



Bonjour,

A mon tour de me lancer dans ce devoir de mémoire.

Je vais axer mon montage vers un hommage à la 2éme DB du général Leclerc.

Ma maquette se situera lors de l'avancée vers Alençon.





La maquette choisie sera le Sherman M4 A2 de heller au 1/72 mon échelle de prédilection.

Je suis spécialisé dans le monde de l'aviation et fais essentiellement des maquettes d'avion.

Je fais donc une insertion dans le monde des blindés que je ne connais pas beaucoup autant dans le jargon que les techniques de peinture/ weathering. Soyez indulgent avec moi si j'emploie pas les bons termes techniques :))))

Habitué à améliorer mes maquettes en faisant du scratch, je me suis posé la question de savoir quoi améliorer sur un char qui par essence me paraît plutôt être monobloc!



Je me suis donc positionné sur le fiat de détailler au maximum l'intérieur du Sherman, tourelle et moteur compris.

Afin de pouvoir quand même avoir une vision sur ce travail la maquette terminée, je laisserai les différentes trappes ouvertes, et également je ne fixerai pas définitivement la partie supérieure.

La maquette heller est magnifique,

<https://www.scalemates.com/fr/kits/heller-79894-m4a2-sherman-division-leclerc--1284226>

La décoration choisie sera le char Valserine dont voici un historique :

Char Sherman M 4 A2, n° 27, VALSERINE appartenant au 12e RCA, 2e Escadron

Chef de char : Maréchal des Logis chef Bizard.

Tireur : Chasseur (?) Rondeau

Pilote : Chasseur Beurthon

Aide-pilote : Chasseur Noireaud

Le chef de char est blessé à Ancinnes le 11 août 1944 (tir de sniper ?), il est évacué. Beurthon prend sa place et Noireaud pilote le char.

Le Lieutenant Rives-Henry dont le SAVOIE a été endommagé prend ensuite le commandement du char.

Endommagé par mine le 1er décembre 1944. La chenille droite est détruite.

Le sherman sera équipé d'une fourche afin de pouvoir travaerser les haies normandes



M 4 A2 VALSERINE 12e RCA 2e Escadron coll M. Cochelin



SOMMAIRE

1°) Histoire

2°) Montage <http://montage>

La 2ème DB en Normandie Août 1944

Débarqués sur les côtes normandes le 6 juin 1944, les Alliés luttent avec acharnement jusqu'au 30 juillet, autour de Saint-Lô et de Caen, afin d'élargir leur tête de pont et effectuer une percée victorieuse.

Corps 1



Depuis le 25 juillet, l'opération Cobra a permis aux forces américaines, grâce à l'aviation notamment, de prendre Coutances, Vire, Granville, Avranches.

Corps 2

Le 31 juillet, la 3e armée américaine du groupe d'armées US du général Bradley, récemment arrivée, se concentre à Carentan.

Le 1er août, les 1re et 3e armées US des généraux Hodges et Patton passent à l'exploitation de la brèche faite dans le front allemand.

Les corps de l'armée Patton - 8e, 12e, 15e, 20e - entament une manœuvre enveloppante vers Rennes, Angers, Le Mans. Le 4 août, le 15e CAUS atteint Mayenne le 20e a libéré Rennes le même jour.

La 2ème division blindée française fait partie du 15e corps. Formée au Maroc en août 1943, qu'elle a quitté en avril 1944 pour l'Angleterre, elle s'y était entraînée sans cesse en vue des futures opérations.

Avec à sa tête le général Leclerc, la 2ème DB a débarqué le 1er août 1944 dans le secteur d'Utah Beach, près de Carentan.

Elle rassemble plus de 5 000 véhicules, 16 000 hommes, organisés en groupements tactiques, deux compagnies médicales (où se trouvent les éléments féminins appelés les Rochambelles et les Marinettes).



Rassemblement d'un convoi de chars Sherman de la Division Leclerc. Photo Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA



Insigne de la 2ème DB



Photo # SC 199797 French Army "Sherman" tank lands from USS LST-517, 2 August 1944



M4 Sherman du 12e régiment de chasseurs d'Afrique de la 2e DB débarquant d'un Landing Ship Tank en Normandie en août 1944. Source : U.S. federal government

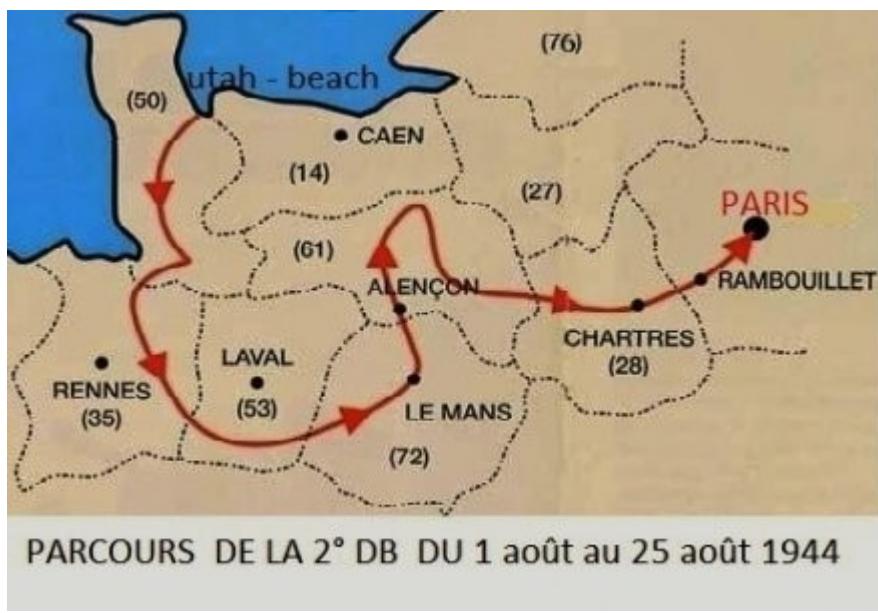




Leclerc débarque le 1er août 1944 sur la plage d'Utah. Source : ECPAD

Par Lessay, Isigny-le-Buat (Manche), Vitré (Ille-et-Vilaine), la division entre dans la bataille.

Les 8 et 9 août, elle roule vers Le Mans. Les Français atteignent Château-Gontier (Mayenne). Leclerc installe son PC à La Chapelle-Saint-Aubin, à 6 km au nord du Mans, où il assiste au passage de ses unités. L'objectif est Alençon avec l'appui de la 5e DBUS, et des 79e et 90e DIUS.



PARCOURS DE LA 2° DB DU 1 août au 25 août 1944

Itinéraire de la 2ème DB. Source : DMPA

Les Alliés combinent leurs opérations pour encercler les 5e et 7e armées allemandes en une poche, dite de Falaise (Calvados) fermée au nord par le 21e groupe d'armées britannique du général Montgomery.

Les groupements tactiques français ont deux axes, par Ballon, vers Coulombiers et Louvigny.

Le 10 août, de nombreux combats éclatent, au Sablon, à Doucelles. Les Français subissent des pertes sévères. Les premiers chars Sherman sont touchés par les obus allemands. Ainsi, à Mézières-sur-Ponthouin, des éléments du 12e chasseurs d'Afrique se heurtent à l'ennemi : ce dur engagement cause la mort de 17 hommes



et la destruction de plusieurs chars et half-tracks.

Le lendemain, La Hutte est atteint, mais l'ennemi y défend l'important carrefour sur la route Fresnay-Mamers.

Canons antichars et blindés Panther prennent à partie le 12e cuirassiers. Le char Dijon, touché, brûle au carrefour. Dans le secteur, les chars Brest, Paimpol, Reims, Chartres, Compiègne, détruits, sont incendiés, leurs équipages tués.

Les pertes avoisinent la trentaine de morts. Mais peu à peu, les villages de Beaumont, Juillé, Louvigny, Les Méés, Champfleur, Fyé, sont libérés. L'ennemi est bousculé. Leclerc entre à Bourg-le-Roi, anime la progression de ses troupes. En pleine nuit, il atteint avec une patrouille le faubourg sud d'Alençon, qu'il observe avant de se retirer en Jeep vers son PC.

Entre la 2e DB et son objectif se situe la forêt d'Ecouves, tenue par les Allemands. Leclerc décide de prendre l'obstacle à revers.

Le 12, la division blindée traverse Alençon où les habitants crient leur allégresse. En deux jours, le GT Dio fonce vers le nord-ouest, atteint Carrouges en bousculant la 2e panzer SS tandis que le GT Langlade oblique en direction de Carrouges par Fontenai, Rouperroux, La Roche-Mabile.





Un GMC de la 2e DB traverse alençon. Source : Musée du débarquement d'Utah Beach



Des hommes de la 2ème D.B. autour d'un panther détruit à l'entrée de mortrée

À leur droite, le GT Billotte contourne la forêt par l'est, arrive à Sées, fonce par Mortrée, Vrigny, Fleuré, et le 1er Spahis marocains se détache sur Argentan, à travers la 116e panzer.

À Sées, des éléments du GTB ont obliqué à l'ouest, se rabattant en pleine forêt sur le GTL pour faire jonction malgré la 9e panzer.

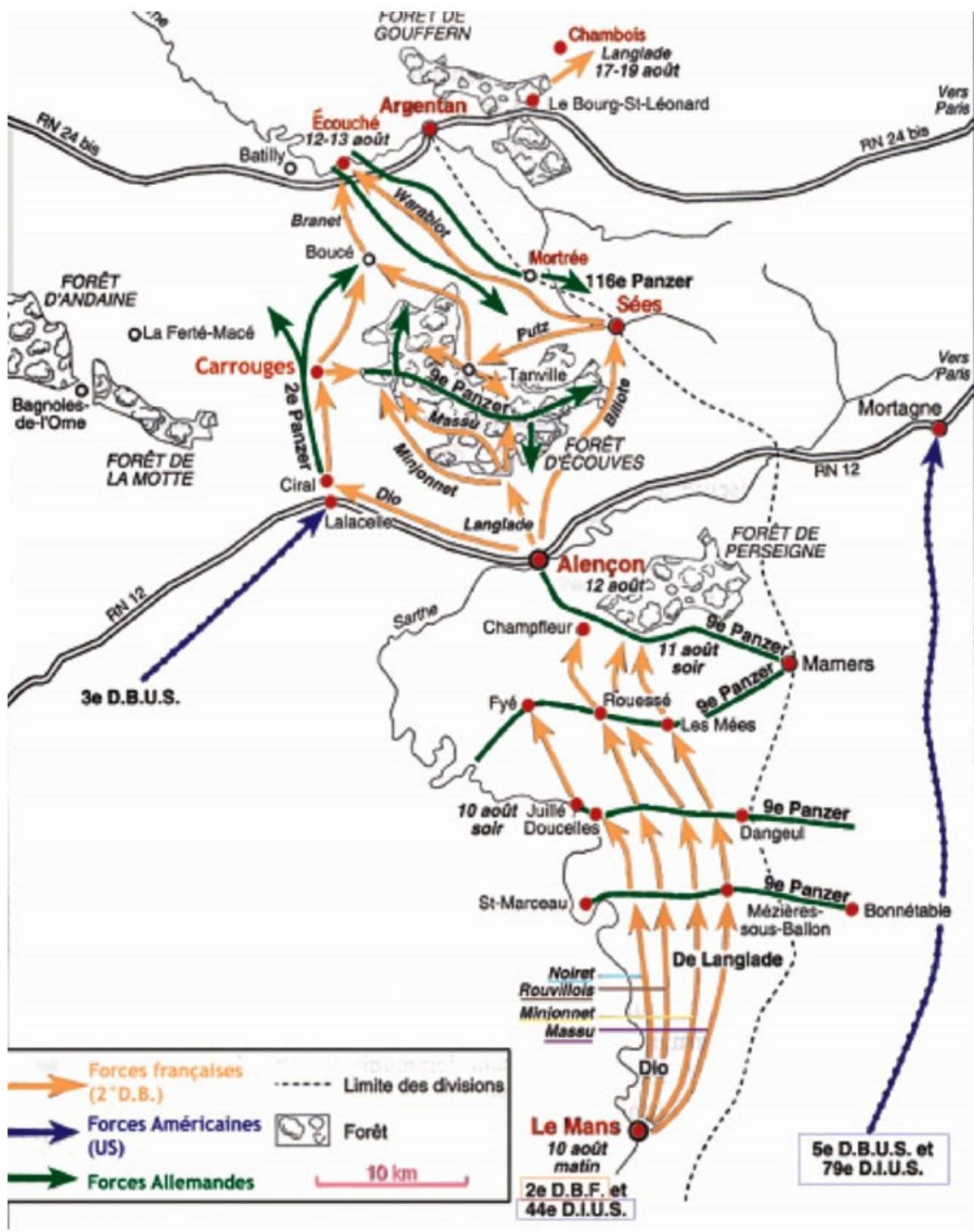
Partout, les combats éclatent. Des chars Panther sont détruits à Francheville. Les Sherman des GTD et GTB atteignent Ecouché. Le pont sur l'Orne y est conquis en coupant les colonnes ennemis. Leclerc installe son PC à Fleuré. Les Français tiennent solidement leur front devant lequel passent de flanc les unités allemandes des 5e et 7e armées, quasiment encerclées, refluant vers l'Eure.

La poussée franco-américaine presse les forces ennemis vers le nord, contre les Britanniques, les embouteillant à Trun. Leur trafic en retraite est interrompu les 18, 19 août dans le secteur de Chambois transformé en nasse par la jonction des Polonais et des Canadiens, les Français tenant la Dives.



La 80e DIUS tient Argentan, la 11e DB britannique est à Ecouché. Plus loin au sud-est, entre le 15 et le 18 août, les Américains ont libéré Orléans, Chartres, Dreux. Le 21, ils prennent Mantes-la-Jolie, Fontainebleau, Sens, commencent à traverser la Seine.

La 2e DB se trouve alors toujours près d'Argentan. Leclerc y attend impatiemment d'avancer sur Paris qui vient de s'insurger. C'est le 22 août que le général Bradley lui donne le feu vert. Depuis Fleuré, Leclerc lance son "mouvement immédiat sur Paris" où ses premiers chars vont entrer le 24 au soir.





Sur le chemin d'ALENÇON Les combats de la 2e DB dans la Sarthe

Louvigny (11/08/44)

extrait de "Historique du 12e Régiment de Chasseurs d'Afrique"

Claude AUBOIN

<http://chasdaf.canalblog.com/>

Le Mercredi 9 août, de LANGLADE attendit que le Génie américain ait jeté 4 ponts de bateaux sur la Sarthe.

Il reçut alors les ordres de LECLERC : «***Ne vous attardez pas sur les résistances rencontrées. Manœuvrez-les si vous ne pouvez les réduire du premier coup. Votre premier souci, votre souci constant est celui de la vitesse. Au-delà des simples objectifs tactiques, souvenez-vous que le but stratégique consiste à faire, au plus tôt, liaison avec les Britanniques.*** »

Le 10 août, le G.T.L. fut divisé en deux Sous-groupements.

Le premier aux ordres de MASSU reçut le 2e peloton du 1er escadron et le 2e escadron du Régiment, le second Sous-groupement revenant au Chef d'Escadrons MINJONNET, le patron du 12e R.C.A., qui conserva le 3e peloton du 1er escadron et ses 3e et 4e escadrons. Cela permettait d'avoir des chars Sherman répartis dans les deux Sous-groupements.

La mission consistait à couper l'axe Falaise-Argentan-Alençon tenu par la 9e Panzerdivision allemande.

L'itinéraire du jour prévu : Le Chatelet Saint Pavace près du Mans, Savigné, Courceboeufs, le Sablon, Mezières, le bivouac à installer à l'orée de Dangeul.



Alors que le Sherman Cotentin en pointe du peloton de TRUCHIS du 1er escadron arrivait en vue du village de la Saunerie près de Ponthouin (Sarthe), il fut attaqué et détruit au lance-flammes. Le MDL JEANNOT, Chef de char, fut brûlé, ainsi que le Brigadier Robert GROSJEAN, tous deux évacués vers l'arrière.

Le G.T.L. contourna donc Le Mans par l'ouest pour prendre ensuite la direction du nord-est par Sargé, Savigné-l'Evêque, Courceboeufs, au milieu des ovations de la population. Le terrain composé de bocages rendait les manœuvres de chars très difficiles.

En tête du Sous-groupement MASSU, le 2e escadron du lieutenant COUPÉ du 12e R.C.A., avec ses deux chefs de peloton, l'adjudant-chef TITEUX sur son char Corse et le Lieutenant DOUBOSTER, deux anciens de la campagne de Tunisie.

Le Sous-groupement du lieutenant-colonel MINJONNET était réparti sur un front de six kilomètres, et avançait par quatre itinéraires parallèles.

En pointe, le char Bordelais du Lieutenant ZAGRODSKI et ceux de son 1er peloton du 4e escadron, suivi du 2e peloton du Sous-lieutenant d'ARCANGUES, du peloton de MISCAULT et derrière eux, les Half-tracks des Marsouins.

Tous étaient aux aguets, prêts à intervenir dès que le contact serait pris avec l'ennemi.

Soudain, vers 9 heures, à un carrefour à la hauteur du hameau Le Sablon, commune de Mézières-sous-Ballon, sur la D6 entre les villages de Ballon et de Bonnétable (Sarthe), le bruit d'un tir de canon et aussitôt le Sherman Bordelais du Lieutenant ZAGRODSKI, tiré par un antichars 88 allemand, s'enflamma.

Le copilote, le 1er classe Gabriel DIONNET et le tireur, le brigadier-chef Jules CLEMENT, furent tués sur le coup, le brigadier DONZELOT, pilote et le radio, le Chasseur MATHIEU, bien que sérieusement blessés, purent s'éloigner rapidement du char en feu.

Le Lieutenant ZAGRODSKI sauta lui aussi du Bordelais, mais à ce moment même, il fut fauché par un tir de mitrailleuse. Il mourut immédiatement au bas de son Sherman.

Son équipage put évacuer sans dommage, à l'exception du Chef de Char, le MDL Aurélien COMBALIE qui vraisemblablement a dû brûler à son poste dans le



Sherman.



Au même instant, le Sherman Armagnac qui suivait fut touché à son tour par un Jagdpanther et prit feu.

Les deux chars suivants, Aquitaine et Entre-deux-mers furent également touchés alors qu'ils se repliaient.

Les blessés purent être évacués par les infirmiers et soignés par les deux médecins NETIK et CONILL.

Suivant les ordres du Capitaine HARGOUS, Commandant le 4e escadron, le char Navarre du Sous-lieutenant d'ARCANGUES et son peloton qui suivait, commencèrent une manœuvre de contournement par le village de Sargé-lès-Le-Mans, avec le soutien de l'Air Support de l'aviation américaine qui piqua, mitrailla et bombarda.



Lors de sa manœuvre, au lieu-dit Tertre de Grippe de la commune de Mézières-sous-Ballon, le Navarre fut transpercé de cinq obus perforants allemands, vraisemblablement par un canon de 88. Le Sous-lieutenant fut éjecté.

Gravement blessé, avec une jambe arrachée et l'autre fendue sur la longueur, il fut évacué par les Marsouins du II/R.M.T., mais auparavant, il eut encore la force de donner ses derniers ordres aux survivants : « Foutez le camp, nous sommes encerclés ».

Une ambulance américaine de passage le prit en charge quelques minutes plus tard.

Il fut opéré dès son arrivée dans un hôpital de campagne à l'arrière, puis dirigé vers Le Mans. Il mourut en y arrivant.

Périrent également dans le char Navarre en flammes, le copilote 1ère Classe Bernard PONTNEAU et le radio-chargeur le Chasseur Henri BAYONA.

Le tireur du Navarre, le MDL de VAUMAS, et le pilote, le Chasseur de 1ère Classe CASTALION purent évacuer à temps le Sherman par le portillon.

Les Allemands les firent prisonniers au château de Dangeul du Comte de FLEURIEU. Alors qu'ils risquaient d'être fusillés, ils réussirent à s'évader et à rejoindre l'escadron.

Le Brigadier Etienne CAILLAT-GRENIER réussit à évacuer de son char, mais gravement brûlé et inerte, il fut considéré comme mort à l'hôpital du Mans quelques jours plus tard.

Heureusement, un médecin américain lui ayant fait le test du miroir, s'est aperçu qu'il vivait encore, a pu le soigner et l'envoyer en Angleterre où il a achevé sa convalescence.

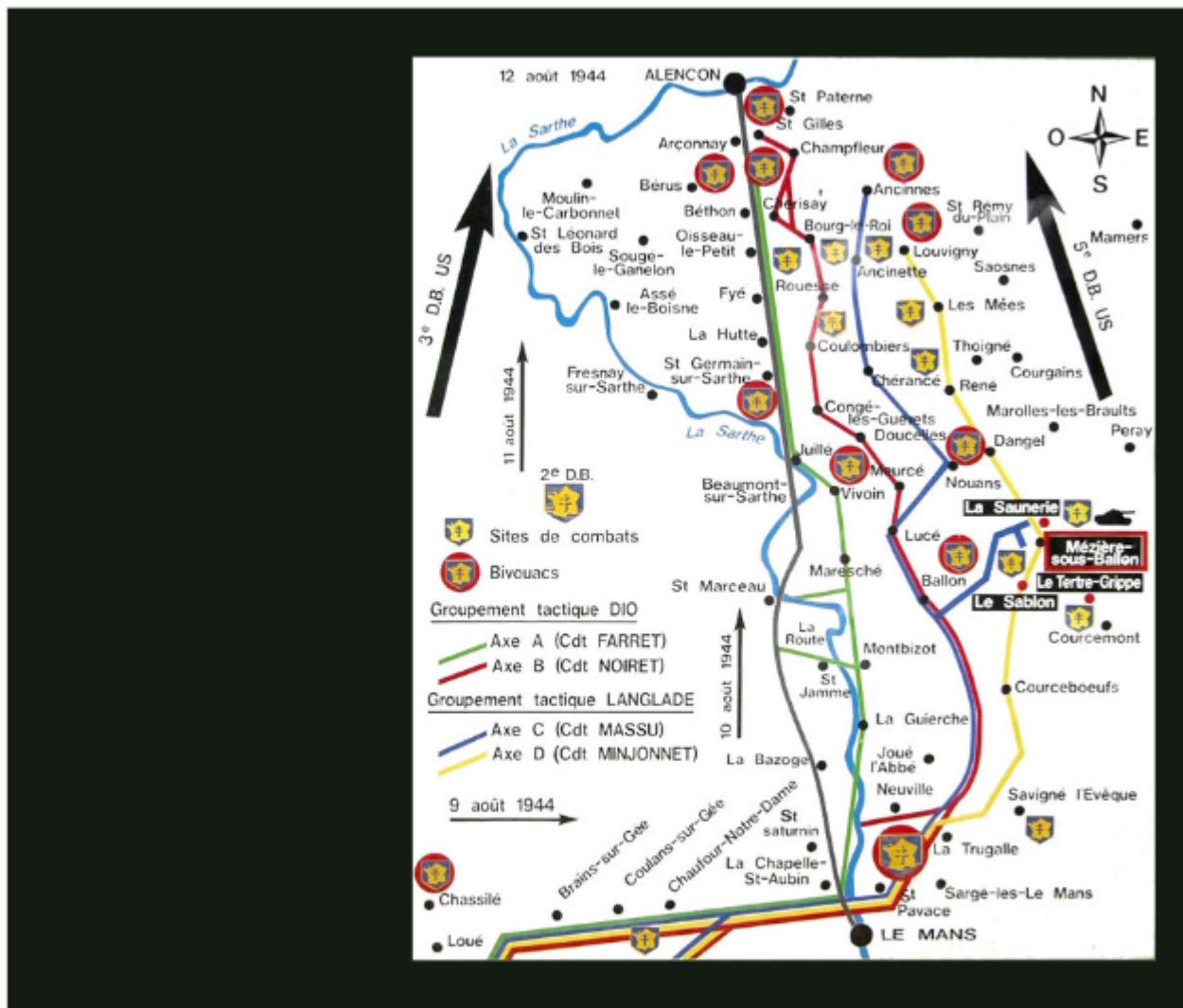
Lors de l'intervention de l'aviation américaine, les chasseurs alliés se trompant de cible lâchèrent leurs bombes au-dessus du Sherman Labourd qui n'avait pas son panneau orange identificateur du jour et qui prit feu immédiatement.

Le MDL Alexis LABORDE, Chef de char, les Chasseurs de 1ère Classe Roland COURTY et André BOURNONVILLE, ainsi que le Chasseur René VIRAIZE périrent brûlés à l'intérieur de leur char. Le Chasseur Casimir BORDES qui se trouvait derrière eux, pilotant le Half-track Orion fut tué dans son véhicule.

Il fallut beaucoup de temps pour libérer l'itinéraire de cet obstacle. Le 4e escadron ayant bien souffert, le Commandant MASSU, et son Sous-groupement, reprit provisoirement la mission à sa charge.



AXE D – Sous-groupement MINJONNET



Les Allemands s'étaient retirés en début de la nuit du 10 au 11 août et le sous-groupement MINJONNET put bivouaquer au sud de Dangeul après avoir entrepris le nettoyage du village. Le Chasseur Marcel COLLOT fut tué dans un verger à La Roussiére, près de Dangeul, là où il avait été placé en sentinelle.

Le 11 août, à Louvigny quelques heures plus tard, le sous-groupement se fit à nouveau accrocher par quelques chars et plusieurs mitrailleuses ennemis



embusqués près des premières maisons du village qui bientôt devint un véritable brasier.

(voir bataille de Louvigny)

Lors de la prise du village de Rouessé-Fontaine, le Sherman Tarentaise du 2e escadron fut touché à plusieurs reprises et prit feu.

Son équipage put évacuer sans dommages, sous les tirs des mitrailleuses allemandes.

Un peu plus loin, entre Ancinette et Ancinnes, le 2éme escadron se fit accrocher (voir bataille d'Ancinnes)

La nuit suivante fut assez mouvementée. En manœuvrant, un de nos chars écrasa deux américains qui dormaient par terre !

Un peu plus tard, sur le parc à char, la sentinelle aperçut une ombre suspecte qui grimpait sur un des Sherman et fit feu. C'était le Chef de char qui, probablement, venait rechercher quelque objet dans son char !

Le samedi 12 août 1944, le Sous-Groupement MINJONNET se replia à Rouessé-Fontaine jusqu'en début d'après-midi, puis fila vers la ville d'Alençon qui était déjà libérée par d'autres éléments de la 2e D.B.

Par l'axe Louvigny, Chérisay, Champfleur, vers 16 heures, il atteignit et traversa Alençon très endommagée pour passer la nuit en bivouac près de la gare de Lonrai, à la sortie nord de la ville, sous les bombardements de l'aviation allemande.

Les Sherman Sologne et Saumurois du 1er escadron reconnaissant le village de Radon furent tirés et détruits par une arme anti char, tuant le Chasseur François DI MARTINO et blessant mortellement le Chasseur Marcel ANDREI.

Le lendemain 13 août, vers 14 heures, Le G.T.L. reprit sa route en contournant la forêt d'Écouves par l'ouest, Cuissai, Longuenoë, Rouperroux qui était en feu, puis plein Est vers la Croix-de-Médavy en pleine forêt.



Alençon - Le Général LECLERC et, assis à sa gauche, le Colonel de LANGLADE. En face d'eux, avec son porte-cartes, le Chef d'Escadrons GRIBIUS, chef du 3ème Bureau. A droite de la photo, l'Aspirant de VALENCE. Collection Famille de VALENCE

La bataille de Louvigny

Les Allemands accrochent les Français à Louvigny.

Le vendredi 11 août, le capitaine Mathieu Rogier, chef de la 5e Compagnie du 2e Régiment de Marche du Tchad, prend la tête d'une colonne constituée, outre du « gros » de sa compagnie, d'un peloton de chars légers et un second de chars moyens.

À 15 heures, la colonne atteint Ancinette à l'entrée de Louvigny, sans encombre, poursuit et bifurque à droite dans un petit chemin qui monte en pente douce.



Alors qu'il atteint la crête, le char léger M5 Poitou reçoit de face un obus perforant ; le pilote, Gaston Fievet, et le copilote, Gilbert Gobillot, sont tués sur le coup, les fantassins sautent des halftracks et engagent le combat avec les Allemands dans la vallée.

Dans ces échanges de tirs, le 4ème Escadron eut deux nouveaux tués, le Brigadier Pierre CAZEAUX et le Chasseur Marc SERRUYA. Seront également tués à Louvigny les Adjudants Chefs Jean FRECHE et Auguste BOSSIER de l'Escadron Hors Rang.

Alors qu'il se trouvait en avant garde du S/Groupement MASSU, le 1er Escadron du HAYS se fit sérieusement accrocher près de Bois-Mocquet. Les trois Sherman de tête, en débouché de crête, "BEAUCE", "SOLOGNE" et "MAINE" se firent tirer et rater de peu par des canons anti chars !

Les fantassins allemands étaient très nombreux et très proches. Le MDL Pierre CANY, Chef de char du "BEAUCE", arrosa à la mitrailleuse de 50 jusqu'au moment où il fut mortellement blessé et tomba à terre. Immédiatement, le Chasseur GUYOT prit la relève à la mitrailleuse. Dans sa manœuvre de repli, le char "SOLOGNE" tomba dans un fossé et déchenilla, l'équipage dut s'éloigner au plus vite.



Quand l'avant-garde du sous-groupement Minjonnet atteint la N 805 (D130 actuelle) au sud de Louvigny, ils sont stoppés par plusieurs antichars allemands.

Les canons automoteurs français de 105 déclenchent un feu violent sur le secteur de Louvigny.

Les fantassins de la 7e compagnie du RMT lancent l'attaque, ils atteignent le château de Louvigny abandonné par les Allemands.

Le bourg est solidement défendu.

L'attaque simultanée des blindés et de l'infanterie, soutenus par l'artillerie vient à bout, non sans pertes, de la résistance allemande.

Vers 16 heures, Louvigny est libéré.



Le "BOURGOGNE" du MDL/Chef DISCH Collection Musée GAL LECLERC de HAUTECLOCQUE & Musée Jean MOULIN-Paris Musées

MINJONNET PREND LOUVIGNY



La 7e compagnie a mis pied à terre et se déploie à gauche de la route D 19. En tête, la section Maret suivie de la section Guigon, sous la protection de l'artillerie.

La N 805 Fresnay-Mamers est atteinte puis dépassée. Le château est désert. Les Allemands viennent de l'abandonner.

À 14 heures le capitaine de Bort, commandant le 3e escadron, envoie le peloton Nouveau pour occuper la lisière Nord du bois de Louvigny.

Les chars rejoignent la 7e compagnie dans le parc du château, mais à droite les antichars embossés empêchent toute progression.

Le maréchal des logis Testa repère un antichar allemand, deux chars le réduisent au silence.

Le peloton Montai exécute un mouvement débordant par l'Est pour essayer de prendre à revers les éléments allemands installés dans Louvigny.

L'artillerie pilonne à nouveau le Nord du village.

Le capitaine Fonde relance la section Maret à l'attaque de Louvigny.

À travers les jardins et les maisons, le groupe du sergent-chef Franchi se rue à l'intérieur du village près de l'église. À la grenade et à la baïonnette, il exterminate



l'équipage d'un blindé allemand qui avait mis pied à terre, mais deux ou trois marsouins sont blessés.

Le nettoyage de Louvigny se poursuit, puis la 7e compagnie fonce aux lisières Nord et stoppe à la hauteur du cimetière.

Le 2e escadron du 1er RMSM reprend la tête de l'avant-garde. La patrouille de tête n'a pas franchi 200 mètres en avant du cimetière qu'un nouvel antichar ennemi se dévoile et détruit l'AM de pointe : un mort (Gelormini) et 2 blessés, le brigadier-chef Herbin et le spahi Schmitt.

Le mouvement reprend, il est 16 heures. Les pelotons Baillou et de Montai se portent dans le bois de Louvigny pendant que le peloton Nouveau gagne la sortie Nord du village et détruit le canon antichar qui venait d'incendier l'AM des spahis. Depuis que la 2e batterie a subi le bombardement aérien, l'appui d'artillerie est fourni par le 250e groupe de 105 tractés US, actionné par le commandant Mirambeau commandant le 40e RANA. La préparation d'artillerie se déclenche et soutient la progression de la colonne.

Les hommes de Maret montés sur la plage arrière des chars de nouveau s'élancent à l'attaque, débordent l'Aubépine par l'Ouest, s'emparent du hameau et poussent jusqu'à Montreignier.

Les Allemands surpris retraitent rapidement en subissant de lourdes pertes, laissant 18 prisonniers entre nos mains.

Des bruits de chars au Nord, faisant craindre des coups de boutoir allemands, le capitaine de Bort appelle le peloton Montai et demande en renfort une section d'infanterie, celle de Guigon.

Montreignier est occupé et nettoyé sans ménagement mais la 7e compagnie compte à nouveau quelques hommes hors de combat. La résistance s'affaiblit.

À la nuit, la section de Jamot rejoint la 7e compagnie qui récupère ses half-tracks. La compagnie reçoit l'ordre de se mettre en position de protection du sous-groupement avec la compagnie du génie et le peloton de mortiers du 12e RCA. Les chars du 3e escadron se regroupent et se replient au Nord de Louvigny au niveau du cimetière, avec le gros de la colonne et le PC du colonel de Langlade. La 1re et la 2e batteries s'installent à Louvigny et sont rejoints au bivouac par la 3e batterie et le 250e groupe US.

Le 4e escadron et le peloton Dufour avaient quitté Dangeul à 11 heures et avaient progressé par petites étapes jusqu'aux Mées. L'escadron avait reçu l'ordre dans l'après-midi de s'installer définitivement au niveau de la voie ferrée pour parer à



une attaque éventuelle de blindés venant de l'Est.

Un renseignement était parvenu au PC, faisant état de la présence de 37 chars ennemis à Saint-Rémy du Plain, à moins de 4 kilomètres dans le secteur de l'aile gauche US. Si cette information demande à être confirmée, elle est prise au sérieux. Pendant qu'à Mamers, à 15 kilomètres à l'Est, à midi, une jeep puis une colonne de blindés américains entrent dans la ville et la libèrent, à Saint-Rémy-du-Plain (appelé aujourd'hui Saint-Rémy-du-Val), il n'en va pas de même. La bataille fait rage.

Les Allemands avaient pourtant quitté le bourg durant la nuit.

En fait, dès 8 heures huit chars ennemis et une centaine de fantassins prennent position et patrouillent en ville. L'artillerie américaine bombarde la ville. Les combats durent six heures.

À 14 heures l'aviation US entre à son tour en action, puis effectue un second pilonnage à 16 heures. Des chars allemands brûlent à la gare. La nuit venue, les Allemands finissent par se replier en forêt de Perseigne.

Le 4e escadron reprenait son mouvement dans la soirée pour venir appuyer de ses feux – depuis Louvigny – la progression du 3e escadron et de la 7e compagnie vers l'Aubépine.

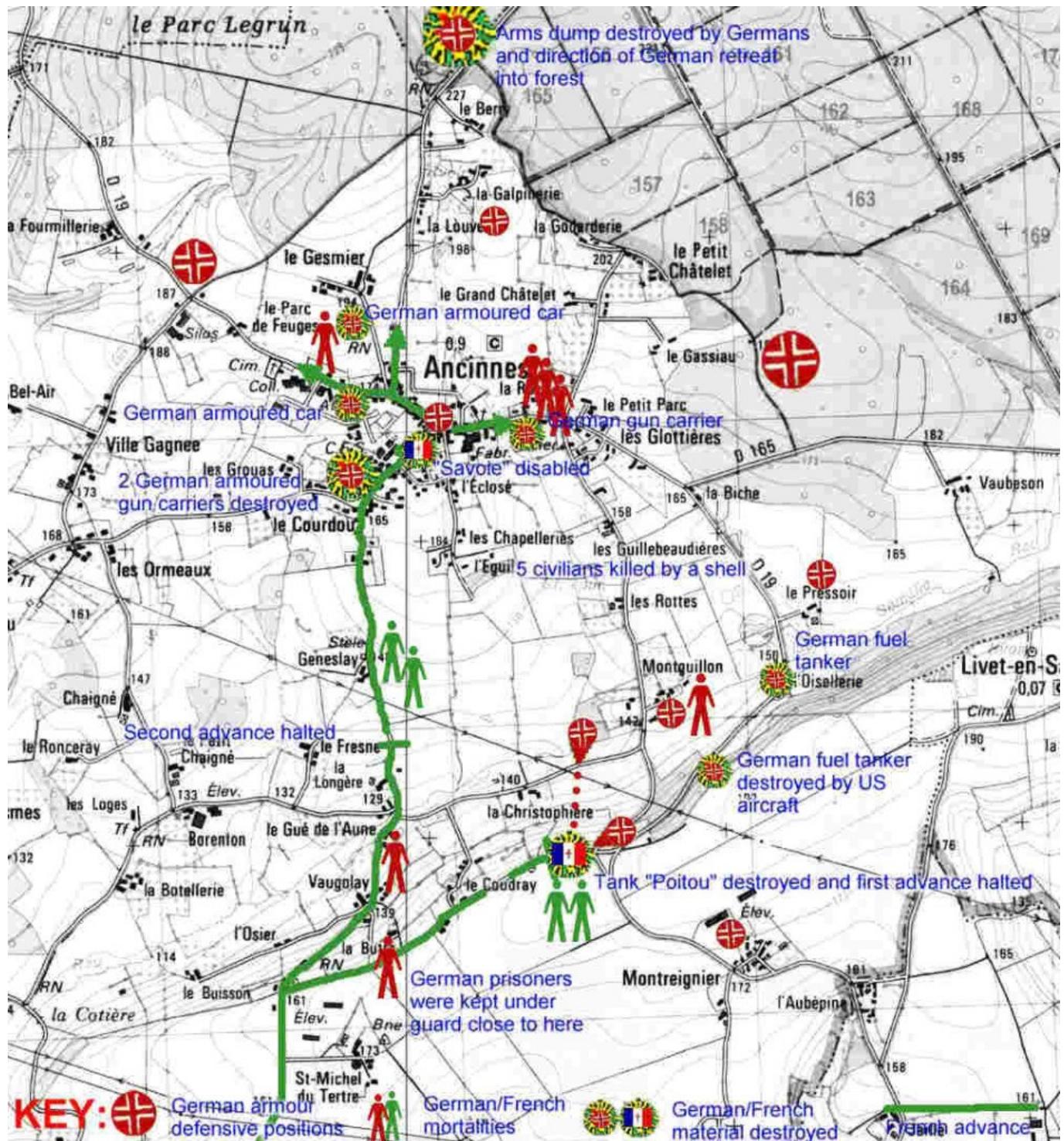
Il bivouaque à Louvigny.

La nuit tombe après une fausse alerte aux chars au Sud d'Ancinnes. Le silence revient.

Puis une violente fusillade éclate au centre de Louvigny : toutes les armes à feu tirent tous azimuts sans savoir comment elle avait été déclenchée. Puis ce feu d'enfer cesse aussi brusquement qu'il avait commencé.

A Montreignier, deux patrouilles à pied sont envoyées, l'une au Nord-Est à Livet, libre d'Allemands, l'autre au Nord vers Ancinnes : les hameaux de Montguillon, le Chaigné, les Ormeaux, sont occupés par des unités du sous-groupement Massu. (source : Hubert Pittino, Combats de la 2e DB en Normandie)

La bataille d'Ancinnes



Le vendredi 11 août, le sous-groupement du commandant Jacques Massu a pour objectif Ancinnes, à la lisière ouest de la forêt de Perseigne.



le 3^e peloton de l'adjudant-chef Jean Titeux prend la route directe vers Ancinnes ; à peine a-t-il franchi la rivière Semelle, au Gué de l'Aune, qu'il essuie des coups de canons tirés du village. Un long échange d'artillerie s'ensuit.

Les Allemands sont solidement retranchés, plusieurs blindés de la 9. Panzer-Division contrôlent les accès.

Le commandant Massu envoie en renfort le groupe du Lieutenant Roger Rives-Henrys.

Il est environ 18h30 lorsque le char de tête aborde l'entrée sud d'Ancinnes ; soudain, deux tirs de Panzerfaust atteignent le Savoie, deux membres d'équipage sont blessés, dont le Lieutenant Rives-Henrys, le Savoie recule.

Le sous-lieutenant RIVES- HENRYS, bien que blessé, reprit le commandement en montant sur le Valserine, le radio Robert MONTAGNÉ, grièvement blessé au visage et au thorax, fut évacué.

Peu de temps après, ce même Valserine tira dans une maison en ruine et mit en flammes un automoteurs canon

Les Sherman se déploient avec l'appui des soldats de la 6e compagnie du capitaine Jacques Langlois de Bazillac. Un violent combat de rues s'engage.

Le Sherman Valserine détruit deux panzer de flak, puis un canon antichar.

Vers 20 heures, les marsouins atteignent le centre du village, plusieurs semi-chenillés ennemis sont incendiés, cette fois les Allemands décrochent et s'échappent dans la forêt de Perseigne ; Ancinnes est sous contrôle. Pour la nuit, le commandant Massu poste deux solides points d'appui face au massif forestier.

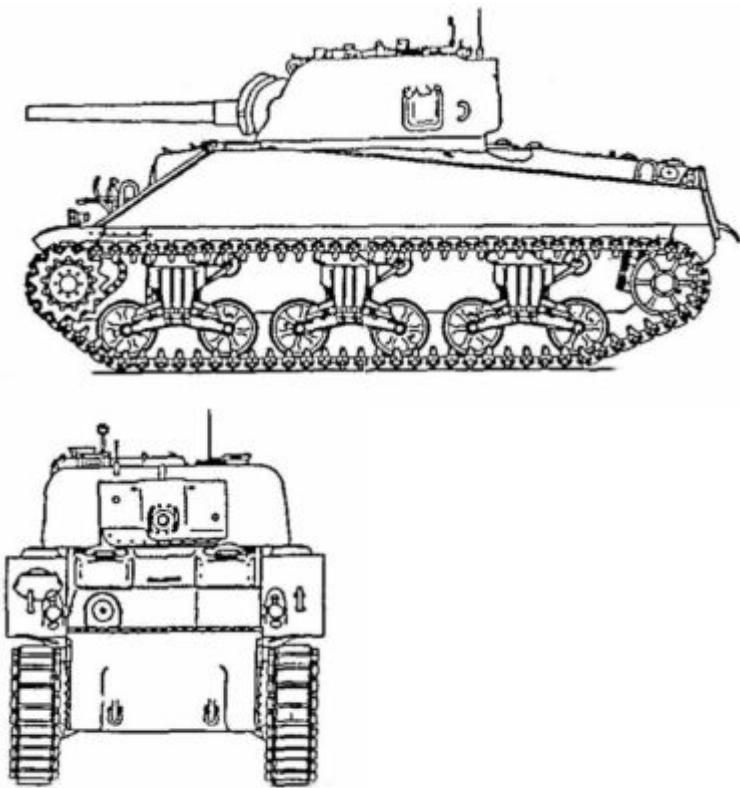
Les Français ont perdu près d'une trentaine d'hommes, dont quatre morts ; la population a payé un lourd tribut, cinq civils tués, dont un père de famille et ses trois enfants.

Sources : Combats de la 2e D.B. en Normandie par Hubert Pittino, La libération de la



Sarthe par des gars de Leclerc par Jacques Morize © Textes et photos :
reproduction interdite sans autorisation

Sherman-M4 A2



La production du M4A2

La part du lion de la production du M4A2 revient à l'usine GM Fischer avec un total de 7 508 exemplaires construits avec 2 737 exemplaires supplémentaires. Le M4A2 est ensuite construit dans quatre usines : American Locomotive qui en construit 150, Baldwin Locomotive qui n'en a construit que 12, Federal Machine & Welder avec un total de 540 et Pressed Steel pour 21 exemplaires. La production totale de M4A2 est de 10 968 exemplaires tous construit entre avril 1942 et mai 1945. Sur ce total 8 053 sont armés du canon de 75 mm à vitesse moyenne et 2 915 du canon de 76 mm à canon long (Sherman IIIA) dont 21 construits par GM Fischer.

Le M4A2 au combat

Durant la guerre, le M4A2 est principalement attribué aux alliés des Etats-Unis. Il



semble que l'armée américaine n'était pas favorable aux moteurs Diesel qui nécessite d'avoir à approvisionner deux types de carburant au combat et la plupart des M4A2 qui sont restés dans l'armée américaine sont affectés soit à l'US Marine Corps qui les emploie contre les Japonais dans le Pacifique ou bien utilisés pour la formation des équipages aux Etats-Unis.

Des M4A2 sont également expédiés en Grande-Bretagne dans le cadre du programme prêt-bail et un certain nombre sert dans les forces Françaises libres. Un total de 2 007 M4A2 équipés du canon de 75 mm plus 2 095 exemplaires supplémentaires avec le canon de 76 mm sont fournis à l'Union soviétique également sous prêt-bail... De nombreux témoignages rapportent entre autres que les tankistes soviétiques allumaient des feux sous les Sherman Diesel pour dégeler la carburant.

Les conversions sur base M4A2

Les Sherman M4A2 de l'armée américaine sont également utilisés comme base pour le véhicule blindé de dépannage M32B2 ainsi que pour d'autres conversions spécialisées.

De même, l'armée britannique produit également un véhicule blindé de dépannage en retirant les tourelles d'un certain nombre de M4A2 (et d'autres variantes de Sherman) en installant un puissant treuil mécanique et une flèche amovible en A . Entre octobre 1944 et avril 1945, quelques 75 M4A2 de l'armée britannique voient leurs tourelles et leur armement retirés afin d'être convertis en véhicules blindés de transport de troupe (APAC) pour accueillir dix hommes sous l'appellation de « Kangaroo »

Une alternative au jumelage de diesel

En 1943, Un M4A2 expérimental, désigné M4A2E1, est produit sur initiative interne par GM avec un seul diesel GM V8 à la place des deux 6046D jumelés. Produisant 600 ch avec une cylindrée d'environ 24 litres, ce nouveau moteur consiste en une moitié du diesel marin 16_184A à seize cylindres. Bien qu'il se soit extrêmement bien comporté lors des essais à l'Aberdeen Proving Ground entre mai 1944 et mars 1945, ce char n'a pas été adopté pour la production en série.

Les études de la troisième variante du Sherman, le M4A2 ou Sherman III dans l'armée britannique , débutent à la fin de 1941 et un premier prototype est disponible en avril l'année suivante. Comme le modèle initial M4 (qui n'est entré en production qu'en juillet 1942), le M4A2 possède une caisse soudée. Il s'agit en effet du premier char conçu aux Etats-Unis fabriqué avec des plaques de blindage



soudées.

Cependant, le suffixe « A2 » n'identifie pas un Sherman supérieur à ses prédecesseurs. C'est la pénurie de moteur en étoile Wright et Continental qui impose le montage d'une paire de moteurs de camion Diesel refroidis par eau, pour le reste tout est identique.

Cela permet d'installer des lignes de production sur des sites supplémentaires afin d'augmenter la production de chars.

Mise en route de la chaîne de production

La production commence en avril 1942 (en même temps que l'achèvement du prototype), la construction ayant initialement lieu à la fois dans la nouvelle usine GM Fischer à Grand Blanc dans la Michigan et à Pullman-Standard Car Manufacturinf Company à Chicago.

Le premier M4A2 à sortir de la chaîne de production de GM Fischer est remis à l'Aberdeen Proving Ground pour des essais où il est conclu qu'il n'y a aucun inconvénient au changement de moteur et le M4A2 à moteur Diesel s'avère «au moins aussi fiable » que les M4 et M4A1 à moteur étoile tout en étant légèrement plus puissant.

La douzaine de premiers chars produits sont ensuite évalués par la 5eDB de l'armée américaine sous le contrôle du Deser Warfare Board et six autres véhicules sont soumis à la même série d'essais en février 1943 ; malgré l'utilisation de filtres à air plus grands sur ces derniers chars, les moteurs Diesel s'avèrent sensible à la poussière et les rapports d'évaluation soulignent cette faiblesse au niveau de la fiabilité.

La différence majeure entre le M4A2 et ses prédecesseurs réside simplement dans le choix de l'équipement électrique et du moteur en étoile Wright des variantes M4 et M4A qui est remplacé par des moteurs Diesel à deux temps suralimentés GM Detroit Diesel 6046D d'une puissance maximale de 410 cv et d'une cylindrée de 13962 cm3. Chaque moteur a son embrayage propre et les arbres de sortie sont couplés entre eux via un arbre d'hélice commun à la transmission.

Par rapport au M4A1, les autres différences se limitent en grande partie à la caisse. Comme le M4 d'origine, les parties supérieures sont fabriquées à partir d'un mélange de tôles laminées et de pièces moulées en acier lui donnant un contour distinctif de « boîte à fromage » et offrant un peu plus d'espace intérieur que le



M4A1. La caisse inférieure, qui contient le différentiel, se compose à l'origine de trois ensembles principaux boulonnés ensemble mais au début 1944, tout est remplacé par un bloc moulé qui améliore considérablement les performances balistiques.

Quelques différences minimes

Les tout premiers chars ont des galets évidés rapidement remplacés par des modèles à disque plein et, de même, les prototypes et les premiers modèles de production ont des rouleaux fixés sur les bogies.

Suite aux critiques de cet agencement, celui-ci est rapidement remplacé par un système de suspension robuste à volute-ressort vertical (VVSS) où les rouleaux de renvoi sont montés sur le bord de fuite du bogie. Comme pour la variante M4A1, les modèles ultérieurs (M4A3E8 ou Sherman IIIAY) sont équipés du système de suspension à ressort à volute horizontale (HVSS).

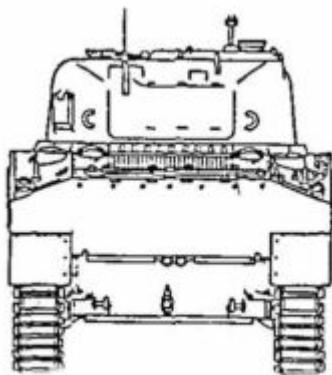
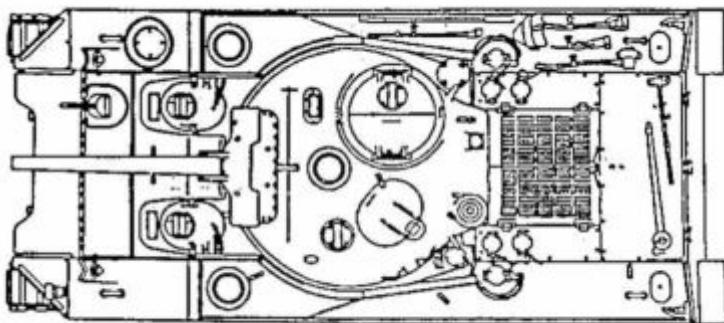
De petites modifications sont apportées à la caisse durant sa période de production. Par exemple en 1943, GM Fischer modifie divers composants moulés qui sont soudés sur la plaque de glacis, y compris les trappes du conducteur et le support de la mitrailleuse. Une trappe d'évacuation supplémentaire est intégrée dans la tourelle en décembre 1943 permettant un accès plus facile, voire plus rapide au chargeur qui n'a plus à attendre que le tireur et le commandant sortent avant lui. Un kit de pièces est mis à disposition pour permettre la modification des chars existants. A peu près au même moment, les chars construits par GM Fischer sont équipés de trappes de conducteur agrandies.

Le canon original du M4A2 est le M3 de 75 mm à basse vitesse capable de tirer divers types d'obus perforants, hautement explosifs ou au phosphore à une cadence maximale de 20 coups par minute. A la fin de 1943, le canon d'origine est remplacé par un canon M1 de 76 mm tirant des obus similaires mais installé dans une nouvelle tourelle désignée T80. Le canon de 76 mm est ensuite équipé d'un frein de bouche ce qui justifie sa nouvelle désignation de M1A1C. En raison de difficultés d'installation, le nouveau canon n'est déclaré bon pour le service qu'en juillet 1944.

Le Sherman est facilement détruit par la majorité des armes antichars de la Wehrmacht y compris le Panzerfaust et n'est pas mieux avantage au combat contre les meilleurs blindés allemands. Cependant, un domaine où le Sherman a un avantage, en particulier en Normandie où les combats ont tendance à être à courte



portée, réside dans sa simplicité mécanique et sa fiabilité ainsi que la vitesse de rotation de sa tourelle.





Caractéristiques techniques

Fabriquants

American Locomotive, Schenectady à New York, Baldwin Locomotive à Eddystone en Pennsylvanie, Federal Machine & Welder à Warren dans l'Ohio, General Motors Fischer Body à Grand Blanc dans le Michigan, Pressed Steel Car Company à Pittsburgh, Pullman-Standard Car Manufacturing Company à Chicago dans l'Illinois

Production : 1942-1945 : nombre total produit : 10 9698

Détails techniques

Moteur : 2x GM Detroit Diesel 6-71 6046D d'une cylindrée de 13 962cm3 ; 2x6



cylindres deux-temps suralimentés à tête de soupape, Alésage et course : 108x127 mm

Carburant : diesel, 40 cétane Taux de compression : 16 :1,

Puissance de sortie brute : 2x205 ch ou 410 ch à 2 100 tr/mn

Puissance de sortie nette : 2x 187,5 ch ou 410 ch à 2 900 tr/mn

Boîte de vitesse : 5 avant et 1 arrière, Entrainement par pignon avant

Suspension : 12 galets dans six bogies. Les premiers exemplaires sont équipés d'une suspension volute-ressort verticale (VVSS), les derniers ont une suspension volute ressort horizontale (HVSS)

Freins : mécanique

Système électrique : 24 v

Blindage

Caisse : avant, de 51 à 108 mm

Cotés : 38 mm, Arrière : 38 mm, Haut : 19 mm, Plancher : de 13 à 25 mm

Tourelle avec canon de 75 mm

Mantelet : 89 mm, Masque oscillant : 51 mm, Avant : 76 mm, Côtés : 51 mm, Arrière : 51 mm, Haut : 25 mm

Tourelle avec canon de 76 mm

Mantelet : 89 mm, Avant : 64 mm, Côtés : 64 mm, Arrière : 64 mm, Haut : 25 mm

En 1944, des plaques de blindage additionnelle de 25 mm d'épaisseur sont soudées aux coins avant de la tourelle pour compenser l'amincissement du blindage existant lié au passage du canon.

D'autres plaques de protection sont également soudées sur les côtés de la caisse aux emplacements des réservoirs de carburant et des bacs à munitions.



Armement

Canon principal : M3 de 75 mm ou M1 de 76 mm

Armes secondaires : 1 mitrailleuse de cal 0.50 sur affût antiaérien

1 mitrailleuse coaxiale de cal 0.30 dans la tourelle et une seconde dans le glacis

1 mortier fumigène de 2 pouces dans la tourelle (uniquement pour les chars équipés du canon de 76 mm)

Dimensions

Dimensions avec le canon de 75 mm

Longueur : 5 918 mm, Largeur : 2 616 mm

Hauteur au-dessus de l'écouille de la tourelle : 2 743 mm

Largeur de la chenille : (système VVSS uniquement) 421 mm

Poids en ordre de combat : 31 909 kg

Dimensions avec le canon de 76 mm

Longueur : 7 569 mm, Largeur : 2 616 mm

Hauteur au-dessus de l'écouille de la tourelle : 2 972 mm

Largeur de la chenille : (système VVSS) 421 mm, (système HVSS) 584 mm

Poids en ordre de combat : 33 360 kg

Performances

Vitesse maximale sur route : 48 km/h

Autonomie sur route : 243 km

Tout terrain : 16é km



Franchissement fossé à bord francs : 2 288 mm

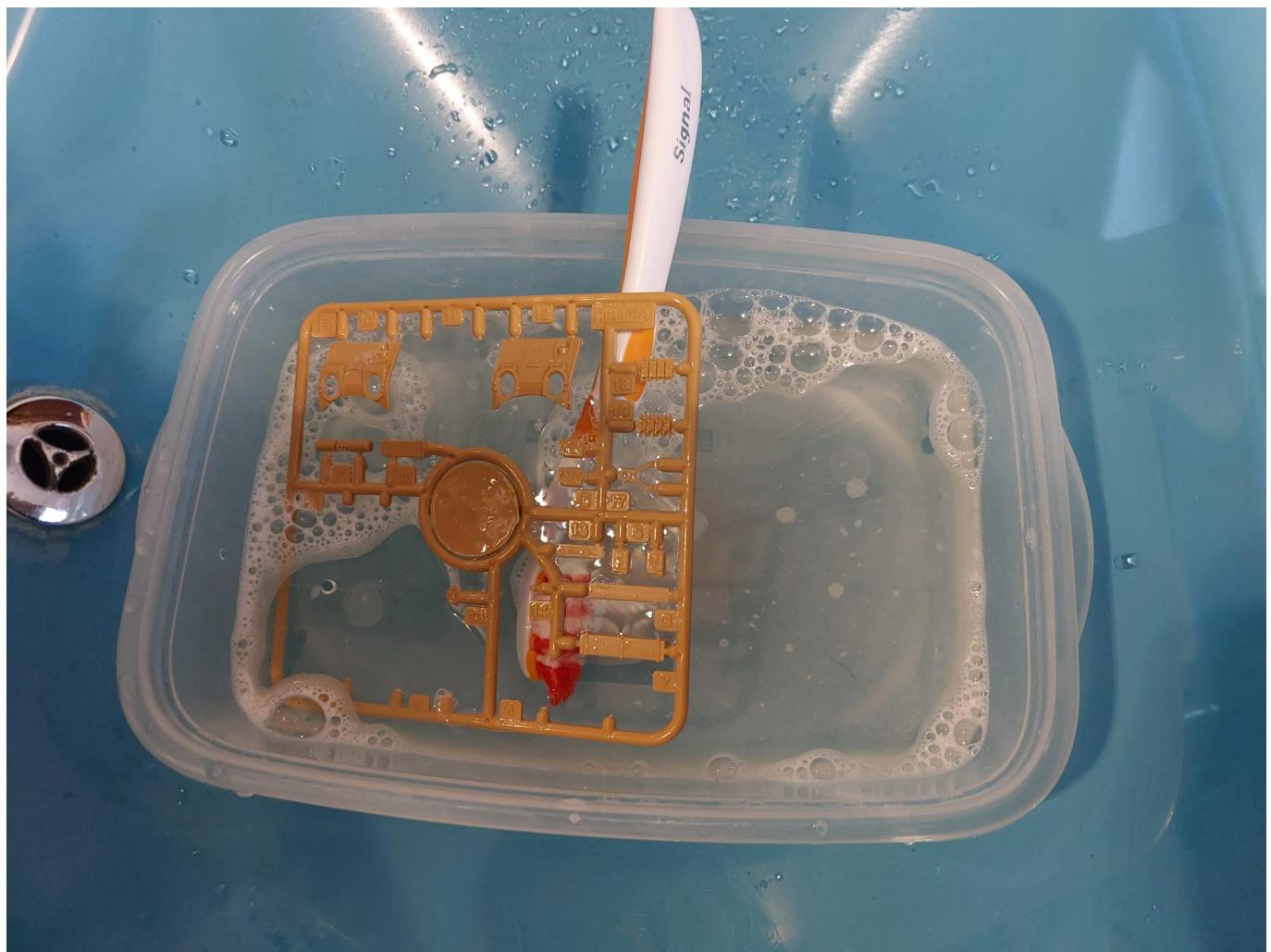
Obstacle vertical : 610 mm

Diamètre de braquage minimal : 18,91 m

(sources : <https://www.materielsterrestres39-45.fr>)

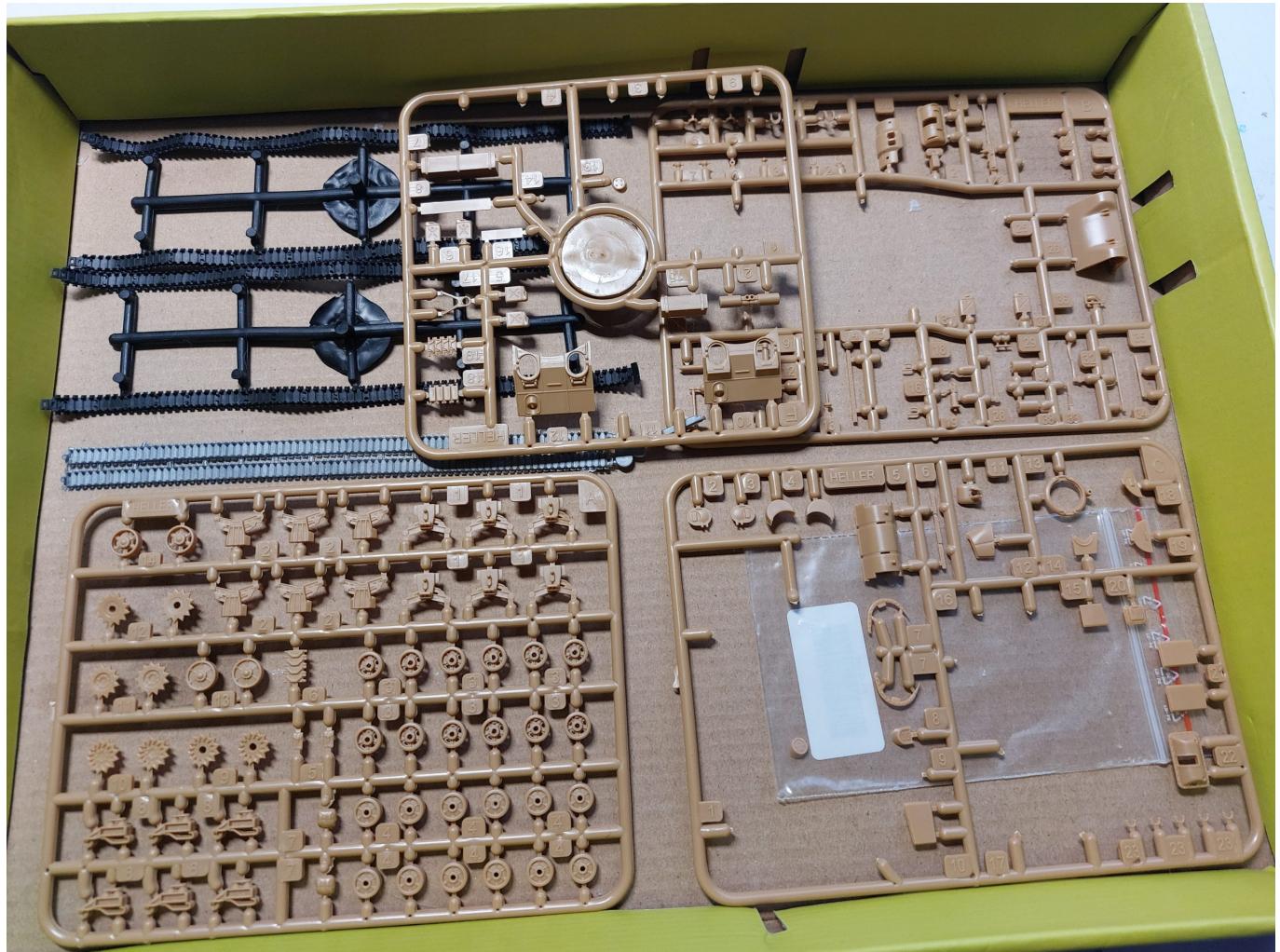
Montage Sherman M4 A2 Heller 1/72

Première étape préparatoire au montage sera de laver l'ensemble des pièces afin d'éliminer les traces de graisse du produit de démoulage.





Deuxième étape préparatoire, classement et rangement des différentes pièces suivant leur ordre de montage.



Troisième étape préparatoire, est la recherche de la documentation nécessaire pour un montage détaillé.

L'objectif de ce montage va être de créer en scratch l'intérieur du Sherman, moteur et tourelle compris. D'où l'intérêt de rassembler une documentation très précise sur l'intérieur du Sherman.



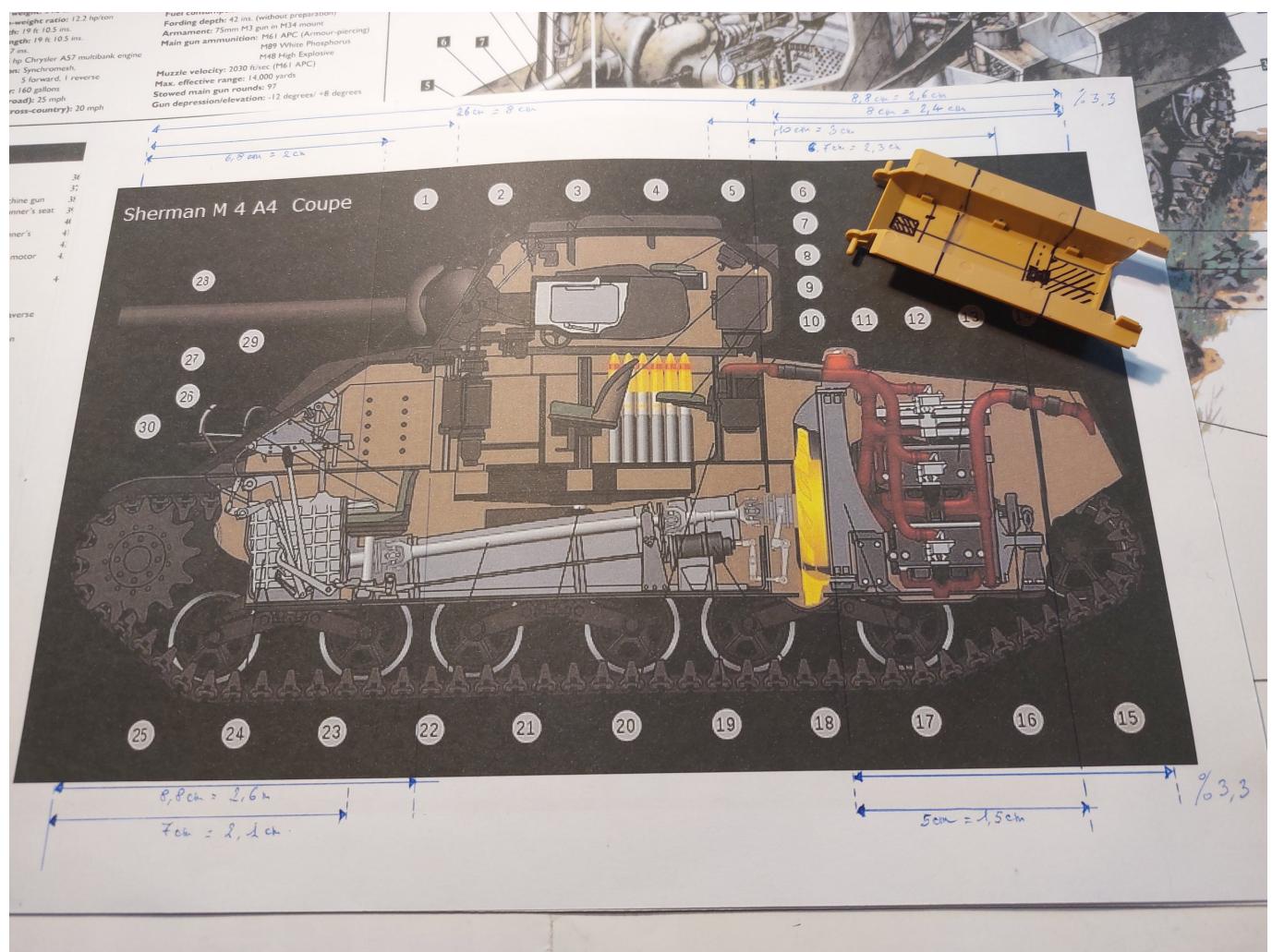


Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon



Je commence le montage par la prise de mesures afin de construire mon intérieur. Je prends comme référence mon plan.

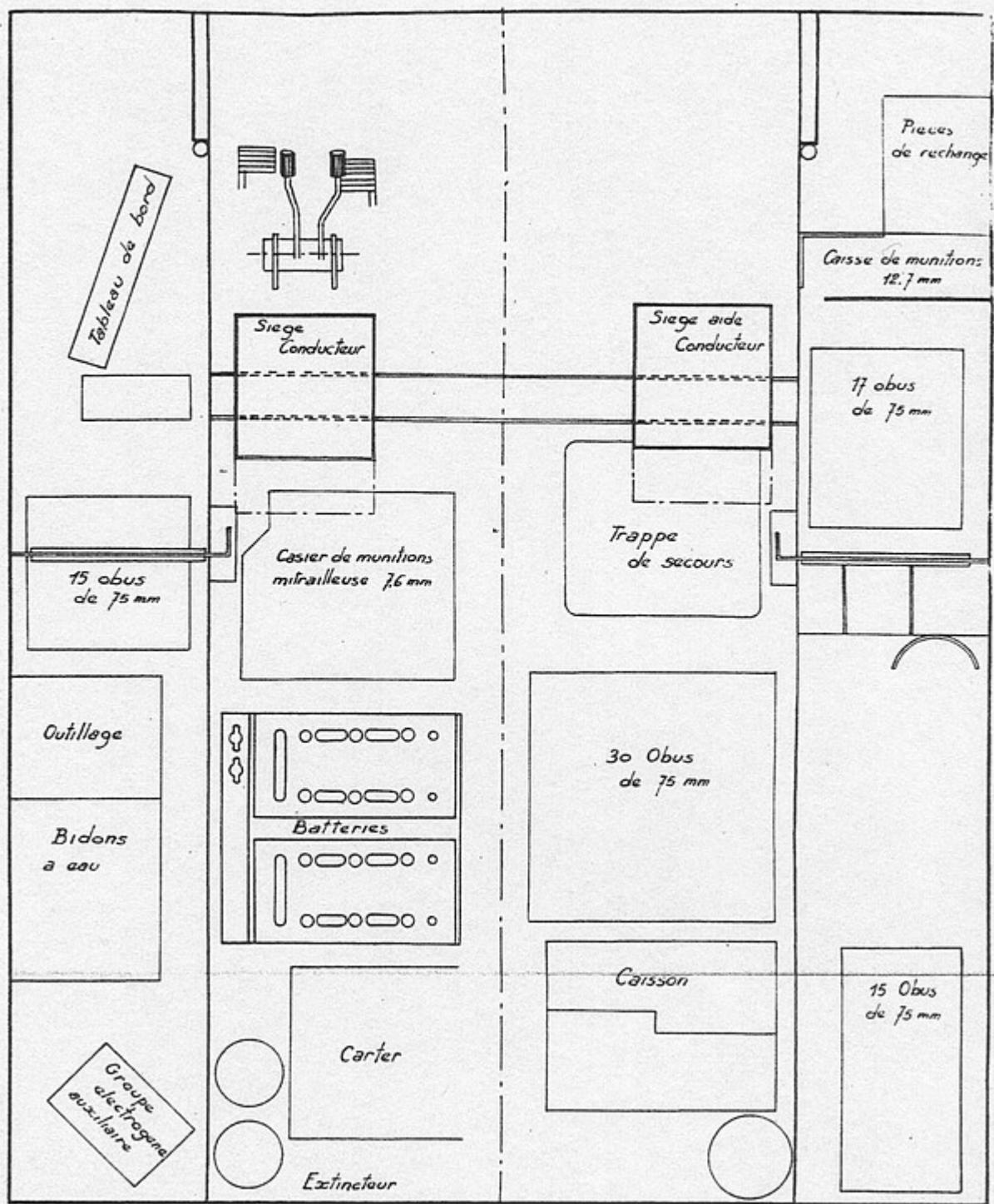
Cela me permet de tracer mes différents repères directement sur la maquette. De gauche à droite, d'abord le compartiment conducteur et mitrailleur, ensuite l'espace tourelle et enfin le bloc moteur. Au centre l'embrayage, l'arbre de transmission et les joints de cardan.



Plan de l'aménagement intérieur avant d'un Sherman M4 A2



Sherman M 4 A2 Aménagement interne

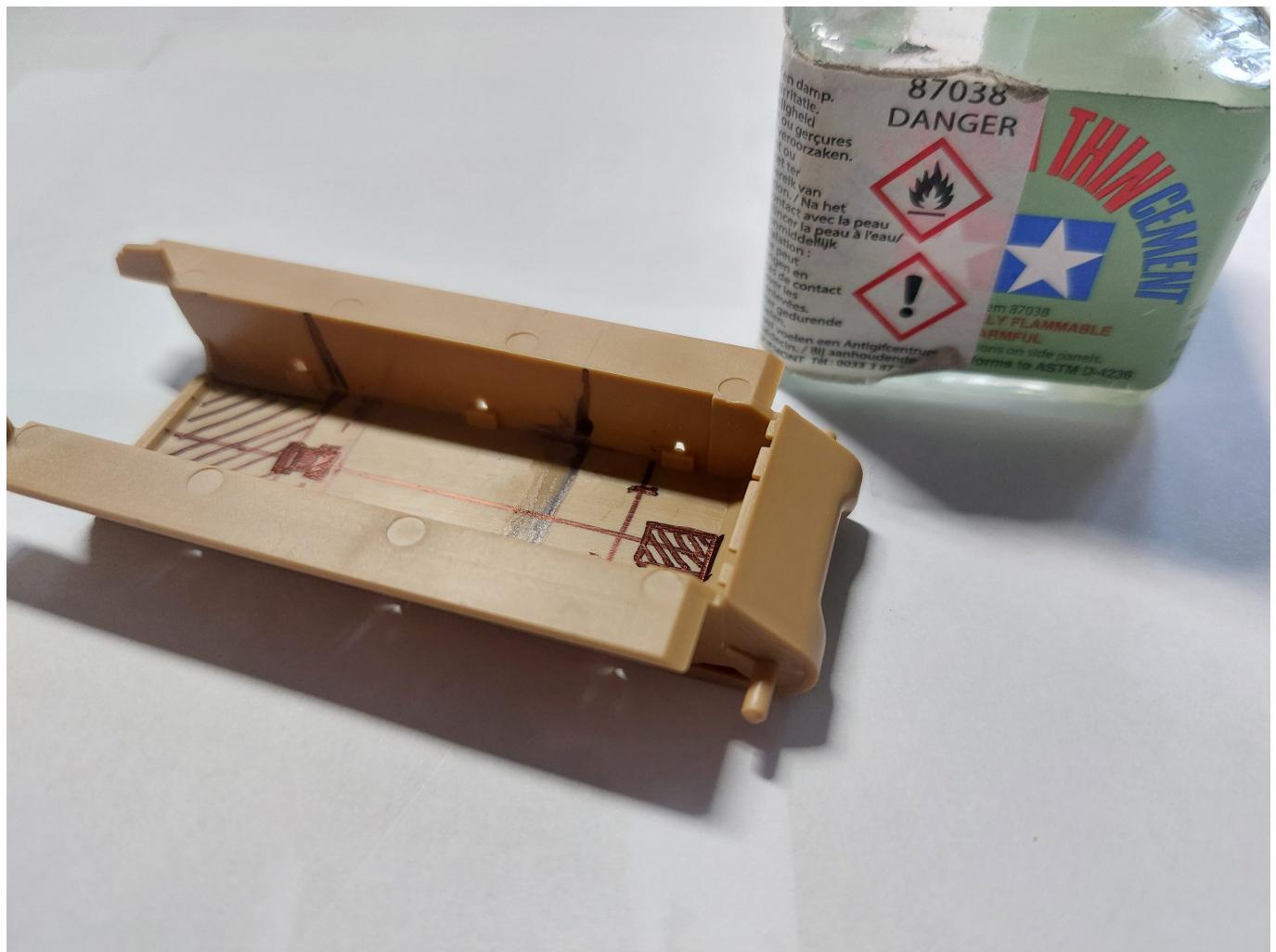




Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon

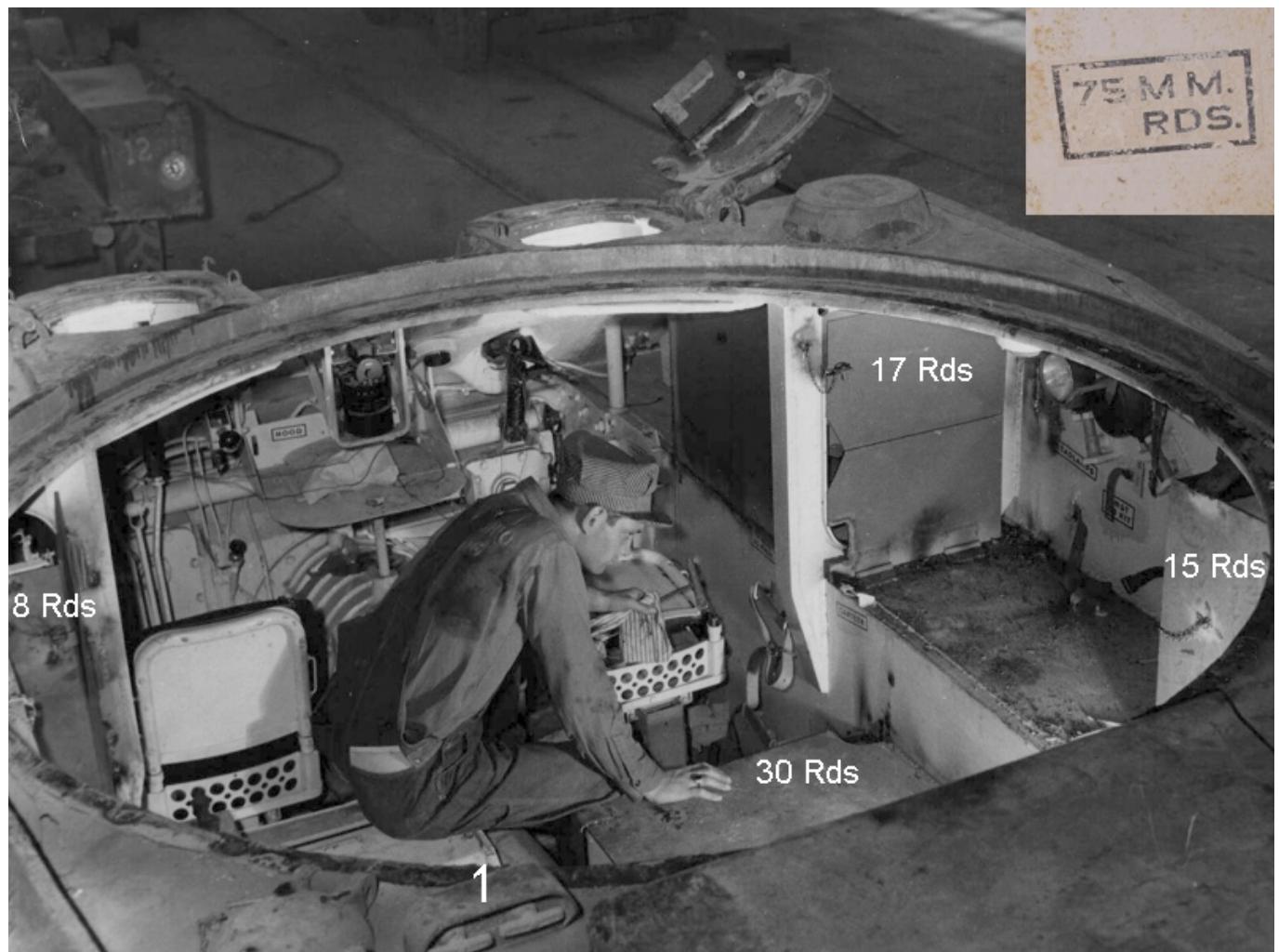


Je colle maintenant le bloc de transmission avant afin de prévoir une bonne jonction avec la caisse supérieure du Sherman. En effet, afin de pouvoir présenter l'intérieur du char, je ne collerai pas celle-ci. L'ajustage doit donc être parfait.





Je commence le travail sur l'intérieur ma maquette Sherman.
Voici l'objectif :



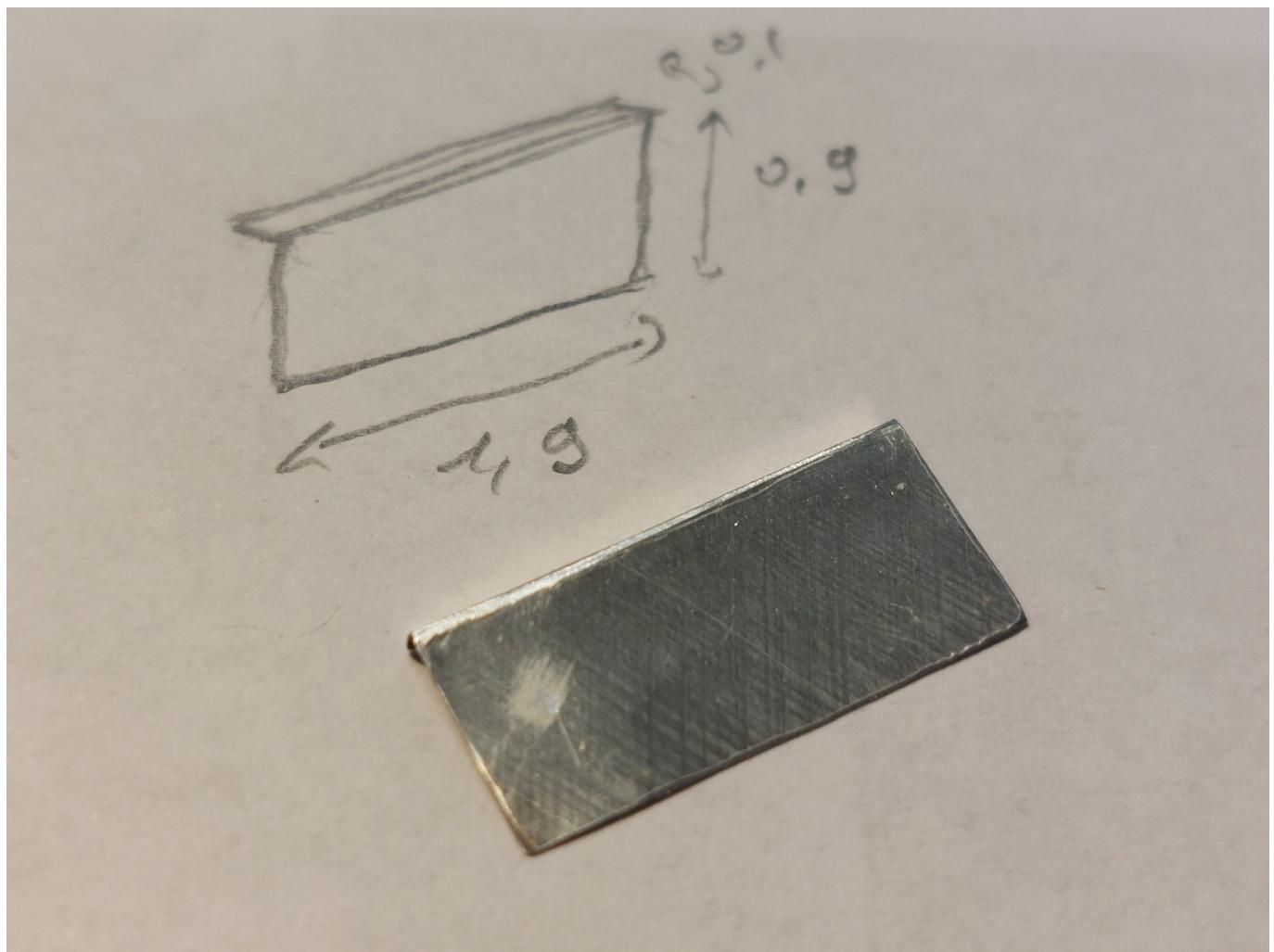


Je vais déjà commencer par l'avant du Sherman regroupant le poste de conduite, l'embrayage et le poste du mitrailleur.

Début du montage avec la plaque avant qui va permettre déjà un bon nombre de petits détails.

D'abord, la prise des mesures pour réaliser le plan et ensuite choix du matériau qui sera ici du métal de cannette.

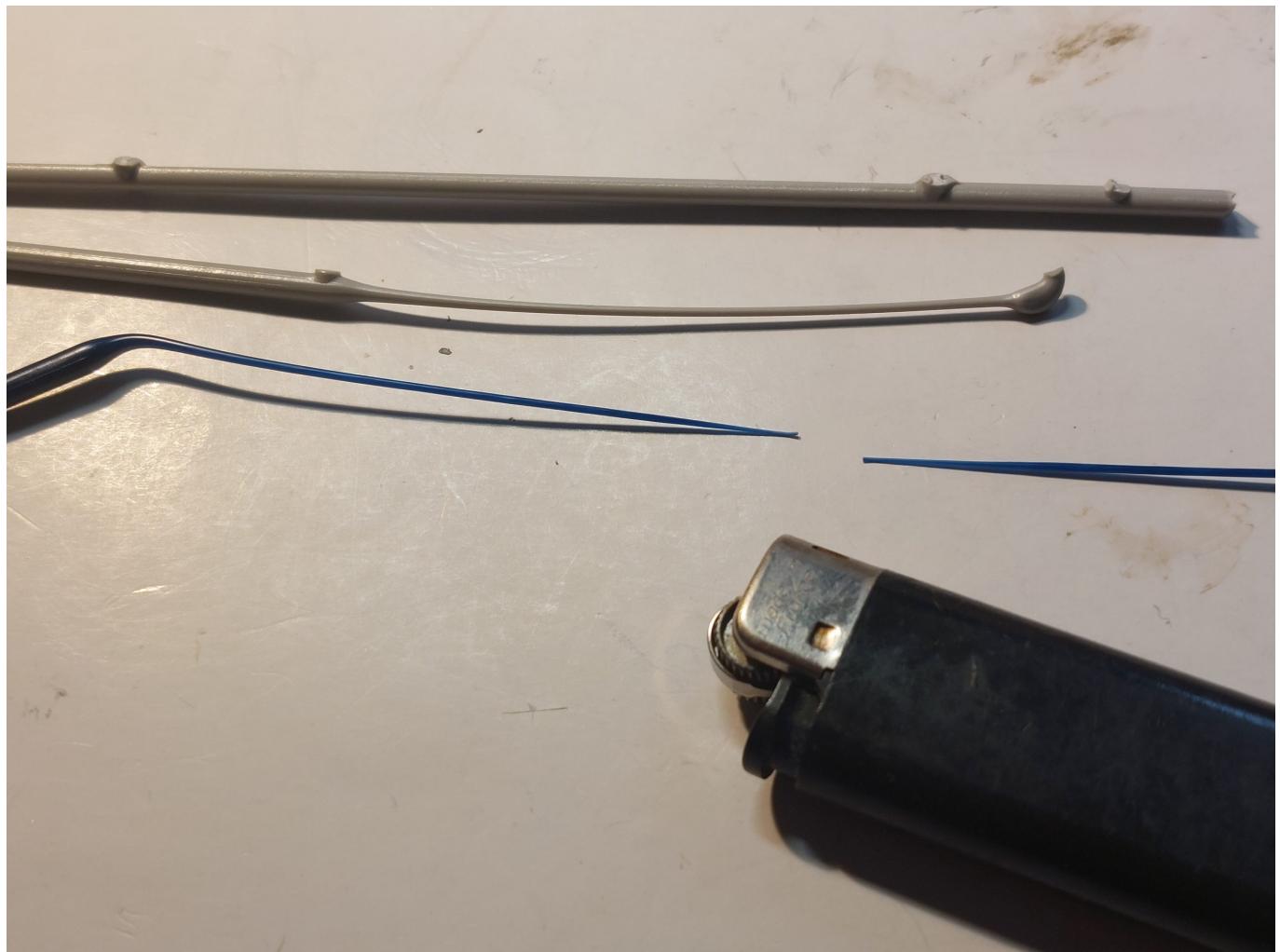
Je crée du relief par superposition et simule les boulons pour par une gravure en creux.





J'étire à la flamme quelques grappes plastique pour faire des boulons à l'échelle.

Je nettoie les débordements de cyano au débonder



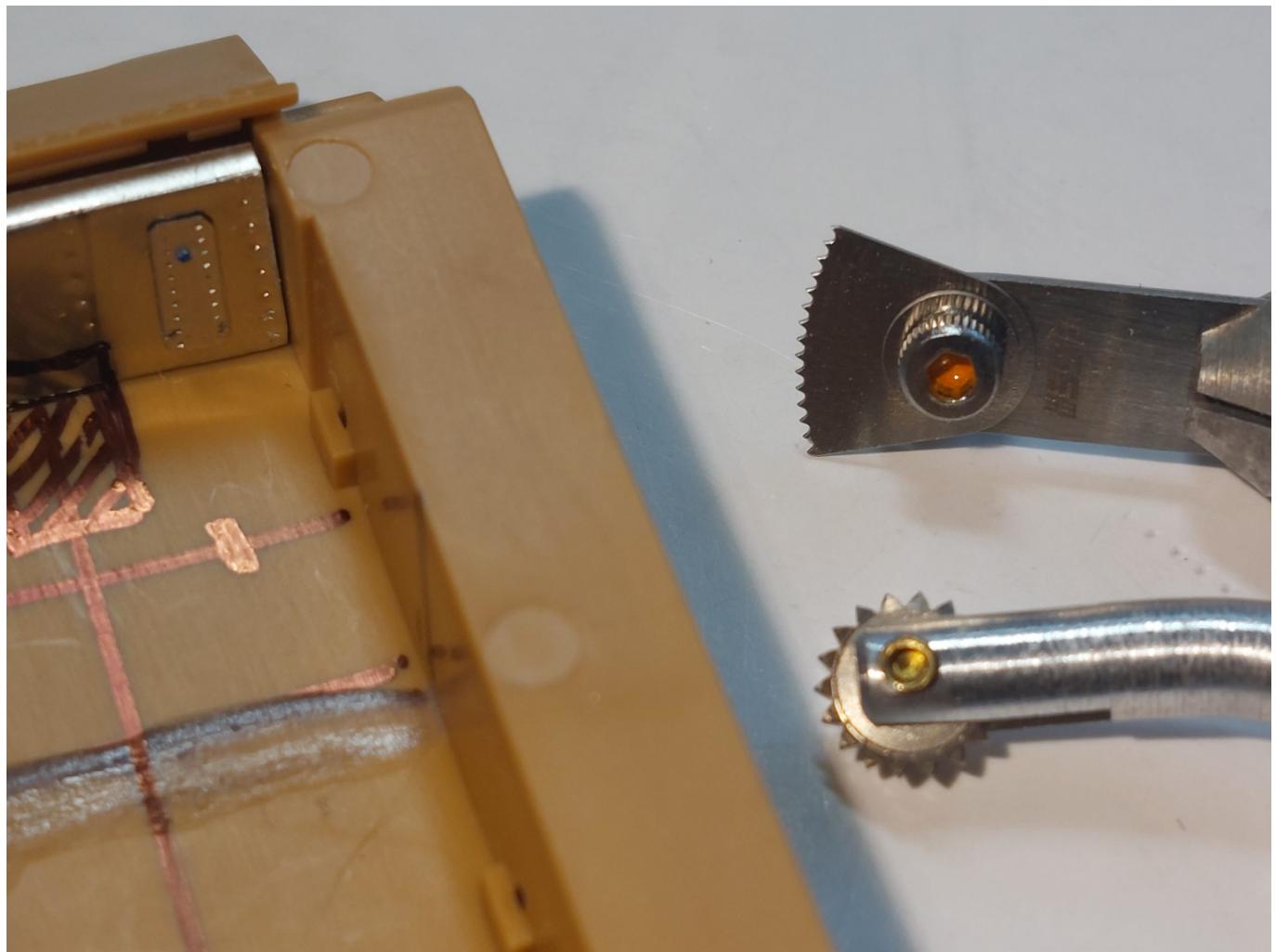
Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon

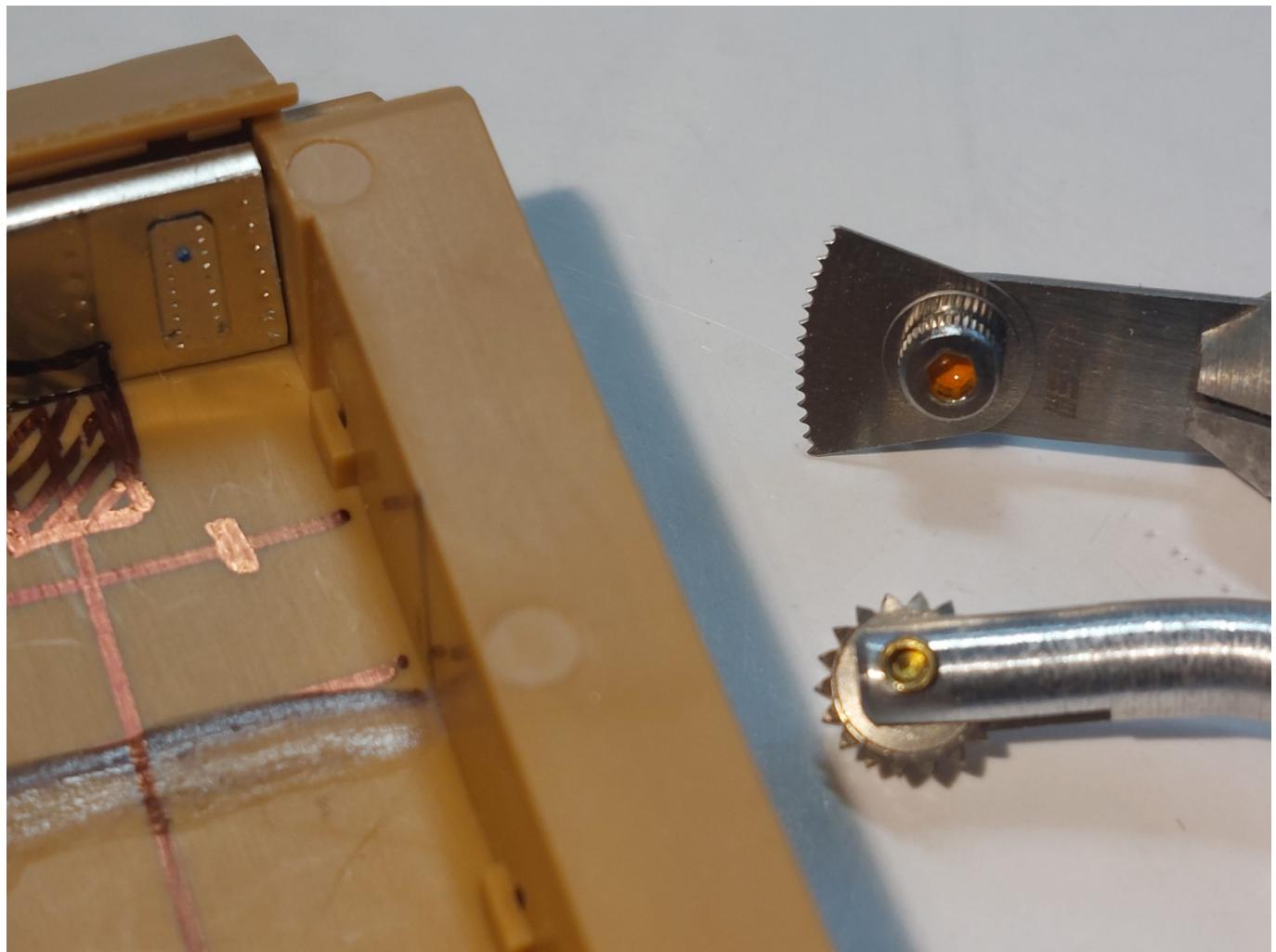


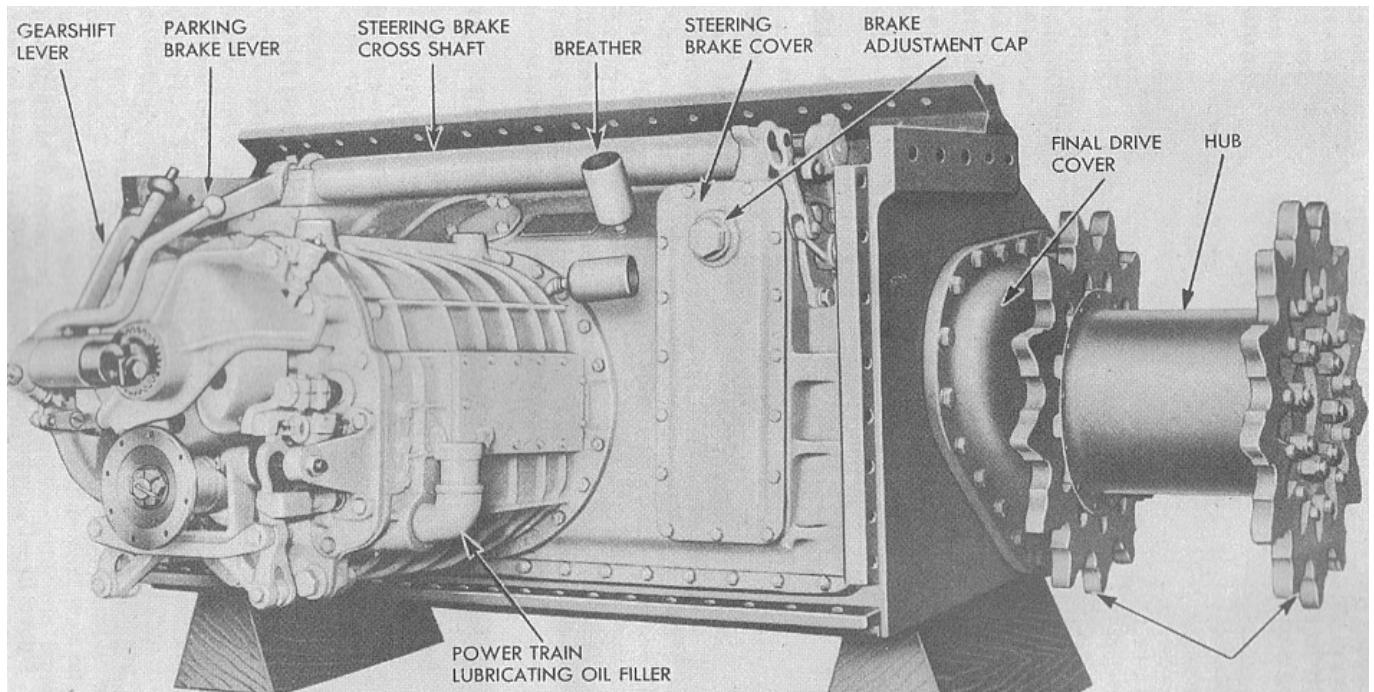
Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon



Mise en place de la plaque avant. Je rajoute encore un peu de boulons en négatifs afin de donner plus de détails



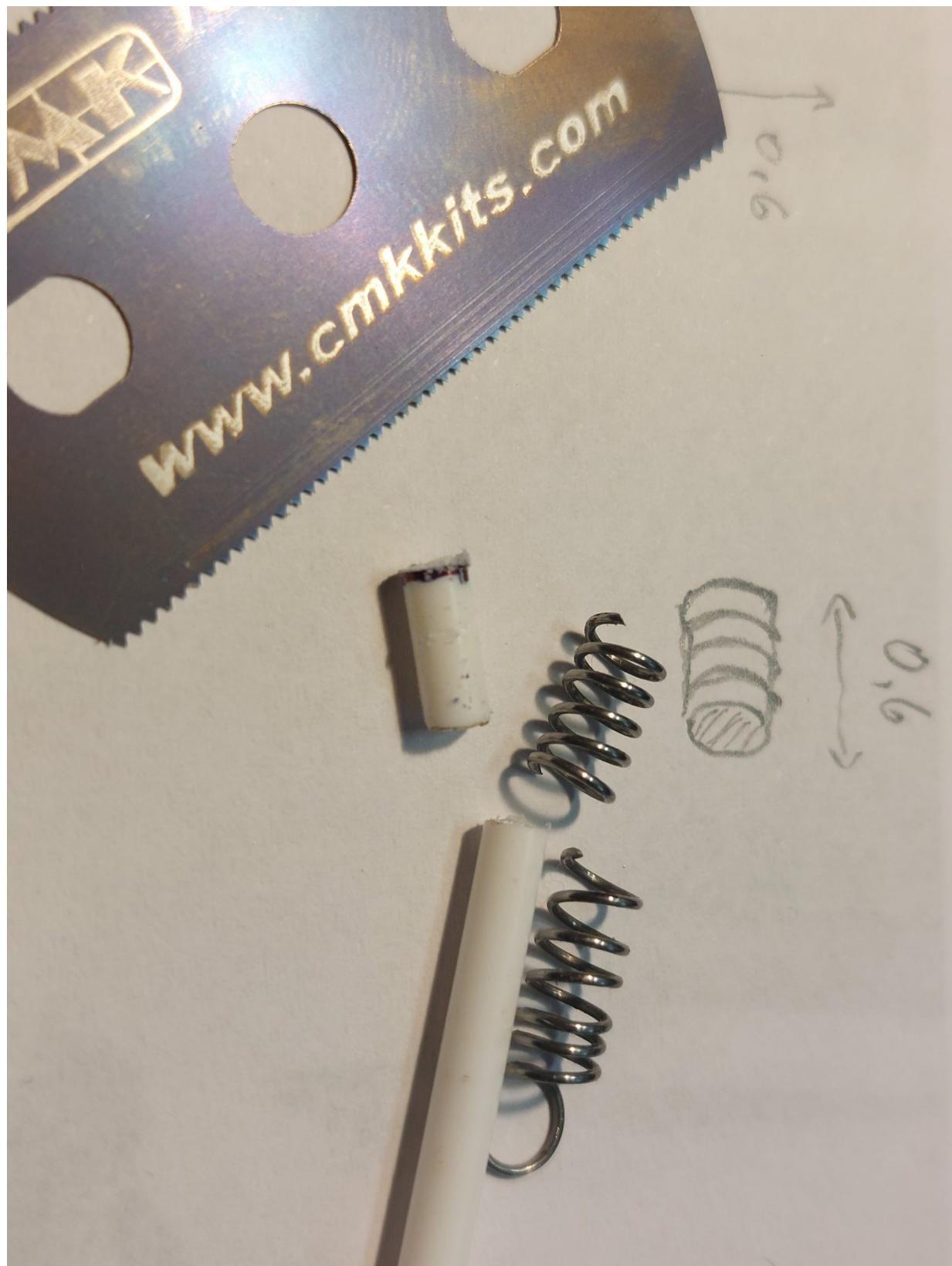




L'emplacement hachuré correspond à la partie de l'embrayage ressortant dans l'habitacle.

Cette pièce va être réalisée avec un bout de grappe plastique et je réalise la structure cannelée avec un ressort.

Mise en forme de la partie conique, intégration du ressort et rajout de carte plastique pour donner le volume final.





Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon



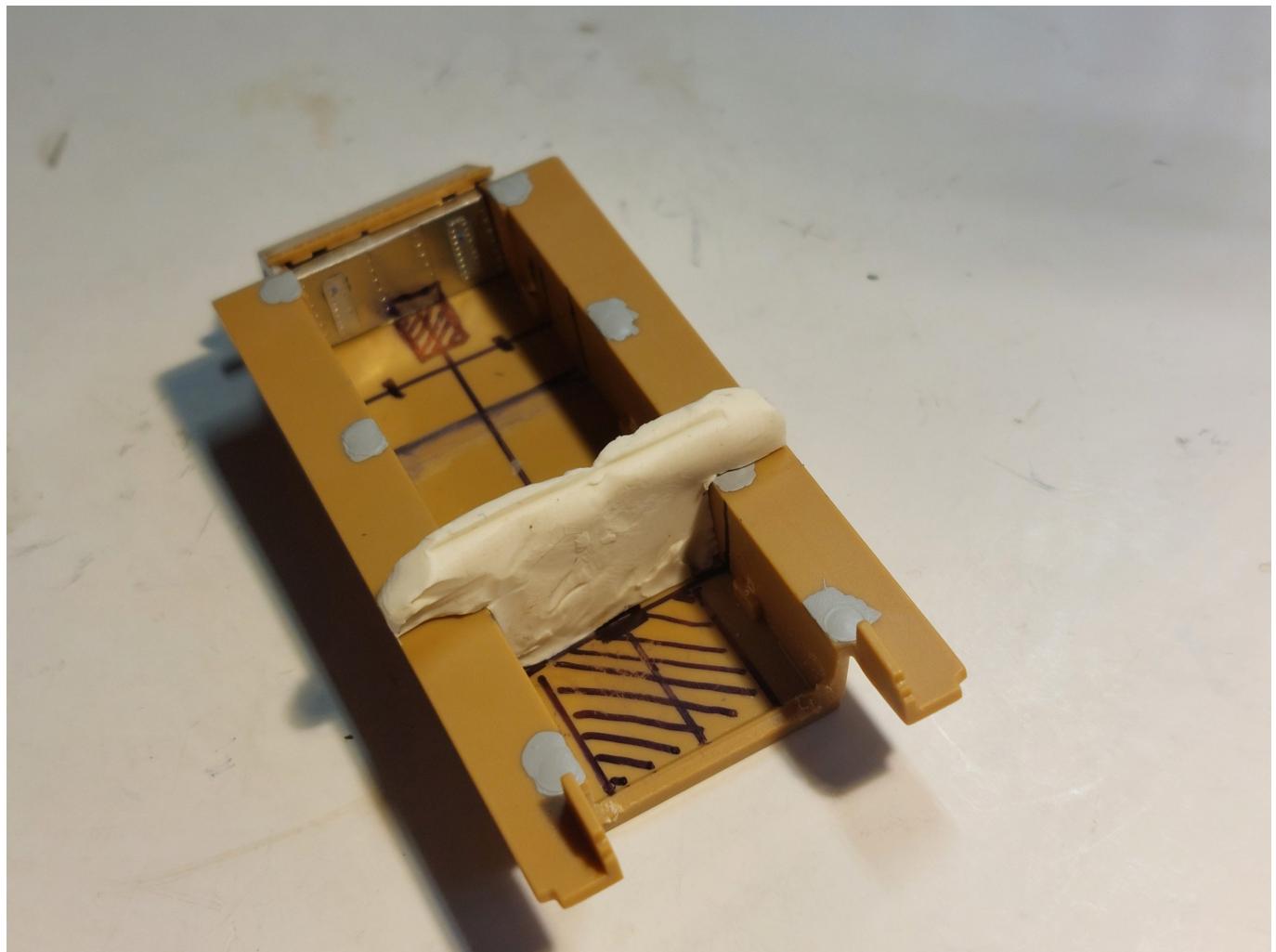


L'embrayage est mis de côté. Je m'attaque à la cloison de séparation avec le moteur à l'arrière de la cabine.

J'en profite par combler les marques d'éjection de moulage avec du surfacer.



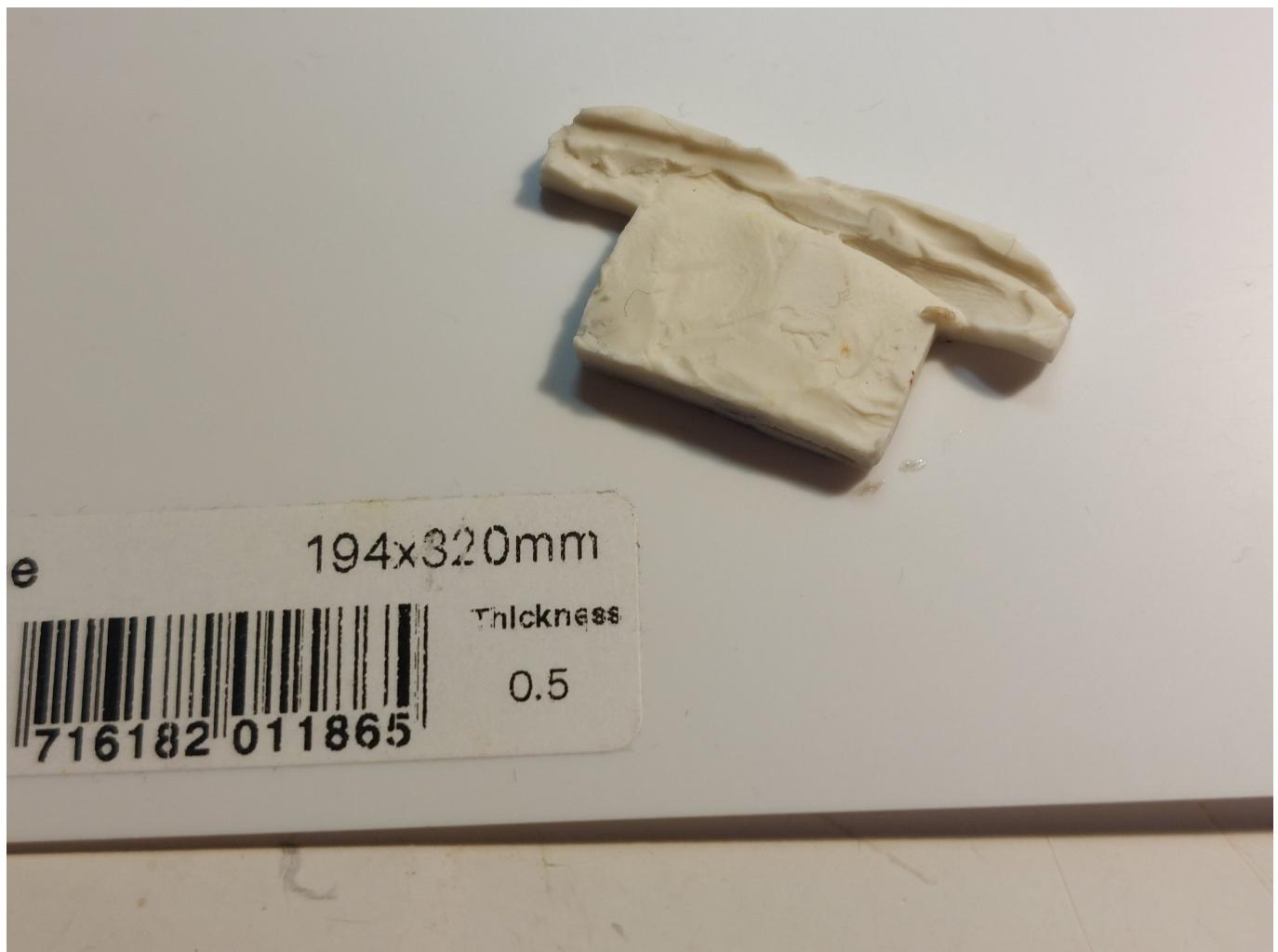
Pour la plaque arrière, je fais une empreinte à la plasticine afin de récupérer également l'empreinte du haut de la caisse.

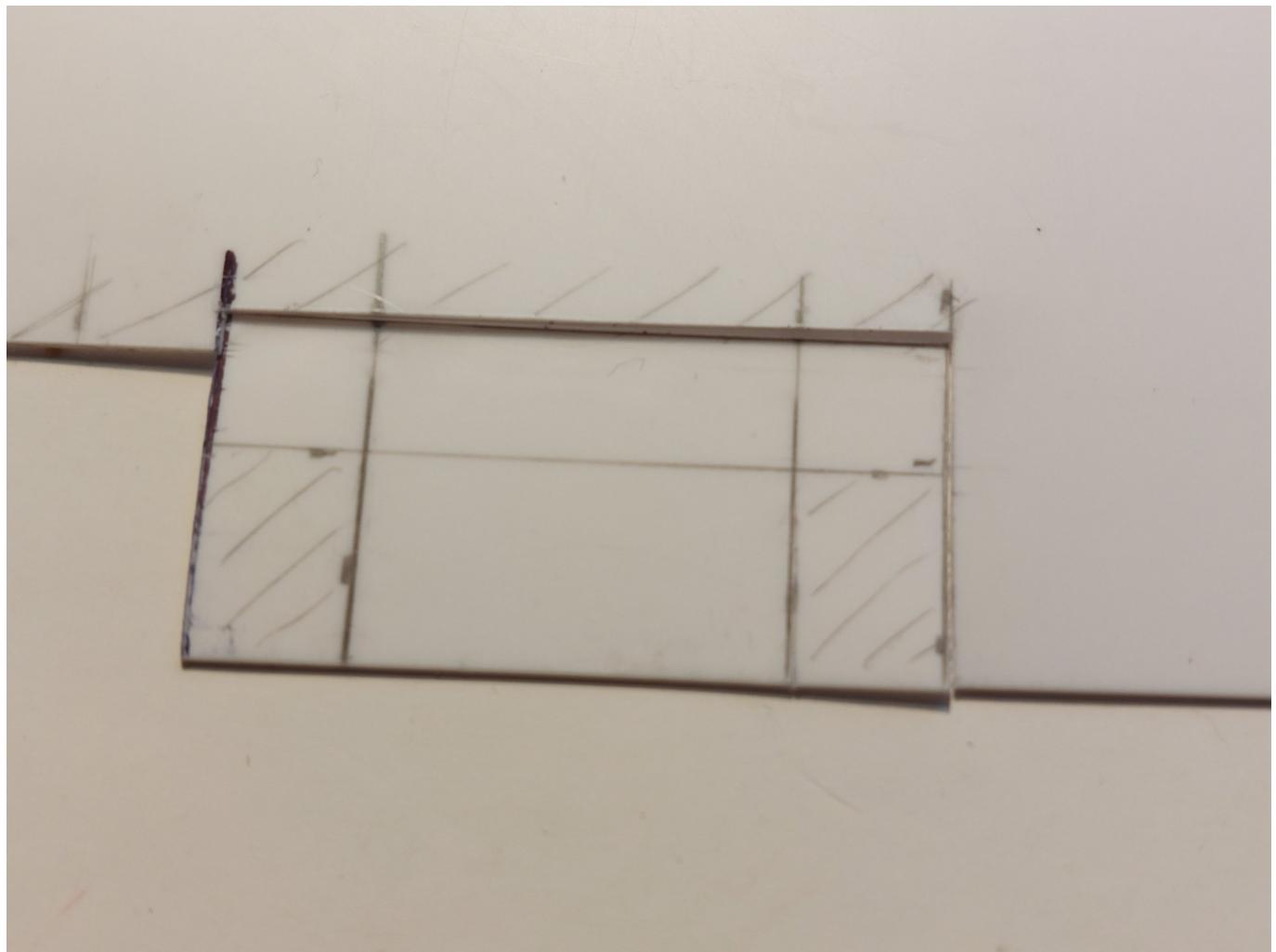


Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon



Le résultat est reporter sur de la carte plastique.

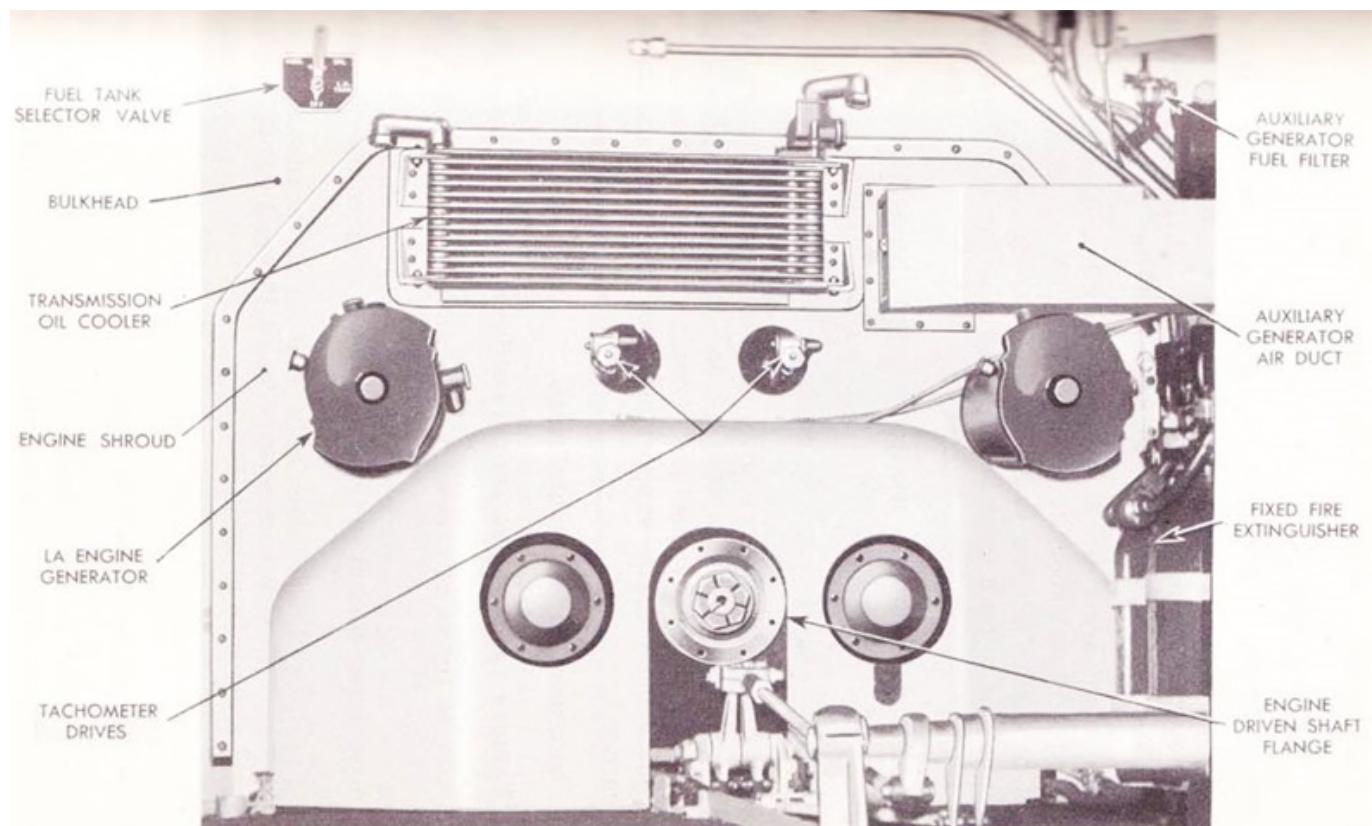




Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon



Mise en place et je continue le travail sur cette cloison pour l'habiller suivant la documentation recueillie

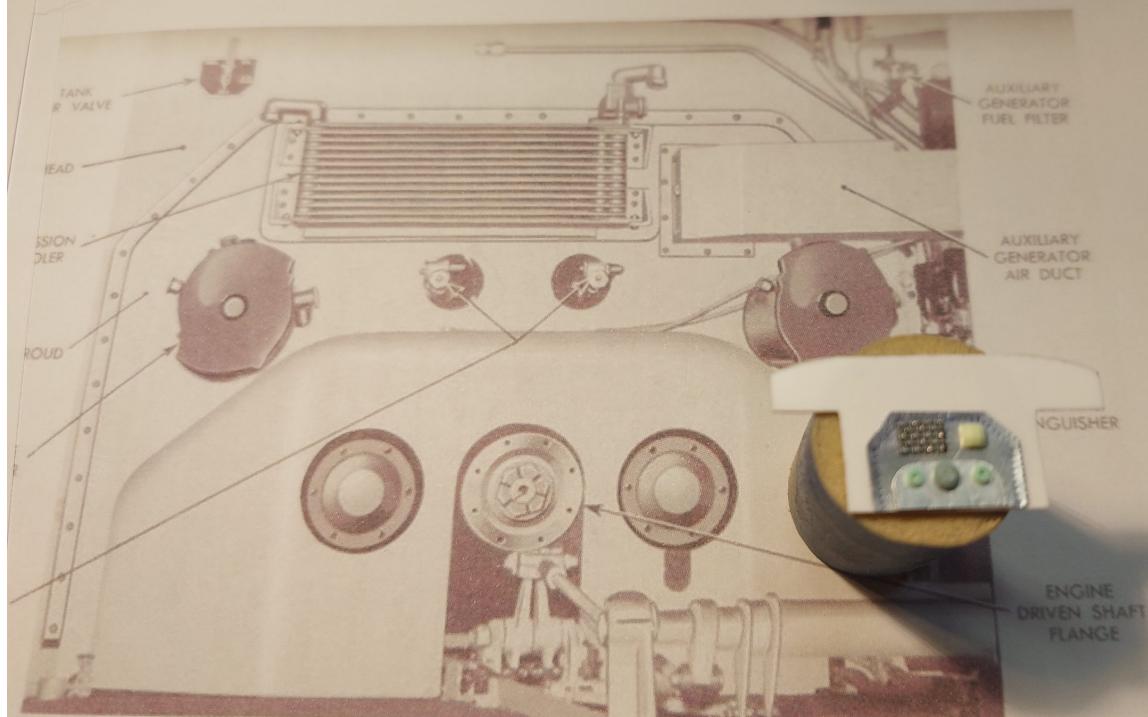


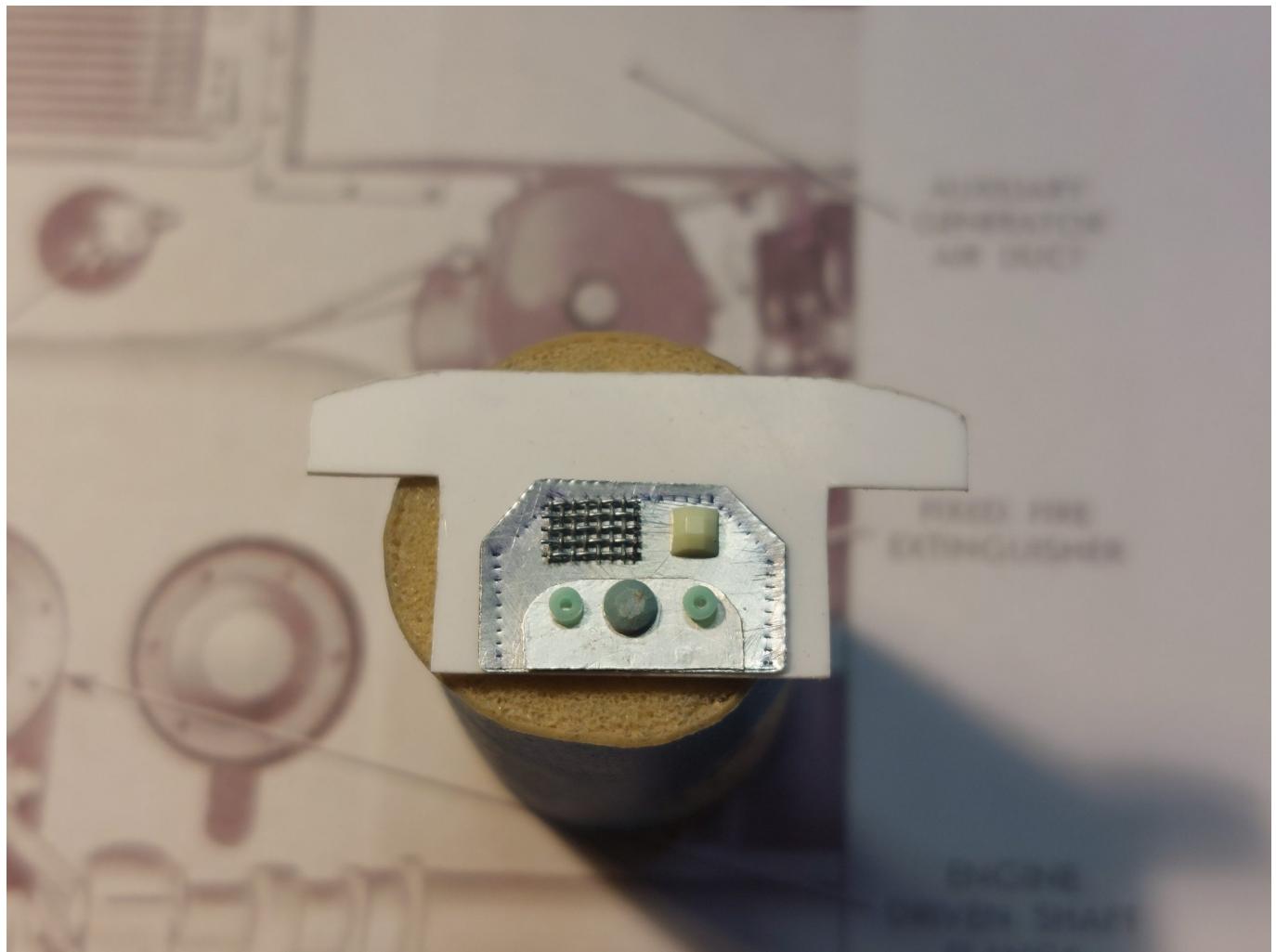


Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Un Sherman de la 2DB vers Alençon



Figure 114 – Cooling System Connections at Fan End







EN TRAVAUX

Pas accessible quoi...

Cette partie est en
travaux pour le moment.
N'hésitez pas à revenir
plus tard.