

STEEL MASTERS

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

N°23

BIMESTRIEL
OCTOBRE-NOVEMBRE 1997
39 FF - 285 FB - 12 FS

**ORDRE DE BATAILLE
LE 2^e DRAGONS (II)**

**HISTORIQUE
LE LRDG (II)**

ISSN 1251-3431



**BLINDE 1/35
LE T-34/85**



**DIORAMA 1/72
H-35, LATIL & SOMUA**



**DIORAMA 1/35
TIGER I
ET BERGETIGER
EN ITALIE**

**VEHICULES 1/48
LE FAMO F3**



M 3289 - 23 - 39,00 F - RD

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

Administrateur général : Yves Jobert.

Directeur de la rédaction délégué :
Jean-Marie Mongin.

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

Rédacteur en chef : Dominique Breffort.

Rédacteur graphiste : Christophe Camilotte.

Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut,
Philippe Charbonnier, Marc-Antoine Colin,
Jean-François Colombet, Yves Debay,
Antoine Demetz, Morgan Gillard, Patrick Lesieur,
Eric Micheletti, Théophile Monnier, Nicolas
Stratigos, Philippe Teulé, Jean-Louis Viau.

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

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

Administration : secrétaire générale
Florence Grimaux.

Service Publicité & Promotion :

— **Directeur de publicité :** Jean-Claude Piffret
(01.40.21.18.23)

— **Chef de publicité :** Stéphane Marignac
(01.40.21.18.28)

— **Secrétaire de publicité :** Sandra Villermois
(01.40.21.17.94.)

— **Assistante graphiste :** Géraudine Mallet
(01.40.21.18.22)

Abonnements, rédaction, publicité :

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

Tél. : 01 40.21.18.20. Fax : 01 47.00.51.11.

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

Vente en kiosque : par NMPP.

Modifs et réassorts : M.E.P. : 01.42.56.12.26.

Vente au détail : Armes & Collections.

19 avenue de la République, 75011 Paris.
Tél. : 01.47.00.68.72. Fax : 01 40.21.97.55.

Distribution à l'étranger :

● **Editeur responsable pour la Belgique :**

E. Soumilion, 9, avenue Van Kaikenlaan,
B-1070 Bruxelles. Tél. : 02/555 02. 01.
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 8200/120.

● Flashage et photogravure noire : SCICE.

● Photogravure couleur : Scanway.

● Impression : Léonce Deprez.

© Copyright 1997. Reproduction interdite
sans accord écrit préalable.

SOMMAIRE

- 4 CARNET DE BORD**
- 6 TIGER I ET BERGETIGER EN ITALIE 1/35**
- 14 LES VICKERS FINLANDAIS ET SOVIETIQUES**
- 18 LE PANZER IV Ausf H 1/48**
- 22 H-35, LATIL ET SOMUA 1/72**
- 26 LE T-34/85 1/35**
- 31 LE CHAR AMPHIBIE T-38 1/35**
- 36 LE 2^e DRAGONS (2^e partie)**
- 43 FAMO SdKfz 9. 1/48**
- 46 LE PANZERHAUBITZE M-109 1/35**
- 50 TRUCS & ASTUCES :**
DE LA VIE DANS VOS ARCHITECTURES
- 53 PHOTOS DES LECTEURS**
- 54 LE LONG RANGE DESERT GROUP (2^e partie)**
- 60 DEPECHEs ET PETITES ANNONCES**
- 64 LES NOUVEAUTES**





TIGRES EN VERSION LATINE

1/35

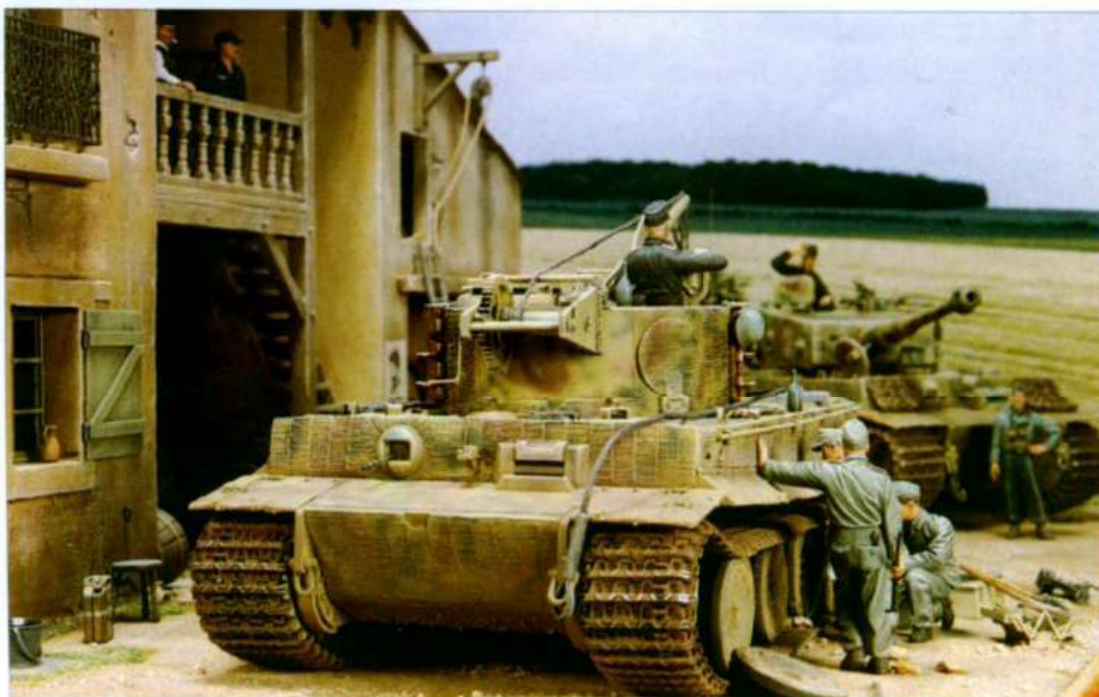
Tiger I type final
Tamiya
Bergetiger
Base CMK
sur Tiger I Tamiya
Accessoires
Historex, Verlinden,
ADV/Azimut, Tamiya,
Italeri, PreSize, Royal
Model, Eduard, Scale
Link, Stencilit.
Figurines
Nemrod, Wolf, ADV,
Cromwell, Hornet,
Warriors.
Décor
Scratch

508. SCHWERE PANZERABTEILUNG. ENVIRONS D'ANZIO. ITALIE, MAI 1944.

Le schwere Panzer Abteilung 508 est constitué en mai 1943 à partir d'éléments des Panzer Regiment 8 et 29, du Panzerabteilung 190, et de personnels à l'entraînement. Arrivé en France, à Mailly-Le-Camp, en décembre 1943, il reçoit peu après ses premiers Tiger de milieu de production. Avec l'ajout de la 313. Funklenk Kompanie en guise de troisième compagnie, équipée notamment d'engins de démolition Borgward, il se retrouve au complet à la fin janvier 1944. Le bataillon part pour l'Italie dès février, afin de soutenir la défense contre la tête de pont alliée à Anzio.

Ci-contre.
Comme sur la photo d'époque du soi-disant « Bergetiger », la délimitation entre le zimmerit appliqué à l'origine et l'emplacement du panier de tourelle, qui a été retiré pour installer le mécanisme de la grue, est une indication supplémentaire que la conversion n'a pas été faite en usine mais dans un atelier de campagne. Une élingue est constamment fixée à l'un des crochets avant, en cas de dépannage urgent.

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



Page précédente, ci-contre.

Au début du mois de mai 1944, des équipages du sPzAbt 508 se sont arrêtés dans la cour d'une ferme de la campagne du sud de Rome, près d'Aprilia, pour réparer l'un de leurs Tiger. Pendant que les hommes d'équipages discutent ou se désaltèrent, les mécaniciens s'affairent sur le train de roulement d'un engin qui doit sembler très étrange aux civils italiens comme aux autres soldats allemands ou alliés.

Ci-contre.

La troisième compagnie du sPzAbt 508 avait coutume de placer ainsi des patins de rechange sur l'avant du compartiment de combat, de part et d'autre du chauffeur et du radio, mais pas sur le blindage avant. La tourelle de cet engin n'est pas du modèle définitif : le viseur du tireur est encore binoculaire et le frein de bouche du canon est du modèle courant et non du petit modèle apparu tardivement.



En effet, les Anglo-américains ont à nouveau débarqué dans la péninsule italienne, au sud de Rome, le 22 janvier 1944. L'opération s'est bien déroulée, mais leur prudence excessive dans l'exploitation de la percée permet au maréchal Kesselring, commandant suprême des forces allemandes en Italie, d'amener en urgence des troupes éparses pour contenir l'invasion.

Combats en Italie

Une contre-attaque immédiate ayant échoué, les Allemands préparent une nouvelle offensive plus importante pour le 16 février, l'opération « Fischfang » : c'est pourquoi de puissants moyens, comme les Elefant de la schwere Panzerjägerkompanie 653 et les Tiger du sPzAbt 508, sont envoyés en renfort. Les Tiger sont employés pour la première fois le 14 février, près d'Aprilia.

Les trois premiers Sherman sont détruits le 21 du même mois, mais le bataillon subit la perte de huit chars dès le 29, perte vite comblée par l'intégration de la Panzerkompanie Meyer, avec ses huit Tiger de début de production. De retour à Rome au début mars, le sPzAbt 508 est renvoyé vers Albano, qu'il doit rejoindre par ses propres moyens. Les petites routes en lacets qu'il lui faut emprunter sont alors fatales à de nombreux blindés, notamment plusieurs Borgward. Employé surtout comme artillerie de soutien, le bataillon reçoit ses onze premiers Tiger de remplacement, tous de fin de production, entre le 20 et le 25 avril.

La pression alliée se confirme, et les Tiger du sPzAbt 508 opèrent dans plusieurs secteurs du front, en ordre dispersé, avec les 3. PzGr. et Hermann Göring Division. Lorsque les Alliés percent à Cassino, le bataillon doit retrahir de Latina vers Rome par la route. Par le manque d'entretien, la piètre qualité des routes et l'inexpérience, il perd 19 chars

Ci-dessous.

La maquette CMK du Bergetiger, qui prend comme base de départ l'ancien Tiger I de Tamiya, nécessite un travail considérable pour parvenir à un résultat correct, certains éléments devant être fabriqués de toutes pièces





BERGETIGER OR NOT BERGETIGER ?



Ci-dessus.

Cette photo connue montre un gros-plan de la tourelle du soi-disant « Bergetiger ». Un embryon de grue est clairement visible, d'un montage simple et léger, donc inutilisable pour le dépannage ; l'usage de la partie en demi-cercle reste inconnu. L'élément visible à l'arrière de la tourelle n'appartient pas au véhicule, comme semble l'avoir cru CMK en proposant une pièce photodécoupée occupant la même position : il s'agit en réalité du palan de la grue d'un engin de dépannage placé en arrière plan.

Ci-dessus, à droite.

A l'arrière de la tourelle, deux plaques en triangle tronqué soutiennent un système d'engrenage très simple, comprenant une grande roue dentée et une plus petite. Il n'y a pas de manivelle apparente, mais une au moins était indispensable à la manœuvre du câble. On remarque encore un petit levier de blocage des rouages, et deux crochets à gauche du dispositif. L'engin a brûlé, le zimmerit a disparu sur la majeure partie de la tourelle. Celle-ci fait partie du début de production du modèle, avec nouveau tourelleau de chef de char, comme l'indique la présence de la petite trappe latérale obturée.



Ci-dessus.

Sur ce gros-plan de l'avant de la tourelle, la plaque de blindage occultant l'orifice du canon de 8,8 cm est bien visible. Le trou figurant au milieu de cette plaque ressemble à la bouche d'un canon de mitrailleuse, mais on se demande quel est l'intérêt de ce dispositif, à moins que la mitrailleuse coaxiale d'origine ne soit retirée ? L'usage du support vertical soudé sur la plaque est une fois de plus inconnu, mais semble se rattacher au soutien du bras de la grue.

Longtemps décrit comme un Bergtiger, l'engin illustré ici est en réalité une conversion unique effectuée par les ateliers du sPzAbt 508 entre le 1^{er} et le 5 mars 1944. C'est grâce à l'étude récente des journaux de marche de l'unité par T. Jentz et W. Schneider, dont les ouvrages sont cités en référence, que l'on a pu parvenir à cette étonnante précision. L'erreur qui s'est perpétuée pendant 50 ans provient du rapport qu'avaient rédigé les Britanniques lors de la capture de l'épave de cet engin, sans doute au printemps 1944. Ils y parlaient d'un Tiger de dépannage équipé d'une grue. Les photos qu'ils en prirent montrent un véhicule incomplet ayant brûlé ; ces clichés, tous publiés ici, sont aujourd'hui conservés au Tank Museum de Bovington.

En fait, il s'agissait d'une modification de l'un des Tiger du sPzAbt 508, endommagés lors des premiers combats près d'Anzio. Par la dépose du canon, dont l'orifice est obturé par une plaque de blindage, et le montage d'une grue légère, les mécaniciens ont obtenu un engin destiné à déposer des charges explosives, tâche qui incombait déjà dans le bataillon aux Borgward de la troisième compagnie. La date de la capture de cet engin n'est pas connue, mais a pu intervenir le 20 avril 1944, ou plus certainement le 25 mai, lorsque 19 chars ont été perdus au cours de la retraite. Rappelons que les seuls Bergetiger ayant existé sont les cinq exemplaires convertis en 1943 sur des châssis de Tiger Porsche/Ferdinand, et qui ont équipé des unités dotées de chasseurs de chars Elefant. Le Tiger I était un char trop rare et trop précieux au combat pour qu'on se permette de telles conversions : il n'existe d'ailleurs qu'une seule variante sur ce châssis, le Sturmiger. □

Ci-dessous, à gauche et à droite.

Les vues arrière droite et latérale confirment que le soi-disant « Bergetiger » est bien une conversion sur Tiger I de milieu de série, qui conserve encore le train de roulement de galets à bandage caoutchouc. Un câble semble courir depuis le poste de conduite jusqu'à l'arrière du char : peut-être était-il relié à une boîte dont le support apparaît à l'arrière gauche ? Une fois encore, aucune réponse ne peut être apportée, et c'est normal pour un engin qui n'a existé qu'en un seul exemplaire.





Ci-contre.
Un grand rangement, à peine visible sur la photo d'époque, est ajouté sur l'arrière gauche du « Bergetiger », et garni d'un caisson. Celui-ci contenait peut-être des éléments des charges explosives : détonateurs, fusibles, batterie, etc. Il était peut-être relié au compartiment de conduite par le câble courant le long du blindage, observé plus haut. Le support de cric est vide, ce dernier git aux pieds des mécaniciens : il ne servait pas bien sûr à soulever le char, mais simplement un galet.

Ci-dessous.
Quelques poules nonchalantes n'ont pas l'air dérangées par l'animation soudaine qui règne dans la ferme, dont le propriétaire a sans doute accueilli à bras ouverts les Allemands : fasciste convaincu, il a peint sur sa façade un portrait de Mussolini, une initiative qui pourrait bientôt lui causer quelques ennuis... En arrière plan, la grange est encombrée d'outils ; les cyprès sont confectionnés grâce à une plante inconnue, trouvée dans un bouquet de fleurs séchées.



en route ! Le major Hudel, commandant le bataillon, est rappelé en Allemagne et démis de ses fonctions. La première compagnie regroupe alors les 24 Tiger survivants, et combat dans la zone de Velletri, tandis que les équipages démontés forment des équipes de chasseurs de chars.

La fin du Schwere Panzerabteilung 508

La retraite en combattant continue pendant presque toute la fin de 1944, par Viterbe, Poggibonsi, Florence, Viareggio. Le bataillon est toujours employé en ordre dispersé, au mieux par compagnie, mais le plus souvent par sections ou même char seul, ce qui va complètement à l'encontre de la tactique d'emploi du Tiger. Le 10 septembre, les deux compagnies restantes (la troisième est partie pour Paderborn en attente de rééquipement) sont rassemblées à Reggio-Mestrino, puis envoyées au repos à Bologne. Elles sont pourtant transférées à nouveau le 15 septembre vers Rimini, puis Imola, Faenza, Cesena. Il ne reste que quinze chars opérationnels au 1^{er} octobre, et dix au 30 novembre 1944, tous au sein de la première compagnie.

La fin de l'année 1944 voit la réparation de plusieurs Tiger, dépannés de justesse lors des précédents combats, et l'arrivée de personnels de remplacement. Engagé en janvier 1945 sur Faenza, San Severo, Cotignola, le sPzAbt 508 cède le 12 février ses 15 derniers Tiger et un Bergepanther au sPzAbt 504 qui reste en Italie, puis retourne en Allemagne pour être reformé. Malgré un entraînement poussé sur Tiger II, il ne sera plus jamais équipé au complet, et sera engagé avec un Tiger I et six Panther autour de Dortmund, la plupart des personnels servant comme fantassins. Les survivants seront emmenés en captivité par les Américains en mai 1945. Le sPzAbt 508 n'aura à son actif qu'un faible palmarès, avec une centaine de chars détruits seulement. Si les difficultés du terrain semblent avoir entraîné la perte de nombreux Tiger lors des déplacements par la route, surtout en raison du manque de moyens de dépannage, l'échec du bataillon est plus certainement dû à l'incompétence de son commandement, à l'inexpérience de ses personnels, et à l'absurdité de son emploi continu en ordre dispersé.

Le Bergetiger de CMK

La maquette CMK comprend la base de l'ancien Tiger I Tamiya, une grappe de pièces en plastique injecté, quelques pièces en métal blanc et une planche de photodécoupe. Hélas, le choix est très contestable : pourquoi utiliser une base dont les erreurs et les défauts sont bien connus ? N'aurait-il pas mieux



Ci-contre.
Très rapidement, les garde-boue et le protections de pot d'échappement étaient endommagés sur les chars fréquemment au combat : ces pièces, ici en métal photodécoupé, sont bosselées et percées pour reproduire cet effet. Autre particularité des Tiger du sPzAbt .508, le support de jerrycan installé à l'arrière gauche du char.

Au centre.
La porte principale de la partie habitation de la ferme est ornée d'un heurtor de bronze, témoin d'une splendeur passée. Au bas de l'échelle de meunier, orné d'une plante verte, le paysan a laissé quelques bouteilles dans un panier pour rafraîchir ses hôtes.



Ci-dessous.

L'un des hommes d'équipage discute aimablement avec le fermier installé sur la mezzanine. Il porte une chemise noire et le pantalon du treillis vert-roseau, dont il tient la veste à la main. Contrairement au règlement, ses pattes d'épaule sont liserées de rose, à la couleur d'arme des blindés : seuls le manteau et la veste devaient être ainsi décorés, mais de nombreuses fantaisies sont visibles sur les photos d'époque.



valu se contenter d'une conversion adaptable au nouveau Tiger I d'Italeri ou de Tamiya ? De plus, le moulage des pièces en plastique est très grossier. Heureusement, la photodécoupe et les pièces en métal sont vraiment dignes d'éloge. D'un simple coup d'œil, on comprend que la mise au point de cette maquette n'a pas été faite avec le sérieux nécessaire : des éléments de la grue sont tout bonnement imaginés d'après une étude hâtive des rares photos existantes, la notice mentionne « plusieurs douzaines de *Bergtiger* » construits, la décoration fournie est plus que fantaisiste et le dessin de la boîte montre le dépannage d'un SdKfz 251 (il faut dire que la notice parle d'une grue d'une capacité de 15 tonnes !).

Autant dire qu'il faut fournir un gros travail pour obtenir un résultat acceptable. Tout d'abord, la base utilisée ici est le nouveau Tiger I Tamiya « middle type ». Comme le toit de tourelle fourni par CMK ne s'y adapte pas, il faut refaire les plaques supportant la grue en carte plastique et Milliput, et surtout modifier profondément le masque du canon. Ensuite, la tige métallique incluse dans la maquette est troquée pour de la tige plastique, plus facile d'emploi. Ne sont conservées de la boîte CMK qu'une partie de la photodécoupe, les pièces plastique de la grue, la masque de canon et les pièces en métal. Le montage ne pose pas trop de problèmes : on laisse de côté un support métallique situé à l'arrière de la tourelle, absent sur l'engin réel ; le double guide du câble, à la sortie de l'engrenage, est remplacé par une tige simple et le tout est détaillé à l'aide de rivets et boulons réalisés à l'emporte-pièce « Punch and Die ».

Le zimmerit est réalisé à l'aide de Milliput appliqué en fines couches et gravé avec une lame de cutter retournée. La planche de photodécoupe pour Tiger I de Royal Model est utilisée ici : elle est sobre mais complète et très bien conçue pour représenter les attaches d'outils et grilles de moteur. Les garde-boue de la maquette plastique sont conservés, abîmés et percés à l'aide d'un pyrograveur et d'une mini-perceuse pour en reproduire l'usure. De superbes chenilles en métal Friulmodellismo complètent l'ensemble.

Le Tiger I (fin de production) de Tamiya

Le Tiger I de modèle final est aussi une maquette Tamiya de très bonne qualité et améliorée par l'ajout d'un canon Jordi Rubio, de chenilles Friulmodellismo et d'une planche de métal photodécoupé Eduard. Cette dernière est très complète et d'excellente facture, incluant toutes les attaches mais aussi les garde-boue latéraux, avant et arrière. Malheureusement, ces derniers sont difficilement utilisables,

Ci-contre.

Cette vue du « Bergetiger » illustre la faible capacité de la grue installée sur la tourelle, comme en témoigne la légèreté des fixations et des éléments mobiles. Les mécaniciens ont utilisé pas mal d'outils, éparpillés autour d'eux, pour parvenir à démonter et dégager les galets du char. L'un d'eux est vêtu du treillis sans poches, à l'origine écru mais ici teint en feldgrau, normalement porté par les recrues à l'entraînement puis généralisé dans les ateliers de réparation, après teinture.

Au centre.

L'un des hommes d'équipage du « Bergetiger », un sergent, accueille les nouveaux venus avec le sourire. La trappe de son écoutille est caractéristique du modèle trouvé sur les Tiger I de début ou milieu de production. Sur les véhicules tardifs, la trappe sera plus lisse avec une poignée décalée, comme on peut le voir sur les photos de l'autre Tiger.



car ils ne représentent pas convenablement le modèle réel : comme sur toutes les autres photodécoupes de Tiger I, le fin rebord placé tout autour de l'extérieur du garde-boue est omis. Pour une fois, trop de finesse peut nuire ! Pour les élingues de remorquages, du câble de dérailleur pour vélo est adapté sur les boucles du kit. La trappe du chef de char devant rester ouverte, les épiscopes sont réalisés à l'aide de carte plastique, avec une ébauche de détaillage intérieur, grâce à des pièces piochées dans la boîte à surplus. Ici aussi, le zimмерit est en Milliput.

Peinture et décoration

Les deux véhicules reçoivent un camouflage à trois tons à l'aide des mêmes teintes de base d'acrylique Tamiya, avec un peu plus de brun et de vert pour le « Bergetiger ». Après un lavis de noir et de terre d'ombre naturelle, les maquettes sont brossées à sec à l'aide du jaune de base, ensuite éclairci jusqu'au blanc pur. Les chenilles sont peintes en Humbrol Matt 186, avec un épais jus de noir et de terre de Sienne brûlée après séchage, puis sont simplement frottées légèrement au papier de verre fin pour faire apparaître le métal sur les angles.

Sur les photos, le « Bergetiger » ne porte aucun marquage d'unité ou de nationalité : peut-être ont-ils été effacés par les flammes. En revanche, le Tiger de fin de série porte des croix balkaniques latérales peintes à main levée, ainsi que des chiffres de tourelle réalisés au pochoir Stencil : le résultat n'est pas probant et a besoin d'être retouché au pinceau. Le chiffre 3 de la compagnie, à l'arrière de la tourelle, provient d'une planche de transferts à sec Verlinden : il n'était pas rare que des styles de marquages différents se retrouvent sur un même engin. L'insigne du sPzAbt.508, un bison courant, est rarement visible sur les Tiger, il ne figure pas ici. La troisième compagnie a été choisie car, en tant qu'ancienne 313. FklKomp. elle était encore équipée de Borgward poseur de charges : il semble donc probable que ses mécaniciens aient réalisé cette conversion du Tiger en engin du génie.

Les figurines

Les mécaniciens travaillant à gauche et à droite sur le train de roulement constituent un ensemble produit par Nemrod et sont assemblés sans modification. Le mécano arc-bouté sur le pied de biche, au milieu, est une figurine Wolf conçue pour retirer le caoutchouc usagé d'une roue de Panther et qui devrait être commercialisée très prochainement. L'homme d'équipage apparaissant à la trappe du chargeur



Ci-dessous.

Le tireur, émergeant du Tiger arrivé dans la cour de la ferme, semble avoir souffert dans son habitacle de métal de la chaleur déjà forte de ce soleil du début mai. Il porte la veste noire d'homme d'équipage, aux épaulettes liserées de rose. La mitrailleuse antiaérienne est prête à l'emploi, contre les chasseurs-bombardiers alliés qui deviennent de plus en plus menaçants.





Ci-contre.
L'un des mécaniciens semble déjà bien fatigué : il a fallu à son équipe démonter deux roues extérieures du « Bergetiger » pour atteindre les pierres qui s'étaient coincées dans le train de roulement, et retirer celles-ci au pied de biche et au marteau. Les roues intercalées des premiers Tiger furent toujours un souci pour les équipages : les pierres, la boue, la neige s'y logeaient souvent et en empêchaient le bon fonctionnement.

Au centre.
Le chef de char du Tiger I observe avec amusement les efforts des mécaniciens pour dégager les roues du « Bergetiger ». Grâce au nouveau train de roulement simplifié, à galets sans caoutchouc, ce problème est devenu très rare sur son char de fin de série. L'homme porte une tenue panachée, comprenant un pantalon noir d'homme d'équipage et la veste d'un treillis vert-roseau de début de fabrication, comme l'atteste l'absence de poche de poitrine.



Ci-dessous.
Au cours de son évolution, la silhouette du Tiger I n'a pas radicalement changé, mais plusieurs modifications sont tout de même intervenues depuis l'apparition du premier Tiger à la mi-1942, modifications visibles sur cet engin de fin de série : le train de roulement à galets métalliques, le nouveau tourelleau, l'absence de filtres Feifel à l'arrière, la présence de patins de chenilles de rechange autour de la tourelle.

du Tiger I modèle final est une figurine Warriors, tirée d'un ensemble de trois hommes d'équipage. A la même place sur le « Bergetiger », la figurine du sous-officier est constituée d'un buste Cromwell avec une tête ADV. Sur la mezzanine de la ferme, le civil, qui provient de la gamme ADV, s'est vu doté d'une main droite ouverte et d'une nouvelle tête, et l'homme d'équipage est une belle production Wolf, elle aussi très récente. Enfin, on puise chez Nemrod le sous-officier debout devant le Tiger I, avec une nouvelle tête ADV. Les uniformes sont surtout peints à l'aide de peinture Humbrol, les visages et les mains étant travaillés à la peinture à l'huile pour artistes.

Le diorama

Pour donner aux deux Tiger un diorama digne de leur importance, une ferme italienne a été construite de toutes pièces à l'aide de carton plume et de balsa, avec des volumes variés. Portes et fenêtres, qui ont des cadres en balsa recouvert de Polyfilla, sont adaptées de pièces Historex ou fabriquées en carte plastique. Afin de reproduire la texture de l'enduit, de la céramique en poudre (Keraquick ou Staturoc) a été coulée sur la partie gauche du bâtiment, tandis que la partie droite a reçu une fine couche d'enduit Polyfilla. Après ponçage, les deux produits donnent des surfaces différentes, reflet des diverses constructions.

L'escalier et la terrasse intérieure sont réalisés à l'aide de balsa et les colonnettes sont en fait des pieds de table tronqués, aimablement fournis par ADV/Historex. La rambarde du balcon provient d'une planche de photodécoupe Scale Link. Les tuiles du toit sont découpées dans du carton ondulé, remises en forme et collées une à une à la colle blanche (sauf certaines rangées inférieures, découpées en bandelettes), ce qui représente plus d'un millier de tuiles ! Le carrelage sous la terrasse est gravé dans de la mousse de carton plume.

Pour animer une telle scène, l'accent est mis sur les accessoires, qui sont ici très nombreux : pompe, tonneaux, panier de patates (Verlinden), charrette, outils de jardin, banc, échelle (puisés dans la vaste gamme Historex), jerrycans, outils, volaille, casques, bidons (Tamiya ou Italeri), etc. La plante verte, issue d'une planche de photodécoupe Verlinden, pousse dans une jarre prise à une figurine Wolf, quant aux bottes de foin du grenier elles sont faites en filasse de plombier. □

BIBLIOGRAPHIE

- *Tigers in Combat I*. Wolfgang Schneider. J. J. Fedorowicz
- *Tiger Heavy Tank 1942-1945*. New Vanguard n° 5. T. Jentz, H. Doyle, P. Sarson. Osprey
- *Field Uniforms of German Army Panzer Forces*. Michael H. Pruett & Robert J. Edwards. J. J. Fedorowicz Publishing
- *Der Panzerkampfwagen Tiger und seine Abarten*. Walter J. Spielberger. Motorbuch Verlag
- *Militaria Magazine n° 90*, spécial « La Bataille d'Anzio »





Ci-contre.

Deux T-26 soviétique, abandonnés sur une route au début de l'opération Barbarossa.

Le char au premier plan est un T-26 S tandis que celui visible à l'arrière est un T-26 A (Vickers 6 ton E) immédiatement reconnaissable à ses deux tourelles équipées de mitrailleuses.

(BA)

26 tankettes Mk VI, 15 Medium Tanks Mk II et 15 Vickers 6 ton Model E.

Les Vickers soviétiques

La commande exacte de ces chars date du 25 mai 1930 et les livraisons s'étalèrent du 22 octobre de la même année au 4 juillet 1931. Ces engins portent les numéros de fabrication VAE 214 à 228 inclus. Les trois premiers furent livrés équipés de mitrailleuses Vickers de 7,7 mm, mais les suivant étaient désarmés, à la demande du client. Ils seront ultérieurement munis par les Soviétiques de mitrailleuses Degtariév de 7,62 mm.

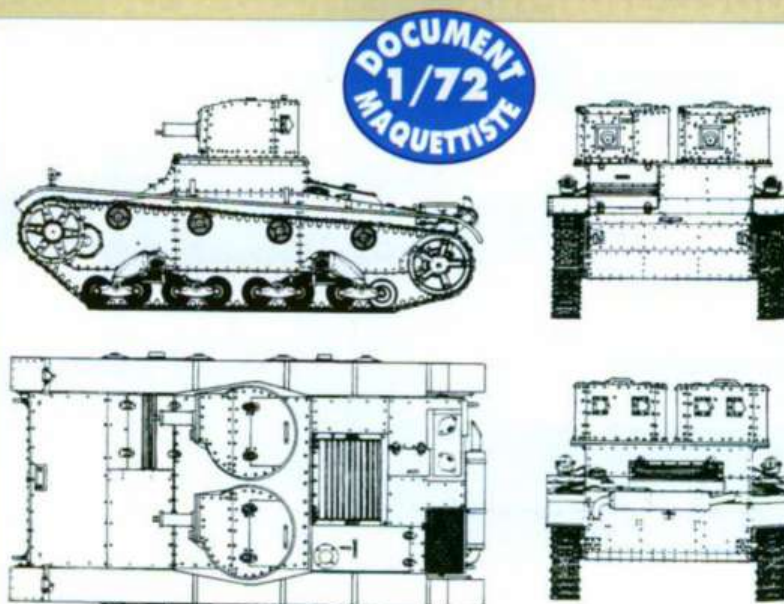
DES VICKERS SUR LA BALTIQUE

OU COMMENT FAIRE LA GUERRE DANS DEUX CAMPS DIFFÉRENTS

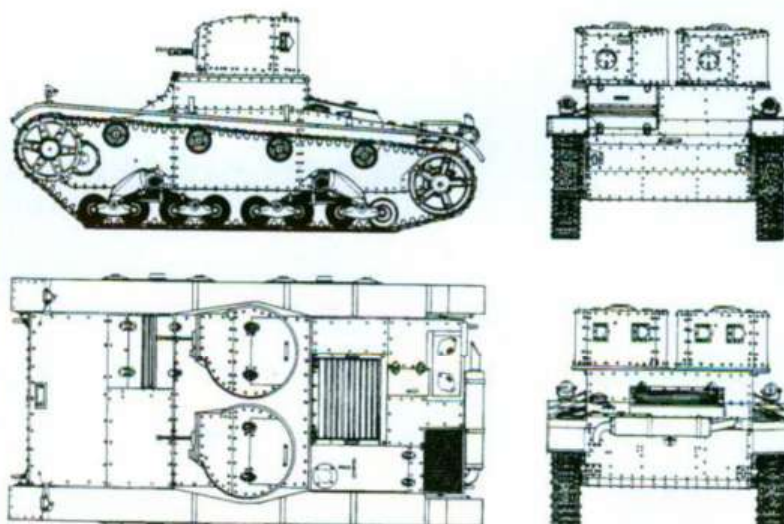
Il arrive qu'au cours d'un conflit un même engin soit utilisé par deux camps opposés. En Pologne par exemple, les T-26 soviétiques, se retrouvèrent face aux 7TP et aux Vickers polonais. Cependant, c'est lors des combats qui eurent lieu en Finlande que l'interchangeabilité des matériels dans les deux camps fut poussée à l'extrême, puisque les adversaires allèrent jusqu'à utiliser des dénominations identiques pour désigner des matériels différents.

**Textes et dessins
par Hubert CANCE**

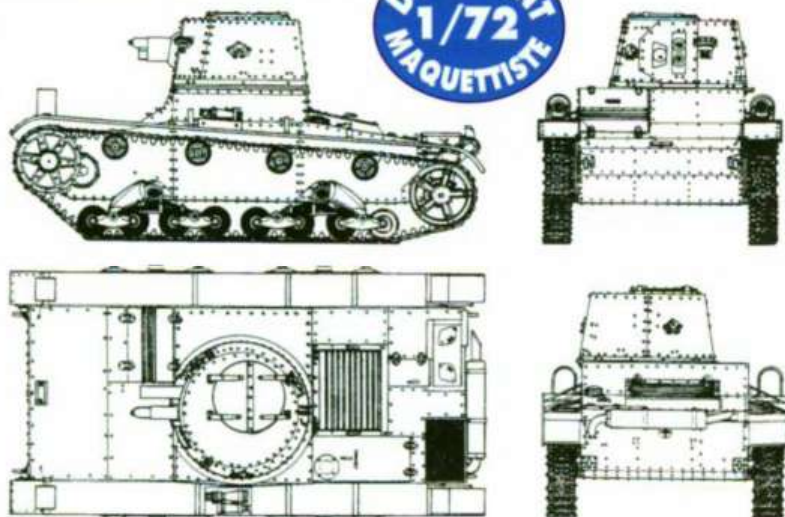
À la fin des années vingt, le gouvernement soviétique, devant l'évidente carence de son matériel militaire, créa l'UMM (*Upravlenie Mechanizatsiy i Motorazatsiyi RKKA*, c'est à dire *Directorat de la Mécanisation et de la Motorisation de l'Armée Rouge*), dirigé par I. A. Khalevskiy et dont le but était d'examiner la possibilité d'acquérir des matériels et des brevets à l'étranger. Cette commission, et Khalevskiy lui-même, se rendit dans divers pays dans cet espoir et notamment en Angleterre où elle acheta huit Vickers Carden Loyd Amphibious Tank Model 1931,



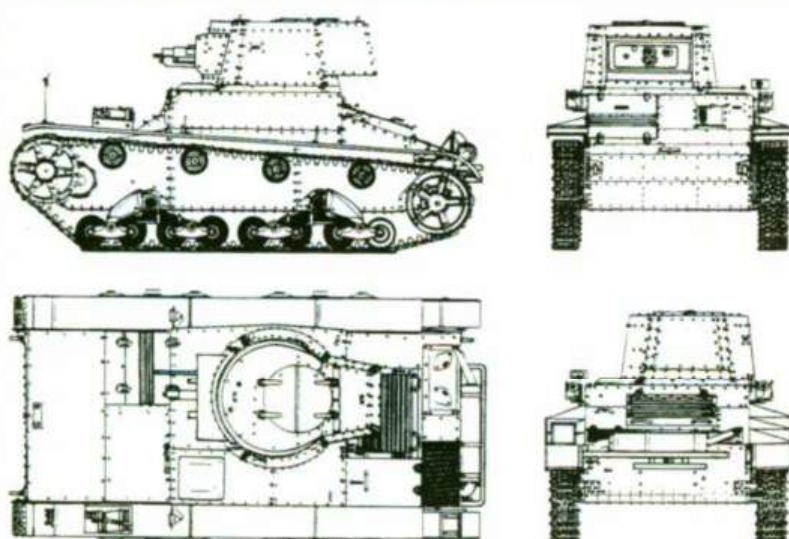
Vickers 6 Ton Mod. E, version A (URSS) (7,7mm)



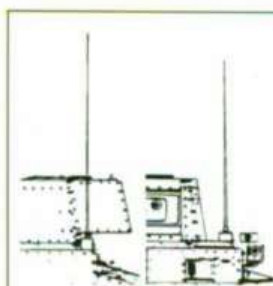
Vickers 6 Ton Mod. E, version A (URSS) (7,62mm)

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE

Vickers 6 Ton Mod. E, version B (Finlande)

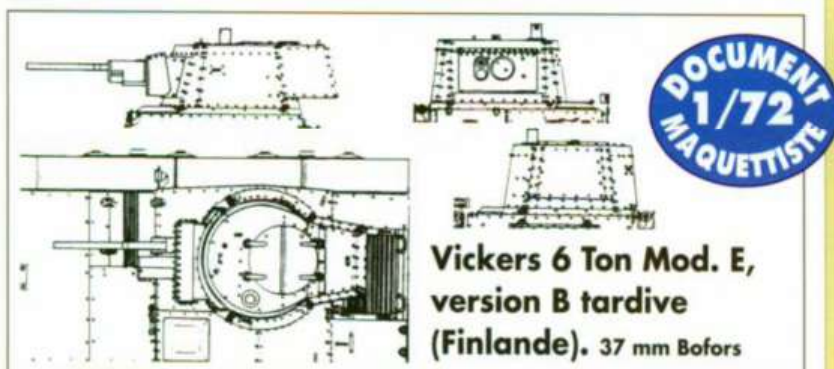


Vickers 6 Ton Mod. E, version B tardive (Finlande)

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE

NB. Tous les emplacements d'antenne des variantes équipées de système de radiophonie, sont identiques sur chaque version du Vickers 6 Ton proposée dans cet article; ils sont prévus sur ces deux vues de détail.

Vickers 6 Ton Mod. E, version B tardive (Finlande), équipé radio.

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE

Vickers 6 Ton Mod. E, version B tardive (Finlande). 37 mm Bofors

A leur livraison à Leningrad, les Vickers furent étudiés par les ingénieurs de l'Académie d'artillerie Dzerzhinskiy. Puis, avant même d'obtenir la licence de fabrication, une tentative de copie fut faite sous le nom de TMM en deux différents modèles, les TMM-1 et TMM-2. Une vingtaine d'engins fut produite, mais ces copies étaient si mauvaises que, malgré les « usages locaux », il fallut malgré tout envisager d'acheter la licence et de produire des dérivés spécialement adaptés aux nécessités de l'Armée Rouge... N'ayant, malheureusement pu trouver que deux photos de profil de ces deux variantes, nous n'avons pas été en mesure de produire de plans correctement détaillés des TMM-1 et 2. Nous reviendrons d'ailleurs sur les T-26 et leurs nombreux dérivés dans de futurs articles.

Les Vickers finlandais

De leur côté, les Finlandais commencèrent par acquérir, en 1933, un exemplaire de Vickers 6 ton Model E, variante B (monotourne) et lui firent subir une série d'essais qui conduisirent à le choisir comme principal char de combat de l'armée de terre pour les années suivantes. Un total de 32 chars fut donc livré entre 1938 et 1939, ces engins étant équipés du même canon de 37 mm Puteaux que les Renault FT-17 restant alors en service.

Il faut cependant noter que les Vickers Finlandais présentaient un grand nombre de particularités, à savoir, en allant de l'avant vers l'arrière : un rétroviseur articulé fixé sur l'aile gauche, le déplacement des phares des ailes sur les flancs de la casemate, le raccourcissement des garde-boue, une casemate plus longue à l'arrière, l'installation d'un troisième homme d'équipage servant une mitrailleuse de caisse placée à l'avant gauche et dont la rotule était protégée quand elle n'était pas en service par un volet blindé coulissant vers le haut, un orifice de ventilation au-dessus du mitrailleur, un compartiment moteur plus court et surélevé, et un pare-chocs destiné à protéger le pot d'échappement. Enfin, les équerres des supports des garde-boue étaient remplacées par des tôles pleines (au lieu des languettes de métal habituelles).

Une variante de commandement, destinée aux chefs d'unités, fut équipée de radio et se distingue extérieurement par un support d'antenne protégé (et une antenne) situé à l'arrière gauche de la casemate. Le poste de radio est un Marconi SB-4a. A l'automne de 1939, la revendication d'une grande partie de la Carélie par l'Union Soviétique et le refus finlandais marquèrent le début de ce que les Finlandais ont appelé la Guerre d'Hiver, qui vit s'opposer le David finlandais (avec ses 59 chars) au Goliath soviétique (plus de 1 500 blindés).

Il apparut très vite que le canon Puteaux de 37 mm datant de la Première Guerre mondiale était complètement dépassé, ce qui conduisit à adapter le canon anti-char Bofors de 37 mm modèle 1936 sur une partie des Vickers. Contrairement à ce qui a été précédemment écrit dans certains ouvrages anglo-saxons qui annonçaient que l'adaptation n'était pas terminée à la fin de ce conflit, les sources finlandaises indiquent au contraire la perte

BIBLIOGRAPHIE

Vickers soviétiques :

• Soviet Tanks & Combat Vehicles of WW 2. S. J. Zaloga et J. Grandsen. Arms & Armour Press.

Vickers finlandais :

• Airfix Magazine de mai 1976 (article de S. J. Zaloga)

• Divers numéros d'IPMS-Mallari

• Photos fournies par Tapio Huttunen

• Puolustusvoimien Panssarikalusto 1918-1989, par Esa Muikku et Kari Kuusela, chez les auteurs. Ouvrage difficile à se procurer mais guide indispensable pour ne pas se perdre dans la jungle des divers blindés et leur dénomination dans l'armée finlandaise. Ce livre est fourni « à l'exportation » avec une traduction en anglais incluant des corrections et se présente sous la forme de photos de chaque modèle (à raison de deux par page), accompagnées par un texte explicatif et les deux dénominations du fabricant et de l'armée finlandaise.

de huit de ces chars durant les combats, et la seule photo connue est celle d'un Vickers-Bofors capturé par les Soviétiques. Il est fort probable que l'adaptation a été faite en collaboration avec les Polonais puisque l'intégralité du bloc canon-mitrailleuse-bouclier est le même que celui essayé sur le 7TP polonais (voir à ce sujet notre article paru dans *SteelMasters* n° 19). Cette variante incluait les chars de commandement indiqués plus haut.

Il semble que dès ce moment, la mitrailleuse de caisse ait été remplacée par une Suomi de 9 mm de fabrication locale.

Les Vickers/T-26E

A la suite de la Guerre d'Hiver, l'armée finlandaise, bien qu'ayant perdu une bonne partie de son matériel, se retrouva à la tête d'un « butin de guerre » impressionnant puisque comprenant environ 1 600 chars et véhicules soviétiques capturés ou détruits. Tous ces matériels étaient dans un état plus ou moins mauvais, allant de l'épave totale au char en parfait état de marche. Un tri entre ces engins fut donc effectué et les véhicules sélectionnés furent envoyés dans les arsenaux afin d'être remis à niveau. Nous traiterons de ces derniers dans un prochain article, mais il est d'ores et déjà intéressant de noter que tout ce qui était récupérable fut « recyclé », ce qui permit la modification des Vickers survivants qui reçurent alors la dénomination T-26E. Ce nom peut prêter à confusion. En effet, il existe également dans l'inventaire soviétique un dénomination T-26 E (pour *Ekranami*, « surblindé ») attribuée à un petit nombre de T-26 dotés d'un blindage de 50 mm. Il convient donc de bien étudier les documents pour éviter toute erreur. Comme l'affaire se complique encore puisque les Finlandais ont utilisé des pièces de T-26 sur leurs chars, le moyen d'identification le plus facile reste encore le fameux huitième galet de roulement métallique typique des Vickers. Les autres points de repères sont la mitrailleuse de caisse sur les chars finlandais et, plus évident encore et à moins d'une erreur de montage de la photo (certaines sont en effet inversées), la position de la tourelle, déportée à droite sur les Vickers et à gauche sur les T-26.

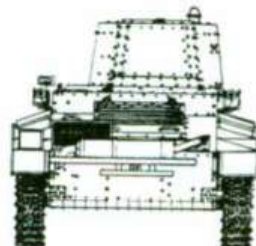
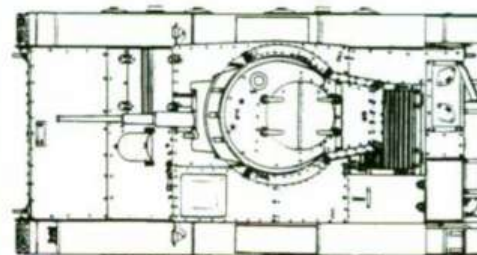
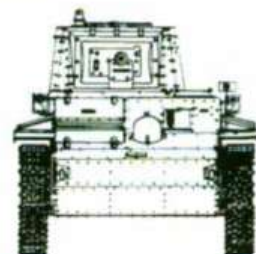
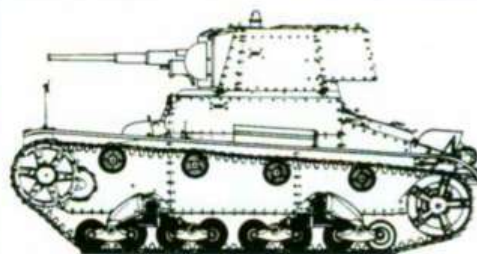
Les pièces reprises sur les T-26 soviétiques (voire sur les BT) furent les suivantes : le projecteur et son blindage articulé sur la plage avant ; le canon et son bouclier (de trois modèles différents), l'épiscope de tourelle et la roue de tension à l'arrière. Les Finlandais profitèrent de l'occasion pour ajouter deux caisses à outils sur les ailes, un capot de protection de la prise d'air du moteur et une fente de visée pour le mitrailleur sur le flanc gauche de la casemate. Les T-26E participèrent ensuite à tous les conflits opposant la Finlande à l'Union Soviétique et survécurent même à la guerre... Finalement, ils furent une dernière fois remis à niveau. Celle-ci consista à standardiser le lot de bord et ses fixations, à ajouter une troisième caisse d'aile (sur l'aile droite, à l'arrière de la précédente), à installer un deuxième épiscope de tourelle, un feu de position sur l'arrière gauche de la casemate, et à remplacer le pare-chocs arrière par un modèle plus conséquent. Les chars de commandement ont bien évidemment suivi la même évolution.

Les dernier Vickers T-26E ne connurent une retraite bien méritée qu'en 1959, preuve de l'exceptionnelle longévité d'un char autrefois rejeté par l'armée de son pays d'origine, l'Angleterre, pour « manque (supposé) de fiabilité ».

Camouflages et marquages

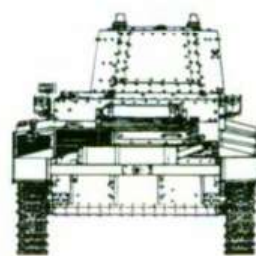
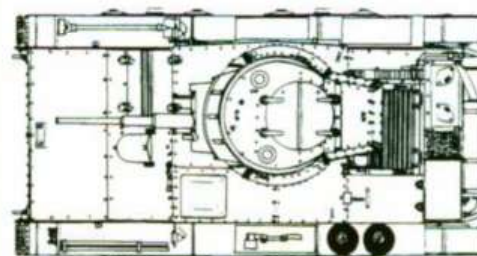
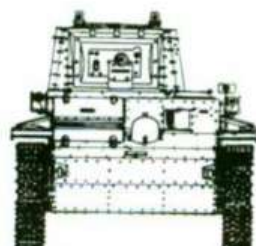
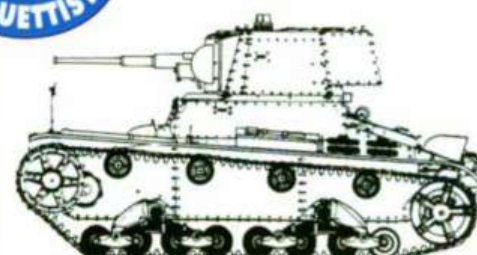
Les Vickers livrés à l'Union Soviétique étaient peints en « vert armée » et ne semblent pas avoir reçu le moindre marquage.

Pour ce qui est des engins finlandais, la question est toute autre. Le camouflage standard est indiqué par les sources locales comme étant un « vert mousse » (un vert légèrement gris-bleu). Le Vickers Bofors photographié a reçu, lui, une couche de blanc lavable que l'on retrouve comme camouflage temporaire à toutes les périodes, de

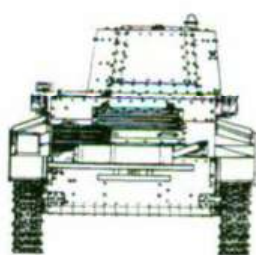
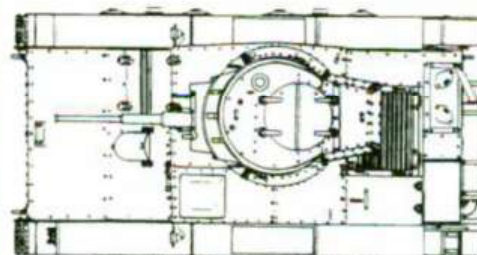
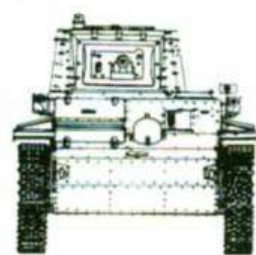
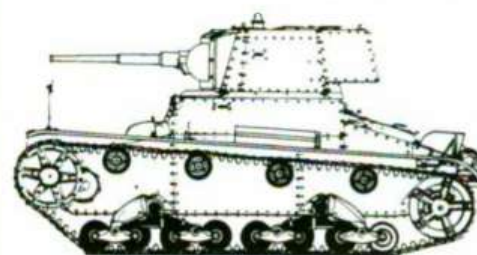


DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE

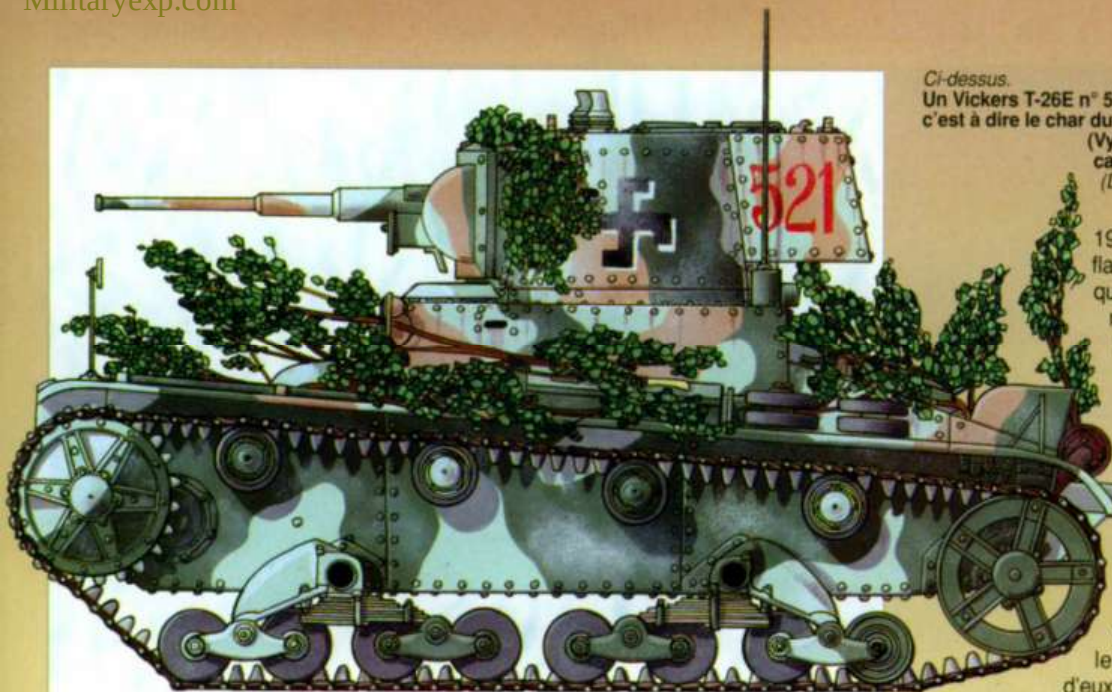
**Vickers 6 Ton Mod. E, version B (Finlande).
T-26E début de production.**



**Vickers 6 Ton Mod. E, version B (Finlande).
T-26E fin de production.**



**Vickers 6 Ton Mod. E, version B (Finlande).
T-26E* début de production.**



Ci-dessus.
Un Vickers T-26E n° 521 (1^{er} char du 2^e peloton de la 5^e Cie;
c'est à dire le char du chef du 2^e peloton), vu à Viipuri
(Vyborg), le 19 juin 1944 et doté du
camouflage trois tons adopté en 1943.
(Dessin de H. Cance)

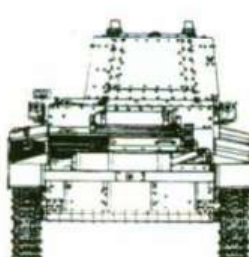
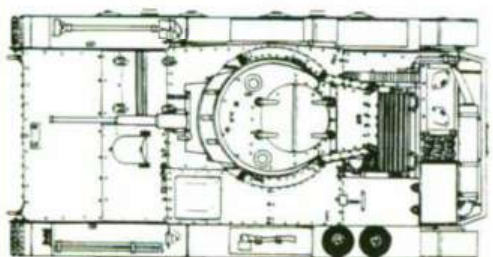
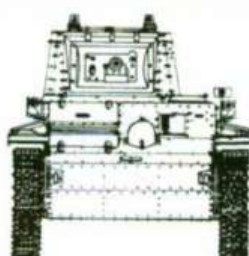
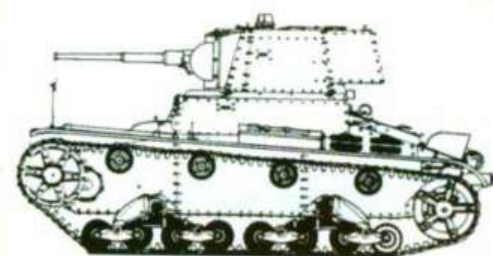
1939 à 1959. Deux sortes de camou-
flages locaux semblent avoir été appli-
qués entre 1940 et 1945, que l'on peut
retrouver sur les modèles préservés
dans les Musées finlandais. Il s'agit
soit de bandes de gris bleuté sur un
fond vert mousse, soit d'une com-
binaison de vert mousse, gris bleuté
et brun pâle à partir de 1943.

Les croix (*hakaristi*) appliquées
sur les côtés et l'arrière de la tou-
relle étaient noires « ombrées » de
blanc puis, à partir de 1945, furent
remplacées par des cocardes
blanc-bleu-blanc. Pour ce qui est
des insignes, le plus souvent de cou-
leur jaune, nous avons identifié l'un
d'eux avec certitude. Il s'agit d'une tête de

mort au-dessus de tibias entrecroisés, peinte entre
l'habitacle du chauffeur et la rotule de la mitrailleuse de
caisse et qui est l'emblème de la troisième compagnie
de chars. Les numéros d'immatriculation étaient peints
à l'avant et sur une plaque fixée sur l'aile arrière gauche.
Enfin, les numéros d'affectation étaient soit en rouge (de
grande taille), soit en jaune et en plus petits, inscrits dans
des carrés ou des triangles de la même couleur. □

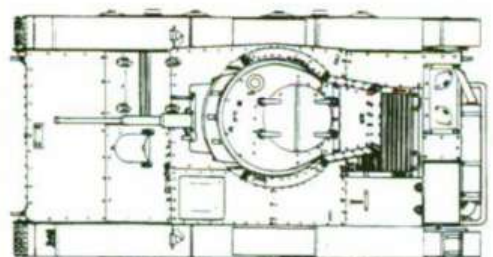
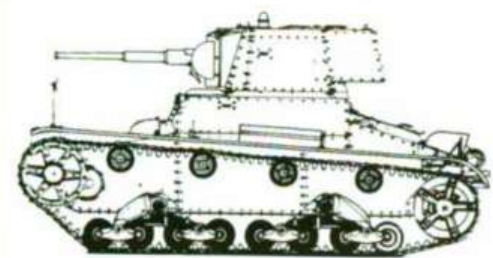
Remerciements à Tapio Huttunen (Finlande), Erik Ahl-
strom (Suède) et David Fletcher (GB) pour leur aide inesti-
mable qui a rendu cette étude Possible.

Many thanks to Tapio Huttunen (Finland), Erik Ahlstrom
(Sweden), and David Fletcher (UK). Without their help, this
study would not have been possible.



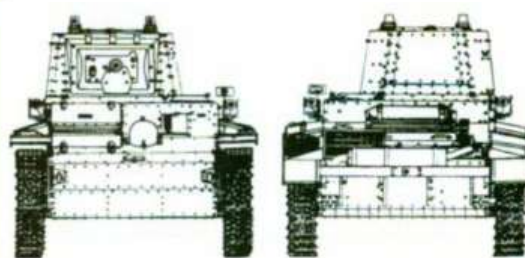
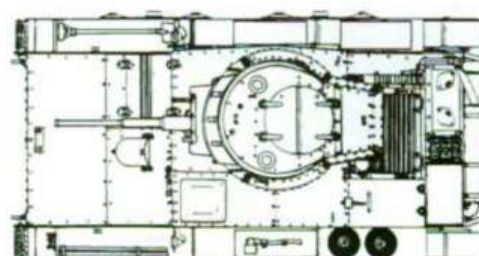
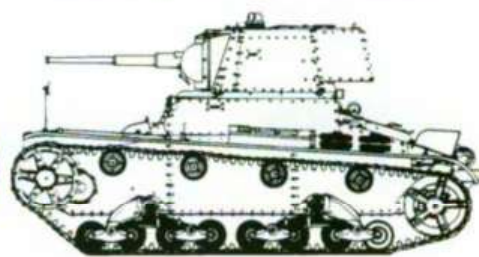
Vickers 6 Ton Mod. E, version B (Finlande).
T-26E* fin de production.

DOCUMENT
1/72
MAQUETTISTE



Vickers 6 Ton Mod. E, version B (Finlande).
T-26E** début de production.

Vickers 6 Ton Mod. E,
version B (Finlande).
T-26E** fin de production.





UN PANZER IV H DANS L'HIVER RUSSE

1/48

PZ IV H
Fuman
Figurines
SMA

A l'Ouest, quoi de nouveau ? C'est la question que semble se poser l'homme casqué. Nous sommes début novembre 1944 à l'arrière du front. Qu'importe le lieu car, pour les combattants, la steppe russe reste synonyme d'horizon sans fin associé aux privations et à la souffrance.

**Diorama et texte par
Raymond GIULIANI
Photos Olivier SAINT LOT**

C'est un peu de ce sentiment de morne résignation face aux éléments comme aux événements qui inspire notre diorama. Mais c'est aussi un dessin de Jean Restayn représentant un PzKpfw IV Aust. H (Steelmasters n° 7) qui détermine l'élément principal.

Passons à la réalisation, installons le décor, les acteurs :

- un Pz IV Fuman (ex-Bandai);
- le socle d'un diorama hérité d'une vieille boîte Revell *Mustang contre Panther*; une pièce « préhistorique » trouvée dans une brocante;
- trois figurines SMA de deux pochettes différentes.

La maquette Fuman

Le Pz IV, faut-il vraiment faire les présentations ? Ses premières armes se font contre les Polonais en 1939, pour finir sa carrière sur les Hauteurs du Golan en 1967 dans l'armée syrienne !

La maquette ne souffre pas trop de ses vingt ans d'âge, d'ailleurs son châssis sert idéalement de base pour les kits de conversion proposés par de dynamiques artisans. Elle a donc été montée directement de la boîte, la seule transformation notable étant le rajout du petit épi de visée devant le tourelleau...

En fait, tout l'effort a porté sur la peinture de l'engin; mon ambition étant de « faire au 48^e » comme si c'était du 35^e.

La méthode est des plus classiques, on démarre avec l'application d'une teinte de base, puis vieillissement, salissures à l'aide de jus et de brossages à sec sont effectués.

Ci-contre.

Ce gros plan nous permet d'apprécier le travail de peinture effectué sur le chef de char et le blindé.



Page précédente, ci-contre. L'effet de fléchissement est rendu en collant à la cyanoacrylate les chenilles autour de chaque galet porteur dans la position souhaitée.

Ci-contre. L'association de la peinture Humbrol et de la peinture à l'huile permet de rendre cet aspect fondu que l'on retrouve sur les blindés camouflés avec une peinture provisoire, lavable.



Peinture à l'huile et peinture en pot

J'utilise cependant de la peinture Humbrol en pot et de la peinture à l'huile, soit séparément, soit mélangées, suivant le moment et le besoin. Cela permet de conjuguer les avantages de chacune.

En gros, la peinture en pot couvre bien le support, mais séchant trop rapidement, elle ne se prête pas aux fondus, essentiellement dans le cas des camouflages, voiles de poussière ou de neige, et à défaut d'aérographe. La peinture à l'huile nécessite une sous-couche de peinture mate. Ensuite, tout est permis : fondus, voiles, traînées, jus divers. En cas de raté, pas de panique, on efface à l'essence de térébenthine, qui n'attaque pas la teinte de base. Seul inconvénient, le temps de séchage est très long (plusieurs jours). Gare aux traces de doigts !

Le châssis est monté en premier pour faciliter l'installation des chenilles, car autant commencer par le plus ardu.

Une couche de couleur sable uniforme – une bombe Tamiya convient très bien – est appliquée et suivie de salissures à l'huile avec des jus de bruns et de noir. Un brossage de peinture en pot fixera l'excédent. Il faut toujours travailler avec un jeu de pinces propres et secs, prêts à l'emploi. Ceux qui peignent leurs figurines à l'huile connaissent la méthode, il suffit de l'appliquer aux véhicules.

On place ensuite les chenilles, qui sont un peu trop longues et c'est d'ailleurs le seul reproche que l'on peut faire à cette maquette. Elles laissent un bâillement grotesque au niveau du barbotin et des galets, à la première pose. Heureusement, ce défaut va s'avérer un avantage car il permet de coller la chenille au train de roulement : une pointe de colle cyanoacrylate (super glue, ZAP, etc) aux premières dents du barbotin et on colle la chenille. On laisse bien sécher et on recommence l'opération sur chaque galet jusqu'à la poulie de tension. Ensuite, le haut de caisse reçoit le même traitement que le bas, avec la couleur de base sable. Le camouflage



Au centre. Cette vue expose la qualité et la finition de détail, avec les surblindages de tourelle et de caisse, qui caractérisent la maquette Fuman.

Ci-contre. La mise en scène du diorama rend bien l'ambiance d'une rencontre dans la steppe durant les terribles mois d'hiver de la campagne de Russie.



en deux tons brun/vert typique est réalisé à l'huile mais sans térébenthine, de la façon suivante. On prend un peu de teinte, on essuie le pinceau sur du papier essuie-tout et on étale suivant le motif voulu, en fondant la peinture au fur et à mesure car elle sèche très lentement. Les décalcomanies peuvent être posés après un séchage de quelques jours.

Salir et laisser rouiller...

Vous êtes satisfait et même fier de votre camouflage... Domage, car notre finition suppose de barbouiller le tout d'un mélange blanc Humbrol/blanc huile. Cela permet un badigeonnage plus facile et un séchage plus rapide.

Quant à la dernière étape, on use, on rouille, on salit. J'insiste sur la couleur rouille, car l'observation de n'importe quel véhicule permet de constater que c'est un nuancier de couleurs allant du brun foncé à l'orange, d'où l'avantage de la peinture à l'huile. Une petite pointe – même infime – de cette peinture permet les taches, les traînées de rouille ou d'huile. Si le rendu est trop net, il faut ajouter un peu de la teinte de base Humbrol et mélanger, les deux se fondent sans problème.

L'équipage a démonté les jupes de protection latérales, laissant apparents les rails de fixation (assez épais car la photodécoupe n'existait pas il y a 20 ans). Au contraire, les plaques de surblindage de la tourelle sont bien en place, le tout modifiant radicalement la silhouette bien connue de ce char.

Dernier détail, le badigeonnage blanc appliqué à la hâte n'occulte pas les sept marques de victoires qui ceignent le bout du canon.

Le diorama

Sur le bord de la piste pompeusement qualifiée de route, le gel vient de figer les empreintes des che-

Ci-dessus.
Les figurines SMA sont peintes à l'huile et prouvent que l'on peut développer n'importe quel diorama au 1/48.

nilles. Quelques rochers sont la seule fantaisie du relief; un arbre mort, aux branches calcinées, accentue la désolation du lieu. Une première couche de neige a balayé le paysage, sans tout recouvrir uniformément. Le camouflage du char se fond bien dans l'ensemble; annulant ainsi l'effet « fraises des bois » ou « bonhomme de neige ».

La peinture du décor débute par l'application d'une première couche de blanc Humbrol puis d'une couche de terre Humbrol généreusement et grossièrement appliquée dans un jus très dilué. Seules les traces de chenilles seront de couleur terre plus marquée afin d'augmenter l'impression de passage des engins. Le jus très dilué satine légèrement la couleur terre qui prend ainsi un aspect gelé. Quelques arbustes frileux (mousse de modélisme ferroviaire) et quelques touffes d'herbe (mousse de jardin moulignée) sont collés sur un lit de cyanolite gel. On termine par des brossages à sec successifs de blanc (Humbrol + huile) jusqu'à l'obtention de l'effet désiré.

Les figurines

Elles sont peintes exclusivement à l'huile avec cependant deux remarques. Demandez à un ami mathématicien de vous calculer la grandeur d'un œil au 1/48, blanc et sourcils compris. A cette échelle, sur un visage, une tête d'épingle équivaut à un œil de boeuf, il est donc préférable de laisser tomber le fond blanc avec le point noir. Ombrez le creux de l'œil avec une pointe de brun Humbrol ou autre brun très foncé, l'illusion est alors suffisante.

Deuxième remarque : plus l'échelle est petite, plus les fonds doivent être accentués, en forçant la dose sur les plis des uniformes kaki ou feldgrau, même si l'authenticité de la teinte en prend un coup. L'effet « artistique » est garanti, et si un expert vous accuse d'hérésie, dites lui d'accrocher sa veste en coton ou drap de laine à l'air libre en janvier et de venir la récupérer en décembre !

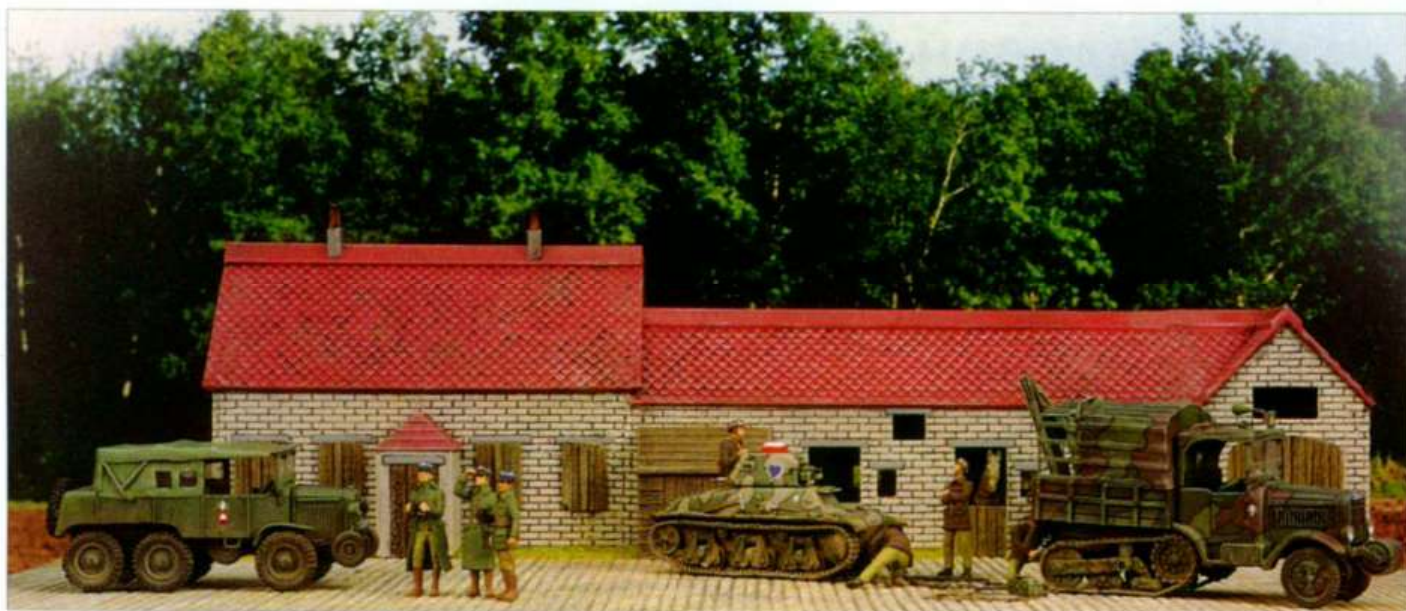
Les figurines sont de la gamme SMA et intègrent au mieux la scène : elles sont frigorifiées. Le fantassin casqué provient d'une pochette comprenant une MG en affût anti-aérien, le personnage scrutant le ciel. Le chef de char devrait en fait figurer à côté de son engin, réchauffant ses mains au dessus du brasero récupéré dans l'autre pochette SMA. La figurine est amputée de ses jambes et sa tenue feldgrau a été remplacée par celle, noire, des Panzertruppen.

Le dernier personnage semble le plus frileux des trois. Indifférent à tout, il tente de recueillir la chaleur d'un poêle improvisé. L'équipage a amené deux caisses de munitions, qui seront ensuite arrimées sur le char.

Une fois bien sèches, les figurines recevront une dernière couche de vernis mat Humbrol. □

Ci-dessous.
Un diorama assez sobre, mais qui nous rafraîchit en cet été torride. La froideur de la composition tient tout autant aux détails du paysage qu'au traitement des couleurs du char lui-même.





LES MECANOS DE LA 2^e DLM

1/72

Somua MCG 4
Trux
Hotchkiss H35
Milicast
Laffly S 15R
Alby
Figurines
Exo Kit, Alby
Ferme
Airfix
Pavage
Remi

Ci-dessous, à gauche et à droite.
Le pare-brise en deux parties est typique des véhicules de cette époque. Le triangle jaune sur fond bleu, situé sur le dessus de la cabine, n'est relevé que lorsque le Somua prend un engin en remorque. La chèvre de remorquage du Somua n'est utilisée que pour les charges inférieures à 500 kilos, dans le cas d'un dépannage de char léger, ce sont plutôt les crochets qui sont sollicités.

Lorsque les troupes françaises pénètrent en Belgique le 10 mai 1940, dans le cadre de la manœuvre Dyle, le rôle de couverture de la 1^{re} armée est tout naturellement confié au corps de cavalerie, fort des 2^e et 3^e DLM et de quelques éléments organiques.

Texte et diorama
Pascal DANJOU
Photos Olivier SAINT LO

La 2^e DLM se porte en territoire belge sur deux itinéraires : à gauche, Landrecies-Maubeuge-Charleroi-nord Gembloux ; à droite, Le Nouvion-Avesne-Beaumont-Charleroi-sud Namur. En fin de journée, les éléments de découverte sont à Comblain-au-Pont, la sûreté éloignée est à Gembloux et Namur et les gros sont dans la zone nord de Fleurus. Les autres unités du corps de cavalerie rejoignent aussi leurs positions sans encombre, sous les acclamations de la population qui couvre littéralement les chars de fleurs. Dès le 11 mai, les premiers

Ci-dessus.

Tous les véhicules du diorama arborent une croix de Lorraine, qui n'est pas uniquement l'insigne de la France libre comme on le croit trop souvent. En mai-juin 40, de nombreuses unités utilisent ce signe et la 2^e DLM l'adopte comme emblème dès septembre 1939.

engagements ont lieu contre les troupes allemandes. L'action de retardement du corps de cavalerie débute. Elle durera cinq jours, permettant ainsi à l'infanterie de gagner ses positions. La première partie de la manœuvre Dyle est accomplie...

L'action de notre diorama se situe donc en Belgique au cours de la journée du 10 mai 1940. Jouant de malchance, un Hotchkiss H35 du 13^e Dragons est tombé en panne. Tandis qu'un tracteur Somua de l'escadron de réparation divisionnaire tente de le prendre en remorque, des officiers de l'état-major de la 3^e DLM ont arrêté leur Laffly S15 pour tenter de repérer les pointes allemandes, qui ne sont plus très loin.

Le Laffly S15

C'est un véhicule à adhérence totale, ayant la particularité de se décliner en plusieurs types de carrosserie. Les deux versions majeures sont le tracteur léger de 75 mm (environ 400 exemplaires) et la voiture de liaison tout terrain (VLTT) dont pas loin de 600 exemplaires seront présents aux armées en 1940. Avec ce véhicule de reconnaissance, Alby nous offre une belle reproduction, finement moulée dans une résine irréprochable. Comme d'habitude avec les modèles de cet artisan, l'assemblage ne pose aucun problème et il devient futile de trouver une amélioration à y apporter ! Ainsi que pour toutes les maquettes en résine, chaque pièce sera dégraissée à l'eau





savonneuse ou à l'alcool avant assemblage, et le montage devra s'effectuer à l'aide d'une colle cyanoacrylate en gel. Les phares sont creusés avec la pointe d'un cutter puis l'intérieur est peint en argent. Le tout est ensuite recouvert d'une fine pellicule de Micro Kristal Kleer de chez Microscale. Les rideaux de portières, ici partiellement montés, sont découpés dans la barquette en aluminium d'un plat surgelé. Les parties transparentes des bâches sont représentées grâce au produit Microscale utilisé pour les phares. Le pare-brise est quant à lui découpé dans l'emballage en plastique transparent de la maquette. Contrairement aux autres véhicules de la gamme Laffly, il semble que le S15 R n'a pas reçu de camouflage en usine et qu'il a été livré couvert d'une teinte vert olive unie.

Quant au marquage, il est extrapolé de photos de véhicules de la 2^e DLM. Bien que fort probables, rien ne permet d'affirmer que ces marques distinctives ont existé sous cette forme. Il s'agit en l'occurrence d'un véhicule d'état-major de la 3^e DLM dont l'insigne, un fer à cheval rouge à l'intérieur duquel sont figurées une bande blanche et une bande bleue, a été adopté à l'automne 1939. La croix de Lorraine blanche qui le surmonte correspond à l'insigne de la 2^e DLM, choisi dès septembre 1939 et que l'on retrouve sur bon nombre d'engins.

Pour mieux faire ressortir les nombreux détails, on appliquera un lavis noir suivi d'un brossage à sec en règle. Les différentes salissures seront obtenues avec des pastels en craie préalablement réduits en poudre.

Le char Hotchkiss H35

Le modèle provient de chez Milicast. Les productions de cette firme anglaise sont en général fines et bien moulées dans une résine exempte de bulles. Cependant, il semble que notre modèle était une « fin de moule » affligée de nombreux marques. Les grilles moteur, par exemple, ont été regravées avec la pointe d'un cutter. Le silencieux du pot d'échappement est refait ainsi que la trappe du conducteur, dont le volet de vision est étrangement absent. Les manilles de remorquage sont fabriquées avec du fil de cuivre, tout comme l'anse et le bec verseur qu'on rajoutera sur la pompe. Les trois crochets de levage de la tourelle sont en plastique étiré. Le char a reçu le camouflage com-

Ci-dessous.
Le thème de camouflage qui est utilisé sur le Somua est tiré d'une célèbre photo représentant un MCG4 à cabine tolée dans la cour de l'usine du constructeur.



Ci-dessus, à droite.
Les officiers de l'état-major de la 3^e DLM scrutent l'horizon afin d'y déceler la présence de l'ennemi.

Ci-dessus à gauche et ci-dessous.
Les seuls éléments rajoutés sur la maquette Alby sont les rideaux de portières, découpés dans une barquette aluminium. Les figurines présentes sur le diorama sont d'origines diverses : Exo-Kit, Alby et de fabrication personnelle. On ne peut que se réjouir de la parution récente de plusieurs références sur le sujet France 40.

En bas, à droite.
Le système de ridelles qui équipe tous les Somua est l'élément le plus important qu'il faudra rajouter. L'assemblage du train de roulement demeure la phase la plus délicate du montage.

mun aux premières séries de H35 : larges taches ondoyantes ocre jaune cernées d'un filet de noir ou de brun très foncé sur un fond vert olive.

Les marques se composent de grands chiffres blancs typiques de la cavalerie apposés à l'arrière de la tourelle et des as identifiant le peloton et l'escadron du char. Ici, un as de cœur bleu désigne le 2^e peloton, 1^{er} escadron. Rappelons que l'attribution des chiffres est en général effectuée de la manière suivante : de 1 à 24 au 1^{er} escadron, de 25 à 49 au deuxième, de 50 à 74 au troisième et de 75 à 99 au quatrième. Mais l'on note de nombreuses exceptions dans certains régiments. De même, la présence conjointe d'as et de chiffres désigne des engins du 13^e ou du 29^e Dragons et bien que d'autres unités aient utilisé ce système, tous les doutes seront levés par la présence de la croix de Lorraine que l'on observe assez rarement sur les chars.

Nous n'avons pu résister à l'envie de représenter le tourelleau tricolore, même si cette particularité est surtout observée avant la campagne de mai-juin 1940. Les marques seront complétées par les plaques d'immatriculation. Tous ces éléments doivent être peints à main levée et il serait appréciable qu'un fabricant se décide enfin à produire des planches de transferts pour les blindés au 1/72. La grande majorité des maquettes en résine à cette échelle sont en effet dépourvues de décalcomanies, ce qui est certes une très bonne école pour parfaire sa dextérité au pinceau mais met les nerfs à rude épreuve !





LE CHAR LEGER HOTCHKISS MODELE 1935



Ci-contre.
Des H-35 défilant au cours de la cérémonie du 14 juillet 1938. Ils appartiennent au 13^e ou 29^e dragons, intégrés au sein de la 2^e DLM.

En 1933, malgré les nombreuses tentatives pour trouver un remplaçant au vieux FT17, l'armée française ne dispose d'aucun matériel léger valable. Le constructeur Hotchkiss, pressant le besoin, présente un projet qui est jugé suffisamment intéressant pour qu'une commande de trois exemplaires soit passée. Suite à cette initiative, le conseil consultatif de l'Armement donne son approbation à un nouveau programme de chars légers, dont les spécifications sont adoptées le 2 août 1933.

Il est fait appel le plus largement possible aux industries civiles et militaires. Sur les quatorze avant-projets présentés, sept seront acceptés et trois seulement construits en série. Il s'agit du Renault R35, du FCM 36 et du Hotchkiss H35.

Hotchkiss présente son prototype, juste après celui de Renault, en janvier 1935. Sa principale particularité est d'être dépourvu de tourelle, son armement comprenant seulement une mitrailleuse en casemate. Entretemps, les essais du canon antichars de 25 mm modifient les exigences de la commission en matière de blindage, son épaisseur passant de 30 à 40 mm. Le constructeur présente un deuxième prototype, toujours dépourvu de tourelle, en mars 1935. Après de nombreux essais, il est jugé que les défauts l'emportent nettement sur les qualités et qu'une production en série n'est pas envisageable.

Finalement, Hotchkiss présente un troisième prototype équipé d'une tourelle APX, expérimenté en août 1935. La commission estime alors que le char peut être retenu, sous réserves de nombreuses modifications de détail. En raison de l'aggravation de la situation internationale, l'infanterie commande le char en novembre 1935. La cavalerie s'intéresse aussi à ce type de matériel car elle ne peut doter entièrement ses DLM avec des Somua S35, pour des raisons de coût et de délais de fabrication. Elle opte donc pour une répartition moitié-moitié de chars moyens et de chars légers. Elle commande le H35 en 1936 car sa vitesse moyenne de 25 km/h convient tout à fait à l'allure des colonnes de cavalerie.

La même année, Hotchkiss présente à la commission un exemplaire de série. Les épreuves qui se déroulent du 12 septembre au 4 décembre 1936 révèlent les avantages de ce char : la suspension est bonne, le mécanisme peu compliqué et les organes accessibles. Mais l'engin souffre encore de nombreux problèmes : aptitude à virer médiocre, habitabilité insuffisante, conduite brutale, frein à pied peu efficace sur pente forte, usure rapide des chenilles et du caoutchouc des galets. En raison de tous ces défauts, la commission ordonne l'arrêt de toute nouvelle construction en attendant que le char soit transformé et testé de nouveau. Néanmoins, 400 exemplaires sont déjà construits, à raison de 100 pour l'infanterie et de 300 pour la cavalerie.

Le canon de 37mm SA18 qui équipe ce char n'a pas de réelle capacité antichars. Un nouveau canon plus performant, le 37mm SA38, est mis au point. Dans un premier temps, son installation dans la tourelle APX est jugée impossible faute de place. En y regardant de plus près, l'Atelier de Puteaux (APX) parvient à le monter et il est prévu que tous les chars légers existants en soient dotés. En réalité, seulement un char sur trois dans l'infanterie et un char sur cinq (celui du chef de peloton) dans la cavalerie pourront être réarmés avec le SA38.

Les H35 prennent part aux combats de mai-juin 40. Après la campagne de France, les Allemands en récupèrent un grand nombre qui sont modifiés : tourelle arasée avec trappes d'accès, transformation en canon automateur par le Kommando Becker avec le montage d'un canon 7,5 cm Pak 40 ou de 10,5 cm leFH 18/40, tracteur d'artillerie en supprimant purement et simplement la tourelle ou bien encore véhicule d'observation d'artillerie avec casemate blindée. □

FICHE TECHNIQUE

Equipage : 2 hommes
Blindage : 35 mm
Longueur : 4,22 m
Largeur : 1,9 m
Hauteur : 2,14 m
Puissance : 85 cv
Poids : 9,6 t
Armement : 1 canon de 37mm SA18 ou SA38 de 17 calibres approvisionné à 102 coups ;
1 mitrailleuse de 7,5 mm modèle 31 approvisionnée à 2500 coups.
Rapport poids/puissance : 8,8 cv/tonne
Vitesse : 35 km/h
Consommation : 130 l/100 km
Autonomie : 150 km sur route, 90 Km en tout terrain
Franchissement : obstacle vertical : 0,50 m, tranchée : 1,80m, gué : 0,85m, pente : 60 %

REPARTITION DES H35 EN 1940

13 ^e BCC	45
3 ^e BCC	45
1 ^{re} DLM, 4 ^e cuirassiers	40
8 ^e dragons	40
2 ^e DLM, 13 ^e dragons	40
29 ^e dragons, 407 ^e DLM, 8 ^e dragons :	20
1 ^{re} DLC, 1 ^{re} RAM :	12
2 ^e DLC, 2 ^e RAM, 123 ^e DLC, 3 ^e RAM :	12
4 ^e DLC, 4 ^e RAM :	12
5 ^e DLC, 5 ^e RAM :	12
2 ^e GRDI, 9 ^e DIM :	20
5 ^e GRDI, 25 ^e DIM :	20

Soit 370 chars en unité sur les 400 qui ont été construits. A ce total, il convient de rajouter les chars en écoles et en dépôts.

Le Somua MCG4

Nous ne reviendrons pas sur l'historique de ce véhicule, qui a fait l'objet d'une notice très complète par Olivier Saint Lot dans *Steelmasters* n° 3. Cette maquette de la firme britannique Trux est celle qui réclame le plus d'attention. Le moulage est correct mais est loin d'être irréprochable. Il faudra donc ébarber soigneusement chaque pièce. L'assemblage du train de roulement est très délicat et de nombreux essais à blanc sont nécessaires. Pour commencer, il faudra poncer l'équivalent de trois patins de chenille sur les barbotins pour espérer obtenir un bon résultat. Les roues avant sont remplacées par des roues d'Unic P107 Alby, dont la gravure est plus adaptée. En ce qui concerne la cabine, on rem-

Ci-contre.

Les mécaniciens s'affairent autour du char en panne afin de l'amener rapidement à l'atelier de réparation divisionnaire.





Ci-dessus.
Les outils en photodécoupe produits par l'Obsidienne, bien qu'au 1/87, s'adaptent parfaitement au diorama. C'est d'ailleurs le cas pour d'autres productions de cet artisan spécialisé dans l'environnement ferroviaire



Ci-dessus, à droite.

Le H35 paraît bien frêle en comparaison de l'imposante masse du MCG4, dont les capacités sont pourtant tout juste suffisantes pour tracter les 9,6 tonnes du char.

placera le volant, pioché dans l'inévitable boîte à surplus. Les leviers de vitesse et de frein à main sont refaits en plastique étiré. Avec la même matière, on représentera les poignées et les gonds des portières. Les phares sont remplacés par d'autres mieux gravés, qui connaissent le même traitement que ceux du Laffly S15 R. De chaque côté du rouleau de franchissement, on fabriquera les queues de cochon avec du fil de fer. Le petit extincteur situé à gauche de la cabine est fabriqué de toutes pièces.

Sur le toit, on placera l'imposant avertisseur sonore utilisé lors des manœuvres. Il est confectionné avec un tube de mitrailleuse pour avion commercialisé par Hi-Tech, le pavillon étant taillé dans un tronçon de grappe plastique. Le système d'amarrage à l'arrière du véhicule est complètement refait. Sur une base découpée dans de la carte plastique, on fixe au centre un gros crochet de remorquage Alby. Sur les côtés sont posés deux petits crochets en dessous desquels on fixe deux petits rectangles de plastique pour simuler les marchepieds. La chèvre de remorquage est affinée et quelque peu modifiée.

L'élément le plus original du Somua est sans conteste le système de ridelles, dont tous les modèles de dépannage sont pourvus. Pour le fabriquer, on commencera par fixer des arceaux en fil de fer dans les montants de la caisse (cinq en tout). Les ridelles sont au nombre de dix-neuf (quatre de chaque côté et onze sur le dessus), elles sont découpées dans des bandes Evergreen. La bâche est confectionnée dans un morceau de mouchoir en papier que l'on enduira de colle blanche légèrement diluée avec un peu d'eau.

Comme décoration, le véhicule a reçu un camouflage de taches vert foncé et brun rouge bordées de noir sur un fond vert olive. Ce schéma inspiré par la photo célèbre d'un MCG4 prise dans la cour de l'usine Somua ne semble cependant pas être la règle, les tracteurs de dépannage apparaissant plus souvent en vert olive uni. Les marques se limitent aux croix de Lorraine de la 2^e DLM et aux plaques d'immatriculation. Ces dernières sont parfois reportées sur les flancs de caisse du véhicule. Les opérations destinées à rehausser l'aspect de la maquette et à la salir sont les mêmes que celles effectuées sur le Laffly.

Le diorama

La plaque de rue pavée est une production en plastique thermoformé de la



BIBLIOGRAPHIE

- Les véhicules blindés français 1900-1944, P. Touzin, éd. EPA 1979;
- Hotchkiss 1935, 1938, 1939, P. Danjou, *La vitrine du maquettisme* n° 12, 1^{er} trimestre 1980;
- Les matériels de l'armée de terre française 1940, tome 1, S. Ferrard, 1982;
- Mai-juin 40, les véhicules blindés français, R. Mac Nair, éd. Heimdal 1990;
- Blitzkrieg, S. J. Zaloga, Arms & Armour press 1991;
- L'automobile sous l'uniforme, F. Vauvillier, éd. Massin 1992;
- Blitzkrieg à l'ouest; hors-série Militaria n° 8, Y. Buffetaut, éd. Histoire & Collections 1993;
- French military vehicles of WWII, Ground Power n° 16, 9/1995;
- Engins blindés français, 100 ans d'histoire, S. Ferrard, éd. EPA 1996;
- Renault R40 et Somua MCG dans la tourmente, O. Saint Lo, *Steelmasters* n° 4, 1994;
- Les tracteurs Somua MCG, F. Vauvillier, *Militaria* n° 62, septembre 1990;
- Les DLM et leurs insignes 1939-1940, J. Sicard et F. Vauvillier, *Militaria* n° 89.

Ci-dessus.
Une des particularités des marques des H35 de la 2^e DLM est la présence conjointe de grands chiffres blancs typiques de la cavalerie et d'as de peloton sur la tourelle.

Ci-dessous.
Vue d'ensemble du diorama.



marque polonaise Remi. Le corps de ferme est une adaptation de la célèbre ferme de la Haie Sainte produite par Airfix. La marque britannique s'est enfin décidée à rééditer cette bâtisse et, l'action du diorama se situant en Belgique, notre choix s'est naturellement porté sur cette maquette dont l'architecture ne peut que convenir. Malgré son âge, ce modèle reste de bonne facture et il faut bien reconnaître que les constructions à cette échelle ne sont pas monnaie courante. Avec de légères modifications, on arrive à moduler les différents éléments afin d'obtenir une ferme s'adaptant parfaitement à notre saynète. Les portes et fenêtres sont découpées dans une boîte de camembert, dont la texture du bois est parfaite à cette échelle. Quatre tronçons découpés dans un tube Evergreen fourniront les cheminées. Comme de juste, lavis et brossage à sec sont de rigueur pour peaufiner l'aspect du modèle. Après avoir collé la bâtisse et la rue pavée, quelques touches de flocage permettront de parfaire l'ensemble.

Hormis les deux mécaniciens et les deux officiers en manteau qui sont de fabrication personnelle, les autres figurines sont des productions Alby pour le troisième officier, et Exo-Kit pour les tankistes. Saluons l'initiative de ces artisans qui nous permettent enfin de disposer de personnages finement gravés sur un sujet généralement peu exploité. □



LE CHAR MOYEN SOVIETIQUE T-34/85

1/35

T-34/85
Maquette
Chenille T-34
Model Kästen
Photodécoupe T-34
Eduard
Tube 85mm ZIS S53
Jordi Rubio

**Maquette et
texte par
Gilles PEIFFER
Photos Olivier
SAINT LOT
et J-P. UHRING**

Ci-dessus
Le T-34/85 proposé par la
marque russe Maquette est
une version assez rare
fabriquée par l'usine de
Kharkov à la fin de la guerre.
Les roues à rayonnage
ajouré sont également d'un
modèle spécial

Ci-contre.
Les trappes de la tourelle
sont dénuées de détails,
exception faite des systèmes
de fermeture. Un des
aérateurs est visible à
l'arrière de l'ouverture du
chargeur. La bâche est réalisée
en papier mouchoir durci à la
colle à bois diluée. Le
résultat aurait cependant été
meilleur en confectionnant
cette pièce à l'aide d'une
feuille de Milliput.

**Le T-34 est certainement le char
le plus représentatif de l'Armée
Rouge pendant la Seconde
Guerre mondiale. Construit à
un nombre d'exemplaires
considérable, il ne peut
que difficilement affronter
directement les chars fortement
blindés comme les Tigre
et Panther.**

L'Union Soviétique remporte donc la bataille grâce à sa formidable capacité à produire en masse un char très standardisé. Le T 34 et ses dérivés sont ainsi fabriqués à presque 100 000 unités, illustrant parfaitement le concept de la suprématie par le nombre.

Un autre Moscovite

Le T-34/85 est loin d'être une grande nouveauté dans le domaine de la maquette. A la fin des années 1980, Tamiya en commercialise une série à tirage limité. Depuis peu, la marque russe Zvezda – diffusée en Europe sous boîtier Italeri – nous propose son T-34/85. Par ailleurs, de nombreux artisans ont sorti en leur temps des tourelles en résine pour réaliser cette conversion.

Nous nous intéresserons ici au T-34/85 dernièrement réalisé en Russie par la jeune marque Maquette, qui n'a de commun avec celui d'Italeri-Zvezda que son origine moscovite. Maquette propose donc un T-34/85 doté de la tourelle très particulière fabriquée en 1945 par l'usine reconstruite de Kharkov. Elle se distingue de la tourelle classique par un dessin composite à nuque plate et ses ventilateurs de toit ressemblant à deux coupoles, positionnés à l'avant et à l'arrière de la tourelle.

Notre source de documentation est le fascicule *New Vanguard* par Steven Zaloga. Une série de photos publiée

dans le *Ground Power* n° 13 montre également une colonne de ce fameux T-34/85 Kharkov libérant un village d'Europe centrale.

La maquette est présentée dans une boîte dont le dessin est des plus soignés. Le moulage est bon, suffisamment fin pour ce type de char; mais pas encore à la hauteur des productions asiatiques. L'intérêt du modèle, mis à part la version de la tourelle, réside dans les détails qui sont bien reproduits, la présence du groupe moteur avec sa transmission, une plage arrière détaillée et un jeu de chenilles en maillons séparés de bonne facture. Le seul point noir du tableau, qui se révélera d'ailleurs pendant

le montage, est l'ajustage délicat des pièces principales, mais ceci ne devrait en aucun cas arrêter un maquetiste expérimenté.





Plusieurs points forts

On commence le montage de la caisse en installant les ressorts de suspension situés à l'intérieur du châssis; le T-34 Maquette demeure le seul modèle restituant correctement la suspension du char. Malheureusement, du fait des roues, les ressorts ne seront plus visibles à la fin du montage. Les bras de suspension séparés sont ensuite positionnés en prenant garde de leur parfait alignement. Les roues à rayons de type « Spider wheel » (en toile d'araignée) nécessitent pas mal de travail. La bande de roulement peut présenter une importante retassure qu'il sera impératif de boucher et les trous des jantes entre les rayonnages seront légèrement alésés, avec une mèche de bon diamètre. La cloison moteur est installée mais nécessite une découpe sur sa partie supérieure pour accueillir la tourelle.

Un autre point fort est la reproduction en panneaux séparés de la plage moteur, comme dans la réalité. On a donc choisi l'option moteur visible, en laissant ouverts deux trappes et le capot am-

Ci-dessous.

Le second ventilateur est placé sur le devant de la tourelle. Le tube en aluminium Jordi Rubio s'avère un accessoire avantageux sur ce genre de maquette. L'antenne est réalisée en corde à piano, ce qui lui assure finesse et solidité.

Ci-dessus.

L'arrière de la nuque de tourelle est angulaire, ce qui correspond à un type composite propre à cette version. On peut aussi trouver le même style de moulage sur des tourelles plus classiques.



vible des prises d'air des radiateurs. Le moteur est monté « direct de la boîte », avec cependant l'adjonction des câbles à bougies. Le démarreur situé au dessus de la transmission demande plus de détails : câble électrique, boulons, etc. Le dessus de caisse sera laissé mobile pour permettre la mise en peinture du moteur. Les pots d'échappement sont percés puis affinés. La trappe ronde qui donne accès à la transmission sera dépouillée de ses sept boulons et légèrement épaissie par l'intérieur. Le reste de la plage moteur est monté sans modification. Un

Ci-dessus.

Vue de l'avant du véhicule avec la trappe du conducteur ouverte et son mécanisme de fermeture. Le joint de soudure de la tourelle est comme il se doit très apparent. Les patins de chenilles de rechange Model Kasten sont peints en Gun Metal couvert ensuite de nombreux jus.

Ci-contre.

La fléchissure supérieure des chenilles est très légère. Pour permettre un ajustement correct des patins, la poulie de tension et son bras ne seront fixés définitivement que lors de la pose du dernier maillon.



NOTICE
STEELMAKERS

LE T-34/85



Le T-34, comme le Sherman, est un des nombreux chars de combat à avoir été largement utilisé après la Seconde Guerre mondiale. Il est d'ailleurs toujours en service dans une douzaine de pays à travers le Monde. La version armée du redoutable canon de 85 mm voit le jour suite de la capture du premier Tigre I en janvier 1943. Les Soviétiques sont impressionnés par la formidable puissance de feu de son canon et par l'épaisseur du blindage. Il devient évident que le canon de 76 mm jusqu'alors monté sur le T-34 est obsolète.

Au début de l'année 1943, plusieurs bureaux d'études planchent sur un nouveau canon de calibre 85. En juin, deux prototypes sont prêts sous la désignation de 85 mm D5 et 85 mm S53. A la suite d'une série de tests, le canon D5, trop large pour la tourelle du T-34, est retenu pour la version chasseur de chars SU 85 et les nouveaux chars JS. L'autre canon ne donnant pas entière satisfaction est rejeté.

Après la bataille de Koursk, le projet d'amélioration de l'armement principal du T-34 devient prioritaire. Pour pallier l'absence d'un tube adéquat, le canon D5 est provisoirement retenu. Une tourelle plus spacieuse étant nécessaire, celle du projet de char T 43 est adapté. Très rapidement mise en production, elle demeure un comme un expédient.

Le nouveau char, couramment désigné T-34/85 modèle 43, ne sera produit que pendant les mois de février et mars 1944, ce qui représente environ 800 tourelles. En janvier, un nouveau projet de canon (Zis S 53) est proposé et rapidement retenu. La production du nouveau modèle débute en mars.

L'adoption de ce tube nécessite aussi un réaménagement de la tourelle. Le masque du canon prend sa forme définitive, le tourelleau du chef de char et la trappe du chargeur sont repoussés vers l'arrière de 40 centimètres. Plusieurs types de tourelles sont facilement identifiables suivant les ateliers de fonderie. On peut malgré tout distinguer deux grandes familles, d'une part la tourelle entièrement moulée et sa version composite avec la base de la nuque très angulaire.

D'autres modifications de la tourelle et de la caisse apparaissent pendant la production du T-34/85 : la trappe du chef de char devient unique au lieu des deux battants d'origine, les garde-boue avant courbés deviennent angulaires, deux pots fumigènes sont installés à l'arrière de la plage du moteur, les roues d'origine concaves sont parfois remplacées par la version rayonnée « Spider wheel », la bande de roulement sculptée devient pleine.

Le T-34/85 a été fabriqué par quatre usines durant la Seconde Guerre mondiale; la fabrique d'Omsk (Usine de chars n° 174) fabrique par exemple son 35 000e char le 26 mai 1945. Les T-34/85 représentent 79% de l'arme blindée soviétique à la fin de la guerre.

A la fin des hostilités, la production du T-34 continue en Union Soviétique et dans plusieurs pays du Pacte de Varsovie. La fabrication s'arrête avec la mise en service du T-54 dans le milieu des années cinquante. La production totale de châssis T-34 atteint le chiffre record de 97 240 unités.

Dans l'après-guerre, le T-34 participe à de nombreux conflits notamment en Corée et au Moyen-Orient. De nos jours, il est en service dans plusieurs armées et tout récemment, des exemplaires reprenaient du service en Ex-Yougoslavie.

Sur le sol français, le Musée des Blindés de Saumur possède un T-34/76 et un modèle 85 qui ont déjà fait l'objet de nombreux reportages. Un peu moins connu, le Musée de la ligne Maginot à Hatten possède aussi un char. Il n'est certes pas en aussi bon état que ceux de Saumur mais la collection présentée dans ce musée vaut vraiment le déplacement. Outre le musée sur l'histoire de la casemate pendant la Seconde Guerre mondiale, on trouve au sein du parc de véhicules un obusier américain de 203 mm, des half-tracks, un bac Gillois, un Priest et un matériel soviétique conséquent.



la plage moteur est montée sans modification. Un des deux capots des prises d'air des radiateurs demeure amovible pour exposer le détail de ces pièces. Le grillage de protection à l'arrière de la plage provient de l'excellente planche Eduard consacrée au T-34. Les deux pots fumigènes sont refaits en tube Evergreen; le conduit électrique en forme de T inversé est lui-aussi réalisé en tige plastique et les supports des quatre réservoirs sont montés tels quels, avec l'adjonction de quelques détails en laiton photodécoupé.

Les réservoirs seront avantageusement remplacés par ceux d'une vieille maquette Tamiya; comme sur le JS III ils recevront deux poignées en photodécoupe et la traditionnelle ligne de soudure. Les bouchons sont refaits avec un emporte-pièce Punch and Die.

Les deux coffres de rangement le long de la caisse sont aussi détaillés à l'aide de la planche Eduard. Ils seront travaillés pour un aspect abîmé. Le phare et l'avertisseur sont agrémentés d'un câble d'alimentation venant se noyer sur le dessus de caisse. Toutes les rambardes latérales per-



Ci-contre.
L'aspect brut de fonderie rendu au mastic à maquette a un très bon aspect après peinture. On peut aussi apercevoir quelques détails de l'intérieur de la trappe du conducteur. Les câbles électriques du phare et de l'avertisseur sont réalisés en fil de cuivre très fin. Pour terminer, la caisse à outils est super-détaillée avec la photodécoupe Eduard.

Page suivante, ci-contre.
Les anneaux du câble de remorquage proviennent de la boîte; le fabricant fournit même, ce qui est rare, les clips de maintien. Les réservoirs supplémentaires sont tirés d'un vieux T-34/76 Tamiya, les sangles étant refaites en bande Evergreen.



LES T-34 DU MUSEE DE LA LIGNE MAGINOT DE HATTEN ET DU MUSEE DE VARSOVIE.

1. Vue du T-34, qui présente quelques modifications d'après-guerre. Le phare déplacé sur le glacis avant est couvert d'une protection. Les garde boue sont du modèle final.
2. On distingue les restes d'un marquage allemand sur l'avant de la tourelle, ce T-34 a apparemment servi lors du tournage d'un film. Les flancs sont dépourvus de tout équipement, seuls quelques points de fixation subsistent et les roues sont du modèle standard pendant la Seconde Guerre mondiale.
3. Devant un T-34/76 à caisse tardive et roues rayonnées se trouve le groupe moteur et la transmission du T-34. Au second plan est visible un T-34/85 polonais. (Musée de Varsovie)
4. Gros plan sur la trappe semi-ouverte du conducteur. L'aspect brut de fonderie est particulièrement perceptible sur cette pièce. L'un des deux capots de protection des épiscopes du conducteur est relevé.
5. La mitrailleuse de caisse est montée sur rotule. La ligne de soudure autour du blindage de l'arme est particulièrement grossière, une caractéristique des matériels soviétiques. En dessous, on remarque le cliquet de sûreté du crochet de remorquage.
6. Le pot d'échappement est protégé par une pièce enveloppante. De chaque côté, les supports des pots fumigènes sont un modèle d'après-guerre. Une vitre de plexiglas faisant office de trappe permet au visiteur d'apercevoir le bloc transmission.
7. Le flanc droit est toujours garni des supports des réservoirs auxiliaires, avec les systèmes de fixation des sangles.
8. Le masque du canon est en acier moulé, le tube se trouve maintenu par quatre boulons. On peut aussi apprécier sur cette photo l'aspect grossier de la fonderie.
9. Le tourelleau du chef de char est pourvu d'une trappe unique, typique des T-34 produits en 1944-1945. L'épiscope est malheureusement absent. Les charnières de la trappe et son système d'ouverture sont très grossièrement soudés.
10. Cette photo permet d'apprécier le système de fermeture de la trappe ronde du chargeur, qui n'est malheureusement pas un modèle de la Seconde Guerre mondiale. Les fentes de vision du tourelleau sont aussi soudées très grossièrement.
11. Les deux aérateurs « siamois » au niveau de l'arrière de la tourelle sont typiques des tourelles de char de 1944-45. Le rebord de la trappe du chargeur est peut-être postérieur.
12. Un gros plan sur l'arrière d'un T-34 fait apparaître en détail le bloc moteur et la transmission, placée en travers, dans l'axe des barbotins. (Musée de Varsovie)



mettant aux fantassins de s'agripper sont refaites en fil de cuivre. La trappe du conducteur est retravaillée sur sa face interne : la serrure est refaite en carte plastique avec sa poignée triangulaire en fil de cuivre. Les grosses poignées de verrouillage en L sont délicatement arasées puis recolées sur une rondelle de plastique.

L'ensemble de la caisse est ensuite travaillé à la perceuse munie d'une fraise ronde pour reproduire l'aspect de surface. Diverses petites lignes de soudure sont rajoutées au pyrograveur, à la puissance minimum.

Difficultés en tourelle

La tourelle est une autre partie de plaisir. Un simple montage à blanc révèle immédiatement un décentrage conséquent de la partie supérieure, ceci étant particulièrement visible au niveau du masque du canon. Il faudra donc rectifier en retirant de la matière d'un côté et en rajoutant une surépaisseur de carte plastique de l'autre.



La texture de l'acier moulé est reproduite au mastic Tamiya. Une couche d'enduit est appliquée avec le doigt de façon très grossière; à certains endroits l'aspect est accentué en tapotant avec un tampon type Scotch Brite. Pour terminer, la tourelle est très légèrement poncée au papier de verre de carrossier. On termine ce travail d'orfèvre en reproduisant la ligne de soudure faisant le tour de la tourelle. Les poignées sont aussi refaites en fil de cuivre dans le but de les rendre plus solides lors des manipulations de la maquette et de la mise en peinture. Le masque du canon est mis en place après un traitement de surface. Le canon est remplacé par un tube en aluminium Jordi Rubio (TG-36) qui, cette fois, s'adapte directement.

Le dernier effort porte sur les trappes du chef de char et du chargeur, en confectionnant leur système de fermeture interne. Le toit de la tourelle est retravaillé à la mini-perceuse, mais l'effet doit demeurer léger.

Les chenilles sont de bonne qualité, avec des crampons finement reproduits. Possédant un jeu de chenilles Model

Ci-dessous, à gauche.

Le moteur du T-34 est aussi apparent, il faudra donc ajouter les câbles des bougies.

Le système d'alimentation en air des radiateurs est aussi très détaillé avec son long obturateur ovale.

Ce genre de détail est parfait pour réaliser un char en cours de réparation ou une épave.

Ci-dessous, à droite.

A l'aplomb du garde-boue, les cinq poignées sont réalisées en fil de cuivre.

Il ne reste plus qu'à compléter la tourelle avec un équipage soviétique Nemrod, Verlinden, Zvezda ou Tamiya, le choix est vaste.



Ci-contre.

La trappe d'accès à la transmission est ouverte pour apercevoir les entrailles de la bête. Au dessus, deux câbles électriques vont rejoindre les pots fumigènes. Pour plus de réalisme, les deux pots d'échappement seront percés au plus profond, sans oublier de rajouter une fine ligne de soudure sur leur partie supérieure.

Ci-dessous.

Le garde-boue est fixé à la caisse grâce à de petites lignes de soudure régulièrement espacées. Un pyrograveur muni d'une pointe fine permet de réaliser cet effet. La grande trappe munie d'un grillage est fournie ajourée par le fabricant. Il suffit de coller par l'intérieur un morceau de tulle ou du fin grillage en photodécoupe pour compléter cette pièce.

Kasten prêtes à l'emploi, je les ai cependant substituées à celles de la boîte pour gagner du temps. Elles sont mises en place de façon définitive avant peinture. Du fait de la largeur des patins, il faut jouer sur la poulie de tension pour réaliser le raccord.

Mise en couleurs

Le moment fatidique de la mise en peinture arrive. Le char comprend trois sous-ensembles : châssis, dessus de caisse, tourelle, outre les trois trappes moteur. Toute la mise en couleurs du modèle est réalisée à l'aide des acryliques Tamiya dilués à l'alcool à brûler, et de l'excellent pistolet Model Master avec les buses fine et moyenne.

Il convient d'abord de traiter le moteur de la bête. L'ensemble est recouvert de noir puis brossé au Gun Metal 53 Humbrol. Différents jus de noir, marron, acier et rouille sont appliqués en sélectionnant les éléments du moteur. Pour terminer, il vous suffit de souligner au pinceau d'une couleur plus claire les fils d'allumage et certains petits détails. On commence par appliquer sur le dessus du char une couche de noir en insistant sur les chenilles. Le dessus du véhicule est pré-ombré dans les creux avec un mélange de Dark Earth Humbrol et de noir. La couche de base vert Olive Green est appliquée sous forme de voiles. Certaines zones planes, ou dépourvues de détails, sont retouchées avec des voiles de vert Deep Green. Un léger jus de terre de Siègne brûlée est appliqué sur le modèle pour accentuer l'aspect brut de fonderie. Les chenilles et la bande caoutchouc des roues sont retouchées avec des jus de noir Humbrol. Les zones vertes sont brossées à sec avec un vert 86 Humbrol éclairci de jaune 83 et blanc. Quelques endroits du char comme les poignées ou le rebord des trappes sont très légèrement brossés à l'aluminium 56 Humbrol. A l'opposé, les chenilles sont traitées directement à l'aluminium pur. La trappe du conducteur est peinte en blanc pur complétée de quelques jus. Les différents accessoires comme le lot de bord, les pots d'échappement, l'intérieur des trappes, sont peints en dernier avant un traitement complet de la maquette aux poudres de pastel. Les marques de la tourelle sont peintes à main levée, pratique courante sur le matériel soviétique.

Pour conclure, affirmons que cette maquette est la plus fidèle reproduction de T-34 actuellement sur le marché, principalement dans la restitution des détails et propose une version intéressante à cheval sur 1945 et la période d'après-guerre. Le montage est un peu laborieux surtout si l'on choisit un montage direct des pièces. Il y a encore quelques efforts à faire pour arriver au niveau de Tamiya ou Dragon. □



Ci-contre.
Fournies selon la formule à maillons individuels, les chenilles nécessitent un assemblage minutieux (et laborieux) mais avec une dose de patience, le résultat est convaincant.

Ci-dessous.
La marque de tourelle identifie la 1^{re} compagnie du 2^e bataillon. Elle est peinte au pochoir en deux étapes, sur un masque réalisé avec du film de masquage mat de la marque de produits graphiques Dalbe. Selon Zaloga, il n'y aurait pas eu de marques sur les chars russes lors de l'expédition de 1939 en Pologne mais cette thèse est contredite par les profils couleur de *Red Blitzkrieg*. Nous avons donc retenu ces marques pour égayer la décoration.

LE CHAR AMPHIBIE SOVIETIQUE T-38

1/35

T-38
AER
Accessoires
Rivets Grandt line

Les chars T-38 équipent les pelotons de reconnaissance des bataillons blindés d'infanterie soviétiques. Depuis la réorganisation de 1938, chaque division motorisée dispose du soutien d'un bataillon organique doté de 22 T-26 et de 16 T-37/T-38.

Maquette et texte par Didier KAMOWSKI
Photos d'archives
Sergei OGOROUNIKOV
Photos maquette par
D. KAMOWSKI et O. SAINT LOT

Au sein des brigades de chars légers, indépendantes ou intégrées aux corps mécanisés, composées de 4 bataillons totalisant 278 chars BT ou 267 chars T-26, il existe aussi des pelotons de reconnaissance équipés de chars amphibies.

La composition de la division motorisée instituée en novembre 1939 donne un aperçu de la taille de ces éléments. Leur effectif global atteint 17 chars T-37, T-38 ou T-40, pour 258 chars légers dans la brigade blindée divisionnaire.

D'après les rapports d'opérations des brigades blindées ayant participé à l'occupation de la Pologne orientale en septembre 1939, il apparaît que les T-38 dotent plutôt les brigades de T-26 que les brigades de BT.

La 22^e brigade de chars légers T-26, attachée à la 3^e armée (général Kuzniecov), chargée en particulier d'occuper Vilnius, remarque dans le bilan de sa campagne que les T-38 ne sont pas à la hauteur de leur rôle de reconnaissance, et que durant toute l'opération ils sont restés derrière les T-26.

On trouve par ailleurs des T-38 dans les corps aéroportés, dont le bataillon blindé se compose de 50 T-38 et T-40.

Les T-38 abordent Barbarossa dans le tumulte de la refonte des unités blindées en corps mécanisés, absorbant pour leur constitution les bataillons de soutien des divisions d'infanterie.

Bien que la plupart seront perdus durant les premiers mois de la Grande Guerre Patriotique, la carrière des survivants se prolonge sur des fronts secondaires. Leur dernière action en nombre est le franchissement par deux bataillons de la rivière Svir le 21 juin 1944 au matin sur le front de Carélie orientale.

Par ailleurs, pendant la campagne d'hiver en 1939-40, dix-huit T-38 tombent intacts aux mains des Finlandais qui les utilisent jusqu'en 1945. Quinze sont transformés en cibles mobiles pour l'entraînement des servants de pièces antichars, jusqu'en 1961.

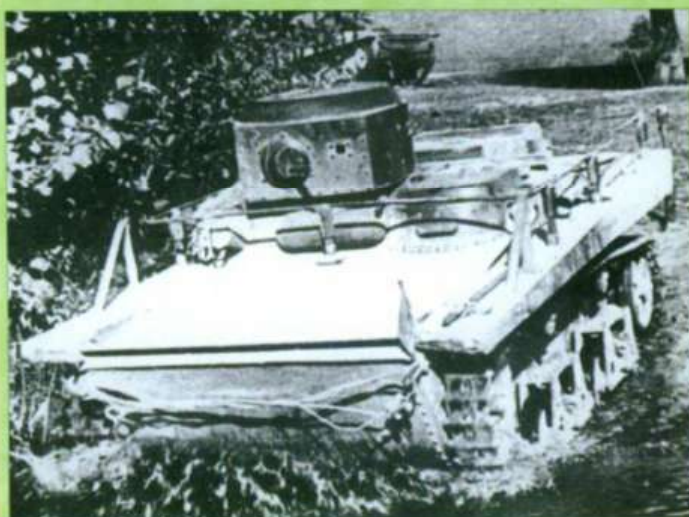
La maquette AER

Le T-38 est le premier modèle du fabricant moldave AER. Il se compose de trois grappes, dont une pour les chenilles à segments entiers et maillons individuels comme naguère chez Esci, et permet de réaliser la version mitrailleuse standard ou, au choix, la version canon.

(Suite p 34)



LES PREMIERS CHARS AMPHIBES SOVIETIQUES



Ci-dessus.

Voici le T-37, prédécesseur immédiat du T-38 et premier char amphibie soviétique. Observez les caissons flotteurs et la disposition inversée des postes du pilote et du chef de bord. L'antenne cadre en « corde à linge » désigne un char de commandement équipé d'une radio.



Ci-dessus.

La forme du poste de pilotage de ce T-38 est inédite. On dirait qu'un demi-voilet est découpé dans le glacis avant, ce qui est fort plausible compte tenu de l'articulation de la trappe frontale arrondie. L'accès du pilote serait donc similaire à celui du T-26 et il s'agit sans doute d'une extravagance de pré-série.

Ci-dessous.

Le T-38 M du musée de Moscou. Le brise-lames est absent et le phare n'est pas orthodoxe. On remarque la densité du rivetage de la caisse.



La mécanisation de l'Armée Rouge – accompagnant le développement de l'industrie soviétique au début des années trente – s'est fondée sur trois véhicules de conception étrangère : la chenille Carden-Lloyd Mk VI, le char léger d'infanterie Vickers 6 ton et le char de cavalerie Christie. Modifiés et fabriqués sous licence, ils prennent les dénominations respectives T-27, T-26 et BT-2.

La chenille à deux places T-27, introduite le 13 février 1931, est destinée au soutien d'infanterie et à la reconnaissance.

Les avantages des chenillettes résident dans leur simplicité de construction, leurs petites dimensions, leurs organes mécaniques empruntés directement à l'industrie automobile, et leur faible coût de revient. Mais elles souffrent aussi de graves défauts : une piètre mobilité, un blindage et un armement insuffisants. Pour ces raisons, les T-27 s'acquittent avec peine des tâches prévues pour elles ; elles peuvent tout juste servir à la formation technique et à l'entraînement des équipages. L'état-major général ne tarde pas à juger les T-27 inadéquates et après deux années de production et 2 540 exemplaires construits, on s'oriente vers les petits chars de reconnaissance amphibies.

Bien qu'un premier engin amphibie soviétique ait été conçu en 1919 par l'ingénieur G.V Kondratiev, c'est encore un modèle britannique (un Vickers Carden Lloyd amphibie de 3 tonnes livré en 1931) qui inspire la succession du T-27.

Plusieurs modèles expérimentaux en sont dérivés avant de déboucher sur le char amphibie T-37, homologué le 11 août 1933. Il est rapidement suivi par le modèle de série, le T-37A (couramment abrégé en T-37), corrigeant les défauts techniques initiaux.

Fabriqués à environ 1 200 exemplaires jusqu'en 1936, le T-37 A pèse 3,2 t. Il intègre la mécanique du camion GAZ AA : un moteur à essence de quatre cylindres développant 40 ch (une copie Ford) et une boîte de vitesses à quatre rapports. Le mécanisme de virage utilise un différentiel simple couplé à deux freins baignant à double sabot. La suspension imite celle de l'AMR Renault française.

L'innovation de cette génération de chars est l'hélice à pales orientables, dont le pas réversible permet la navigation en marche arrière. Ce dispositif accroît la vitesse de déplacement sur l'eau de 4 à 6 km/h. La vitesse maximale sur route est de 36 km/h.

Comme la T-27, le T-37 est élaboré et fabriqué à l'usine (Zavod) n° 37 de Moscou. Aux commandes du bureau d'études depuis le début, l'ingénieur Kozyrev est également chargé de rénover le T-37. La refonte donne naissance au T-38.

Conçu comme le prolongement du T-37A, le T-38 en conserve toute la mécanique intérieure. Il s'en différencie par une silhouette remaniée et la permutation des postes d'équipage. Avec un poids en ordre de combat de 3,3t, le nouveau char amphibie est plus large et de profil plus bas, ce qui assure sa portance et sa stabilité sur l'eau sans recours à des flotteurs latéraux, tandis que des caissons de flottaison remplis de liège sont fixés sur les garde-boue pour augmenter le tirant d'eau. La coque du char T-38 est étanche avec une construction soudée et partiellement rivetée.

Sa tourelle de forme cylindrique est située sur le côté gauche et le kiosque du conducteur se trouve à droite, disposition inverse de celle du T-37.

À l'instar des T-37 de fin de production, certains T-38 reçoivent une tourelle de mitrailleuse simplifiée, analogue à celles des T-28 ou T-35 primitifs.

On note aussi l'existence d'une variante de finition de caisse caractérisée par un kiosque de pilotage à front arrondi.

L'armement est constitué d'une mitrailleuse DT avec épaulière logée dans un affût à rotule à l'avant de la tourelle avec une dotation en munitions de 1 512 cartouches. Prenant place en tourelle, le chef de char, assis sur une sorte de selle de motocyclette réglable en hauteur, cumule sa fonction avec le service de l'arme.

Le moteur à essence, à quatre temps et refroidissement par eau, est disposé longitudinalement dans la partie arrière du char. Il est optimisé par rapport au T-37 et la vitesse maximum passe à 40 km/h. D'arrière en avant, la transmission comprend un embrayage, une boîte de vitesses, un arbre à cardans, un différentiel central, des différentiels latéraux (« bandes humides ») et des freins latéraux (« bandes sèches »). Cet agencement est préféré à un simple différentiel d'automobile afin d'augmenter la capacité de franchissement et la manœuvrabilité de l'engin.

La boîte de vitesses à quatre rapports comporte le mécanisme de transmission à l'hélice, ce qui augmente sensiblement la mobilité du char. Un gouvernail placé derrière l'hélice lui permet de se diriger sur l'eau.

Une pompe à action mécanique est disposée sur le plancher pour évacuer l'eau ; l'énergie électrique est fournie par une batterie d'accumulateurs et un générateur d'une puissance de 100 W.

Pour les communications externes, certains engins sont équipés d'un poste radio à antenne pivot. Le plot d'antenne, similaire à celui des T-26 TU, est situé en haut du glacis avant de la caisse.

En 1937, on improvise dans certaines unités l'armement de la tourelle avec un canon de 20 mm TNch-20 (ou SHVAK) ; cette variante est désignée T-38 M. Un exemplaire de cette configuration peu répandue est préservé au musée des blindés de Moscou.

En 1937-38, l'installation du moteur GAZ M1 d'une puissance de 50 ch et de la boîte de vitesses de l'automobile M1 améliore sensiblement les performances du T-38. Cette variante reçoit la dénomination de T-38 M2. La masse de combat passe à 3,8 t et la vitesse maximale sur route à 46 km/h. Le T-38 sert aussi de base à deux automoteurs expérimentaux SU-45 armés d'un canon de 45 mm, puis de plate-forme de test pour un train de roulement expérimental à barres de torsion, préfigurant le T-40.

Les chars T-38 seront produits à 1 340 exemplaires jusqu'à l'introduction du nouveau char amphibie T-40 à la fin 1939. □



Ci-dessus.
Un T-37 capturé par les Allemands. Cette vue est excellente pour le détail de l'arrière, notamment du système de propulsion amphibie.



Ci-dessus.
Deux T-38 en franchissement amphibie. La ligne de flottaison est si relevée qu'il ne subsiste pratiquement aucun bordé. Les détails de plage arrière ainsi que la différence des tourelles sont visibles.

Ci-contre.
Nos deux « canards » abordent le rivage. La tourelle de série est à l'arrière plan. Au devant, il s'agit d'une tourelle de type T-28, qui a d'abord été greffée sur les T-37 tardifs, puis sur quelques-uns des tout premiers T-38. Les phares sont standards et ceux de la maquette AER y sont conformes. Il s'agit peut être d'un cliché du début de la guerre (1941-42), vu les uniformes à col rabattu et l'absence de marques en bandes sur les tourelles.

Ci-dessous.
Une colonne d'au moins cinq T-38, avec une bonne vue avant de la tourelle-mitrailleuse classique. Dommage qu'on ne distingue pas nettement les côtés pour y décrypter des marques éventuelles. L'officier, un lieutenant selon toute vraisemblance, porte la tenue d'avant janvier 1943. La coiffe de la casquette est peut être de cette nuance gris-acier caractérisant l'uniforme des troupes blindées introduit en 1935 mais qui, dans la pratique, est largement supplantée par le kaki commun à toutes les branches de service. Par dessus la Gymnastjorka, l'homme a revêtu le seyant trois-quarts en cuir (inspiré de la tenue du tankiste français), au col duquel sont rapportés des écussons de manteau.



LES MARQUES D'AVANT-GUERRE

Durant les années trente, les chars de l'Armée Rouge portent sur leur livrée d'été vert uni des marques tactiques chamarrées, qui n'ont plus cours en 1941. Un codage invariable permet de repérer au premier coup d'œil l'appartenance du véhicule.

Deux bandes de couleur sont peintes sur la partie supérieure de la tourelle. La bande du haut est une ligne continue dont la couleur désigne le numéro du bataillon blindé. La bande du bas, en pointillés, indique par sa couleur le numéro de compagnie.

Le numéro d'ordre du véhicule dans son peloton est inscrit à l'intérieur d'un cadre de couleur peint sur le côté de la caisse. La couleur du cadre identifie le numéro de peloton. Eu égard au peu de place disponible sur la caisse des engins amphibies, il est toléré de reporter le code peloton/véhicule sur la tourelle, en dessous de la bande discontinue.

Les cinq couleurs employées codent le numéro d'ordre du niveau d'unité considéré :

- rouge : premier bataillon, première compagnie, ou bien au premier peloton, selon qu'on regarde la bande supérieure, la bande inférieure ou le cadre ;
- le blanc désigne l'unité d'ordre 2 : deuxième bataillon, deuxième compagnie, etc... ;
- noir : 3.
- bleu clair : 4.
- jaune : 5.

Dans les unités à disposition spéciale, le marquage des véhicules est simplifié, se résumant à des chiffres blancs inscrits au côté gauche de la tourelle.

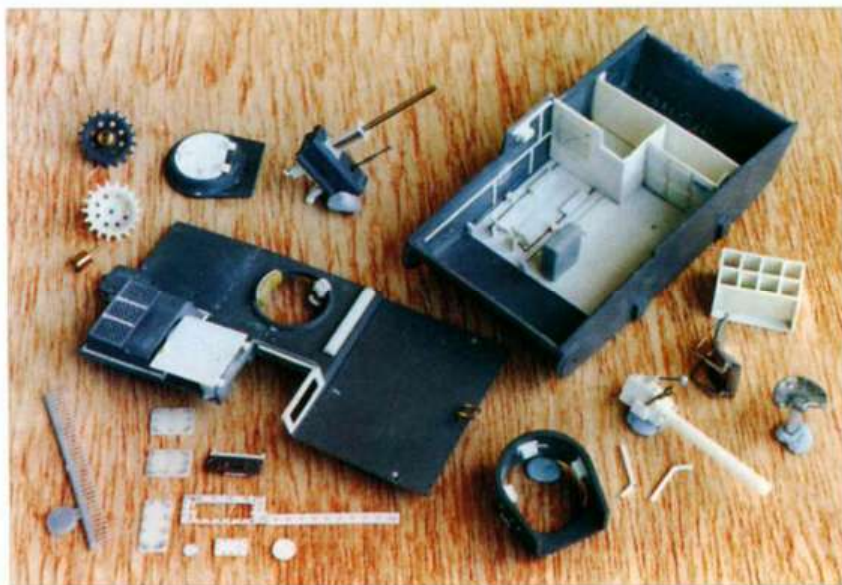
La décoration d'hiver est moins ostentatoire. Les chars sont barbouillés de couleur blanche, arborent une étoile rouge sur les surfaces latérales de la tourelle et portent le numéro de voiture inscrit en chiffres noirs.

Les T-38 capturés par l'armée finlandaise sont repeints en vert foncé et reçoivent les marques nationales caractéristiques. Jusqu'en 1941, trois bandes colorées alternées, d'égale largeur, ornent la circonférence de la tourelle, étagées entre le sommet et la rotule de mitrailleuse. La bande centrale bleu clair est enfermée entre deux bandes blanches. A partir de 1941, les bandes colorées sont remplacées par un swastika bleu clair ou bien noir cerné d'un liseré blanc. Le numéro du véhicule est noté en blanc sur l'étrave.



FICHE TECHNIQUE

Poids : 3 300 kg (3 800 Kg en version T-38M2)
Dimensions hors tout : 3,78 x 2,33 x 1,63 m
Garde au sol : 0,3 m
Blindage : 3 à 9 mm
Armement : une mitrailleuse DT calibre 7,62 mm
Equipage : 2 hommes
Puissance du moteur à carburation : 40 ch (29,4 kW)
Vitesse sur terre : 40 km/h
Vitesse sur l'eau : 6 km/h
Autonomie : 170 km sur route
95 km en tout terrain
Capacité du réservoir : 100 l



Le moulage, plutôt fruste, est tout de même correct. Mais n'hésitez pas à contrôler les pièces; sur mon kit un des barbotins n'était pratiquement pas formé, j'ai dû en usiner un nouveau.

Autrement, ce qui se remarque au premier regard, c'est que le char est clos, comme pour le Komsomoliets de la même marque. Dommage pour ceux qui aiment peupler leurs chars d'un équipage !

Le premier réflexe a été d'ouvrir la tourelle et le kiosque de pilotage. Grâce à une machine-outil miniature (Unimat 3), on a fraisé les ouvertures sans grand problème; sinon, il faut jouer de la scie, du forêt et fignoler à la lime.

Après l'assemblage de la coque, on attaque le détail intérieur, du moins ce qui est visible du dehors. Nous nous sommes inspirés du plan d'un tracteur Komsomoliets, dont les organes internes sont identiques à ceux du T-38, quoiqu'agencés un peu différemment. Il existe une coupe de T-38 dans *Red Blitzkrieg*, qui relate l'invasion soviétique de l'Est de la Pologne en septembre 1939. Elle est crédible même si elle n'est pas à 100% exacte.

On utilise pour ce travail de la carte plastique de 0,2 et 0,5 mm, ainsi que des profilés plastique ronds et plats Evergreen. Pour plus de solidité, on peut aussi recourir à une plasticarte de 1 mm d'épaisseur au minimum pour réaliser les cloisons du compartiment moteur.

Nous avons choisi la version T-38 M avec canon de 20 mm, mais le kit fournit une représentation trop sommaire de l'armement et il faut donc tout revoir. On tourne un nouveau canon en laiton, on réalise une culasse,

Ci-dessus.

Aperçu des pièces de la maquette AER et de celles fabriquées, la plupart destinées à l'aménagement intérieur.

Les trous ont été préparés pour recevoir les rivets. La plaque frontale et les grosses plaques de visite en sont déjà garnies.

A gauche repose une grappe de 35 rivets Grandt Line (ref 153). Au total, cette réalisation en aura consommé pas loin de 400.

Ci-dessus à droite.

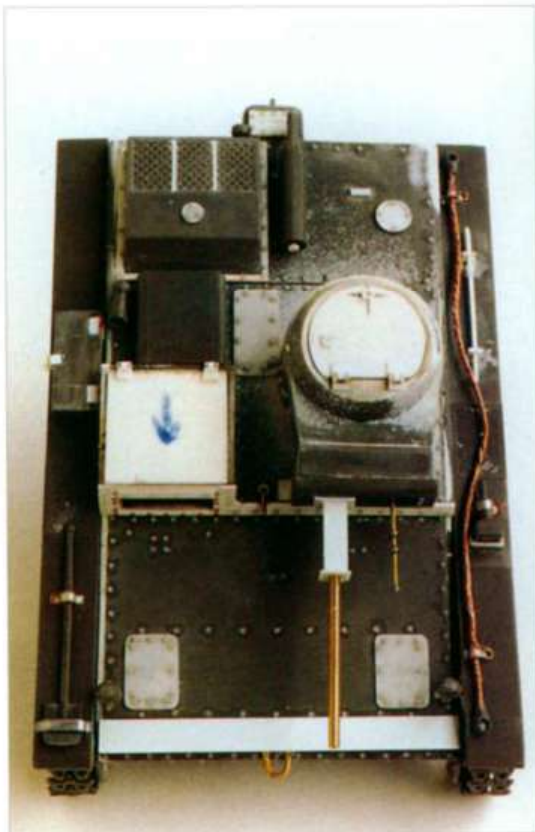
Gros plan du dessus du T-38.

Le fil souple ou les profilés en laiton, aisément disponibles dans le commerce, sont un appoint appréciable au travail de détaillage d'une maquette.

Ci-dessous.

L'intérieur est peint en blanc mat Humbrol et patiné avec une dilution de terre d'ombre naturelle (huile).

L'armement est traité en noir bleuté brossé avec du blanc de titane. Sièges et paquetages sont également peints à l'huile.



BIBLIOGRAPHIE



Soviet tanks and combat vehicles, S. Zaloga, Osprey;

Red Blitzkrieg, J. Magnuski et M. Kolomijec, Pelta.

un berceau et un levier d'armement plausible et l'on refait le manchon de protection adossé au masque.

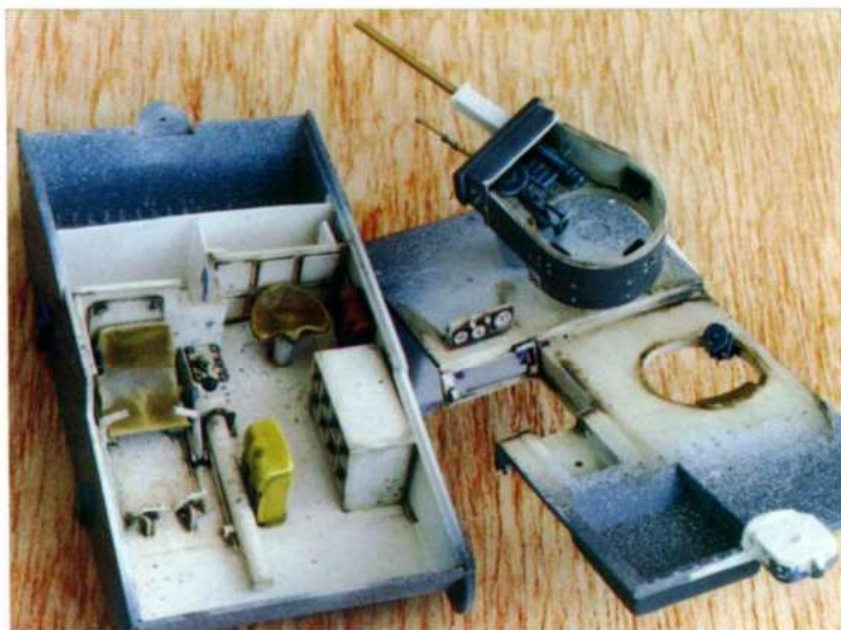
La mitrailleuse coaxiale est recrée en fichant deux tiges de laiton de 0,8 mm dans un parallélogramme figurant le boîtier de culasse et muni d'une poignée pistolet sculptée dans le plastique. Le pontage des tubes et de la collerette de l'extrémité sont réalisés en feuille de plomb.

L'écouille de tourelle est découpée dans de la carte plastique sur laquelle on a tracé un pourtour légèrement sous dimensionné, en suivant du crayon l'intérieur de l'ouverture du toit. La pièce est coupée large d'1 mm au moins à l'extérieur du trait, puis ajustée progressivement à la lime.

Les fentes de vision de la tourelle et au côté droit du kiosque de pilotage ont été fraisées. Une alternative peut consister à faire un trou, si possible sans traverser la paroi (ou alors on obture par derrière avec un carré de plasticarte). On remplit ce trou de mastic epoxy, on saupoudre un peu de talc et on y imprime la vue en enfonçant par exemple un morceau de fil de fer, ou l'axe d'un mini-forêt, qu'on déplace délicatement de part et d'autre.

Rivetage

Bien que la caisse n'ait été soi-disant que partiellement rivetée, la maquette présente des rivets partout le long des arêtes, sur les glacis, à l'arrière. On a tout effacé et refait entièrement le rivetage du dessus, de la proue et de la poupe; seuls les flancs sont laissés tels quels car ils sont satisfaisants. On perce d'abord des trous de 0,5 mm espacés régulièrement sur les rivets d'origine, en s'appuyant sur le plan de S. Zaloga dans *Soviet Tanks and Combat vehicles of World War two*. Ensuite, on insère et colle dans chacun de ces orifices un petit rivet à tête ronde Grandt Line n° 153 en plastique injecté. Le pourtour de la tourelle est traité de la même façon. Toutes les fentes de vision, y compris celle du pilote, sont entourées de quatre rivets qui fixent le bloc de vision.



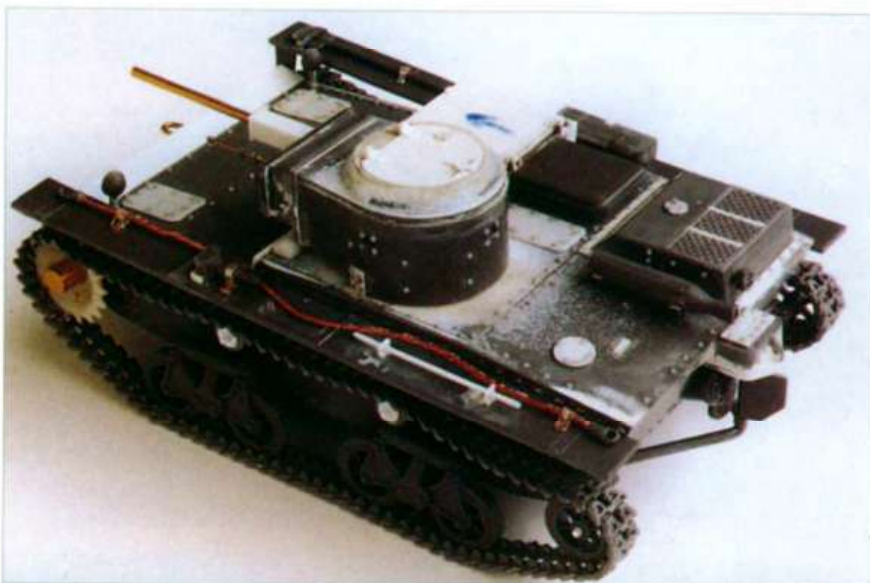
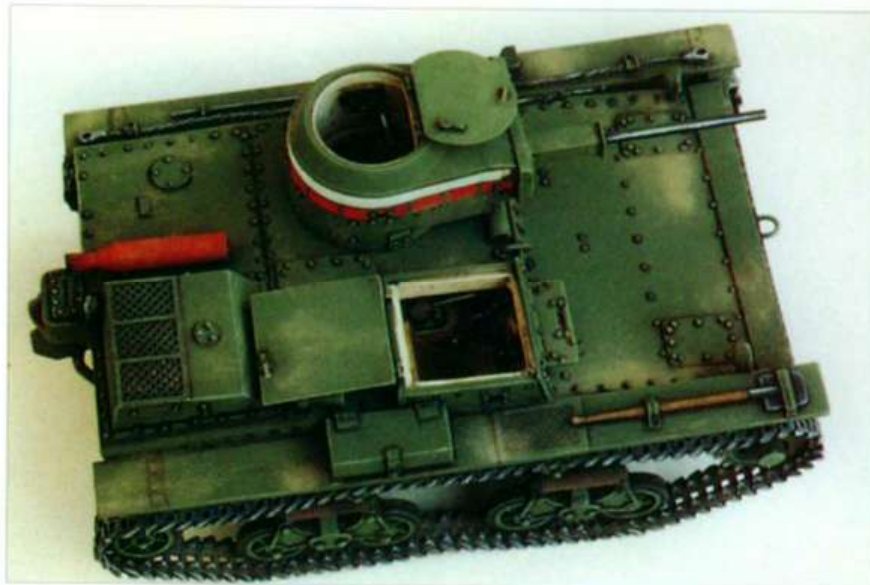
Ci-contre.

La maquette du T-38 est peinte en vert russe Humbrol 114 et patinée en cernant sélectivement les rivets et les reliefs remarquables d'un jus de terre d'ombre naturelle Winsor & Newton. Le char est « empoussiéré » à la poudre de pastel sec puis brossé dans la couleur de base éclaircie de jaune et de blanc.

Ci-dessous à droite.

Le T-38 monté complet.

Toutes les adjonctions et modifications sont en place, les rivets collés. Quel dommage de noyer maintenant tout ce travail sous la peinture !



Les deux plaques de visite du glacis avant, mal placées, sont poncées à ras puis refaites. Pour l'harmonie générale, on reproduit à l'identique la plaque voisine de la prise d'air blindée derrière l'écouille du pilote. La justesse de la maquette à cet endroit semble discutable; l'orientation de cette plaque et les proportions de la grille d'aération diffèrent du plan Zaloga. Toutefois, en l'absence de certitude, on n'a pas rectifié le glacis arrière.

Enfin sont ajoutées deux petites trappes rondes près de la grille et sur le glacis arrière. toutes les plaques sont boulonnées de façon identique aux lignes de rivets.

Le brise-lames de proue est à créer avec un rectangle de plasticarte 0,5 mm de dimensions 4,75 mm x 49 mm, légèrement ouvert vers le haut. On refait aussi l'anneau de remorquage coiffé par le brise-lames en courbant un fil de laiton.

Au pied de la tourelle, sur le devant, est ajouté un demi-cylindre détecté sur les photos mais dont la fonction est inconnue. Entre ce cylindre et la tourelle émerge un petit tuyau coudé orienté vers l'avant, qui est peut être l'orifice de cale de la pompe.

Le front de caisse a été redétailé en confectionnant une plaque complète abondamment rivetée (plasticarte 0,5 mm). Elle est ajourée au niveau de la fenêtre du conducteur, elle-même redétailée avec rivets et bloc de vision. Un système d'ouverture à manettes a été improvisé côté intérieur.

(A suivre)

Ci-dessous.

Le T-38 avec un membre d'équipage en place dans le diorama qui fera l'objet de la suite de cet article.





Ci-contre.
Le Pont d'Austerlitz
 (mle 446 910), dernier engin
 du 1^{er} peloton du 4^e escadron
 à franchir le fleuve, s'apprête à
 gagner la terre ferme en
 position de route, tourelle
 tournée vers l'arrière. Le
 passage d'un char, au dire des
 anciens, prend alors deux
 heures. Ce TD sera incendié le
 lendemain par un canon de Pak
 lors de l'attaque sur Graben
 et deux hommes d'équipage —
 les dragons Dauteuil et
 Gimenez — seront tués. (ECPA)

Ci-dessous à droite.
 20 janvier 1945. Le 3^e peloton
 du 3^e escadron fait mouvement
 de Lembach sur Thann : deux
 chars sautent sur des mines.
 L'opérateur Ernest Stache, en
 reportage à la 4^e DMM, a saisi,
 le lendemain, le TD
 mle 446 046, « halé hors des
 vues de l'ennemi. A l'abri de
 quelques maisons, on procède
 au changement des galets
 endommagés et on remet le
 char sur ses chenilles qu'on a
 réparé sur place. Ainsi, à
 quelques cents mètres de
 l'ennemi, on dépanne en moins
 d'une heure un char
 endommagé lors de la dernière
 progression ». (ECPA)

LES TANK DESTROYERS DE L'ARMÉE DE LA LIBÉRATION (III)

par
Paul GAUJAC,
 illustrations de
Jean RESTAYN

Ci-dessous
 4 janvier 1945. Pendant la
 période d'attente sur la Doller, le
 2^e peloton du 4^e escadron du
 2^e RD est mis à la disposition de
 la 2^e DIM à Aspach-le-Bas. Il y
 restera un mois, avant de
 participer à l'attaque sur Cernay.
 Photographié avec son
 équipage portant des gilets de
 cuir, Le *Trocadéro* est alors
 peint en blanc pour se noyer
 dans le paysage enneigé. Il sera
 incendié par un 88 le 2 avril
 1945 devant Hochstetten.
 (coll. 2^e RD)

LE 2^e DRAGONS DE L'ALSACE A L'AUTRICHE

Le 9 octobre 1944, alors que la
 première bataille des Vosges bat
 son plein, le Groupement Demetz,
 constitué du 2^e Dragons renforcé
 par le 8^e Dragons FFI, quitte la
 réserve générale d'armée pour
 la 3^e division algérienne où
 il relève le 7^e chasseurs d'Afrique
 très éprouvé.

De la région de Villersexel, il fait route sur Luxeuil en deux
 étapes, le 1^{er} escadron en tête pour reconnaître la zone de

stationnement et jalonner l'itinéraire à partir de Lure. Puis,
 à l'est de Remiremont, les dragons prennent place dans le
 groupement blindé Bonjour, constitué autour du 3^e Spahis
 algériens de reconnaissance, un escadron de TD étant déta-
 ché auprès du 3^e Tirailleurs algériens.

Les combats pour l'Alsace

Sur le front de la Moselotte, la progression en direction
 de La Bresse s'effectue « par un temps épouvantable qui
 douche les hommes, gonfle les rivières, emporte les ponts,
 isole les unités ». La percée est un instant espérée, mais le
 mauvais temps, les destructions et le mordant de l'ennemi
 freinent la progression. Le 31 octobre, les dragons, relevés
 à leur tour par les chasseurs d'Afrique, se regroupent au
 nord-ouest de Luxeuil. Puis ils gagnent la zone du 1^{er} corps
 d'armée afin de participer à l'offensive sur Belfort. Alors
 que, dans les Vosges, les TD ont surtout agi en soutien direct





Ci-contre.
1^{er} avril 1945. Les éléments du groupement de Toulouse-Lautrec franchissent le Rhin sur les portières Treadway. L'AM M20 Passy (mie 415 349) du chef d'escadrons commandant en second, a pris place sur le chemin de roulement derrière un Scout car du 3^e Spahis marocains. (DR)

Ci-dessous.
Le tank destroyer **Palais-Royal** (mie 446 065) du 3^e peloton du 4^e escadron photographié au moment de la campagne d'Allemagne. On aperçoit, à l'avant, la chaîne de traction et, sur la tourelle, le « toit » en bois confectionné par l'échelon au début de la campagne des Vosges, probablement à l'imitation des engins du 7^e RCA, et comportant un « vasistas » verrouillable de l'intérieur. Le TD porte ne porte plus l'étoile américaine ni les « codes-barres TQM », mais a conservé le numéro d'unité (MF 44 518) au-dessus du signe tactique. (coll. particulière)

des fantassins et des blindés, ils effectuent maintenant des tirs indirects au profit des éléments de la 2^e division marocaine puis de la 9^e division coloniale. Puis, le 29 novembre, la percée étant assurée sur Mulhouse, le 2^e RD, mis à la disposition de la 1^{re} division blindée, se porte en réserve dans la région d'Altkirch.

Début décembre, toujours renforcé par le 8^e Dragons, il est chargé de « maintenir le contact offensif sur la Doller et d'en interdire les points de passage » entre Lutterbach et le pont d'Aspach. Sa mission s'achève le 14 décembre, ses escadrons étant alors répartis sur l'ensemble de la zone, prêts à renforcer de leurs feux les différentes artilleries divisionnaires du 1^{er} CA ou apportant leur soutien aux unités d'infanterie ou blindées en difficulté. Ainsi, le 24 janvier 1945, le 3^e escadron, passé aux ordres du 5^e chasseurs d'Afrique de la 1^{re} DB, participe dans la matinée aux attaques de la Cité Elise à l'ouest de Mulhouse, puis aux contre-attaques de l'après-midi. La tourelle de L'Observatoire reçoit d'abord un obus qui brise net son appareil de pointage. Puis le *Pont Neuf* saute sur une mine... Installés pour la nuit dans la cité, les équipages reçoivent pour la nuit des missions de défense rapprochée. Le 26, le 2^e peloton, envoyé à la Cité Langenzug, perd le *Ste Chapelle*, incendié par trois obus perforants de 88. Grâce à un tir fumigène, les trois chars restant peuvent se replier sur la Cité Elise. Le 27, un des pelotons, attaqué à courte portée par des grenadiers allemands, est dégagé par les Sherman et les zouaves. Pratiquement encerclé, l'escadron est difficilement ravitaillé sous les tirs d'artillerie ennemis. Enfin, à partir du 29, le 2^e escadron assure la relève, peloton par peloton : « Nous avions perdu en huit jours trois chars et quelques hommes. Nous étions fourbus, ayant rarement pu dormir plus de deux heures par nuit sous le tir incessant des minen et des nebelwerfer, engins particulièrement impressionnants par leur bruit ter-



rible et les dégâts qu'ils produisent. En plus de cela, il fallait compter deux heures de garde pendant la nuit, aussi pendant toute la journée à chaque instant de libre, nous mangions et buvions afin d'emmagasiner le plus de calories possibles »².

La garde au Rhin

Après la réduction de la poche de Colmar, auquel le 4^e escadron participe avec le 4^e Spahis marocains, le Régiment, toujours accompagné du 8^e Dragons, se regroupe au sud de Mulhouse, puis rejoint Masevaux. La pause est mise à profit pour

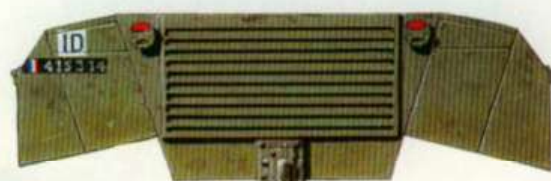
Ci-dessous.
18 juillet 1945. Un détachement du 2^e RD, dont les éléments viennent de rejoindre Vols en provenance d'Allemagne, défile à Innsbruck, à l'occasion de l'entrée au Tyrol du général Béthouart. Le 1^{er} escadron roule en tête avec ses AM M8 suivies de half tracks, appartenant probablement aux pionniers ou aux groupes de protection. Il est suivi par 24 jeeps et 15 TD des escadrons antichars. (ECPA)

Ci-dessous.
4 avril 1945. Dans l'après-midi, le 2^e escadron est poussé dans Karlsruhe pour participer au nettoyage de la ville. *Crillon II* (mie 463 753), du 2^e peloton, roule dans une rue de la cité grand-ducale bordée de maisons en ruines. (ECPA)



LE 2^e DRAGONS, DE L'ALSACE A L'

Ci-dessus.
L'automitralleuse M20 *Mênilmontant* du peloton hors-rang du 1^{er} escadron (mle 415 314) roulant sur l'autostrade Mannheim-Karlsruhe, au début de la campagne d'Allemagne.



Ci-dessus.
Arrière de *Mênilmontant*.

Ci-contre.
Avant de *Bonne Nouvelle II*



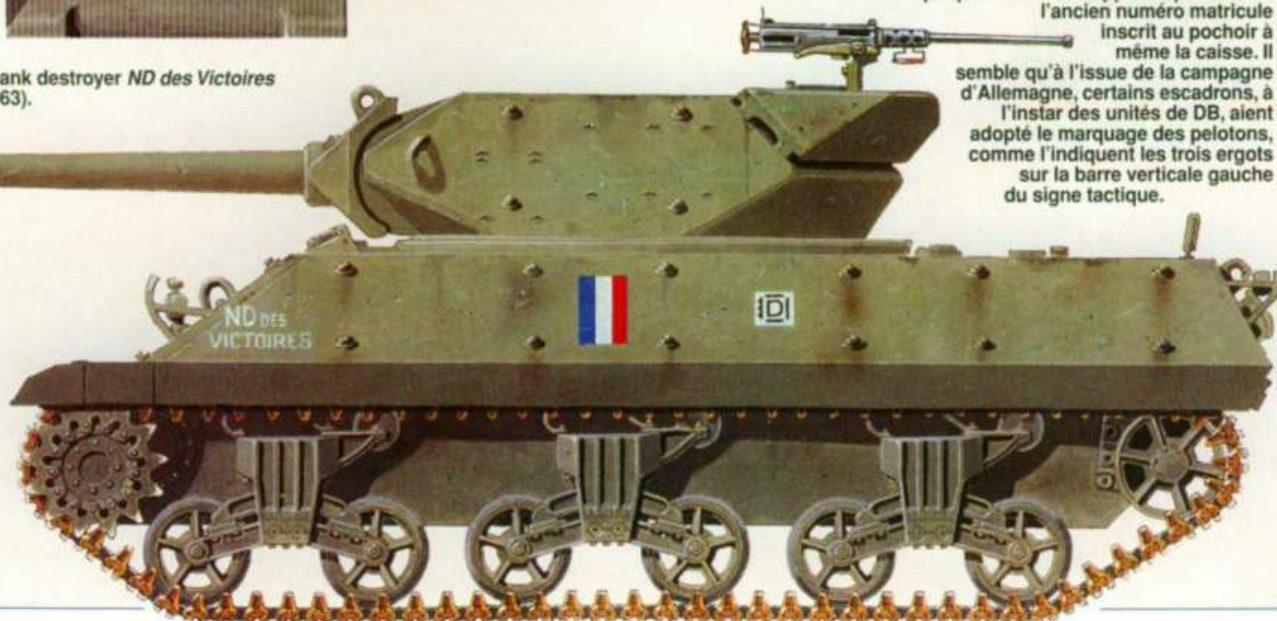
Ci-contre.
L'automitralleuse M8 *Bonne Nouvelle II* du 3^e peloton du 1^{er} escadron (mle 468 170) au début de l'occupation en Autriche. La première AM a été abandonnée à Weingarten le 3 avril 1945 par son équipage, alors que les TD se replient et que le groupe de reconnaissance (*Le Mail* et *Bonne Nouvelle*) est bloqué par des tireurs au bazooka : lorsque le village est réoccupé dans la soirée, les deux engins ont disparu.



Ci-dessus.
Avant du tank destroyer *ND des Victoires* (mle 446 063).

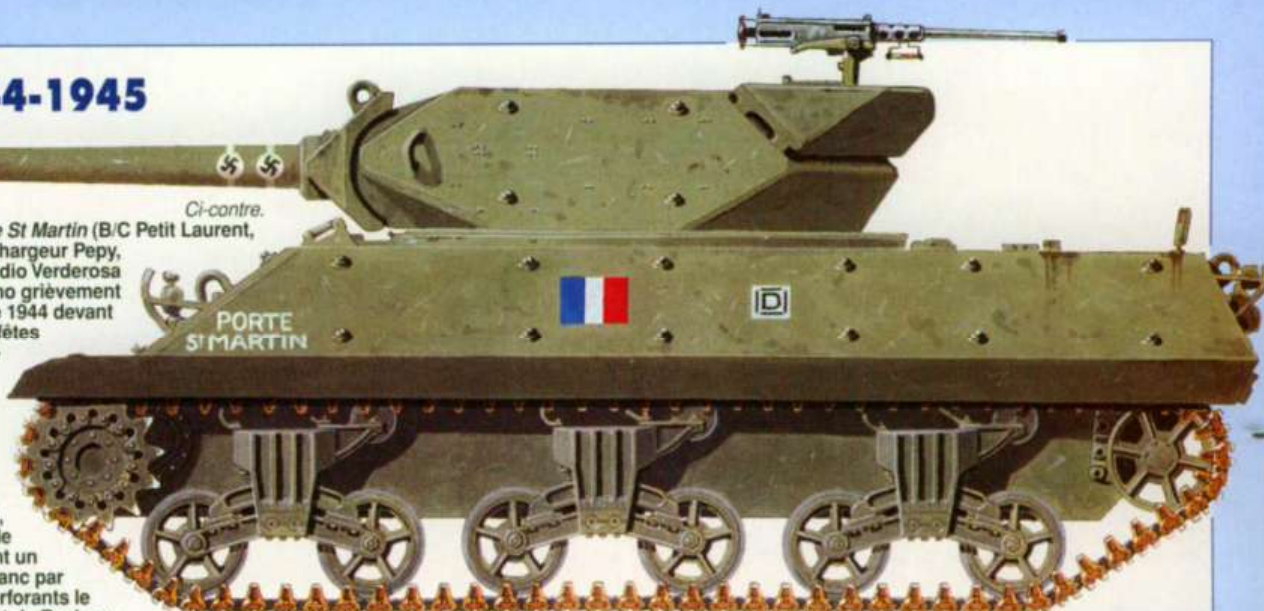
Ci-dessous.
Le tank destroyer *N.D. des Victoires*, appartenant au 3^e peloton du 4^e escadron, porte ici les marques conservées au début de l'occupation en Autriche. A noter la marque de nationalité peinte sur l'avant de la caisse et la « plaque matricule » apposée par dessus l'ancien numéro matricule inscrit au pochoir à même la caisse. Il

semble qu'à l'issue de la campagne d'Allemagne, certains escadrons, à l'instar des unités de DB, aient adopté le marquage des pelotons, comme l'indiquent les trois ergots sur la barre verticale gauche du signe tactique.



AUTRICHE, 1944-1945

Le tank destroyer *Porte St Martin* (B/C Petit Laurent, tireur Portelli, chargeur Pepy, conducteur Cremades, radio Verderosa remplaçant Sorrentino grièvement blessé le 9 octobre 1944 devant Thiéfosse) pendant les fêtes de Noël à Spechbach-le-Bas. Il forme avec le *Porte St Martin* le 1^{er} groupe du 2^e peloton du 4^e escadron. A noter les cercles marqués d'une croix gammée peints sur le canon, indiquant le nombre de chars détruits (notamment un Jagdpanther atteint de flanc par trois obus perforants le 26 novembre au nord-est de Rechezy et évacué par son équipage).

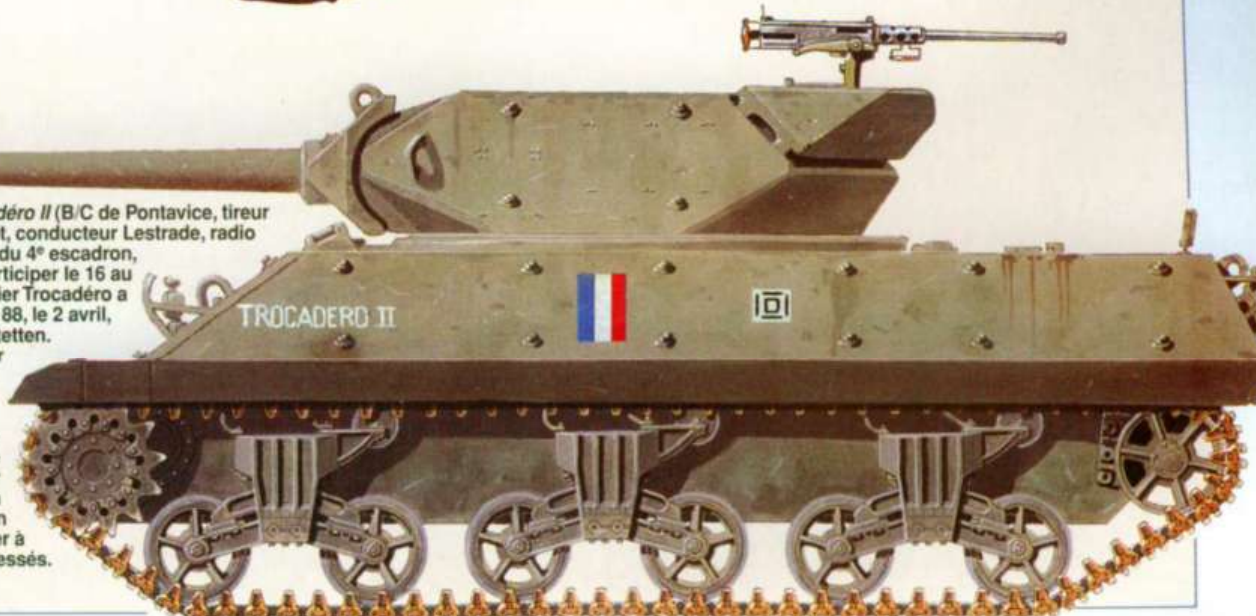


Avant du tank destroyer *Arc de Triomphe II* (mle 467 766) du 1^{er} peloton du 2^e escadron, lors du défilé d'Innsbruck le 16 juillet 1945.



Le tank destroyer *Crillon II*, appartenant au 2^e peloton du 2^e escadron, porte au moment de la bataille de Karlsruhe. Seules sont nettement visibles les marques de nationalité, le signe tactique apparaissant à peine sur les côtés de la caisse en arrière du nom de baptême. A noter, le numéro de convoi (R 260) pour le mouvement du 2 avril 1945 par Mannheim inscrit à la craie sur les deux garde-boue avant et le matricule 463 753 inscrit au pochoir à même la caisse. Le premier *Crillon*, enlisé dans une fondrière le 8 septembre 1944 au nord d'Autun, a dû être abandonné. Il est remplacé le 19 octobre à Vagney par un char tout neuf, opérationnel huit jours plus tard après un travail important effectué à l'échelon : peintures, mise en place de nouvelles chenilles en fer... Le *Crillon II* est baptisé lors d'une cérémonie à Magnoncourt le 18 novembre.

Le tank destroyer *Trocadéro II* (B/C de Pontavice, tireur Bouvier, chargeur Bouheret, conducteur Lestrade, radio Malavialle), du 2^e peloton du 4^e escadron, perçu le 11 avril 1945 pour participer le 16 au défilé de Strasbourg. Le premier *Trocadéro* a été détruit par deux obus de 88, le 2 avril, lors de l'attaque de Hochstetten. Seul l'aide-conducteur Malavialle est indemne : le Lt d'Anglejean, chef de peloton, et le chargeur Cassou sont tués, le margischef Angosto chef de char, le tireur Pepy, le conducteur Theurel et le radio Hérisson (remplaçant du dragon Blocaille tué le 6 février à Westhalten) blessés.



ORGANISATION THEORIQUE, ENCADREMENT ET ORIGINE DES OFFICIERS DU 2^e RD (Situation au mois d'avril 1945)

ETAT-MAJOR

Chef de corps : Lt-Col de Clerck (28.2.45)
 Commandant en second : chef d'escadrons de Toulouse-Lautrec Monfa (10.3.45)
 Chef d'escadrons adjoint : chef d'escadrons Balotte (1.4.44)
 Chef du service auto : ?
 Assistante sociale : M^{me} de Buyer
 Chef d'escadrons de Roquemaurel (21.4.45 - en stage)
 Cne Hennion (7.4.45 - 2^e esc)
 Cne Bigot (7.4.45 - 4^e esc)

PELTON DE COMMANDEMENT

Officier de renseignement : Lt du Paty de Clam (9.4.45 - 3^e esc)

PELTON DE TRANSMISSIONS

Officier des transmissions : Cn Tavernier

ESCADRON HORS-RANG

Capitaine commandant : Cne de Saint-seine (5.2.45 2^e Bureau 1^{re} AF)
 Adjoint : ?

PELTON DES SERVICES DU CORPS : Cne Deleuze

PELTON D'APPROVISIONNEMENT : Lt Rocca

PELTON D'ECHELON : A/C Mabilieu

PELTON SANITAIRE : Médecin-Cne Mourra (7.2.44)

P.C. DU COLONEL :



P.C. DU CDT EN SECOND :



BASE :



1^{er} ESCADRON DE RECONNAISSANCE

Capitaine commandant: Lt Sartre



1^{er} PELTON DE PIONNIERS : ?



2^e PELTON DE RECONNAISSANCE : Lt Petit B.



3^e PELTON DE RECONNAISSANCE : SLt Faure



4^e PELTON DE RECONNAISSANCE : SLt de Bellescize (blessé 25.4.45)



Nota

1. les trois AM M20 dont le nom n'est pas indiqué avec une certitude absolue sont vraisemblablement baptisés Auteuil, Belleville et Champs Elysées.

2. Il semble que, au cours de la campagne, le peloton de pionniers ait été doté d'AM M20 et que des half tracks aient remplacé certains Dodge (dans les groupes de pionniers ou de protection).

3. Tandis que les Tank Destroyer Battalions américains disposent de SCR 506, 806 et 610, les formations françaises ne disposent, à la place des deux premiers postes, de matériels de la génération précédente : SCR 193 (ajoutés aux TDM originaux) et SCR 608.

DOTATION EN TRANSMISSION

	SCR 193	SCR 608	SCR 610
EM & EHR	6	7	3
Esc. Reco.	-	5	25 dont : 6 sur M8, 13 sur Jeep, 1 sur Dodge.
Esc. Antichar	-	1	19 dont : 12 sur TD, 1 sur M2, 3 sur Jeep, 3 sur Dodge.

2^e ESCADRON ANTICHARS

Capitaine commandant : Lt Biosse Duplan (7.4.45))



2^e PELTON DE COMBAT : Lt Perrier Michel (5.4.45).



3^e PELTON DE COMBAT : Lt Brassie



1^{er} PELTON DE COMBAT : Lt de Tilly

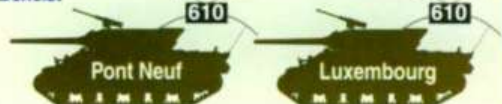


3^e ESCADRON ANTICHARS

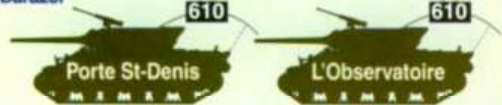
Capitaine commandant : Cne Puga

**1^{er} PELOTON DE COMBAT : A/C Guenet**

Mdl Benoist



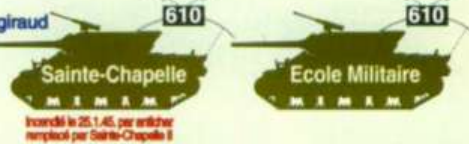
B/C Barazer



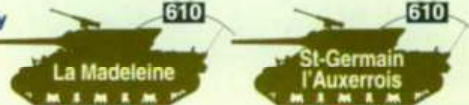
Touché le 25.1.45.

2^e PELOTON DE COMBAT : SLt Chrétien (27.1.45).

B/C Bongiraud

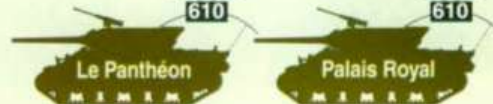
Incidé le 25.1.45, par artillerie
remplacé par Sainte-Chapelle II

Mdl Thierry

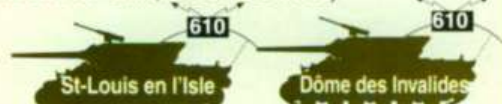


Touché le 25.1.45.

En réparation 21.4.45.

3^e PELOTON DE COMBAT : SLt Combescot (24.10.44- EHR)

B/C Gantlet

Incidé le 25.1.45, par artillerie
remplacé par St-Gervais II Incidé par artillerie**4^e ESCADRON ANTICHARS**Capitaine commandant : Lt Perrier Bernard (8.4.45. -3^e esc.)**1^{er} PELOTON DE COMBAT : Lt Raugel (blessé 4.4.45), puis Lt Petit H. (ORA 9.4.45. -EHR, blessé le 24.4.45)**

Bgdier Lagache

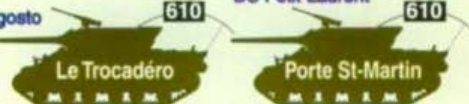


Touché le 2.4.45.

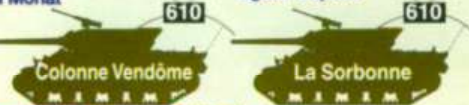
Incidé le 2.4.45, par artillerie, remplacé par Pont D'Austerlitz II

2^e PELOTON DE COMBAT : Lt D'Anglejean (22.1.45 XIV^e RM, tué le 2.4.45).

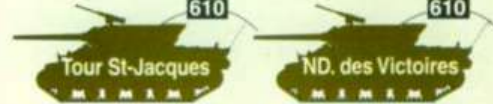
MC Angosto

Incidé le 2.4.45, par artillerie
remplacé par Trocadéro II (BC de Pontneuf)

Mdl Morlat



Lévis en Provence, remplacé par Colonne Vendôme II (Mdl Billique)

3^e PELOTON DE COMBAT : AC Pons puis SLt Collignon

BC Guillaumont



organiser un cours préparatoire à l'École interarmes de Cherchell et envoyer instructeurs et stagiaires à la nouvelle « École des Cadres de la 1^{re} Armée Française créée à Rouffach pour y fonctionner au cours de la période de stationnement de l'Armée en Alsace et pour contribuer activement à la réorganisation en cours »³. En outre, les effectifs sont apurés par l'affectation au centre d'instruction de l'arme blindée de Besançon du personnel dont l'absence doit dépasser six semaines. En retour, le CIAB expédie un renfort d'une centaine d'hommes à partir du 1^{er} mars.

La période est marquée par de nombreuses cérémonies : à Mulhouse en l'honneur de la libération de l'Alsace, à Masevaux où le général de Lattre de Tassigny remet la Médaille des Évadés à l'étendard entre autres. Le commandant de la 1^{re} Armée revient d'ailleurs le 23 mars confier le commandement au lieutenant-colonel de Clerck. Le 28 mars 1945, le 2^e RD est mis à la disposition du 2^e CA et instructeurs et stagiaires de Rouffach, rappelés, rejoignent leurs escadrons cantonnés vers Brumath. Le 31, deux pelotons de TD

3. Journal de marche du 2^e RD.

18 juillet 1945, Innsbruck. Parmi les quinze TD du dispositif de défilé figure Dôme des Invalides (mle 421 147) appartenant vraisemblablement au 3^e escadron. (ECPA)





appuie le franchissement sur la rive droite du Rhin des éléments de la 2^e division marocaine à hauteur de Germersheim. Puis, le 1^{er} avril, le 4^e escadron passe à son tour sur des portières du génie⁴ et soutient l'infanterie en détruisant les casemates de la ligne Siegfried s'opposant à sa progression. Le régiment franchit le 2 dans l'après-midi sur le pont de Mannheim avant d'être mis à la disposition de la 5^e DB pour la prise de Karlsruhe⁵. Le Colonel diffuse alors son ordre du jour qui ouvre la campagne d'Allemagne : « Il y a quelques mois à peine, votre Chef de Corps à la veille de la bataille pour la Libération faisait au nom de tous à notre Étendard, évadé de France comme par miracle, le serment de le ramener chez nous paré d'une gloire nouvelle. Ce serment est maintenant tenu, dépassé. Nous avons franchi le Rhin, premiers des éléments blindés de la 1^{re} Armée Française... Vivant symbole de l'unité impériale, puisqu'il réunit aujourd'hui dans ses rangs les Français et les Indigènes de nos départements d'Afrique aux Evadés de France et aux maquisards retrouvés, tous animés d'une commune et farouche résolution, le Régiment saura se montrer digne d'un passé déjà si lourd de Gloire »⁶.

La chevauchée du « Rhin au Danube »

Un premier combat violent se déroule le 3 avril à Weingarten, aux portes de Karlsruhe. Puis, les dragons pénètrent dans la cité grand-ducale avant d'être relevés par le 8^e RCA et de rejoindre le 2^e Spahis algériens.

Les deux régiments constituent alors un « groupement d'exploitation d'armée » aux ordres du colonel Lecoq du 2^e RSAR. Dans l'attente de celle-ci, les deux formations blindées assurent la sécurité des arrières du 2^e CA et les dragons découvrent à cette occasion le « travail de sous-quartier » : patrouilles dans les bois, recherche du renseignement auprès des prisonniers français libérés, récupération de matériel, filtrage des suspects...

Le 14 avril, le groupement est dissous et le 2^e RD repasse le Rhin à Germersheim et Maxau pour rejoindre Strasbourg et le 1^{er} CA. Deux jours plus tard, il participe, avec l'étendard, 13 automitrailleurs et 16 TD aux cérémonies marquant l'entrée solennelle dans la capitale alsacienne du général de Lattre venant du Pays de Bade par Kehl. Puis, dans la foulée, le régiment repasse le Rhin à Seltz pour participer au verrouillage des débouchés de la Forêt Noire. Le 2^e escadron entre déjà dans la composition du groupement Lebel où il retrouve le 8^e Dragons⁷ associé au 1^{er} RSAR et au 19^e chasseurs à pied. Ses TD participent aux combats d'Oberkirch, puis pénètrent dans Freudensstadt où le rejoint le reste du régiment venu par Baden-Baden. Poursuivant leur marche vers l'est, les escadrons combattent à Sankt Georgen, Donaueschingen, Aasen... Au cours des combats sur le Danube en aval de Donaueschingen, ils capturent, avec l'aide des tirailleurs du 6^e RTM, 2 585 Allemands dont 24 officiers qui tentaient de franchir le fleuve vers le sud⁸. Puis c'est Singen, Radolfzell, Constance où, le 29 avril, le régiment est chargé du nettoyage méthodique de la presqu'île et du Schienerberg.

L'annonce de la cessation des hostilités parvient au PC du Colonel le 7 mai à 13 heures. La sonnerie de « cessez le feu » est exécutée du haut de la tour du château du prince de Fürstenberg à Heiligenberg, au nord du lac de Constance. Le pavillon tricolore flottant sur le château reste illuminé par projecteurs toute la nuit.

Ci-dessus.
Autriche, automne 1945. **Le Vert Galant** (mle 468 875), char de dépannage Recovery flambant neuf (on aperçoit nettement les instructions peintes aux Etats-Unis « for shipment »), a dû être livré à la fin de la campagne à l'un des trois escadrons antichars. (ECPA)

Ci-dessous.
Schwaz, septembre 1945. La nouvelle garnison du 2^e escadron est située au bord de l'Inn, en aval d'Innsbruck. A l'entrée du village, un panneau indique la présence du 2^e RD par l'insigne de tradition du régiment et le signe tactique — rarement conservé sous cette forme après la guerre — des chasseurs de chars. (ECPA)



« Aux mâles et sanglants travaux de la guerre vont succéder les tâches aussi nécessaires, certainement plus ingrates, de l'occupation. Rappelez-vous qu'il y a toujours une noblesse à « servir ». Soldats vainqueurs, vous représentez ici la Patrie. Gardez la fierté de l'uniforme des fils de France, l'orgueil de la tenue du 2^e Dragons »⁹.

L'occupation commence en effet, avec le 8^e Dragons retrouvé et un groupement de choc, par des missions de police et de sécurité autour de Constance en liaison avec le gouvernement militaire. Mais le 2^e RD, proche du PC de la 1^{re} Armée, est également mis à contribution à de nombreuses occasions : venue à la frontière suisse du général de Lattre le 18 mai, cérémonies pour la visite du général de Gaulle à Constance le 20, inspection de la 14^e DI le 21, visite des centres de déportés à Reichenau et Mainau le 22, venue du général Guisan, de l'armée helvétique, le 13 juin, du général Devers, commandant le 6th Army Group le 15, cérémonie en l'honneur du sultan du Maroc le 22... Mais surtout le Régiment participe à Paris avec sept AM et quinze TD au défilé de la Victoire le 18 juin, puis à celui de la Fête nationale.

Du 8 au 10 juillet, le Régiment quitte Constance et par Bregenz, gagne Innsbruck où un détachement défile le 14 juillet. Il va demeurer plus de trois ans en Autriche, avant de rejoindre Offenbourg en novembre 1948 et échanger ses Tank Destroyers contre des Pershing. Entre temps, deux noms de bataille — Autun 1944 et Forêt Noire 1945 — auront été ajoutés aux huit autres inscrits sur l'étendard¹⁰. □

4 Selon la tradition, et le JM du 2^e RD, ce seraient « les premiers engins blindés français appelés à opérer sur la rive droite du Rhin ». Mais c'est en fait le détachement de Quénétain, du 3^e RSAR, qui, passant sur le pont américain de Mannheim en début de nuit du 31, a été « la première unité de Cavalerie française à franchir le Rhin et à combattre à l'est ».

5 Voir Militaria Magazine n° 141.

6 Ordre du jour n° 135. Allusion est faite au serment prononcé le 14 août 1944 lors de la cérémonie précédant le départ d'Afrique du Nord.

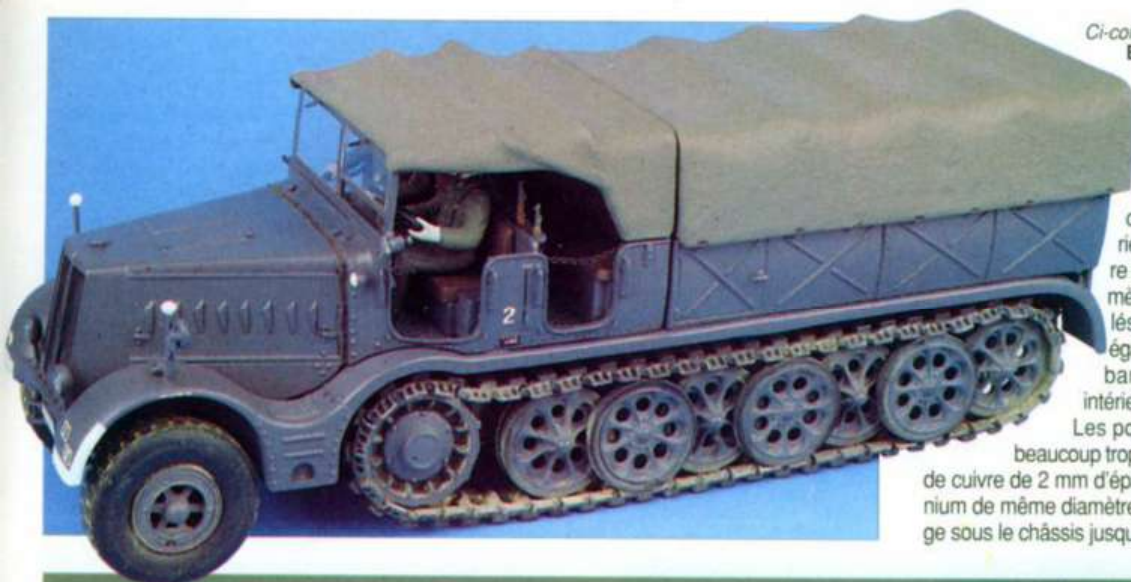
7 Le 8^e Dragons FFI, devenu 8^e bataillon de dragons portés, avait rejoint la 6^e demi-brigade de chasseurs.

8 Voir Militaria Magazine n° 141.

9 Ordre du jour n° 157.

10 Le 2^e RD a perdu au cours de la campagne 6 officiers, 35 sous-officiers, brigadiers ou dragons et capturé 4 000 prisonniers. Il a compté dans ses rangs quelques personnages : le colonel Raugel, dont le fils commande un peloton au 4^e escadron, servant au PC sous l'identité du M/C Roguet et le B/C Bernard de Lattre de Tassigny, fils du commandant de la 1^{re} Armée, servant au 1^{er} escadron. Quant au brigadier Valéry Giscard d'Estaing, du 2^e escadron, nommé à compter du 1^{er} avril 1945 après avoir suivi un stage à l'école des cadres du Val-d'Ayon, il sera cité à l'ordre du CA pour sa conduite lors des combats de Behla et Zolihaus les 21 et 25 avril.

L'auteur remercie d'avance les personnes susceptibles de lui apporter des précisions sur l'organisation du 2^e RD, le baptême de ses véhicules et les diverses marques portées sur les engins.



Ci-contre.

Entièrement bâché, le FAMO donne une impression de puissance qui, selon les photos d'époque, ne semble pas usurpée.

les couper. Les barbotins sont dotés de six boulons réalisés avec du fil de cuivre de 0,5 mm et les galets extérieurs sont munis sur leur face intérieure d'une tige de fixation de 1 mm de diamètre et 3 mm de longueur pour être collés et peints séparément. Cela permet également de peindre plus facilement les bandages caoutchouc des galets intérieurs.

Les pots d'échappement en white metal, beaucoup trop fins, sont échangés contre des tiges de cuivre de 2 mm d'épaisseur finissant par un tube d'aluminium de même diamètre, le tout mis en forme pour le passage sous le châssis jusqu'au silencieux.

UN MONSTRE SEMI-CHENILLE, LE FAMO SDKFZ. 9

1/48

SdKfz 9
Armoured division

Pour assurer le transport du Panzer III et dépanner les énormes chars de type Panther et Tigre, les Allemands construisent l'un des plus gros semi-chenillés de la Seconde Guerre mondiale.

Majoritairement délaissés dans l'échelle qui nous concerne et à contrario du 1/35, les engins allemands font, depuis peu, une arrivée en nombre sur le marché du 1/48.

Sous la marque *Armoured Division*, un artisan anglais a réalisé un modèle exceptionnel par sa taille, son exécution et sa conception, recherchée dans le moindre détail. En respectant les instructions de montage, nous suivrons la même trame pour nos améliorations, en commençant par le châssis et le train de chenilles.

Châssis et train de roulement

Peu de difficultés dans l'assemblage général de ce gros sous-ensemble sauf peut-être le train de chenilles. Il faut le traiter avec précaution, en procédant à de nombreux montages à blanc avant collage définitif et en suivant une certaine logique dans l'affaissement progressif des chenilles, du barbotin vers les galets puis en remontant sur la poulie de tension. A noter que deux sections de chenilles sur les quatre fournies dans le kit sont trop longues d'un maillon. Il est bien sûr nécessaire de

Le crochet de remorquage

A lui seul, il compte trois clavettes de verrouillage et deux axes d'articulation, tous réalisés à l'aide de fil de cuivre de 0,5 mm. Deux mains d'accouplement partent de part et d'autre du crochet et sont légèrement inclinées vers le bas pour se terminer à la verticale des sorties de pot d'échappement. La chape avant sera elle-même aussi équipée d'une clavette en fil de cuivre de 0,5 mm.

La monte en pneumatiques

Si les pneus fournis sont très réalistes au niveau gravure pour des véhicules américains, ils ne correspondent pas au profil des pneus allemands montés sur ce genre d'engin ! Après avoir passé en revue ce qui existe sur le marché, nous avons trouvé que les pneus Solido de type Berliet T12 ou VAB ressemblent le plus. Tout d'abord par leur aspect lisse, mais aussi par le volume du ballon du pneu, légèrement bombé.

Les ailes

De part et d'autre de la chape avant jusqu'au bout des ailes, nous plaçons deux séries de onze rivets à espace régulier, toujours selon le même procédé du petit fil de cuivre de 0,5 mm de diamètre collé dans un orifice du même diamètre et limé à niveau. L'opération est répétée entre les deux phares avec six rivets seulement. On recommence le même travail sur la chute de l'aile avant et le départ de l'aile arrière, soit de chaque côté du marchepied, avec deux séries de six rivets. Les ailes arrière, relevables, sont munies de trois charnières d'articulation et la plaque de police sera modifiée pour l'équiper d'un

**Maquette
Jérôme
HADACEK,
photos Oliver
SAINT LOT**

Ci-dessous à droite.
Gros plan sur l'habitacle avec le râtelier d'armes confectionné de toutes pièces, et le tableau de bord décoré de photocopies en noir et blanc.

Ci-contre.
Cette vue de détail de l'arrière permet de distinguer très nettement les opérations de surdétailage effectuées sur le crochet, les feux militaires et leurs optiques ainsi que la caisse cargo.



LE FAMO SDKFZ. 9



Ci-dessus.

Printemps 1942 dans le désert libyen, ce Sdkfz9 (Zgkw 18-tonne Typ. F3) de la Heer a été capturé par les Britanniques et un soldat du Royal Army Ordnance Corps a pris le volant pour tracter sans peine un Crusader en panne. L'engin est passablement fatigué, les volets du capot moteur ont été retirés pour aider au refroidissement. (IWM)

Le FAMO F3 de 18 tonnes a été le plus gros semi-chenillé en service au sein de l'armée allemande. Conçu comme dépanneur de char, il est également utilisé en tant que tracteur d'artillerie lourde, transport de personnel et équipé en porteur de grue de 6 et 10 tonnes. Ce véhicule qui sert sur tous les fronts a été réalisé par la société Fahrzeug und Motorenbau GmbH de Breslau (FAMO) et construit durant toute la guerre à 2 800 exemplaires, tous modèles confondus. Le F3 est doté d'un moteur Maybach HL 108 TUKRM V12 à refroidissement par eau et développant une puissance de 270 cv à 3000 tr/mn. Avec ses huit vitesses avant et deux arrière, il atteint 50 km/h sur route.

Surnommé « Der Stier » (le taureau), son rôle principal dans le dépannage de chars est initialement la traction de la remorque porte-char de 23 t Sd.Anh 116, qui reçoit des engins d'un tonnage inférieur ou égal à celui du Pz IV.

Avec l'arrivée de chars de plus en plus lourds, la remorque devient vite insuffisante et il ne faut pas moins de trois à cinq FAMO pour dépanner un char Tiger ou Elefant. À partir de 1943, certains véhicules sont équipés d'une imposante bêche arrière pour faciliter le dépannage de chars lourds en terrain meuble.

BIBLIOGRAPHIE

- German halftracks in action, Armor No 3; Squadron signal publications;
- Die halbkettentraktoren des Deutsche Heeres 1909-1945, Walter J. Spielberger, Motorbuch Verlag;
- Sturmgeschütz and its variants, Walter J. Spielberger, Schiffer publishing;
- Scout car et half tracks, J-M. Boniface et J-G. Jeudy, EPA.

petit feu d'éclairage et de position. Situés juste au-dessus des ailes arrière, les feux militaires sont évidés afin de les remplir, après peinture, de minuscules gouttes de colle epoxy double composant, mélangée avec de la peinture rouge et une pointe de noir pour atténuer l'éclat du rouge. Concernant l'éclairage de la plaque de police, il suffit d'obturer la partie basse avec un peu de pâte à modeler. On coule la goutte de colle rouge sur la partie supérieure en laissant durcir 24 heures. Après ce délai, la pâte à modeler sera retirée pour laisser apparaître, en partie haute, le feu de position rouge en demi-lune et en partie basse, la zone évitée. On remplira cette zone avec une petite goutte du même mélange mais avec de la peinture blanche. On obtient ainsi un feu en double demi-lune de couleurs différentes.

Les tiges de gabarit

Refaites intégralement en tige laiton plus rigide, elles sont solidement arrimées dans les ailes avec quatre petits axes faisant office de boulons. La tige de gabarit côté gauche supporte le rétroviseur, greffé sur sa partie verticale à l'aide de deux gaines de fil électrique attachées l'une à l'autre par un fil cheveu d'ange en cuivre. L'une vient coulisser sur l'axe vertical de la tige de gabarit; l'autre sert d'embase à l'axe de fixation du rétroviseur.

Habitacle et capot moteur

Comme la notice le signale à juste titre, nous ne saurions trop recommander de travailler ce sous-ensemble avec une

Ci-dessous.
Les alternatives de bâche permettent de couvrir ou de découvrir l'engin selon la configuration choisie. Cela concerne particulièrement l'habitacle qui concentre le plus de détails.



de gabarit et les encoignures extérieures d'ailes.



Ci-dessous.
Pour augmenter l'effet de profondeur, la grille du radiateur et les ouïes latérales reçoivent une couche de noir mat essuyée à l'essence pour retirer le surplus. La seule touche de couleur sera appliquée avec du blanc mat sur les boules des tiges

infinie précaution en raison de sa fragilité. Il est, par conséquent, nécessaire de conserver jusqu'au dernier moment les renforts situés entre les portières. Le capot en lui-même comporte assez peu de détails excepté les poignées d'ouverture des volets latéraux et supérieurs, les molettes d'ouverture de l'aération et la plaque constructeur située sur le petit incliné central de la calandre. En revanche, il est possible d'améliorer la séparation moteur-habitacle avec une fine bande d'étain 1,5 mm légèrement froissée, symbolisant le joint d'étanchéité entre les deux parties de carrosserie.

Les feux de gabarit sont refaits complètement en prévoyant d'évider la face frontale pour y déposer la goutte de colle epoxy teintée en blanc. Côté droit, sous le feu de gabarit, vient prendre place l'extincteur.

Sur le pourtour extérieur de l'habitacle, nous apportons les modifications suivantes :

- tout d'abord, les mains courantes sont limées et remplacées par des fils métalliques de 0,5 mm pliés au gabarit;
- autour de chaque portière, on place cinq cavaliers en U, servant à sangler les portières de toile utilisées en hiver;
- enfin, avec une pointe à graver, on simule les nombreux rivets répartis en quinconce sur le pourtour bas de l'ensemble de l'habitacle.

Quant au pare-brise, on se contentera de supprimer les essuie-glaces en white metal et de les remplacer par des modèles en photodécoupe et on adjoindra aux deux extrémités de la base du pare-brise, les deux papillons de serrage et de verrouillage. À noter que les moteurs d'essuie-glaces sont volontairement omis pour permettre le positionnement de la capote avant.

Le tableau de bord

Cette pièce requiert une certaine attention, surtout après la mise en peinture. Pendant le montage, on peut simplement ajouter quelques boutons de contact que l'on complètera d'après les observations faites sur les photos du livre de Walter J. Spielberger. Pour

la finition, on utilise des photocopies réduites de compteurs, compte tours et cadrans de contrôle divers. Les plaques d'instructions sont réalisées sur de fines bandes de décalcomanies noires avec un texte en transfert à sec de chez Verlinden en surimpression. On peut simuler les voyants lumineux en déposant de minuscules gouttes de colle epoxy teintée.

Le râtelier d'armes.

Le râtelier d'armes comporte huit alvéoles pour glisser le canon des fusils. Découpé dans une fine plaque d'aluminium, on y colle sept charnières en fil de cuivre de 0,5 mm de diamètre permettant dans la réalité de le relever. Enfin, pour clore ce chapitre sur l'habitacle, on peut rajouter sur la face intérieure de petits axes en L supportant les chaînettes de sécurité des portières, provenant de chez Gasoline.

La caisse cargo

Ce kit est décidément très complet, même si le prix quelque peu élevé peut être dissuasif. Pour la caisse cargo, nous sont proposées les deux versions du Sdkfz 9 : tracteur de remorque porte-char ou dépanneur avec sa bêche d'ancrage (Sdkfz 9/6). Moulées en résine en reproduisant la trame de la toile, les bâches sont fournies pour différentes versions y compris arceaux repliés; une idée originale qui permet de varier la morphologie de votre véhicule. La caisse comporte peu d'améliorations. On retiendra tout de même le changement des poignées des coffres latéraux pour des modèles en T plus réalistes, ainsi que l'apport de six cavaliers en U sur la partie supérieure du hayon arrière et sept de chaque côté des flancs de caisse, permettant de sangler les rideaux de bâche.

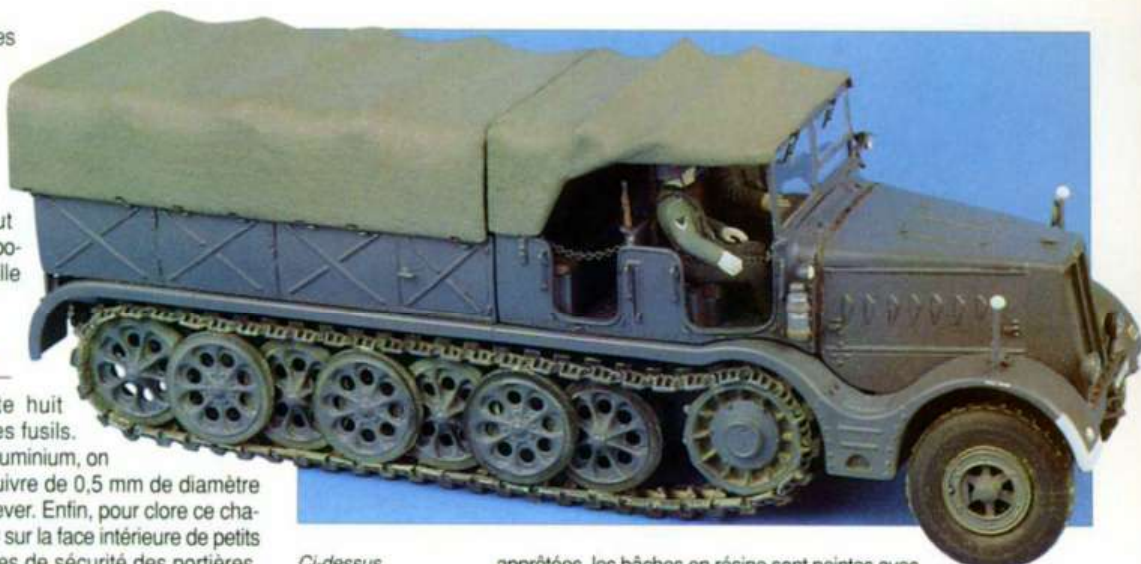
Peinture

Nous avons voulu trancher avec ce que l'on voit habituellement sur les engins allemands. Par opposition aux multiples camouflages sujets à polémique, notre semi-chenillé revêt une robe gris Wehrmacht uniforme en partant d'un apprêt gris bleuté et en finissant par un voile de peinture Tamiya gris Panzer ou German grey TS 4 en bombe aérosol. Poursuivant notre logique, l'engin présenté ici est flambant neuf, tout juste sorti des usines de Breslau. On peut imaginer que l'équipage, réduit à son minimum avec un chauffeur et un chef de bord, soldat de première classe, vient de percevoir son véhicule.

On applique sur les chenilles un jus de noir mat et un frottois à sec de peinture métal Humbrol n° 56. Chaque patin en caoutchouc sera ensuite retouché en noir mat. Le tout légèrement poudré au pastel pour donner un effet poussiéreux.

L'utilisation des décalcomanies fournies dans le kit étant rendue impossible en raison des excroissances des rivets rajoutés, les gabarits blancs sur les ailes avant sont réalisés par masquage au ruban adhésif Tesa, qui respecte l'étanchéité sans décoller la peinture de fond.

Après avoir été dégrais-sées et



Ci-dessus. La peinture générale du véhicule est un gris Wehrmacht des plus classiques, n'ayant pas encore subi la patine du temps ou les différents camouflages appliqués par les équipages eux-mêmes.

apprêtées, les bâches en résine sont peintes avec un mélange de peintures Humbrol n° 98/116/33 et 34.

Marques et accessoires

La planche de décalcomanies fournie dans le kit est suffisamment complète pour réaliser six versions différentes, comprenant immatriculation et signes tactiques. En ayant choisi une livrée grise uniforme pour notre FAMO, la seule décoration possible était le s.Pz Abteilung 502 engagé à Leningrad entre 1942 et 1943 avec le Mammouth comme insigne d'unité et le signe tactique des compagnies de réparation. On peut également rajouter sur les flancs des ailes avant l'indication de pression des pneus, à l'aide de transferts à sec de chez Verlinden.

Pour rendre les optiques des phares plus réalistes, nous avons utilisé des pastilles bombées translucides de chez Meri kits en 0,4 mm de diamètre, laissant clairement apparaître l'ampoule au fond du phare. Quant au projecteur de recherche, il s'agit d'une pastille argent de chez Tron de 2 mm de diamètre.

Concernant le pare-brise, la notice préconise de coller une seule plaque de rhotoid transparent. La partie supérieure côté conducteur étant relevable, nous avons préféré scinder nos vitres en trois parties : les carreaux passager et conducteur en partie haute encastrés dans le cadre du pare-brise; la partie inférieure côté conducteur sera collée derrière le cadre, laissant apparaître un retrait par rapport aux autres.

Figurines

Elles sont issues de la grappe fournie dans la boîte du Sdkfz 7-8 ton Krauss Maffei de Fuman et ne subissent que très peu de transformations. Leur présence permet simplement de rendre compte de l'échelle de l'engin.

Les fusils Kar 98 K sont en white metal et proviennent de chez Anego.

Pour conclure, le FAMO est un engin exceptionnel et sa maquette au 1/48 reste incontournable pour tous les passionnés de véhicules allemands ou de véhicules militaires tout simplement. □

Ci-dessous. Les arceaux repliés sans bâche laissent apparaître une grande surface libre dans la caisse cargo, que l'on peut agrémenter de nombreux accessoires de dépannage, particulièrement lorsque le FAMO est muni de sa bêche d'ancrage.





155 MM PANZERHAUBITZE M109 A36A1

1/35

M109 A3GA1
Revell
Munitions 155mm
AFV Club
Chenilles M109-M110
Skybow
Fillet de camouflage
verlinden

**Texte,
maquette
et photos par
Christian
RECEVEUR**

Ci-dessus.
On constate ici que les
teintes de camouflage se
rapprochent au maximum
du paysage environnant.

Ci-contre.
Vue trois quarts avant
du M109 Revell. Bien qu'issu
d'un moule ancien, cette
maquette permet la
réalisation d'un modèle au
réalisme acceptable.

Bien que commercialisé sous boîtier Revell, il s'agit d'un moule d'origine Italeri. La qualité de moulage est assez ancienne, ce qui implique un ébavurage soigneux de toutes les pièces. Il y a quelques omissions et de nombreuses petites pièces gagneront à être refaites à l'aide de fil de laiton ou de chutes de grappes de photodécoupe.

Les chenilles vinyle d'origine sont remplacées par des éléments plastiques en maillons séparés récemment édités par Skybow, une nouvelle marque de Taiwan dont le niveau n'est pas sans rappeler celui des produits

réaliser un petit décrochement, il est préférable de laisser les choses en l'état. On veillera à bien calculer la hauteur des poulies tendueuses à l'aide des supports de bèches d'ancrage arrière. Notons également qu'il manque le cache-moyeu des deux barbotins.

Tous ces éléments sont peints et patinés avant fixation définitive. Les chenilles reçoivent deux ou trois couches de gris brun très foncé et sont généreusement brossées à l'alu sec. Le tout est fixé avec une fine couche de vernis mat. Les patins caoutchouc sont repris un à un en gris noir mat.

Pour finalement obtenir un bon aspect terreux, il suffit de frotter ces derniers avec le doigt

AFV Club.

Le montage est un peu plus long mais l'aspect final est nettement plus réaliste et ne nécessite aucune tige de fléchissement derrière les barbotins et devant les poulies tendueuses. Le pourtour des jantes des galets de roulement est très faiblement gravé et se confond presque avec le bandage caoutchouc. A moins de posséder un mini-tour et de





Ci-contre.
La courbure des chenilles se fait naturellement grâce à la flexibilité des maillons articulés Skybow.
Le film translucide des décals est invisible si l'on a pris soin d'appliquer une couche de vernis brillant avant application. L'antenne est en plastique étiré mais il manque l'embase, à confectionner.

Au centre.
A l'arrière du M109, les bèches sont maculées de terre sèche; le support de l'enrouleur du câble téléphonique paraît un peu succinct.

En bas.
Les chenilles sont réalistes, comme l'aspect poussiéreux de l'engin. Le brossage blanc fait bien ressortir les détails. Les diverses poignées sont réalisées en fil de laiton.

recouvert de poudre de pastel brun clair.

Le montage de la caisse est très simple mais le pourtour supérieur demande à être mastiqué et soigneusement poncé. Il manque de toute façon à cet endroit une ligne de soudure, que l'on réalise en déposant un filet de colle liquide. Les petits renflements de soudure sont marqués avec le coin d'un petit tournevis plat, une journée après application. Cette méthode évite l'emploi assez hasardeux d'un pyrograveur. Le même traitement est appliqué autour des œilletons de manutention de la caisse et de la tourelle après avoir supprimé les rectangles de positionnement. Les bèches d'ancrage sont ébavurées, peintes et patinées, puis collées définitivement lors de la finition du modèle.

Détaillage maison

La quasi totalité des petites pièces de détail (anneaux, poignées, attaches de lot de bord) paraissent très grossières. Toutes sont à reprendre au papier à poncer grain 600 afin de parfaire les formes et effacer les joints de moulage. La meilleure méthode consiste toutefois à repérer toutes les pièces minuscules sur la notice et à les refaire en fil ou en chutes de laiton photodécoupé. Ainsi les poignées des capots moteur et des trappes d'accès sont remplacées par de plus convaincantes, réalisées avec du fil de laiton de 4/10^e plié à l'équerre dans une pince brucelle à bout plat.

Les protections des phares sont affinées au maximum. Le tout est solidement collé en place, les optiques seront peintes après patine générale.

Canon et frein de bouche sont assemblés avec un collage effectué par infiltration de trichlore. Cette méthode a l'avantage de dissoudre correctement le plastique, qui formera un léger joint très facile à poncer après séchage (trois jours). L'intérieur du frein de bouche n'est pas exempt de bavures difficiles à éliminer et il manque également une ligne de soudure sur le pourtour supérieur de la tourelle. Afin de donner un aspect de métal brut, les flancs et le panneau arrière sont badigeonnés de colle à maquette très liquide tapotée avec un vieux pinceau à poils courts. Les panneaux d'accès sont poncés afin de faire disparaître les minuscules striures de moulage.





L'AUTOMOTEUR AMERICAIN M109



Ci-dessus.

Deux vues du *Attaboy*, 17^e véhicule de la batterie F de la 41st Field Artillery Brigade, prises au cours de la guerre du Golfe, lorsque cette unité assurait l'appui-feu de la 24th Infantry Division américaine.

(Photos E. Micheletti/Raids)

Durant la Seconde Guerre mondiale, les bureaux d'études américains engagés dans les projets de matériels de défense envisagent la création de familles de matériels blindés couvrant diverses applications : transport de personnel, amphibie, automoteur d'artillerie, char de combat. L'objectif est d'optimiser l'emploi de composants communs à plusieurs véhicules et l'interchangeabilité des pièces afin de réduire le coût de revient et de permettre une production industrielle de masse. Avec l'engagement américain en Corée, certains matériels tout juste standardisés à la fin de 1945 sont adaptés à la hâte à partir du char M-18 puis progressivement remplacés par des matériels basés sur le nouveau châssis M-41.

Ces matériels sont cependant jugés inadéquats par l'US Army, désireuse de disposer de matériels adaptés à la mobilité aérienne et amphibie.

Parallèlement, les critères de l'US Navy en matière de transport d'éléments blindés amphibies amène les industriels à développer des matériels comme le M59, un transport de personnel blindé amphibie comportant une innovation dans son train de roulement « à plat ». Il se compose de larges roues à bandages et l'élimination des galets de retour supérieurs abaisse la silhouette des véhicules. Ce concept est aussi à la base de la famille sur châssis M113.

En 1955, un canon automoteur expérimental est créé à partir du châssis M59 sous la désignation T195. L'engin reçoit en tourelle blindée un obusier de 110 mm équipé d'un tube à changement rapide. Au final, le projet d'obusier est abandonné au profit d'un canon de 105 mm. En 1956, quatre véhicules sont testés, pourvus d'obusiers avec ou sans frein de bouche. A l'origine mû par un moteur à essence Continental, deux châssis sont modifiés pour recevoir un moteur diesel Detroit. Ainsi standardisé sous la désignation M-108, la production de l'engin est lancée à l'arsenal de Cleveland.

Par la suite, quatre véhicules sont construits à l'identique sauf pour le train de roulement et l'armement. Un obusier de 155 mm est monté dans une tourelle quelque peu modifiée. A l'issue de tests satisfaisants sur la capacité du châssis à endurer un armement plus lourd, le matériel est produit initialement sous la désignation T196 et T169E1 (moteur diesel) puis standardisé sous l'appellation M-109.

Plus tard, un nouveau canon de 155 mm est installé avec un tube plus long de 2,50 m pour accroître la puissance de feu et désigné ainsi M109E1.

Ce matériel est déployé au Vietnam dans sa version initiale M109 où il a fait preuve de son efficacité. Cet automoteur a été largement exporté, notamment en Israël, au Canada, en Suisse et est actuellement en service dans de nombreuses forces de l'OTAN (Belgique, Royaume-Uni, Pays-bas, Italie, Allemagne où il est désigné M109A36).

Les paniers arrière sont quelque peu grossiers, mais comme seuls les côtés extérieurs seront visibles, l'ensemble reste acceptable. L'aspect du tourelleau est assez correct, seul l'affût de la MG paraît empâté. Les quelques leviers de verrouillage peuvent être refaits en fil de laiton de 4/10^e.

L'énorme canon peut être peint et patiné séparément; il sera collé en place à la toute dernière finition après s'être assuré que l'ensemble s'encastre bien dans l'affût. Notons qu'il manque toute une collection de têtes de boulons à ce niveau, qui sont confectionnées en minuscules sections de plastique étiré de différentes grosseurs.

Peinture et finitions

S'agissant de la version allemande de l'obusier M109, la notice propose cinq décorations, toutes identiques, marques exceptées. La première a retenu notre attention, elle fait d'ailleurs l'objet de l'illustration du couvercle de la boîte.

Il s'agit d'un camouflage standard européen, à savoir teinte de base vert bronze, brun cuir et noir tarte.

Afin d'obtenir des teintes cassées à l'échelle, quelques mélanges sont nécessaires, à partir de références Humbrol. Le vert bronze s'obtient en additionnant 2/3 de vert 117 et 1/3 de jaune 94. Le brun cuir est du matt 62 2/3 additionné de 1/3 de 94. Le noir

Ci-dessous.

Le contraste entre les différentes teintes du camouflage est faible. La glace de l'optique de visée est bien visible. A proximité du lot de munitions de 155 mm récemment commercialisé par AFV Club, on distingue toute la série de têtes de boulons oubliée par le fabricant, sur le masque du canon et la tourelle.

tarte (noir sale) s'obtient en éclaircissant 2/3 de noir charbon 85 avec 1/4 de jaune 94. Si l'application de la teinte de base verte est relativement aisée, les deux autres couleurs doivent être pulvérisées avec un aérographe propre et bien réglé afin d'obtenir des fondus parfaits. Les erreurs de schéma et les éventuels ratés sont facilement réparables en changeant de teinte.

Avant séchage complet, une couche de vernis satiné est appliquée afin de fondre et de fixer le tout. Un jus de peinture à l'huile terre de sienne brûlée assombrie d'une pointe de noir très dilué est rapidement appliqué sur l'ensemble de la

maquette afin de bien marquer la base de tous les reliefs. Les éventuelles traces indésirables, particulièrement sur les surfaces planes, sont éliminées avec un petit chiffon doux imbibé



Ci-contre.

La glace du rétroviseur est visible avec l'effet de reflet voulu; détail simple mais ajoutant un plus à l'engin, le filet de camouflage provient de la gamme Verlinden.

Au centre.

Sur le flanc gauche, les tubes sont réalisés en microtubes laiton, les sangles en feuille de plomb. L'aspect terreux des patins de chenilles est obtenu grâce à l'utilisation de poudre de pastel brun clair.

En bas.

La volée et la masse du canon de 155 mm confèrent une allure impressionnante au M-109. Le reflet sur l'optique de visée ajoute au réalisme du modèle.



d'absence à briquet. Une fine couche de vernis mat est pulvérisée sur l'ensemble du modèle, que l'on laisse sécher quelques heures.

Viennent ensuite deux ou trois brossages à sec à l'aide d'un gros pinceau en poils de marte de bonne qualité, légèrement imbibé de blanc pur, en gardant à l'esprit que chaque brossage doit être immédiatement fixé par un voile de vernis mat. Afin de donner un aspect poussiéreux, de légères pulvérisations de jaune 94 éclairci de quelques gouttes de blanc sont appliquées sur les côtés, l'arrière et l'avant de la caisse. Précisons simplement que les décalcomanies doivent être appliqués avant cette opération. Les grilles de ventilation du moteur sont assom-

bries au noir mat et les reliefs sont relevés par un léger brossage à l'alu sec.

La glace (absente) des rétroviseurs est réalisée en remplissant ces derniers de vernis brillant que l'on aura pris soin de laisser épaissir à l'air libre afin d'éviter toute flétrissure pendant le séchage complet. Les chaînettes des capuchons des lance-fumigènes sont prélevées sur une planche de photodécoupe

(Royal Model, Aber par

exemple). La glace de l'optique de visée est réalisée comme indiqué précédemment en faisant attention aux traces de doigts. Le câble de remorque est remplacé par un élément en fils de cuivre torsadés à la mini-perceuse. Les attaches sont confectionnées dans des chutes de feuille de laiton. Le filet de camouflage est une production Verlinden enduite de colle à bois diluée et saupoudrée de persil haché sec; une bonne couche de vert noir mat et un généreux brossage blanc suffisent à donner l'illusion. L'élément est mis à sécher en place avant peinture. Quelques tubes sont fixés sur le côté de la caisse (microtubes laiton). Les sangles de maintien sont découpées dans de la feuille de plomb. La bâche d'obturation de l'affût du canon n'est pas collée. Elle se positionne facilement, ce qui permet de réaliser, en l'enlevant, des prises de vues rasantes de l'engin avec le canon en élévation. Si cette présentation en statique est retenue, la pièce doit être coupée, ajustée et collée.

AFV Club a récemment commercialisé un jeu de munitions palettisées de 155 et 203 mm. La démarche est intéressante d'autant qu'il s'agit, comme d'habitude, d'un produit de qualité. Les obus non amorcés et les charges sont moulés d'une pièce, ce qui évite des collages et des ponçages fastidieux. De magnifiques obus en laiton tourné sont également inclus dans la boîte. Seule l'application des nombreux stencils est laborieuse. Afin de neutraliser le film support, une couche de vernis brillant est conseillée avant mise en place.

Notre M109 de la 2. Batterie/Panzerartillerie bataillon 85 est terminé. Les clichés en situation permettent de juger du réalisme de notre réalisation.



Ci-contre.

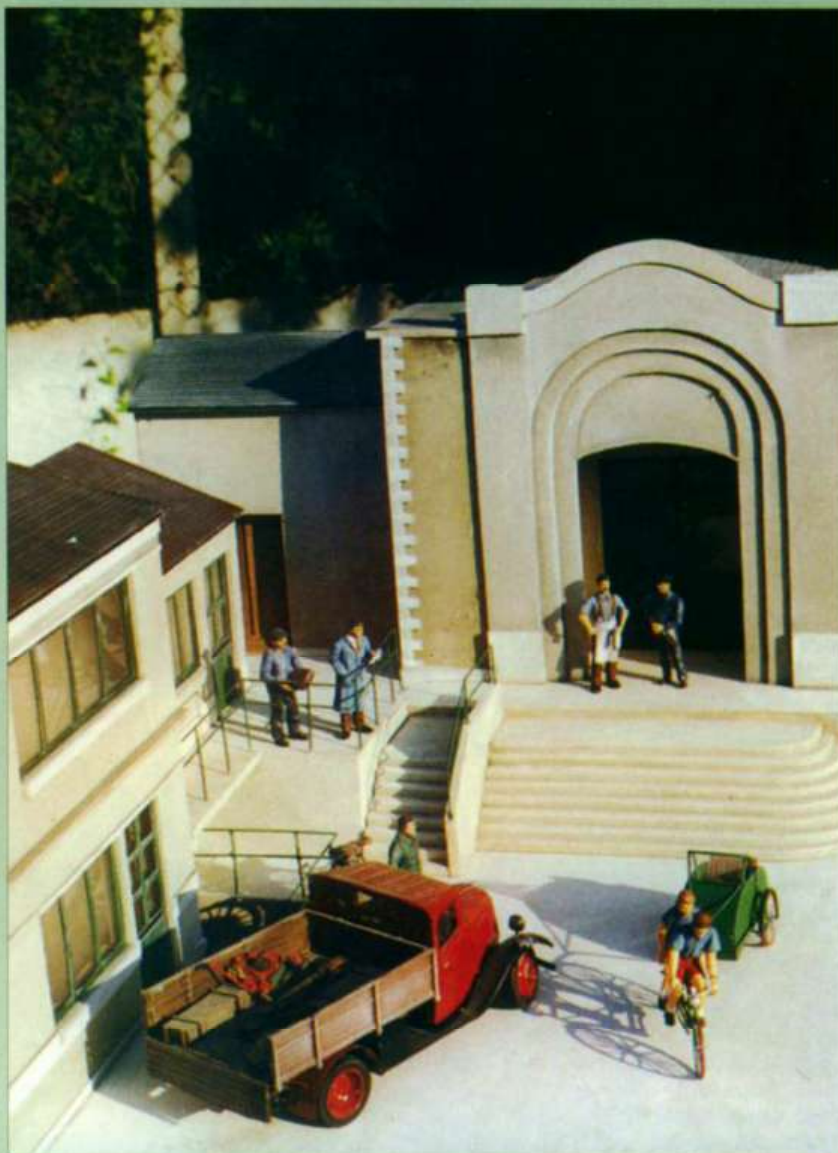
Deux touristes en tandem viennent demander leur route dans la cour de cette petite société des années 40. Munis de ces précieux renseignements, ils repartent courageusement vers leur destination. Au lecteur d'imaginer l'activité de cette entreprise et de lui inventer une raison sociale, avec enseigne lumineuse, évidemment. Cette vue illustre également l'effet de perspective écartant une trop grande symétrie. Le positionnement des bâtiments forme en effet un angle qui empêche le regard de se perdre au profit de la perception des éléments marquants, personnages et véhicules attirant également l'attention. Le placement du camion en biais par rapport au bureau au premier plan à gauche accentue l'effet, ce qui n'aura pas été le cas s'il avait été sagement garé en plein milieu de la cour ou parallèlement à la construction.

La mise en scène d'un diorama reste primordiale. Afin d'éviter quelques pièges, certaines règles fondamentales, ou lignes directives, existent afin de mettre au maximum en valeur vos volumes dans l'espace.

**Texte, photos et maquette
Didier BOURGEOIS**

Le point de départ réside a priori dans l'image que l'on se fait de la saynète avant même d'avoir commencé sa réalisation. Je me suis aperçu au fil des années et au fur à mesure de mes mises en scènes, que quelques règles de base doivent être respectées pour l'élaboration d'un décor.

Les dioramas de *Steelmaster*, à base de véhicules quels qu'ils soient, requièrent la représentation d'une route, d'une ou plusieurs maisons et parfois de tous ces éléments réunis ! Le positionnement de ces éléments sur le support, son orientation par exemple, est très importante et de celui-ci dépendra le réalisme et la profondeur que



COMMENT DONNER DE LA VIE A VOS ARCHITECTURES

*Ci-contre.*

Les trois principaux éléments constituant notre décor, en carton brut d'épaisseurs diverses.

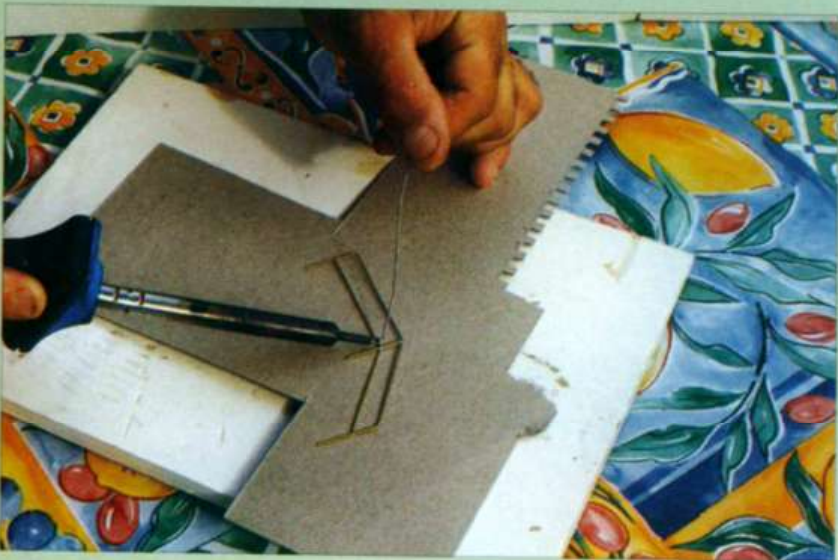
la maquette pourra retranscrire. Une des règles importantes est de ne jamais aligner les maisons parallèlement. Si la saynète n'est constituée que d'un plan horizontal avec en arrière plan une maison dans l'axe de vision, l'œil n'effectuera qu'un balayage rapide. Au contraire, un angle de rue est préférable, ou une déclinaison de niveau tel qu'un escalier ou une dénivellation, qui apporteront davantage de profondeur à votre décor.

En règle générale, il faut casser toutes les lignes qui peuvent rendre monotone l'aspect de l'ensemble. Optez donc pour des rues obliques sur votre support, des murs d'angle, des différences de niveau. Tout ceci aura pour effet d'animer déjà votre diorama au premier niveau, celui du décor.

Bien entendu, cette règle ne s'applique qu'au décor brut, c'est-à-dire sans aucun véhicule ni personnage. Car un très beau blindé avec deux ou trois personnages peut

Page suivante, ci-contre.

**Vue d'ensemble des bâtiments avant assemblage.
Les divers matériaux utilisés sont bien visibles :
carton, mousse, plasticard.**



être mis en place sur un petit support très simple, celui-ci n'étant qu'accessoire.

Ma petite entreprise...

A titre d'exemple de décor aux lignes de perspective complexes, notre but dans la saynète de cet article est de multiplier au maximum les différences de niveau. Pour ce faire, je me suis inspiré d'une photo représentant une cour de petite entreprise des années quarante.

Ce décor est formé de trois niveaux : l'escalier qui descend vers la cave, la cour elle-même de plain-pied avec

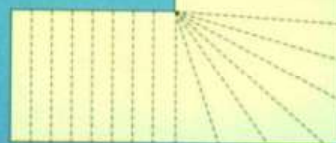
En haut, à gauche. Démonstration du procédé qui permet de simuler les pierres d'angle.

Ci-dessus. Les rambarde métalliques sont réalisées en fil de laiton de différents diamètres, soudé à l'étain.

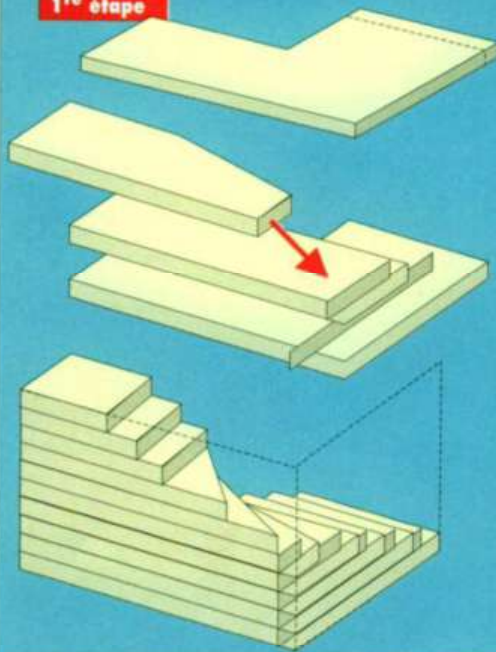


ESCALIER D'ANGLE

VUE DE DESSUS

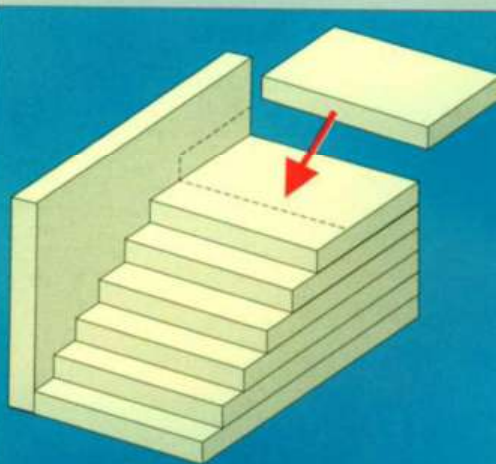


1^{re} étape

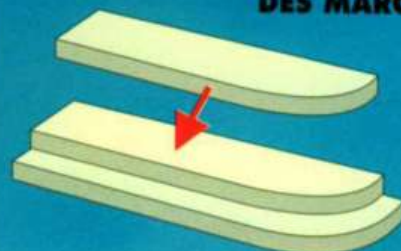


la chaussée, et le dernier qui se situe en haut de l'escalier et qui donne sur l'entrée d'un autre bâtiment.

Dans certains cas – comme celui des boîtes à lumière dont je vous ait parlé dans le précédent numéro –, une technique très particulière consiste à mixer les échelles. En allant de la plus grande au premier plan et



REALISATION DES MARCHES



D. BOURGEOIS



Ci-contre.

Mise en peinture du bâtiment de fond de cour. Le brossage à sec fera ressortir les irrégularités de la finition de la façade. On observe également les deux types d'escalier employés.

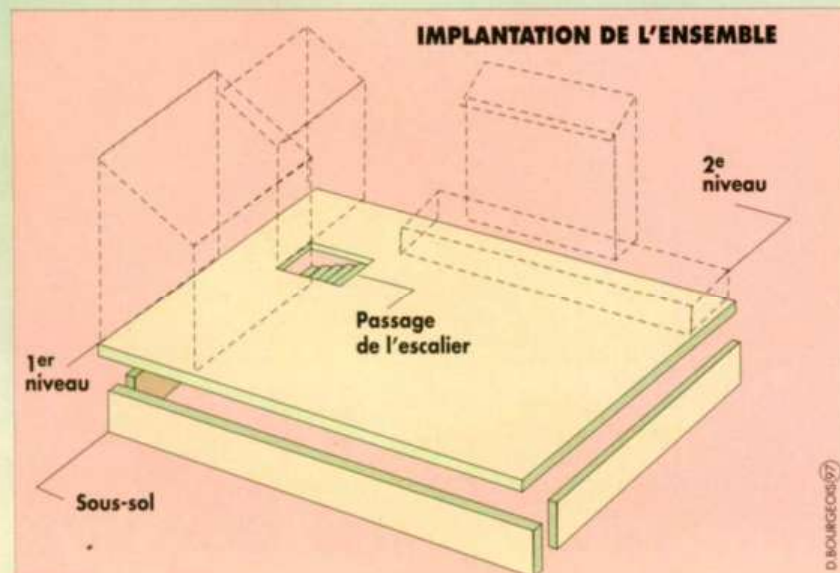
Ci-dessous.

Vue de la saynète sous un autre angle. Le tandem et sa remorque sont des accessoires civils intéressants, évoquant les congés payés, l'exode de 1940 ou les vélos taxis des villes sous l'Occupation, au choix !



en terminant par la plus petite à l'arrière plan. Dans certains cas extrêmes, au niveau de la construction, celle-ci est accentuée au niveau de la perspective de la même façon que sur les scènes de théâtre, afin de simuler une ligne de fuite très lointaine sur un petit espace.

Notre saynète, au contraire, a été conçue et agencée afin que plusieurs pôles attirent l'œil. Par exemple,



sur la façade du bâtiment de droite, des rajouts produisent des différences qui au brossage à sec donneront du volume, contrairement à une façade traditionnelle lisse. De même, dans les angles de ce bâtiment, des pierres ont été simulées avec du carton.

Pour ce procédé, il suffit de découper une bande de carton sur laquelle on trace des lignes correspondant à la hauteur des pierres. Puis on coupe la moitié de largeur d'une pierre une fois sur deux (voir photo p.51).

De plus, l'architecture des bâtiments, avec des différences de hauteur au niveau des toits, accentue l'effet de volume dans l'espace.

Le modéliste est dans l'escalier

Si je parle de déclinaison dans un décor ou de pente, je pense obligatoirement aux escaliers qui nous permettront, comme dans la réalité, de passer d'un niveau à un autre. Ici tous les différents types sont représentés, l'escalier droit, arrondi et en colimaçon.

Leur représentation ne pose pas de problème particulier. Pour les plus simples, il suffit dans un premier temps de découper dans du carton plume (calibré suivant l'échelle de votre maquette) une bande correspondant à la largeur de votre escalier. Il faut alors débiter plusieurs longueurs qui se raccourcissent au fur et à mesure qu'elles s'empilent. Pour les escaliers avec une extrémité arrondie tels que celui de la maquette, l'opération est la même que décrite ci-dessus à condition que les formes qui se superposent aient un rayon d'angle qui se réduit au fur et à mesure.

La technique de l'escalier en colimaçon est un peu différente. Découpez autant de formes identiques que vous avez de marches d'escalier et retirez comme une part de camembert sur chaque épaisseur au moment où celui-ci tourne. Les formes que vous enlevez dans l'arrondi auront toutes le même centre. Notre schéma vous fera assimiler rapidement cette technique.

Voilà pour les escaliers, le support est autrement en Cadapack classique. Il faudra juste rajouter des côtés qui permettront de créer un vide représentant le sous-sol. Ce vide peut recevoir l'alimentation électrique pour ceux qui voudraient s'inspirer de l'article précédent concernant la lumière et l'éclairage des dioramas.

Les façades sont réalisées également dans du Cadapack, plus fin cependant et correspondant à l'échelle du 1/35.

Le relief des corniches est une superposition de plusieurs couches de carton souple. Les fenêtres sont taillées dans un carton lisse un peu épais, et les portes sont réalisées dans ce même matériau. La carte plastique est évidemment un matériau beaucoup plus noble que le carton, surtout au niveau de son état de surface ; à vous de choisir suivant votre budget.

Les toits de l'ensemble du diorama ne sont pas réalisés en résine cette fois-ci, mais dans une feuille de récupération d'emballage en plastique, de surcroît ondulée à souhait.

Les barrières et rambardes d'escalier sont tout simplement façonnées à l'aide de tiges en laiton et l'assemblage des éléments se fait à l'aide d'un fer à souder et de fil d'étain.

Pour ma part, le plus gros du travail est ici accompli, il ne reste plus qu'à mettre en scène des personnages afin de donner de la vie à cette architecture. Les plus timides commenceront par des mises en scène simples et les autres n'hésiteront pas à se lancer dans le monde du « superdiorama ».



LONG RANGE DESERT GROUP ET SPECIAL AIR SERVICE 1942-1943 (II)

Ci-dessus.
David Stirling pose aux côtés
de certains de ses hommes
du SAS. La plupart
des mitrailleuses sont
des Vickers type K.
(IWM)

par
Yves Buffetaut
Illustration
d'**Hubert**
Cance

**Tandis que la Panzerarmee
Afrika entre en Égypte
et s'approche d'Alexandrie,
Stirling rêve d'offensive
et décide d'installer une base
semi-permanente à l'arrière
des lignes ennemies.**

La proximité du nouveau front facilite d'ailleurs la tâche du LRDG et du SAS. Le 2 juillet, le SAS et deux patrouilles du LRDG, commandées par Gurdon et Timpson, quittent Kabret et s'enfoncent dans le désert occidental, le long de la dépression d'El Kattara, puis remontent vers le nord, par la piste de Kara à Matrouh. A environ 150 kilomètres au sud de la côte, dans une région de collines, les Britanniques établissent un campement d'où ils opèrent contre les aérodromes de la région de Fouka.

La mort de Gurdon

Outre les terrains d'aviation, les autres objectifs de choix sont les pipe-lines et les convois de camions d'essence ou de transport à destination du front d'El Alamein. Le 8 juillet, le LRDG attaque ainsi plusieurs camions sur la route côtière. Le 11, une opération du même style est montée par Gurdon, mais lors de la marche d'approche, peu avant la tombée de la nuit, trois chasseurs italiens Macchi 202 repèrent les camions Chevrolet 30 cwt et les

mitraillent. Le véhicule de Gurdon est touché et lui-même est mortellement atteint. Faisant demi-tour pour regagner la base où se trouve un médecin, les survivants n'arrivent pas à temps pour sauver leur chef : Gurdon meurt avant qu'ils aient pu couvrir les 80 kilomètres les séparant du campement.

Les jeeps arrivent

Afin de renforcer l'efficacité des raids, Stirling décide de doter le SAS de jeeps, qui attaqueront en formation



Ci-contre.
Derniers préparatifs avant le
départ en mission.
Chaque homme reçoit une
trousse de survie,
comportant notamment
de l'eau dans une gourde,
une carte du désert imprimée
sur de la soie et des biscuits.
(IWM)



nombreuse les terrains d'aviation de l'Axe : les petits véhicules seront nettement plus mobiles et moins faciles à atteindre que les camions Chevrolet. Armées de trois mitrailleuses Vickers ou d'une Browning et une Vickers, les jeeps disposeront d'une puissance de feu importante, d'autant qu'elles opéreront par groupe de quinze ou plus. Stirling se rend donc au Caire et en un temps remarquablement rapide, obtient du commandement qu'il lui fournisse vingt jeeps : huit jours plus tard, il revient au campement de Kattara avec les nouveaux véhicules et plusieurs camions de trois tonnes chargés du ravitaillement nécessaire à l'entretien des jeeps.

Aussitôt, les hommes apprennent à évoluer en formation avec les jeeps. S'il est relativement aisé de faire rouler de jour une vingtaine de jeeps en deux colonnes séparées de cinq mètres, la chose est beaucoup plus délicate de nuit, sur un terrain aussi caillouteux que celui du désert occidental. La jeep de Stirling se trouve entre les deux colonnes, légèrement en avant de celles-ci et à un signal donné, en l'occurrence le tir d'une fusée éclairante Very, les véhicules prennent une formation en V et ouvrent le feu sur un flanc.

Le raid contre Sidi Haneish

Le 26 juillet, Stirling monte la première opération des jeeps : l'objectif est Sidi-Haneish, une grande base allemande située près de Fouka, à environ 70 kilomètres au nord-ouest du campement de Bir Chalder. L'un des participants à l'opération, Steve Hastings, raconte ainsi la marche d'approche :

« A première vue, c'était facile. Nous ne gardions pas une formation particulière et les conducteurs choisissaient leur propre route, un peu à droite ou à gauche de celui qui les précédait et suivaient son sillage de poussière ; parfois, une jeep heurtait un roc ou une mauvaise ornière et les affûts des armes s'entrechoquaient, les bidons et les boîtes de munitions se heurtaient à l'arrière. Le plus souvent, nous roulions à un bon 35 km/h sur une étendue plate de sable. De-ci, de-là, nous arrivions devant de petits escarpements et nous nous regroupions jusqu'à ce que nous eussions trouvé un chemin vers le haut ou vers le bas. La poussière se faisait plus dense et les

moteurs s'emballaient en changeant de vitesse. Il fallait tirer les véhicules l'un après l'autre, puis ils se déployaient, arrivés sur le plat ».

Plusieurs jeeps crèvent en chemin et toute la colonne doit s'arrêter le temps de changer le pneu, ce qui fait perdre environ une heure. A un autre endroit, une falaise apparemment infranchissable se dresse devant le groupe. Quelques jeeps sont envoyées en reconnaissance et finissent par découvrir un oued qui permet d'accéder au sommet. Finalement, après trois heures de voyage, une cinquantaine de kilomètres ont été couverts et l'un des officiers, à l'aide d'un sextant, fait le point et estime sa position comme étant à 17 kilomètres de la base allemande. Roulant vers le nord, les jeeps arrivent dans la zone côtière, reconnaissable aux nombreux véhicules abandonnés sur le terrain, au gré des batailles précédentes. Soudain, le terrain d'aviation de Sidi Haneish s'illumine à seulement 800 mètres devant les Britanniques : un bombardier se présente pour atterrir.

Stirling en profite pour attaquer immédiatement et les jeeps atteignent la piste à peu près au moment où se

Ci-dessus.
Gros-plan sur une jeep du SAS. La scène est probablement photographiée en Égypte, où le port de la barbe n'est pas autorisé. On reconnaît l'insigne de l'unité sur les casquettes. (IWM)

Ci-dessous.
Sur la route de Benghazi, une patrouille néo-zélandaise s'apprête à pénétrer dans une zone où sévit la malaria. C'est un risque non négligeable lorsque les véhicules sont détruits et que les hommes se replient à pied. (IWM)





pose l'avion. La fusée Very est tirée et les jeeps se déploient en V, roulant à toute allure sur le tarmac et mitraillant les appareils déployés au sol, des bombardiers et des avions de transport allemands. Les défenseurs répliquent par des tirs de mitrailleuses, de canons Breda et même de mortiers. Hastings décrit ainsi la riposte ennemie : « Je sentis quelque chose de chaud passer sous mon siège. Il y eut un bruit métallique, ma figure et celle de mon servent avant furent couvertes d'huile. Nous connûmes un instant d'aveuglement et d'incompréhension ; nous essayâmes l'huile couvrant nos yeux et la jeep dérapa violemment, heurta une bosse de terrain, se redressa d'elle-même et continua miraculeusement sur sa lancée ».

Les coups du canon Breda mettent hors d'action la jeep de Stirling, mais celui-ci est recueilli indemne par un autre véhicule et il ordonne à ses hommes de concentrer leur tir sur le Breda, qui est réduit au silence. Un certain calme revient alors sur le terrain, car les Allemands ont éteint les lampes d'atterrissage et les Britanniques ont coupé leurs moteurs. Stirling en profite pour donner ses derniers ordres : mitrailler une rangée de Junkers Ju 52, puis se retirer aussi vite que possible vers le campement. La manœuvre est effectuée rapidement, les jeeps n'ouvrant le feu qu'au dernier moment afin de ne pas trop gaspiller de munitions.

Puis vient le moment du retour. Trois jeeps ont été mises hors de combat et six autres sont endommagées, mais roulent encore. Un seul homme a été tué. Les Britanniques se retirent en plusieurs groupes de quatre jeeps. Il est évidemment trop tard pour espérer regagner le campement avant le lever du jour et les ordres de Stirling sont de rouler jusqu'au lever du jour, puis de camoufler les engins et de ne repartir qu'à la nuit suivante.

Dans la journée, l'aviation allemande lance plusieurs raids pour essayer de découvrir les jeeps, mais celles-ci ont été bien camouflées et un seul homme est tué, un vétéran de plusieurs opérations, le Français Zirnheld. A la nuit, les véhicules regagnent leur base, une autre jeep ayant été abandonnée en route. Stirling interroge alors ses hommes et en déduit que son unité a détruit 25 appareils sur la base allemande, pour la plupart des Junkers Ju 52. Dans le même temps, un raid de diversion a été mené par le LRDG contre le terrain de Baguish et le lieutenant Wilder revendique la destruction de 15 autres appareils, de telle sorte que le total pour la nuit est de 40 avions ennemis, ce qui porte les revendications du LRDG et du

Ci-dessus.
Un camion Chevrolet dans un désert plat comme la main. C'est là que les véhicules du SAS et du LRDG sont les plus vulnérables, car ils n'ont aucune protection contre l'aviation ennemie, à part leurs mitrailleuses de bord.
(IWM)

Ci-dessous.
Deux Chevrolet du LRDG dans un défilé rocheux. Les zones de collines et d'escarpement sont plus favorables à la protection, mais il est parfois très difficile de s'y frayer un chemin, seuls les oueds offrant des passages.
(IWM)

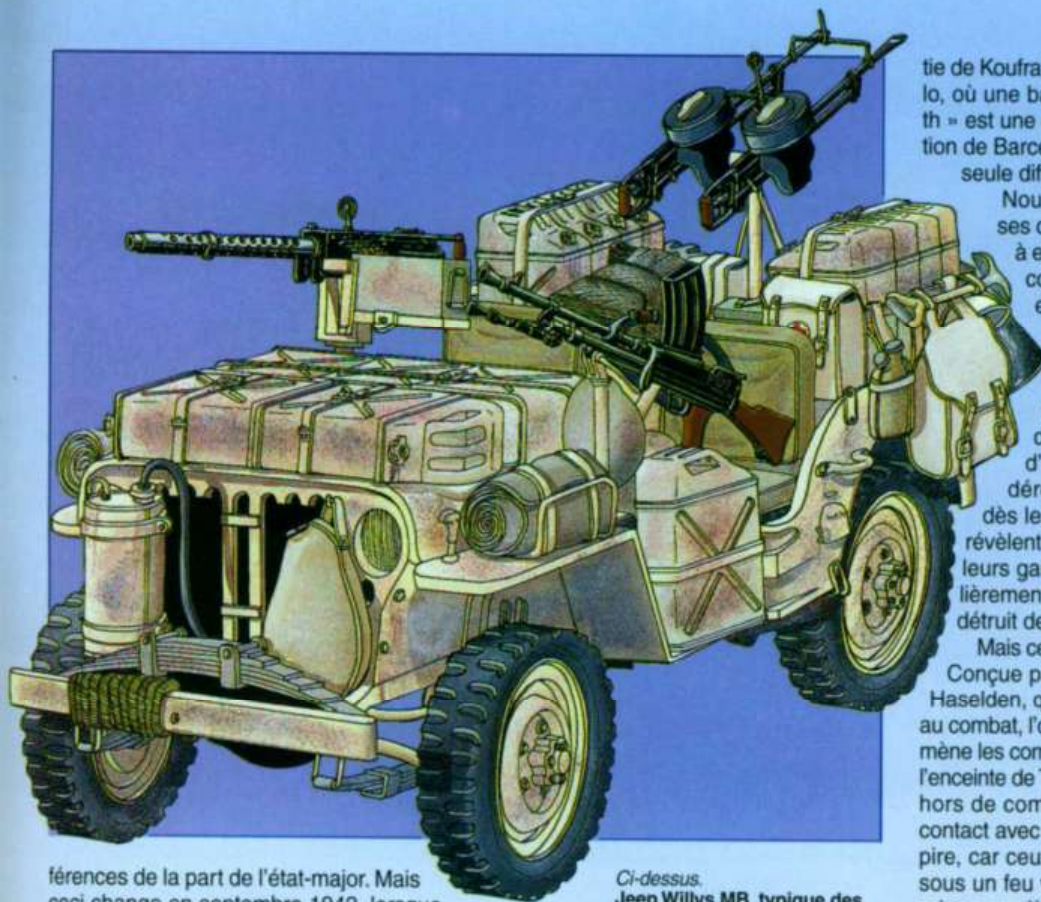
SAS à 256 appareils détruits. Comme toujours, les chiffres des revendications doivent être pris avec la plus grande prudence.

La réaction allemande ne se fait pas attendre et de nombreuses colonnes motorisées sont envoyées en patrouille vers le sud, de telle sorte que Stirling est contraint d'abandonner son campement et de se replier par la dépression d'El Katarra jusque dans la vallée du Nil.

Un triple fiasco

Les changements à la tête du haut commandement anglais en Égypte, avec l'arrivée d'Alexander et de Montgomery, apportent un nouvel état d'esprit plus offensif au Caire. Stirling ne le voit pas d'un très bon œil, car il menait jusqu'alors ses opérations à sa guise, sans trop d'inter-





férences de la part de l'état-major. Mais ceci change en septembre 1942, lorsque quatre opérations simultanées, dont certaines de grande envergure, sont lancées.

« Daffodil » est une attaque du port de Tobrouk, lancée à la fois de terre et de mer : plusieurs centaines d'hommes seront transportés par camions, tandis que la Royal Navy, à l'aide des destroyers Sikh et Zulu, débarquera le 11th Battalion des Royal Marines, dans le port lui-même, après que les combattants venus de terre eurent réduit au silence les batteries côtières. Des vedettes lance-torpilles interviendront également, afin de couler des navires, tandis que les Royal Marines détruiront les installations portuaires. Dans le même temps, Stirling et le SAS seront lancés contre Benghazi pour y couler les navires présents. Il s'agit de l'opération « Snowdrop ». « Tulip » prévoit un raid de la Sudan Defense Force, par-

Ci-dessus.
Jeep Willys MB, typique des véhicules de ce genre attribués aux équipages du LRDG, dans la guerre du désert.
(Dessin H. Cance)

Ci-dessous.
Une patrouille du LRDG à l'arrêt dans le désert, à cause d'un obstacle assez courant : une zone de marécage, aussi difficile à franchir que celles composées de sable mou.
(IWM)

tie de Koufra avec deux patrouilles du LRDG, contre Djaïlo, où une base avancée sera établie. Enfin, « Hyacinth » est une opération classique contre le terrain d'aviation de Barce, menée par deux patrouilles du LRDG. La seule difficulté est la grande distance à couvrir.

Nous ne pouvons nous étendre en détails sur ses quatre opérations, qui mériteraient un article à elles seules, notamment « Daffodil », l'attaque combinée de Tobrouk, qui met en œuvre des effectifs très importants. Nous allons simplement les résumer, en commençant par « Snowdrop », l'attaque contre Benghazi, menée par 220 hommes dirigés par Stirling lui-même, embarqués sur une quarantaine de camions et autant de jeeps. La marche d'approche, longue de 2 400 kilomètres, se déroule sans encombre, mais le raid échoue dès les premières défenses de Benghazi, qui se révèlent impossibles à franchir, les Italiens étant sur leurs gardes. Le repli, au lever du jour, est particulièrement difficile, car l'aviation ennemie intervient et détruit de nombreux camions.

Mais cet échec n'est rien à côté de celui de Tobrouk. Conçue par un ancien agent secret, le colonel John Haselden, qui mène pour la première fois ses hommes au combat, l'opération est bien trop complexe. Si le LRDG mène les commandos sans trop de difficultés jusque dans l'enceinte de Tobrouk, ceux-ci ne parviennent pas à mettre hors de combat les batteries côtières, ni à entrer en contact avec les navires au large, ce qui est sans doute pire, car ceux-ci s'approchent de la côte pour être pris sous un feu violent. Deux vedettes lance-torpilles sont prises au piège et les destroyers Sikh et Zulu, chargés d'hommes des Royal Marines, sont atteints avant d'avoir pu les débarquer. Seulement 70 marines sur les 800 prévus, parviennent à toucher terre et tentent de mener à bien leur mission : ils sont submergés par les Allemands et les Italiens. En mer, le Sikh est rendu non manœuvrable par un coup dans le gouvernail et le Zulu ne parvient pas à le prendre en remorque. Il se saborde finalement et tout l'équipage, ainsi que les Royal Marines, sont faits prisonniers. Le Zulu est endommagé et le croiseur antiaérien Coventry vient à son secours, pour être coulé par des Stuka ayant décollé de Crète. Enfin, trois vedettes lance-torpilles sont coulées par l'aviation : l'opération « Daffodil » est un désastre total pour la Royal Navy.

A terre, les hommes d'Haselden sont eux aussi perdus : encerclés par les Italo-allemands, ils ne peuvent





s'échapper qu'individuellement, en combattant. Haselden lui-même disparaît littéralement, tué par un obus de mortier qui lui explose dans le dos. Cinq hommes seulement parviendront à rejoindre les lignes britanniques.

L'opération « Tulip », contre Djalo, est également un fiasco, même s'il est moins sanglant que « Daffodil ». Les Italiens défendent leur oasis avec acharnement et malgré un siège de quatre jours, la Sudan Defense Force et le LRDG ne peuvent les faire fléchir. Bien au contraire, en proie à des attaques répétées de l'aviation italienne, les Britanniques sont contraints de regagner Koufra.

Finalement, seul le raid contre le terrain d'aviation de Barce remporte un certain succès. Il est mené par les patrouilles T1 (néo-zélandaise) et G1 (des Guards). Les Néo-Zélandais revendiquent la destruction de 20 avions et les Guards causent des pertes dans une caserne. Ceci ne peut cependant faire oublier l'échec des trois autres opérations.

La capture de Stirling

Le déclenchement de l'opération « Supercharge », l'offensive britannique à El Alamein, le 23 octobre 1942, transforme complètement l'aspect de la guerre du désert. La Panzerarmee Afrika se replie vers l'ouest et la 8th Army ne parvient pas à la rattraper. Le SAS, chargé de la ralentir en menant des raids nocturnes, ne réussit pas non plus et les patrouilles lancées par Stirling sont détruites ou capturées les unes après les autres. Avec l'approche de la Tunisie, le SAS reçoit une mission d'un nouveau type : lancer des reconnaissances dans ce pays, afin d'y estimer la puissance des troupes de l'Axe et entrer si possible en contact avec la 1st Army, venue d'Algérie.

Ci-dessus.
Dans la base de Kabret, en Égypte, une patrouille du Long Range Desert Group se prépare à une mission. Chaque patrouille comprend en général cinq camions Chevrolet, un officier et 15 à 18 hommes.
(IWM)

Ci-dessous.
Trois véhicules à découvert sur un désert fait de sable dur, favorable à la progression, mais pas à la recherche d'abris. Au retour de mission offensive, il est essentiel de s'arrêter de jour et de dresser des filets de camouflage pour essayer d'échapper aux reconnaissances aériennes ennemies.
(IWM)

C'est lors de cette dernière mission que Stirling est finalement capturé, surpris en plein sommeil par une patrouille ennemie. Il parvient à s'échapper, mais après plus kilomètres à pied, il se réfugie auprès d'Arabes qui le vendent aux Allemands. Il finira la guerre prisonnier en Allemagne. Rommel raconte ainsi dans ses carnets la capture de Stirling :

« Ce fut en ce mois de janvier que quelques-unes de nos unités de Flak surprisent une patrouille du désert en Tunisie et firent prisonnier, entre autres, le lieutenant-colonel David Stirling. Trompant une surveillance insuffisante, Stirling parvint à s'échapper et à rejoindre un groupe d'Arabes, auxquels il offrit une récompense pour le ramener dans les lignes anglaises. Sans doute la somme était-elle trop faible à leur goût, car, avec leur sens bien connu du négoce, les Arabes nous le proposèrent contre cinq kilos de thé. Marché conclu ! Les Anglais perdirent ainsi le chef si habile et si capable de leurs patrouilles du désert, qui nous avaient valu beaucoup plus de dommages qu'aucune autre unité anglaise de même force ».

Le SAS se remet pourtant de la disparition de son chef et fondateur. Le commandement passe à Paddy Maine et l'unité combattra en Italie, en France et en Allemagne et pas moins de cinq régiments SAS seront créés, dont deux britanniques, deux français et un belge.

En revanche, la fin de la guerre du désert met fin à l'odyssée du LRDG, dont les dernières missions consistent en la création de vastes dépôts à proximité de la ligne Mareth. A la fin du mois de mars 1943, le groupe est dissous par Montgomery. A peine plus d'un mois après, la guerre se termine en Afrique du Nord, avec la capitulation des forces germano-italiennes. □



DIOTECH Homme d'équipage et cameraman allemands

Echelle : 1/35

Matière : plomb

Cette marque allemande, presque inconnue en France, existe pourtant depuis cinq ou six ans. Elle propose des bâtiments en plâtre, des accessoires, et des figurines. L'ensemble présenté ici comprend deux figurines, un cameraman en train de filmer un homme d'équipage de la Heer, sans doute un officier, assis sur un char. La situation est originale, le détail est bon, mais la qualité du moulage et du métal ne sont pas à la hauteur des standards actuels.

**VERLINDEN Ensemble de détail pour Panther G Tamiya**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Les planches de photodécoupe pour chars allemands sont nombreuses, mais cet ensemble renouvelle le genre en incluant, en dehors de attaches d'outils et autres petits détails habituels, des pièces en résine et en métal destinées à remplacer les outils eux-mêmes, les élingues, le cric, etc. Également fournies, les « Schürzen » caractéristiques du Panther Ausf. G et leurs attaches.

**NIMIX Officier sous-marinier et Membre d'équipage de sous-marin**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Après Andrea et Warriors, Nimix commence également à produire des sous-mariniers pour animer des dioramas utilisant les maquettes Verlinden, par exemple. Voici donc deux hommes d'équipage, dont un officier portant la barbe si souvent observée, dans une pose classique mais un peu statique. Le détail de la gravure est honnête, mais le moulage pourrait être amélioré. Les deux figurines sont fournies avec une base ronde représentant un fragment de pont de sous-marin.

**BELGO SS en tenue d'hiver**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Représenté dans une attitude très détendue, ce soldat SS est chaudement vêtu d'un manteau doublé de fourrure et d'une toque « du même métal », avec une écharpe de laine autour du cou. C'était le genre de tenue peu réglementaire que les combattants du front de l'Est adoptaient, après avoir subi les rigueurs de l'hiver russe. L'homme porte également une grenade à manche glissée dans la ceinture.

**ACCURATE ARMOUR Tortoise assault tank**

Echelle : 1/35

Matière : résine, plomb et laiton photodécoupé

Après les prototypes allemands, voici les raretés britanniques. Le Tortoise découlait d'un projet de char lourd surarmé et surblindé, et vit le jour en février 1944 : cinq exemplaires seulement en furent construits, car avec ses 78 tonnes et son canon de 32 livres, le Tortoise A39 n'était d'aucune utilité au combat, et était de plus quasiment impossible à transporter par route ou par rail. La maquette est du standard habituel de la marque, avec la qualité de détail que l'on connaît.

**JAGUAR Équipe de mitrailleurs à l'assaut**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Le sujet n'est pas nouveau, mais bien traité par Jaguar : deux fantassins de la Waffen SS, servants d'une MG 34, sont saisis en pleine course. Les uniformes représentés — treillis camouflé « petits pois », blouse SS, pantalon en toile de tente italienne — situent la scène en 1944-1945. L'attitude est vivante et réaliste, le détail de gravure est très fin, notamment pour les visages et les équipements : mitrailleuse, munitions, canon de rechange.

**JAGUAR Soldat britannique se rendant**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Les scènes de reddition se font de plus en plus fréquentes chez Jaguar, mais celle-ci dépeint une situation jusqu'alors inconnue, puisque c'est un soldat anglais blessé qui se présente bras levés à un fantassin allemand, qui entreprend de le fouiller pour découvrir armes, cigarettes, ou tout autre objet de valeur. La gravure est très bonne, les attitudes réalistes et les blessures du « Tommy » particulièrement bien rendues.

**ACCURATE ARMOUR Ensemble pour Sherman M4 Mk I britannique**

Echelle : 1/35

Matière : résine et plomb

Les maquettes de Sherman se faisant de plus en plus nombreuses, cet ensemble de détaillage est le bienvenu. Prévu pour le M4 de Tamiya, il peut en fait s'adapter à presque tous les modèles utilisés par les Britanniques. Il permet en effet de reproduire les équipements caractéristiques des chars du Commonwealth : extincteurs, coffre de tourelle, filet de camouflage et couverture, câble de remorquage, etc. Il comprend également des trappes détaillées, avec leurs épiscopes.



JAGUAR Capitaine de cavalerie allemand

Echelle : 120 mm

Matière : résine

Représenté dans une pose martiale, qu'on imagine typique de l'officier prussien, ce capitaine de cavalerie blessé au bras porte un pantalon à basanes de cuir, une blouse courte camouflée de la SS, ainsi qu'un manteau visiblement coupé chez un bon tailleur. Chaussé de hautes bottes de cheval, il est armé d'un Sturmgewehr porté à l'épaule droite. La figurine est soignée et très bien gravée.

**ACCURATE ARMOUR Scimitar début de production**

Echelle : 1/15

Matière : résine, plomb et laiton photodécoupé

Les amateurs de diorama au 120 mm sont peu nombreux, du fait de l'encombrement de la moindre saynète, mais de tels produits devraient les inciter à se surpasser. La belle maquette Accurate comprend tous les éléments du véhicule lui-même, mais aussi boîtes de munitions et paquets, une planche de décalcomanies complète, et les trois hommes d'équipages visibles sur la photo, à l'attitude bien étudiée. Hélas, le taux de change actuel de la monnaie anglaise risque de mettre ce kit à un prix inabordable.

**VERLINDEN Affiches de propagande allemande**

Echelle : 1/35

Matière : papier

Cette planche papier permettra d'agrémenter vos dioramas de maisons allemandes en y apposant ces reproductions d'affiches d'époque. La propagande organisée par Goebbels fut l'un des principaux instruments de l'arrivée au pouvoir des Nazis en Allemagne, comme le prouvent notamment le nombre et la diversité des affiches dont quelques échantillons figurent ici.

**JAGUAR Équipage de Panzer s'échappant d'un char**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Sur un thème abondamment traité ces derniers temps, Jaguar nous propose ces deux figurines s'échappant d'un char, P 38 et MP 40 à la main. L'homme d'équipage en combinaison camouflée est cependant représenté dans une pose qui permettra de l'adapter à d'autres situations. Quant à celui qui, debout jambes écartées, vient d'être touché par une balle ou un éclat d'obus, il semble avoir de bien grosses mains...

**JAGUAR Équipage de Panzer n°2**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette saynète vient compléter une série déjà riche d'hommes d'équipage allemands blessés, s'échappant d'un char ou fuyant la capture. Ici, un homme d'équipage SS vêtu d'une combinaison camouflée, sérieusement blessé à la jambe, est soutenu par l'un de ses camarades prêt à défendre leur vie grâce à son P38. La gravure et le détail ont soignés et l'expression des visages est très réaliste.

**DIOTECH Ruine de maison bourgeoise**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette ruine impressionnante ne brille pas par l'originalité de son sujet, mais elle présente l'avantage de comprendre des murs intérieurs entièrement détaillés, avec un carrelage original, ce qui permet de la faire figurer dans un diorama sous différentes faces, ou même de reproduire facilement une scène se situant à l'intérieur de la maison. La qualité de moulage et de détail est bonne, et les maquetistes plus ambitieux pourront peut-être s'en servir pour reconstituer un bâtiment entier.

**DIOTECH Surblindage pour StuG III**

Echelle : 1/35

Matière : résine,

Cet ensemble ultra simple comprend les cinq plaques de blindage supplémentaires de 30 mm qui étaient boulonnées sur l'avant des StuG III Ausf. F ou F-8 pour en augmenter la protection. C'est pourtant une conversion assez aisée à réaliser soi-même... Notons que Dio Tech commercialise également des accessoires très utiles tels que câbles de remorquage en métal, tôle ondulée, vitres complètes pour bâtiments, etc.

**VERLINDEN « Le sauvetage »**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Reprenant un thème déjà utilisée par la défunte marque Chota Sahib avec des paras britanniques, Verlinden propose ici le sauvetage en catastrophe d'un blessé allemand par l'un de ses camarades. L'attitude est réaliste, surtout celle du soldat courbé sous le poids de son collègue, et armé d'un MP 40. Les uniformes représentés sont ceux de la Waffen SS, mais ils peuvent être aisément modifiés.



DIOTECH Le Renard du Désert

Echelle : 120 mm

Matière : résine et plâtre

Le général Rommel est bien sûr le personnage représenté par cette figurine : fidèle à l'imagerie traditionnelle, il porte son éternel manteau de cuir, des lunettes de protection sur sa casquette d'officier et une paire de jumelles autour du cou. La boîte comprend également la base en plâtre. Si le visage de Rommel est bien reproduit, il est dommage que l'attitude ne soit pas plus vivante.

**TAMIYA Tiger I début de série**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Avec cette nouvelle version, Tamiya achève pratiquement le renouveau de sa série sur le Tigre I, amorcé 6 ans auparavant. On aura suivi un ordre antéchronologique pour arriver à cette version début de série. Par ailleurs, la firme nipponne semble abandonner les chenilles à maillons individuels. L'ancien Tigre I était le seul modèle de la gamme ainsi conçu et cette nouvelle mouture est fournie avec des chenilles en caoutchouc synthétique. En outre, une nouvelle grappe comporte les pièces caractéristiques de la nouvelle version, dont un choix de masques de canon avec optique de visée simple ou double.

**ESCI Convoi hippomobile allemand**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

On ne trouve désormais des modèles Eschi au 1/35 qu'à travers des rééditions. Parmi les références sélectionnées pour l'année 1997, voici le convoi hippomobile. La boîte est bien garnie, avec deux véhicules : un chariot de ravitaillement à usage général et une ambulance. La gravure des chevaux est très bonne, tout comme celle des conducteurs en position assise, qui n'apparaissent pas sur l'illustration. Eschi inclut aussi son ex-groupe au repos allemand, de 6 personnages aux poses variées et accompagnés de pas mal d'accessoires : caisses, poste radio, table et chaise. Comme il s'agit d'une série limitée, on ne saurait que trop recommander l'acquisition de cet ensemble original.

**ITALERI Steyr RSO avec 7,5 cm PAK 40**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Voici un exemple typique des expédients développés par l'armée allemande pour pallier le manque chronique de moyen de lutte antichars. Ce Panzerjäger est tout simplement la combinaison du tracteur chenillé Steyr RSO réaménagé avec cabine blindée et du canon de 7,5 cm Pak 40. Comme Italeri dispose depuis longtemps des deux éléments de base, cette variante est logique mais il aura fallu l'évolution du marché vers du matériel plus exotique pour voir arriver ce modèle dans une gamme industrielle.

**DRAGON Cavalerie cosaque allemande**

Echelle : 1/35

Matière : Plastique et photodécoupe

Cette année, Dragon est des plus exotiques dans ses figurines; après les Croates de la Handschar, voici des Cosaques. Par opposition au Bolchevisme, les Cosaques rejoignent en nombre les troupes allemandes. Tout d'abord affectés à des tâches subalternes, ces volontaires sont regroupés dans un corps de cavalerie à l'initiative du colonel Von Pannwitz, nommé commandant en chef de cette unité. Ils combattent surtout en Yougoslavie comme suggère l'illustration de la boîte Dragon. L'ensemble est réalisé tout en plastique bien gravé, à l'exception des étriers fabriqués en métal photodécoupé.

**ACADEMY M-18 Hellcat**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Avec ce modèle – comme grâce à celui précédemment sorti, le Tigre IE avec intérieur – la firme coréenne confirme son niveau de qualité, plaçant cette gamme parmi les meilleures du marché. En effet, la gravure de ce Tank Destroyer est très fine. L'intérieur est bien aménagé, jusqu'au poste de pilotage et puits de tourelle. Par ailleurs fidèle à ses habitudes, Academy agrmente le lot de bord avec des accessoires et paquetages divers. Par ailleurs, on dispose de deux jeux de chenilles, l'un en plastique en sections et l'autre en vinyle souple. L'un des deux pourra être récupéré pour un M24 Chaffee début de série.

**ITALERI Sturmtyger**

Echelle : 1/35

Matière : Plastique

Comme tout le monde, Italeri suit le mouvement et décline ainsi son châssis de Tigre au mieux, nous proposant le fameux canon lance-fusée automoteur de 380 mm. Réparti sur deux grappes, on trouve l'essentiel de la nouvelle version regroupant casemate, système d'arme et une partie de l'aménagement intérieur. A partir d'une base de bon niveau, on obtient donc un modèle très honnête, d'autant que le prix demeure accessible.

**DRAGON Jagdpanzer IV L/70 de commandement**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Chaque version de blindé fait souvent l'objet d'une maquette, et jusque dans les fonctions spécifiques comme c'est le cas ici pour un blindé de commandement. La version tardive de ce chasseur de chars connaît un changement notable, le canon long de 70 calibres à la volée impressionnante. Les équipements diffèrent autrement au niveau du toit et du train de roulement.



STEELMASTERS NOUVEAUTES ...

DRAGON Groupe mitrailleuse MG42

Echelle : 1/35

Matière : plastique

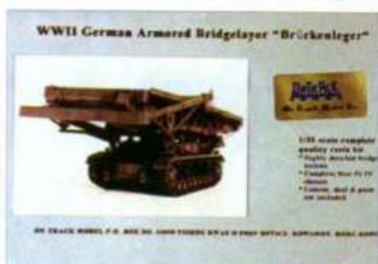
Les figurines Dragon abordent aussi des thèmes techniques, comme cette équipe de mitrailleuse lourde. La version lourde de la mitrailleuse MG42 est caractérisée par son affût repliable tripode, permettant l'appui-feu soutenu en position statique. Autour d'une MG42 à la gravure excellente, quatre servants complètent l'ensemble, dont un muni du petit télémètre d'infanterie.

**ON TRACKS MODELS PZ IV Brückenleger**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Ce jeune artisan de Hong Kong nous propose là son second modèle après l'automoteur de 10,5 cm *Dicker Max*. Il s'agit d'un blindé poseur de pont basé sur le châssis d'un Panzer IV D. Ce matériel a été mis en service dès 1940 et deux modèles sont déployés, dont celui construit par Krupp, qui fait l'objet de cette maquette. Comme pour le précédent modèle, la qualité est au rendez-vous, avec des détails très fins et un très beau moulage facilitant le montage.

**TOGA AER SU-85**

Echelle : 1/72

Matière : plastique

A partir du modèle d'origine moldave AER, cet automoteur est une déclinaison du SU-100. Cependant, à part le châssis et le train de roulement, la maquette est entièrement remaniée, avec un nouveau haut de caisse et l'armement correspondant. La planche de décals est celle du SU-100 et il faudra recourir à la documentation pour une décoration appropriée.

**VM Tourelle 2 cm Hangelalette 38**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Cela devient un lieu commun chez les fabricants des pays de l'Est de vendre leurs modèles en pièces détachées. VM n'échappe pas à la règle en proposant séparément la tourelle de son Aufklärungs-Panzer 140 à des fins de conversions. Celles-ci sont d'ailleurs répertoriées sur l'illustration de la boîte, y compris le SdKfz 140, dont une partie de la casemate est comprise avec la grappe de pièces contenue dans le kit. Outre les pièces plastique, on dispose aussi d'une planche de photodécoupe pour les grillages de protection de la tourelle.

**AVIONS... BATEAUX... BLINDES... FIGURINES...**

Plus de 3000 références
immédiatement
disponibles !

TARIF GENERAL
CONTRE 4 TIMBRES



**VPC
AIRLINES**

ACADEMY
AEROMASTER
ALEXANDER
ASGARD
ECLIPSE
EDUARD
HIRIART
HISTOREX
KENDALL
MONOGRAM
MGS
NEMROD
TAMIYA
VERLINDEN
Etc...

Commande rapide :
VPC AIRLINES
85, bld Pasteur 75015 PARIS
Tél 01 45 38 54 56
Fax 01 42 79 97 46

Vous nous recevez 5 sur 5 !

Commander series

- T34/122 égyptien
- Sig 33 Aus Panzer IB
- Panzer 38T RCO
- Semovente DA 9053

Conversion
Conversion
Conversion
Kit complet

vente par correspondance
catalogue contre 3 timbres à 3 F

LES LUTINS

à 100 m du RER

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

Tél./Fax : 01. 46. 61. 34. 95.

Le spécialiste de la maquette du sud de Paris.



45, rue Servan 75011 Paris

Tél/Fax : 01. 43. 57. 49. 45

ouvert du mardi au samedi de 11h à 19h

Toutes les grandes marques de figurines disponibles

NOUVEAU : LE RAYON DIORAMA EST OUVERT !

Pour réaliser vos dioramas et vos décors nous vous proposons :

Toute la gamme EVERGREEN, les flocages et les moules de rochers
WOODLAND SCENIC

Tous les outils du maquettiste, la gamme des collés ZAP

Faites vos arbres et vos bosquets avec le ZEECHUIN du 13^e Dragon

Peintures Gammes : Winsor & Newton - Humbrol - Andrea Color

Pinceaux Gammes : Léonard - Humbrol - Winsor et Raphael

Disponible : catalogue général des marques - Envoi Franco 50 F au magasin 35 F

Commande par téléphone ou par courrier

Frais de port : 30 F jusqu'à 450 F - 40 F de 451 à 1 000 F

au dessus de 1 000 F gratuit (colissimo + 10 F) pour l'étranger (At Cost)

Carte Bleue acceptée

MODEL 25

24, rue des Febvres - 25200 Montbéliard

Tél. : 03. 81. 91. 74. 69. - Fax : 03. 81. 91. 47. 42.

VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC...

Vous recherchez un kit ? Nous l'avons certainement !

TOUTES LES GRANDES MARQUES, MAIS AUSSI...

Eduard - Dès Kit - Alby - Cromwell - MK - Alan - Aires - Kirin
Verlinden - Tarmac - Gasoline - Flightpath - Jordi Rubio - S.M.A.
Nemrod - Warriors - Soldat Royal Model - P.S.P. - Ironside - AFV Club
Azimut - Custom Dioramics - Wolf - Jaguar - Emhar - K.M.R. - Alan
Airfield accessoires - M.R.C. Blockhaus - Cooperativa - Etc.

STEELMASTERS NOUVEAUTÉS ... STEELMASTERS NOUVEAUTÉS ... STEELMASTERS

MAC ZIL 157 K Citerne

Echelle : 1/72

Matière : plastique

Cette firme tchèque décline les éléments de son BTR-152 en reprenant ici le châssis, pour amorcer une série basée sur le camion ZIL 157, contemporain de la période 1960-1970 dans l'armée soviétique. La version citerne proposée offre des pièces en plastique de bonne qualité, notamment au niveau de la cabine moulée en un seul bloc. En outre, une large planche de décals accompagne la maquette, reproduisant des insignes de nationalité soviétiques, polonais, tchèques, est-allemands. La notice est cependant avare d'indications quant à leur positionnement.

**JB MODELS Saracen**

Echelle : 1/76

Matière : plastique

Cette gamme britannique propose exclusivement du matériel anglo-saxon contemporain. Après le Saladin, il était logique de voir décliner le châssis Alvis 6 x 6 à l'origine de divers véhicules comme ce transport de troupe blindé mis en service au cours de la guerre d'indépendance en Malaisie. Compte tenu de l'échelle, il s'agit d'un modèle bien moulé et relativement détaillé.

**INTERAVIA ASU-85**

Echelle : 1/72

Matière : plastique

Cette firme moscovite se spécialise semble-t-il dans le matériel soviétique d'après-guerre. Après les T-72, BTR-70 et BRDM-2, voici l'ASU-85. Il s'agit d'un automateur aérotransportable dont les lignes rappellent le Jagdpanther allemand. S'agissant d'une production en petite série, la qualité du plastique est plutôt rustique, les chenilles sont quand même moulées dans un plastique noir souple et une large planche de décalcomanies complète l'ensemble.

**GASO.LINE Conversion Shelter radio HQ17A pour GMC Solido**

Echelle : 1/50

Matière : résine et métal

Avec cette nouvelle référence, Gaso.Line étend sa gamme de conversions destinées aux véhicules Solido. Ce modèle reproduit la caisse radio HQ17A qui était montée dans le cargo du GMC sans modification particulière. La caisse s'adapte très facilement sur le modèle Solido, sur lequel il suffit de retirer les ridelles en bois. De plus, Gaso.Line propose également un jeu de nouvelles roues avec pneus en caoutchouc pour améliorer les GMC Solido.

**ICM Canon antichar de 45 mm**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Cette jeune marque d'origine ukrainienne avait déjà sorti sous le nom de Start une BA-20. Elle propose aujourd'hui un canon antichar de 45 mm en service dans l'Armée Rouge pendant la période 1939-1945. Il s'agit en fait de la copie soviétique du 3,7 cm Pak 36 allemand. La maquette est de bonne facture avec en option un tube long ou court et deux versions de roues; l'ensemble est agrémenté d'un jeu de munitions variées et de caisses d'obus.

**MINI ART STUDIO Turan**

Echelle : 1/35

Matière : résine

Cette firme de Hong Kong est l'une des rares à s'intéresser au matériel hongrois de la période 1939-1945. Après le char Toldi, voici maintenant le char lourd Turan. De la taille d'un Panzer IV — auquel il ressemble par certains aspects — la conception de ce véhicule l'apparente aux blindés des années trente, avec sa structure rivetée et son train de roulement « aéré » semblable à celui du char Skoda LT vz 35. La maquette est moulée dans une résine de bonne facture mais son prix est plutôt élevé vu la taille du modèle.

**ALLAN HOBBY Panzer I Ausf F**

Echelle : 1/35

Matière : plastique

Ce nouveau modèle du fabricant de Saint-Petersbourg est tout à fait inédit et constitue presque une surprise puisqu'après son Panzer II C était annoncée une automitrailleuse BA-10. Ce blindé, construit en petit nombre, devait succéder au Panzer I trop faiblement blindé et avait des allures de « mini Tiger I », notamment au niveau de son train de roulement. La maquette est moulée aux standards russes actuels c'est à dire que la qualité générale est en progression.

**IMEX Fusée V-2**

Echelle : 1/16

Matière : métal et plastique thermoformé

Voici bien un modèle hors norme. Dans la réalité la fusée V-2 était déjà un engin exceptionnel mais cette maquette à l'échelle 1/16 sera sans doute réservée à quelques passionnés, en raison de sa taille notamment. La structure du modèle est relativement simple, puisque composée de deux demi-coques à assembler et d'ailerons à rapporter; toute son originalité réside dans la partie transparente d'un des côtés qui laisse apparaître l'aménagement intérieur de l'engin : réservoirs, turbo-pompe et moteur.



STEELMASTERS NOUVEAUTES ...

GASO.LINE Remorque « BEN HUR » 1 ton et générateur

Echelle : 1/48

Matière : résine et métal

Décidément, même les vacances n'ont pas ralenti le rythme des nouveautés proposées par ce fabricant. Cette remorque se compose d'une caisse en résine et de pièces en métal. Les jantes sont très bien reproduites et les pneus en caoutchouc d'une grande finesse avec une structure de type combat très réaliste, l'ensemble pouvant être assemblé de manière à rouler réellement. Ce fabricant pousse même le détail en fournissant la mini-chaîne d'attelage pour le véhicule tracteur. Gaso.Line propose également et séparément les divers éléments permettant de réaliser une remorque avec générateur PE 95 destinée à accompagner la conversion « GMC Shelter radio HQ 17A » éditée précédemment.



JAGUAR Équipage de Tiger

Echelle : 1/48

Matière : résine

Le 1/48 est actuellement une échelle en plein développement et Jaguar nous en apporte aujourd'hui la preuve avec ce groupe de figurines représentant des hommes d'équipage allemands approvisionnant un Tiger en munitions. La qualité de gravure de cette marque n'étant plus à démontrer, nous ne sommes pas surpris d'obtenir un résultat du meilleur cru, similaire à ce que fait déjà cette firme au 1/35.



GASO.LINE Sherman Duplex Drive

Echelle : 1/50

Matière : résine et métal

Cette nouvelle conversion permettra de réaliser un Sherman Duplex Drive amphibie muni de sa jupe de flottaison en position abaissée. L'entourage du blindé représentant la jupe est moulé en résine et s'emboîte parfaitement sur la coque du Sherman sans aucune modification. Le reste des pièces du kit permet de détailler le système de renfort de la jupe et de confectionner l'ensemble de propulsion par hélices. Une planche de décalcomanie est également fournie dans la boîte et permet de réaliser trois Sherman différents dont deux aux couleurs du 79th Armoured division avec un insigne divisionnaire de toute beauté.

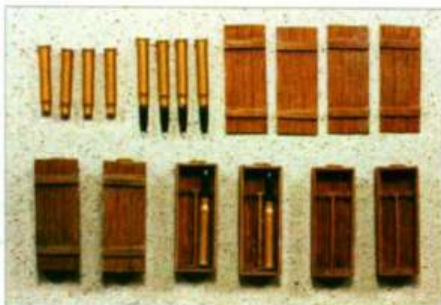


JAGUAR Munitions de 88 mm avec caisses

Echelle : 1/48

Matière : résine

Destiné à accompagner le jeu de figurines rechargeant le Tiger, ce lot de munitions comprend des douilles vides, des obus ainsi que des caisses vides ouvertes et deux autres fermées. Cette référence s'intégrera dans n'importe quel diorama comprenant un blindé armé d'un canon de 88 mm.



LES BONNES ADRESSES



VBC 90 RVI gendarmerie mobile
Monté : 940 F - en kit (+ peinture) : 440 F
1/43 résine - samak
réalisation Maquette Martin

MILITARY MODEL CLUB
(association Loi de 1901)
cidx 13 - 27420 Château-sur-Epte
Tél. : 01. 34. 67. 60. 45

Edition limitée en souscription jusqu'au 30/10/1997
(joindre 100 F à la souscription)
livraison à partir de fin octobre 1997

HOBBY 57

VAUCHER S.A.

Galerie de l'Esplanade 57000 Metz
Tél. : 03. 87. 75. 07. 82. Fax : 03. 87. 74. 73. 74.

Spécialiste : Maquettes Plastique
Figurines Plomb - Résine
Autos Miniatures

Prenez contact avec nous, VPC possible.

Le Petit Diable

120, Bd Poincaré 62400 BÉTHUNE. Tél. : 03.21.65.15.54

N°1 de la Maquette, de la Figurine et
de la Miniature du Nord de la France

- Spécialiste Voitures Radiocommandées, Electriques ou Thermiques, TAMIYA et T2M
- Point Pilote SCALEXTRIC - Notre devise : BIEN VOUS SERVIR !
MINITEL : 03.21.64.05.05 - Vous êtes livré en 72h !

*Mini
orée 76*

29, rue du Chillou
76600 Le Havre
Tél. : 02.35.21.60.06

**FIGURINES, MAQUETTES, DECORS,
PEINTURES...**

Asgard, Phébus, Poste Militaire, Andréa, Warrior,
Wolf, Tamiya, Dragon, Academy, Fujimi, Spécial
Hobby, Planet Model, C. Dioramics,

Royal Model, Wiland, Verlinden, Aëromaster, Eduard...

Démonstration Peinture/ Conseils Assistance

Vente par correspondance

Ouvert du lundi au vendredi de 13h45 à 19h.
samedi de 10h30 à 12h30 et de 14h à 19h.



DU MODELE REDUIT
DU MAQUETTISME
DU MODELISME
Tél. : 01. 43. 54. 01. 43
Fax : 01. 40. 51. 86. 47

P
A
R
I
S

3 MAGASINS A VOTRE SERVICE

● **MODELISME RADIOCOMMANDE**

55, bd St Germain 75005 Paris de 8h à 20h

● **MAQUETTISME ET FIGURINES**

70, bd St Germain 75005 Paris de 9h30 à 20h

● **MODELE REDUIT COLLECTION**

62, bd St Germain 75005 Paris de 9h30 à 20h

Les 3 magasins sont ouvert le lundi de 13h à 20h

FERNAC MAGASIN :
13, rue de Montenotte

75017 Paris

VENTE PAR CORRESPONDANCE UNIQUEMENT :

4, rue des Moulins 61110 Remalard



ALBY miniatures

B.P. 34,
82400 Valence d'Agen
Tél. : 05. 63. 29. 11. 22.
Fax : 05. 63. 39. 60. 90.

Nouveautés au 1/72 :

- Char super lourd MAUS (tourelle béton ou définitive)
- Automoteur StuIG 33 (combikit ESCI + résine)
- Voiture tout-terrain Stæwer 40 (nouveau master)

En diffusion :

- Canon automoteur de 21 cm (Geschützwagen Tiger)
- Contrôle de test balistique (Artilleriemesswagen)

LISTE COMPLETE SUR DEMANDE / kits ESCI en stock

GASO.LINE Officier et chauffeur pour Kübelwagen DAK

Echelle : 1/48

Matière : résine

Gaso.Line nous gratifie régulièrement de figurines destinées à accompagner les blindés de la gamme Fuman ou les véhicules de sa propre gamme. Cette référence nous propose un chauffeur accoudé à la portière d'une Kübelwagen et un officier assis sur la caisse arrière en train d'observer les alentours à la jumelle. Les figurines portent des tenues de type Afrikakorps, ce qui satisfera tous les amateurs de dioramas se déroulant dans le désert ou pendant la campagne méditerranéenne.

**ADV MINI AMX 10 VOA**

Echelle : 1/72

Matière : résine

Après la parution de l'AMX 10 PH, ADV attaque les déclinaisons de ce matériel et propose la version d'observation d'artillerie. Le changement réside dans le nouveau tourelleau d'observation et l'équipement radio, se traduisant extérieurement sur le modèle par la présence de 4 antennes.

**EP MINIATURES Magirus SdKfz 231/232**

Echelle : 1/50

Matière : résine, métal

Cette jeune société nous propose comme nouvelle référence le véhicule à six roues SdKfz 231/232 utilisé par les Allemands comme blindé de reconnaissance durant les premières années de la guerre. Le modèle est moulé en résine avec l'antenne en métal pour la version commandement et ne posera pas de difficulté pour son assemblage. Le moulage s'est fortement amélioré depuis les modèles de pré-série et les maquettes traitées par ce fabricant sont toujours très originales.

**IRONSIDE Train blindé S.SP.**

Echelle : 1/35

Matière : plastique résine et métal

Voici un ensemble impressionnant réunissant cinq matériels dans un même coffret. La gamme Ironside quelque peu axée sur le matériel ferroviaire, propose en série limitée à un prix attractif cet ensemble composé de trois draines S. SP. en version artillerie, radio, commandement et le wagon porte-char blindé Panzerträgerwagen équipé d'un char H-39 de prise. Regroupés tel que, cela constitue les éléments de base des trains blindés allemands n° 201 à 208 ayant opéré dans les Balkans. Les pièces essentiellement moulées en plastique injecté sont de style « série limitée » pour les draines tandis que le wagon porte-char est d'une qualité similaire aux maquettes des pays de l'Est.

**ALBY Fourgon Opel 1 tonne**

Echelle : 1/72

Matière : résine

Ce petit fourgon commercial de chez Opel est en service dans l'armée allemande à plus de 16 000 exemplaires dans des emplois variés : pompier, sanitaire, radio, projection de film et notamment la version *Propaganda* équipée de haut-parleurs Telefunken. A partir des documents Opel, Alby en propose deux variantes dont la *Propaganda*, reproduisant la carrosserie avec le 2^e type de calandre, similaire à celle de l'Opel Blitz de 3 tonnes.

**AZIMUT SAM-2 « Guideline »**

Echelle : 1/35

Matière : résine, plastique, métal et photodécoupe

Après le canon Leopold et le FCM 2C, voici un nouvel ensemble d'exception proposé par Azimut : le système de missile sol-air SAM-2. Apparu dans les années 1960, ce matériel entre dans la légende après avoir abattu l'U2 de Gary Powers; puis on le retrouve dans l'affaire des missiles de Cuba, au Vietnam et au Moyen-Orient. Azimut propose l'ensemble de base constitué par le missile, la plate-forme de lancement, le tracteur et la remorque de transport. L'ensemble est moulé dans une très belle résine. La remorque, notamment, est très détaillée; le tracteur ZIL-157 reprend le châssis plastique du BM-13 Katiusha fourni avec l'ensemble.

**AVIS AUX LECTEURS**

La rubrique Nouveautés de SteelMasters ayant pour but d'offrir à ses lecteurs un éventail aussi large que possible des produits récemment mis sur le marché, il peut se produire qu'il soit difficile de se procurer certaines nouveautés dans notre pays car ne bénéficiant pas d'une distribution régulière en France. C'est pourquoi nous vous invitons à vous renseigner auprès des professionnels quant à leur disponibilité éventuelle.

STEELMASTERS NOUVEAUTES

AFV CLUB M-18 Hellcat

Echelle : 1/35

Matière : plastique,
aluminium

Annoncé depuis plus d'un an voici enfin le M-18 Hellcat du fabricant taiwanais. Fidèle à sa réputation, la maquette est de qualité avec les petits plus qui font la finesse du modèle : bras de suspension individuels, aménagement intérieur détaillé du poste de conduite ou puits de tourelle. De plus, comme pour certains des modèles précédents, le tube du canon est en aluminium tourné.



MILICAST Halftrack M3 canon de 75 mm

Echelle : 1/76

Matière : résine

L'artisan britannique a récemment sorti plusieurs variantes du célèbre semi-chenillé américain, dont cette version appui-feu armée d'un canon de 75 mm. Le modèle est assez bien détaillé pour son échelle, notamment au niveau du compartiment de combat.



MODERN AFV Bedford MWD 15 cwt

Echelle : 1/76

Matière : résine
et white metal

Parmi les productions récentes, nous avons remarqué ce petit modèle de camion Bedford qui outre son allure typiquement « British », propose une version inhabituelle équipée en citerne. La maquette est correctement moulée en résine et white metal.



ALBY SdKfz 251/22 Ausf D

Echelle : 1/72

Matière : résine

Voici une version tardive du semi-chenillé allemand équipé en chasseur de chars avec le canon de 7,5 cm Pak 40. Le modèle est très fin, avec en particulier un poste de combat bien détaillé et les portes arrière ouvrantes. La version de base en transport de troupes est également disponible.



ANGEKO

9, rue Levassor, ZAC des Garennes,
BP 2024 - 78132 Les Mureaux Cedex

Tél. : 01. 30. 91. 94. 01.

Fax : 01. 30. 91. 93. 90.

Une spécialisation : le militaire au 1/48 en kits ou montés.
White Métal ou White Métal + résine.

DERNIÈRE
EXCLUSIVITÉ

● MACK NO

- Matériels américains et anglais du débarquement :
+ de 80 modèles : camions, tanks, blindés, chenillés, jeep...
- Matériels allemands : camions, tanks, chenillés.
- Matériels anglais ou US actuels : camions, blindés, tanks.
- Pièces détachées au 1/48 : accessoires, outils, jerricans, caisses, couvertures.
- 3 planches de décalques US Army du débarquement.

LISTE COMPLÈTE SUR DEMANDE

Distributeur des marques : Angeko, Smith, Hart models,
Evergreen, Armoured Divisions...

Vente uniquement aux particuliers. Vente par correspondance

Portes ouvertes : 9h à 12h30

Dimanches : 19/1, 16/2, 16/3, 13/4, 25/5,
22/6, 20/7, 21/9, 12/10, 2/11, 7/12.

ANNI MINI
22, bd de Reuilly
75012 Paris

Tél. : 01. 43. 43. 33. 51

Fax : 01. 43. 43. 55. 71

3615 ANNI MINI (2,23 F/mm)



COOPERATIVA - TAMIYA - ESCI
ITALERI - ACADEMY - FUJIMI
HASEGAWA - AIRFIX - HELLER
MATCHBOX - MONOGRAM
DRAGON - REVELL - ETC...
Accessoires Dioramas - Figurines
Peintures - Outillages

VENTE PAR CORRESPONDANCE

Carte Bleue - Carte Aurore

ouvert de 10h à 19h - fermé dimanche et lundi
métro Daumesnil-Dugommier. Bus : 29 - 87 - 46 - 62MINIATURES
2000

63, av. Philippe Auguste 75011 Paris

Tél./Fax : 01.43.71.26.02

TOUTE LA MAQUETTE

Militaires - Avions - Figurines - Dioramas
Peintures - Accessoires et Environnements

Toutes les marques : GRANDES, PETITES et RARES

- Point Pilote VERLINDEN
- Détaillant Point Pilote CROMBEZ DIFFUSION
(ITALERI, FUJIMI, AMT, ACCURATE, DRAGON, KIRIN...)
- Gamme complète AEROMASTER (Peintures et Décalques)

Sur place à notre magasin ou par correspondance :

France, étranger et DOM-TOM

Catalogue (Références + Prix) contre 12 F en timbres

(n'oubliez pas d'indiquer votre adresse)

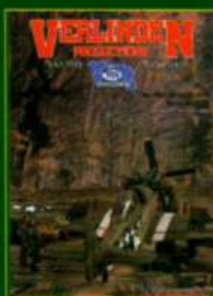
Indiquez avec précision la documentation qui vous intéresse.

VERLINDEN PRODUCTIONS

**MODELING MAGAZINE
VERSION ANGLAISE
OU FRANCAISE**



Volume 1 n°2
en anglais



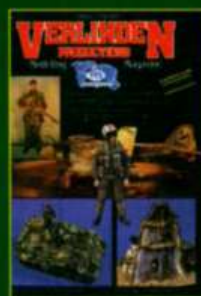
Volume 1 n°3
en anglais



Volume 1 n°4
en anglais



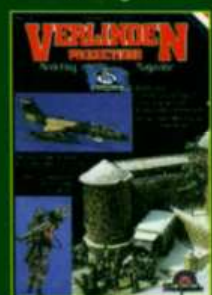
Volume 2 n°1
en anglais



Volume 2 n°2
en anglais



Volume 2 n°3
en français



Volume 2 n°4
en français



Volume 3 n°1
en français



Volume 3 n°2
en français



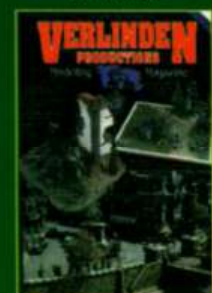
Volume 3 n°3
en anglais



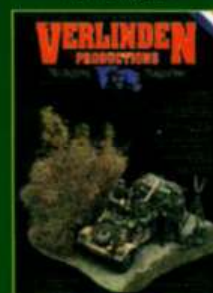
Volume 3 n°4
en anglais



Volume 4 n°1
en anglais



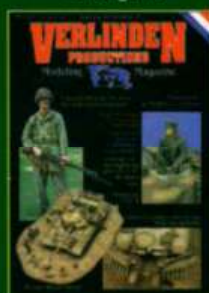
Volume 4 n°2
en français



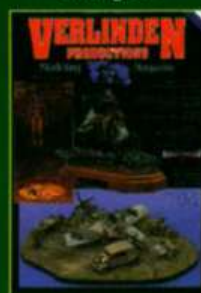
Volume 4 n°3
en français (1)



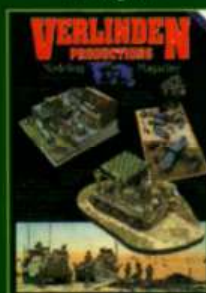
Volume 4 n°4
en français



Volume 5 n°1
en français



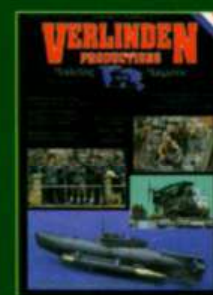
Volume 5 n°2
en français



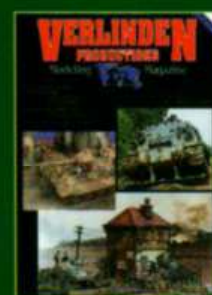
Volume 5 n°3
en français



Volume 5 n°4
en français



Volume 6 n°1
en français



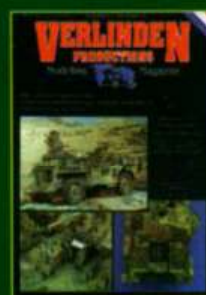
Volume 6 n°2
en français



Volume 6 n°3
en français



Volume 6 n°4
en français



Volume 7 n°1
en français



Volume 7 n°2
en anglais (2)



Volume 7 n°3
en anglais (2)



Volume 7 n°4
en anglais



Volume 8 n°1
en anglais



Volume 8 n°2
en anglais

**DISPONIBLES
AUPRES DE VOTRE
DETAILLANT
OU CHEZ
COCKTAIL JOUETS
prix unitaire : 35 F**

(1) article exclusif sur
le char Leclerc
(2) avec traduction française

**32, rue Becquerel
78130 LES MUREAUX
Tél. : 01. 34. 74. 33. 99.
Fax : 01. 30. 91. 46. 15.**

Cocktail jouets
LOISIRS ET PLAISIRS