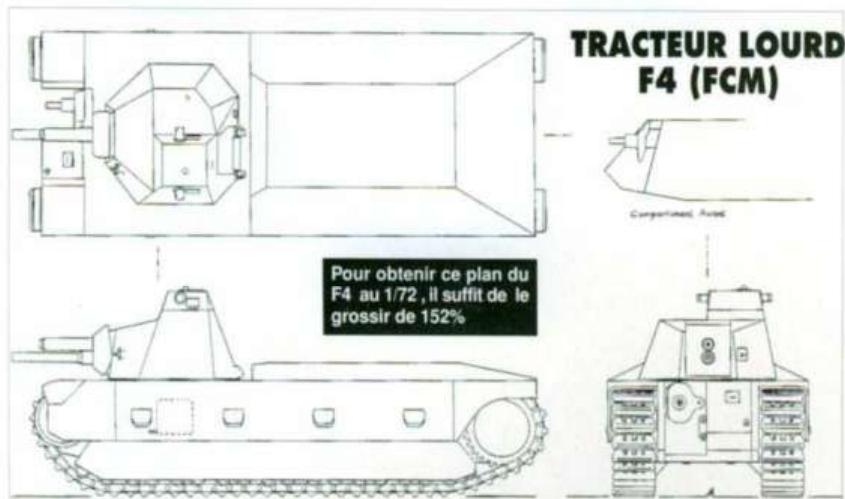
Ci-dessus, à gauche. Différentes parties de la maquette ont été améliorées. Des morceaux de carte plastique ont été placés entre les maillons de la chenille (1, 2 & 3) afin de figurer les articulations de celle-ci aux endroits où elles sont visibles, les joints de la caisse ont été comblés à l'avant et à l'arrière (4 & 7), les renforts des bogies avant et arrière ont été représentés (5) et enfin l'embase de la tourelle secondaire (6) a été refaite en carte plastique car elle était déformée.

Ci-dessus, à droite. Cette vue de trois-quart arrière permet d'apercevoir les deux manilles, la mitrailleuse de protection arrière de la tourelle principale et le pot d'échappement droit. Les épiscopes situés au sommet du tourelleau du chef de char ont été refaits.



CHAR DE FORTERESSE FCM F1

Pour obtenir ce plan du FCM F1 au 1/72, il suffit de le grossir de 133%



TRACTEUR LOURD F4 (FCM)

Pour obtenir ce plan du F4 au 1/72, il suffit de le grossir de 152%

Ci-dessous.
Cette impressionnante vue en plan du FCM F1 permet de distinguer la disposition particulière des deux tourelles, ainsi que les grilles du moteur, placées entre ces dernières.



Les ailes avant seront redressées légèrement à l'eau chaude et l'on réalisera (au moins sous la pointe avant) la forme en « V » très ouvert du plancher du char. Il faudra fabriquer les renforts des bogies avant et arrière (les seuls qui se voient quand le char est vu de face ou de l'arrière) et refaire la sortie des mitrailleuses jumelées de capot, qui doit être bombée.

Réalisation du train de roulement

On commence par poncer les supports des barbotins jusqu'à ce que le plan de collage soit parallèle aux flancs du char, puis on ébarbe les contours des galets.

Au moment du collage, il convient de prendre garde que les deux trains de roulement soient parfaitement d'aplomb afin d'éviter que le char soit bancal. Sur notre modèle, quelques bulles étaient visibles sur les barbotins, à la place de rivets. Les espaces entre les dents devront également être regravés et on positionnera correctement le barbotin afin que la chenille s'enroule parfaitement.

La porte d'accès est située du côté droit, mais nous n'en connaissons pas la position exacte : les plus hardis pourront prendre exemple sur le 2C. Dans tous les cas, nous savons qu'elle ne dépassait pas la surface extérieure des flancs et que les charnières étaient à l'intérieur.

Nous avons conservé les grands tronçons des chenilles pour les parties plates, et découpé maillon par maillon les autres, pour bien épouser les mouvements arrondis.

Après collage de l'ensemble, nous avons taillé chaque maillon au cutter pour donner une forme arrondie aux extré-

mités des semelles en métal, et poncé les contours pour leur donner cette forme de « bateau », caractéristique des chenilles type B1 bis.

Entre chaque maillon, il faut figurer, pour les parties visibles, les articulations, en particulier au niveau de l'enroulement sur la poulie de tension et sur le barbotin.

Les deux tourelles

On commence en corrigeant la position des épiques situés au sommet du tourelleau du chef de char (voir plan), puis on fabrique (car il semble bien qu'elle manque) la mitrailleuse de protection arrière, identique à celle de la tourelle secondaire.

Avant de coller le canon, on s'assurera que celui-ci ne touche pas la tourelle secondaire (ajuster la hauteur du plan de rotation de la tourelle en fonction du plan ci-joint).

Nous avons dû refaire en carte plastique les deux parties du socle circulaire de la tourelle secondaire, celui-ci étant déformé. Nous en avons profité pour abaisser légèrement la hauteur de la tourelle.

Derniers détails et décoration

Les manilles devront être soigneusement ébarbées, et on accentuera le « V » des supports avant, trop ouvert pour épouser correctement les angles de la proue.

L'embase d'antenne et l'antenne seront fabriquées et on pourra refaire, si on le souhaite, la poignée placée sur la tôle d'inspection, au milieu des grilles de refroidissement.

Nous avons suivi la notice et peint notre FCM F1 dans un camouflage « d'époque » avec salissures et vieillissement, et ce bien qu'il ne s'agisse que d'un projet.

La disposition particulière de la chenille qui « glisse » sur la partie supérieure des flancs permet d'intéressants effets de rejets et de coulures de boue ou de terre, avec de probables projections par dessus les garde-boue arrière, en raison de l'absence de jupes, du moins sur le projet. Un petit drapeau, sur la tourelle principale, et les plaques d'immatriculation nous ont paru des éléments de décoration suffisants.

Ce FCM F1 d'ITA est un modèle intéressant puisqu'il nous fait découvrir l'un des engins qui auraient dû apparaître en 1941 afin de combler les intervalles existant sur la Ligne Maginot. Cette maquette est, certes, un peu succincte (il n'y a, par exemple, pas de phares, ou pas de plaques de visite pour le train de roulement), mais en cette période où le matériel français n'est pas toujours à l'honneur chez les fabricants « installés », un peu de bleu-blanc-rouge dans une vitrine n'est pas pour nous déplaire ! □

NOTICE STEELMASTERS

LE FCM F1

Le 31 octobre 1939 sont commandés quatre chars F1 destinés à l'attaque de la ligne Siegfried, dont deux à l'ARL et deux aux FCM. En mars 1940, seul ce dernier constructeur est suffisamment avancé dans la définition de ses prototypes : « une maquette très soignée grandeur nature sera terminée le 6 avril. Tous les détails d'aménagement et de câblages pourront alors être terminés ». Le 27 avril lui est passée une commande de série de douze exemplaires, à raison de deux exemplaires par mois à partir de mars 1941.

Simultanément, son concurrent ARL, blindé à 120 mm (145 t) et devant recevoir quant à lui un 47 mm, un 105 L 13 et quatre mitrailleuses est écarté, de même qu'un projet analogue de l'AMX, dont deux prototypes avaient été commandés. □

FICHE TECHNIQUE (provisoire)

Puissance : 2 x 550 ch
Poids : 140 000 kg
Blindage : 100 mm
Vitesse maxi : 24 km/h



Ci-dessous.
L'impressionnante maquette en bois du FCM F1, photographiée le 6 avril 1940 à Marseille. Ce mastodonte est muni de deux tourelles qui, au printemps 1940, sont en cours de fabrication à l'usine du havre, de même que le tube de 90 mm armant la tourelle postérieure..



Ci-contre.
Face à face
franco-
britannique...
A gauche, le
Mack réalisé
par Evergreen,
à droite celui
de Minitrucks.
Hormis les
échelles
différentes, peu
visibles, on
remarquera les
deux types
de calandres
usitées.

En bas.
La grille de la
calandre du
modèle
Evergreen
appartient à la
première série
des NR. Le
pare-brise, trop
haut, défigure
l'allure générale
du camion.
Celui-ci est aux
couleurs de la
3^e armée, 647th
Quartermaster
Company,
camion n° 43

DEUX MACK SUR LE GRIL

1/50

● Mack NR :
Evergreen
Militrucks

**par Jérôme
HADACEK
Photos
Olivier
SAINT LOT**

Par un surprenant hasard, deux maquettes du Mack NR viennent d'apparaître sur le marché, à quelques mois d'intervalle. La source représentée par les véhicules de l'US Army est donc loin d'être tarie et ce poids lourd, directement issu de modèles civils, vient avantageusement compléter la longue série des camions militaires américains.

Même si nous vivons les premières heures de la publicité comparative, notre but n'est pas, dans ces quelques lignes, de dénigrer ou d'avantager l'un ou l'autre de ces modèles. Pourtant, avouons que le hasard présenté par cette sortie simultanée constitue une perche qui nous est tendue pour analyser simultanément ces deux maquettes.

Passons rapidement sur le prix de ces boîtes, similaires à quelques dizaines de francs près, leurs différences résidant en grande partie dans le matériau utilisé, métal pour Evergreen, résine (pour les grosses pièces) et métal (pour les accessoires) chez Militrucks. Pour les habitués de ces deux marques, le Mack NR reflète parfaitement les habitudes de fabrication de ces artisans. Au fur et à mesure du montage, nous rencontrerons bien quelques défauts à corriger, mais nous agirons toujours sans parti pris, en respectant à la fois le travail des créateurs et le libre choix des maquetistes.

Une dernière précision quant aux échelles respectives, — 1/48 et 1/50 —, deux petits points qui, en fait, font toute la différence. Les cotes relevées à la fois dans les manuels techniques et sur un véritable véhicule « à la retraite » dans l'Eure et Loir nous ont permis de dresser le tableau comparatif ci-joint, qui rassemble plusieurs mesures de références.

Le châssis : rigide ou articulé

Fidèles à leurs habitudes, Smith (le fabricant) et Evergreen (le commanditaire et le diffuseur des exclusivités) nous proposent un châssis simple à monter, avec des ponts rigides destinés à être soudés. Plutôt dépourvu dans sa partie située sous la caisse et sous la cabine, ce châssis

Ci-dessous.
Tous les marquages
proviennent de planches de
décalcomanies Angego.
Le véhicule arbore le code
divisionnaire de la 3^e armée,
3597^e compagnie de
commandement et de
soutien, camion n° 15.





doit être complété par deux séries de quatre boulons destinés à fixer le pare-chocs avant. On profitera de l'occasion pour ajouter, à cet endroit, un trou permettant le passage de la manivelle et, sur le côté droit, une tige de gabarit à l'extrémité aplatie. Deux crochets, qui sont à ajouter sur le modèle Evergreen, sont en revanche fournis par Militrucks. La maquette de ce fabricant réclame les mêmes améliorations au niveau du que son confrère, mais possède un châssis plus détaillé et offre la possibilité de faire balancer le tandem arrière. Les pièces techniques sont reproduites avec une plus grande fidélité, mais réclament en contrepartie un assemblage plus compliqué et plus minutieux. La seule ombre au Mack de Militrucks réside dans le pot d'échappement, nettement trop court et qui devrait terminer sa course derrière la deuxième aile droite de la caisse, après avoir décrit une légère courbe vers l'extérieur. De même, le cadre du châssis s'arrête brutalement à l'arrière du véhicule, endroit qu'il faudra

Ci-dessus.
Vue générale et vue arrière du Mack Militrucks.
Les pneus ne sont pas d'origine et proviennent d'un kit anglais. Ils sont d'un diamètre supérieur à ceux fournis dans la boîte et donnent à ce gros porteur routier une meilleure assise.



LE MACK NR

Tout au long de la seconde guerre mondiale une très grande quantité de Mack NR fut produite, aussi bien pour l'US Army que pour ses alliés. La série NR débuta en effet en 1940 et s'acheva en 1945, totalisant ainsi un peu plus de 15 000 véhicules, tous types confondus. Commencant par le NR 4, produit pour la Grande Bretagne en version cargo et porte char léger, la production s'achève avec les NR 14, 15 et 16, destinés à l'US Army et aux Alliés qui l'utiliseront encore longtemps après la fin du second conflit mondial.

Équipé d'un moteur Mack Lanova modèle ED diesel développant 131 chevaux et d'une boîte à dix rapports avant et deux arrière, la vitesse maximum de ce camion était de 60 km/h.

Les différences entre les modèles NR résidaient dans les composants techniques et les accessoires qui les équipaient, comme la grille du radiateur, le porte roue de secours, les coffres ou le jumelage du train arrière.

compléter au moyen d'un pare-chocs de forme particulière (appelé « bumperette ») au centre duquel aura été placé un crochet de remorquage. On notera au passage la très belle réalisation des moyeux, tout en regrettant l'étroitesse du diamètre des pneus. Sur notre modèle, nous les avons remplacés par des modèles d'origine anglaise à profil « military », munis de crampons. Il n'est pas inutile de préciser à ce sujet que la grande majorité de ces camions n'était pas destinée à évoluer en tout terrain et que, prévus pour le transport routier, ils étaient la plupart du temps équipés de pneus à profil classique.

Le porte-roue de secours

Le porte-roue de secours est l'un des éléments permettant de reconnaître et de différencier les différents modèles de Mack NR. Si les premières séries étaient équipées d'un porte-roue muni de ses roues, les dernières séries (NR 14, 15 et 16) abandonnèrent cette règle et il n'y eut plus, entre la cabine et le plateau à ridelles qu'un espace vide. Le Mack produit par Militrucks est équipé d'une roue de secours unique et d'un coffre qui semble être davantage une transformation d'origine civile exécutée après la guerre qu'une option prévue par le manuel technique du constructeur.

En revanche, Evergreen a doté son modèle d'un porte roue relativement fidèle, auquel il faudra simplement ajouter les papillons de fixation des goulottes de déchargement.

La cabine

Morceau de choix sur nos deux maquettes, c'est à ce niveau en tout cas que se situent les détails les plus nombreux et les différences les plus flagrantes.

Étant équipé d'une capote à deux volets latéraux, le Mack Militrucks est trop évasé au niveau du radiateur. Pour cette raison, la grille (en photodécoupe) ne recouvre pas complètement la surface de ce dernier, tandis que les renforts destinés à la maintenir en position verticale n'arrivent que sur les « oreilles » et non sur le cadre. Cet élargissement du radiateur réduit en outre la plage tôlée située entre le capot et l'aile. Malgré ce défaut, la gravure est très fine et les détails nombreux, donnant à l'ensemble un aspect très réaliste, qui ne pourra être atteint sur le modèle Evergreen qu'au prix d'un important travail de détaillage. Quant aux pare-brise, les deux fabricants les ont représentés de façon peu convaincante et il faut admettre qu'il ne sera pas facile de rectifier ce défaut. Chacune des cabines devra être complétée par une série de détails, à commencer par les poignées de capot (au nombre de quatre), les deux papillons de l'articulation du pare-brise et les deux petites platines servant à maintenir ce dernier en position rabattue. Le côté conducteur ne sera muni que d'une seule main courante, celui du passager étant quant à lui muni à sa base d'une plaque et sur sa partie supérieure, à la limite du volet latéral, d'un profil en « L ». Ces éléments auraient été destinés à recevoir un cric, mais, personnellement nous manquons d'informations décisives à ce sujet.





La caisse cargo

La caisse-cargo de la maquette Evergreen est composée d'un plateau sur lequel viennent s'ajouter quatre ridelles en métal. Son allure est très, peut-être trop, sobre et les ridelles pourront être munies de boulons, placés dans les renforts latéraux, et de catadioptrés, disposés toujours à la même place sur les caisses américaines. Des renforts de plateau viendront remplacer les coffres qui équipaient les premières versions du Mack NR. Les jupes, quant à elles, ne sont pas assez larges pour recouvrir le jumelage du tandem arrière et seront donc très avantageusement remplacées par de nouveaux modèles, correctement dimensionnés et réalisés en aluminium. L'aspect irrégulier de la caisse Militrucks, moulée en résine, restitue assez fidèlement l'apparence grossière des caisses en bois. Elle est complétée par des ridelles à claire-voie munies de leurs arceaux. Rappelons à ce propos que ceux-ci étaient le plus souvent plats et non tubulaires. Il faudra donc tous les refaire à l'aide de bandes d'aluminium de 1,5 mm de large, mises en forme d'après un gabarit.

Le hayon arrière est parfaitement reproduit, mais on pourra cependant lui ajouter deux marchepieds, quatre renforts de jupes et l'incontournable série de catadioptrés. Le seul petit défaut de la maquette Militrucks à cet endroit réside dans l'absence de la plaque arrière (où se trouve le coffre central), des feux militaires réglementaires et de la prise électrique. Celle-ci est indispensable et viendra combler le vide assez inesthétique visible entre caisse et châssis.

Peinture et décoration

Nos deux modèles étant uniformément recouverts d'une couche d'olive drab, passée à la bombe, la seule difficulté présentée par leur peinture résidera dans la représentation des capotes et des bâches, qui seront peintes à l'aide d'un mélange de peinture Humbrol 70, 83 et 179 afin d'obtenir un beige verdâtre. Les décorations sont d'une grande sobriété puisqu'elles se limitent aux étoiles (simples ou à cercle interrompu) placées aux endroits réglementaires. Le numé-

Ci-dessus, à gauche et à droite. Gros plan sur la calandre et la bâche du Mack d'Evergreen quelque peu rustique et qui se rapproche plus du modèle réduit traité façon jouet que de la maquette véritable. Pour la restitution des arceaux, la solution proposée par Militrucks est plus avantageuse

Ci-dessous. Le chargement est confectionné à partir de caisses et de fûts de provenances diverses. On distingue parfaitement la sortie du pot d'échappement et les jupes différentes sur les deux modèles.

ro d'immatriculation sera à préfixe 5 (réservé aux véhicules de plus de 5 « tons ») et les marquages divisionnaires devront être de préférence ceux de véhicules affectés à des régiments stationnés à l'arrière du front. Les planches de décalcomanies réalisées par Angeco fournissent des marquages régimentaires du Quartermaster, parfaits pour nos deux camions. Un surnom en argot américain de l'époque, appliqué sur le véhicule, apportera un peu d'originalité au milieu de la rigueur du marquage et conviendra parfaitement à ce gros routier, « lazy bum » signifiant en effet « bon à rien ».

On peut féliciter ces deux artisans d'avoir choisi de reproduire ce camion original, et d'avoir ainsi délaissé ces sujets plus « faciles » que sont les engins tout terrain ou les véhicules de combat. De plus, en choisissant un sujet identique, mais en ne le traitant pas de la même manière (modèle, conception et fabrication différents), ils laissent ainsi aux maquetistes une grande liberté de choix et de travail. □

Bibliographie

Charge Utile n°3 et n°5. Mack Story.



TABLEAU COMPARATIF DES MESURES DE REFERENCE

	Echelle 1	1/48	1/50	Evergreen	Militrucks
Longueur	818	17	16,36	17,6	16,5
Largeur	262	5,45	5,24	5,4	5,2
Empattement	510	10,6	10,2	11,4	10,1
Hauteur du pare-brise	60	1,25	1,2	1,4	1
Largeur du pare-brise	150	3,12	3	3,1	2,9
Largeur du capot à la verticale du pare-brise	150	3,12	3	3,1	2,85
Largeur du radiateur	75	1,56	1,5	1,5	1,6
Longueur du capot	169	3,52	3,38	3,5	3,25
Ø ØØ					
a + b	435 + 145	9 + 3	8,7 + 2,9	10 + 3	8,7 + 2,9

Toutes ces dimensions sont exprimées en centimètres.



Ci-dessus à gauche.
Difficile d'imaginer que ce décor est au 1/72. Un superbe travail réalisé par James P. Welch.

Ci-dessus à droite.
Non, il ne s'agit pas de l'un des modèles du futur épisode de la Guerre des Étoiles mais d'un AMX 30 DT réalisé par Ludovic Bertrand au 1/35.

Ci-contre.
Grâce à un travail exceptionnel et à un sujet original, Giuseppe de Carolis remporta le Best of Show pour ce tracteur Fiat type 20 avec canon de 149A (1918).



Ci-dessous à droite.
Ce chenillé SA-12, surnommé « grille pain », est réalisé au 1/87. Il vaut une médaille d'or à son auteur, Manuel Rodriguez.

LE CONCOURS DE TRUCKS 'N' TRACKS

**Texte et photos
par Olivier
SAINT LOT**

Ci-dessous.
Cet engin étonnant est un Fiat Dovunque 35 Protello de 1944, réalisé par Marco Campomagnani.

Le point d'orgue du salon Trucks 'n' Tracks est sans aucun doute son concours de maquettes. La participation y est importante et les concurrents venant de toute l'Europe, y recevoir une récompense n'est pas chose facile. Nous vous présentons ici une sélection des plus belles pièces primées, en regrettant seulement de ne pouvoir tout vous montrer.





Ci-dessus.
Sur un thème classique, puisqu'intitulé « Normandie 1944 », une mise en scène inhabituelle avec des véhicules d'état-major (Horch Kfz 15, Steyr 1500 Kommanderwagen) et un groupe d'officiers allemands. Pour accentuer le côté original, l'auteur, Laurent Lartigue, a ajouté quelques civils.



Ci-dessus à droite.
Dans ce diorama enneigé, le Nashorn avec ses chenilles Ostketten, l'attitude et les tenues des figurines et enfin la chapelle polonaise contribuent à restituer parfaitement une ambiance hivernale.



Ci-contre.
Les sujets exotiques sont nombreux à Trucks n'Tracks : ce camion Ford tractant une routante de l'armée roumaine nous vient d'ailleurs de Roumanie.

Ci-contre.
Le matériel ferroviaire est de plus en plus présent dans les concours et expositions. Cet autorail blindé Ansaldo « Littorina » a été réalisé de toutes pièces par Dario Caraglio au 1/35.



Ci-dessous.
Entièrement réalisé en « scratch » par Jorge Lopez Ferrer, grand amateur de véhicules à roues, voici un tracteur White 666 trainant un bulldozer Caterpillar D7.



Ci-dessous à gauche.
Parmi une grande quantité de matériels de la Seconde Guerre mondiale, un sujet plus moderne : la capture d'un char irakien par les forces alliées dans le Golfe. Un beau travail de Fabien Descamps.

Ci-dessous à droite.
Cette saynète au 1/72 réalisée par Dominique Jadoul nous ramène aux premiers jours de l'arme blindée. Ce char Christie était utilisé par l'armée américaine dans les années vingt.





GUERRE ECLAIR EN POLOGNE

1/72

- Stöwer 40 :
Alby
- Pz II Ausf. C
de commandement :
Alby
- SdKfz 263 :
Alby
- Eglise en ruine :
Rémi
- Figurines :
Revell

**Texte et
diorama
Pascal
DANJOU**

Ci-dessous.
Le Panzer II Ausf. C diffère de ses prédécesseurs de présérie par l'adoption d'un train de roulement à cinq galets et son avant anguleux et soudé.

Septembre 1939, l'Allemagne envahit la Pologne, utilisant pour la première fois la Blitzkrieg. Cette tactique est basée sur l'emploi combiné de l'aviation et des blindés et sur la rapidité d'action. Sa réussite est conditionnée par l'utilisation intensive de moyens de communication dont la Wehrmacht a su se doter, à l'instar de cette colonne de véhicules radio de la 5. Panzerdivision qui s'est arrêtée quelques instants. Après une brève mise au point, les équipages rejoignent leurs véhicules pour reprendre leur avance.

Ci-dessus.
Bien que les Stukas aient déjà accompli leur œuvre destructrice, les éléments de tête de cette colonne ont jugé plus sage de s'arrêter quelques instants pour mieux s'orienter.

En 1934, l'armée allemande adopte un programme destiné à standardiser la production des véhicules de transport de passagers : plusieurs constructeurs doivent alors adapter leur moteur sur un châssis standard. BMW, Hanomag et Stöwer participent à ce projet qui sera rapidement abandonné, les multiples motorisations entraînant d'importants problèmes d'approvisionnement en pièces détachées.

Stöwer 40, trois constructeurs pour un châssis

Néanmoins, ces trois sociétés fabriquèrent une version simplifiée de ce véhicule léger dénommé « type 40 » et la production de ces voitures à quatre roues motrices se poursuivit jusqu'en 1943. C'est la Stöwer 40 qui est disponible dans la gamme Alby. La boîte ne contenant qu'une dizaine de pièces, la construction sera donc très aisée, mais on pourra quand même ajouter un petit rétro-

Ci-dessous.
La boîte d'artillerie hippomobile Revell permet enfin de disposer de personnages assis, correctement gravés et à l'attitude décontractée. En revanche, le plastique souple dans lequel ces figurines sont fabriquées les rend difficiles à travailler.





Ci-contre.
septembre, par la
résistance opiniâtre de
la 6^e division d'infanterie
polonaise, la
5. Panzerdivision
poursuit son avance
avec prudence.

Au centre.
Les Panzerdivision
étaient très bien
équipées en matériel
radio et l'utilisation
intensive de ces moyens
de transmissions fit
souvent la différence
face à des armées qui
en étaient quasiment
dépourvues.

En bas.
En septembre 1939, la
5. Panzerdivision était la
plus récente des unités
blindées allemandes et
elle n'utilisera un
symbole d'unité
(un Y inversé suivi d'un
point) que lors de la
campagne de France.

viseur, les flèches de direction de chaque côté du pare-brise ainsi qu'une lampe Notek sur le garde-boue avant gauche. Les phares sont évidés avec la pointe d'un cutter, et leur intérieur est peint en Humbrol 151, avec une pointe de jaune au centre. Une fine pellicule de Kristal Klear (Microscale) est étirée sur la surface pour simuler l'optique. Les essuie-glaces sont en fil de cuivre, un minuscule rectangle de plastique simulant les balais. La décoration est des plus sobres puisque seules les plaques d'immatriculation tranchent sur le classique Panzergrau.

Les passagers sont issus de la boîte d'artillerie hippomobile Revell et leurs attitudes sont à peine modifiées.

Le Panzer II

Originalité et finesse caractérisent cette version de commandement assez rare du Panzer II. En effet, la modification de la tourelle de ce char par l'adjonction d'une petite casemate n'a été réalisée que sur quelques exemplaires, à la demande de commandants d'unités se plaignant d'une mauvaise visibilité. En ce qui concerne la maquette, la seule phase de montage un peu délicate réside dans la mise en forme des chenilles. Dans le cas présent, inutile de s'ébouillanter ou de recourir à un sèche-cheveux puisqu'il suffit d'utiliser la chaleur dégagée par l'ampoule d'une lampe de bureau. Les phares ont subi le même traitement que ceux de la Stöwer 40 et l'antenne radio est confectionnée en plastique étiré. La décoration a été choisie pour son originalité : la cinquième Panzerdivision n'a, en effet, pas utilisé de symbole d'unité pendant la campagne de Pologne, mais ce curieux marquage composé de bandes obliques jaunes et noires pour différencier le 15. Pz Regiment du 31. Pz Regiment. Les croix, jugées trop voyantes, sont recouvertes de jaune et ne laissent apparaître qu'un fin liseré blanc. Les numéros apposés sur les flancs et à l'arrière de la tourelle proviennent de l'indispensable boîte à surplus.

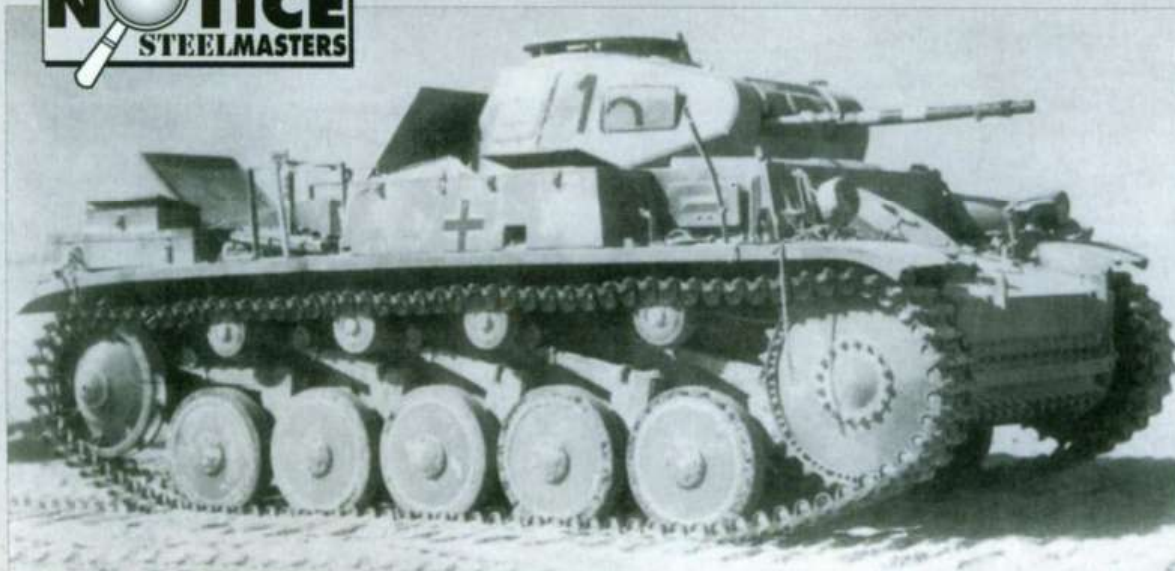
Le SdKfz 263, un P.C. sur roues

Le SdKfz 263 fait partie de ces engins dont l'aspect particulier suscite intérêt et curiosité. Il s'agit en fait d'une automitrailleuse SdKfz 232, dont la tourelle a été remplacée par une casemate blindée afin de permettre l'installation d'une table et de postes radios à ondes moyennes de 80 ou 100 watts destinés à assurer les liaisons aux différents échelons. Utilisée par les sections de transmissions des bataillons de reconnaissance et par les éléments de commandement de quelques formations, deux cent quarante exemplaires seront construits. Elle cessera d'être fabriquée en avril 1943 pour être remplacée par des semi-chenillés équipés de radio (SdKfz 250 et 251).





LE SDKFZ 121 PANZER II



Ci-contre.
Un Panzer II Ausf F en service dans l'Afrika Korps. La tourelle est identique à celle équipant les versions C tardives et possède habituellement, à l'arrière, un coffre contenant les effets de l'équipage. La différence la plus visible est le blindage frontal, d'un seul tenant sur la largeur du châssis et renfermant le bloc de vision renforcé du poste de conduite.

En 1932, dans le cadre du programme de rééquipement et d'expansion de la Reichswehr, un cahier des charges est rédigé, décidant de mettre au point deux types de chars légers. Le premier, qui doit peser entre quatre et sept tonnes et être armé de mitrailleuses deviendra le Panzer I. Le second, de la classe des 10 tonnes et armé d'un canon de 20 mm, ne fut commandé qu'en 1934 en raison du retard pris pour la mise au point des Panzer III et IV. Les sociétés Krupp, Henschel et M.A.N participent à cet appel d'offre. La caisse du prototype présenté par M.A.N est retenue et une superstructure Daimler-Benz y est adaptée.

Dénommé 1/Las 100, ce char a six petites roues porteuses de chaque côté, suspendues deux par deux entre les flancs du char et un longeron externe. Le blindage maximal est de 14,5 mm et les capacités de perforation du canon de 20 mm sont jugées suffisantes pour l'époque (24 mm de blindage percés à 450 mètres). Vingt cinq exemplaires sont construits en 1935 sous la désignation PzKpfw II Ausf A1 (SdKfz 121). Les versions A2 et A3 qui suivent sont fabriquées respectivement à 25 et 50 exemplaires avec une légère modification apportée au moteur et à la suspension. Pour les modèles Ausf B, construits à 100 exemplaires, le blindage est porté à 30 mm. L'augmentation de poids qui en découle est compensée par une motorisation plus puissante (140 cv au lieu de 130).

La série suivante, Ausf C, reçoit une nouvelle suspension à cinq roues moyennes suspendues par des ressorts elliptiques. Ce nouveau train de roulement équipera toutes les séries ultérieures. Le premier type, le Ausf c A, présente un avant anguleux et soudé au lieu du nez coulé de ses prédécesseurs. Sur les Ausf B et C, les périscopes sont remplacés par des tourelleaux d'observation pour les chefs de char. En raison de la pénurie persistante de chars plus lourds, la production en grande série commença en 1937 chez M.A.N, Famo, M.I.A.G puis Weigmann, Alkett, Daimler-Benz et Henschel. En 1939, 1 226 Panzer II de tous types sont en service. A cette époque, il est déjà dépassé : trop faiblement blindé, son canon de 20 mm est devenu inopérant face aux chars plus récents. Néanmoins, ce blindé constituait le fer de lance des Panzerdivision lors des campagnes de Pologne et de France. En raison des succès obtenus, le haut commandement surestima les capacités réelles de ce char et en relança la production. De neuf exemplaires construits en 1940, la fabrication passe à 233 unités en 1941. Il s'agit alors de la version Ausf F, mieux blindée, armée d'un nouveau canon de 20 mm KwK et recevant des galets arrières coniques. L'opération Barbarossa révéla les défauts de conception de ce char et il fut de plus en plus utilisé pour des missions de reconnaissance. Dès 1942, une grande quantité de châssis est récupérée pour la conception de canons automoteurs. Parmi les versions les plus répandues, citons le Marder II, équipé d'un canon de 75 mm Pak 40 (576 exemplaires) ou encore le Wespe armé d'un obusier de 105 mm LeFH 18 M (676 exemplaires).

Mais la série la plus réussie de ce char est sans conteste le Panzer II Ausf L Luchs (Lynx). Par rapport à ses prédécesseurs, la mécanique était entièrement nouvelle, tout comme le train de roulement qui s'inspirait de celui des chars Tiger et Panther. Avec la possibilité de monter un canon de 20 mm ou de 50 mm long, un équipage de quatre hommes et une vitesse maximale de 60 km/h ce matériel était apte à remplir les missions les plus diverses. Pourtant, à cause de son coût excessif, les Allemands durent renoncer aux avantages de cet engin et 100 exemplaires seulement sortirent des chaînes de montage de M.A.N. Bien qu'adopté comme solution transitoire et surclassé dès ses débuts, le Panzer II a connu tous les théâtres d'opérations de la Seconde guerre mondiale, de la pampa espagnole aux steppes russes, en passant par le désert africain. □

Ci-dessous.

Un Panzer II Ausf C de première génération. L'avant est arrondi et la tourelle possède deux trappes rectangulaires destinées au chef de char. Les modèles tardifs auront leur blindage avant renforcé par des plaques formant un angle droit et leur tourelle sera équipée d'une trappe circulaire et d'épisces assurant au chef de char une vision sur 360°.



Fiche technique Panzer II Ausf A, B et C

Longueur : 4,81 m
Largeur : 2,22 m
Hauteur : 1,99 m
Poids : 8,9 tonnes
Blindage : maxi 30 mm,
mini 10 mm
Moteur : Maybach HL 62
TR à 6 vitesses avant, 1 arrière
Puissance : 140 cv
à 2 600 tours/mn
Rapport : 14,7 cv/tonne
Vitesse maxi : 40 km/h
Autonomie : 200 km
Armement : 1 canon de 20 mm
KwK 30 L55 et 1 mitrailleuse
de 7,92 mm MG34
Équipage : 3 hommes



Ci-contre.
Les équipages rejoignent leurs engins pour reprendre une campagne qui anéantira la plus grosse partie de l'armée polonaise en 18 jours. Ces figurines sont des créations personnelles, confectionnées à grand renfort de Milliput.

Au centre.
L'église en ruine Rémi est finement gravée et la litière pour chat se prête admirablement à la réalisation de gravats. Ces deux éléments combinés constituent une part importante de l'ambiance du diorama.

En bas à droite.
L'étonnante voiture radio SdKfz 263, constitue l'un des éléments essentiels de la réussite de la guerre éclair. Les bèches sont confectionnées avec du mastic, ce qui permet de les adapter aux formes des véhicules.

Le montage de ce modèle est légèrement compliqué par la nécessité de confectionner les protections des flèches de direction. Le fil de cuivre est idéal pour cette opération car il permet de faire plusieurs essais jusqu'à obtention du résultat désiré. Les tiges des repères de gabarit sont en plastique étiré et une goutte de colle est déposée à leur extrémité, pour simuler la boule blanche. Sur les documents photographiques de la campagne de Pologne, il n'est pas rare de remarquer la présence de « trophées » sur les véhicules. Dans le cas présent, il s'agit d'un casque polonais accroché au phare avant droit (récupéré sur une tête de soldat français Esci). Le lot de bord est complété par des bèches confectionnées en mastic Milliput. Le drapeau noir, blanc et rouge (fanion de commandement des Pz Division) est découpé dans une feuille de papier à cigarettes. Le signe de reconnaissance aérienne consiste en un rectangle blanc peint sur la plage arrière. Comme pour les deux autres véhicules, un lavis (quelques gouttes de peinture noire diluées dans beaucoup d'essence à briquet) suivi d'un brossage à sec en éclaircissant progressivement la teinte de base rehausseront l'aspect final. Les différentes salissures sont réalisées avec de la poudre de pastel délicatement appliquée au pinceau.

Le décor

La base de la saynète est d'abord recouverte de bandes plâtrées, puis enduite de colle blanche teintée avec de la terre à décor. Les parties herbeuses sont saupoudrées de flocage et la route d'un mélange de terre à décor et de café moulu (à cause de son aspect granuleux et de sa teinte). Un peu de poudre de pastel complète l'ensemble de manière à ce que les couleurs concordent avec les traces de boue présentes sur les véhicules.

L'église en ruine est une production Rémi en plastique thermoformé qui, après une longue et minutieuse découpe et un bon masticage permet d'ob-



tenir un très bon résultat, son prix de vente n'étant, en outre, pas très élevé. Les gravats sont composés de plusieurs couches successives de litière pour chat, fixée à la colle blanche. Plusieurs lavis assez prononcés et de teintes différentes (noir, brique, etc.) sont nécessaires. Il est préférable d'en préparer une bonne quantité, les graviers aspirant littéralement l'essence contenue dans le lavis. Après séchage de l'ensemble, un brossage à sec de plusieurs tons, allant du gris foncé au blanc, achève le rendu final de l'ensemble. □

Ci-contre.
Vue d'ensemble du diorama





UN PREMATURE, LE JAGDPANZER E 39

1/35

- Jagdpanzer IV L/70:
Tamiya
- Chenilles :
Model Kasten (Pz IV)
- Accessoires :
Tamiya et Sovereign
- Carte plastique
et profilés:
Evergreen et Slaters

Une silhouette basse et une grande puissance de feu sont les traits dominants de la lignée des chasseurs de chars développés par l'Allemagne au cours de la Seconde Guerre mondiale. Mais sait-on que le Jagdpanzer IV, qui est l'illustration même de ce concept, a eu un rival malheureux, le E 39 ?

**Modèle, texte et photos
par Fraser GRAY**

Proposé par Krupp, le E 39 est l'aboutissement d'une étude avortée portant sur un véhicule d'artillerie automoteur. Il s'agissait, au départ, de répondre à la demande de l'OKW, le haut commandement allemand, qui souhaitait, dans le cadre de la Blitzkrieg, un véhicule de soutien d'artillerie capable de suivre et d'exploiter le terrain dans le sillage de la vague d'assaut des chars. C'est ainsi qu'en 1941, Krupp soumit son projet de Geschutzwagen IV (B), un véhicule conçu autour d'un châssis exploitant les éléments du Panzer IV et muni d'une tourelle ouverte comportant un canon de 10,5 cm. Le projet est reçu favorablement par l'armée qui passe, pour évaluation, une commande de huit engins.

Un concept dépassé dès l'origine

Tandis que Krupp démarre la fabrication des véhicules commandés, le concept d'automoteur d'artillerie évolue et l'armée s'oriente désormais vers l'idée d'un matériel comportant une pièce d'artillerie placée dans une tourelle mobile, déposable à terre et pouvant donc être utilisé soit comme char conventionnel, soit comme pièce d'artillerie indépendante. Le véhicule de Krupp est donc de facto dépassé, mais les huit prototypes alors disponibles sont tout de même envoyés sur le front russe.

Krupp réoriente alors son projet pour transformer le châssis en chasseur de char, avec canon sous casemate fixe, aboutissant ainsi au E 39. Mais ce nouveau projet est à son tour rejeté en faveur du Jagdpanzer, déve-

Ci-contre.

Le chef de char est une figurine Verlinden. Les chasseurs de chars appartenant à l'artillerie, la casquette est de couleur Feldgrau et le liseré distinctif est rouge.



Page précédente.
Les deux cônes aplatis placés de part et d'autre du canon sur le blindage frontal sont des volets blindés mobiles couvrant des ouvertures destinées au passage d'armes légères



loppé directement sur le châssis standard du Panzer IV, alors disponible en quantités importantes.

La genèse du modèle

Même si le E 39 ne fut jamais produit, il représente cependant un sujet intéressant, que l'on peut ranger dans la catégorie des prototypes ou autres engins « exotiques ». En outre, ses éléments de base sont issus de la lignée du Panzer IV, disponibles chez Italeri et Tamiya.

En revanche, les renseignements nécessaires à la réalisation de ce projet sont plutôt rares. A priori, les sources disponibles se limitent au texte de référence et à un profil publié dans l'ouvrage sur le Panzer IV de Walter Spielberger édité par Motorbuch Verlag. Les quelques démarches entreprises auprès des musées allemands pour tenter d'obtenir davantage de précisions se sont toutes soldées par un renvoi à cet ouvrage... Autant dire que l'affaire tournait en rond. Après une dernière demande d'informations adressée à l'auteur du profil du E 39, — le dessinateur H. L. Doyle —, la lettre revint sans même avoir atteint son destinataire. Déterminé, malgré tout, à construire ce modèle, il fallut alors se résoudre à exploiter les maigres informations disponibles.

La première étape consiste à se procurer les pièces existant à l'échelle 1/35 : on utilisera donc les garde-boue et le train de roulement du Panzer IV Italeri et la casemate, le glacis et le canon d'un Jagdpanzer IV Tamiya. Pour certains, ce genre de « cannibalisation » peut paraître onéreux, mais il faut parfois savoir se donner les moyens de ses ambitions. Cette d'opération peut également servir à recycler de vieilles maquettes, les éléments de notre modèle ayant, par exemple, été acquis dans une brocante, pour quelques francs. Pour pouvoir travailler à partir de pièces convenables, il aura tout de même fallu ôter la peinture et les marquages (de la guerre du Golfe...) qui ornaient notre maquette d'occasion.

Un bon plan et de la carte plastique...

Pour le reste du modèle, c'est à dire tout le châssis et la plage moteur, la solution possible est la carte plastique, en l'occurrence de 0,5 mm d'épaisseur, qui se découpe facilement et est visuellement convenable. Pour obtenir un plan de référence, un agrandissement du profil de H. Doyle est photocopié à l'échelle requise par référence aux éléments du train de roulement du PzKpfw IV Italeri. Pour la largeur du véhicule, on se base sur les dimensions du compartiment de combat du Jagdpanzer IV de Tamiya et celles des garde-boue Italeri. Enfin, pour la plage moteur, on peut se référer au plan et aux photos du Geschützwagen IV (B) parus dans l'ouvrage de W. Spielberger. L'ensemble de ces informations permettent alors

de tracer les gabarits des divers panneaux constituant le châssis du E 39.

Une fois ceux-ci découpés, ils sont assemblés. Pour renforcer l'ensemble, on place à l'intérieur, en travers du châssis, trois cloisons portant sur le fond et les côtés. Puis, on adapte les garde-boue Italeri en les ajustant à la bonne longueur. A ce stade, il faut adapter le compartiment de combat du Jagdpanzer IV Tamiya dont on aura découpé au préalable les garde-boue avant, la plage moteur et le toit, que l'on conservera soigneusement pour la fin. Comme sur les prototypes de la série Jagdpanzer IV, les angles du blindage frontal du E 39 sont arrondis. En coupant les angles de la casemate Tamiya, on obtient trois pièces : le blindage frontal avec le glacis avant et deux panneaux latéraux. On fixe donc avec soin ces pièces sur le châssis et on reproduit l'arrondi des angles avec des chutes de plastique et du Milliput. En l'absence de précisions concernant l'aménagement du toit, le modèle reprend la pièce Tamiya du Jagdpanzer IV L/70 avec les mêmes trappes pour les postes d'équipage. Toutefois, lorsque le modèle fut terminé, nous avons découvert une nouvelle source d'information, en l'occurrence l'ouvrage « Les Blindés allemands de la Seconde Guerre mondiale » de F. M. von Senger et Etterlin, qui publie une charte comparative des blindages des Jagdpanzer. Illustré de divers croquis, ce document suggère, pour le E 39, une casemate aux lignes proches des canons d'assaut Sturmgeschütz. Comme il est possible que ces dessins soient issus du bureau d'étude Krupp et n'ayant pas d'information quant aux origines du plan de H. L. Doyle,

Ci-dessus.
Avec sa silhouette basse et sa taille réduite, le E 39 apparaît comme un condensé du canon d'assaut Sturmgeschütz III et du chasseur de chars Jagdpanzer IV.

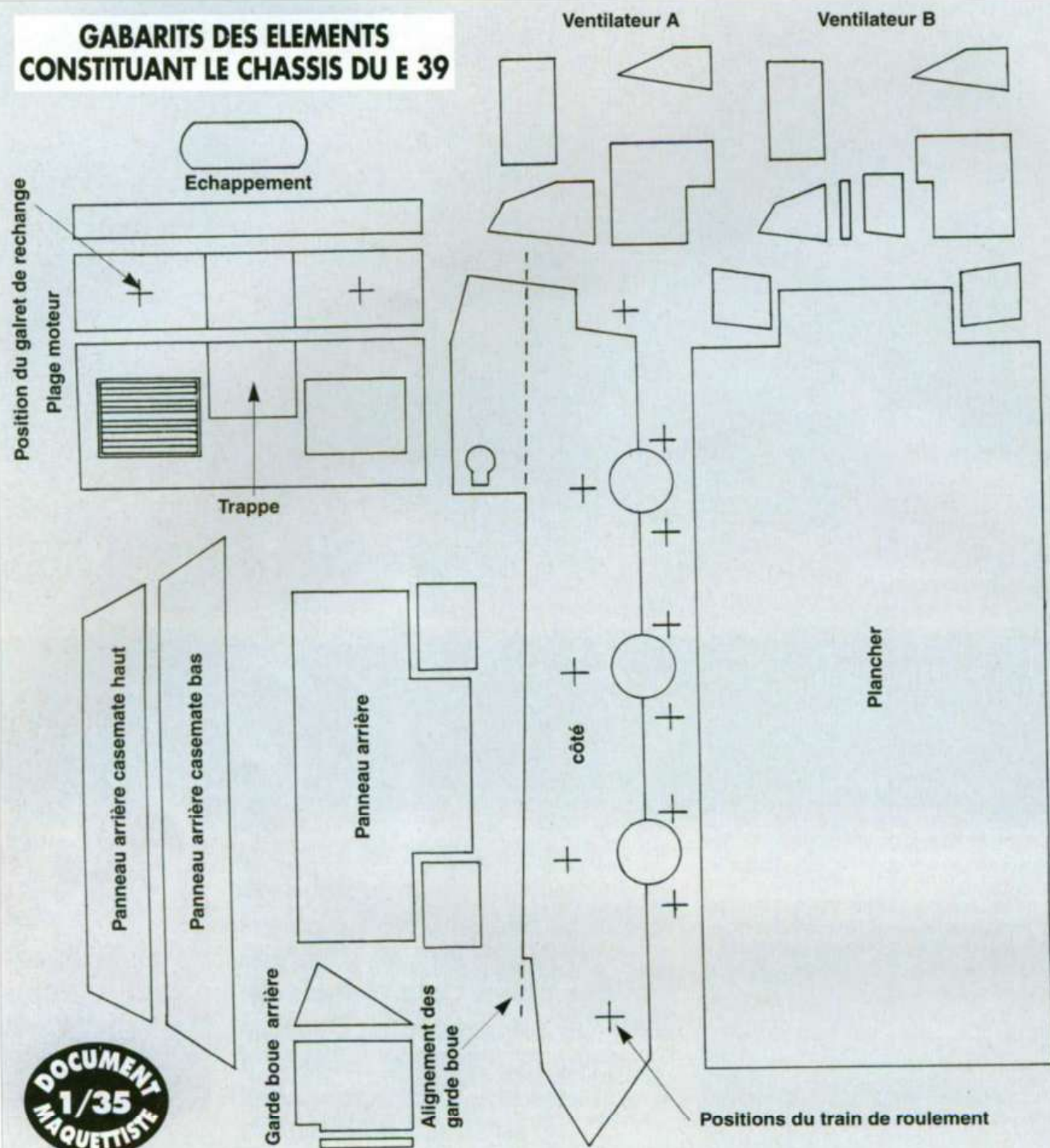
Bibliographie

Panzer IV et variantes. W. J. Spielberger. Motorbuch Verlag
L'Encyclopédie des chars allemands de la Seconde Guerre mondiale. P. Chamberlain. H. L. Doyle. T. Jentz

Ci-dessous
Le bloc muni de chaînes placé sur le panneau arrière à droite du pot d'échappement est un équipement typique de la période 1939-1941 monté sur nombre de Panzer. Il s'agit d'un système lance-fumigènes.



GABARITS DES ELEMENTS CONSTITUANT LE CHASSIS DU E 39



Ci-contre
Cette vue
permet
d'apprécier le
travail
effectué sur la
casemate du
Jagdpanzer
IV, notamment
au niveau de
l'arrondi des
angles du
blindage
frontal.
Le canon de
7,5 cm KwK
L/48 est un
modèle à tube
court muni
d'un frein
de bouche.



on ne saurait être catégorique sur le détail de cette partie du E 39. La question demeure ouverte et peut-être, à la lecture de cet article, quelqu'un sera-t-il en mesure d'apporter davantage de précisions. En revanche, pour la partie arrière du véhicule, celle-ci étant similaire au Geschutzwagen IV (B), on se réfère aux photos de cet engin parues dans le livre de W. Spielberger. A partir de carte et de profilés en plastique, on reproduit la plage moteur et le panneau arrière. Les rivets et les boulons sont réalisés à l'aide d'un emporte-pièce Punch & Die. Le E 39 utilisant les éléments du train de roulement du Panzer IV, on peut alors recourir aux pièces de chez Italeri avec les adaptations requises. La différence majeure réside dans la jonction des suspensions à la caisse, de forme circulaire sur le E 39. Il faut retravailler la pièce Italeri en se référant au gabarit du plan. La poulie de tension doit en outre avoir un diamètre réduit de quatre millimètres. Enfin, pour les chenilles, on utilise un ensemble Model Kasten pour Pz III/IV de 40 cm de milieu de série. Ces chenilles ont l'avantage de contribuer au réalisme du modèle et de s'ajuster sans difficulté à la longueur requise. Les maillons en surplus sont répartis sur le blindé, comme pièces de rechange et, accessoirement, comme blindage additionnel.

Pour le lot de bord du véhicule, on pioche dans l'excellente boîte d'accessoires de Panzer Tamiya (réf. 35185) et on utilise des pièces issues de la gamme artisanale Sovereign. Pour le positionnement, on se réfère aux documents concernant le Geschutzwagen IV (B).

Une décoration hypothétique

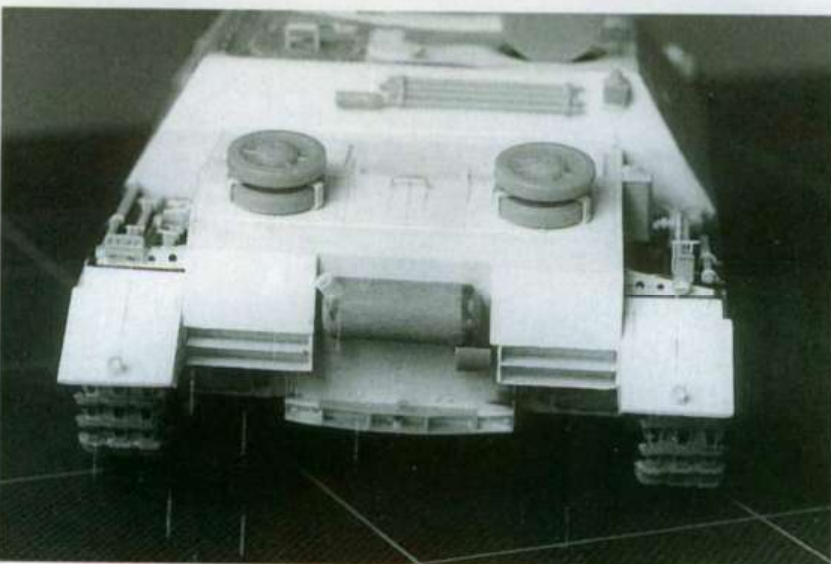
Ce véhicule n'étant jamais entré en production, on choisira une peinture de camouflage utilisée à l'époque du projet E 39. En 1941, la teinte de base était le gris panzer mais les camouflages se généralisaient, notamment sur le front de l'est. Par similitude avec des camouflages vus sur des automoteurs Wespe et Hummel, nous avons donc opté pour des bandes vertes sur un fond gris panzer. □

Au centre.
La plage moteur et le panneau arrière sont réalisés en carte plastique. Les rivets et boulons sont obtenus à l'aide d'un emporte-pièce.

Ci-contre.
Détail de la plage moteur et de l'échappement, dont le pot est recomposé à partir des pièces Italeri. Le lot de bord est issu d'une boîte Tamiya.

Ci-dessus.

L'ensemble du train de roulement, avec six galets au lieu de huit sur un châssis normal de Panzer IV. On distingue le détail des axes de fixation des suspensions sur les flancs et le diamètre réduit de la poulie de tension avec le nouvel anneau extérieur.





REALISEZ VOS ARBRES SIMPLEMENT ET RAPIDEMENT



Ci-dessus.

Fin de journée pour ce paysan qui rentre de la chasse, son gibier à la main. Les branches de l'arbre de droite ont été rabattues vers le bas une fois l'ensemble bien sec pour augmenter le réalisme. Les racines de thym, une fois sèches, ont été déposées au pied des arbres.

Ci-contre.
Le matériel nécessaire : le thym non préparé et la flasque de plombier.

En haut à droite
Pour obtenir un tronc de diamètre important, il suffit de rassembler plusieurs morceaux de thym avec de la flasque de plombier.

En bas, à droite.
Les branches de l'arbre sont encollées à la bombe avant la pose du flocage.

Il existe plusieurs méthodes permettant de réaliser des arbres à échelle réduite. Celle que nous vous proposons aujourd'hui est très simple à utiliser et donne d'excellents résultats.

**Texte, photos et maquette
Didier BOURGEOIS**

Dans son numéro 9, notre confrère *Figurines*, sous la plume de Laurent Lartigue, a présenté une technique permettant de fabriquer un arbre au 1/35. Cette technique m'a fortement intéressé, mais elle m'a semblé assez élaborée et

destinée avant tout à des maquettistes courageux et chevronnés. Mon but, dans cet article, n'est nullement de porter un jugement sur une méthode exposée mais plutôt de proposer une technique différente ou d'apporter un complément d'information aux maquettistes intéressés.





La plante miracle...

Les techniques permettant de réaliser un arbre sont peu nombreuses et, parmi elles, celle utilisant un squelette en fil de fer reste la plus courante. La méthode que nous vous proposons aujourd'hui est beaucoup plus simple et permet, une fois bien maîtrisée, d'obtenir de très bons résultats tout en faisant appel à des matériaux naturels. Ayant longtemps recherché un produit permettant de restituer l'aspect d'un arbre à échelle réduite, je me suis finalement tourné vers les plantes aromatiques couramment utilisées en cuisine et tout spécialement vers le thym, qui sera largement mis à contribution dans les lignes qui suivent.

Au début, j'utilisais des sachets contenant des branches de thym-laurier qui paraissaient tout à fait appropriées pour les dioramas, mais je me suis rapidement aperçu que ces petits éléments ne permettaient pas de réaliser des arbres touffus, même si on les agrémentait de floccage. En revanche, ils conviennent parfaitement pour garnir le pied d'un arbre ou remplir une brouette puisqu'ils ressemblent à s'y méprendre à des fagots de bois. Un jour, le hasard a voulu que je découvre chez un commerçant du thym frais, en pied et avec ses racines. Divers bouquets de cette plante étaient disponibles, dont les formes variées évoquaient, au choix, le chêne centenaire ou l'arbre le plus jeune, le tout à l'échelle du 1/35.

Mise en œuvre

Il n'est pas possible d'utiliser pour nos dioramas le thym en branche tel qu'on l'achète dans le commerce et il va donc falloir lui faire subir une petite préparation préalable.

Après avoir mis les bouquets à sécher, il suffit de les secouer vigoureusement pour éliminer les petites graines se trouvant sur leurs branches. On coupera ensuite les racines de la plante, vendue entière rappelons-le, et on les mettra soigneusement de côté afin de les utiliser ultérieurement. À l'issue de cette préparation, on dispose de « troncs » de diamètres différents et surmontés de branchages. Si l'on souhaite réaliser un arbre d'un diamètre précis, il faut tout d'abord réunir plusieurs branches de thym de petite taille à l'aide de fil très fin. On enveloppe alors cet ensemble en enroulant tout autour de la filasse de plombier imbibée d'un mélange d'eau et de colle à bois, en commençant par le bas et en remontant progressivement. En procédant de la sorte, on obtient très facilement un arbre au tronc imposant, un chêne par exemple.

Mise en place du feuillage

Une fois que vous disposez du « squelette » de votre arbre, il va falloir lui donner du volume en réalisant son feuillage. Pour cela, il faut vous procurer de la colle en aérosol (pour collages définitifs) et du floccage pour décor de train. Ce dernier, avec sa texture particulière, est initialement prévu pour réaliser des arbres à l'échelle HO ou N. Bien entendu, ce floccage peut être employé tel quel, mais il est cependant préférable de l'utiliser pour constituer de petites touffes de feuillage qui seront ensuite rapportées sur les branches. On fabrique ces touffes en pul-

Ci-dessus.
A gauche, l'arbre nu.
A droite, l'arbre
revêtu de
son feuillage.
Celui-ci est constitué
de floccage
aggloméré formant
de petites touffes.

Ci-dessus à droite.
Mise en place des
premiers éléments
une fois le support
du diorama préparé.



vérisant de la colle sur une feuille de papier que l'on saupoudre ensuite de floccage. L'ensemble est ensuite recouvert d'une nouvelle couche de colle. Après quelques minutes, la colle n'étant pas encore sèche, il suffit de frotter le floccage qui s'agglomère en petits paquets irréguliers et de le placer sur les branches, aux endroits souhaités.

Bien entendu, on peut compléter cette mise en volume en collant directement du floccage sur l'arbre. En jouant sur les diverses tonalités existantes, on obtiendra des variétés d'arbres différentes ou des feuillages à diverses périodes de l'année. Ceux qui le souhaitent peuvent accentuer encore l'effet de volume en ajoutant des herbes séchées (aromatiques ou plantes pour tisanes).

Les échelles inférieures

Si vous travaillez à des échelles plus petites (1/72, voire moins) le feuillage des arbres sera réalisé différemment. La technique mise en œuvre sera encore plus simple, tout en donnant d'excellents résultats. Il s'agit d'encoller en totalité le tronc et les branches de l'arbre en pulvérisant sur leur surface de la colle puis de plonger le tout dans un récipient contenant le floccage. On répétera l'opération autant de fois que nécessaire afin d'obtenir le volume final souhaité.

L'avantage de cette technique est d'utiliser les couleurs naturelles du bois et la texture des branches de thym : en un mot il n'est pas nécessaire de peindre ces arbres et on peut les intégrer tels quels dans un diorama. De plus, avec un minimum d'expérience, cette méthode donnera de très bons résultats, rapidement et pour un coût dérisoire. □

Ci-dessous.
L'âne et la bicyclette
(transformée pour
l'occasion)
proviennent de la
gamme Tamiya,
tandis que le chien
vient de
chez Historex.



LA COMPANIA Homme d'équipage allemand

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette figurine est inspirée d'une photo représentant des hommes d'équipage de la Panzer Lehr en Hongrie en mars 1944. Portant une tenue composite, regroupant des effets réglementaires et des vêtements d'hiver, comme le pantalon doublé, ce feldwebel est assis sur une caisse et tient dans ses bras un jeune chien. Composée de cinq éléments très correctement moulés dans une résine verdâtre facile à travailler, cette figurine s'intégrera parfaitement dans tout diorama mettant en scène des hommes d'équipages allemands au repos.

**WARRIORS Grenadier SS**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Au sein d'une production toujours aussi prolifique, nous avons sélectionné chez ce fabricant californien cette figurine de grenadier de la Waffen SS en train de nettoyer la semelle de sa chaussure à l'aide de la pointe d'une baïonnette. Portant en bandoulière un fusil Mauser 98 K, ce personnage est intéressant non seulement par son attitude appuyée, mais surtout parce qu'il porte une toile de tente camouflée en guise de poncho. A noter que cette marque propose également une autre référence (35014) vêtu de la même manière mais avec une attitude différente.

**WARRIORS Homme d'équipage américain en tenue d'été**

Echelle : 1/35

Matière : résine

C'est à Rendall Patton, sculpteur connu pour ses créations chez d'autres fabricants, que nous devons cet homme d'équipage américain en tenue d'été. L'intérêt de ce genre de figurine, outre le fait qu'elle sort un peu des sentiers battus par l'armée allemande, c'est qu'elle peut, au prix de transformations minimales, représenter facilement un homme d'équipage de blindé français d'une DB, thème finalement encore peu exploité par les figurinistes.

**VERLINDEN Hommes d'équipage américains**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette nouvelle référence contient deux hommes d'équipage américains, portant une tenue identique, à savoir blouson et casque typiques des troupes mécanisées, représentés en train de compléter le chargement en obus d'un blindé. A noter qu'en combinant les différents éléments constitutifs de ces figurines, il est possible de réaliser d'autres attitudes que celles prévues dans la boîte.

**VERLINDEN Sous officiers allemands**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Deux sous-officiers sont contenus dans cette nouvelle boîte. Ils portent l'un et l'autre des tenues d'hiver : ensemble chaud réversible et blouse camouflée sur un manteau. L'un des personnages allume une cigarette, l'autre ajuste ses gants. La tenue moletonnée peut être représentée camouflée ou blanche, selon ses talents de peintre...

**MK 1/35 Chef de char allemand**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Ce chef de char allemand (Normandie 1944), est l'une des nouveautés présentées par la marque française MK 1/35 lors du dernier Salon de la Maquette de Paris. L'attitude est extrêmement réaliste, avec les bras croisés, la tête penchée vers le bas. En principe, cette figurine est prévue pour être placée sur un char, le petit chat présent sur notre photo n'étant pas inclus dans la boîte. La tenue est intéressante, puisqu'il s'agit de la célèbre combinaison camouflée des troupes blindées.

**EVERGREEN GMC CCKW 353**

Echelle : 1/48

Matière : métal

La marque complète sa gamme de modèles au 1/48 du célèbre GMC de l'armée américaine. Sur le même châssis type CCKW 353 6 x 6, disponible au choix avec cabine bâchée ou tôle, on voit apparaître une version bomb service M 27 B1, dont le portique est très détaillé, une version citerne à essence D 1 sans treuil de l'USAAF, un châssis muni d'un compresseur Leroy, et enfin un autre, équipé d'une caisse fermée aménagée en PC radio et dénuée de portes dans sa partie arrière. Comme leurs prédécesseurs (cargo, citerne à eau, lot 7) apparus il y a déjà plus d'un an, ces modèles fabriqués par Smith bénéficient d'un niveau de finition correct et d'une qualité de reproduction tout à fait honorable. Ils sont intégralement réalisés en métal et disponibles montés ou non, au choix du client.



VERLINDEN Tourelle Flak Kügelblitz

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette conversion est en réalité une réédition d'un modèle qui existait il y a quatre ans dans le catalogue Verlinden. L'ensemble se compose de la base de la tourelle, des freins de bouche avec leurs déflecteurs de gaz caractéristiques, des canons en profilés plastique et de la tourelle, moulée en un bloc plein. Cette conversion sortant en même temps que le modèle Dragon, on pourra choisir entre résine et plastique, pour un coût sensiblement équivalent, surtout si l'on adapte cette conversion Verlinden sur un PzKpfw IV Italeri.

**VERLINDEN Passage à niveau**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Depuis quelques temps, le modélisme ferroviaire se développe régulièrement à l'échelle 1/35.

Après une section de rail présentée au mois d'avril, voici un ensemble complémentaire de voie ferrée avec un passage à niveau. Constitué d'une section de rail avec un remblai pavé et de signaux d'arrêt, il s'agit d'un équipement pour voie à faible passage de trains.

**ADV Hommes d'équipage français 1940**

Echelle : 1/35

Matière : résine

L'armée française de 1940 reste un thème peu abordé par les fabricants de figurines au 1/35, en raison sans doute des événements malheureux que ce sujet évoque. On ne peut donc que féliciter ADV d'avoir surmonté cet a priori en nous proposant deux hommes d'équipage de cette période. L'un porte dans les bras un jeune chien, tandis que l'autre nettoie la semelle de sa chaussure avec la pointe d'un couteau et sont tous deux vêtus de la veste de cuir et du casque à bourrelet typique. L'occasion rêvée de réaliser des dioramas originaux et... bien de chez nous.

**TOGA BA-64**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Il ne s'écoule pas un mois sans qu'une nouveauté provenant des pays de l'Est ne nous parvienne. Toga, marque allemande spécialisée dans le « reboitage », propose cette auto blindée russe BA-64 originaire de Moldavie. L'ensemble de la maquette est de bonne facture, notamment en ce qui concerne le haut et le bas de la caisse qui se joignent parfaitement. Le châssis demandera un soupçon de bricolage pour s'adapter correctement et le détail des petites pièces semble un peu rustique. Par ailleurs, la même collection proposera d'ici peu la Jeep russe GAZ 67 dont le châssis est identique à celui de la BA-64.

**ADV MINI AMX 10 RC IFOR**

Echelle : 1/72

Matière : résine

Cette gamme spécialisée dans le véhicule militaire français actuel s'étoffe régulièrement. Son dernier né est un variante de l'AMX 10 RC avec surblindage tel qu'il opère aujourd'hui en Bosnie dans le cadre de l'IFOR. Par rapport au véhicule d'origine ou à la version « Guerre du Golfe » le surblindage de caisse est totalement nouveau, avec des panneaux incurvés protégeant tout le flanc du blindé. Signalons que le même fabricant propose également cet engin au 1/35.

**AZIMUT SdKfz 263 Funkwagen**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Nouveauté « surprise » présentée au Salon de la maquette, voici une conversion destinée au blindé à huit roues SdKfz 232 de chez Tamiya. Il s'agit en l'occurrence de la version radio qui se caractérise par une casemate fixe, armée d'une unique mitrailleuse MG 34. Cette partie est reproduite sur la maquette par un bloc plein s'adaptant sur le modèle Tamiya et possédant une ouverture en creux pour la trappe de toit afin d'y placer une figurine. Les autres modifications sont toutes liées à l'équipement radio avec l'antenne cadre rallongée et un mât d'antenne télescopique.

**AZIMUT SdKfz 251/17**

Echelle : 1/35

Matière : résine et métal

Ce blindé est un engin peu courant puisqu'il s'agit d'un véhicule de Flak fabriqué à la fin de la guerre à partir du semi-chenillé SdKfz 251. Selon une formule éprouvée par les Allemands, l'engin possède un avant blindé élargi pour y loger le poste de conduite et les servants de la pièce. L'arrière est totalement modifié avec une plate-forme à ridelles au centre de laquelle se trouve une pièce de 20 mm Flak 38, tandis qu'un coffre arrière contient les effets de l'équipage et le lot de bord. La maquette comprend l'engin complet, muni de chenilles articulées à fabriquer maillon par maillon. Seul le canon de 20 mm provient de chez Tamiya.

**ALBY miniatures**

B.P. 34,
82400 Valence d'Agén
Tél. : 63. 29. 11. 22.
Fax : 63. 39. 60. 90.

Nouveautés en résine :

- 1/35 : Porte-char de 15 tonnes Bernard 640 F
- 1/72 : Juvaquatre Renault 1938 82 F
- Canon de 75 mm IG 18 46 F
- Cabine bois + roues Opel Einbeits 38 F
- Conversions Sherman dépannage + Calliope

**Port et emballage + 10%, tarifs illustrés
sur simple demande**

KMC Kettenkrad

Echelle : 1/48

Matière : résine
et photodécoupe

Le Kettenkrad, moto chenillée fabriquée par NSU, fut utilisée pendant la Seconde Guerre mondiale aussi bien par les troupes mécanisées que par la Luftwaffe, pour tirer des chariots de munitions ou des avions. La marque américaine KMC, spécialisée dans les ensembles de surdétailage d'avions au 1/48, nous propose ici une superbe réplique de cet engin hybride, avec un niveau de détail que certaines maquettes à une échelle plus importante ne possèdent pas.

**MIRAGE Vickers 'E' Mk B**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

La maquette du 7 TP continue de donner lieu à de nouvelles variantes. Avec ce Vickers 'E' Mk B, nous remontons dans les années trente avec un modèle presque conforme au char développé par la firme Vickers et largement exporté dans le monde entier. La Pologne ayant acheté très tôt la licence de fabrication, c'est ce véhicule que propose Mirage. Il est caractérisé par une tourelle unique avec canon de 47 mm et une plage moteur avec prises d'air latérales.

**ACCURATE ARMOUR Humber Mk II, III et IV**

Echelle : 1/35

Matière : Résine
& métal

Après les différentes versions des automitrailleuses AEC, Staghound et Daimler, Accurate Armour continue son exploration des principaux véhicules blindés de reconnaissance utilisés par les britanniques pendant la seconde Guerre mondiale. Trois maquettes différentes permettent de réaliser les Humber Mk II, III et IV. La qualité de la gravure et du détail est, comme toujours, excellente, même si le moulage n'a pas encore atteint la précision de certaines productions françaises. Notons qu'Accurate Armour prévoit de sortir pour l'été le scout car Humber. Espérons que la firme se tournera ensuite vers des types plus rares, mais tout aussi intéressants : Morris, Guy, Marmon-Herrington...

**Alby Latil TAR et AMX 13 canon 75 mm**

Echelle : 1/72

Matière : résine

Fidèle à ses habitudes, Alby nous gratifie d'une série de nouveautés à l'échelle 1/72 à l'occasion du Salon de la maquette de Paris. Voici, par exemple, deux productions moulées tout en finesse et qui représentent deux véhicules français d'époques très différentes : d'une part un tracteur d'artillerie Latil TAR de 1914-1918, employé pour la traction des pièces de 155 mm GPF et de l'autre un AMX 13 à canon de 75 mm, le char moyen de la cavalerie française dans les années soixante.

**ALAN HOBBIES Panzer II Ausf C**

Echelle : 1/35

Matière : plastique et
photodécoupe

Cette marque russe déjà connue au travers de modèles du SU-76 et BA-20 repris par Dragon vient de sortir ce char Panzer II C déjà annoncé dans la presse spécialisée anglo-saxonne il y a un an. L'expérience des premiers modèles et le temps ont profité à ce fabricant qui offre un modèle inédit en plastique, empreint d'une certaine finesse. Les spécificités de cette version sont : l'avant arrondi, le blindage frontal angulaire et la tourelle à trappes doubles. La maquette contient en outre des chenilles à maillons individuels, un intérieur de tourelle détaillé et une grille de protection d'échappement en photodécoupe.

**RCR Intérieur de M13/40**

Echelle : 1/35

Matière : résine
et photodécoupe

Destiné au modèle de char italien M13/40 de chez Italeri (actuellement disponible sous le label Zvezda) voici un ensemble original, proposé par un artisan italien en tirage limité à 300 exemplaires. Comportant environ 350 pièces, dont 250 en laiton photodécoupé, cet aménagement intérieur est particulièrement complet, incluant poste de conduite, tourelle et compartiment moteur. Pour l'assemblage, la notice (en italien) est bien illustrée par des dessins techniques.

**DELTA Ruine de bâtiment administratif et angle de rue**

Echelle : 1/35

Matière : plastique thermoformé

La collection Rémi semble faire des émules avec cette nouvelle marque, elle aussi en provenance de Pologne. L'ensemble présenté ici est composé de deux références : la première reproduit une ruine de bâtiment genre « Kommandantur » avec un aigle typique gravé en relief sur la façade tandis que l'autre ensemble comprend l'angle de rue correspondant avec trottoir et revêtement pavé. Pour un prix modique vous disposez ainsi d'éléments bien gravés sur les deux faces et de surcroît très légers.



DRAGON JagdTiger « Porsche » production

Echelle : 1/35

Matière : plastique et
photodécoupe

La firme de Hong Kong décline logiquement son superbe modèle de JagdTiger en version « Porsche ». Cette variante de début de production se caractérise par le train de roulement avec des galets plus petits et une suspension similaire à celle du char « Elefant » développé par le docteur Ferdinand Porsche, d'où sa dénomination. En dehors de ces pièces, Dragon agrmente la maquette de garde-boue, absents du précédent modèle (version « Henschel »).



DRAGON Groupe antichar Armée Rouge

Echelle : 1/35

Matière : plastique
et photodécoupe

Voici un ensemble de figurines très original par le choix de la nationalité, — les Russes disponibles à cette échelle sont en effet peu nombreux —, mais aussi par l'armement très spécifique puisqu'il s'agit, en dehors des PPsh des fantassins, de fusils antichars d'infanterie de 14,5 mm PTRS-41 et PTRD-41. Bien entendu, comme à l'habitude la gravure des armes est de grande qualité.



TOM 8,5 cm RA43 et servants

Echelle : 1/35

Matière : plastique et
résine

Voici que Tom s'aventure dans la série limitée avec ce groupe antichar composé de la maquette du lance-roquettes « Puppchen » servi par trois figurines allemandes en tenue d'hiver. La gravure est de bonne facture et le moulage impeccable. L'ensemble est en outre complété par un accessoire : deux caisses de munitions avec un pistolet mitrailleur MP40 posé par dessus.



SHOW MODELLING Planche Sturmgeschütz III Auf G

Echelle : 1/35

Matière : laiton photodécoupé

Cette nouvelle planche du fabricant japonais est destinée au modèle de Stug III de chez Revell (ou Gunze/Dragon, au choix). Riche-ment fournie, l'ensemble propose de quoi détailler l'extérieur du blindé avec des pièces comme les grilles des prises d'air latérales, le bouclier de MG, les attaches de surblindage, ainsi que quelques accessoires internes comme les façades des postes radio.



CARS AND TRUCKS

151, rue Gambetta
59000 Lille

AER 1/72

ZIS SV65 F
ZIS 665 F
B235 Fuel Truck65 F
Parm 265 F
T34/8565 F
Su 10065 F

AER 1/35

T2083 F
ASU 57110 F
T38110 F

Toute la gamme
Evergreen

Tél. : 20.42.81.26 ou Fax : 20.57.20.61.

Un choix important de maquettes résine et plastique.
Vente par correspondance.

PSP : Wagon blindé Flak 37

Dés : Portique mobile de levage Fries, 16 t : 800 F

RESICAST : B.A.R.V.612 F

IRONSIDE : Wagon SSP. Panzer Dresine169 F

vente par correspondance

catalogue contre 3 timbres à 3 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.

NOUVEAU !

Kits Complet
Accessoires
Conversions

Outillage
Décals
Figurines..

LOGISKIT

**... Vous ouvre les Portes
de son point de vente :**

à portée de Paris, RER B Roissy CDG / Gare de Drancy
**10 Avenue Henri Barbusse
93150 LE BLANC-MESNIL**

les : Mardi & Vendredi de 15h à 19h 30
- Samedi de 10h 30 à 19 h 30 sans interruption

Tel./Fax :
49-39-01-27

Venez découvrir les Kits Complets, Nouveautés, accessoires
des Fabricants & Artisans en provenance du Monde Entier
ainsi que les Offres Spéciales et Cadeaux qui vous sont réservés

Calendrier

des
Demos :



Réservez Vos Samedis :
27 Avril / 25 Mai & 22 Juin

En fonction de vos demandes,
l'Equipe vous propose : peinture des figurines,
décor, transformation, aérographe, assemblage,
conversion, montage photodécoupe, etc...



Catalogue Gratuit sur simple demande
Le G.Q.G. de Votre Passion

Parution tous les deux mois environ - Envoi gratuit sans obligation d'achat.

Veuillez m'envoyer Gratuitement et sans engagement le BRIEFING LOGISKIT :
" MODELISME MILITAIRE & BLINDES "

NOM : Prénom :
ADRESSE :
VILLE : Code Postal :

Bon à retourner (découpé ou recopié) à :

LOGISKIT - Boite postale 46 - 93151 LE BLANC MESNIL CEDEX

EDUARD Ensemble SdKfz 7 et SdKfz 7 coffre à outils

Echelle : 1/35

Matière : laiton photodécoupé

Référencés sous les n° 35105 et 35106, voici deux ensembles arrivant à point nommé avec la réédition du semi-chenillé SdKfz 7 de Tamiya. Le premier contient de quoi détailler tout l'intérieur du véhicule : plaques antidérapantes des marchepieds, pare-brise, sangles de portières, attaches du lot de bord, rétroviseurs, etc. L'autre ensemble permet de présenter le coffre arrière ouvert avec tout le détail intérieur nécessaire, y compris un jeu d'outils. En conclusion, ces deux ensembles sont hautement recommandés.

**KIRIN Quad Gun trailer**

Echelle : 1/35

Matière : résine

De temps en temps, les nouveautés Kirin arrivent au compte goutte. Voici donc l'affût « Maxon mount » sur remorque légère proposé pour la période de la guerre du Vietnam. Ce système d'arme, développé à partir d'une tourelle de mitrailleuses .50 pour bombardier, sera employé pendant la Seconde Guerre mondiale monté sur semi-chenillé M16 ou installé sur remorque M14. La maquette, composée d'une soixantaine de pièces, est bien fournie en détail mais on devra faire attention à la découpe des carottes de moulage et au positionnement des petits éléments.

**GASO.LINE Groupe de civils**

Echelle : 1/48

Matière : résine

Après nous avoir proposé des soldats français de 1940, Poids Lourds et Cie nous présente, dans sa gamme Gaso.Line, cinq figurines de civils des années trente à cinquante. La gravure est très convaincante et vous permettra d'agrémenter vos modèles et vos dioramas au 1/48 mais aussi au 1/50.

**TARMAC Guy « Ant » 4x2 GS**

Echelle : 1/48

Matière : résine, métal et photodécoupe

Avec ce modèle, Poids Lourds et Cie présente sa nouvelle gamme Tarmac consacrée aux matériels destinés à agrémenter, entres autres, les dioramas d'avions. Ce véhicule notamment utilisé par le BEF en 1940, et visible sur beaucoup de pistes d'aviation de la RAF est composé d'une vingtaine de pièces en résine finement moulées et d'une planche de photodécoupe.

**ROYAL MODEL Ensemble d'amélioration pour Panther A**

Echelle : 1/35

Matière : résine et photodécoupe

Voici un ensemble d'amélioration typique de cette nouvelle marque italienne, distribuée depuis peu en France. Dans une présentation au graphisme rappelant quelque peu un célèbre fabricant belge, cet ensemble particulièrement riche s'adapte bien sûr au modèle Italeri. Deux planches de métal photodécoupé sont destinées à améliorer la superstructure : plage moteur, tourelleau, attaches diverses, etc. A noter que, chez le même fabricant, une seconde référence est destinée à améliorer de manière sensible tout l'intérieur de ce blindé.

**GASO.LINE Conversion 38 cm RW61 SturmTiger**

Echelle : 1/48

Matière :

Première conversion proposée par Gaso. Line sur la base des rééditions Bandai, ce SturmTiger est à souligner pour l'originalité du sujet et la qualité de la réalisation. L'ensemble contient également le train de roulement de fin de série et peut permettre de réaliser un Tiger en version tardive. De plus, la casemate s'adapte aisément sur le Tiger Solido et permettra aux bricoleurs d'enrichir leur collection d'un modèle original.

**ARMOURED DIVISION PANZERJÄGER FERDINAND**

Echelle : 1/48

Matière : résine, white métal

Cette nouvelle marque d'outre Manche propose une déclinaison sur châssis Tiger « Porsche », le « Ferdinand », mis en service à Kursk en 1943. La version ultérieure, l'« Elefant » employé notamment en Italie est aussi disponible. Ces modèles sont soigneusement moulés en résine pour la partie châssis/casemate (en une seule pièce), et le train de roulement est, quant à lui, moulé en métal.

**TAMIYA SdKfz 124 Wespe**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

La firme nipponne soigne particulièrement ses modèles, tant sur le plan de la qualité que sur celui du coût puisque ce Wespe est proposé dans une gamme de prix que l'on avait perdue de vue chez Tamiya en matière de nouveautés. Il est vrai que le Wespe, automoteur sur châssis Panzer II, n'est pas bien gros, mais la maquette est très détaillée, et en particulier au niveau du canon de 105 mm et du train de roulement entièrement refaits. Complément habituel des maquettes de chars Tamiya, deux membres d'équipage en tenue hivernale et dans des attitudes pour le moins expressives sont fournis dans la boîte.





Le nouveau catalogue Revell présente la nouvelle gamme Revell de véhicules militaires, historiques et contemporains, aux échelles 1:35 et 1:72. Il comprend également les 3 nouveaux vaisseaux de la série Star Trek® avec le USS Voyager (TM).



JAGDPANTHER, SOUPLE COMME UN FAUVE

Véhicule spécial 173 Jagdpanther (début) 1:35

Mobilité, blindage et puissance de feu, les secrets d'une réussite.

Ces caractéristiques ont valu à ce chasseur de chars le surnom de «Panthère à l'affût» et assuré sa supériorité au combat. Développé à partir du châssis du Panzer V, le Jagdpanther est rentré en production en 1944.

Les véhicules de début de série étaient dotés du blindage additionnel soudé autour de la meurtrière de la mitrailleuse coaxiale. Une autre de ses caractéristiques était son canon de 8,8 cm de long, adopté sur le Pak. 43/3 L71. L'équipage, composé de 5 hommes, avait pour sa défense une mitrailleuse MG34 de calibre 7,92 mm. Par ailleurs, le Jagdpanther était propulsé par un moteur Maybach HL230 P30 V12 «Otto» de 600 CV.

Avec un poids total en ordre de combat de 45 500 Kg et une vitesse maximale de 55 km/h, le Jagdpanther était, pour un engin blindé, rapide et manœuvrier comme un fauve. C'est à ces particularités qu'il doit, aujourd'hui encore, d'être considéré comme le meilleur chasseur de chars de la seconde guerre mondiale.

Détails de surface fidèles à l'original

Trappe ouverte ou fermée en option

Canon mobile en élévation

Ensemble des pièces nécessaires à la version de début de série

Gravures en creux fidèles à l'original

Trois décorations sont possibles pour ce modèle gravé en creux : le modèle ci-contre, appartenant au détachement 654 de la compagnie de chars d'assaut lourd, en France en 1944. Les deux autres décorations sont celles d'un char de la même unité, mais en France en juillet 1994, ainsi qu'un char de détachement 559, sur le front de l'Est en avril 1945.

Train de roulement très détaillé

Décalcomanies pour trois décorations différentes

Chenilles à maillons indépendants

Authentique comme l'original.



Binney & Smith «Revell»
1, rue de la Mairie - BP 3 - 60130 S-Rémy-en-l'Eau
MINITEL : 3615/3623 REVELL