

S'il y a bien quelque chose qui manque cruellement dans les livres de jeu de rôle **Achtung!Cthulhu** ce sont les illustrations des divers objets, armes et autres accessoires d'époque.

Alors bien entendu, vous pouvez faire des recherches vous-même sur le web mais nous en avons fait pour vous, voici le fruit de nos recherches.

L'équipe de scriipt.com



Le commandant **Ralph A. Bagnold** (né en 1896).

En 1915, Ralph maintenait la tradition familiale et s'est engagé dans l'armée où il a passé trois ans durant la 1^{ère} Guerre mondiale. Après la guerre, il alla étudier l'ingénierie à l'université de Cambridge pour être diplômé en 1921 et retourne à l'armée peu après ; il fut affecté au Caire.

Cette position aux portes du désert lui a permis de satisfaire ses ambitions d'explorer le désert en véhicule automobile dans les années 1930 à la recherche de la mythique Oasis perdue de **Zerzura**. Se dégageant de l'armée en 1935, il se consacre à ses passions pour les mathématiques, la physique et à sa curiosité pour développer l'ultime connaissance du désert.

SUPPLÉMENT NON OFFICIEL #2

LES VÉHICULES DU LRDG



Durant la Seconde Guerre mondiale, le théâtre d'opérations d'Afrique du Nord, était principalement sur la bordure côtière de la Méditerranée convoitée par l'Italie qui occupait déjà sa colonie libyenne, de la Tunisie française à l'Égypte anglaise qui avait une armée réduite. Les seuls débordements possibles sur les flancs étaient par la mer et à travers la profondeur du désert libyen, loin derrière les voies côtières. C'est pour cela que fut créé le mythique **Long Range Desert Group**.

Mussolini pensait que la partie était jouable ; ainsi commencèrent des aller-retour qui prirent fin au moment où il fallut le secours des nazis qui envoyèrent un corps expéditionnaire d'Afrique ou **Afrika Korps**.

Ce théâtre d'opérations a attiré toute l'attention des belligérants et Rommel a volé de victoires tactiques en victoires tactiques vers la défaite stratégique finale qui a permis les débarquements en Sicile et en Italie dont la remontée a permis aux Alliés de débarquer en Normandie au moment où d'autres alliés entraient dans Rome, ville ouverte.

Le commandant **Ralph A. Bagnold** a élaboré le **Long Range Desert Group** qui, avec le SAS, a joué un rôle majeur dans la guerre du désert en Afrique du Nord ;

Bagnold ayant fait une traversée remarquable du désert libyen d'Est en Ouest avec son équipe, il a inventé le compas solaire qui n'est pas affecté par les métaux et le magnétisme. C'est un appareil simple et rustique constitué par un segment vertical dont l'ombre portée sur une plaque horizontale indique la direction. Il a aussi développé une technique de conduite sur le sable mou, parallèlement à la navigation dans le désert sans repères évidents. Il a aussi développé des techniques de franchissement des dunes en force, à grande vitesse, en faisant attention à l'autre pente qui est toujours plus abrupte. Ces trouvailles opportunes au moment de la guerre du désert libyen permirent à Ralph Bagnold, quand il fut rappelé pour le service actif, au rang de major pour ses connaissances approfondies et son expertise, de proposer au général Archibald Wavell, commandant en chef des forces terrestres britanniques au Moyen-Orient, de former un groupe de reconnaissance pour agir comme des éclaireurs dans le désert et transmettre les renseignements obtenus.



Le "Long Range Desert Group" va devenir les yeux et les oreilles de l'armée britannique en Afrique du Nord, loin derrière les lignes ennemies, tel la **Popski's Private Army** dirigée par **Vladimir Peniakoff**.

À la fonction d'observation et de reconnaissance s'est ajoutée la fonction de transporteur de la SAS qui lui a donné le sobriquet de "**Service de taxi du désert libyen**". Avant d'avoir ses propres véhicules, la "**Force L**" de Leclerc lançait ses raids sur les forts italiens de Mourzouk et Koufra à partir du Tchad en qualité de passagers de ces taxis du désert libyen où, une fois, Jacques Massu, officier méhariste posté au Tibesti, a transformé son vaisseau du désert en pétrolier pour un rendez-vous de ravitaillement. La connaissance de Bagnold s'est avérée précieuse et il avait même trouvé le temps d'écrire en 1941 *The Physics of Blown Sand*. En juillet 1941, il fut promu colonel et en place au Caire, dans l'armée britannique malgré le scepticisme de la hiérarchie militaire.

"[...] Never in our peacetime travels had we imagined that war could ever reach the enormous empty solitudes of the inner desert, walled off by sheer distance, lack of water, and impassable seas of sand dunes. Little did we dream that any of the special equipment and techniques we evolved for long-distance travel, and for navigation, would ever be put to serious use."

Ralph Bagnold

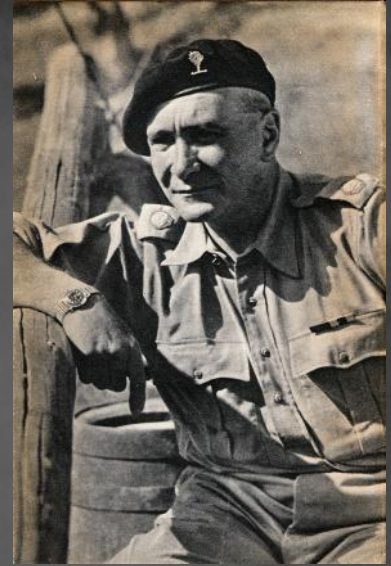
Les opérations se résumaient simplement à une navigation solitaire à travers un terrain difficile que les adversaires croyaient impraticable. Selon la disponibilité du parc automobile, les camionnettes étaient du matériel civil adapté et modifié et variaient au besoin, comme les équipements. Le véhicule emblématique était le **Chevrolet 30CWT** (1,5 tonne de charge utile dans la nomenclature britannique) de 1937, et ensuite de 1940, fabriqué au Canada par *General Motors*. Des **camionnettes Ford** plus légères pouvaient être utilisées pour le commandement ainsi que des **camions 60CWT** (3 tonnes de charge utile) plus lourds, plus tard, pour l'artillerie et le dépannage, lors du développement de ce groupe et ses métamorphoses.

Les missions d'observation demandaient un camouflage parfait et de longues heures immobiles d'attente ainsi que l'évitement des combats quand c'était possible. Les traces de présence ou de passage devaient être soigneusement effacées. Pour l'expertise des traversées du désert, ce groupe polyvalent des commandos britanniques "apte à tout" a effectué des missions très variées à partir de sa base, installée dans l'Oasis de Siwa, loin dans le Sud, aux portes du désert. Les missions de reconnaissance comprenaient aussi la capture et l'interrogation des prisonniers italiens et allemands ainsi que le renseignement auprès des Bédouins.

Pour cela, la LRDG comprenait des équipes de linguistes connaissant les langues et les langages en usage dans cette situation.



Capitaine Christopher Lee (1944)



lieutenant-colonel Vladimir Peniakoff (AKA Popski)

Né en Belgique en 1897 de parents russes. En 1914, il étudie à l'université de Cambridge. En 1924, il émigre en Égypte où il travaille comme ingénieur pour un fabricant de sucre. Il se marie et a deux filles, Olga et Anne, nées en 1930 et 1932.

Durant ces années il a appris à naviguer, voler et piloter divers véhicules à travers le désert, et devient membre de la *Royal Geographical Society*.

Peniakoff est un polyglotte qui parle anglais, russe, italien, français et surtout arabe et allemand. En 1939, il est affecté au *Long Range Desert Group*.

Il crée sa première unité, composée de cinq hommes. Sa mission était de s'enfoncer derrière les lignes ennemies, afin de détruire des dépôts ennemis, attaquer les convois de ravitaillement et recueillir des renseignements. Les opérateurs de radio britanniques, devant la difficulté à prononcer son nom, le surnommèrent *Popski*, nom qui fut attribué à son unité.

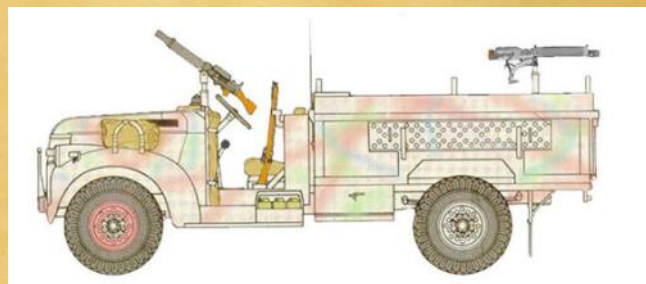
Au vu de ses succès, Montgomery ordonna la création de la *Popski's Private Army*, dénomination officielle de la nouvelle unité créée, avec la même mission. En Italie, les effectifs sont portés à 200 hommes. Près de Ravenne, il fut blessé et amputé d'un bras.

LES VÉHICULES DE PATROUILLE DU LRDG

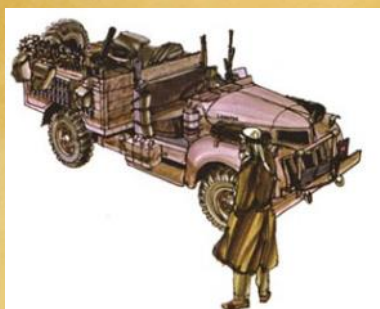
Les camions LRDG (*Long Range Desert Group*) sont le résultat de nombreuses années d'expérience dans l'exploration de zones désertiques d'Afrique et du Moyen-Orient. Ils étaient équipés de pneus spéciaux, d'un condenseur d'eau pour le radiateur, d'un compas solaire pour la navigation, et d'autres modifications encore... Ils étaient aménagés pour transporter un petit groupe de soldats au cours de raids à long rayon qui rentrèrent dans la légende de la 2^e guerre mondiale. Les camions LRDG effectuaient également de très importantes missions de ravitaillement en eau et en nourriture auprès des troupes en opération dans le désert. Le camouflage de ces véhicules outre le jaune sable, incluait parfois des bandes bleu, brunes ou rose. Certains véhicules étaient entièrement peints en rose !

CHEVROLET 1533X2 30CWT

Bien qu'étant un véhicule 4x2, ce camion fut finalement un véhicule de patrouille très acceptable. Il était capable de transporter une charge de 1.5 tonne, en hommes, munitions, armement et matériel divers. Il était armé d'une Vickers K d'aviation et d'une Vickers Medium Machine Gun. La Vickers était refroidie par eau, et était très populaire auprès de la troupe.



Les tous premiers camions Chevrolet, cependant était des véhicules commerciaux sommairement aménagés. Ils étaient armés avec des canons anti-char Boys et un canon Lewis.



| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|------------------------------|--------------------------------|------|--|--------------------------|-----------|---|----|----------|-----------|
| Chevrolet 1533X2 30cwt | Grande- Bretagne/ alliés | 4 | Vickers K Vickers MMG Boys Anti- tank Rifle | 2d6+4 2d6+4 2d10+4 | 1+9 (max) | 0 | 35 | 4 | X 2 |

15 CWT PILOT CHEVROLET 1311X3

Le camion léger 15CWT, sensiblement plus petit que le 30CWT, était capable de transporter 750 kg de matériel. Il fut surtout utilisé comme estafette avant l'arrivée de la jeep américaine (aussi utilisée par le LRDG). Au contraire du 30CWT qui avait une aire de chargement en métal, le 15CWT avait une aire de chargement en bois.

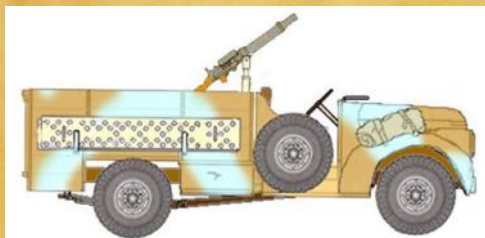


Figure 9 - 15 CWT Pilot Chevrolet 1311X3



| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|-------------------------------|------------------------|------|-----------|--------|----------|-----------------------------------|----|----------|-----------|
| 15 CWT Pilot Chevrolet 1311X3 | Grande-Bretagne/alliés | 4 | Vickers K | 2d6+4 | 1+5 | 0 | 30 | 7 | x2 |

HEADQUARTERS & HEAVY SECTION

Les sections d'état-major étaient équipées de camions 30CWT radio et d'ambulance 15CWT (*first medical orderly*). Le 15CWT MO fut dans un premier temps équipé d'une simple bâche, ensuite remplacée par une structure en bois.

Les camions de la section lourde n'étaient pas des véhicules de patrouille mais de ravitaillement pour les camps de base des unités infiltrées derrière les lignes ennemies, et également d'évacuation. Ils étaient parfois également utilisés comme tracteurs d'artillerie ou transport de chars (légers). Ils étaient parfois dotés d'un armement léger mais souvent étaient sans armement.



Figure 10 - 30CWT radio truck & 15cwt MO Mk.I (w/Canvas)

| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|-----------------------|--------------------------------|------|-------|--------|----------|---|----|----------|-----------|
| 30 CWT radio truck | Grande- Bretagne/ alliés | 4 | - | - | 1+9 | 0 | 35 | 4 | X 2 |
| 15 CWT MO Mk.I | Grande- Bretagne/ alliés | 4 | - | - | 1+5 | 0 | 30 | 4 | X 2 |

FORD F30

Le Ford F30 était un camion 4x4 que remplaça petit à petit le 30cwt 4x2. Il était plus lourd que les camions Chevrolet et cela causait de nombreux problèmes en patrouille. En effet le moteur Ford Mercury Flathead V8 de 95 cv consommait un litre de carburant pour effectuer seulement 20 km. Ce fut pour cette raison, qu'il fut remplacé par le Chevrolet plus économique en carburant (1 L/40 km).

Figure 11 -Ford F30



| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|----------|----------------------------|------|-------|--------|----------|---|----|----------|-----------|
| Ford F30 | Grande-Bretagne/ alliés | 4 | - | - | 1+9 | 0 | 35 | 3 | X 2 |

CMP FORD 8CWT

Le CMP Ford 8CWT fut essayé par les unités néo-zélandaises afin de remplacer le CMP Ford 8CWT. Cependant ce camion 4x4 arriva en même temps que jeep et sa capacité de chargement était inférieure à celle du 15cwt. Il aura donc une carrière assez courte.

Figure 12- CMP Ford 8CWT



| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|-------------------|-------------------------------|------|-------|--------|----------|---|----|----------|-----------|
| CMP Ford 8 CWT | Gande Bretagne / alliés | 4 | | | 1+4 | 0 | 20 | 8 | x2 |

BREDA TRUCK (THE SCORPION'S TAIL)

Des camions Chevrolet 1533X2 30CWT, furent équipés du canon anti-aérien/Anti-char Breda de 20 mm. Ce canon d'origine italienne était supérieur au canon Bofors anti-char et offrait une meilleure cadence de tir en configuration anti-aérienne. Le canon était simplement boulonné à l'arrière de l'air de chargement. Cependant l'avant plus haut ne permettait pas une rotation complète de 360° avec le canon en position horizontale.



Figure 13 - Breda Truck (The Scorpion's Tail)

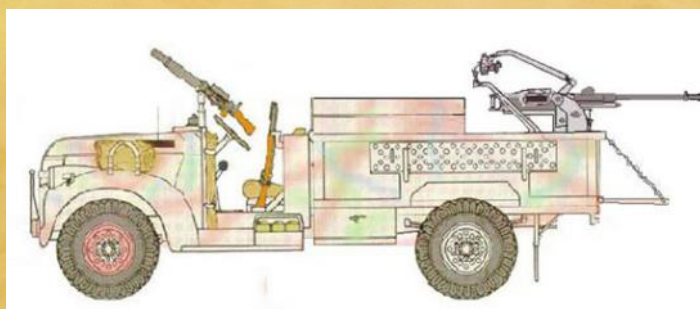


Figure 14 - Breda Truck (The Scorpion's Tail)

| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|---|-------------------------|------|---------------------------------------|--------|----------------|-----------------------------------|-------|----------|-----------|
| Breda Truck (The Scorpion's Tail) | Grande-Bretagne/ alliés | 4 | anti-aérien/ Anti-char Breda de 20 mm | 3D6 | 1+3 | 0 | 30 | 4 | X 2 |
| Equipement | Pays | Date | Comp. initiale | Dégâts | Portée de base | Att./Tour | Coups | PV | Enr. |
| Cannone-Mitragliera da 20/65 modello 35 (Breda) | Italie | 1932 | Armes lourdes | 3D6 | 185 m | Rafale | 12 | 22 | 98 |

FORD 15 CWT PILOT CAR

Cette estafette était basée sur le 1940 Ford 01 Pick-up, avec comme distinction la grille avant en forme de V et de nouveaux garde-boues. Les premiers exemplaires avaient encore leurs portes, mais elles furent rapidement retirées. L'espace de chargement à l'arrière était en bois. L'armement habituel consistait en une mitrailleuse Vickers .303cal (7.7 mm), une Lewis et un canon anti-char Boys.



Figure 16 - Ford 15 CWT Pilot Car



Figure 15 Ford 15 CWT Pilot Car

| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|-----------------------|--------------------------|------|----------------------|--------|----------|-----------------------|----|----------|-----------|
| Ford 15 CWT Pilot Car | Grande Bretagne / Alliés | 7 | Vickers | 2d6+4 | 1+4 | 0 | 25 | 8 | X 3 |
| | | | Lewis | 2d6+3 | | | | | |
| | | | Boys Anti-tank Rifle | 2d10+4 | | | | | |

SPECIAL AIR SERVICE

COMMANDO CAR (JEEP SAS)



Au début, les célèbres SAS (*Special Air Service*) de David Stirling, ne possédaient pour leurs raids à long rayon dans le désert, que des camions Chevrolet 30CWT de 3 tonnes du LRDG. Ces camions équipaient les SAS et assuraient leur repli,

en plus des propres missions du LRDG. A partir de juin 1942, le SAS disposera de ses propres véhicules, des jeeps d'origine américaines modifiées, parfaitement adaptées aux missions dans le désert.



Les modifications découlaient directement du terrain, du climat et des conditions spécifiques de ce théâtre d'opération. En raison des longs trajets dans le désert, ses possibilités d'approvisionnement, l'autonomie devait être sérieusement augmentée. A cette fin pas moins de 17 *jerricans* (20 L) étaient entreposés dans tous les endroits possibles. Le réservoir de la Jeep contenant 110 L, la réserve maximale de carburant atteignait les 450 L, ce qui assurait à la Jeep une autonomie d'environ 2000 km.

Les fortes chaleurs, dans cette région du monde, mettaient à mal les moteurs et pour y remédier, un condenseur fut installé à l'avant et les volets de la grille d'aération furent supprimés. Un filtre à sable fut également ajouté.

Ces véhicules devant participer à des missions commando, devaient posséder une certaine puissance de feu. Plusieurs (4 à 5) mitrailleuses d'aviation Vickers de cal .303 à grande cadence de tir furent installées (2 au moins étaient jumelées). Elles étaient alimentées par des chargeurs à tambours, contenant (intercalées)

des cartouches incendiaires, explosives, traçantes. Une jeep par peloton était équipée de la très puissante mitrailleuse américaine de 12.7 mm (Cal .50) Browning M2HB dotée de 500 cartouches.



Le reste de l'espace disponible, était occupé par les l'armement individuel, aux munitions, explosifs, mines, grenades et aux paquetages individuels et *last but not least* à l'eau (le plus important dans le désert - 2 jerricans). Parfois des plaques de tôles, étaient embarqués pour aider le véhicule, dans les endroits où il risquait de s'embourber. L'équipage disposait également d'un compas solaire (sur le capot entre les mitrailleuses) pour la navigation. La nuit, l'équipage utilisait un théodolite (instrument de mesure et topographique permettant de mesurer les angles) en plus de la navigation par étoiles. Les Jeep SAS disposaient également d'un filet de camouflage couleur sable et une large toile tractée à l'arrière du véhicule pour effacer les traces dans le sable. Les Jeeps SAS disposaient aussi d'un poste radio E.R. n°11, pour chaque peloton.



Figure 20 - Commando Car/Jeep SAS (North Africa)

Le Jeep joua un grand rôle dans la campagne d'Afrique du Nord. Les unités britanniques, mais aussi françaises, ainsi équipées, infiltraient le cœur du dispositif ennemi, et lors d'attaques rapides (souvent la nuit), y semaient mort, terreur et confusion, pour finir par disparaître comme par enchantement. Seuls les avions de la *Lutwaffe* étaient vraiment armées pour se lancer à leur poursuite. Les Jeep SAS continueront à équiper la 2^e compagnie de SAS en Tunisie, puis rejoindront l'Angleterre.



| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|---|------------------------|------|----------------------------|-----------------|----------|-----------------------------------|----|----------|-----------|
| Commando Car/Jeep SAS (Afrique du Nord) | Grande-Bretagne/alliés | 5 | Vickers Browning cal 50 | 2d6+4 2d10+4 | 1+4 | 0 | 25 | 10 | X 3 |



La Jeep SAS fut également utilisée lors de la campagne de France. Le problème des fortes chaleurs ne se posant plus, ces engins étaient beaucoup moins modifiées par rapport à la jeep d'origine, que la Jeep SAS du désert. Le filtre à air fut supprimé, mais par contre la puissance de feu fut augmentée, car en plus des Vickers, des fusils-mitrailleurs Bren, des P.I.A.T. antichars ou encore des bazookas étaient embarqués. Sur le modèle européen, l'affût des mitrailleuses jumelles avant ne permettait que le tir en azimut et plus le tir en site (élévation) comme sur le modèle africain. Sur certains véhicules une mitrailleuse .50cal (12.7 mm) remplace les Vickers. L'armement individuel des hommes d'équipage comprenait des carabines US M1 et des Stens ainsi que des Thomsons. Parfois il y avait aussi des armes prises à l'ennemi comme des MG 34, des Sturmgewehrs, des MP 40 ou des grenades, ou encore des mines...



Les distances étant moins grandes sur le théâtre européen que dans le désert, l'autonomie maximum fut ramenée à 1000 km environ. Les réservoirs latéraux à l'arrière du véhicule, étaient protégés par d'épaisses couches de caoutchouc mousse (destiné à empêcher les fuites en cas d'impact). Un réservoir supplémentaire était installé en dessous du siège du chef du véhicule. La banquette arrière était

supprimée pour fournir de la place au servent des mitrailleuses-jumelles à l'arrière. Comme pour le modèle du désert, le pare-brise fut supprimé, et parfois fut remplacé par un blindage sommaire pour le conducteur (bataille des Ardennes), puis par deux vitres blindées (en demi-cercle) provenant du cockpit d'un Spitfire. Le surplus de poids important limitait la vitesse maximum du véhicule à 30-50 km/h. Des paniers métalliques étaient également installés à l'arrière et sur les côtés du véhicule.



Commando Car/Jeep SAS (Europe)

On retrouvera les jeeps S.A.S dans les Ardennes (dans des unités britanniques, françaises et belges), à Noël 1944, lors de la contre offensive allemande, puis en avril 1945. Lors de l'opération "Amherst".

| Véhicule | Pays | Vit. | Armes | Dégâts | Equipage | Blindage (Av., Côtés, Arr., Toit) | PV | Manœuvre | Acc./Déc. |
|---|--------------------------------|------|--------------------|--------|----------|---|----|----------|-----------|
| Commando Car/Jeep SAS (Europe) | Grande- Bretagne/ alliés | 4 | Vickers | 2d6+4 | 1+4 | 2,2,2,0 | 25 | 10 | X 3 |
| | | | Browning cal 50 | 2d10+4 | | | | | |

Sources:

Les Blindés de la Seconde Guerre Mondiale, Ed. Atlas

Encyclopédie des Blindés, Ed. Elsevier Séquoia

WWII Vehicles