

STEEL MASTERS

ISSN 1251-3431



DIORAMAS 1/35

**LE CHAR DE RUPTURE FCM 2C
EMBUSCADE EN AFGHANISTAN**

N°16

BIMESTRIEL
AOUT-SEPTEMBRE 1996
39 FF - 285 FB - 12 FS

FRANCE 1940

**LES CHARS B1 BIS
DE LA 2^e DCR**

ORDRE DE BATAILLE

**LES INSIGNES TACTIQUES
DES PANZER-DIVISIONEN**



HISTORIQUE

LES AMPHIBIES LVTP-5

DIORAMA 1/72

**AMD 178
ET UNIC P 107**



DIORAMA 1/35

TIGER II EN HONGRIE



M 3289 - 16 - 39,00 F-RD



N° 16

AOÛT - SEPTEMBRE 1996

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 : Dominique Breffort.

Rédacteur graphiste : Christophe Camilotte.

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

Rédacteurs fondateurs : Stéphane Ansqer,
Philippe Doutrelant, 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.

Assistant graphiste : Patrick Lesieur.

Administration : secrétaire général
Florence Grimaux.

Publicité : Stéphanie 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 :**

E. Soumilion, 28, avenue Massenet. B-1190

Bruxelles. Tél. : 02/345 91.92.

SGB 210-0405835-39.

Abonnements :

6 numéros : 1 300 FB + 150 FB de port.

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

● **Italie :** Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.

Via S. Sonnino, 341. I-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 :** SCIEPE.

● **Photogravure couleur :** Scanway.

● **Impression :** NIC.

© Copyright 1996. Reproduction interdite
sans accord écrit préalable.

SOMMAIRE

4 CARNET DE BORD

6 LE MONS MEET 1996

8 KÖNIGSTIGER ET RENAULT AHNH 1/35

14 LE LVTP-5 (I^{re} PARTIE)

18 LES CHARS B1 BIS DE LA 2^e DCR

24 BTR 60 ET BMP2 EN AFGHANISTAN 1/35

30 LE SALON DE SHIZUOKA

**32 LES INSIGNES TACTIQUES DES PZ DIV
(IV^e PARTIE)**

38 LE FCM 2C 1/35

44 LE CONCOURS DE SAUMUR

48 LA JEEP DES SAS 1/48

52 DEPECHEs ET PETITES ANNONCES

54 AMD PANHARD 178 ET UNIC P 107 1/72

**58 TRUCS ET ASTUCES :
LES STRUCTURES METALLIQUES**

61 LES NOUVEAUTES





Ci-dessus.

Un sujet plutôt inhabituel : un blindé de reconnaissance Ferret Mk I. D'origine britannique, cet engin a été utilisé par l'armée française en Algérie.

Un sujet certes classique — un T-34 modèle 43 avec tourelle CHTZ — mais qui se démarque par la qualité de sa finition.

Finalement, bien lui en a pris, puisque ce week-end du mois de mai s'est révélé être un succès, tant par le nombre des visiteurs que par celui des exposants. Pour la deuxième fois en un peu plus de six mois, l'exposition-concours était accueillie dans les locaux de l'université catholique, et de nombreux professionnels, venus de l'Europe entière (Angleterre, France, Allemagne, Hollande, et même Pologne) profitèrent de l'occasion pour montrer leurs dernières réalisations. Par ailleurs cette édition du Mons Meet présentait un intérêt supplémentaire pour tous les amateurs de maquettisme militaire puisque Tony Greenland avait fait le déplacement avec une partie de sa collection de modèles au 1/35. Ce Britannique talentueux, spécialiste des véhicules militaires de l'armée allemande en profita pour présenter son livre, compilant treize années de travail et dans lequel il fait partager son immense talent, chacune de ses maquettes étant à elle seule un réel chef d'œuvre.

Ci-dessous.

Alain Taou, qui est également l'auteur de la Ferret, cultive décidément l'originalité. Son EBR Panhard est réalisé à partir du modèle ITA/HK au 1/35.

Le concours du Mons Meet fut l'occasion d'admirer des pièces originales, tel ce Vickers Mk VI B dont on peut aussi souligner l'exotisme du camouflage « muraille » et le travail sur le train de chenilles épousant parfaitement le terrain.



Ci-dessus à droite.

Le concours fut, comme d'habitude, d'une grande qualité et plusieurs médailles d'or furent attribuées. On ne peut donc que féliciter toute l'équipe du Mons Meet, qui a su, cette année encore et à une date inhabituelle, nous proposer une manifestation de qualité dans une ambiance toujours aussi conviviale. □

Ci-contre.

Voici un Sherman qui tranche avec la production commerciale puisqu'il s'agit d'une caisse composite avec l'avant moulé et l'arrière soudé. Le bloc frontal est équipé du système « Cullin hedgerow » destiné à se frayer un passage dans les haies du bocage normand.

Ci-contre.

Il est curieux que ce modèle hors norme n'ait reçu qu'une médaille de bronze. Il s'agit d'un engin prototype T-26 « Porpoise » de l'armée américaine, réalisé de toutes pièces par M. Van de Welde.

Ci-contre.

Dans la catégorie « Junior », ce diorama a reçu une médaille d'or. Encourageons son auteur, Patrick Grohay, à poursuivre dans cette voie.





L'OFFENSIVE INUTILE (LAC BALATON-HONGRIE) MARS 1945

1/35

- **Königstiger :**
Tamiya
- **Renault AHNH :**
Azimut
- **Figurines :**
Wolf, Warriors, ADV
- **Accessoires :**
Show Modelling, Model
Kasten, Accurate Armor,
Jordi Rubio, ADV,
Verlinden

Ci-dessus.

Au début du mois de mars 1945, au nord du lac Balaton en Hongrie, un Tiger II du schwere SS Panzer Abteilung 501 s'est arrêté le long d'une route pour se réapprovisionner en munitions. Alors que le dégel vient de commencer, un camion Renault AHNH, plus léger et sans doute rescapé de la retraite de France, a pu descendre en contrebas et s'est rangé le long du char pour permettre le transfert des obus.

A la fin de 1944, le rouleau compresseur soviétique avance sur tous les fronts, y compris dans les Balkans : après la « libération » et le changement de camp de la Roumanie et de la Bulgarie, c'est la Hongrie, dernier allié de l'Allemagne nazie, qui est menacée dès l'automne.

***Diorama, texte et photos par
Ludovic FORTIN***

En novembre se dessine l'encerclement de Budapest par les 2^e et 3^e fronts d'Ukraine. Comme pour d'autres villes d'intérêt stratégique, à l'Est comme à l'Ouest, Hitler déclare que la capitale hongroise sera constituée en Festung (forteresse) et donc puissamment armée et fortifiée pour retenir, même encerclée, un maximum de troupes soviétiques. Les travaux de fortification seront plus qu'insuffisants et, bien que défendue par le IX^e corps

Ci-dessous.

Le plateau du camion est chargé de caisses et de munitions, provenant principalement de chez Verlinden et Azimut. Le petit compartiment à gauche du gazogène est rempli de morceaux de bois : au fur et à mesure des restrictions, les gazogènes fonctionnaient au charbon, puis au bois et même à la sciure de bois compressée.





de montagne SS, appuyé des 13. Pz. Div. et Pz. Gr. Div. « Fedherrnhalle », la ville est vite prise au piège.

A la fin décembre, le IV SS Pz. Korps du général Gille (composé des 3. et 5. SS Panzerdivisionen) est envoyé pour dégager les troupes encerclées, mais plusieurs attaques lancées en janvier et février 1945 échouent, malgré des succès locaux contre les Soviétiques réduits à la défensive. La seule solution, contestée par Hitler est, pour les assiégés, de percer vers l'Ouest. La tentative du 11 février est un échec sanglant : seuls 700 hommes rejoignent les lignes allemandes, et Budapest tombe aux mains des Soviétiques le 15 février.

Reprenez Budapest !

Mais Hitler n'entend pas en rester là : Budapest est pour lui la clé des Balkans et le seul accès aux précieux champs pétrolifères de Roumanie, indispensables à la machine de guerre allemande. Dans son délire habituel, ignorant des réalités du terrain, il ordonne donc de reprendre Budapest au plus tôt, et de percer vers l'Est. Pour cela, la 6. SS Pz. Armee de Dietrich (1., 2., 9. et 12. SS Pz. Div., schwere SS Panzer Abteilung 501) renforcera les unités déjà présentes. Ces précieuses divisions blindées sont retirées du front des Ardennes, dégarnissant la défense de l'Allemagne, et mettront six semaines, sur un réseau ferré désorganisé, pour rejoindre le nord du lac Balaton. Le plan de bataille prévoit que la 6. SS Pz. Armee percera vers le Danube à partir de Székesfehérvár, soutenue au nord par la 2. Pz. Armee et au sud, en Yougoslavie, par le groupe d'armées « E ». C'est donc un total de 22 divisions qui participe à la dernière grande offensive allemande, lancée le 6 mars.

Ci-dessus à gauche et à droite. Les douilles des obus de 88 Verlinden sont peintes principalement en couleur acier, car à la fin de la guerre, le cuivre manquait et était réservé à des utilisations plus nécessaires, notamment pour les batteries électriques.

L'antenne « étoile » d'Accurate Armour est bien en évidence avec son embase élargie, l'autre base d'antenne est visible devant le Sturmman, sur la tourelle.



L'opération Waldteufel

La percée principale à travers le 3^e front d'Ukraine de Tolbouchine rencontre un succès certain durant les deux premiers jours et de nombreux chars ennemis sont détruits grâce à la supériorité des blindés allemands. Mais Tolbouchine a organisé sa défense en profondeur, et ses automoteurs antichars prélèvent un lourd tribut sur les Panzer. De plus, le dégel commence brusquement, avec son cortège de tempêtes mêlant pluie et neige. Or, la bataille se déroule sur une vaste zone marécageuse, et le sol, jusqu'alors gelé, se liquéfie littéralement : même les engins chenillés s'embourbent dans les fondrières, et les axes de l'offensive doivent se limiter aux rares routes utilisables (il y aura jusqu'à 130 blindés enlisés !). Si le I. SS Pz. Korps continue sa pénétration, qui atteint 60 km, le II. Pz. Korps est à la traîne.

De son côté, bien que la Stavka ait refusé de lui accorder ses réserves, le 3^e front d'Ukraine parvient à stopper

Ci-dessous. Avec son glacis épais et fortement incliné, et la surface avant de sa tourelle étroite, le Tiger II est quasiment invulnérable à une attaque frontale. L'insigne du SS sPz. Abt. 501 est visible à gauche, un blason à deux passe-partout entrecroisés avec feuilles de chêne : le passe-partout se dit « Dietrich » en allemand, qui est aussi le nom du général commandant la 6. SS Panzer Armee.





PZKPFW TIGER II SDKFZ 182 AUSF. B



Ci-dessous.

Bien que de qualité médiocre, cette photo rarissime et sans doute inédite est à notre connaissance la seule à représenter un Panzerbefehlswagen SdKfz 267 sur châssis de Tiger II : on distingue en effet, sur la plage arrière, le cylindre du support de l'antenne « étoile », et la deuxième antenne sur la tourelle. L'engin appartient sans doute à un schwere Panzer Abteilung de la Heer, car aucun bataillon lourd SS ne semble avoir utilisé de chiffres romains pour identifier les véhicules de la section de commandement. A noter également, sur le blindage arrière le râtelier improvisé pour des jerrycans.



Ci-contre.

Le Tiger II photographié ici est un modèle de milieu de production : il est déjà équipé de la tourelle de série Henschel, mais porte encore l'enduit anti-magnétique « zimmit » qui ne sera plus appliqué à partir de septembre 1944. La vue de trois-quarts révèle les caractéristiques du nouveau char lourd allemand : blindage épais et très incliné, tourelle oblongue offrant une très petite surface frontale, longue volée du canon de 8,8 cm. Le train de roulement est équipé des chenilles de transport, moins larges.

La tourelle Porsche devant équiper le nouveau char lourd ayant montré ses limites (voir *SteelMasters* n° 9 pour le développement initial du Königstiger), c'est la tourelle conçue par Henschel qui est définitivement adoptée au début de 1944. Avec son blindage plat incliné et très épais à l'avant (180 mm) et son « Saukopf » autour du canon, elle permet d'éviter que des obus ricochant sur le masque du canon soient déviés vers le dessus plus mince du compartiment de conduite. De plus, des parois plus rectilignes facilitent sa production comme son assemblage, et permettent d'y stocker 22 obus au lieu de 16. Seuls les 50 premiers exemplaires de Tiger II, sur la commande initiale de 176 engins passée en octobre 1942, seront dotés des tourelles Porsche déjà produites. Sur les 1 500 Tiger II commandés au total, à raison d'une production prévue de 50 puis 100 exemplaires par mois, 492 seront effectivement construits : on estime que les bombardements de l'hiver 1944-1945 des usines Henschel occasionneront la perte directe ou indirecte de 657 chars ! Le Tigre II est le char d'assaut le plus puissant du second conflit mondial, grâce à son canon de 8,8 cm. Développé à partir de février 43, le 8,8 cm KwK43 (L/71) est une version améliorée et allongée (6,30 m) de la pièce du Tiger I, chambrant les mêmes obus que le Flak41 dans une douille plus courte et plus large. Le tube monobloc des prototypes laisse place, sur les engins de série, à un tube en trois sections, plus économique en cas d'usure. Avec une pénétration maximum de 153 mm de blindage à 2 000 m, en utilisant un obus au tungstène Pz. Gr. 40/43, ce canon permet au Tiger II de combattre et surclasser sans problème tous les blindés alliés, à l'exception peut-être des IS2 et ISU soviétiques dans certaines conditions de combat. Son blindage avant (150 mm incliné à 30 degrés) ne peut être percé qu'à bout portant, et encore seulement par les meilleures pièces alliées (90 mm US, 17 Pdr britannique, 122 mm soviétique). Bien que nettement sous-motorisé, puisqu'équipé du Maybach HL230 P30 du Panther, le Tiger II n'est pas le monstre impotent que l'on a coutume de décrire : sa vitesse maximum de 40 km/h sur route pour un poids de 69 tonnes n'est pas ridicule et, si les pannes sont fréquentes, elles sont davantage dues à l'inexpérience des chauffeurs qu'à une réelle fragilité. Sa grande faiblesse est sa consommation excessive, plus de 750 litres de carburant aux 100 km, pour 860 litres emportés, ce qui implique un rayon d'action réduit et un soutien logistique trop lourd. C'est la tourelle de série, introduite en juin 1944, qui équipera la variante véhicule de commandement prévue sur le nouveau châssis. En effet, comme pour tout char d'assaut allemand, un engin destiné aux pelotons de commandement des régiments est créé, en deux versions différentes : le Panzerbefehlswagen Tiger SdKfz 268 reçoit deux postes radios FuG 5 et FuG 7, tandis que le SdKfz 267, présenté ici, est équipé des postes FuG 5 et FuG 8. Cette dernière version se distingue par son embase d'antenne cylindrique située à l'arrière de la plaque moteur et pourvue d'une antenne « étoile ». Ces deux véhicules de commandement, emportant 63 obus au lieu de 86 pour le Tiger II de série, ne seront produits qu'à 40 exemplaires. Le Tiger II servira au sein d'une dizaine de schwere Panzer-Abteilungen de la Wehrmacht et de la Waffen SS, les premiers exemplaires étant engagés en juillet 1944 en Russie et en Normandie. □

Ci-contre.

Ce Königstiger trop bien entouré appartenait au sSS Pz. Abt. 501 engagé dans les Ardennes : les déchets, outils et jerrycans couvrant le sol indiquent qu'il a probablement été abandonné et saboté par son équipage, avant d'être fouillé par les Américains. L'engin porte des chiffres d'identification bleus entourés de jaune qu'on ne retrouve que dans cette unité : peut-être s'agit-il d'un essai de marquages à basse visibilité.

LE SCHWERE SS PANZER ABTEILUNG 501 EN HONGRIE

Après la perte presque complète de ses Tiger I en Normandie, le sSS Pz. Abt. 501 est retiré du front en septembre 1944 pour être reformé à Sennelager et équipé de Tiger II. Ce n'est que le 3 décembre que l'unité est prête au combat, avec sa dotation complète de 45 chars, dont 12 engins récupérés en hâte auprès du sPz. Abt. 509 de la Heer. En effet, le bataillon doit participer à l'offensive des Ardennes dans les jours qui suivent. Après les combats de décembre et janvier, il ne lui reste que 18 chars opérationnels le 15 janvier.

Le Pz. Abt. est transféré avec 26 Tiger en Hongrie à partir du 24 janvier, pour être attaché au I. SS Pz. Korps. Il reçoit six nouveaux chars le 6, et 13 autres le 10, pour retrouver sa dotation théorique de 45 engins. Les Tiger sont engagés dès le début des combats autour du lac Balaton, et font merveille, même contre les plus récents IS2 et ISU soviétiques. Mais, faute d'un soutien d'infanterie adéquat, l'offensive s'enlise et les équipages se retirent sous contraintes de détruire leurs chars embourbés ou endommagés : il ne subsiste que 32 Tiger dont huit opérationnels le 15 mars, au sein du sSS Pz. Abt. 501, et neuf seulement deux jours plus tard. Le bataillon est de nouveau envoyé à Sennelager pour être reformé, mais la fin de la guerre ne verra l'engagement des quelques derniers Tiger qu'en ordre dispersé. □



les pointes blindées adverses le 12 mars. Il ne reste alors que 185 chars et automoteurs pour toute la 6. SS Pz. Armée, et encore 25 km pour atteindre le Danube : l'infanterie de piètre qualité, constituée de « fonds de tiroir » inexpérimentés venant de la Luftwaffe ou de la Kriegsmarine, a été incapable de suivre le rythme des Panzerdivisionen...

La dernière folie du Führer

Quand l'offensive soviétique reprend, le 16 mars, le retrait précipité des forces allemandes et le manque d'engins de dépannage oblige Dietrich à abandonner sur le champ de bataille des blindés pourtant récupérables. La retraite se transformera vite en une déroute qui ne s'arrêtera qu'en Autriche, aux portes de Vienne, cette dernière tombant le 13 avril. Considérant qu'il est trahi par ses fidèles SS, Hitler ordonne alors que les bandes de bras honorifiques et les décorations soient retirées dans toutes les divisions SS concernées, mais Dietrich refuse de faire appliquer cet ordre qu'il estime injuste.

Après le coup de dés des Ardennes, la dernière folie d'Hitler aura privé l'Allemagne de ses ultimes divisions blindées opérationnelles, qui auraient sans doute permis de ralentir, sinon stopper, la progression soviétique vers l'Oder et surtout vers Berlin : la face du monde d'après-guerre en aurait peut-être été changée.

Le Tiger II à tourelle Henschel de Tamiya

Le Tiger II fait partie de la « nouvelle génération » de maquettes Tamiya, caractérisée par la facilité de montage, la finesse et l'exactitude du détail. La maquette est, en l'état, irréprochable, mais l'amélioration est toujours possible, notamment ici, par l'utilisation de chenilles « maillon par maillon » Model Kasten et d'une planche de photodécoupe Show Modelling. L'autre changement consiste à modifier l'installation des antennes radio pour représenter un char de commandement SdKfz 267 : sur l'orifice du « schnorkel », au milieu de la plage moteur, prend place une grosse embase cylindrique en tube plastique, surmontée de la base d'antenne du kit, et d'une antenne en étoile produite par Accurate Armour. L'autre base d'antenne située sur la tourelle provient de la boîte à rabirot. La réalisation des attaches d'outils grâce à la planche de photodécoupe est fastidieuse, mais le résultat est très réaliste. Les plaques de blindage des grilles d'aération ne sont pas montées, car elles ne faisaient pas partie de l'équipement officiel du Tiger, et n'apparaissent que très rarement sur les photos d'époque. En revanche, les grilles de protection contre les mines magnétiques sont installées sous l'arrière de la tourelle. Le câble du phare est réalisé en fil électrique, un crochet de remorquage est dépourvu de ses attaches pour être accroché,

Ci-dessus.

Sa ligne à la fois massive et élancée fait du Tiger II, avec le Panther, l'un des plus beaux chars allemands de la Seconde Guerre mondiale. Le camouflage dit « embuscade », très sophistiqué, est particulièrement étudié pour les zones boisées, mais est aussi efficace en plaine. Vus à quelque distance, les chiffres jaunes et bleus sont moins apparents que les traditionnels numéros blancs, rouges ou noirs.

Ci-dessous.

La silhouette caractéristique du Renault AHNH est devenue fréquente sur le front de l'Est, puisque l'armée allemande utilise la gamme complète des camions français depuis l'opération Barbarossa. La présence du gazogène réduit d'un cinquième la capacité d'emport, mais pénalise surtout les performances du moteur, impliquant, de plus, un entretien très lourd (cendres, encrassement, durée de chauffe, etc.)





LE RENAULT AHNH



Ci-dessus.

Un camion AHN de la Wehrmacht sur le front de l'Est, probablement en 1941-1942 : un fin camoufage blanc de style « nouille » a été appliqué sur la base gris panzer et sur la bâche. Celle-ci, légèrement relevée à l'arrière, découvre ses supports caractéristiques, verticaux à renforts horizontaux. Le véhicule semble encore équipé de ridelles en bois, mais la présence d'une planche le long du plateau empêche toute certitude.



Le prototype du AHN sort des usines Renault en février 1940 : il est directement inspiré de son prédécesseur, le AHR, mais avec une charge utile de quatre tonnes au lieu de cinq. La motorisation est la même, et la cabine anguleuse est conservée avec un pare-brise en quatre parties. La caisse est encore entièrement métallique, et simplement plus courte. Bien que conçu avant l'Armistice, le nouveau camion n'équipe pas l'armée française, mais profitera en revanche aux troupes allemandes. C'est en effet surtout à leur profit que les usines Renault produisent les premiers camions de la série AH à partir de mars 1941. Rappelons que l'opération Barbarossa contre l'Union Soviétique a été menée en grande partie grâce aux transports saisis en France. L'initiale « H », accolée au AHN désigne un véhicule doté d'un gazogène et destiné au marché civil. L'essence étant rationnée, les camions AHN voient vite leur moteur à essence modifié pour être équipé d'un gazogène Renault à charbon ou à bois, puis Imbert-Renault à bois : à la fin de la guerre, avec la pénurie de carburants pétroliers, le gazogène Imbert est monté sur la plupart des modèles de camions allemands (Ford, Opel, etc.), même pour les besoins militaires. Près de 500 camions AHNH sont construits de mai 1941 à août 1945, principalement destinés à une utilisation civile, mais les Allemands en retraite réquisitionneront tout le matériel roulant disponible pour rapatrier vers le Reich armements et soldats. □

Ci-contre.

Photographié en janvier 1943 dans l'usine Renault de Billancourt, ce AHNH est exactement la version représentée par la maquette Azimut. Le gazogène Imbert est bien en évidence, avec son pré-épurateur et son radiateur de refroidissement. Les ridelles métalliques sont une production de guerre remplaçant celles d'origine, en bois

prêt à l'emploi, à l'une des manilles avant. La surface de la tourelle et de la caisse est retravaillée à la mini-perceuse pour figurer les traces de fonderie, et la mitrailleuse anti-aérienne est détaillée avec un sac de cartouches ADV. L'épiscopes du chauffeur est taillé en biseau pour ne pas empêcher la tourelle de tourner. Le canon en métal est une production Jordi Rubio, et le joint de soudure du « Saukopf » est refait en Milliput. Toute la peinture est réalisée à l'aérographe : attention, la couche de fond est ici le rouge brun au lieu du jaune foncé, comme le prescrivaient les instructions appliquées entre août et septembre 1944 (ce char est donc l'un des sept Tiger de commandement construits en septembre ou novembre 1944). Le schéma « embuscade » consiste ensuite en de larges bandes vertes et jaunes foncées, et l'application de petites tâches des trois couleurs. Après un lavis de noir et de terre de Sienne brûlée, le char est brossé à sec à l'aide de jaune foncé éclairci jusqu'au blanc. Les chiffres bleus et jaunes, tirés d'une planche de transferts à sec ADV, sont caractéristiques du schwere SS Panzer Abteilung 501, dont on reconnaît l'insigne à l'avant et à l'arrière du véhicule.

Le Renault AHNH d'Azimut

Le « master » de la maquette est en fait celui de JMP, racheté par Azimut, puis amélioré notamment par l'ajout d'une caisse métallique typique des productions de guerre, par la modification et le détaillage de la cabine afin que les portes puissent en être ouvertes et par l'ajout de roues à jantes artillerie typique de Renault. Le moulage est, comme toujours, excellent et dépourvu de bulles, avec

Ci-dessous.
Le pré-épurateur et le refroidisseur placés sur la calandre n'améliorent guère la ligne pourtant élégante du Renault AHNH. Le camion est copieusement couvert de boue, comme l'illustrent nombre de photos d'époque prise au moment du dégel ou à l'automne. Les transports militaires roulent souvent en convoi, et seul le premier véhicule échappe aux projections de boue.





Ci-dessus, de gauche à droite.

Un Oberscharführer (adjudant) de la Leibstandarte vient apporter des nouvelles des combats à son officier supérieur : armé d'un MP40, il porte un pantalon en toile camouflée italienne, et une blouse camouflée Waffen SS par dessus son uniforme feldgrau. Sa casquette passepoilée de blanc indique qu'il appartient à l'infanterie ou à une unité motocycliste, par exemple.

Un Untersturmführer, sans doute privé du commandement d'un char, houspille les hommes pour hâter le réapprovisionnement du Tiger en munitions. Il est issu d'une autre division de la Waffen SS, comme l'indique la bande de bras honorifique de son ancienne unité et porte le pantalon d'hiver de la tenue camouflée « petit pois » (fin de guerre), accompagné de l'omniprésent pull à col roulé sous la veste noire. L'absence des runes SS au col droit indique que c'est un « Volksdeutsche », c'est à dire un membre de la minorité allemande d'un pays étranger (Roumanie, Hongrie, Tchécoslovaquie, etc.).

L'homme d'équipage qui réceptionne les obus a revêtu une chaude veste de mouton retournée, sans doute un achat personnel. C'est peut-être un vétéran, car il porte le bonnet de police qui n'est plus distribué depuis 1943, du moins en théorie : en fait, à l'extrême fin de la guerre, les vieux stocks d'uniformes étaient utilisés pour équiper les recrues à l'entraînement.

cependant une petite faiblesse au niveau des supports du plateau et du châssis. Le montage s'effectue sans trop de difficultés, même si les portes ne s'adaptent qu'imparfaitement à la cabine. Une bonne idée à signaler, les garde-boue arrière font partie de la planche de photodécoupe, ce qui leur confère une finesse très réaliste. Le gazogène est une reprise légèrement modifiée du précédent kit de conversion pour Opel Blitz.

La décoration, réalisée à l'aérographe et à l'aide d'acryliques Tamiya, consiste en une couche de fond jaune foncé, agrémentée d'un camouflage brun rouge, suivie des traditionnels lavis et brossages à sec. Les marquages proviennent de planches de transferts à sec Azimut et identifient un camion appartenant à une section de transport du sSS Pz. Abt. 501. Les deux véhicules sont ensuite copieusement salis de boue plus ou moins liquide, réalisée à l'aide d'enduit Polyfilla appliqué par petites touches sur le bas de caisse, les roues et les chenilles, puis peint et brossé à sec avec les mêmes couleurs que le sol. Les éclaboussures sont figurées à l'aérographe et en frottant une brosse à dent imbibée de peinture.

Les figurines et le diorama

L'officier en pantalon molletonné blanc est une figurine Wolf, celui qui se tient à ses côtés, portant une tenue en toile camouflée italienne, est une production ADV. Le sous-

Ci-dessus, Le Sturman (caporal), sans doute le chargeur du char, dirige la répartition des obus explosifs et antichars dans les divers paniers de rangement de caisse ou de tourelle. Il porte le pantalon de la tenue de camouflage hivernale, par dessus sa tenue noire d'homme d'équipage. Lui aussi a fait partie d'une unité de la Waffen SS qui s'est vue décerner l'honneur de porter une bande de bras.

Ci-dessus à droite. Deux hommes de la compagnie des transports s'affairent à munir le Tiger des munitions nécessaires : tous deux portent le manteau feldgrau de la troupe, sans équipement d'hiver particulier. L'homme au pied du camion a rabattu les côtés de sa casquette pour se protéger les oreilles, tandis que l'autre ne dispose que de son casque d'acier, dont le camouflage blanc a presque entièrement disparu.

Ci-dessous. Vue générale du diorama

BIBLIOGRAPHIE

- *Der Panzerkampfwagen Tiger und seine Abarten*. Walter, J. Spielberger. Motorbuch Verlag.
- *Kingtiger Heavy Tank 1942-1945*. T. Jentz, H. Doyle, P. Sarson. Osprey, New Vanguard n° 1.
- *Tigers in Combat (I)*. Wolfgang Schneider. J. J. Fedorowicz.
- *Armor Battles of the Waffen-SS 1943-45*. Will Fey, J. J. Fedorowicz.
- *Les camions Renault à cabine avancée*. Jean-François Colombet. Magazine « Charge Utile » n° 15.

officier qui hurle ses ordres est, lui aussi, produit par Wolf, mais avec une tête Hornet plus expressive.

Les quatre personnages qui procèdent à l'approvisionnement du Tiger II constituent un ensemble récemment sorti chez ADV, aux attitudes tout particulièrement étudiées ; seule la tête du sous-officier assis sur la tourelle a été changée. Enfin, le sous-officier marchant devant le Renault AHNH provient de la gamme Warriors, et fait partie d'un ensemble de deux figurines de Waffen SS dans les Ardennes.

Le diorama est très simple, puisqu'il est censé représenter les plaines marécageuses des alentours du lac Balaton. A l'aide de polystyrène expansé, on réalise le dénivelé de la route par rapport au sol, fait de mon habituel mélange (plâtre, pâte à bois en flocons, colle à bois, terres à décor, gouache en tube) peint après séchage à l'aide d'acryliques Tamiya puis brossé à sec. Un pied de thym bien sec fournit troncs et racines, quelques cailloux figurent d'honnêtes rochers, et l'herbe est en filasse de plombier.

Pour finir, la neige est constituée de bicarbonate de soude délicatement saupoudré sur les zones voulues, préalablement recouvertes au pinceau de colle blanche légèrement diluée. De la même façon, un peu de neige est appliquée au creux des patins de chenilles, dans les passages de roues, etc. On place alors les véhicules puis les figurines, toujours à la colle blanche. Une bonne part du travail est consacrée à la peinture et à la fixation des armes et accessoires Azimut, Dragon, Tamiya, et surtout des caisses et obus de 88 produits par Verlinden. □





LE LVTP-5, ANCETRE DES AMPHIBIES MODERNES (I)

Ci-dessus.
Lorsqu'il se déplaçait sur l'eau, la ligne de flottaison du LVTP-5 était presque placée au niveau du toit. Ces engins amphibies furent principalement utilisés au Vietnam pour couper les lignes de ravitaillement du Vietcong dans les régions de rivières. (USMC)

S'il est un engin trop mal connu et pourtant capital dans le développement des véhicules d'assaut amphibies, c'est bien le monstrueux LVTP-5. Il fut, et restera certainement, le plus gros engin de cette catégorie.

qui les avait inventés pour le secours en zone marécageuse. L'efficacité indéniable de son prototype avait alors attiré l'attention des militaires qui, après modifications, en avaient fait dériver une série, allant du LVT1 au LVT4. Nous reviendrons sur ces engins dans de prochains articles, afin de couvrir l'ensemble des matériels amphibies chenillés.

Un développement rapide

Après la Seconde Guerre mondiale, une grande partie de ces engins avaient été soit stockée, soit redistribuée aux pays alliés. Au moment de la guerre de Corée, ils furent remis en service et, une fois le conflit terminé,

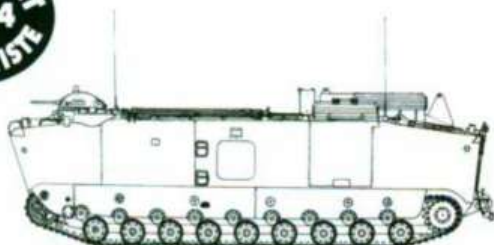
Ci-contre.
Au Vietnam, la partie avant des LVTP-5 était souvent renforcée par des sacs de sable et la protection accrue par la présence d'une mitrailleuse M60 ou d'une mitrailleuse de calibre .30 (USMC)

Texte et dessins d'Hubert CANCE

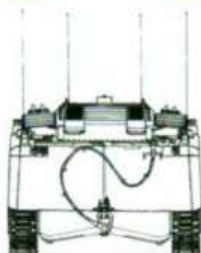
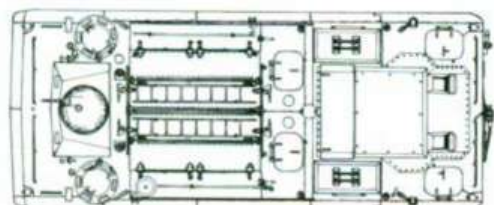
La catégorie des véhicules d'assaut amphibies apparut pendant la Seconde Guerre mondiale avec les LVT, dérivés du concept de Roebeling, un ingénieur de génie

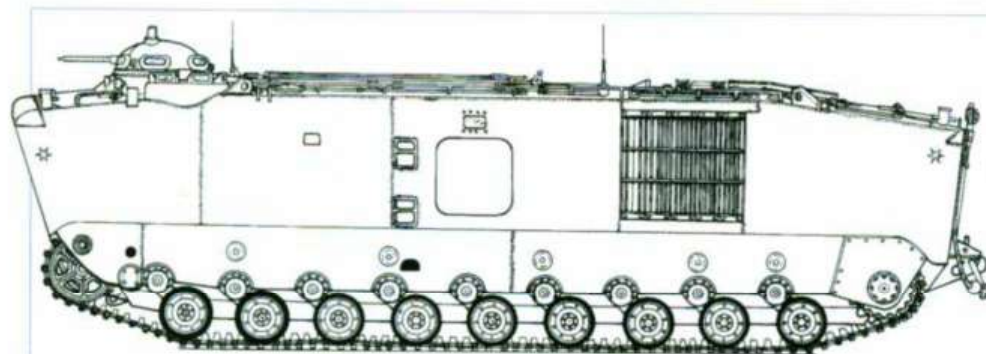


DOCUMENT
1/144
MAQUETTISTE

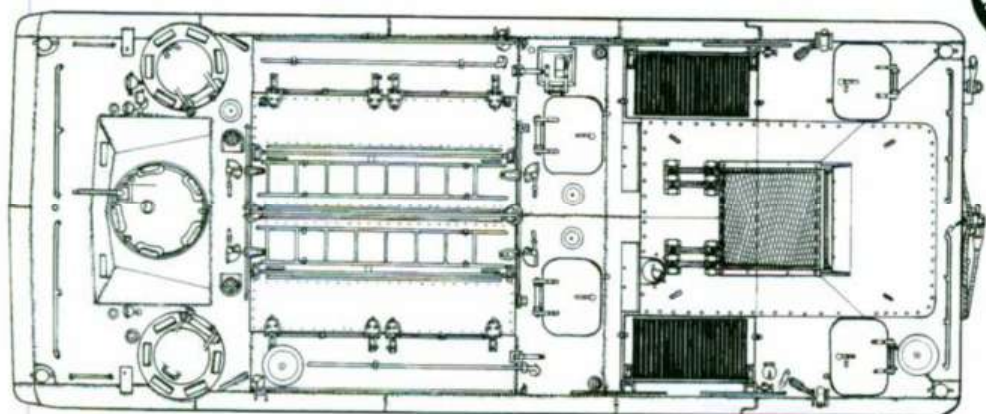
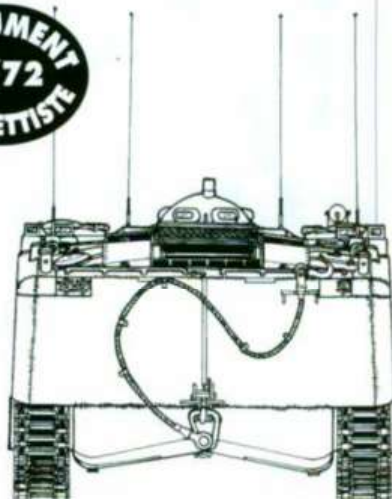
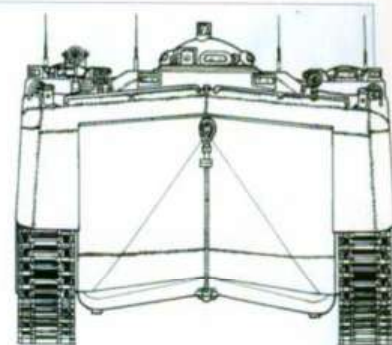


LVTPXD1





LVTP-5

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE

les Marines se retrouvèrent avec seulement 539 LVT sur les 7 465 qui avaient été livrés. Comme les Marines de Taïwan et de Corée du Sud cherchaient eux aussi à renouveler leur potentiel, le Navy Bureau of Ships lança un appel d'offre auquel Ingersoll Products, une filiale de la Borg Warner Corporation, répondit en décembre 1950. Cette firme ayant déjà produit une grande quantité de LVT durant les années quarante, il n'est pas étonnant que son projet ait été adopté. Les recherches furent lancées dès janvier 1951 et le premier prototype (dénommé LVTPX1) fut livré pour essai dès le mois d'août de cette

même année. Ce développement hâtif et des commandes passées trop rapidement retardèrent la mise en service actif qui eut lieu en 1956, après qu'une amélioration de l'ensemble de la flotte ait été effectuée, sous la dénomination LVTP-5A1. Ce suffixe A1 signifiait que la suspension (jugée trop dure) et la motorisation avaient été modifiées. Il fut attribué à l'ensemble des variantes ayant subi ces modifications, celles-ci ne se distinguant extérieurement que par un capot moteur surélevé.

Les problèmes de motorisation conduisirent, plus tard, FMC à proposer une remotorisation Diesel essayée sur le prototype LVTPX1 mais, comme le LVTP-5 avait dès cette époque montré ses limites, le projet fut abandonné et l'on passa directement au LVTP-7.

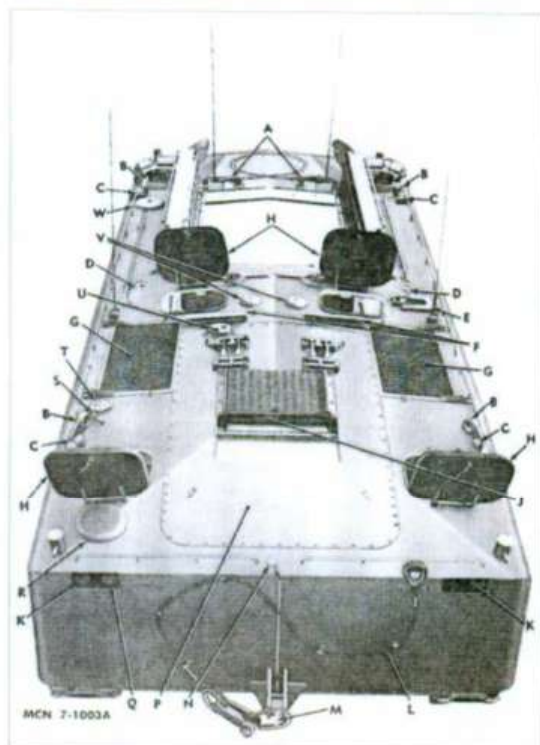
Ce ne sont pas moins de cinq compagnies qui produisirent le LVTP-5 (modifié en A1), entre 1951 et 1957 : Baldwin - Lima - Hamilton en fabriqua 91 exemplaires, FMC 313, Ingersoll 239., St. Louis Car Mfg. Co 425 et Pacific Car & Foundry 56.

Le baptême du feu

C'est donc seulement durant la guerre du Vietnam que les LVTP-5 connurent le baptême du feu. Ils montrèrent

En agrandissant de 200% les plans au 1/144 de cet article, vous obtiendrez des documents à l'échelle 1/72

Ci-dessous.
Vue extraite d'un manuel technique, permettant de distinguer les trappes supérieures en position ouverte.



Ci-dessous.
Un groupe de Marines du 4^e régiment a pris place sur un LVTP-5A1 pendant une opération au Vietnam. Ce véhicule, tout comme le M113, était vulnérable aux mines et les fantassins préféraient voyager à l'extérieur... (USMC)





Ci-dessus.
Exposé de nos jours au musée des engins amphibies de Camp Pendleton, sur la côte californienne, ce LVTPX1 est un prototype à proue modifiée destinée à offrir une visibilité supérieure au pilote et à améliorer la pénétration dans l'eau. Sur cette version, l'avant s'ouvre en deux parties, l'étrave se relevant.
(Photo D. Chomette)

alors certains défauts : outre leur masse trop importante, qui en faisait des cibles faciles, le plus flagrant était l'installation des réservoirs d'essence sous le plancher de la soute, qui transformait celle-ci en véritable « incinérateur » en cas de passage sur une mine...

C'est ce qui conduisit les Marines à préférer s'installer sur le toit des véhicules et à compléter leur protection au moyen de sacs de sable. Ce pis-aller n'améliorait pas la discrétion de l'engin et ne résolvait surtout pas le problème pour le mitrailleur (dans sa tourelle fermée), le chauffeur ou le chef de char dont les sièges étaient suspendus au plafond de la soute !

Ces derniers n'étaient d'ailleurs pas non plus satisfaits de l'emplacement de la porte principale d'étrave qui, située juste devant eux, les exposait au feu ennemi, de son ouverture à la fin du débarquement des troupes. L'installation des soldats sur le toit limita ensuite quelque peu les dégâts.

La faible autonomie de ces engins et la rapide usure de leur train de roulement sur terre conduisit à une modification de tactique et, de véhicule tout usage, le LVTP-5 fut limité aux patrouilles sur les rives des fleuves et sur les côtes, au sein des « Special Landing Teams ».

La composition des « Amphibian Tractor Batalions » des Marines durant les années cinquante et soixante mérite d'être indiquée ici afin de montrer l'importance que ces engins avaient pris à l'époque.

— Battalion : 120 LVT chacun.

— 2 Tractor Companies de 44 LVTP-5A1 chacune, soit 88 LVTP-5A1.

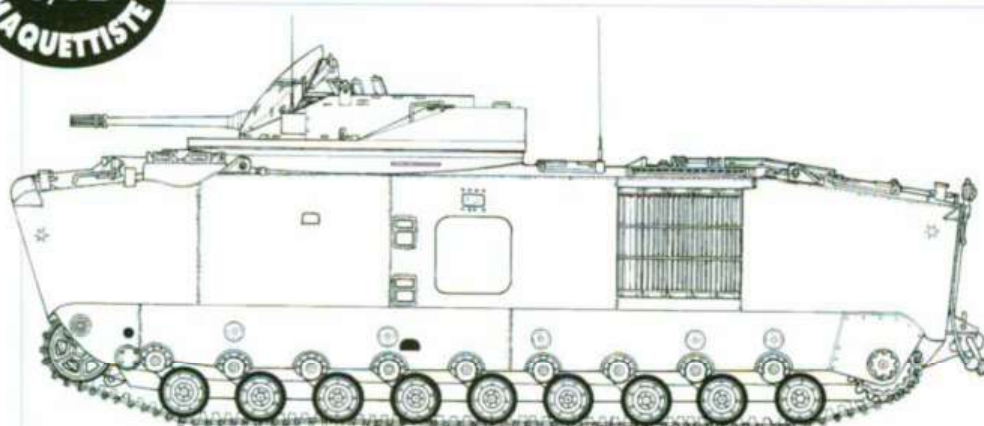
— 1 Battalion HQ de 3 LVTP-5A1 (Cmd) de commandement ; 1 LVTR1A1 de dépannage ; 1 platoon de déminage avec 8 LVTE1A1 ; 1 Platoon de maintenance, avec 1 LVTR1A1 ; 1 Amphibian Platoon, avec 3 LVTP-5A1 (Cmd) et 12 LVTP-5A1.

Les LVTP-5 (Cmd) et, bien sûr, les LVTP-5A1 (Cmd) étaient des LVTP-5 modifiés en PC mobiles, centres de coordination d'appui-feu ou postes d'observation et emportaient des équipements radios supplémentaires ainsi que des tables, cartes, etc. Ils ne se distinguaient extérieurement que par la présence de deux antennes radios supplémentaires, placées de chaque côté de la trappe de soute supérieure.

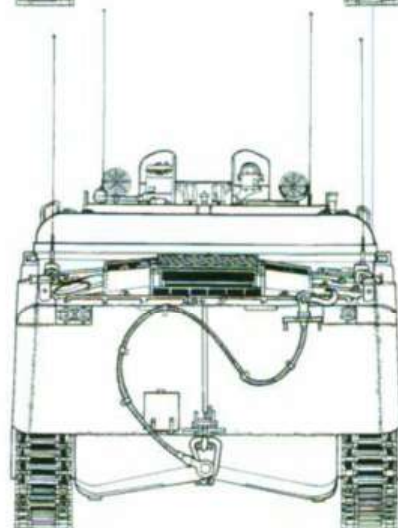
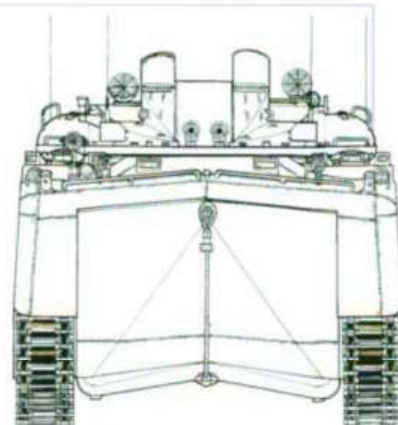
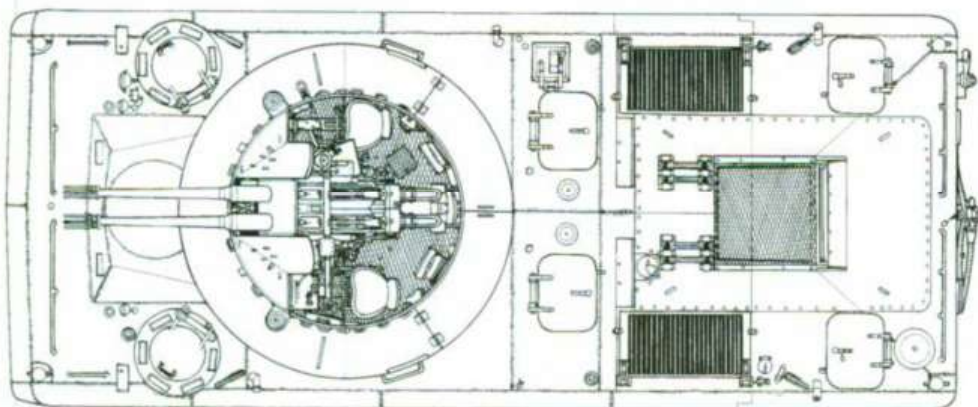
Un prototype unique

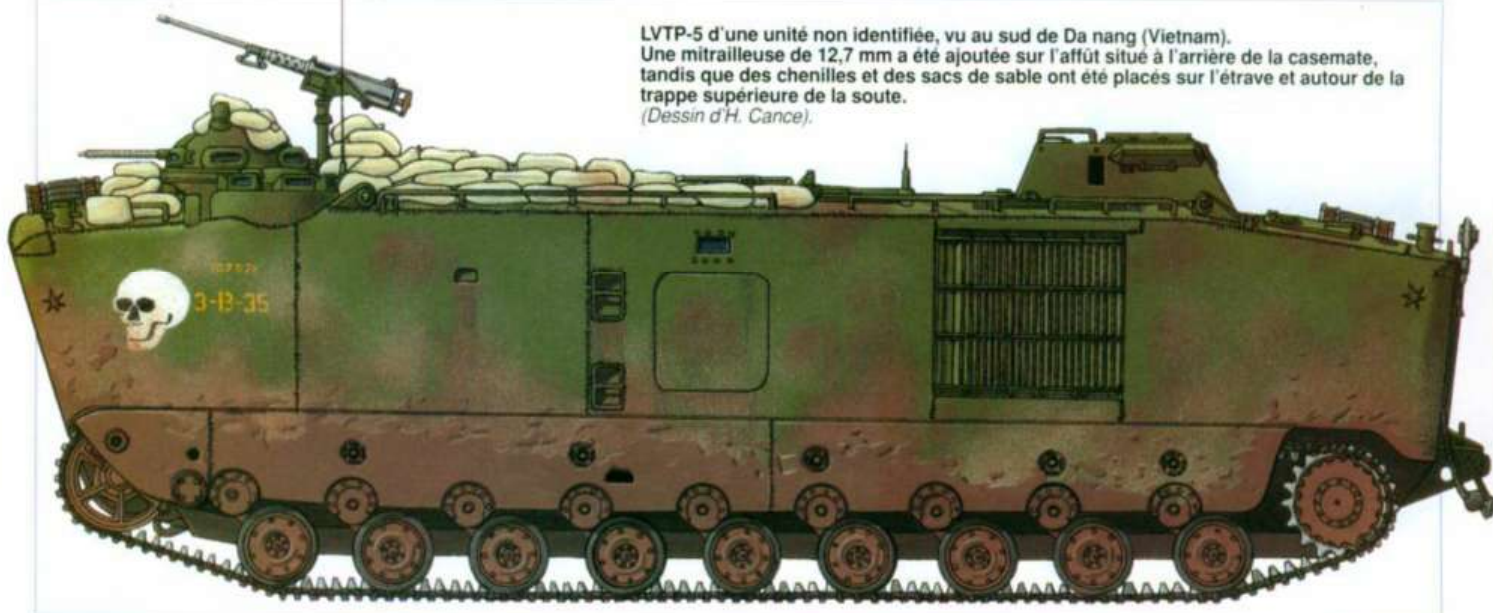
Le LVTA1 n'a été produit qu'à un seul prototype, aujourd'hui exposé à Camp Pendleton. Il s'agissait de l'adaptation d'une tourelle de Duster (M42) sur une caisse de LVTP-5 standard. La tourelle avait cependant subi un certain nombre d'adaptations : sa base avait été agrandie pour atteindre un diamètre presque égal à la largeur de la coque, l'antenne radio avait été doublée et déplacée du bouclier avant aux flancs de la tourelle et, enfin, les deux parties du bouclier central avaient été rendues repliables afin de permettre le stockage dans les soutes des navires. De plus, des casiers à munitions plus impor-

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE



LVTA1





LVTP-5 d'une unité non identifiée, vu au sud de Da nang (Vietnam). Une mitrailleuse de 12,7 mm a été ajoutée sur l'affût situé à l'arrière de la casemate, tandis que des chenilles et des sacs de sable ont été placés sur l'étrave et autour de la trappe supérieure de la soute.
(Dessin d'H. Cance).

FICHE TECHNIQUE. LVTP-5

Landing Vehicle Tracked Personnel Model 5

- Fabricants : Baldwin-Lima-Hamilton, FMC, Ingersoll, Pacific Car & Foundry, St Louis Car Mfg. Co.
- Fabrication : de 1951 à 1957
- Quantité : 1 124, dont 58 convertis en LVTP-5 (Cmd)
- 210 LVTH6
- 65 LVTR1
- 41 LVTE1
- Longueur : 9,04 m
- Largeur : 3,57 m
- Hauteur : 2,92 m
- Moteur : 1 Continental AV-1790-1 (12 cylindres en V), refroidissement par air, 810 cv.
- Vitesse maximum : - terre : 48,28 km/h
- eau : 19,3 km/h
- Autonomie : 359 km
- Poids maximum : - terre : 39,8 t
- eau : 37,1 t
- LVTP-5 (Cmd) : 32,8 t
- LVTR1 : 37,3 t
- LVTE1 : 44,2 t
- LVTH6 : 39,3 t
- Equipage : 3 hommes (LVTH6 : 6)
- Passagers :
- troupes équipées : 25 hommes
- maximum : 34 hommes
- blessés couchés : 12 hommes
- LVTP-5 (Cmd) : 12 hommes
- Armement : 1 mitrailleuse de 7,62 mm en tourelle.
- LVTH6 : 1 obusier M49 (T96E1) de 105 mm
+ 1 mitrailleuse coaxiale de 7,62 mm
+ 1 mitrailleuse de DCA de 12,7 mm
- LVTA1 : 2 canons de 40 mm Bofors jumelés

Variantes :

- LVTP-5/LVTP-5A1 & LVTPXD1 (Transport de troupes)
- LVTP-5 (Cmd) & LVTP-5A1 (Cmd) (Commandement)
- LVTA1 (Prototype seulement).
- LVTR1 et LVTR1A1 (Dépannage)
- LVTE1 et LVTE1A1 (Génie)
- LVTH6 et LVTH6A1 (Soutien)
- « Kit dozer » prévu pour LVTP-5

Sources

- *Armor in Vietnam : a pictorial History*. Jim Mesko. Squadron Signal
- *Steelmasters* Vol.3 : reportage de D. Chomette à Camp Pendleton.
- *Amtracs : US amphibious Assault Vehicles*. Steven Zaloga. Osprey Vanguard series n° 45.
- *Wheels & Tracks* n° 24
- *M41 Walker Bulldog in action*. Jim Mesko. Squadron Signal
- *Sheridan : a History of American light tank*. R.P. Hunnicut. Presidio (pour la tourelle basée sur celle du Duster).
- *Panzer*. 10/79 (n° 52).
- *Ground war - Viet Nam*. Vol. 2. Jim Mesko. Squadron Signal

tants avaient été aménagés à l'arrière de la tourelle. Cette variante fut abandonnée, le Marine Corps n'en voyant pas l'utilité. Au vu de l'usage fait des Dusters pour l'appui-feu en tir direct contre l'infanterie au Vietnam, on peut penser que le LVTA1 aurait certainement été apprécié sur le terrain.

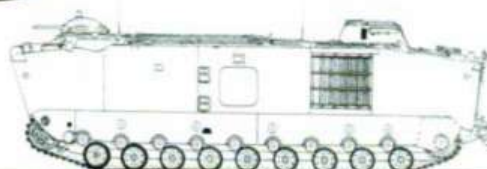
Les versions d'exportation

Pour finir, signalons qu'un certain nombre d'exemplaires du LVTP-5 ont été livrés à l'exportation : 17 aux Philippines et 717 à Taïwan. Certaines sources affirment que le Chili en reçut mais ce fait n'est pas confirmé. Pour finir, on peut dire que ce géant, plus à l'aise dans l'eau que sur terre, permit cependant d'améliorer les opérations d'assaut amphibie. Il ouvrit également la voie au LVTP-7 qui, aujourd'hui en attente d'un successeur, permet de corriger la majorité des défauts présentés par son très respectable grand frère.

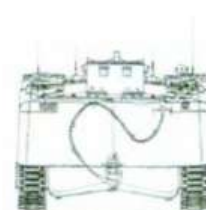
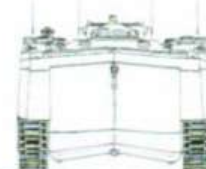
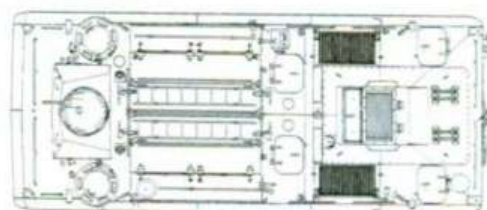
La deuxième partie de cette étude traitera des variantes spéciales opérationnelles : le LVTR1 de dépannage, le LVTH6 de soutien (armé d'un obusier de 105 mm en tourelle) et le LVTE1 du génie, ainsi, si cela est possible, que de quelques prototypes qui n'ont jamais été produits en série. □

With all my thanks to Terry Schweider for his photographic help and to Captain Stuart W. Bracken (USMC) for his really complete help in furnishing of TM extracts and photographs of the top of the LVTP-5.

**DOCUMENT
1/144
MAQUETTISTE**



LVTP5A1





LES CHARS B1 BIS DE LA 2^e DCR

I - LES PREMIERS COMBATS DU 8^e BCC (15-20 MAI 1940)

Ci-dessus.
Etain, fin 1939. Cette vue magnifique, fort connue au demeurant, présente le B1 bis n° 268 *Eclair* (2^e compagnie du 8^e BCC, 3^e section, chef de char le 10 mai 1940, lieutenant Gandois) quittant la gare après avoir débarqué du train. Les marques de tourelle n'ont pas définitivement livré leurs mystères. Le grand D blanc présente toutes les caractéristiques d'un indicatif radio (comme à la 1^{re} DCR), mais cet usage ne se recoupe apparemment dans aucune autre compagnie de la 2^e DCR, du moins si l'on en juge par les photographies montrant les chars tels qu'ils se présentaient en mai 1940. Il est loin d'être exclu que de tels indicatifs radio aient été d'abord généralisés avant guerre puis, à la 2^e DCR, effacés ou repeints avant mai 1940. Peint légèrement de travers, le carré blanc symbolise logiquement la 2^e compagnie.
(ECP Armées)

Notices et commentaires sur les marques tactiques et les camouflages, par François Vauvillier

Alertée le 13 mai 1940, embarquée aussitôt, la 2^e DCR est engagée afin d'arrêter l'avance des unités blindées ennemies dans des conditions que les circonstances rendront particulièrement difficiles.

par Roger AVIGNON

Comme grande et puissante unité de manœuvre en masse, la 2^e DCR est pratiquement inexistante durant sa première semaine au feu. En effet, avant l'engagement, elle se trouve éclatée du fait de son acheminement par voie ferrée. Coupés de leurs arrières, ses éléments combattants auront beaucoup de difficultés à se regrouper.

Les chars étant jetés dans la bataille au fur et à mesure de leur arrivée, des actions quasi ponctuelles se succèdent jusqu'au 20 mai où la division est retirée du théâtre d'opérations en vue d'être reconstituée.

Durant cette première semaine, la 2^e DCR aura été pratiquement dépensée. Tel sera le cas de ses chars et de leurs équipages qui auront fait leur devoir, et même plus, avec sang-froid et bravoure dans la glorieuse tradition de l'arme.

La 2^e DCR le 10 mai 1940

Créée le 16 janvier 1940, la 2^e DCR comprend, sous les ordres du général Bruché :

- la 2^e **demi-brigade de chars B1 bis** (colonel Roche), avec le 8^e BCC (commandant Girier), issu du 508^e RCC de Lunéville, et le 15^e BCC, (commandant Bourguin), issu du 510^e RCC de Nancy;

- la 4^e **demi-brigade de chars** Hotchkiss H 39 (lieutenant-colonel Golhen), avec le 14^e BCC (commandant Cornic) et le 27^e BCC (commandant Aubert), issus du 505^e RCC de Vannes;

- le 17^e BCP (commandant Mahuet);
- le 309^e RATT (lieutenant-colonel de Morin);
- la Cie de sapeurs-mineurs 131/1 (capitaine Douret);
- la Cie mixte de transmissions 123/84 (Lt Massiot);
- la Cie auto de QG 248, (lieutenant Devaux);
- la Cie auto de transport 348 (capitaine Guichard);
- le GAO 546 (commandant Saget);
- le GSD 132 (médecin-commandant Fontaine);
- le groupe d'exploitation n°132 (lieutenant François).

Toutes ces unités sont sur pied de guerre à la déclaration des hostilités le 3 septembre 1939.

Ses unités aguerries par un séjour en septembre 1939 en avant de la ligne Maginot, la 2^e DCR était, comme elle aurait dû être employée, une division blindée faite pour manœuvrer en masse, créer la rupture, l'exploitation et la poursuite. Hélas, les conditions de son engagement en décidèrent autrement.

Un bataillon de chars B a un effectif théorique de 49 officiers, 88 sous-officiers, 135 caporaux-chefs et caporaux, et 475 chasseurs. Une DCR a un effectif réglementaire de 340 officiers et 6 200 hommes de troupe, et ses dotations totalisent 169 chars (70 B et 99 H), 1 400 véhicules automobiles et 469 motos ou side-cars. En colonne de route, avec 60 m de distance entre chaque char et 50 m entre chaque véhicule routier, elle s'étire sur 80 kilomètres.

Au jour de l'attaque allemande, le 10 mai 1940, la 2^e DCR aligne 61 chars B1 bis au lieu des 68 dont elle a été effectivement pourvus. Le 8^e BCC dispose de 32 chars sur 34 : les n° 232 Amiens (1^{re} Cie) et 261 Trombe (3^e Cie) sont en révision au PEB 101 à Mourmelon. De son côté, le 15^e BCC dispose de seulement 29 chars sur 34 : les n° 201 France (compagnie d'échelon), 252 Flamberge (2^e Cie), 217 Cantal (2^e Cie), 254 Bombarde (2^e Cie) et 262 Tramontane (3^e Cie) sont au PEB 101 en révision ou en réparation.

Ce déficit de sept chars sera porté à 10 lorsque les trois appareils de la compagnie d'échelon du 8^e BCC (n° 402 Villers-Bretonneux, 245 Lunéville et 246 Téméraire), sous commandement du lieutenant Robert, seront le 15 mai à Wassigny², à 14 km au nord de Rethel, puis à Rethel à la défense du passage de l'Aisne où seront dirigés aussi cinq des sept chars en révision au PEB 101, déjà cités³. Seuls la Bombarde et le Tramontane rejoindront le 15^e BCC, mais seulement fin mai.

Les préliminaires de l'assaut

Le 10 mai, dans ses cantonnements attendant l'est de Châlons-sur-Marne, la 2^e DCR apprend l'entrée des troupes allemandes en Belgique et le bombardement du camp de Mourmelon en trois raids aériens à 4 h 20, 5 h 40 et 18 h 46. La division est mise à la disposition de la 1^{re} armée qui opère en Belgique.

Le 13 mai vers 12 h 30, le régulateur général de Châlons-sur-Marne l'avise d'avoir à se

LE SORT DES CHARS DU 8^e BATAILLON DE CHARS DE COMBAT du 10 au 20 mai 1940



tenir prête à faire mouvement dès le soir à 20 heures : éléments chenillés par voie ferrée, éléments sur roues par voie de terre.

L'enlèvement par voie ferrée qui nécessite 29 trains, avec comme prévision un départ toutes les heures et un intervalle de 6 heures entre les trains transportant chaque élément d'une unité, se révèle difficile, non seulement du fait de l'éloignement du stationnement des unités par rapport aux cinq gares d'embarquement, mais aussi parce qu'aucune rame n'est formée lorsque survient l'ordre d'enlèvement.

La colonne routière, formée comme on l'a dit de tous les éléments sur roues de la division, a l'ordre de départ pour le 13 mai, passage au point initial Châlons à 20 heures qui deviennent 22 heures, les quelques 1 000 véhicules appe-

lés à former la colonne (environ 50 km de long) stationnant dans un cercle de 30 km. Le train routier sera sur place avant les éléments de combat.

La 2^e DCR étant destinée à la 1^{re} armée, sa zone de rassemblement devait être dans la région de Charleroi, avec PC à Lambusart et premier point de destination Neufchâtel-sur-Aisne. Or, le 14 mai, la division change d'affectation : elle est désormais à la disposition de la 9^e armée du général Corap, qui sera remplacé le 15 mai à 16 heures par le général Giraud.

Sortie de Reims par la nationale 44 au Cholé- ra, la première petite colonne d'avant-garde arrive à Neufchâtel-sur-Aisne, où elle reçoit un contrordre. Il faut dérouter la colonne de la DCR et passer par Laon. A Laon, elle doit aller au Sourd (9 km au sud-est de Guise). Arrivée en ce point

1. Organigramme dans notre prochain numéro

2. Ne pas confondre avec Wassigny, à 13 km au nord de Guise.

3. Amiens, Trombe, France, Flamberge et Cantal, plus cinq chars B1 et le B1 bis n° 311 Rhin du 41^e BCC. Les quatorze chars ainsi rassemblés à Rethel deviendront la compagnie de marche Gaudet 3/37. Les équipages seront remplacés mais aucun de ces chars ne reviendra à son bataillon d'origine. La Cie Gaudet sera rattachée le 11 juin au bataillon de marche 46/47 de la 4^e DCR.

le 14 mai à 3 heures, l'avant-garde est avisée que le lieu de rassemblement est maintenant Cheverisy, à 22 km au sud-est de Saint-Quentin, où, à partir de 10 heures, les colonnes se succèdent de minute en minute. Le PC est établi à Landifay.

Quant aux éléments sur chenilles, le premier train part le 14 mai à 3 heures avec un retard de 7 heures qui deviendra pour les autres trains 14 h, 18 h, 24 h, jusqu'à 30 heures. La 2^e batterie du 309^e RATT qui devait partir le 14 mai à 19 heures ne peut embarquer; elle fait mouvement par la route et aura un retard de plus de trois jours. Le 29^e train part le 15 mai à midi.

L'embarquement de la division est suivi par l'aviation ennemie qui attaque les trains en cours de route (les 14^e et 27^e BCC sont particulièrement visés) et bombarde les gares. A celle de Villers-Dancourt, la 3^e batterie du 309^e RATT perd 27 tués et 23 blessés.

La rapidité de l'avance ennemie est telle qu'elle dépasse le plus souvent les décisions du commandement à tous les échelons. Les points de débarquement des trains doivent subir des modifications en cours de transport, si bien qu'en fin de mouvement, les éléments de la division sont dissociés, dispersés sur une ligne de 70 km du Nouvion à Rethel.

Le 14 mai dans l'après-midi, le général Georges, commandant en chef sur le front Nord-Est, décide en raison des événements de dérouter toute la 2^e DCR sur Signy-l'Abbaye. La colonne routière qui se trouve alors au sud de Guise, avec PC à Landifay, reçoit le soir à 20 h 30 l'ordre de faire mouvement pour les couverts de la forêt de Signy-l'Abbaye, avec PC de la 2^e DCR à Rocquigny, (10 km à l'ouest de Signy-l'Abbaye). Les éléments non combattants ainsi poussés en avant de l'échelon de combat, ces derniers vont se trouver séparés de leurs arrières par un fossé de 70 km dans lequel les Panzer vont s'engouffrer et rendre aléatoires les communications.

Articulée pour contrer une menace initiale au nord, la 2^e DCR doit maintenant s'orienter plein est.

La compagnie d'engins du 17^e BCP, dès son débarquement du 19^e train à La Capelle le 15 mai à 15 heures, prend la route pour se rendre à La Romagne (7 km à l'ouest de Signy-l'Abbaye), en passant par Montcornet. Vers 17 heures, la voiture d'officiers sortie de Montcornet tombe sous le feu presque à bout portant de deux automitrailleuses allemandes. Poursuivant sa route, ce détachement ennemi d'automitrailleuses, de motocyclistes, de chars et d'autocars chargés d'infanterie se heurte à 17 h 30 à la compagnie d'engins du 17^e BCP en colonne de route. Lorsque le combat héroïque de la CE s'arrête à 20 h 45 par un repli en direction du nord, les pertes allemandes ont été lourdes mais la CE a perdu trois officiers, neuf sous-officiers, 45 chasseurs, 10 canons de 25 mm culasses démontées, un mortier de 81 mm, 15 tracteurs Latil M7T1 et le train de combat de la compagnie dont la plupart des véhicules ont été détruits ou incendiés par le tir au canon des chars ennemis.

Le 15 mai, la situation est des plus confuse en direction de Sedan. Des chars ennemis sont signalés avançant vers Signy-l'Abbaye et d'autres plus au nord dans la région d'Arreux. Le colonel Perré, commandant en second la 2^e DCR, et le commandant Favier, chef d'état-major, arrivés dans la nuit à Rocquigny, sont alertés et informés vers 5 h 30. La colonne routière sera arrêtée à temps et refoulée au sud de l'Aisne. Dans ses mouvements, elle est harcelée par des patrouilles ennemies qui la font éclater en plusieurs directions et lui font des prisonniers.

Le général Bruché, dont le PC est à Roisy le 16 mai, opère le regroupement dans la région sud de Neufchâtel-sur-Aisne, Roisy, Bergnicourt et à Reims où est organisée une permanence de recueil. Dans la région de Rethel, il ne contrôle que quelques éléments combattants et la plus grande partie des échelons sur roues. Le colonel Roche (chars B) ne dispose que d'une partie de son état-major. Le lieutenant-colonel Golhen (chars H) n'a sous ses ordres qu'une compagnie sur six. Le commandant Girier ne retrouvera ni son état-major, ni la 2^e Cie avec qui est la 3^e section de la 3^e Cie, ni les chars de



Robert. Le commandant Mahuet (17^e bataillon de chasseurs portés) n'a auprès de lui que deux compagnies de fusiliers-voltigeurs. Le lieutenant-colonel Morin (309^e RATT), n'a qu'une batterie sous ses ordres.

La 2^e DCR est coupée en deux, fractionnée

Coupés de leur état-major, les éléments isolés auront les plus grandes difficultés pour se regrouper. N'ayant pas leurs moyens de ravitaillement, c'est quelquefois au hasard, et là où ils pourront, qu'ils se ravitailleront. Ce seront des engagements improvisés que les circonstances auront imposés, des missions diverses données par des autorités différentes tels les généraux Delestraint, Touchon, Corap, de Lattre de Tassigny, ce sera la charge de Montcornet, la défense des ponts de l'Oise, de ceux du canal Crozat (canal de Saint-Quentin), missions disproportionnées avec les moyens des unités engagées.

La 1^{re} Cie du 8^e BCC

Tout le 8^e BCC va embarquer en gare de Suippes. Le 2^e train enlève le 14 mai à 4 h 30 l'état-major qui arrive à Hirson le 15 mai à 5 h 30. La 1^{re} Cie (lieutenant Dupont), partie avec le 8^e train du 14 mai à 17 h 30, dans lequel ont été mis les chars *Adroit* et *Rapide* de la 3^e section de la 2^e Cie pour le compléter, arrive le 15 mai à 16 h 30 à Hirson. Deux chars sont postés aux sorties est, des francs-tireurs mitraillent depuis des fenêtres. Affolement à la gare, le train se sauve, emportant deux tracteurs chenillés de ravitaillement chargés d'essence. Les chars gagnent Vervins puis stationnent à l'est de Fontaine-les-Vervins. Installé à Vervins, l'état-major de la 9^e armée demande un char B (le n° 239 *Impétueux* ?) pour porter un ordre à un bataillon de chars légers encerclé. L'*Impétueux* est perdu à Fontaine-les-Vervins ce jour-là. Vervins elle-même tombera le lendemain à 15 h 45.

Le 16 mai, la 1^{re} Cie est appelée dans la région de Saint-Quentin, en arrière des autres compagnies du bataillon. Elle arrive à Guise par le sud. Sans prévenir le lieutenant Dupont, un officier d'état-major de la 9^e armée détache cinq chars de la queue de la colonne pour la défense des ponts de l'Oise et des issues nord et nord-est de la ville. Apprenant ce fait, le lieutenant Dupont arrête sa colonne et fait demi-tour. Il reçoit l'ordre de défendre Guise et place le reste de la compagnie à sa sortie sud.

La 2^e Cie du 8^e BCC (capitaine Deyber) entre dans Guise pour occuper la position. A 18 h 30, ordre de défendre les ponts de l'Oise. Quelques chars de la compagnie Dupont restent aux issues nord de Guise jusqu'au matin du 17 mai, après avoir résisté à un sérieux assaut. Le *Rapide* est mis hors de combat dans Guise au pont de l'Oise et l'*Ouragan* rue Camille-Desmoulins. Le char *Adroit* de la 2^e Cie détruit deux automitrailleuses allemandes sur la route Guise-Vervins; il réussira à rejoindre sa compagnie le 17 dans l'après-midi.

Ci-dessus.

Le char n° 239 *Impétueux* est le premier char B1 bis de la 2^e DCR effectivement perdu en opérations, le 15 mai 1940. Appartenant à la compagnie d'échelon du 8^e BCC, le char du sous-lieutenant Plattard sera abandonné en panne à Fontaine-les-Vervins.

(Coll. privée via J.-L. Roba)

Page ci-contre.

Le B1 bis n° 260 *Ouragan* (lieutenant Brayard, 1^{re} Cie du 8^e BCC) est mis hors de combat, sa direction hors service, dans Guise, rue Camille-Desmoulins, le 17 mai 1940. Voici une photo inédite de ce char. D'autres documents déjà publiés (notamment dans *Blitzkrieg in the West* de J.-C. Pallud, p. 282) montrent plus distinctement l'insigne de tourelle, un rond blanc (peint en trois emplacements), forme géométrique réglementairement attribuée à la 1^{re} compagnie. Le nom sur la tourelle et le petit drapeau tricolore ont manifestement été masqués, recouverts par une peinture de camouflage plus foncée que la moyenne du char.

(Coll. privée via F. Calame)

Page ci-contre, en médaillon.

L'insigne métallique du 8^e BCC.

Page ci-contre.

Le B1 bis n° 249 *Rapide* (sergent-chef Jeannot, 2^e Cie du 8^e BCC), séparée de sa compagnie d'origine, partagera le sort de l'*Ouragan*. Lui aussi succombe dans Guise le 17 mai, en défendant le pont de l'Oise. Cette splendide photo ne présente hélas aucun marquage mais, là aussi, il semble bien que, sur la tourelle à l'emplacement de l'épiscopes, un grand marquage a été recouvert par une tâche de peinture plus foncée. Le schéma de camouflage des flancs, le plus souvent masqué par les traînées de poussière et les coulures de boue séchée, est ici exceptionnellement bien visible. (ECP Armées)

Le 17 au sud de Hauteville, les Allemands abordent les ponts de l'Oise à Bernot, Origny-Sainte-Benoîte, Ribemond et Sissy, s'emparent du pont de Bernot qu'aucun char ne défendait, poussent en direction de Thenelles, barrent derrière Origny la route de Saint-Quentin.

La compagnie Dupont se bat dans Origny où le *Toulouse* sera détruit. Au combat de Ham le surlendemain 19 mai, elle perdra le *Corsaire*. Il ne lui restera alors que trois chars, les *Tromblon*, *Paris* et *Intrépide*.

La 2^e Cie et trois chars de la 3^e Cie du 8^e BCC

La 2^e Cie avec les trois chars de la 3^e section de la 3^e Cie (*Victorieux*, *Courageux*, *Triomphant*) embarqués pour compléter la 14^e rame, part de Suippes le 15 mai à 5 h 30. Le lendemain 16 mai à 10 heures, son débarquement à La Capelle est terminé. Elle doit se rendre à Maranwez. Le capitaine Deyber, parti en side-car pour reconnaître l'iti-

Ci-contre.
En gare d'Etain, automne 1939. L'équipage du char B1 bis n° 270 *Typhon* (en mai 1940, sous-lieutenant Barthélémy, 2^e Cie du 8^e BCC) est en train de retirer les cales, obligatoires durant le transport par voie ferrée.
(ECP Armées)



néraire, tombe sur des automitrailleuses allemandes à 15 km de La Capelle où, revenu, il reçoit l'ordre d'emmener la compagnie à Bohain. Dès le départ, la colonne est bombardée et mitraillée, le *Lille* est mis hors de combat par une bombe. A 16 heures, la compagnie est dans Guise où elle prend contact avec la 1^{re} Cie et reçoit l'ordre, à 18 h 30, de défendre les ponts de l'Oise. A chaque pont, une section de H 39 du 27^e BCC est épaulée d'un char B : le *Victorieux* au pont de Longchamps, le *Courageux* au pont de Noyales, le *Triomphant* au pont de Vadencourt. Les chars B ont ordre de se replier à la pointe du jour du 17 mai et de rejoindre la compagnie qui se porte au bois d'Etaves, à 5 km au sud de Bohain, qu'elle occupe à 3 heures. Le *Typhon* est en panne, demi-arbre de barbotin cassé. L'élément de dépannage du bataillon n'ayant pu être trouvé, le char sera sabordé.

Le 17 mai à 4 h 45, la 2^e Cie reçoit l'ordre de se porter à Wassigny. Aux ponts de Vadencourt, Longchamps et Noyales, les chars *Triomphant*, *Victorieux* et *Courageux* submergés et pris à revers par des fantassins ayant réussi à traverser le canal avec des antichars, se replient sur Itancourt. Deux d'entre eux restent avec l'échelon : le *Victorieux*, boîte de vitesses cassée et le *Triomphant*, fuite





d'huile au Naeder. Le *Brest*, tombé en panne par rupture des demi-coquilles, est remorqué par le *Tonnerre* qui tombe à son tour en panne sèche à 4 km de Wassigny. Le *Sirocco* a son moteur grippé, il est désarmé et abandonné.

A 13 heures, la Cie Deyber reçoit l'ordre de reprendre les ponts de Noyales et d'Hauteville avec ses chars disponibles : *Eclair*, *Cochinchine*, *Courageux* et le *Savoie* de la 3/15^e BCC, pour assurer les liaisons. En effet, le *Savoie* a son armement hors d'usage, tourelle bloquée par un obus; il compte à son bord le capitaine Charlet de l'état-major de la 2^e DCR. L'*Ouessant* en panne rejoindra la colonne ainsi que le *Courageux*. En vue des ponts, les chars rejoignent le *Maroc* de la 3/15^e resté en surveillance après avoir eu fort à faire contre des chars ennemis dont un lourd.

Vers 16 heures, les Allemands sont parvenus à refouler les défenseurs des trois ponts de Moy, Berthenicourt et Mézières, et ont lancé une violente attaque s'étendant de Longchamps aux passages au nord.

A 17 heures, le combat est engagé contre les chars ennemis. Plusieurs sont anéantis, les autres font demi-tour, abandonnant Hauteville et Noyales. Dans l'action, le *Cochinchine* est mis hors de combat, le sergent Diérlé tué. L'*Eclair* a la poulie gauche faussée par un obus. Vers 20 heures, ne disposant plus que de 40 litres d'essence, les chars se dirigent pour se ravitailler vers Vaux-le-Prêtre où se trouve le char *Adroit*. En cours de route, le *Savoie* tombe en panne.

Le PC de la 2^e DCR est alors à Cuy, à 7 km à l'ouest de Noyon.

Le 18, les chars du capitaine Deyber sont à l'est de Roisel dans un bois où les échelons des 8^e et 15^e BCC ont été repliés le 17 vers Roisel et Hesbécourt. Il est 7 h 30, à 2 km au nord, lorsque surgit un détachement blindé de reconnaissance ennemi. Le capitaine Deyber fait alors passer de l'autre côté de la Somme les chars indisponibles *Triomphant*, *Victorieux* et *Ouessant* ainsi que l'échelon sur chenilles, avec pour point de destination Montdidier et franchissement de la rivière à Brie. A 9 h 30, sur ordre de l'EM de la 9^e armée, le capitaine Deyber doit emmener immédiatement les chars disponibles à Wassigny : ce sont l'*Eclair*, l'*Adroit*, le *Courageux* et le *Maroc*. Seuls trois d'entre eux arrivent à Wassigny, le *Courageux*, tombé en panne à Hargicourt, sera incendié par son équipage à 15 heures à l'arrivée des Allemands.

A 14 h 30, en arrivant à Wassigny, le *Maroc* rejoint les chars de son bataillon *Tunisie* et *Mistral* qui sont dans la localité aux ordres du lieutenant-colonel Golhen. La 2^e Cie ne compte plus alors que l'*Adroit*, l'*Eclair*, le *Brest* hors d'usage faisant partie d'une barricade et le *Tonnerre* (sous-lieutenant Guérin), mis à 15 heures à la disposition du 14^e BCC avec le *Tunisie*, pour la défense des ponts à Etreaux, Hannappes et Tupigny. Le *Tunisie* tom-

Ci-dessus.

Nous retrouvons le B1 bis n° 268 *Eclair* (2^e Cie du 8^e BCC) présenté en titre de l'article. Mais cette fois, le char est abandonné en panne le 19 mai 1940 après avaries au combat. Ce document illustre le camouflage de tourelle assez caractéristique d'une partie des chars B1 bis de cette tranche de fabrication.

(Coll. privée)

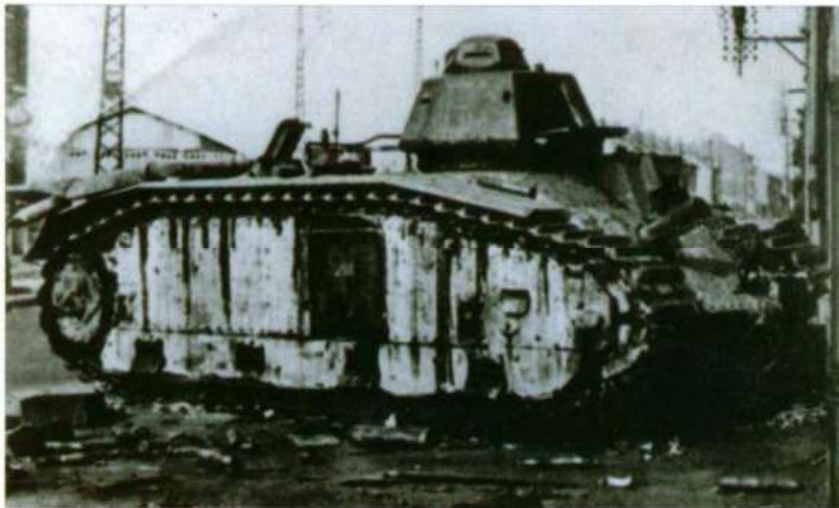


Ci-dessous.

Le B1 bis n° 256 *Pirate* est le char du capitaine Poupart, commandant la 3^e Cie du 8^e BCC. Est-ce l'initiale du nom du char, ou celle du capitaine, que l'on croit distinguer, de manière très ténue, comme s'il avait été tracé à la craie, sur le flanc arrière gauche de la tourelle ?

Le *Pirate* est perdu au combat le 18 mai 1940 dans Saint-Quentin.

(Coll. privée)



be en panne avant d'atteindre l'objectif. Après un combat héroïque contre des forces bien supérieures, les trois H 39 seront mis hors de combat et le *Tonnerre* détruit à bout portant et incendié près du pont de Tupigny.

A 16 h 30, ordre est donné d'emmener l'*Adroit* et l'*Eclair* au Catelet, point de regroupement des chars de la 9^e armée. Puis, par contrordre immédiat, ils doivent se porter, avec le *Savoie* de la 3/15^e, face aux ponts d'Hannappes et de Tupigny.

Les échelons de la 9^e armée se replient sur Le Catelet. Son char *Brest* hors d'usage, inerte, le sous-lieutenant de Riberolles, qui doit prendre la tête d'un groupe, arme avec son équipage et les deux mitrailleuses du char un tracteur six-roues Lorraine⁴ commandé par un adjudant-chef du 27^e BCC. A Bohain occupé, la route est barrée par un char et une centaine d'Allemands. De Riberolles refuse de se rendre et fait ouvrir le feu. Les Allemands ripostent, cernent le groupe de toutes parts, l'adjudant-chef et le conducteur sont tués, le sergent Méritet est blessé, de Riberolles prend sa place, tire, il est mortellement blessé.

A 20 heures, le capitaine Deyber reçoit l'ordre de se replier sur Le Catelet avec ses deux chars *Adroit* et *Eclair*, et trois chars de la 3/15^e BCC mis sous ses ordres (*Mistral*, *Tunisie* et *Maroc*, voir notre prochain numéro) qui sont à Wassigny, cette localité devant être abandonnée. Vers 23 heures à Maretz, la colonne est prise sous un violent tir d'artillerie qui la disperse. L'*Adroit* continue sur l'itinéraire prévu tandis que les autres chars partent vers Elincourt pour gagner Le Catelet par le nord.

Le 19 mai à 1 h 30 du matin, l'*Adroit* est pris à partie par des armes lourdes. Au petit jour, il continue vers le nord, retrouve deux des autres chars à Deheries où des éléments ennemis arrivent. Les trois chars attaquent et reprennent Deheries et Villers-Outreaux, contraignant les éléments ennemis à refluer vers le sud. Le *Mistral* de la 3/15^e rejoint la colonne, l'*Eclair* tombe en panne, l'équipage doit l'abandonner.

Le capitaine Deyber décide de reprendre Le Catelet. L'*Adroit* tombe en panne sèche, mais les *Maroc*, *Mistral* et *Tunisie* pénètrent dans Le Catelet où ils causent de grosses pertes en matériel à une unité blindée ennemie. Mais finalement, sous le nombre, ils succombent, mis en feu, leurs équipages faits prisonniers.

L'*Adroit* a pu se ravitailler auprès d'artilleurs. A 9 h 30, en plein ravitaillement, l'ennemi mène une contre-attaque contre le char qui lui détruit deux canons antichars, mais doit s'arrêter, mis en feu par un projectile. L'équipage est fait prisonnier. Il est 11 h 30, le dernier char de la 2^e Cie vient de disparaître.

Sur la route de Cambrai, à environ 5 km du Catelet, des Panzer bloquant un carrefour arrêtent une automitrailleuse française qui, roulant derrière le *Mistral*, avait fait demi-tour lorsque ce dernier avait explosé dans Le

4. Il pourrait s'agir, soit d'un véhicule type Lorraine 28 (ex-voiture de dragons portés), soit d'une voiture plus légère type Lorraine 72 (voiture de liaison tous terrains) (NDLR)



Ci-contre.
Les deux frères d'armes de la 3^e Cie du 8^e BCC, le n° 238 *Hardi* (sous-lieutenant Bernard, à droite) et 236 *Glorieux* (sous-lieutenant Monier, à gauche), succombent le même jour, 17 mai 1940, en remplissant la même mission, défense des ponts de l'Oise, mais en deux endroits différents. Le premier à Origny-Sainte-Benoîte et le second à Moy. À côté du *Glorieux*, le General Oberst von Reichenau évalue l'apreté des combats.
(Coll. privée)



Catelet. Les occupants de l'automitrailleuse sortent, le général Giraud est fait prisonnier, il est 6 heures en ce 19 mai 1940.

La 3^e Cie du 8^e BCC

À Suippes, le 20^e train qui devait partir le 14 mai à 15 heures s'ébranle le 15 mai à 11 heures, transportant les six derniers chars de la 3^e Cie (capitaine Poupart), six tracteurs de ravitaillement, une cuisine roulante-remorque, deux camions, quatre side-cars et un ensemble lourd de la 2^e Cie : tracteurs de dépannage et tracteurs de ravitaillement.

À Châlons-sur-Marne, le 26^e train transportant la compagnie d'échelon du 8^e BCC, prévu pour le 14 mai à 21 heures, part seulement le 15 mai à 4 heures et, au lieu de Hirson, arrive à Saint-Quentin le 16 mai à 18 heures. La CE reste en arrière de la Somme avec ses tracteurs de dépannage, ses camions ateliers et citernes et quelques véhicules spéciaux.

Le 20^e train de la 3^e Cie, lui aussi initialement prévu pour Hirson, s'est arrêté de même à Saint-Quentin, le 16 mai à 5 heures. À ce moment là, les Allemands sont à Vervins et à Montcornet et leurs éléments légers sillonnent la région et au-delà. Ordre de débarquement immédiat. Le capitaine Poupart a pour mission de « Défendre les ponts de l'Oise entre Origny-Sainte-Benoîte, inclus, et Séry-les-Mézières, inclus. Vu la gravité de la situation, ne pas chercher pour le moment la liaison avec le 8^e BCC et la 2^e DCR. »

Vers 7 heures, les six chars se portent, deux par deux, à Origny-Sainte-Benoîte (*Hardi* et *Héros*), à Sissy, Ribemont (*Terrible* et *Indomptable*), et à Mézières-sur-Oise, Séry (*Pirate* char PC et *Glorieux*). Vers 8-9 heures, le général Delestraint, rendu sur place, confirme la mission et la complète : ponts de l'Oise d'Origny-Sainte-Benoîte à Moy inclus. Le *Glorieux*, de Séry, se porte au pont de Moy.

Le général Keller, inspecteur des chars, rendu à Origny, fait tirer les chars au 75 sur le pont tournant : bloqué en position ouverte, il est rendu inutilisable. Le *Héros* devenu inutile à Origny, est renvoyé en réserve mobile à Neuville-Saint-Amand où se trouve la section d'échelon dont il devra assurer la protection. Il y sera le 17 vers 5 heures.

Le 17 mai, les premiers coups de feu se font entendre vers 6 h 30, les ponts sont attaqués par des chars et de l'infanterie infiltrée qui a dû passer par le pont de Bernot lequel, ne disposant d'aucun char pour sa défense, est tombé dès l'attaque ennemie. Parti avec deux side-cars pour réorganiser la défense de Séry, le capitaine Poupart tombe dans une embuscade d'automitrailleuses et de fantassins. Il est blessé et fait prisonnier.

Tous les chars sont attaqués de front par des Panzer appuyés par de l'infanterie. Dans Origny-Sainte-Benoîte, le *Hardi* interdit le passage pendant plusieurs heures. Au-delà du pont, sous ses feux, la grand rue est jonchée de véhicules allemands détruits et de quelques chars. Mais le *Hardi* est finalement atteint et brûlé.

À Sissy, le *Terrible* et l'*Indomptable* ont affaire à de nombreux antichars qui détruisent leurs moyens de vision et mettent les armes de tourelle hors service. Après deux heures de combat, ils se replient.

À Moy, le *Glorieux* livre le même combat avec une âpre résistance contre des Panzer de plus en plus lourds, succombant sous le nombre, le blindage chauffé au rouge par les coups reçus qui provoquent l'explosion des réservoirs d'essence puis des munitions. En sortant du char, l'équipage a trois tués et un blessé. Seul le radio est rescapé.

À Mézières-sur-Oise, le *Pirate* n'a pas été attaqué. Le 18, se rendant compte qu'il stationne dans ce qui constitue désormais les lignes allemandes, il se replie. Détruisant des véhicules dans plusieurs colonnes ennemies, il parvient à Saint-Quentin où il est finalement détruit dans l'un des derniers combats de rues.

Le 20 mai au soir, la 2^e Cie n'a plus que trois chars : les *Héros*, *Indomptable* et *Terrible*.

La Cie d'échelon du 8^e BCC à Rethel

Débarquée le 15 mai à 5 h 30 à Hirson par le 2^e train du 14 mai à 4 h 30, qui emportait aussi l'état-major de la 2^e DCR, la compagnie

d'échelon du lieutenant Robert, avec les chars *Villers-Bretonneux*, *Lunéville* et *Téméraire*, a reçu l'ordre d'aller à Maranwez puis à Wasigny en protection de l'état-major de la division. Vers 17 heures, les chars arrivent à Wasigny : l'état-major est parti. Le lieutenant Robert décide d'aller à Rethel. Là, il est réquisitionné, avec ses chars, par le général de Lattre de Tassigny, commandant la 14^e DI, pour défendre le pont de l'Aisne dans Rethel.

L'engagement contre l'ennemi débute le 16 au soir à la nuit tombante. Le 25 mai, quand les équipages seront remplacés pour rejoindre leur bataillon⁵, les trois chars du lieutenant Robert, à bout et l'armement devenu hors d'état de tirer, auront à leur actif la destruction de 12 motos, 10 voitures, 16 camions, sept automitrailleuses et 20 chars.

Après la relève, lorsque les équipages ayant pris part aux premiers engagements au pont de Rethel arrivent à La Neuville, le lieutenant Robert est chaleureusement accueilli par le général de Lattre de Tassigny qui l'invite à déjeuner et, portant un toast en son honneur, déclare : « Vous êtes le diamant de la couronne que la 14^e DI s'est tressée à Rethel. Diamant parce que le plus pur et le plus dur ».

(à suivre avec le 15^e BCC et les planches en couleurs)

5. Les trois appareils étant conservés à la Cie de marche 3/37 du lieutenant Ernest Gaudet.

Ci-dessous
« Dur comme du diamant ». Le visage de l'un des officiers de la compagnie d'échelon du 8^e BCC à Rethel. En arrière plan, le *Villers-Bretonneux*.
(Coll. F. Vauvillier)





EMBUSCADE EN AFGHANISTAN (1985)

1/35

- **BTR-70 :**
Dragon
- **BMP-2E :**
Dragon
- **Figurines :**
Dragon, Jaguar
- **Accessoires :**
Têtes Hornet,
armes Dragon

Ci-dessus.

Le réalisme du diorama doit beaucoup à la mise en situation des figurines. Cette photo aurait pu être prise par un correspondant de guerre : l'évacuation des hommes d'équipage blessés est couverte par le fusilier au premier plan et par son camarade accroupi près de la porte arrière du BMP-2E.

Ci-contre.

Les figurines ont été nettement transformées afin de correspondre au diorama. Les parties chairs des deux hommes d'équipage blessés sont noircies au pastel. Les uniformes camouflés sont réalisés à la peinture Humbrol, les taches de couleur sable étant appliquées, après séchage, sur le fond vert.

L'intervention soviétique en Afghanistan présente des similitudes troublantes avec la guerre menée par les Américains au Vietnam quelques années plus tôt. Au cours de ce conflit, les Moudjahidins tinrent souvent l'Armée rouge en échec, notamment lors de la célèbre « guerre des convois ».

**Texte et diorama par
Stéphane HERVE
et Jean-Philippe ETCHANHU
Photos d'Olivier SAINT LOT**

A la fin de l'année 1979 l'Afghanistan arriva au premier plan de l'actualité à l'occasion de l'intervention de l'Armée rouge sur son sol. Un an auparavant, les communistes afghans, soutenus par le « grand frère soviétique » avaient pris le pouvoir à Kaboul et proclamé la République Démocratique d'Afghanistan. Devant les difficultés rencontrées par ses alliés, l'URSS décida d'intervenir militairement. Le 27 décembre 1979, la 105e division aéroportée de la Garde fut envoyée à Kaboul, immédiatement soutenue par deux divisions mécanisées qui franchirent la frontière.

L'URSS dans un guêpier

Jamais conquise depuis Alexandre le Grand, l'Afghanistan est alors victime d'une invasion qui n'est pas sans rappeler les interventions soviétiques en Hongrie et en Tchécoslovaquie. L'opération, qui est au début un succès, va rapidement s'enliser, les différentes tribus du pays





Ci-contre.
Le BTR-70 touché à la tourelle par une roquette antichar de RPG7 est venu s'immobiliser contre le flanc de la montagne. L'équipage est extrait à grand peine du véhicule par les fantassins.

Ci-dessous.
Un aperçu du gros travail effectué sur la paroi de la montagne. Le brossage du plâtre simule les fissures dues à l'érosion causée par la pluie.

s'unissant au nom de l'Islam pour combattre les « infidèles ». Au fil des mois, les Soviétiques comprirent qu'ils ne pouvaient pas compter sur leurs alliés gouvernementaux et qu'ils devaient s'impliquer de plus en plus dans le combat contre les Moudjahidins.

Confrontée au même type de conflit et d'adversaire que les Américains au Vietnam, l'Union soviétique va employer des méthodes identiques dès le début des années quatre-vingt : bombardements intensifs, installations de bases ou de postes isolés, déplacements de populations. La 40^e armée, organisée comme ses sœurs autour d'unités blindées, avait été prévue à l'origine pour affronter les armées occidentales. Elle mettra plusieurs années à s'adapter à un conflit en région montagneuse au cours duquel l'ennemi n'a que peu utilisé les engins qu'il a capturés. Plusieurs opérations mécanisées seront menées sans grand succès, et les blindés serviront essentiellement à contrôler les voies de communication entre la capitale, Kaboul, et le reste du pays. Evitant de dégarner ses frontières occidentales, l'URSS va utiliser du maté-



Ci-contre.
Sur le BMP-2E, le schéma de camouflage gris-sable sur un fond vert, est perceptible malgré l'application de pastel sur l'ensemble du véhicule. L'aspect plat du BMP2 est encore accentué par la hauteur du pan de montagne.

riel ancien pour mener cette guerre : les chars T-80 ou T-72 seront absents de ce théâtre d'opérations et remplacés par des T-55 et T-62, déjà anciens mais considérés comme suffisants. Malgré une supériorité matérielle évidente, les Soviétiques ne parviendront jamais à contrôler totalement le pays. De plus, l'aide militaire internationale apportée aux Moudjahidins, notamment par la livraison des missiles antiaériens américains Stinger qui causeront de lourdes pertes à l'aviation, contribuera à un désengagement progressif qui aboutira au retrait définitif des troupes soviétiques, le 15 février 1989.

Un conflit qui s'éternise

A l'heure actuelle, la guerre fait toujours rage dans le pays, les mouvements de résistance, désormais divisés en sept factions rivales ne cessant de s'entre-déchirer après avoir perdu leur ennemi commun...

L'action de notre diorama se situe en 1985, sur une route de montagne, lors du conflit afghan et met en scène deux des véhicules blindés les plus typiques de « la guerre des convois » : le BTR-70 et le BMP-2. A la suite d'une embuscade montée par les Moudjahidins, un BTR-70, atteint à la tourelle par un tir de RPG7, s'est immobilisé contre le flanc d'une montagne. Un BMP-2E démineur, qui ouvrait la route, a alors reculé pour permettre à ses occupants de secourir l'équipage du BTR-70 en toute sécurité.

Les figurines

Jusqu'à l'arrivée de Dragon sur le marché, le choix en matière de figurines ou de véhicules soviétiques modernes était très restreint. C'est pourquoi l'apparition de plusieurs boîtes de figurines chez ce fabricant a ouvert de nouveaux horizons aux amateurs de matériel moderne.

Désirant représenter une scène d'action, nous avons modifié les attitudes d'origine et changé l'équipement des sept figurines présentes dans ce diorama. En utilisant des têtes Hornet pour les fantassins casqués, le réalisme des visages a été considérablement augmenté.

— Le fantassin sortant l'homme d'équipage blessé du



BTR-70 est le résultat de la transformation d'un groupe de deux figurines Jaguar (hommes d'équipage allemands). La capuche du fantassin et les deux vestes pare-éclats, accessoire d'usage courant chez les troupes motorisées lors du conflit, sont réalisées en Duro. Le fantassin quant à lui porte des bottes créées de toute pièce.

— Le chef de char, installé dans la tourelle du BMP-2E, est issu de la boîte d'hommes d'équipage soviétiques Dragon. Il reçoit lui aussi une veste pare-éclats en Duro, ses bras proviennent de figurines multiposes Airfix et le câblage de ses écouteurs et de son micro est réalisé en fil de cuivre.

— Le fantassin allongé et tirant au RPK pour couvrir ses camarades est, lui aussi, protégé par une veste pare-éclats qu'il faudra fabriquer. La capuche de son uniforme camouflé d'un type ancien est réalisée en Duro.

— L'homme accroupi reçoit, lui, une paire de bras Airfix et une capuche en Duro.

— Le soldat armé d'un fusil de tireur d'élite Dragunov et portant le deuxième homme d'équipage blessé réclame beaucoup plus de travail. Il est réalisé à partir d'un duo de figu-

Ci-dessus.
Vue de trois-quarts arrière du BTR-70. Les grilles de protection des deux moteurs sont en tulle. Juste au dessus, se trouve le crochet de remorquage refait en carte plastique afin de pouvoir y enrouler un câble en fil d'accastillage. Les échappements sont noircis à la poudre de pastel noir.



Ci-dessus

Ce BTR-70 saisi en plein mouvement laisse parfaitement voir la manière dont s'ouvrent les trappes du compartiment de transport.

LE BTR-70

Successeur du médiocre BTR-60 PB au début des années quatre-vingt, il fut remarqué pour la première fois à l'occasion du défilé sur la place Rouge de Moscou en 1980. Le transport de troupe BTR-70 est un véhicule blindé à huit roues motrices, amphibie et capable d'évoluer en milieu contaminé.

Le BTR-70 a reçu une motorisation plus puissante et une meilleure protection blindée. La rotation de la tourelle est assurée manuellement sur 360° et l'armement, une mitrailleuse de 14,5 mm et une mitrailleuse coaxiale de 7,62 mm, a une élévation de -5° à +73°. Les quatre roues avant disposent d'une direction assistée. Le BTR-70 est totalement amphibie et propulsé par un hydrojet monté à l'arrière de la caisse. Un brise-lames, monté à l'avant, est déployé avant l'immersion.

Le véhicule est servi par un équipage de deux hommes et peut transporter neuf fantassins équipés. Le chef de char et le pilote sont installés devant le compartiment des fantassins, les deux moteurs étant situés à l'arrière.

Le BTR-70 a été utilisé en Afghanistan, où sa tourelle, d'une élévation supérieure à celle du BTR-60 PB, lui permit de riposter aux tirs venus des hauteurs. A partir de 1987, une version améliorée, le BTR-80, connaîtra le baptême du feu dans ce pays. □

FICHE TECHNIQUE

Equipage : 2 + 9 hommes embarqués
Armement : 1 mitrailleuse de 14,5 mm
1 mitrailleuse coaxiale 7,62 mm
Longueur : 7,535 m
Largeur : 2,8 m
Poids : 11,5 tonnes

Motorisation : 2 moteurs essence 6 cylindres ZMZ- 4905 de 120 chevaux chacun
Vitesse max sur route : 80 km/h
Vitesse dans l'eau : 10 km/h
Autonomie : 600 km



lines tiré de la boîte « US Marines (Tet offensive) » de Dragon. Dans un premier temps, le GI blessé est porté sur le dos à été entièrement poncé afin d'éliminer tous les plis du treillis. Le fantassin, dont les jambes sont constituées d'une armature en fil de fer recouverte de Duro, (une technique exposée par le célèbre figuriniste américain Bill Horan), est composé d'un buste Dragon et des bras du GI. Le blessé est adapté au mieux sur le dos du porteur, après adjonction de bras Airfix. Enfin l'uniforme d'homme d'équipage et la veste pare-éclats sont reconstitués en Duro. Avant peinture, les sept figurines sont recouvertes d'un apprêt gris afin d'uniformiser les différentes teintes des matières (plastique et résine) qui ont servi à les fabriquer. Les parties chair sont peintes à l'huile sur une sous-couche Humbrol couleur sable, puis les uniformes sont à leur tour peints à la Humbrol, en se référant aux rares photos en couleur disponibles et en utilisant les techniques du jus et du brossage à sec.

Les armes, superbes, sont choisies parmi le vaste assortiment que Dragon propose dans ses boîtes. Les

parties en bois sont peintes à l'huile sur une sous couche Humbrol « cuir », en respectant les différences de teintes visibles selon les modèles. Des bretelles, taillées dans de la feuille de plomb et munies de boucles en fil de cuivre viendront augmenter le niveau de détail des figurines. Ne négligez pas cette opération, facile à réaliser et qui accentue sensiblement le réalisme des figurines.

Le BMP-2E

La solide boîte Dragon contient de quoi réaliser un BMP-2 au complet, ainsi que deux grappes supplémentaires, destinées à représenter les blindages additionnels, rendus indispensables par l'expérience des combats et le système de déminage KMT6 fixé à l'avant du véhicule. La maquette est de bonne qualité, malgré quelques imperfections heureusement facilement corrigibles.

Parmi les points positifs, on notera les chenilles à patins individuels et les trappes d'accès qui peuvent toutes être

Ci-dessus.
Les blindages additionnels de la version utilisée en Afghanistan du BMP-2 sont ici parfaitement visibles.

Bibliographie

Russia's War in Afghanistan. Osprey.

The War in Afghanistan 1979-1989. Concord.

Armor of the Afghanistan War. Concord.

Magazine Raids n° 87 (Spécial paras russes). Histoire & Collections.

Soviet Wheeled Armored Vehicles. Concord.

BMP. Concord.

LE BMP-2E



AT5 « Spandrel » ATGW fixé sur sa partie supérieure. Le missile Spandrel a une portée efficace de 4 000 m et est parfois remplacé par le missile AT4 « Spigot », d'une portée deux fois moins grande. Dans le BMP-2, le pilote est assis à l'avant gauche, le moteur est à sa droite et un fantassin est assis derrière lui. Les six autres passagers sont assis dos à dos, sur deux banquettes au confort sommaire et disposent d'un épiscopes ainsi que d'une meurtrière. Le chef de char prend place à droite de la tourelle, le tireur étant à gauche. Avant son entrée dans l'eau, une plaque brise-lames est déployée à l'avant de la caisse. La propulsion du véhicule dans cet élément est alors assurée par les chenilles.

Ci-contre.

Ce BMP-2 exposé lors d'une présentation au public, est dépourvu du système de déminage KMT-6 et des blindages latéraux, présents, eux, sur la maquette du diorama. Les éléments du système de recherche infra-rouge sont bien visible sur la tourelle.

Le transport de troupe BMP-2 est le blindé chenillé standard de l'armée soviétique des années quatre-vingt. Amphibie et protégée des attaques NBC, cette version très améliorée du BMP-1 véhicule livré aux divisions blindées du pacte de Varsovie à partir de 1967 est apparue en 1982. Outre les trois membres d'équipage, le BMP-2 peut transporter sept fantassins. Il fut intensivement utilisé en Afghanistan, y compris par les unités de parachutistes, en remplacement du BMD-1.

Le BMP-2 dispose d'une motorisation plus puissante et surtout d'une tourelle plus large et mieux armée. Le nouveau canon de 30 mm a ainsi une élévation supérieure de 74°, permettant au véhicule d'engager des hélicoptères et des avions volant à basse altitude. La tourelle, capable d'une rotation sur 360°, dispose également d'une mitrailleuse coaxiale de 7,62 mm placée à gauche du canon et d'un lance-missiles

FICHE TECHNIQUE

Equipage : 3 + 7 hommes embarqués

Armement : 1 canon de 30 mm

1 mitrailleuse coaxiale de 7,62 mm

1 lance missile Spandrel ATGW

6 pots lance-fumigènes

Longueur : 6,735 m

Largeur : 3,15 m

Hauteur : 2,45 m

Poids : 14,3 tonnes

Moteur : UTD-20, six cylindres Diesel de 285/300 chevaux à 2 600 tr/min

Vitesse max sur route : 65 km/h

Vitesse dans l'eau : 7 km/h

Autonomie : 600 km



montées ouvertes, à la condition toutefois de détailler l'intérieur qui devient alors très visible. Le fabricant chinois ayant raté presque tous les épiscopos, on commencera par boucher ces pièces avec de petits rectangles de carte plastique, avant qu'un intérieur très succinct, comprenant la cloison centrale (dans les BMP, les fantassins sont assis dos à dos) et une banquette ne soit réalisé, lui aussi en carte plastique.

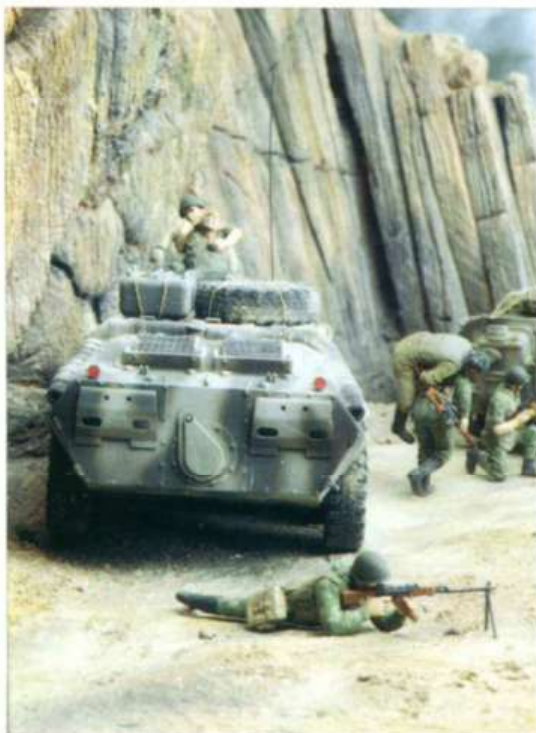
L'assemblage des parties supérieure et inférieure de la caisse nécessite la réalisation d'un joint au mastic suivi d'un ponçage laborieux. Le train de roulement et les chenilles mis en place, les pièces en photodécoupe provenant de la planche Eduard sont posées à l'aide de colle cyanoacrylate. Sur la tourelle, qui ne pose pas de problème d'assemblage, les supports des pots lance-fumigènes reçoivent des câbles d'alimentation en fil de cuivre et sont consolidés avec du plastique dilué au trichloréthylène. Les quelques poignées présentes sur la caisse sont trop grosses et difficiles à détacher de leurs grappes sans dégâts. Elles seront donc remplacées par d'autres, en fil

Ci-dessus.

De face, le BMP-2E offre une vue intéressante de son système de déminage KMT6. En Afghanistan, le principal danger pour les blindés soviétiques fut la mine antichar, ce qui obligea les Soviétiques à ouvrir les convois avec des véhicules de déminage ou à utiliser des chiens spécialement dressés.

Ci-contre.

Au premier plan, un fantassin assure la protection, à l'aide d'un RPK, un FM dérivé de la prolifique famille des AK47/74.



Ci-dessus.

Tous les boulons moulés sur la face arrière du BTR-70 ont été supprimés au cutter puis remplacés par d'autres, d'un diamètre supérieur et fabriqués en carte plastique.



de cuivre, lequel fil simulera également les crochets disposés sur le dessus de la caisse.

Les portes arrière des BMP servent de réservoirs : la porte droite, positionnée ouverte, sera donc épaissie au Milliput, mise en forme, puis recouverte de plastique liquide. De la carte plastique et du fil de cuivre reproduiront les détails intérieurs (durits, sangle, serrure).

Le BTR-70

La maquette présente la même qualité d'ensemble mais aussi les mêmes défauts que celle du BMP-2. Les diverses poignées, très fragiles, seront donc toutes refaites en fil de cuivre et l'assemblage des deux demi-coques nécessitera de recourir à nouveau au duo mastic et ponçage.

L'essentiel du travail de détaillage sera concentré sur l'arrière du véhicule. Toute une série de boulons en carte plastique, obtenus grâce à un emporte-pièce « Punch and Die », seront disposés à l'arrière et sur les flancs de la maquette. Côté droit, sept petits rectangles reproduisant les pattes soudées sont collés et les grilles d'aérations des deux moteurs à essence huit cylindres sont en tulle. Juste au dessus, se trouve un crochet dont la poulie est affinée et détaillée. Les deux trappes reçoivent des poignées, en fil de cuivre, mises en forme à l'aide de petites pinces.

Pour simuler l'impact du RPG7 sur la tourelle, un trou irrégulier est réalisé à l'aide d'un X Acto. Avant d'être mises en place, les roues sont ponçées jusqu'à ce que les pneus en vinyle, trop étroits, se montent sans forcer, réduisant ainsi la probabilité de les voir éclater en vieillissant, défaut chronique des pneus Dragon.

Le BTR-70 étant achevé il ne reste plus qu'à passer à la phase qui décide toujours de la qualité visuelle d'une maquette : la peinture.

Peinture et finitions

En Afghanistan, les véhicules soviétiques étaient utilisés dans leur livrée d'origine, à savoir un vert moyen. Toutefois, beaucoup d'unités appliquèrent sur place un camouflage gris sable. Après avoir été dégraissées à l'eau savonneuse, les deux maquettes sont entièrement peintes à



Ci-contre.

Le chef de char, armé du PM AKSU 74 des équipages de char, se tient à l'abri de sa trappe d'écouille. Sur le BMP-2, comme sur tous les blindés soviétiques, les trappes d'accès s'ouvrent vers l'avant. Le lance missile antichar AT-5 Spandrel est monté dans l'axe du canon.

Ci-contre.

Après l'indispensable ponçage au papier de verre très fin, la peinture adhérent mal sur le vinyle, les huit pneus ont été écrasés pour simuler le poids du blindé. La poussière, représentée à l'aide de pastel sec, est particulièrement présente sur les pneus.



l'aérographe avec un mélange de base composé d'acrylique Tamiya XF 20 et XF 57 sur lequel, après séchage, de larges bandes vertes irrégulières (XF 62) sont appliquées. Il est préférable d'utiliser la teinte la plus claire comme couche de base pour éviter les problèmes de transparences que posent des couches de peinture très fines. Un jus de peinture à l'huile terre d'ombre diluée à l'essence de briquet (beaucoup plus volatile et mate que le white spirit), est passé sur les deux blindés. Après évaporation du diluant, les parties grises sont brossées à sec plusieurs fois avec de la Humbrol 72 (vert kaki) éclaircie au blanc, puis au blanc presque pur. Les parties vertes sont, elles, brossées avec de la Humbrol 21 (noir) éclaircie au 72. Les numéros d'identification, tirés d'une planche de transfert à sec MB Models, sont un peu trop grands mais tout de même plus réalistes et faciles à poser que les décalcomanies fournies.

Les pneus du BTR-70 sont ponçés pour enlever l'aspect brillant du vinyle et permettre l'adhésion de la peinture. Vous découvrirez que l'aspect obtenu est tel qu'il est inutile de peindre les pneus. Pour augmenter le réalisme, il est souhaitable de simuler l'écrasement de ces gros pneus qui supportent tout de même quelques tonnes de blindage. Ils sont donc écrasés après avoir été plongés plusieurs minutes dans l'eau bouillante, et brossés en bleu avant leur mise en place sur les roues. Les chenilles du BMP-2E sont peintes en noir semi-brillant, reçoivent un jus de peinture à l'huile terre de Sienne et sont brossées à la peinture métallique. Les véhicules soviétiques n'étaient pas surchargés de paquets mais nos deux modèles recevront tout de même un minimum de sacs et de caisses qui leur donneront un aspect plus opérationnel. Pour finir, de la poudre de pastel est passée sur les véhicules, en insistant plus particulièrement sur l'avant et le bas de caisse.

Ci-dessous

Le diorama mesure 60 cm de long pour 35 cm de large. La découpe du socle et du coffrage vertical renforce l'aspect montagneux du décor.



Le diorama

A première vue, ce diorama paraît difficile à réaliser, mais en fait sa complexité n'est qu'apparente, car les techniques de fabrication sont à la fois simples et accessibles à tous. La première étape consiste à consulter la documentation. Inutile de recourir à une volumineuse bibliothèque, une dizaine de photos suffira souvent. Pour ce diorama, nous n'avons d'ailleurs utilisé que trois photos.

Les matériaux de base utilisés dans ce diorama sont du contre-plaqué (pour le coffrage), de la mousse expansée en bombe (pour une partie du relief) et des morceaux de carreau de plâtre (pour les principaux rochers). On commencera par réaliser un coffrage encadrant l'espace prévu pour le rocher dans lequel on déposera la mousse, de façon à approcher au plus près la forme prédéterminée par un schéma de base. Puis, avant séchage complet on disposera les blocs de plâtre dégrossis, toujours en suivant le croquis. S'agissant des mousses en bombes, il faut savoir que leur temps de séchage est très long, et peut dans certains cas aller jusqu'à 72 heures, suivant les qualités. On peut contourner cet obstacle en déposant la mousse en couches successives de deux centimètres d'épaisseur et en vaporisant de l'eau afin d'accélérer le processus chimique.

Après séchage complet, la gravure des rochers peut commencer. Dans un premier temps, à l'aide d'un cutter, on sculpte la forme générale en donnant l'orientation visuelle du diorama. Puis, à l'aide d'une brosse métallique, on frotte les morceaux de plâtre, créant ainsi de minuscules rayures. La sculpture des rochers étant terminée, on fixe, à l'aide de colle blanche diluée, du sable extrêmement fin pour simuler un sol poussiéreux. Ensuite, on découpe le coffrage en suivant le relief, incluant de se fait les rochers du premier plan. Ceci permet, d'une part, d'augmenter l'impression de hauteur et, d'autre part, d'obliger le regard du spectateur à fixer le premier plan, puis la scène principale où se situe l'action avant de se perdre dans les hauteurs du fond du diorama. Après avoir reçu une couche d'apprêt gris, le diorama est entièrement peint avec de l'acrylique Tamiya. Pour la finition, une trentaine de jus a été nécessaire : il faut les appliquer successivement afin qu'ils soient parfaitement fondus entre eux. L'application de deux jus très dilués de couleur rouge et jaune donnera une tonalité particulière augmentant la chaleur et la luminosité du diorama.

Toutes ces opérations prennent une vingtaine d'heures, ce qui est finalement bien moins que le temps passé à élaborer la scène. Comme d'habitude, une longue réflexion est indispensable à une bonne réalisation : un diorama ne doit pas seulement être considéré comme le faire-valoir d'une maquette mais bien comme un objet visuel à part entière. □

Ci-contre.

Absent depuis quelques temps du catalogue Tamiya revoici le Churchill. Les nouvelles figurines (qui comportent même un civil !) fournies avec le blindé sont dans la tendance actuelle : effets d'uniforme dépareillés, attitudes décontractées, etc.

**Texte par
Didier CHOMETTE
Photos de
Takashi KONO**

Ci-dessous à gauche.

Une déclinaison logique de son nouveau châssis de Panzer IV : la version Ausf H proposée par Tamiya. Les différences avec le modèle Ausf J, sont le blindage de caisse, un surblindage frontal, un train de roulement adapté et deux membres d'équipage en tenue réversible d'hiver.

Ci-dessous à droite.

La nouvelle boîte de figurines Tamiya est richement fournie. Elle contient douze fantassins soviétiques dont l'équipement évoque la période 1944-1945



SHIZUOKA 1996

Au mois de mai dernier, de nombreuses nouveautés furent encore présentées à l'occasion du salon du modèle réduit de Shizuoka, véritable capitale des fabricants de maquettes japonais.

Globalement, les tendances perçues au début de l'année à Nuremberg ont été confirmées à l'occasion de ce salon. Même si le Japon occupe un peu une place à part, les véritables nouveautés en matière de maquettisme militaire y sont peu nombreuses ces temps-ci, la mode étant principalement aux déclinaisons des modèles existant ou même aux « reboitages »...

Une bonne nouvelle cependant. Il semble bien que **Tamiya**, qui semblait être un peu à la remorque de Dragon ces dernières années, ait repris goût à la nouveauté. Ainsi, après avoir supprimé voici un peu plus d'un an, de nombreuses références militaires de son catalogue, la firme nipponne a attendu la mise en route de sa nouvelle usine aux Philippines pour proposer

un certain nombre de rééditions à des prix sensiblement réduits. Les maquettistes vont donc pouvoir retrouver prochainement les modèles suivants : motos BMW R 75 et Zundapp KS 750, Kettenkrad, char M3 Lee, char M3 Stuart, Ford GPA amphibie, char T-34/76, semi-chenillé SdKfz 7, blindé SdKfz 222, chasseur de chars Marder II, blindé SdKfz 223, groupe de policiers militaires américains, char américain M5A1, canon de 2 cm Flak 38, obusier M8, SdKfz 7/2, SdKfz 7/1, soldats allemands au repos et groupe d'animaux.

Mais Tamiya présentait également de « vraies » nouveautés, dont un choix conséquent de chars, de figurines et d'accessoires de diorama. Le prochain blindé allemand à arriver sur le marché sera

le chasseur de char JagdPanther en version finale. Cette déclinaison du châssis Panther est caractérisée par le masque boulonné large et une plaque moteur de premier type. Bien entendu cette maquette est accompagnée d'une figurine de chef de char et d'accessoires sous la forme d'un lot d'obus en laiton de 8,8 cm KwK 43.

Tout comme le Panther, le châssis de Panzer IV est lui aussi décliné en modèle Ausf H. Plus inattendu et typiquement nippon, Tamiya édite le char Type 90 de la « RI-KU-JI » (Force d'auto défense japonaise), agrémenté de deux figurines. La réalisation est de qualité mais l'intérêt demeure limité pour le marché européen.

Dans le registre réédition avec un « plus », nous aurons bientôt



Ci-contre.
Le « nième » Sturmgeschütze depuis douze mois... Ce modèle Ausf A est caractérisé par le train de roulement et le glacis crénelé devant l'ouverture du système de visée. En outre, la figurine représente Michael Wittman à ses débuts.



droit au char Churchill, accompagné de nouvelles figurines.

La prochaine boîte de figurines a de quoi surprendre puisqu'elle ne contiendra pas moins de douze fantassins soviétiques. En matière d'accessoires, trois nouveaux ensembles d'armes et équipements d'infanterie sont prévus. Deux sont allemands, le premier consacré aux armes du début de la Seconde Guerre (fusil Mauser K98, MP40, MG34) et l'autre à la période 1944 (avec Sturmgewehr 44, fusil Gewehr 43, Panzerfaust). Le dernier ensemble est dévolu à l'armement américain avec fusil Garand, carabine M1, PM Thompson, FM BAR.

Pour terminer, Tamiya propose une nouvelle planche de décalcomanies reproduisant des décorations allemandes, ainsi qu'une feuille de revêtement de surface pour diorama représentant de la terre granuleuse.

Face à ce flot de modèles, **Dragon** n'est quand même pas en reste et propose plusieurs blindés et ensembles de figurines. Malheureusement, la plupart des véhicules sont en réalité des déclinaisons plus ou moins différenciées de modèles existants (Panzer III et Sturmgeschütz essentiellement). Ainsi, dans l'ordre des références, sont prévus : un Flammpanzer III, un PzKpfW III Ausf K, un Stug III Ausf A (avec une figurine de Michael Wittmann), un Panzer III Ausf G de l'Afrika Korps et le char amphibie Tauchpanzer III. Avec toutes ces variantes, le choix offert est considérable, mais il faut vraiment être un spécialiste du sujet pour pouvoir en apprécier toutes les subtilités...

Dans un autre domaine, celui du Sherman, Dragon applique la même recette, ce qui donne un M4A4 avec blindage supplémentaire en bois et un M4A3E8 protégé par des sacs de sable. Concernant les reprises, Dragon édite une Kubelwagen à partir de la maquette Bego/Hasegawa et l'agrément de deux figurines, un conducteur et un officier de la Waffen SS, ainsi que d'un lot de bord détaillé.

Le point fort du fabricant chinois, les figurines, sont essentiellement consacrées à l'armée allemande avec un groupe de Panzergrenadier en Prusse orientale (1945), un groupe de chasseurs de chars sur le front de l'Est (1944) et des grenadiers de la Waffen SS à Kharkov en 1943.

En dehors des ténors de la profession, la production de modèles

Ci-contre.
Une pièce d'artillerie originale, un canon antichar de 47 mm de l'armée japonaise, entièrement moulé en métal, à l'exception du tube en laiton et accompagné d'une figurine d'officier.



militaires reste plus modeste mais divers « outsiders » proposent quand même quelques pièces originales. Il s'agit essentiellement de la firme taïwanaise **AFV Club** qui, après une longue gestation de ses modèles du Scimitar et du Scorpion, (ce dernier étant diffusé en Europe sous label Revell), confirme au travers de son nouveau catalogue la sortie d'ici à la fin 1996 du chenillé léger « Wiesel » Tow de la Bundeswehr et du Tank Destroyer M18 Hellcat.

Chez **Fine Molds**, artisan spécialisé dans l'armée japonaise de 1939-1945, apparaît une pièce d'artillerie finement moulée en métal : le canon de 47 mm antichar.

Model Kasten étend encore la gamme de ses jeux de chenilles à maillons articulés avec un ensemble pour Panzer III/Stug III et une paire de barbotins très détaillés pour toutes les versions de la famille du PzKpfW III.

Enfin, chez **Show Modelling**, on colle toujours à l'actualité avec des planches de métal photodécoupé destinées au Wespe et au Panzer III M/N.

Ci-dessus.
Le char Type 90 de l'armée japonaise, présentée par Tamiya. La similitude de forme avec le Léopard II allemand est frappante.



Ci-contre.
Un des nombreux Panzer III proposés cette année par Dragon, en l'occurrence le type G, exploité sur le thème de l'Afrika Korps et accompagné par un homme d'équipage dans une attitude correspondant parfaitement au climat de l'Afrique du nord.



Ci-contre, sur ce magnifique cliché d'un Panzer II Ausf. F de la 21. Pz. Div. pris à la fin de 1941, on distingue parfaitement l'insigne divisionnaire (la lettre D barrée horizontalement), placé sur la plaque de blindage avant, ainsi que le palmier du DAK. Cet emplacement particulier est dû à l'étroitesse de la caisse de cet engin et ne se trouve pratiquement que sur ce type de véhicules. (IWM)



LES INSIGNES TACTIQUES DES PANZER-DIVISIONEN (IV)

Notre étude consacrée aux insignes des unités de blindés de la Heer se poursuit et nous allons aujourd'hui nous intéresser aux 19., 20., 21., 22., 23. et 24. Panzerdivisionen.

Texte et dessins par Jean RESTAYN

Comme nous allons le voir, les unités présentées dans cet article présentent un certain nombre d'originalités par rapport à celles que nous avons eu l'occasion d'examiner précédemment. C'est ainsi, par exemple, que les 19. et 20. Panzerdivision sont toutes deux constituées d'éléments provenant de la 19. Infanterie Division. Elles utiliseront à leurs débuts un matériel identique, à savoir le fameux char d'origine tchèque Skoda 38 (t).

La 5. Leichte Division sera, quant à elle, rebaptisée dès le mois d'août 1941, — c'est à dire alors que la campagne d'Afrique bat son plein —, 21. Panzerdivision. Il s'agit là d'un cas unique au sein de la Panzerwaffe.

19. PZ. DIV.

Campagnes : ● Barbarossa, secteur central (juin 1941). ● Barbarossa, secteur sud (décembre 1942). ● Bolgrad (juillet 1943). ● Kiev (septembre 1943). ● Jitomir-Proïkuvov (de juillet 1943 à mai 1944). ● Hollande (quelques éléments seulement, juin 1944). ● Varsovie (août 1944). ● Radom-Bavanow (de novembre 1944 à janvier 1945). ● Breslau (mars 1945). ● Silésie, Bohême (avril-mai 1945).



Insigne utilisé durant l'opération Barbarossa et jusqu'en 1943.



Variante de l'insigne divisionnaire, le Wolf-sangel



C'est essentiellement sous cette forme que l'insigne sera utilisé jusqu'en 1945.

Les deux barres verticales furent également peintes en noir. La variante rouge, que nous présentons ici, n'est pas attestée.



Pour une raison inconnue, ce marquage est visible sur certains panneaux routiers, mais pas sur les véhicules



20. PZ. DIV.

Campagnes : ● Barbarossa, secteur central (juin 1941). ● Moscou (septembre 1941). ● Orel (juillet 1943). ● Gomel-Vitebsk (octobre à décembre 1943). ● Polotsk-Bobruisk (janvier à mai 1944). ● Kholm (juin 1944). ● Roumanie (août 1944). ● Prusse orientale (novembre 1944). ● Hongrie (janvier 1945). ● Breslau, Neisse, Görlitz (février à avril 1945).



Ce marquage, représentant symboliquement la Porte de Brandebourg de Berlin, servira d'insigne à la division au cours de l'opération Barbarossa.



Insigne de l'unité, utilisé après Barbarossa, variante « standard »



Variante « étroite »



Variante « étroite », les angles peuvent être droits (comme ici) ou arrondis.



A partir de 1943, l'insigne s'impose sous cette forme.

21. PZ. DIV.

Campagnes : ● Afrique du nord (août 1941). ● El Alamein (novembre 1942). ● Tunisie (mai 1943). ● Normandie, Est de la France, Lorraine (juillet 1943 à novembre 1944). ● Allemagne-Kaiserslautern (décembre 1944). ● Front de l'est, Lauban, Görlitz, Cottbus (février à avril 1945).



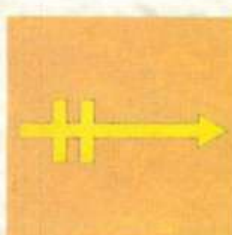
En août 1941, la 5. Leichte Division devient 21. Panzerdivision et adopte cet insigne : la lettre D barrée d'un trait horizontal, rappelant symboliquement la forme d'un arc.



Des variantes, aux contours plus ou moins arrondis, sont visibles sur les photos d'époque.



Cette forme très courante est également accompagnée de l'insigne de l'Afrika Korps (palmier et svastika).



Insigne de la Brigade West, qui servira à reconstituer la 21. Pz. Div. après sa destruction en Tunisie.

22. PZ. DIV.

Campagnes : ● Odessa (février 1942). ● Crimée, péninsule de Kerch (avril 1942). ● Donetsk, Don (mai à octobre 1944). ● Chistyakovo (mars 1943).

La 22. Panzerdivision servira de base à la reconstitution de la 23. Pz Div.

Deux variantes de l'insigne de la 22. Panzerdivision, utilisé de 1941 à 1945. En réalité seules les proportions diffèrent.



23. PZ. DIV.

Campagnes : ● Kharkov (avril 1942). ● Terek (juin 1942). ● Stalingrad (décembre 1942). ● Rostov Stalino (janvier à juin 1943). ● Kharkov (décembre 1943). ● Kirovograd, Krivoy Rog-Jassy (janvier à mars 1944). ● Pologne (août 1944). ● Hongrie (octobre 1944). ● Slovaquie (avril 1945). ● Graz (mai 1945).

Cette unité fut formée tardivement.



Insigne de cette division « parisienne », qui sera utilisé dès sa formation.



Les variantes de cet insigne sont innombrables, la tour Eiffel ou la flèche pouvant être utilisées seules. Parfois, la flèche est dirigée vers la gauche, erreur sans doute due à une utilisation erronée du pochoir par le peintre...



24. PZ. DIV.

Campagnes : ● Front de l'est, secteur sud (juin 1942). ● Stalingrad (**destruction** en janvier 1943). ● Stalino-Rostov (**reconstitution** en février 1943). ● France, puis Italie (mars à août 1943). ● Front russe. Krivoy Rog, Balta, Dniepr, Jassy (d'octobre 1943 à avril 1944).



La 24. Pz. Div. conservera cet insigne, hérité de la 3. Kavallerie Division jusqu'en 1945.



La version « simplifiée » de l'insigne, où le cavalier n'est plus symbolisé que par une barre, fut de plus en plus utilisée à partir de 1943.

19. PZ. DIV.

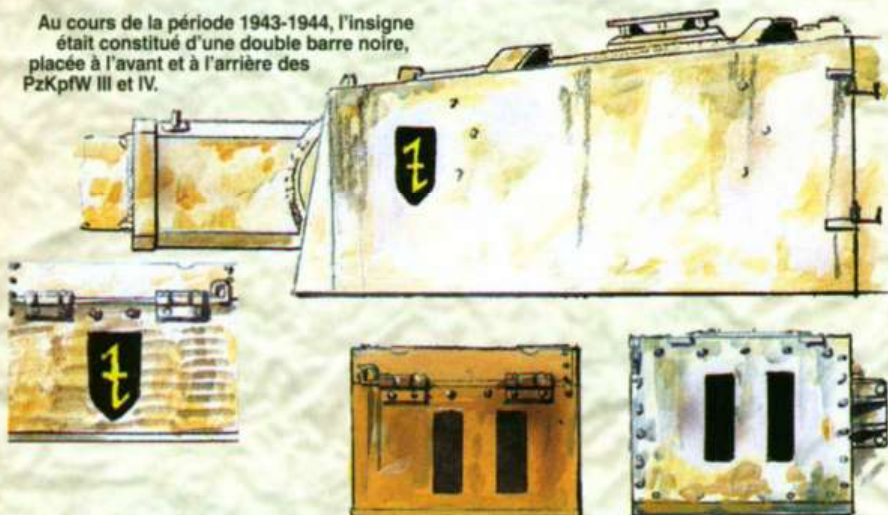
Skoda 38 (t). L'emplacement de l'insigne n'est pas toujours utilisé.



Panzer II. Il semble que les véhicules des Stab (états-majors) utilisaient l'insigne au début de l'opération Barbarossa.

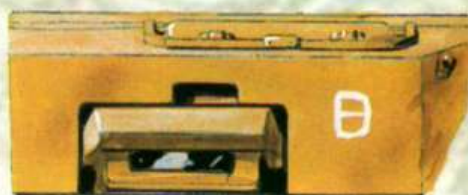


Au cours de la période 1943-1944, l'insigne était constitué d'une double barre noire, placée à l'avant et à l'arrière des PzKpfW III et IV.



Vers la fin de l'année 1944 et jusqu'en 1945, l'insigne original est réutilisé. On le retrouve souvent sur la tourelle (y compris celle des PzKpfW IV) et à l'avant et à l'arrière des blindés lorsque les équipages ont le temps de les apposer...

21. PZ. DIV.



20. PZ. DIV.

Skoda 38 (t). L'emplacement de l'insigne est typique de cette unité, à savoir sur la tourelle, l'avant et l'arrière du blindé.



L'insigne ne semble pas avoir été utilisé par le troisième bataillon.

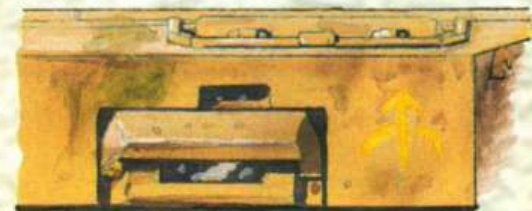
Emplacement de l'insigne sur les Panzer II et sur tous les véhicules de la 20. Pz. Div. lors de l'opération Barbarossa.



Emplacement de l'insigne à l'avant des PzKpfW II des premier et deuxième bataillons durant Barbarossa.



Emplacement du nouvel insigne divisionnaire après Barbarossa. Il faut savoir que comme beaucoup d'autres unités, la 20. utilisera son insigne régimentaire à partir de 1943. Nous étudierons les détails de cette utilisation dans une étude ultérieure.



Pour les unités de l'Afrika Korps, si l'on en juge les photos, la plus grande diversité était reine et l'improvisation était de mise. Pour ajouter encore à cette confusion, d'anciens insignes pouvaient réapparaître lorsque la peinture qui les recouvrait était usée.

L'insigne divisionnaire, accompagné ou non du palmier du DAK, se trouvait au milieu du blindage avant.

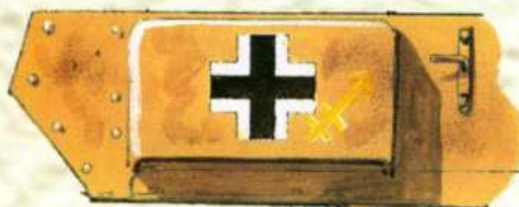
Ce type d'emplacement de l'insigne est assez rare.

A partir de 1944, après la reconstitution de la division, l'insigne semble avoir totalement disparu des blindés.

22. PZ. DIV.



Skoda 38 (t) durant l'opération Barbarossa.



Panzer IV en 1943.



Panzer V Panther, vers 1944.

Emplacements habituels de l'insigne divisionnaire sur les différents types de chars utilisés par la 22. Pz. Div.

23. PZ. DIV.



La flèche sera utilisée seule ou en combinaison avec la tour Eiffel. Cet insigne sera porté par les blindés jusqu'en 1943, ensuite c'est un insigne régimentaire qui sera utilisé. En revanche, les véhicules des divers services continueront, dans leur grande majorité, à porter la flèche.



24. PZ. DIV.



Emplacement officiel des insignes portés par les Panzer lors des premiers engagements de Stalingrad. Un insigne divisionnaire était également porté au milieu ou sur le côté du coffre de grande dimension, situé à l'arrière et typique des chars de cette division. De nombreuses photos montrent plusieurs types de combinaisons.

Il est plus rare de trouver l'insigne sur la Rommelkiste après la reconstitution de la division.



L'utilisation de l'insigne à l'arrière des Panther du 1. Abteilung en 1944-1945 est peu connue. Il s'agit là de l'une des rares occasions fournies aux maquetistes de réaliser un Panther « marqué ».



Ci-contre.

Cette colonne de Panzer III de la 24. Panzerdivision franchissent la Desna, un affluent du Don. Tous les chars visibles sur ce cliché font partie du 1. Abteilung.

(Bundesarchiv)

Ci-dessous à gauche.

Des blindés de la 23. Panzerdivision (trois PzKpfW III et un PzKpfW II) font une halte dans un village russe de la région du Don. La tour Eiffel est apposée seulement sur le glacis arrière, tandis que la flèche se trouve généralement à l'avant, sur le garde-boue droit.

(Bundesarchiv)



Le cas de la 22. Panzerdivision est encore plus surprenant. Cette division sera en effet dissoute assez rapidement, ses éléments subsistants étant absorbés à partir de mars-avril 1943 par la 23. Pz Div, une unité créée en septembre 1941, opérationnelle en mars de l'année suivante mais manquant cruellement de personnel.

Enfin, terminons cet examen des particularités en précisant que la 24. Panzerdivision était à l'origine une unité de cavalerie. Ceci n'est, en soi, pas très original. Ce qui l'est davantage, c'est qu'elle n'abandonna ses chevaux que tardivement et ne fut totalement « mécanisée » qu'en novembre 1941, c'est à dire alors que les opérations de la Seconde Guerre mondiale étaient déjà bien engagées. Presque totalement détruite à peine six mois après ses débuts, le 28 juin 1942, elle sera ensuite reconstituée et conservera ses traditions d'unité de cavalerie et son insigne caractéristique.

Sur les six divisions que nous vous présentons aujourd'hui, trois (21., 22. et 24. Pz Div.) disparaîtront au cours de la guerre, la 22. définitivement.

La période s'étendant du début de 1943 au mois de mai de cette même année fut fatale à plusieurs Panzerdivisionen, quatre d'entre elles (les 10., 15., 22. et 27.) n'étant jamais reconstituées. Elles feront d'ailleurs l'objet de l'une de nos prochaines études.

Ci-contre.

Sur ce Panzer I Ausf A, l'insigne de la 21. Pz. Div. est porté deux fois à l'avant du char, de même que le palmier du DAK, ce qui est rarissime.

A l'époque où cette photo fut prise (décembre 1941), ce type de char n'était plus utilisé que dans les unités de reconnaissance.

La protection du véhicule a été augmentée par l'ajout d'une plaque de blindage placée à l'avant.

(IWM)



Ci-dessous à gauche.

L'insigne divisionnaire de la 24. Pz. Div. est placé d'une manière parfaitement réglementaire sur le garde-boue avant de ce Panzer IV.

(Bundesarchiv)

Ci-dessous

Sur ce PzKpfW II franchissant un ruisseau sur un pont rudimentaire, l'insigne de la 24. Pz. Div. est situé sur le blindage avant, emplacement typique de ce genre de véhicule, tous les autres chars le portant sur le garde-boue avant droit.

Le véhicule embourbé visible à l'arrière-plan est un SdKfz 7.

(Bundesarchiv)





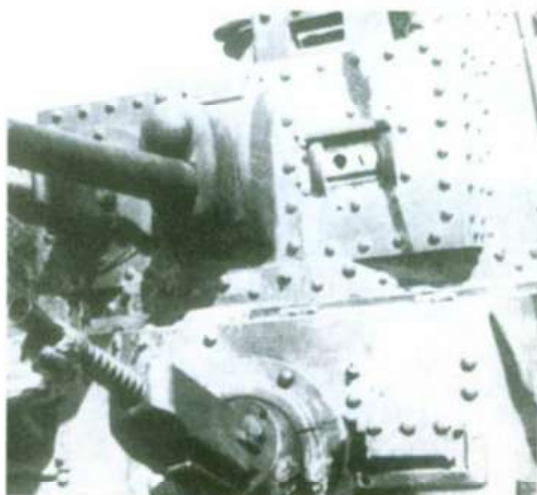
Ci-dessus.
L'insigne de la 21. Pz. Div. est situé, sur ce Panzer IV Ausf. D, à gauche du palmier du DAK, entre l'emplacement de la mitrailleuse du radio et celui du pilote.
(IWM)



Ci-dessus à droite.
L'insigne de la 19. Pz. Div. est à peine visible sur la partie gauche de la plaque de blindage avant de ce Panzer III. On imagine aisément la difficulté que pouvaient éprouver les observateurs à reconnaître les unités dans des conditions délicates.
(Coll. J. Restayn)

Ci-contre.
La porte de Brandebourg stylisée, insigne de la 20. Panzerdivision, est visible sur l'avant de ce Skoda 38 (t), au dessus de la mitrailleuse.
(Coll. J. Restayn)

Ci-dessous à droite.
Des Skoda 38 (t) de la 22. Panzerdivision saisis en pleine progression. Cette division connaîtra une existence éphémère puisqu'elle sera dissoute en mars 1943, date à laquelle elle servira à compléter la 23. Pz. Div. Le drapeau déployé sur la plage arrière est destiné à l'identification aérienne.
(Bundesarchiv)



Au centre.
Ce Skoda 38 (T) de la 19. Pz. Div. porte l'insigne divisionnaire à l'arrière. Cette photo a été prise en octobre ou novembre 1941, alors que les troupes allemandes faisaient route vers Moscou.
(Coll. J. Restayn)



Ci-contre.
Cette photo d'un Panzer IV du Stab de la 19 Pz. Div. est à rapprocher de la photo précédente, mais cette fois les circonstances sont bien différentes. Trois années ont en effet passé et désormais les soldats allemands, blessés ou indemnes, sont en pleine retraite.
(Bundesarchiv)



LA DROLE DE GUERRE DU 2C

1/35

- Char FCM 2C : Azimut
- Figurines : ADV
- Panneau de tuiles : Rémi
- Planche de transfert : Verlinden n° 153

Le char FCM 2C, monstrueux engin de 70 tonnes développé comme char de rupture, n'est construit qu'à 10 exemplaires, mis en service en 1921.

**Diorama et texte
par Gilles PEIFFER
Photos Olivier SAINT LOT**

Fin août 1939, l'unique unité équipée du FCM 2C, le 3^e bataillon du 511^e RCC, devient le 51^e BCC, avec une dota-

Ci-dessus. Vue générale du FCM 2C. Hormis les portes d'accès des caissons latéraux, les tourelles sont munies de trappes dont l'ouverture n'est possible qu'avec l'armement pointé sur les côtés

tion totale de six, puis huit chars (voir notice). Les premières semaines de guerre sont mises à profit pour aménager les voies d'accès et des plates-formes d'embarquement sur la ligne Etain-Metz en prévision d'un départ au front de l'unité. Le 4 novembre 1939, le 51^e BCC quitte la région de Verdun pour s'installer à Briey. C'est l'époque de la drôle de guerre et le temps passe alors en entretien de matériel, exercices de roulement et de tir au canon et mitrailleuses. A l'occasion de visites d'autres unités, on effectue des démonstrations sur les performances du 2C. Citons la visite du 11^e régiment étranger d'infanterie « *venu en voisin avec colonel et musique* », comme le relate le sergent-chef Girardier, pilote du n° 90 *Poitou* : « *on donne un baptême du char à ce dernier sur le 90 dans un terrain plutôt accidenté non loin de la caserne ; le colonel sort de la promenade avec un képi complètement cabossé, visière pendante à force d'avoir "embrassé" le stroboscope. Ensuite au retour, on apprend que l'antenne radio, qui n'a pas été abaissée au départ, a ratissé les fils du téléphone de campagne à l'entrée de la caserne, coupant les communications de la zone... Quant aux légionnaires ayant assisté à la manœuvre, ils sont emballés par la maniabilité du 2C (une couche épaisse de neige glacée avait facilité la chose) et rêvent de partir à l'attaque avec le 51^e bataillon* ».

Une triste odyssée sur rail

Début mai 1940, la région de Briey subit des bombardements ; les chars sont alors dispersés dans les bois de Foudroville et Noroy-Le-Sec et attendent l'ordre de monter au front. Les chars n° 92 et 95, tombés en panne, sont sabordés sur place ; leur remise en état aurait nécessité plusieurs jours, ce qui n'était pas envisageable. Le 12 juin arrive l'ordre d'embarquer les six autres appareils (n° 90, 91, 93, 97, 98

Ci-contre.

Vue de l'avant, le FCM 2C se distingue par ses dimensions hors normes ; les caissons latéraux du train de roulement sont percés de prises d'air et de passages d'accès pour l'équipage avec une porte à l'avant gauche et l'autre à l'arrière droit.





et 99) sur voie ferrée à Landres pour une destination inconnue. L'embarquement doit se faire de nuit mais, ne disposant pas de locomotives indispensables à la manœuvre des rames, l'opération ne sera effectuée que dans la matinée du 13 juin. Deux trains partent pour Gondrecourt-le-Château dans l'après-midi. Le 14 juin, les trains arrivent à Badonvillers non sans avoir subi des attaques aériennes heureusement sans dommages conséquents de la part de bimoteurs italiens ; les convois sont pourtant défendus seulement par une mitrailleuse Hotchkiss posée sur un wagon plat. La proximité des forces allemandes est telle que le commandement donne l'ordre de repartir en direction de Méricourt sans avoir débarqué les chars. Avec les attaques aériennes répétées sur le réseau ferré, le voyage est constamment ralenti par le travail de remise en état des voies endommagées. Le 15 juin, les convois arrivent à Neufchâteau ; l'endroit a été copieusement bombardé et dans la gare complètement abandonnée, les équipages de 2C découvrent une trentaine de cadavres de civils. Les trains repartent mais se trouvent stoppés à 50 km au sud de Neufchâteau en fin d'après-midi. Bloqué devant l'incendie d'un train de carburant, ne pouvant faire marche arrière à cause des convois suivants et de l'avance rapide des Allemands, les deux trains ne peuvent plus repartir. De plus, les trains sont stationnés sur une voie en courbe et en déblai ; les chars, dans l'incapacité d'être débarqués, se trouvent piégés. Le commandant Fournet réunit alors les officiers et décide, pour éviter la capture des équipages, d'abandonner les six chars, non sans les avoir sabordés. Après avoir sectionné les tuyauteries de carburant, le feu est mis aux appareils à 19 h 00 le 16 juin. Les équipages s'éloignent en regardant leur 2C en flammes dont les muni-

Ci-dessus.

La tourelle principale est armée d'un canon de 75 mm, dérivé du célèbre canon de 75 modèle 1897 ; le chef de char dispose d'un système d'observation original : un tourelleau stroboscopique dont la cloche extérieure percée de fentes est en rotation, donnant une vision périphérique continue.

Ci-dessous.

Briey, hiver 1939-1940, photo de famille devant le n° 90 Poitou, de la 1^{re} compagnie du 51^e BCC (chef de char lieutenant Voillaume) arborant l'éphémère tête de mort sur la tourelle ; de gauche à droite, l'adjudant chef Reboulet, canonnier, le sergent-chef Girardier, pilote, le pittoresque sergent Vergnes, mécanicien et le caporal-chef Broquet, mitrailleur avant. Ce document montre aussi le train de roulement rarement vu à découvert.

(Collection H. Girardier)



Ci-dessus.

Cette vue partielle de trois quart avant donne toute la mesure de la hauteur du 2C ; avec une vitesse maximum de 17 km/h, voilà une belle cible pour les PaK allemands ; la tête de mort avec tibias croisés constitue un point de mire idéal, ce qui explique peut-être la disparition rapide de cette décoration..

tions ne tardent pas à exploser, chauffées par 1 200 litres de carburant en feu. L'ensemble du bataillon fait retraite avec les véhicules de l'échelon. Après plusieurs jours de périples, l'unité finira par se retrouver pratiquement au complet près de Carmaux dans le centre de la France.

Le diorama

La saynète est inspirée de photos du n° 90 Poitou prises durant l'hiver 1939-1940, par le lieutenant Voillaume (chef

(suite page 43)

Ci-dessous.

Mars 1940, le Poitou à l'exercice a changé de décoration ; la tête de mort a disparu et laisse place à un camouflage brun sur fond vert. Peu rassuré par la descente abrupte, le radio se tient hors de sa trappe. La queue de franchissement est visible à l'arrière du char.

(Collection H. Girardier)



par François VAUVILLIER



LE CHAR DE RUPTURE FCM 2C : UN ROLE DE MAJESTE JAMAIS TENU

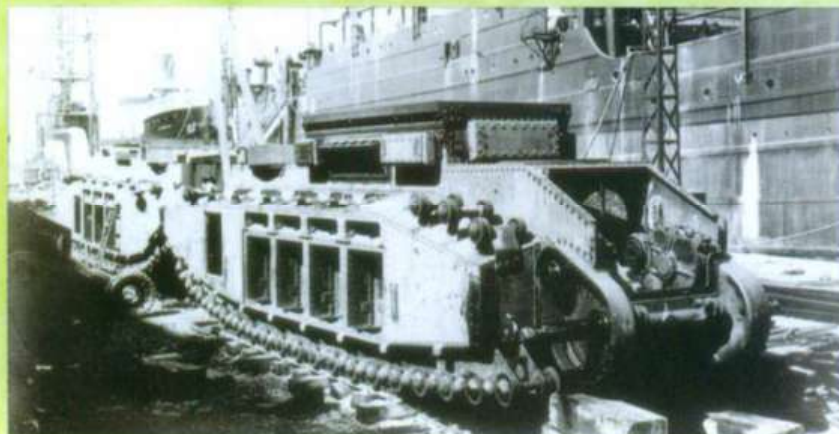


Le char lourd, ou « char de rupture », est issu d'un concept tactique défini dès la fin de 1916. Cependant, le temps nécessaire à l'élaboration des spécifications techniques, puis à la réalisation du premier prototype (le FCM 1A de 38 tonnes sorti en décembre 1917 des Forges et chantiers de la Méditerranée), empêche le futur matériel de série, adopté sous le désignation de 2C, de participer à la Première Guerre mondiale. Alors que le principe d'une commande de 300 chars FCM 2C avait été décidé le 21 février 1918, seuls 10 de ces chars lourds seront effectivement construits aux chantiers de la Seyne, puis tardivement mis en service en 1921 après avoir subi de nombreux essais et modifications, non sans que la définition initiale du char n'en ait été quelque peu brouillée.



Ci-dessus.
Une vue splendide du char n° 2 Picardie, au cours des années vingt. La structure circulaire autour du tourelleau du chef de char nous est inconnue. S'agit-il d'une antenne radio ?

Ci-dessous.
Deux chars FCM 2C en cours de montage, à l'air libre, sur les chantiers de la Seyne.



Ci-dessus.

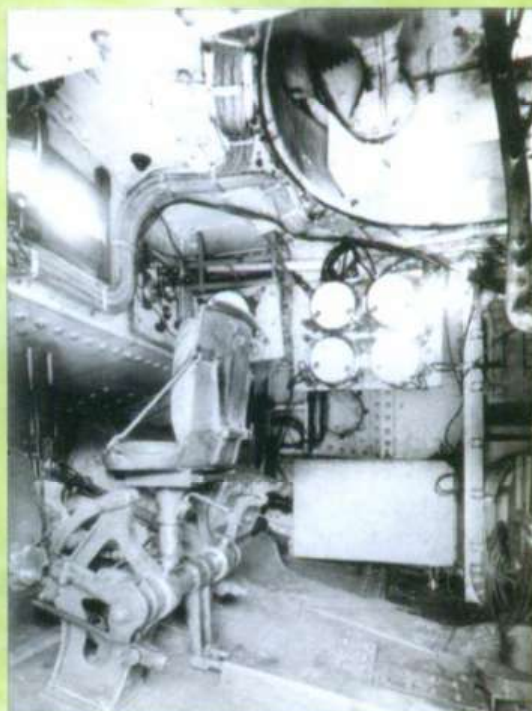
Les n° 97 Normandie et 94 Bretagne à Verdun en 1939, à la veille de la guerre, présentes pour les actualités cinématographiques, sur le thème « Sommes-nous défendus ? ». Le Bretagne nous offre une vue idéale de la queue de franchissement, rarement installée sur les chars 2C. Bien qu'il soit encore en fonctionnement en 1939 comme le prouve cette photo, le Bretagne ne sera pas mobilisé. Quant au Normandie, char de commandement du 51^e BCC en 1939-1940, il recevra à titre spécial un blindage renforcé (90 mm à l'avant, 50 et 65 mm sur les flancs), d'où une surcharge de 10 %.

Ci-dessous.

Le poste de conduite. Curieusement, on ne voit pas le poste de mitrailleuse avant. Il est possible que cet aménagement n'ait été installé qu'après la sortie d'usine.

Ci-contre

Les deux tourelles (tourelle principale au dessus, tourelle arrière en dessous) au moment de leur montage sur les chars. Les parois intérieures sont peintes en blanc.



Ci-contre.
Exercice de chargement du FCM 2C sur voie ferrée en 1931, grâce à deux chariots-bogies spécialement conçus à cet effet. Le char visible est le n° 1 (futur 91) *Provence*, qui est alors muni d'un des premiers modèles d'antenne radio

Dans une note inédite du 14 septembre 1923, le général Estienne, Père des Chars, alors chargé des études de chars de combat, s'inquiète de cet état de fait et rappelle la raison d'être du 2C :

« Je crois m'apercevoir que les raisons tactiques qui ont motivé et orienté, depuis la fin de 1916, les études du char de la Seyne sont ignorées ou généralement perdues de vue et qu'il y a tendance à considérer le char de 65 t comme destiné, **avant tout**, à ouvrir des passages aux chars de bataille et aux autres troupes, soit en provoquant l'éboulement des parois des tranchées au moyen de ses chenilles ou de ses obus, soit en y remorquant des ponts.

Il y a là une erreur dans laquelle le tacticien ne doit pas tomber au cours de ses études : voici un bref historique qui suffira à mettre les choses au point.

La mission **primordiale** du char de 65 t a toujours été, pendant la guerre¹, identiquement la même que celles des chars Schneider de 13 t, des chars Saint-Chamond de 23 t et des chars anglais de 30 t. Savoir : pénétrer par surprise autant que possible à la faveur de l'obscurité ou d'un brouillard naturel ou artificiel, dans les organisations ennemies, y porter le trouble et annihiler l'action des batteries de première ligne. Le char de 65 t n'a nullement été conçu spécialement pour faire un passage aux autres troupes, seulement ses facilités de progression et de traction ont permis d'envisager, dès sa réalisation, les services précieux, **mais accessoires**, qu'il pourrait rendre dans cet ordre d'idées. C'est précisément l'impuissance probable des premiers chars en la présence d'une organisation ennemie, de plus en plus solide, qui nous a imposé l'étude des chars de 65 t à grand franchissement, **pour eux-mêmes** ; jamais nous ne les avons considérés comme de simples engins auxiliaires de franchissement, mais toujours et avant tout comme des combattants d'élite, prenant à leur compte la rupture d'un adversaire inattaquable par les chars de moindre taille. (...)

Il y a douze ou quinze mois, rendant compte au maréchal Pétain des premiers essais très encourageants du char de 65 t, je disais qu'à mon avis, l'existence d'un tel char empêcherait la prolongation d'une guerre de position, dans les conditions où nous l'avons connue durant quatre ans. Si je n'ai pas hésité



Ci-contre.
Détail du chariot-truck de transport arrière.

Ci-dessous.
Ce FCM 2C sans identification apparente a son bloc de ventilation protégé par un cadre grillagé. Il présente un autre type d'antenne expérimentale, composée de fils de cuivre (invisibles sur le document) tendus entre deux portiques.

(Bovington Tank Museum)



En bas.
Le char 2C bis, armé d'un 155 court et surblindé à 50 mm (poids total porté à 74 tonnes), est resté unique dans ce cas.

C'est le n° 9 (puis 99) *Champagne*, qui fera campagne en 1939-1940 mais sous sa forme initiale, avec tourelle de 75 et moteurs Maybach au lieu des Sauter-Harlé expérimentaux.

(Bovington Tank Museum)

devant une telle affirmation, ce n'est pas parce que le char de la Seyne peut ouvrir des passages pour d'autres combattants, mais bien parce qu'il peut passer par lui-même, aborder l'ennemi de première ligne et le rompre, œuvre capitale à laquelle, seul, il peut prétendre. »

1. Quant au concept puisque ce char, rappelons-le, ne verra le jour qu'après le conflit.





Ce rôle de majesté dévolu du char FCM 2C n'aura, hélas pour son renom, jamais l'occasion d'être vérifié au combat.

En unités (temps de paix)

Après leur construction, les FCM 2C sont affectés au 3^e bataillon du 551^e RCC (régiment de chars de combat) créé au camp de Châlons en 1923. En février 1929, ce régiment est dissous et son élément de chars 2C, devenu 51^e bataillon de chars lourds, est transféré à Bourges en mai 1929. En mars 1936, le 51^e BCL est à son tour dissous pour devenir 3^e bataillon du 511^e RCC, l'ensemble du régiment s'installant à Verdun en mai 1936. Le bataillon de FCM 2C est alors réduit à une seule compagnie active de trois chars, les sept autres matériels se trouvant au parc de chars de Verdun, disponibles en cas de mobilisation.

Durant toute cette période, dans leurs garnisons successives de Châlons, Bourges puis Verdun, les chars FCM 2C connaissent plusieurs modifications destinées à en améliorer la suspension et les liaisons intérieures entre les membres de l'équipage, et organiser la communication radio-électrique entre les chars. Le poids et le volume considérables du char 2C justifiant une augmentation de son armement, il deviendra ultérieurement le char 2C bis après décision, en 1926, de lui adapter un canon de 155 court, d'augmenter son blindage, de remplacer ses moteurs d'origine par deux 250 ch Sauter-Harlé, et de moderniser ses appareils de commandement. Un char (le n° 9 Champagne) est envoyé à cet effet aux FCM, pour y être transformé, mais la modi-

Ci-contre.

Le n° 99 Champagne (au nom occulté) a été repeint en tons camouflés au printemps 1940, comme tous ses congénères du 51^e BCC. Le voici pris au piège de la voie ferrée à proximité du village de Meuse, où il sera capturé (sans gloire excessive) par le PzRgt 10, comme l'indique la mention que les Allemands ont peint sur ses flancs.

Le Champagne aurait donc partiellement résisté à l'incendie volontaire de son équipage et aurait été transporté en Allemagne, où les Russes l'auraient retrouvé. Il existe une photographie présentant ce char sur une voie ferrée en RDA vers 1948. Mais le mystère du « 2C survivant » reste entier depuis près d'un demi-siècle...

Ci-contre

Deux vues du n° 95 Touraine dans les années trente, avec l'antenne radio du modèle définitif, le numéro à deux chiffres (le 5 est rendu presque invisible par une coulée de salissure) et le blason de province peint sur la tourelle.

L'absence des bavolets protégeant les galets de roulement est rarement observée.

fication au type 2C bis sera sans suite. Les études d'amélioration du char 2C s'arrêtent définitivement en 1932, date à laquelle est lancé un nouveau programme de char lourd. Alors qu'il avait, au cours des années vingt, toutes les caractéristiques d'un char moderne et d'avenir, le 2C n'est plus, dans la décennie suivante, qu'un matériel vieillissant, obsole et en sursis.

Noms de baptême et organisation

Les chars reçoivent un grand numéro blanc (de 1 à 10, puis dans la série 90 au début des années trente), et un nom de baptême de province française :

1 (devenu 91) Provence	6 (devenu 96) Anjou
2 (devenu 92) Picardie	7 (devenu 97) Normandie
3 (devenu 93) Alsace	8 (devenu 98) Berry
4 (devenu 94) Bretagne	9 (devenu 99) Champagne
5 (devenu 95) Touraine	10 (devenu 90) Poitou

Lorsque le 51^e BCC est mis sur pied de guerre à la mobilisation de 1939 (à l'effectif théorique de 17 officiers, 37 sous-officiers et 241 hommes), sous les ordres du commandant Fournet, il comprend un état-major, une section de commandement et deux compagnies, chacune à trois sections (un char par section) et une section d'échelon. La 1^{re} compagnie (capitaine Maurice Lesecq, puis capitaine Voillaume) a les chars 90, 92 et 99, la 2^e compagnie (capitaine Goudinoux), les chars 91, 95 et 98. Quelques semaines après, un septième char est rattaché au 51^e BCC : le 97 Normandie comme char de commandement. Un huitième, le 93 Alsace, le suivra enfin, à titre de char de remplacement².

Quant à l'odyssée du bataillon en 1939-1940, elle est évoquée dans le corps de l'article.

² En septembre 1939, sur les dix chars construits, quatre étaient considérés réformés, mais deux ont donc été finalement remis en état. Les deux derniers, inutilisables (n° 94 et 96), sont alors stockés au parc d'engins blindés de Verdun avec les moteurs et pièces de rechange.

FICHE TECHNIQUE

Longueur : 10,27 m

Largeur : 2,95 m

Hauteur : 4,01 m

Poids : 68/69 tonnes

Blindage maximum : 45 mm

Moteurs pétro-électriques : deux groupes de six cylindres à essence entraînant des génératrices d'électricité Sauter-Harlé fournissant un courant de 600 volts et 165 ampères à 1260 t/mn. Les moteurs sont des Mercedes de 190 ch, puis des Maybach de 250 ch (moteurs allemands destinés aux Zeppelin et livrés à la France au titre des dommages de guerre)

Vitesse maximum : 17 km/h

Armement : un canon de 75 mm et quatre mitrailleuses Hotchkiss de 8 mm dont une sous tourelle arrière.

Equipage : initialement 12 hommes (un officier chef de char, un adjudant pilote, un adjudant mécanicien, deux aides-mécaniciens, un électricien, un tireur, un chargeur, quatre mitrailleurs), puis 13 (un radio) lorsque le char aura cet équipement.

Capacité de franchissement : 4,25 m





(suite de la page 39)

de char, alors commandant la 1^{re} compagnie), et montrant une tête de mort sur la tourelle. L'origine de cet insigne est imprécise¹ mais à l'époque, fumer la pipe est à la mode dans les équipages et toutes arborent une tête de mort gravée sur le foyer. Sur la tourelle, cette décoration sera très éphémère car, à l'occasion d'une visite, le général Bruneau² demandera qu'elle soit effacée. Au printemps 1940, ordre est donné de camoufler les chars qui, auparavant, étaient en vert olive uni. Le camouflage sera effectué par les équipages eux-mêmes, sans schéma directeur, avec des bandes de peinture brun foncé appliquées sur la teinte de base, faisant disparaître au passage les beaux blasons de régions peints sur le flanc gauche de la tourelle principale.

La maquette

Le modèle se présente sous la forme de pièces en résine, et en plastique injecté pour les patins de chenilles et les rouleaux. Le moulage des pièces est parfait, ne présentant pas de bulles et offrant deux flancs parfaitement rectilignes. Seul le moulage des chenilles en plastique est plutôt rustique. Pour compléter l'ensemble, une planche de décalcomanie est incluse, proposant deux décorations. Le montage commence par la préparation de toutes les pièces en résine à l'aide d'une pince coupante et de papier de verre. L'assemblage des pièces en résine ne pose pas de problème, mais il est préférable d'effectuer un montage à blanc des trois éléments principaux en résine (coque et flancs) afin de repérer parfaitement leur positionnement. La tuyauterie et les silencieux du système d'échappement sont ajourés sur leurs orifices. Les deux mitrailleuses de sabord sont fixées à l'aide de petites tiges en cuivre leur permettant de rester amovibles ; les sept prises d'air sur les flancs sont complétées par un fragment de grillage.

Le montage des chenilles est plus délicat. Il est indispensable de nettoyer parfaitement chaque maillon. L'assemblage final demande un certain ajustage ; aussi une couche de base devra être appliquée par la suite pour maquiller les défauts éventuels. Les jupes sont découpées dans de la carte plastique fine (3/10 mm) selon le gabarit fourni dans le plan.

La peinture

Le modèle est tout d'abord recouvert d'une couche de noir Humbrol, train de roulement inclus. Les chenilles sont ensuite traitées en Humbrol 173 (*track colour*). Le reste du char reçoit une couche de Matt 30 et Matt 86. Après séchage, le modèle est vieilli avec différents jus et brossage à sec. Pour la décoration spéciale de notre modèle, les marquages sont réalisés à main levée pour la tête de mort et à l'aide de lettres extraites d'une planche de transfert Verlinden pour le nom de baptême *Poitou*. En finition, les chenilles reçoivent un brossage à l'aluminium.

Le décor

La base est une planche de bois aggloméré recouverte d'une couche de plâtre ; le char est ensuite posé sur le plâtre encore humide pour imprimer les traces de chenilles. Le mur est réalisé à base de carton-plume avec une bande de tuiles découpées dans une planche en plastique thermoformée Rémi. Sur le sol, l'herbe est réalisée avec de la filasse pour plombier fixée avec de la colle en bombe. Après peinture, le sol et le char sont recouverts de pâte teintée brune de chez Prezise.

Ci-dessus.
Coincé entre les deux tourelles, la structure centrale est percée de larges ouvertures circulaires logeant le système de ventilation des moteurs ; sur la partie arrière se trouve une trappe donnant accès au poste radio et à côté est placé l'antenne sur rotule d'un modèle similaire à celle des chars B1 bis et Renault D2

En haut à droite.
Au cours d'un exercice de franchissement, le n° 90 *Poitou* se dresse fièrement en sortie de côte ; une partie de l'équipage suit la manœuvre à l'extérieur.
(Collection H. Girardier)

Ci-dessous.
L'arrière du 2C est tout aussi impressionnant que l'avant ; la taille et l'armement de la tourelle arrière, une mitrailleuse de 8 mm, paraissent sous-dimensionnés en regard de la masse du char.



Les figurines

Les figurines d'équipage de chars français de 1939-40 ne sont pas légion malgré le grand choix de personnages aujourd'hui disponibles sur le marché. En plastique, seul Heller s'y est risqué il y a près de quinze ans avec la série de blindés R 35, H 35/39 et Somua ; les corps sont assez bien gravés mais les visages sont très grossiers. En résine, Des Kit propose divers personnages aux attitudes variées inspirées de documents d'archives et Hecker & Goros propose une figurine de chef de char dont le casque comporte une erreur, aisément rectifiable.

Récemment, ADV s'est aussi lancé sur le sujet avec la sortie des AMC 35 et FCM 2C dans la collection Azimut ; superbement gravées par Rendall Patton, ces dernières figurines sont proposées en paire avec des attitudes originales, l'une se décrochant une chaussure et l'autre tenant un chiot sur l'épaule. Le casque est peint en vert olive avec le bourrelet et les bavolets latéraux en cuir brun havane. Le veston de cuir modèle 1935 est traité en brun très foncé et les pantalons de toile (salopettes) peuvent être peints, aussi bien en kaki, comme nous l'avons fait, qu'en cachou (brun rouge, couleur en usage pour les confections des années 1935 à 1938 environ). Les parties chair sont peintes à l'huile Winsor & Newton.

1. Coïncidence ? Une tête de mort a été choisie comme insigne par le 9^e BCC (chars R 35) qui, avant la mobilisation, appartenait au même 511^e RCC de Verdun que le bataillon de FCM 2C (NDLR).

2. Ancien chef de corps du 511^e à Verdun avant-guerre, puis commandant les chars de la 3^e armée. Il prendra le commandement de la 1^{re} DCR le 15 janvier 1940.





Ci-contre.

Lorsque l'on voit le réalisme atteint par cette maquette du canon allemand de 80 cm sur rail « Dora », il est presque inutile de préciser qu'elle a obtenu le Best of Show du concours.

La nouvelle édition du concours de Saumur a largement tenu ses promesses : avec plus de 500 modèles présentés, cette manifestation est sans aucun doute devenue une référence en matière d'exposition de modèles réduits militaires en France.

**Texte et photos
par Olivier SAINT LOT**

Avec l'ouverture du nouveau musée de Saumur, au sein duquel toutes les collections de véhicules sont désormais regroupées, le concours de maquettes bénéficiait cette année d'un cadre prestigieux qui fut grandement apprécié du public venu en nombre, parfois de très loin.

Les pièces présentées étaient non seulement nombreuses, mais la qualité était également au rendez-vous dans toutes les catégories, avec une mention particulière pour celle réservée au moins de seize ans, preuve que la relève est assurée.

Ce concours a également été pour les spectateurs l'occasion de voir évoluer du matériel réel, datant en grande partie de la Seconde Guerre mondiale et restauré par l'équipe du musée. Outre le démarrage d'un Königstiger (à la manivelle ou électriquement, un spectacle à lui tout seul !), le public put ainsi voir rouler un char Renault R 35, un Hotchkiss H 39, un Panzer II Luchs, une auto blindée américaine M8, un Scoutcar M3A1, un semi-chenillé M16, ainsi qu'une Schwimmwagen.

Mais laissons maintenant la place aux images, en félicitant au passage tous les concurrents dont nous ne pouvons pas, faute de place, publier les réalisations. □

SAUMUR 1996 : UN EVENEMENT EXCEPTIONNEL





Ci-dessus.
Dans la catégorie réservée aux moins de seize ans, ce jeune concurrent a réalisé un beau travail de représentation de la Zimmerit sur ce Jagdpanzer IV que certains adultes n'oseraient envisager.



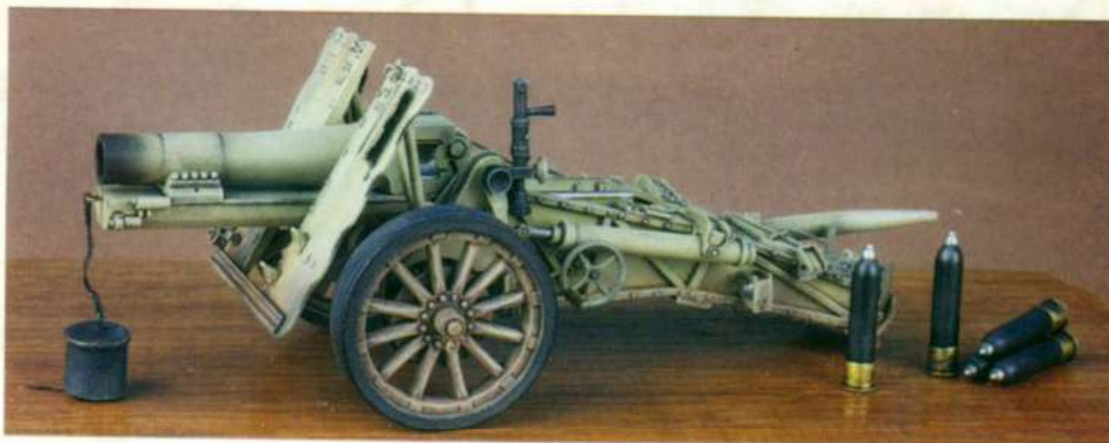
Ci-dessus, à droite.
Dans ce diorama, les Italiens sont les vainqueurs !

Ci-contre.
Un camion blindé russe Gardford Put illov 1916 remarquablement réalisé, avec des détails très fins et une peinture de haute qualité.



Ci-dessous.
La sobriété de la présentation de cette pièce d'artillerie fait encore mieux ressortir les détails et la peinture de la maquette.

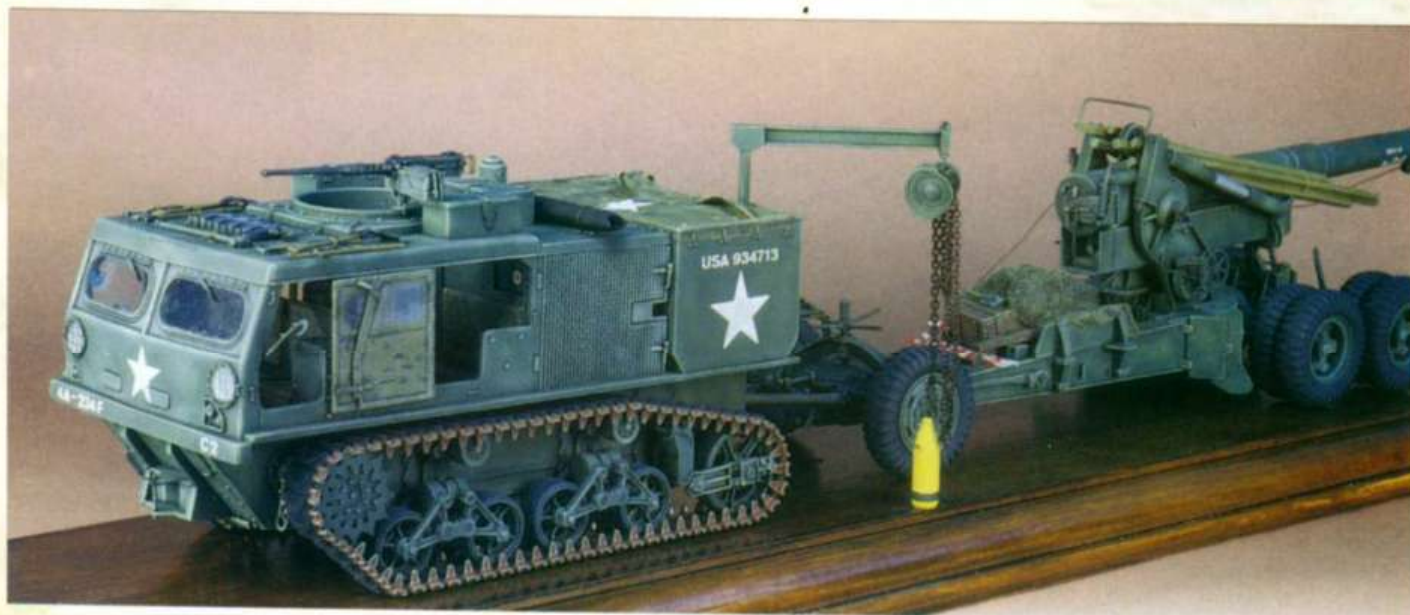
En bas.
Un grand bravo à Philippe Anglaret, l'auteur de ce tracteur Allis Chalmers M4, surtout lorsque l'on connaît la maquette de départ !



Page précédente.

En bas, à gauche.
« Fatigue à Noyer Bocage », ce titre résume à lui seul l'ambiance parfaitement restituée de ce diorama.

En bas, à droite
Un beau travail de finition et une décoration originale pour une maquette directement sortie de boîte.





En haut, à gauche.

Un grand bravo au jeune Berranger, qui prouve avec ce Sherman enneigé que jeunesse peut également rimer avec talent.

Ci-dessus.

Sur ce Panther revêtu de Zimmerit, la protection a été renforcée par l'adjonction d'éléments de chenille sur la caisse et la tourelle.

Ci-contre.

Ludovic Bertrand, grand spécialiste du matériel français moderne mérite grandement les deux premiers prix qui lui furent attribués. Ici, l'une de ses réalisations, un AMX 10 RC.

Ci-dessous.

Ainsi traité, ce SdKfz 234/1, modèle du commerce, n'a plus rien à voir avec la maquette d'origine. Et quelle belle peinture !

En bas, à gauche.

Ce tracteur M5 est remarquablement réalisé, et l'on devient encore plus admiratif lorsque l'on sait qu'il est composé à 80 % de... carton !

En bas, à droite.

Un Renault R 35 terrassé par un PIAT lors de la première guerre israélo-arabe de 1948.

Page suivante

En haut, à gauche.

Le camion soviétique de cette saynète est une création totale.

En haut, à droite.

Un effet de vieillissement de la peinture parfaitement réussi sur ce très bel AMX 30 bi-tubes « exotique ».

Ci-dessus.

Il faut assurément être un maquettiste complet pour parvenir à réaliser entièrement un modèle de cette qualité.

Ci-dessus, à droite.

Une transformation intéressante : un shelter de l'armée américaine sur une base de M35A2.

Ci-contre.

Les canons allemands sur rail sont à la mode ces temps-ci et cette maquette non terminée laisse augurer un résultat final superbe.

En bas, à gauche.

Une bonne idée que ce M1 Abrams avec une décoration « Reggae ».

En bas, à droite.

Le camouflage de type « embuscade » est remarquablement rendu sur ce Tiger II au 1/72.







Ci-contre.
La Vickers K simple, côté conducteur, pouvait également être positionnée sur le flanc arrière droit. Sur les jeeps de ravitaillement, le jumelage central des Vickers constituait le seul armement et se trouvait à la place de la mitrailleuse de calibre .50. Ces dernières étaient, la plupart du temps, récupérées sur des épaves d'avions écrasés dans le désert.

Bibliographie

La Jeep : un défi au temps.
J.-G. Jeudy et M. Tararine.
EPA.

Long Range Desert Group.
R. Jenner et D. List.
Osprey, Vanguard Series.

De Tobrouk à Bir Hakeim.
Y. Buffetaut.
Histoire & Collections.

LA JEEP CHEZ LES SAS

1/48

• Jeep :
Bandai

La devise des SAS (Special Air Service) est : « qui ose gagne ». Oser est bien le terme approprié pour transformer de la sorte une Jeep Bandai, si recherchée par les collectionneurs de 1/48 !

par Jérôme HADACEK
(photos Olivier Saint Lot)

Ci-dessous.
Pour boucher les trous de la caisse d'origine, il est préférable d'y enfoncer de fines sections de plastique rond, ce qui évite les inconvénients du mastic synthétique ou l'incompatibilité entre deux matériaux différents.

La Jeep est sortie tardivement chez Bandai, firme japonaise, dont la gamme était à l'origine principalement composée de véhicules allemands. A l'heure actuelle, nous espérons tous la réapparition de ce modèle chez Fuman,

car il demeure encore aujourd'hui le mieux réalisé à cette échelle.

Très fidèle au véhicule réel, peu de défauts majeurs sont à relever, exceptés des pneus au diamètre trop faible, des poignées arrières en angle et un feu de croisement trop grossier. Selon l'habitude, la boîte est généreuse, tant en versions qu'en accessoires : capote repliée ou non, mitrailleuse de 12,7 mm, remorque, planche de décalcomanies à choix multiples, sans oublier une grappe d'hommes d'équipage. Inutile de dire que tous ces atouts ont fait de cette petite Jeep une maquette très prisée en son temps et très recherchée de nos jours dans les bourses d'échange et les petites annonces.

En avance sur son temps

Jusqu'au milieu des années soixante-dix, Bandai était l'une des rares marques à proposer une gamme très étendue d'engins au 1/48. La réalisation était remarquable et ces maquettes étaient très en avance sur leur temps puisqu'elles étaient presque toujours dotées d'aménagements internes complets (compartiment moteur, poste de combat, etc.), une caractéristique que l'on ne rencontre que peu fréquemment encore aujourd'hui.

Contrairement à bon nombre de fabricants, Bandai ne sut pas s'adapter aux changements du marché, qui évoluait rapidement vers le 1/35, ce qui la conduisit à abandonner finalement les maquettes pour se consacrer aux jouets pour enfants.

Une Jeep qui roule

Le montage de cette petite maquette ne comporte aucune difficulté, mais le châssis devra cependant être sensiblement modifié si l'on souhaite faire rouler notre Jeep. N'oublions pas, en effet, que les collectionneurs de 1/48 sont souvent issus de l'épopée Dinky Toys-Soldo et veulent conserver sur les maquettes actuelles cet aspect fonctionnel des miniatures d'autrefois.

Les lames de suspension arrière et avant seront élargies à l'aide d'une lime « queue de rat » pour recevoir un tube d'aluminium (diamètre extérieur 2,5 mm, intérieur 2 mm ; longueur 1,9 cm pour l'arrière et 1,8 cm pour



l'avant), permettant ainsi aux roues de se loger exactement dans les emplacements prévus. On prélève sur les ponts d'origine le système de direction et les deux arbres de transmission, qui viendront se greffer sur les tubes d'aluminium. L'allure trop sobre du tube requiert un travail de détaillage pour lui redonner, autant que possible, la forme d'un pont moteur. Inutile de préciser que tout doit retrouver sa place et correspondre avec la boîte transfert située au milieu du châssis. Les roues et les pneus, de diamètre insuffisant, sont échangés au profit de modèles Miniracing, en caoutchouc souple et de très bonne facture avec un profil « military » assez proche de la réalité. Il ne reste plus qu'à monter les différents organes du châssis, en prenant soin de ne pas coller le moteur (afin de pouvoir le peindre séparément) et à percer le trou central du pare-chocs destiné au passage de la manivelle.

Déshabillez-la

Le montage de la caisse consiste en réalité à savoir ce qu'il faudra retirer. Ces véhicules étant destinés à des raids commandos de longues durée à travers le désert, ils ne devaient emporter avec eux qu'une charge indispensable. On retire donc poignées, arceaux de capote, pare-brise, banquette arrière, porte-jerrycan ainsi que tout ce qui peut être réfléchissant, tels les catadioptrés et les phares.

La grille du radiateur, très caractéristique, ne comporte plus que deux barreaux en son centre, afin d'améliorer la ventilation du radiateur. Un vase d'expansion, surdimensionné par rapport au Desert Cooling Kit prévu par l'US Army, est fixé sur le côté droit de cette grille. Pour effectuer toutes ces opérations, il est préférable de travailler à plat sur la calandre, avant le montage de cette dernière sur la carrosserie. Le phare gauche est remplacé par un feu de croisement (cat's eye), celui de droite étant soit définitivement supprimé, soit peint ou recouvert d'une housse.

Deux roues de secours viennent se loger à l'arrière, légèrement décalées vers l'extérieur par rapport à la position initiale de celle d'origine. Tous les trous de positionnement des accessoires qui ont été supprimés doivent être bouchés et, avec un foret de 0,3 mm, on percera tous les emplacements où se situaient les boulons ou rivets de fixation de ces accessoires. A ce stade, il est possible de confectionner les porte-jerrycans : deux fois quatre à l'arrière, trois à plat sur le capot et un seul côté passager. Réalisés à l'aide de grappes de métal photodécoupé, ils sont fixés sur la caisse après avoir percé un passage de 0,3 mm. Avant la mise en forme, il est nécessaire de repérer et de percer les trous qui serviront à attacher les sangles maintenant les jerrycans en place.

Ne perdons pas le Nord

Les cartes du désert étant peu fiables, il était préférable de s'orienter au compas pour ne pas perdre le Nord dans ces vastes étendues de sable et de pierres. Celui-ci est placé sur la plage avant du véhicule, au centre du tableau de bord. Une platine carrée en laiton avec deux pattes de fixation et une fine section de tube d'aluminium formeront la structure principale de cet appareil d'orientation. Après la mise en peinture, seul le cadran sera souligné en noir mat, puis décoré avec une décalcomanie prélevée sur une planche Miniracing comprenant de nombreux compteurs et manomètres. Une goutte de colle cyanoacrylate déposée en fin d'opération fera office de verre de protection de l'instrument.

Les Jerrycans

Étymologiquement, ce mot provient de « Jerry », surnom argotique que donnaient les Alliés aux Allemands et de « can », signifiant bidon. Ils constituent le chargement principal de ce petit véhicule, qui rassemble des modèles de fabrication américaine et d'autres, pris à l'ennemi et reconnaissables à leurs points de soudure différents, à



Tout en haut.

Un montage « à blanc » de tous les accessoires permet de les localiser sur l'engin et de visualiser leur encombrement par rapport au bon équilibre général de la maquette

Ci-dessus.

La Jeep des SAS se distinguait de celle des Desert Rats américains par son armement et l'équipement radio.

Ci-dessous.

La calandre sectionnée et le vase d'expansion surdimensionné indique immédiatement l'appartenance de ce véhicule aux régiments SAS. Transporter un maximum de matériel dans un minimum de place et pouvoir se sortir de n'importe quelle situation périlleuse, tels étaient les leitmotifs des volontaires engagés au sein de ces régiments.





leur bouchon avec ou sans bec verseur et surtout au renfort en forme de croix emboutie sur chaque côté. Jusqu'ici, les jerrycans étaient fort mal reproduits. Seul Solido avait réalisé un modèle très réaliste mais d'allure germanique. Angego vient, à son tour, de combler ce vide en diffusant des Jerrycans typiquement américains.

Feu à volonté

Puissamment armées, les jeeps SAS étaient équipées, au minimum, d'un affût jumelé de mitrailleuses Vickers K. D'autres, comme celle reproduite ici, avaient une puissance de feu redoutable, pouvant comprendre un jumelage de Vickers K à l'arrière, une mitrailleuse de calibre .50 d'aviation pour le passager et une autre Vickers à la disposition du chauffeur.

Là encore, le 1/48 n'est pas riche en accessoires de ce genre et les seules Vickers existantes à cette échelle proviennent de la « Jeep du désert » Solido. Une mitrailleuse de calibre .50 se trouve dans la boîte Bandai, mais celle que nous devons réaliser est un modèle aviation, avec tubulure de refroidissement sur toute la longueur du canon. Un canon de mitrailleuse de calibre .30 Tamiya au 1/35, greffé sur notre corps de 12,7 sera du plus bel effet, en proportion comme en échelle. Il ne nous reste plus alors qu'à accentuer les trous de refroidissement à l'aide d'un foret de 0,5 mm.

Tous les systèmes de visée sont réalisés à l'aide d'une planche d'accessoires en métal photodécoupé True Details au 1/72. Il en sera de même pour la bande de cartouches disposée dans la caisse à munitions ouverte de la mitrailleuse de calibre .50. Cette dernière est fixée au capot par un puits tubulaire en aluminium de 2,5 mm, transperçant une platine carrée boulonnée aux quatre coins. Les affûts des Vickers sont confectionnés avec du tube d'aluminium de 2 mm de diamètre et les mitrailleuses sont elles-mêmes montées sur un axe en laiton de 1,5 mm de diamètre leur permettant d'évoluer en azimut.

Rhabillex-la !

Si, dans un premier temps, nous avons retiré tout les éléments inutiles de la carrosserie, il faut, arrivé à ce stade, placer l'équipement nécessaire, à savoir des caisses contenant les chargeurs circulaires des Vickers et de la mitrailleuse de 12,7, une paire de jumelles, des rouleaux de bâche, des bidons et des sacs, des fusils britanniques Lee Enfield, des cartouchières et les incontournables casques anglais. Une grande majorité de ces accessoires provient de la boîte « British Infantry » de Bandai, elle aussi introuvable...

Cependant, Fuman, dans ses rééditions de chars britanniques, fournit des grappes de personnages équipés en partie de ces accessoires. Tous les éléments à fixer

Ci-dessus et ci-dessous.
Au dessus du jumelage des roues de secours arrière, il n'était pas rare de voir se greffer une troisième roue, équipée d'une monte civile, sans crampons. Comme on le voit, le moindre emplacement est utilisé pour accrocher une gourde, un casque, une musette.

sur la Jeep seront d'abord percés au diamètre 0,5 mm afin de recevoir les sangles, bandoulières et jugulaires de casques, confectionnées en fil de cuivre ou en feuille d'étain. Une planche de photodécoupe Verlinden nous offrira quelques boucles pour le harnachement des jerrycans. Les petites pièces telles que jumelles, bidons et gamelles, sont équipées de lanières réalisées avec du fil de cuivre « cheveux d'ange ». Le lot pionnier de la Jeep (pelle et hache) a été également retiré : la hache est inutile dans ces zones désertiques, mais la pelle peut s'avérer indispensable en cas d'ensablement. Elle n'est visible sur aucune photo, mais ne jure pas, surtout avec son manche en forme de T, typiquement britannique. Enfin, un flexible noir partira de la partie supérieure du vase d'expansion pour finir sa course sous le radiateur.

Camaïeu de beige

L'ensemble du véhicule est peint dans un ton de sable uni : le beige militaire de chez Ascot. Les jerrycans d'origine allemande conservaient la couleur utilisée sur les engins de l'Afrika Korps, que reproduit assez fidèlement le dark yellow (TS 3) de Tamiya. En revanche, les jerrycans américains arborent une livrée moins verdâtre et tirant plus sur le rose (TS 46 Tamiya). Une croix blanche sur chaque flanc permettait de différencier les jerrycans transportant l'eau de ceux affectés au carburant. Toutes les musettes, sacs et rouleaux de bâche sont peints avec différents mélanges allant de l'ocre rouge au sable clair, en passant par le vert (Humbrol 94, 83, 70 et 79). Quant à l'armement, il reçoit un voile de noir mat et est brossé à sec avec de la peinture acier (Humbrol 56). L'ensemble est vieilli avec un mélange de pastels (terre d'ombre naturelle, ocre jaune et Sienna naturelle), additionné à du blanc de Meudon pour éclaircir la teinte obtenue et surtout permettre à la couleur d'adhérer au véhicule. Le sable du désert, très abrasif, rend la surface de roulement d'un noir mat très propre. En frottant la bande de roulement des pneus, on obtiendra ainsi un résultat assez convaincant.

LES SAS

Extrapolé des LRDG (Long Range Desert Group), le régiment des SAS, est créé en 1942. Après des débuts quelque peu hésitants et maladroits, sa réputation va se forger à partir de coups de main et d'opérations commandos de grande envergure à l'arrière des lignes ennemies. Leurs exploits vont alors devenir légendaires, symbolisés en grande partie par leurs jeeps très caractéristiques, munies d'une calandre sectionnée, surarmées et portant un équipement maximum dans un minimum de place. Regroupés en Grande Bretagne, les régiments SAS continueront leurs missions de commandos après le débarquement sur le territoire français. Aujourd'hui encore, les Britanniques et les Belges perpétuent cette tradition des SAS, la partageant avec d'autres détachements similaires répartis à travers le monde.





MISSION DE COUVERTURE

1/72

- AMD Panhard 178 : Alby
- UNIC P 107 génie : Alby
- Artilleurs français : Alby
- Pont avec socle : JMP

Ci-dessus.

La 3^e DLM s'apprête à quitter ses positions. Après avoir fait sauter les ponts de la Scarpe, elle ira couvrir le flanc ouest de l'attaque britannique contre Arras.

Mai 1940. Après l'échec de la manœuvre Dyle, la 3^e DLM doit se retirer progressivement du territoire belge, tout en livrant bataille. Le 18 mai, le GA 1 tente de se rétablir en repliant ses forces afin de permettre la liaison avec les armées du Sud.

**Texte et diorama
Pascal DANJOU
Photos d'Olivier SAINT LOT**

Ci-dessous.
Malgré les ordres interdisant de quitter les véhicules dans une zone de combat, deux des membres d'équipage n'ont cependant pas pu résister à l'envie de s'aérer un instant après les durs combats des jours précédents.



Bibliographie

- Une Panhard à canon de 47. F. Vauvillier, SteelMasters n° 2 (mars-avril 1994)
- L'Automobile sous l'uniforme. F. Vauvillier. Massin 1992.
- Les Matériels de l'armée de terre française (tome 1). S. Ferland. Lavauzelle, 1982.
- Les Véhicules blindés français, 1900-1944. P. Touzin. EPA, 1979.
- Les Engins blindés français, 1920-1945. P. Touzin. SERA, 1976.
- Mai-juin 1940. Les blindés français. R. Mc Nair. Heimdal, 1990
- De la Meuse à la mer. Lavauzelle, 1994.
- En automitrailleuse Guy de Chézal. Plon, 1941.

Mais, tandis que le corps de cavalerie tente de regrouper ses forces, considérablement gênées par les embouteillages, Rommel dépasse Cambrai et Guderian s'empare de Ham, puis de Péronne. L'espoir de maintenir un front continu s'effondre et les armées alliées vont alors s'efforcer de couper les Panzer des divisions qui les suivent par des actions offensives, menées à la fois au nord et au sud.

Le 19 mai, la 3^e DLM réalise une couverture rapprochée sur la Scarpe, entre Arras et Douai, pendant que son régiment de découverte, le 12^e cuirassiers, commandé par le colonel Leyer, harcèle l'ennemi au sud de la coupure. Après avoir fait sauter le pont de la Scarpe, cette unité sera relevée dès le 21 mai afin de couvrir le flanc ouest de l'attaque britannique sur Arras et Cambrai.

Inspiré par cet épisode de la campagne de France, notre diorama met en scène une unité du génie préparant la destruction d'un pont. Les soldats déchargent les caisses d'explosifs d'un Unic P 107 de la compagnie des



Ci-contre.
L'officier
scrute avec
anxiété
l'horizon,
craignant de
voir surgir
l'ennemi
avant que
les explosifs
n'aient
accompli
leur œuvre
destructrice.

Tout en bas.
Le P 107
était en
priorité
destiné à
tracter le
canon de
75 mm. Sur
les 3 000
exemplaires
construits,
environ 300
de la version
à ridelles
furent livrés
au génie.

sapeurs-mineurs 39/1 de la 3^e DLM. L'ennemi est proche et ces opérations s'effectuent sous la protection d'une AMD du 12^e cuirassiers appartenant à la même division.

Durement éprouvés par les combats livrés en Belgique, deux des membres d'équipage profitent de ce court répit pour se dégourdir les jambes.

L'Unic P 107, un tracteur pour le génie

Fabriquée à 308 exemplaires, cette version à ridelles du P 107 est destinée aux unités d'équipages de pont; les 100 derniers engins étant affectés au parc du génie de corps d'armée, à raison de six exemplaires par compagnie de parc. De l'aveu même des utilisateurs, ce semi-chenillé, bien que robuste, était trop léger pour effectuer certaines missions dès que le terrain devenait difficile (boue, verglas, etc.).

Cette déclinaison du P 107 d'artillerie est produite par Alby, dont la réputation de qualité n'est plus à faire. Moulé dans une résine exempte de bulles, le modèle est composé d'une vingtaine de pièces dont l'assemblage ne comporte aucune difficulté.

Comme pour toute maquette en résine, il est recommandé de dégraisser soigneusement chaque pièce (à l'aide d'un solvant ou d'eau savonneuse) et d'utiliser une colle cyanoacrylate pour l'assemblage.

On rajoutera deux petites poignées sur les portières et on collera deux bavettes (réalisées en papier à cigarette peint en noir) sur les garde-boue arrière. Le pare-brise est fabriqué dans un morceau de rhodoïd transparent et les essuie-glace sont composés d'un fil de cuivre pour la tige et d'un petit rectangle découpé dans une feuille de plastique pour le balai.

Après avoir creusé les phares, on en peindra l'intérieur en Humbrol 151 (vert clair). L'ampoule étant figurée par une pointe de peinture jaune. L'ensemble sera recouvert d'une fine couche de Kristal clear de Microscale. Ce traitement permettra de rajouter une touche de réalisme à l'ensemble du véhicule.

La peinture générale de ce véhicule est des plus simples : vert olive uni, sauf pour le train de roulement qui était recouvert d'une peinture spéciale anti-corrosion noire semi-mate. La décoration est, elle aussi, très sobre et comporte, outre les plaques d'immatriculation, l'indication de la classe de tonnage du véhicule (une petite

Ci-dessous.
Les figurines Alby permettent
enfin de disposer de soldats
français de 1940. Bien qu'à
l'origine destiné au canon de
155 mm, ce groupe s'adapte
sans difficultés à d'autres
mises en scène.

grenade blanche portant le chiffre 1 dans la bombe, sur les côtés de la caisse) et le symbole d'arme du génie (un ovale brun sur un rectangle blanc), sur l'aile avant gauche et à l'arrière de la caisse. Tous ces marquages sont peints à main levée, aucune planche de décalcomanie n'existant sur le sujet.

Un lavis noir, suivi d'un brossage à sec permettra de faire ressortir les détails, les traces de boue, de fumée et de rouille étant réalisées avec de la poudre de pastel délicatement appliquée au pinceau.





L'AMD 35 PANHARD



Ci-contre.

Cette Panhard 178 du tout premier marché, probablement affecté au 6^e cuirassiers (première unité à percevoir les nouvelles Panhard), est recouverte d'un camouflage deux tons cerné de noir du plus bel effet. Le pot d'échappement est curieusement absent, ce qui ne devait pas favoriser l'effet de surprise !

Au début des années trente, la cavalerie française est encore majoritairement équipée d'automitrailleuses datant de la Première Guerre mondiale. En 1931, un programme portant sur la construction de trois types d'engins est lancé et concerne une automitrailleuse de reconnaissance (AMR), une automitrailleuse de combat (AMC) et une automitrailleuse de découverte (AMD). Pour ce dernier type, les spécifications adoptées le 9 décembre 1932, prévoient essentiellement une autonomie de 400 km, une vitesse de 70 km/h et un armement composé d'un canon de 20 mm et d'une mitrailleuse de 7,5 mm.

Plusieurs constructeurs s'intéressent à ce programme et en particulier Panhard, qui obtient la commande d'un prototype en 1933. Dénommé « voiture spéciale 178 » par le constructeur, le véhicule est examiné par la commission de Vincennes en janvier 1934. Cet engin est équipé de quatre roues motrices, dont deux directrices. Avec ses deux postes de conduite, l'automitrailleuse est capable de rouler dans les deux sens, ce qui lui permet de faire retraite sans avoir à manœuvrer. La tourelle APX 3, armée d'un canon de 25 mm et d'une mitrailleuse de 7,5 mm, en fait un redoutable engin de combat, doté d'une capacité antichar élevée pour l'époque. Après une série de tests, qui portent sur 1 000 km de route, il s'avère que les performances de l'AMD sont conformes aux spécifications, voire supérieures. La commission, dans sa note du 15 février 1934, se prononce pour l'acceptation du véhicule, sous réserve de quelques modifications de détails. Après des essais de tir à Versailles et une expérimentation à Reims par la cavalerie, ce matériel est définitivement adopté à l'automne 1934 sous la dénomination officielle « AMD Panhard, modèle 1935 ».

La fabrication en série se poursuivra jusqu'en juin 1940 et 527 exemplaires sortiront des chaînes de montage. Le déficit chronique de tourelles APX3 retardera les livraisons pendant toute la durée de la guerre et, le 2 juin 1940, il sera envisagé d'utiliser des AMD sans tourelles en les munissant d'un blindage de fortune (de 16 ou 20 mm d'épaisseur) et de les armer, suivant les disponibilités, d'un canon de 25 mm ou de 47 mm SA 34. Face à l'urgence de la situation, il sera même décidé, onze jours plus tard, d'adapter un masque circulaire percé de six créneaux permettant de tirer avec un fusil mitrailleur.

Entre temps, après quinze jours de combat, il est apparu clairement que le canon de 25 mm est insuffisant et on prévoit alors d'équiper la Panhard avec une nouvelle tourelle abritant un canon de 47 mm SA35 (dotant les B1 bis, S 35 et AMC 35).

Renault réussira le tour de force de mettre au point et de fabriquer cette tourelle en quelques jours et un exemplaire au moins d'une automitrailleuse ainsi armée participera aux derniers combats sur la Loire. La Panhard 178 sera également déclinée en voiture-radio blindée, la tourelle étant dans ce cas remplacée par une casemate fixe de forme similaire mais dépourvue d'armement. Ce type sera fabriqué à 24 exemplaires, tous affectés dans les DLM et DLC au printemps 1940. Ces voitures radio sont équipées, soit avec deux postes ER 26 *ter* pour les voitures spéciales du capitaine commandant un escadron, soit avec un poste ER 27 pour la version de commandement, réservée au chef d'escadrons.

Les unités dotées d'AMD 178 étaient, en 1940, les suivantes :

6^e cuirassiers (1^{ère} DLM)
8^e cuirassiers (2^e DLM)
12^e cuirassiers (3^e DLM)
10^e cuirassiers (4^e DCR)
1^{er} RAM (1^{ère} DLC devenue 4^e DLM)
2^e RAM (2^e DLC)

3^e RAM (3^e DLC)
4^e RAM (4^e DLC devenue 7^e DLM)
5^e RAM (5^e DLC)
1^{er} GRDI (5^e DIM)
2^e GRDI (9^e DIM)
3^e GRDI (12^e DIM)

4^e GRDI (15^e DIM)
5^e GRDI (25^e DIM)
6^e GRDI (3^e DIM)
7^e GRDI (1^{ère} DIM)

Après la campagne de France, l'armée d'Armistice conserve 64 AMD Panhard dépourvues de leur canon de 25 mm, remplacé par une deuxième mitrailleuse. Elles étaient en service dans huit des douze régiments de cavalerie conservés en métropole, à raison de deux pelotons de quatre AMD par régiment.

Au moment de l'Armistice, 45 automitrailleuses sans tourelles sont dissimulées par des unités de cavalerie et, en 1941, le service CDM (camouflage du matériel) entreprend de faire fabriquer clandestinement une nouvelle tourelle capable de recevoir aussi bien le canon de 47 mm que le canon de 25 mm. Ces voitures sont livrées en secret aux dépôts de la cavalerie de l'armée d'Armistice, prêtes à être assemblées dans l'hypothèse d'une reprise des hostilités. On perd presque totalement leurs traces lorsque les troupes allemandes envahissent la zone libre.

L'armée allemande récupère un grand nombre de ces automitrailleuses, qu'elle utilise immédiatement sans autres modifications que l'adjonction de matériel radio. 43 exemplaires sont transformés en draine pour la surveillance des voies ferrées, une antenne râtelier surmontant le véhicule. En 1943, quelques autres reçoivent une superstructure blindée à la place de la tourelle et sont armées d'un canon de 5 cm KwK L/42 disponible en grand nombre depuis le réarmement des Panzer III. La Wehrmacht, tout comme la Waffen SS, utilisa la Panhard principalement pour des opérations de police ou de lutte anti-partisans.

À la Libération, la France voulut reprendre le combat aux côtés des Alliés avec du matériel d'origine nationale. La fabrication des Panhard fut donc relancée, avec un nouveau modèle équipé d'une tourelle fabriquée par Fives-Lille et armée d'un canon de 47 mm SA 35, baptisé FL 1. Cette automitrailleuse, appelée Panhard 178 B, servit en France et dans les territoires d'Outre-Mer. Plusieurs véhicules seront envoyés en Indochine vers 1950 et la Panhard sera utilisée jusqu'en 1960, les derniers exemplaires étant affectés au 15^e escadron blindé d'infanterie de marine à Djibouti. Enfin, signalons que quelques exemplaires furent cédés à la Syrie, qui les utilisa pour des opérations de maintien de l'ordre. □

FICHE TECHNIQUE

Poids : 8,20 t
Longueur : 4,79 m
Largeur : 2,01 m
Hauteur : 2,31 m
Hauteur du châssis : 1,65 m
Garde au sol : 0,40 m
Voie : 1,73 m
Empattement : 3,12 m

Blindage maxi : 13 mm
Equipage : 4 dont 2 en tourelle
Moteur : 4 cylindre Panhard de 6334 cm³
Puissance : 105 cv
Carburant : 145 l
Vitesse : 72 km/h
Autonomie : 300 km
Consommation moyenne sur route : 45 l/100 km

Passage à gué : 0,60 m
Bords francs : 0,60 m
Obstacle vertical : 0,30 m
Pente : 40°
Armement : 1 canon de 25 mm SA34 (150 coups)
1 mitrailleuse de 7,5 mm Mle 31 (3 750 coups)



La Panhard 178

Cette automitrailleuse est bien reproduite par Alby. Bien que déjà ancien, ce modèle est d'excellente qualité et seule la bâche, réalisée en Milliput et fixée à l'arrière du véhicule, sera ajoutée.

L'engin représenté est aux couleurs du 12^e régiment de cuirassiers (3^e DLM). Son camouflage deux tons, vert olive avec de larges bandes brun-rouge, est des plus classiques. En revanche, les contours noirs, bien que probables, ne sont attestés (à notre connaissance du moins) par aucun document photographique concernant cette unité. Les AMD de cette formation arboraient l'insigne réglementaire sur les flancs, en l'occurrence un dauphin. Le symbole d'arme de la cavalerie (un losange bleu) est peint sur un rectangle blanc « de sécurité et d'identification » porté sur l'aile avant gauche et sur le coffre arrière droit. Ces deux éléments du marquage, ainsi que les plaques d'immatriculation, sont peints à la main. La tourelle est ornée de deux grands chiffres blancs, typiques de la cavalerie et de deux cocardes tricolores, l'une à l'arrière et l'autre sur la trappe d'accès supérieure. Ces décalcomanies proviennent de l'indispensable boîte à surplus. Les opérations, consistant à patiner puis à salir le véhicule, sont les mêmes que celles appliquées au P 107.

Le diorama

La société JMP produit une série d'éléments pour dioramas au 1/72, dont un pont que l'on peut se procurer seul ou accompagné d'une saynète. Moulés en pierre reconstituée (mélange de poudre minérale et de résine) ces éléments sont de bonne facture, les quelques bulles en surface étant bouchées aisément avec un peu de mastic. Le socle, qui constitue une bonne base de travail est cependant un peu petit. Pour l'agrandir, on fabriquera un coffrage aux dimensions requises, dans lequel on coulera du plâtre. Etant donné l'épaisseur, 48 heures de séchage ne seront pas superflues avant de procéder au démoulage.

Le fond du cours d'eau est peint en dégradés de vert de plus en plus clairs, en remontant vers les rives. L'ensemble est finalement rehaussé par un brossage à sec très clair. Pour le ruisseau, on utilise l'eau artificielle Nimix qui se présente sous forme de gélatine. Cette pâte se liquéfie au bain-marie et doit être versée encore chaude sur les endroits à recouvrir. En refroidissant, elle se solidifie mais peut être retravaillée, si on la chauffe à nou-

veau, avec un sèche-cheveux par exemple. Pour plus de détails concernant cette technique, on se reportera à la rubrique Trucs et astuces sur les effets d'eau parue dans *SteelMasters* n° 7. Les parties destinées à recevoir l'herbe seront d'abord enduites de colle blanche (diluée avec un peu d'eau) puis saupoudrées de flocage. Pour éviter une trop grande uniformité, plusieurs tons de flocages seront disséminés çà et là et l'ensemble sera définitivement fixé avec un voile de laque à cheveux. La route est recouverte d'un mélange composé de café moulu, de terre à décor et de terre naturelle, teintée après séchage avec de la poudre de pastel de manière à ce que les coloris correspondent aux salissures des véhicules. Les petits buissons des bords de la route sont une variété de mousse que l'on trouve communément dans les jardins.

Les deux chasseurs visibles sur le pont sont des fabrications personnelles, tandis que les soldats du génie font à l'origine partie d'un ensemble d'artilleurs accompagnant le canon de 155 mm GPFT de chez Alby, mutés dans le génie pour l'occasion...

Ci-dessus:
L'AMD 178 était un excellent engin de combat, apte aux missions de découverte, malgré le bruit de son moteur très caractéristique qui lui valut le surnom de « pan pan ».

Ci-dessous:
L'équipe de démolition s'affaire à préparer la destruction du pont, ce qui devrait retarder suffisamment les troupes allemandes et permettre ainsi aux Français de rétablir un front cohérent.





VERRIERE ET POUTRELLES METALLIQUES POUR HANGAR



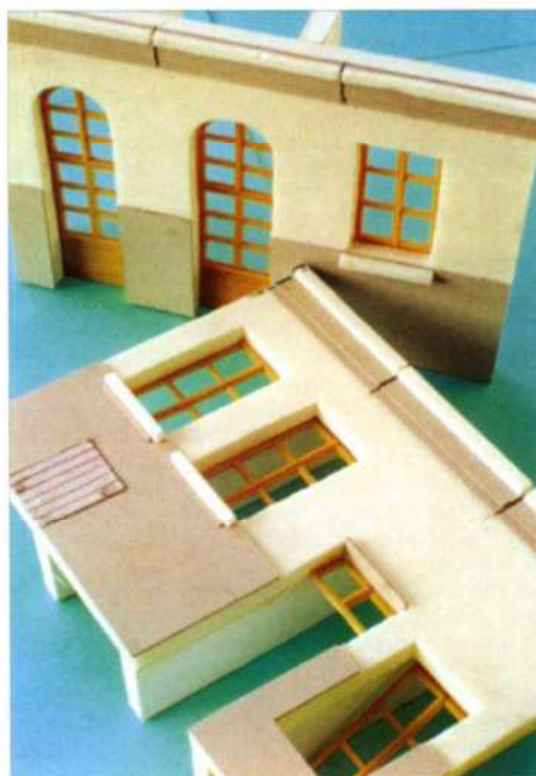
La mise en scène est un moment privilégié pour tout maquetiste puisqu'il s'agit alors de placer son modèle dans un décor et de le transformer ainsi en œuvre unique. Pour y parvenir, on peut bien sûr utiliser des accessoires disponibles dans le commerce, mais le plus enrichissant est sans doute de réaliser un décor correspondant exactement à ses besoins personnels.

Ci-dessus.
Le diorama fermé permet une véritable mise en scène des véhicules et des personnages et donne à l'ensemble une ambiance particulière.

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

Ci-contre.
Les principaux éléments composant le diorama (portes en résine, poutrelles non peintes, feuille de carton-mousse) avant l'assemblage définitif. La photographie d'un garage d'époque a servi de base de documentation au projet.

Ci-contre, à droite.
Les parois latérales du diorama à l'issue de la phase de construction, avant mise en peinture. Les différentes couleurs prouvent la variété des matériaux utilisés (résine, carton-mousse, profilés en plastique, etc.).





C'est cette seconde solution que nous avons choisie, relevant ainsi le défi propre à cette rubrique « Trucs et astuces » : faire beaucoup avec peu ! Il s'agit en effet de faire beaucoup au niveau visuel, en transcrivant au plus près la réalité et ce avec des moyens réduits car, ici encore, un peu d'imagination et un minimum de matériel suffiront à réaliser un décor sortant du commun. En général, nos réalisations sont presque toujours à ciel ouvert et se prêtent fort bien aux véhicules les plus divers. Néanmoins il est possible de varier un peu les plaisirs, en réalisant notamment des dioramas fermés. Ceux-ci sont bien connus des figurinistes et certains d'entre eux (S. Paine ou D. Levy, pour ne citer qu'eux), s'en sont même fait une spécialité. Ces dioramas dits « en boîte » ne sont ouverts qu'en façade et rassemblent des modèles d'échelles différentes afin d'accentuer l'effet de perspective.

Pourquoi un hangar ?

Nous n'irons pas, pour notre part, jusque là et nous nous contenterons, pour cette fois, de réaliser un décor fermé sur trois côtés. Pour un véhicule au 1/35 le hangar est assurément le bâtiment qui se prête le mieux à la mise en scène puisque l'on peut y placer un blindé, un camion ou tout autre véhicule, ainsi que des personnages. A cette occasion nous verrons également comment réaliser une structure métallique. Celle-ci, équipée d'une verrière, contribuera à restituer l'atmosphère d'un bâtiment d'avant-guerre. Avant de commencer, on se munira de photos d'époque afin de déterminer la forme de la structure supportant la verrière. Ce point est très important car, de nos jours, la technique a évolué et il est hors de question de s'en inspirer. Nous nous sommes, quant à nous, inspirés d'une photo d'un garage des années trente parue dans « Les Garages de chez nous », un ouvrage déjà cité dans l'un de nos précédents articles, mais toute photographie de cette époque pourra également convenir.

Plantons le décor

Pour cette maquette, seule la face avant sera ouverte, ce qui permettra à l'œil de se fondre dans cette sorte de machine à remonter le temps que peut être un diorama.

Plantons le décor : un sol cimenté avec, au centre, une

Ci-contre.

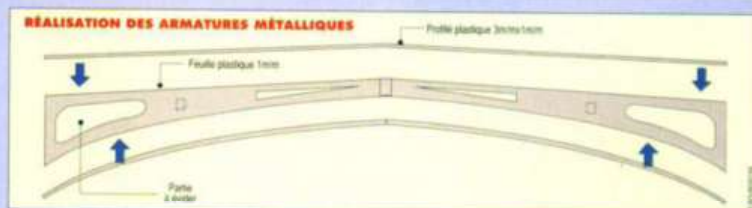
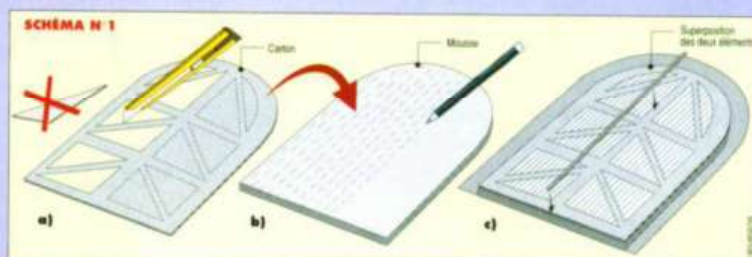
Le diorama est tout d'abord monté « à blanc », afin de s'assurer que tous les éléments s'intègrent parfaitement dans la structure.

Ci-dessous.

Une fois les murs principaux du garage terminés, on peut mettre en place les poutrelles, qui auront été préalablement peintes.



fosse recouverte de longerons de bois. De chaque côté se trouvent des portes donnant sur les divers ateliers. En réalité, ces emplacements ne seront pas aménagés et permettront de dissimuler l'éclairage fonctionnel qui sera là pour apporter davantage de réalisme à la mise en scène. Cet aménagement sera réalisé plus tard et fera l'objet d'un prochain article consacré à l'animation des maquettes (lumières, fumées etc.). Dans la partie haute de notre



Ci-contre.

Pour d'évidentes raisons pratiques, il est indispensable de peindre les différents éléments d'un diorama fermé avant de les assembler. Ici, les murs latéraux avec leurs ouvertures (portes, fenêtres).



Ci-dessus.

Plusieurs éléments du décor (portes, fenêtres) étant identiques, on a fabriqué un moule à partir d'un modèle de base qui a permis des tirages en résine successifs.

réalisation, une structure métallique, rigidifiée par des plaques métalliques rivetées, soutiendra une verrière. Les grandes lignes sont dressées voyons maintenant comment fabriquer tous ces éléments au 1/35.

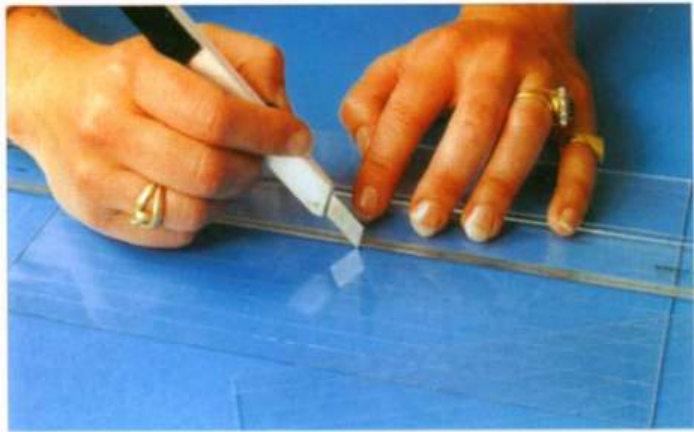
Les éléments nécessaires

Il faut tout d'abord déterminer la surface au sol nécessaire. Pour cela, j'utilise du carton mousse de forte épaisseur, sur lequel viennent se placer les trois murs. Le mur du fond est composé seulement d'une porte en bois de grande taille et d'un petit décrochement au niveau du mur, afin de donner du relief. Pour la réalisation de la porte principale nous procéderons de la façon suivante (cf. schéma 1). Après avoir dessiné son contour sur un bristol épais ou de la carte plastique et défini l'emplacement de la structure générale, nous éviderons les emplacements des lattes de bois verticales (1a). Une fois ceci réalisé, découpez dans du carton-mousse démonté de sa feuille de carton le contour de la porte, en créant quelques lignes parallèles en creux simulant les lattes de bois (1b). Vous n'avez plus qu'à superposer ces deux éléments pour obtenir une porte complète (1c).

Pour les portes ornant les panneaux latéraux il suffit de les réaliser selon la méthode décrite dans un article précédent (cf. *SteelMasters* n° 8). Une porte, avec sa partie haute, et une fenêtre ont été réalisées en un seul exemplaire puis reproduites en résine polyuréthane grâce à la technique du moule à ciel ouvert. Pour l'ornement des murs et les corniches, on superposera différentes largeurs et épaisseurs de carton, les renforts étant confectionnés en quart de rond de plastique. Les câbles électriques et les conduites d'eau sont réalisés dans du fil de laiton de différents diamètres, mis en forme selon les besoins.

La structure de la verrière

Venons-en maintenant au point le plus important de notre diorama : la structure de la verrière. En général, celle-ci est constituée de plaques de tôles rivetées et renforcées par des plaques de section plus petite et placées perpendiculairement. Ces poutrelles sont en général dites en « U », en « T », en « I » ou en « L », appellations correspondant à la forme vue de profil. Déterminez une surface plane (voir le schéma des armatures métalliques) correspondant bien entendu à la forme de votre future verrière et évidez celle-ci à certains endroits, comme sur la pièce originale. Ces découpes sont destinées à alléger la structure sans pour autant l'affaiblir. Pour renforcer encore, après cette opération, la pièce obtenue, il suffit de la cerner, de chaque côté de la tranche, d'une bandelette de 3 mm qui lui donnera sa rigidité finale. Cette seule opération suffit à doubler la résistance de la pièce de base. On peut ainsi, avec de la feuille de plastique fine, réaliser tous les types de profilés. Rappelons une petite astuce qui permet d'obtenir un bon collage : à l'aide d'un pinceau trempé dans du trichloréthylène, déposez un léger filet sur les pièces à mettre en contact. Cette méthode permet un montage rapide des éléments et assure un collage parfait. La structure et l'armature métallique sont maintenant prêtes à prendre place sur votre diorama. Il faudra cependant, avant



Ci-dessus.

La structure de la verrière est figurée par de fines rayures pratiquées au cutter dans une plaque de plexiglas.

de les fixer, peindre tous les éléments car, une fois la verrière mise en place, il sera difficile d'intervenir à l'intérieur du bâtiment. Seuls les personnages et les véhicules seront placés à la fin.

La verrière

Afin de réaliser celle-ci, il faut tout d'abord vous munir d'une feuille de plexiglas ou de plastique antireflet (utilisé dans l'encadrement) de 1 mm d'épaisseur.

Pour simuler les divers assemblages des plaques de verre, munissez-vous ensuite d'une pointe X Acto et gravez des lignes verticales ou horizontales après avoir tracé des repères d'alignement très légers. Cette opération reste simple mais le collage des vitres sera moins évident. Il serait en effet dommage de tout gâcher par des traces de colle maculant le plexi... Rappelez-vous vos premières maquettes et les bords des verrières de vos avions devenues opaques... Alors, tout simplement, utilisez de la colle à bois. Encollez légèrement les parties de la structure devant recevoir la verrière et posez délicatement cette dernière : vous obtiendrez un résultat impeccable. Il ne vous reste plus désormais qu'à admirer votre mise en scène et remonter ainsi le temps, l'espace d'un instant, grâce à ce diorama. □

Ci-dessous.

L'ambiance générale est encore accentuée par la présence de petits détails caractéristiques de l'intérieur d'un garage : bidon, seau, ou trappe de bois recouvrant la fosse centrale. La verrière n'a pas encore été installée sur son armature.

En bas.

Cette vue plongeante permet d'avoir une excellente idée de la disposition définitive des différents éléments. Une fois la verrière posée, la « boîte » sera entièrement fermée, à l'exception de sa face avant, par laquelle le spectateur pourra admirer le diorama.



DRAGON Kubelwagen

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Voici un exemple de modèle « reboîté », typique de la tendance actuelle. A l'origine cette Kubelwagen était produite au Japon par Bego et commercialisée par Hasegawa. Ce modèle, très riche en détails, est sans aucun doute la meilleure représentation de Kubelwagen actuellement disponible. Pour étoffer l'ensemble, Dragon a en outre ajouté deux figurines, inspirées de pièces Kirin en 120 mm, ainsi qu'un lot de bord conséquent comprenant, entre autres, une mitrailleuse MG 34 sur affût.

**TOGA Char léger T-70**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Autrefois réservés aux productions artisanales en résine, les véhicules « exotiques » en plastique injecté bon marché sont de plus en plus nombreux depuis l'arrivée des pays de l'Est sur le marché, comme, par exemple, ce char léger T-70. Produit par l'Union soviétique au début de la Seconde Guerre mondiale en remplacement de chars plus anciens, le châssis du T-70 sera à l'origine de nombreux blindés. La maquette produite en Pologne et « reboîtée » par Toga, est d'une qualité correcte avec un train de roulement un peu empâté : au prix d'un peu de travail de détaillage, l'amateur pourra toutefois compléter sa collection avec un char original.

**DRAGON ARVN Rangers (Saigon 1968)**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Pour compléter sa collection « guerre du Vietnam », Dragon propose ce groupe original de Rangers sud-vietnamiens, soldats d'élite ayant souvent combattu au côté des GI's. L'équipement, les armes et l'uniforme sont, bien sûr, d'origine américaine mais un détail typique les distingue : un insigne, placé sur le casque (un tigre sur fond étoilé), qui sera un « plaisir » à réaliser en peinture... Dans la même gamme, un lot d'armes d'infanterie est également disponible (réf. 3818D), comprenant un large assortiment d'armes américaines mais aussi soviétiques et même allemandes avec la présence d'un MP 40. Il faut en effet savoir que les Nord-Vietnamiens utilisèrent beaucoup de matériels datant de la période 1939-1945.

**GASO.LINE Tourelle T-34/85 modèle 44**

Echelle : 1/48

Matière : résine

Cette jeune marque, lancée à la fin de l'année dernière, propose très régulièrement des nouveautés. Profitant de la réédition des anciens modèles Bandai, diffusés aujourd'hui sous boîtier Fuman, Gaso. Line propose plusieurs conversions comme cette tourelle de T-34/85 modèle 44, à adapter sans préparation particulière sur un châssis de T-34/76. L'ensemble se compose de six pièces très simples à assembler.

**CUSTOM DIORAMICS Façade de banque**

Echelle : 1/35

Matière : plâtre

Le fabricant canadien propose à son catalogue cette façade de banque réalisée entièrement en plâtre, un matériau particulièrement adapté à la reproduction d'un bâtiment et assez facile à peindre et à vieillir. Les fenêtres sont présentées vides et pourront être complétées selon le souhait de chacun. Un accessoire indispensable pour reconstituer, en miniature, une scène du film *De l'or pour les braves* !

**JAGUAR Mitrailleurs allemands**

Echelle : 1/35

Matière : résine et plastique injecté

Trois figurines composent cette équipe de mitrailleurs allemands en train de progresser. Les attitudes sont simples mais réalistes et le niveau de détail est très poussé : le mode de transport de la mitrailleuse est, entre autres, fidèlement restitué, le tireur portant l'arme à la bretelle et le servant ayant son bipied replié sur son dos. Aucun accessoire ne manque (bidons, sacs, etc.) et toutes les armes sont remarquablement moulées en plastique injecté.

**RETRO MODELES Chars Schneider**

Echelle : 1/72

Matière : résine

Apparue chez quelques détaillants spécialisés au cours du dernier Salon du modèle réduit de Paris, cette gamme d'origine française concentre sa production sur la période 1914-1918 et l'entre-deux-guerres. Parmi une vingtaine de références (d'une qualité comparable aux modèles de la gamme Alby), trois versions du char Schneider sont disponibles. Le moulage est très propre et s'il fallait trouver un défaut, ce serait peut-être l'extrême finesse des petites pièces, rendues ainsi assez fragiles.

**WOLF Homme d'équipage allemand 1942**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cet homme d'équipage allemand est l'une des nouvelles réalisations de cette marque britannique bien connue. Portant un obus sur l'épaule, il est vêtu d'un pantalon chaud et du blouson classique des troupes mécanisées, ouvert sur l'habituel pull-over épais. La pièce est moulée dans une résine facile à travailler et s'assemble sans difficulté. Ceux qui souhaiteraient augmenter un peu la difficulté pourront choisir de représenter le pantalon du côté camouflé.



TAMIYA Hommes d'équipage allemands

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Voilà un groupe qui va être fort apprécié des maquettistes militaires, toujours très friands de sujets allemands. Pour un excellent rapport qualité prix, vous disposerez de six figurines, dans des poses variées et bien gravées. Grâce à la peinture, elles pourront devenir équipage de blindés ou de l'artillerie d'assaut, de la Wehrmacht ou de la Waffen SS. Signalons pour finir qu'un petit « plus » est contenu dans la boîte : un corbeau !

**DELTA Bunker de première ligne**

Echelle : 1/35

Matière : plastique
thermoformé

Cette jeune marque polonaise étioffe sa gamme avec un sujet classique : le blockhaus. Elle propose en effet un modèle quasi standard servant de point d'appui pour l'interdiction des voies de passage, avec une meurtrière en façade et une ouverture circulaire sur le toit pouvant abriter un mortier, ou bien recevoir une tourelle de récupération. Composé de panneaux comprenant les détails extérieurs et intérieurs, ce modèle bénéficie d'une gravure reproduisant bien l'aspect strié du béton coulé en coffrage.

**PHEBUS Ensemble d'amélioration pour SdKfz 7**

Echelle : 1/35

Matière : résine

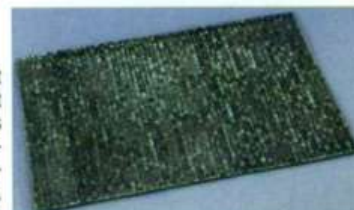
Ce nouvel artisan français a fait son apparition à l'occasion du dernier Salon du modèle réduit de Paris et nous propose ici son premier modèle au 1/35. Il s'agit d'un ensemble de pièces destiné à détailler le semi-chenillé SdKfz 7 de Tamiya et comprenant un nouveau poste d'équipage, un compartiment arrière ajouré avec les tiroirs de rangement du lot de bord et les coffres des effets de l'équipage. La partie avant du véhicule, comme le train de roulement, ne sont malheureusement pas concernés par cet ensemble, les galets et barbotins étant pourtant loin d'être conformes à la réalité.

**VERLINDEN Plaque de pavés et éléments de trottoirs**

Echelle : 1/35

Matière : résine

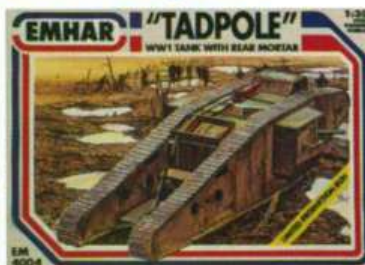
Le sujet n'est pas inédit chez ce fabricant qui proposait déjà ce type de surface dans divers matériaux : carton imprimé gaufré, panneau en plastique thermoformé et même, de façon éphémère, plaque en mousse expansée. Aujourd'hui c'est la résine qui est utilisée, avec une plaque d'environ 30 x 20 cm très bien gravée. Pour compléter cette référence, Verlinden propose également des éléments de trottoirs modulaires.

**EMHAR Mk IV « Tadpole »**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Ce fabricant décline habituellement son modèle de char Mk IV avec cette troisième version dénommée « Tadpole ». Elle se distingue des versions « male » et « female » par une partie arrière très allongée qui lui donne une silhouette caractéristique. L'espace situé entre les deux caissons du train chenillé comporte une plate-forme découverte sur laquelle est placé un mortier. Ce modèle étant produit en série limitée, les amateurs du genre auront intérêt à ne pas rater cette pièce originale.

**AZIMUT Ensemble d'amélioration pour T-60**

Echelle : 1/35

Matière : résine et métal

Voici un ensemble permettant d'améliorer le T-60 de Zvezda récemment importé en France et non « reboité » par Italeri. Ce jeu de pièces Azimut contient de quoi refaire pratiquement la moitié de cette maquette qui, d'origine, est loin d'être irréprochable... Il comporte donc une nouvelle tourelle complète, un train de roulement avec galets, des barbotins, des rouleaux porteurs, les chenilles, le blindage et la trappe du pilote ainsi que le lot de bord.

**EDUARD Planches pour SdKfz 251/1 Ausf D, SdKfz 222, Steyr RSO/01**

Echelle : 1/35

Matière : laiton photodécoupé

Parmi les nombreuses nouveautés de ce très prolifique fabricant tchèque, voici trois ensembles destinés aux maquettes du Steyr RSO/01 (Italeri) et des SdKfz 251/1 Ausf D et SdKfz 222 (Tamiya). Le jeu de pièces pour l'auto blindée SdKfz 222 est particulièrement soigné, les panneaux grillagés de protection de tourelle comprenant une trame en demi-gravure d'une grande finesse. Parmi les nombreux accessoires destinés à l'extérieur de ces véhicules, se trouvent même des disques de black out ou des grillages de protection optionnels pour les phares.

**PLM Décor de rue**

Echelle : 1/48

Matière : résine

Cette nouvelle marque française propose des éléments de décor en résine à une échelle où le choix n'est pas encore immense, le 1/48. Ces ensembles sont modulables et interchangeables, afin d'obtenir des ensembles personnalisés. La gamme comprend, pour l'instant, uniquement des façades d'immeubles, mais dans un proche avenir, des éléments de rue (pavés, trottoirs, etc.) ainsi que des accessoires sont prévus.



WARRIORS « La reddition »

Echelle : 1/35

Matière : résine et plâtre

Dans cette boîte très complète, Warriors nous offre de quoi réaliser un mini-diorama à lui tout seul, à savoir trois figurines, un socle et des éléments de décor. La saynète peut sans difficulté être située en Allemagne en 1945 et rassemble deux fantassins allemands dont l'un en manteau, en train de se rendre (d'où le titre). Ils sortent d'une cache et sont tenus en respect par un GI, cigarette à la bouche et armé d'un FM BAR. Aucun détail ne manque, ni sur les hommes, ni sur le décor, réalisé en plâtre.

**ANDREA Panzergrenadier**

Echelle : 1/35

Matière : métal

Ce Panzergrenadier saisi en plein mouvement vous rappelle quelque chose ? Bravo, vous avez gagné ! La marque californienne Warriors a sorti il y a quelques mois une figurine très semblable (et qui est en fait son logo) mais ce doublon involontaire s'explique par le fait que ces deux figurines s'inspirent d'une photo très connue. Cette fois, la pièce est en métal et bénéficie d'une sculpture de très haute qualité, grâce à laquelle l'attitude si particulière est parfaitement rendue. Une superbe figurine que l'on ne peut décidément pas considérer comme un simple « accessoire » de diorama.

**TARMAC Remorque M51 « Maxon mount »**

Echelle : 1/48

Matière : résine

A priori orientés vers le diorama d'aviation au 1/48, les modèles de cette gamme sauront aussi intéresser le collectionneur de modèles réduits de la période de la Libération. Cette maquette de remorque M51 à quatre roues est armée d'un affût quadruple de mitrailleuses calibre .50 « Maxon Mount » utilisé pour la défense antiaérienne de proximité. Moulé dans une résine jaune pâle, l'ensemble se monte sans difficulté et peut être attelé à un GMC.

**VERLINDEN Cavalier SS**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Il peut être parfois intéressant de faire accompagner, au sein d'un même diorama, un engin à moteur d'une figurine représentant un cavalier, d'autant que cette juxtaposition ne fut pas rare au cours de la Seconde Guerre mondiale. Cette nouvelle référence Verlinden est donc la bienvenue puisqu'elle concerne un cavalier de la Waffen SS, en culotte de cheval à soufflet et blouse de combat camouflée, tenant sa monture par la bride. Les différents éléments en résine sont parfaitement détaillés et le harnachement du cheval (rènes, etc.) devra être fabriqué en feuille de plomb.

**ADV Civils**

Echelle : 1/35

Matière : résine

ADV reste l'une des rares marques à proposer, en plus de ses figurines militaires, un choix de civils assez conséquent. Celui-ci vient encore de s'enrichir de trois nouvelles références, à savoir un civil en manteau, une femme coiffée d'un chapeau et un vendeur de journaux. Chacun de ces personnages pourra être décoré selon son goût personnel afin de s'intégrer au mieux dans des dioramas pouvant se situer dans n'importe quelle région européenne au cours des années quarante.

**DELTA Ruines et façades urbaines**

Echelle : 1/72

Matière : plastique thermoformé

À côté des bâtiments à l'échelle 1/35, Delta ne néglige pas pour autant l'échelle 1/72, qui semble tout autant inspirer la créativité de cet artisan. Sous des appellations variées, il existe trois jeux de façades urbaines avec murs pignons, dont deux ruines. L'architecture est quelque peu incertaine mais permet ainsi d'être passe-partout. En plus d'une gravure de bonne facture, l'atout de ce produit est son excellent rapport qualité-prix.

**SHOW MODELLING SdKfz 124 Wespe**

Echelle : 1/35

Matière : laiton photodécoupé

La chose était prévisible : avec la sortie de l'automoteur SdKfz 124 Wespe chez Tamiya et Alan Hobbies, un fabricant se devait de proposer un jeu de photodécoupe pour compléter cette maquette. C'est Show Modelling qui « tire le premier » en éditant une planche de taille moyenne, comprenant une soixantaine de pièces et dont l'essentiel est destiné à détailler les coffres à munitions, avec le culot des charges gravé en creux. Le reste des pièces servira à représenter les attaches du lot de bord et de l'équipement extérieur.

**JFD Semi-chenillé US M3**

Echelle : 1/50

Matière : Zamac et plastique

Proposé par JFD à partir d'une base Verem/Solido, voici une édition limitée du célèbre semi-chenillé américain M3. Dans le pur style Solido d'époque, le modèle est proposé avec des figurines Starlux et divers paquetages répartis sur la carrosserie. Sur le camouflage vert olive et les décorations de l'US Army, JFD a appliqué un voile de couleur brune afin de donner un aspect « vieilli » au modèle.



REVELL Scorpion

Echelle : 1/35

Matière : plastique, aluminium et photodécoupe.

Faisant partie de la famille des véhicules blindés CVR (t) développés dans les années soixante-dix, cette version est caractérisée par une tourelle armée d'un canon basse pression de 76 mm. Employé comme blindé léger de reconnaissance, notamment au sein des forces armées britanniques et belges, le Scorpion a également participé à la guerre du Golfe. Ce modèle est dans la droite ligne de la gamme militaire actuelle de Revell, c'est-à-dire sous-traitée (en l'occurrence auprès du fabricant taiwanais AFV Club). Autant dire que la qualité est au rendez-vous pour cette maquette, dérivée de celle du Scimitar, dont elle diffère par une grappe comportant un nouveau lot de bord. L'ensemble très complet est agrémenté d'un tube de canon en aluminium et d'un jeu de pièces en métal photodécoupé.

**WARRIORS Equipage britannique moderne**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Les hommes d'équipage britanniques modernes ne courent pas les rues, c'est pourquoi on ne peut que féliciter le fabricant américain de nous proposer ces figurines, qui tombent à pic pour compléter les maquettes de Scimitar ou de Warrior qui viennent d'arriver sur le marché. Quatre figurines sont contenues dans la boîte, certaines entières, d'autres coupées au niveau du buste. Comme d'habitude, la réalisation est de qualité et la seule difficulté résidera dans la représentation du DPM, le camouflage anglais, qui n'est pas évident à reproduire.

**JAGUAR Parachutistes allemands**

Echelle : 1/35

Matière : résine et plastique injecté

Ces deux parachutistes, vêtus de la blouse caractéristique et en train de fumer, font partie des nombreuses nouveautés proposées par cette firme californienne. Composées de plusieurs éléments en résine, ces figurines sont finement sculptées. On notera que l'armement (Panzer-schreck, MP 40) est en plastique injecté et provient de la gamme Dragon, un gage de qualité!

**VERLINDEN Cuisine roulante allemande**

Echelle : 1/35

Matière : résine

La cuisine roulante est l'un des éléments les plus importants de toute armée qui se respecte et cette référence Verlinden permettra d'agrémenter un diorama mettant en scène des troupes allemandes au repos. Cette « popote », montée sur des roues à rayons un peu archaïques, est bien détaillée et est accompagnée d'un cuisinier en tenue d'hiver, portant un quart à la main. En ajoutant à l'ensemble divers accessoires réalisés par la marque (paniers, bidons, etc.), on obtiendra une saynète réaliste.

**DRAGON Flammpanzer III**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

La « saga » du Panzer III se poursuit chez le fabricant de Hong Kong avec cette variante lance-flammes. Cette version est tout de même inédite en maquette plastique, peu de blindés réels ayant été convertis en chars lance-flammes. Par rapport au char de combat d'origine, la modification se situe au niveau du canon, remplacé ici par un tube canalisant le jet de liquide inflammable.

**ANDREA Fantassin allemand**

Echelle : 1/35

Matière : métal

Cette nouvelle figurine réalisée par le fabricant madrilène est constituée de plusieurs éléments optionnels qui permettent de choisir l'attitude du personnage : garde-à-vous, arme sur l'épaule, etc. La tenue étant des plus « passe-partout » et l'ensemble étant bien réalisé, elle pourra sans difficulté figurer dans tout diorama mettant en scène, par exemple, un piquet d'honneur ou des sentinelles gardant un bâtiment.



Vente par Correspondance

Contactez-nous :

8, rue Violet
75015 PARIS**45. 79. 73. 60.**

Eléments de décor en résine,
compatibles avec les échelles 1/43, 1/48, 1/50.

Livrés à monter, ou assemblés et peints.

Toutes nos réalisations sont modulables entre elles, et couvrent une très large période.

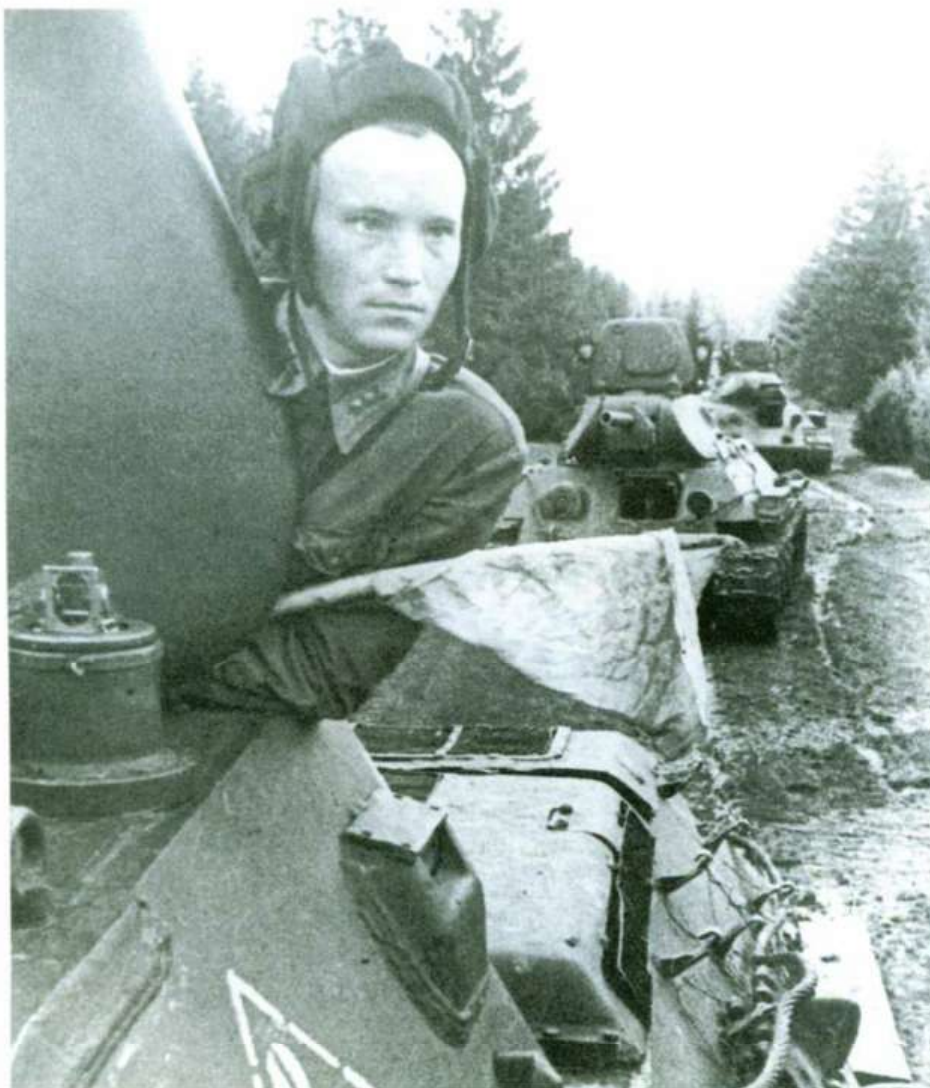
Déjà disponibles : Bougnat + café
Pâtisserie

Etages additionnels pour ces deux références,
route pavée + trottoirs droits, d'angle et bateau.

A venir : Station-service sur trottoir

Porte cochère

Planche de publicités (Années 30, 40, 50 et 60)
accessoires de rue.



Ci-contre. La difficulté de vision due à la grande trappe de la tourelle est parfaitement illustrée par ce cliché d'un chef de char obligé de se pencher en dehors de la tourelle. (IWM)

Yves BUFFETAUT
Dessins couleurs
de Jean RESTAYN

L'HISTOIRE du T 34 est longue et remonte aux fondations mêmes de l'arme blindée soviétique, lors du premier plan quinquennal de 1929-1933.

Avant 1929, l'URSS n'était nullement en position de construire en masse un char de combat efficace et le nombre de chars opérationnels dans l'Armée Rouge n'était alors que de 40. En 1929, le parti communiste soviétique passe une résolution sur l'état des défenses de l'URSS, dans laquelle apparaît une nouvelle doctrine militaire, qui recommande:

- (a) la création de nouvelles armes : aviation, troupes blindées, génie chimique, etc.;
- (b) la mécanisation des armes anciennes : infanterie, artillerie et cavalerie;
- (c) la formation et l'entraînement massifs de cadres techniques capables de se servir et d'entretenir les nouveaux armements.

De nouvelles usines sont créées dans tout le pays. En outre, une école de chars est ouverte à Kazan, en collaboration secrète avec l'Allemagne, qui n'a pas le droit de posséder de chars. Mais les enseignements appris auprès des Allemands sont de peu d'intérêt, car ces derniers ne font à Kazan que des expériences

LES PREMIERES VERSIONS DU CHAR MOYEN T 34/76



qui ne peuvent aider les Soviétiques à créer une véritable arme blindée à partir de rien. Ils décident donc d'en ouvrir une seconde, à Voronej, où seront disséqués des modèles de chars étrangers, notamment britanniques et américains. En 1931, deux modèles du char américain de J.W. Christie arrivent à Voronej. Les essais se révèlent très satisfaisants et un prototype inspiré du Christie voit bientôt le jour à l'usine Komintern de Kharkov. Il s'agit du premier BT, qui sera à l'origine d'une longue série de chars rapides, utilisés au front lors de la guerre d'Espagne, puis en Finlande en 1939. Mais l'échec de l'arme blindée soviétique en Finlande mène directement à la construction d'un nouveau char.

Naissance du T 34

Un programme de développement de l'arme blindée totalement révisé apparaît aussitôt après

Ci-contre
Ce T34/76 en feu est un bel exemple de la première version, parfois appelée T34/76A1. Le masque du canon court de 76 mm L/30,5 (mod. 1938) est très caractéristique. L'incendie des roues laisse à penser que ce char est doté de bandages en caoutchouc. (ECPA)

l'analyse des combats en Finlande. Il insiste sur ces points essentiels :

- les nouveaux chars doivent avoir des canons à haute vélocité et un blindage incliné, soudé et non riveté;
- la coque blindée du nouveau char doit déborder les chenilles afin de les protéger contre les tirs d'avions;
- les différents composants doivent être d'une seule pièce afin de pouvoir être remplacés facilement;
- tout l'outillage nécessaire à la construction des chars doit être simplifié et standardisé;
- les chars moyens et lourds doivent être équipés de chenilles larges;
- le nouveau char devra être rapide et capable de gravir des pentes raides;
- le nouveau char aura une coque et une tourelle effilées, afin que les obus y ricochent;
- il devra posséder une suspension Christie avec des roues suspendues de façon indépendante;
- la motorisation devra être diesel, afin d'augmenter le rayon d'action, de limiter les risques d'incendie et de faciliter l'entretien;
- il est essentiel de maintenir le poids du nouveau char à un minimum;
- au moins un char sur trois doit disposer d'un poste de radio.

On le constate, cette longue énumération dresse un portrait du char idéal, qui ressemble beaucoup à celui du futur T 34. Mais celui-ci ne sort pas du chapeau des ingénieurs russes sans une longue période de tâtonnements. Les travaux sur les moteurs diesel ont commencé en 1935, de même qu'apparaît une nouvelle version du BT 7, dotée d'un moteur diesel V2 et d'un canon à basse vélocité de 76,2 mm, le BT 7M. En 1936, le char moyen T 28 est modifié par l'usine Komin-tem de Kharkov, en lui appliquant une suspension de type Christie. Connue sous le nom de T 29, ce char est l'un des deux lointains ancêtres du T 34. Il n'entrera jamais en service dans l'Armée Rouge. Parallèlement, les travaux sur le BT 7M se poursuivent, notamment en le dotant d'un blindage oblique soudé. Le nouveau prototype s'appelle BT 1S et sert de base à un nouveau char qui apparaît en 1937, le T 111 d'Alexandre Alexandrovitch Morosov. Ce char est nettement mieux blindé que ses prédécesseurs, puisque sa plaque frontale de 60 mm doit le rendre invulnérable aux coups de 37 mm et à ceux de 76 mm tirés à plus de 1 300 mètres de distance. Pesant 28 tonnes, ce char est équipé d'un moteur de 300 ch qui le propulse à 35 km/h environ. Il est capable de rouler sur chenilles ou sur roues. L'armement se compose de deux mitrailleuses et d'un canon de 45 mm et l'équipage est de quatre hommes. Cela dit, le char est rejeté car il est trop fragile au niveau de la suspension et son armement est considéré comme trop léger. Les travaux recommencent donc sur le BT 1S à la fin de 1937.



Ci-dessus.
Gros-plan sur l'avant et la tourelle d'un T34/76 modèle A. La grande trappe d'accès à la tourelle est trop lourde et gêne considérablement la vision du chef de char lorsqu'elle est ouverte.
(IWM)



Ci-contre. Vue de l'arrière d'un T34/76A. Il est encore doté d'une trappe d'accès rectangulaire, alors que sur les modèles plus tardifs, celle-ci est ronde. On aperçoit le moteur diesel V2 de 500 ch. L'une des protections du tuyau d'échappement manque. (IWM)

Ci-contre. Un T34/76B durant les combats de l'hiver 1941. Il possède des roues entièrement en acier et n'accueille pas moins de 14 fantassins sur ses superstructures. (IWM)

Ci-dessous. Un T34/76B et son équipage de quatre hommes. Les grandes trappes offrent un accès facile à l'intérieur, mais cet avantage est annulé par le poids des portes elles-mêmes. (IWM)





Le char moyen, T34/76



Un nouveau prototype est construit à la lumière des expériences sur les précédents, sous la direction de Mikael Koshkine (et avec la participation de Morosov et Tarzinov). Pesant une vingtaine de tonnes, il dispose d'une suspension roues/chenilles de type Christie. Connue

sous le nom d'A 20, il possède un blindage incliné de 60 mm de face et 25 mm sur les côtés, un canon de 45 mm de calibre et un nouveau moteur de 500 ch. L'apparence de ce char est quasiment celle du T 34, la plus notable différence étant le canon. Comme ses prédéces-



Ci-contre.

Gros-plan sur le train de roulement aux roues ajourées et entièrement en acier du T34/76. Son blindage incliné est une véritable révolution pour les Allemands qui le découvrent en juillet 1941. (IWM)

seurs, l'A 20 souffre de problèmes dus au système de propulsion par roues ou par chenilles, qui rend la construction beaucoup plus difficile. Koshkine et Morosov demandent alors que cette obligation soit abandonnée et que le nouveau char ne roule que sur chenilles. En 1939, le ministère de la Défense donne son accord. Les deux hommes travaillent alors sur un nouvel engin, le T 32, plus puissant que l'A 20, notamment au niveau du canon de 76 mm, mais aussi plus fiable en raison de sa suspension/propulsion simplifiée. Ce char est essayé durant l'été 1939 avec succès, mais son blindage maximal de 60 mm est considéré comme trop léger. Koshkine et Morosov retournent donc à la planche à dessin.

Le résultat de leurs efforts, qui apparaît à la fin de 1939, prend le nom de T 34. Avant même que ses prototypes soient terminés, le ministère de la Défense décide de le construire en série. La guerre en Europe n'est pas pour rien dans cette volonté d'aller vite. En février et mars 1940, deux prototypes sont testés dans un long trajet entre Kharkov et Moscou, Smolensk, Kiev et retour à Kharkov. Quelques défauts dans la transmission sont corrigés et les chars reçoivent leur armement: le nouveau canon de 76,2 mm L30,5 modèle 1938.

Production en masse du premier modèle

Bien que les prototypes du T 34 aient été construits à l'usine de locomotives de Kharkov, la production en série est lancée en mai 1940 à la nouvelle usine de chars de Kirov. Les premiers modèles, désignés sous le nom de T 34/76A sortent des chaînes de montage en juin 1940. De juin à décembre 1940, seulement 115 T 34 sont construits, mais de janvier à juin 1941, la production s'accélère, puisque 1 110 autres T 34 sont terminés. Cela dit, au moment de l'invasion allemande, les chars BT et T 26 constituent les trois quarts des 21 000 chars de l'Armée Rouge. En outre, la moitié de ce total est dispersé en soutien des unités d'infanterie. Pour faire face à la demande, la production du T 34 est tellement accélérée que les premiers modèles ne sont pas fiables et que le nombre de moteurs diesel n'est pas suffisant. En conséquence, certains des premiers exemplaires sont dotés du moteur à essence du BT 7. Pour remédier à ces problèmes, de nouvelles usines de chars sont construites à Kharkov, Marioupol, Kirov, Stalingrad, Vorochilovgrad, Nijni-Tagil, Cheliabinsk, Chita et Novosibirsk. En raison des pertes territoriales de l'été 1941, de nouvelles usines sont créées à Saratov et Gorki. Des évacuations entières d'usines ont lieu avant l'arrivée des Allemands. Ainsi, l'usine Kirov, près de Leningrad, est transférée à Cheliabinsk, où elle est rejointe par le matériel et les hommes de l'usine de locomotives de Kharkov. Le tout devient alors connu sous le nom de Tankograd.

Contrairement à ce qu'on imagine souvent, aucun T 34 ne sortira pourtant de Tankograd,

Au centre.

Curieuse image d'enfants escaladant un T34/76A dans une ville russe. Ce modèle transporte un élément de moteur, chose fréquente au début de la carrière du T34, car les pannes sont fréquentes. La trappe d'accès à l'arrière est rectangulaire. (IWM)

Ci-contre.

Un T34/76A4 avec un canon long de 76,2mm L/41,5. Les roues sont en acier. Cette version est peu courante et se reconnaît facilement au masque de canon très pointu. (ECPA)

LE CHAR MOYEN T-34

Un T34/76A4 pourvu de la tourelle soudée du modèle 76B, accueillant le nouveau canon long modèle 1940 L41,5. Sur cette

version peu fréquente et très tardive, les roues sont encore en acier. La protubérance très pointue du masque de canon est distinctive.

Tourelle de T34/76B, soudée et pourvue de plaques de blindages additionnelles.

Variante de tourelle soudée de T34/76A, avec canon court et masque très débordant.

Un T34/76A (modèle 1940), avec canon court et tourelle moulée. La forme arrondie du masque de canon est caractéristique. Les roues sont du type à bandage caoutchouc introduit en 1941.

Un T34/76B à tourelle moulée, canon long et roues à bandage caoutchouc.



Les premières versions du char moyen soviétique T34/76, 1939-1942

qui ne produit que des chars lourds, KV puis JS. Les T 34 sont construits dans l'Oural à Nijni Tagil, où s'est repliée l'usine Komintern de Kharkov, dans un établissement appelé Ouralmashsavad. Le premier T 34 produit dans cette nouvelle usine prend le nom de *Comrade Staline*.

Descriptif du T 34/76 A

Bien qu'il ait été montré à des photographes américains en mai 1941, le T 34, comme le KV 1 d'ailleurs, est totalement inconnu des Allemands quand ils lancent l'opération Barbarossa. Les carnets d'identification des chars de l'Armée Rouge, publiés par la Wehrmacht en 1941, n'en mentionnent pas l'existence. Les premiers T 34 sont engagés dans la bataille en juillet 1941. Un additif est alors rapidement publié par les Allemands pour leurs équipages de chars, mais le descriptif, comme le plan de l'engin, ne sont pas très précis, puisque le KV 1 est confondu avec le T 34. Nous allons essayer de faire mieux, en nous servant de la nomenclature mise en place par les alliés anglo-saxons, puisque les Russes

eux-mêmes n'ont pas établi de nomenclature précise pour différencier les différentes variantes des premiers T 34.

Le premier modèle de production, le T 34/76A est du type construit entre la fin de 1939 et le début de 1940. Il a une tourelle à l'avant arrondi et un canon court de 76,2 mm mod 1938. Les 115 premiers engins disposent d'une mitrailleuse montée à l'arrière de la tourelle, comme sur le KV 1. Le T 34/76A dispose d'une double protection, offerte à la fois par sa grande vitesse (environ 40 km/h) et par son blindage, qui est de 45 mm sur le glacis, le nez et la majeure partie de la tourelle. Sur les côtés, le blindage est de 40 mm. L'inclinaison de la cuirasse renforce par ailleurs la protection. Il est intéressant de noter que de nombreuses parties du T 34 et du KV 1 sont les mêmes et sont donc interchangeables : le moteur, l'armement, la transmission, les périscopes, etc. Le char est très conventionnel dans son agencement intérieur, avec le moteur à l'arrière, deux places à l'avant pour le conducteur et le mitrailleur, et la tourelle au centre. Tous les modèles ont la même

Ci-contre.

Ce T34/76B à bandage en caoutchouc est typique de ceux rencontrés au début de l'opération Barbarossa. Il est armé d'un canon long de 76,2 mm. (ECPA)

coque et le même système de suspension, mais il existe des différences dans les roues et les chenilles. La plupart des chars ont des bandages en acier, en raison d'une pénurie en caoutchouc dès les premiers mois de guerre. Avec l'aide américaine, le caoutchouc refait son apparition en 1943 et les roues des T 34 retrouvent un bandage dans cette matière. La tourelle du T 34 est très plate, afin de limiter la hauteur générale du char. La coque est entièrement moulée, bien inclinée et pour faciliter la construction, seulement trois épaisseurs différentes de plaques d'acier sont utilisées. Le compartiment de combat n'est pas séparé du compartiment de conduite, mais il y a quand même une séparation avec le bloc moteur. Les seules ouvertures sur le glacis sont celles du conducteur et du mitrailleur, ainsi que l'affût de la mitrailleuse de coque. La partie arrière du char, juste derrière la tourelle, est légèrement surélevée. Elle compte une trappe d'accès au moteur et des grilles de ventilation. Il y a deux pots d'échappement à l'arrière. On trouve des mains-courantes à l'arrière du char, pour que l'infanterie puisse s'y accrocher. La suspension est de type Christie, avec cinq grandes roues doubles, avec un espace visiblement plus grand entre la 2^e et la 3^e roue. Le barbotin est situé à l'arrière, pour des raisons de protection.

Le moteur est un V-2 diesel, refroidi par eau, de 12 cylindres en V, qui produit 493 ch à 1 800 tours. Le réservoir principal de carburant est à l'intérieur de la coque, mais des réservoirs auxiliaires peuvent être fixés à l'extérieur. Ceux-ci sont très courants : quatre réservoirs cylindriques de chaque côté et deux plus petits, également cylindriques, à l'arrière. La direction ne s'effectue pas à l'aide d'un volant, mais avec des leviers et des freins. Sur le T34/76A, la trappe de tourelle est très grande, elle occupe toute la partie arrière de la tourelle, ce qui la rend lourde et peu pratique. Il n'y a qu'un périscope sur le toit de la tourelle, à gauche. Aucun des T 34 de modèle A ne possède de radio. Par la suite, ils seront modifiés pour recevoir un canon de 76 mm plus long et les modèles les plus tardifs reçoivent d'ailleurs la tourelle du T 34/76B.

Le T 34/76B

Le nouveau modèle du T 34 ne se démarque pas sensiblement du premier, à ceci près qu'il possède un canon plus long et plus puissant, le modèle 1940 de 76,2 mm, L/41,5. La trappe de tourelle est toujours la même, aussi lourde et peu commode. Les modèles les plus tardifs ont un double périscope monté à l'avant de la tourelle. Mais la différence principale entre les deux versions est le remplacement du masque de canon très caractéristique du modèle A par un autre, nettement plus anguleux. En 1942, un autre modèle de tourelle, moulée et non soudée, apparaît. Il existe d'ailleurs différentes variantes dans les tourelles moulées, ce qui n'a rien d'étonnant puisque le T 34 est construit dans 42 usines différentes en Russie centrale et dans l'Oural. Les chiffres de production des deux premières versions du T 34 sont les suivantes : 115 unités en 1940, 2 810 unités en 1941 et 5 015 unités en 1942. Nous traiterons ultérieurement du T34/76C et du T 34/85. □

Ci-contre.

Parfait exemple d'un T34/76B standard, qui protégeait semble-t-il une colonne motorisée. A la vue de ce cliché, on se demande comment l'industrie russe a pu construire à la fois un char d'allure aussi moderne avec des camions d'aspect pareillement archaïque. (ECPA)



69F

le volume

IL EST PARU !

Le vingt et unième volume de notre collection sur les matériels et les unités des grandes batailles de 1939-1945

HORS-SERIE N° 21

Yves BUFFETAUT

DISPONIBLE CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX

Si vous ne le trouvez pas commandez-le chez Histoire et Collections

Dessins en couleurs de
Jean RESTAYN



Chaque trimestre dans cette collection :

- 100 photos d'époque
- 24 dessins en couleurs des matériels
- Les cartes en couleurs des opérations
- Les organigrammes des unités

... une extraordinaire source de documentation pour tous les passionnés d'Histoire de la Seconde Guerre mondiale.

LE MOIS TERRIBLE (2)

LA BATAILLE D'ABBEVILLE

Disponibles dans la même collection

- N° 3 - Tobrouk 86 FF franco
- N° 5 - Opération Barbarossa 86 FF franco
- N° 6 - Bir-Hakeim 86 FF franco
- N° 8 - Blitzkrieg à l'Ouest 86 FF franco
- N° 9 - Bataille pour Moscou 86 FF franco
- N° 11 - El Alamein 86 FF franco
- N° 12 - 6 juin 1944, la première vague 86 FF franco
- N° 13 - La bataille du bocage 86 FF franco
- N° 14 - Débarquement en Provence 86 FF franco
- N° 15 - De la Provence aux Vosges 86 FF franco
- N° 16 - Opération Supercharge 86 FF franco
- N° 17 - Dunkerque, Juin 1940 86 FF franco
- N° 18 - De Moscou à Stalingrad 86 FF franco
- N° 19 - Les marines débarquent à Tarawa 86 FF franco
- N° 20 - Opération Torch 86 FF franco

Dans la collection reliée, volumes doubles
- De Tobrouk à Bir-Hakeim (Tobrouk + Bir-Hakeim)
- Guerre éclair à l'Ouest (Guderian percé à Sedan + Blitzkrieg à l'Ouest)
- Objectif Moscou I (Opération Barbarossa + La bataille de Moscou)
- Au cœur du Reich I (Rhin et Danube + Au cœur du Reich)
Volumes cartonnés, 168 pages, 138 FF + 25 FF de port.

Adressez votre règlement à

Histoire & Collections
5, avenue de la République,
75541 Paris cédex 11.

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

