





PAR MIKHAIL BARYATINSKIY

MBV SUR LA MORT СУР ЯРАІЛС

Au début des années 30, parallèlement à la construction de trains blindés « classiques », les responsables de l'Armée Rouge réfléchissent à une nouvelle génération de matériels Ferroviaires. Il s'agirait de produire un autorail blindé et lourdement armé, capable de combattre de manière autonome ou bien en groupe. Le fait pour les Soviets de disposer d'autorails leur ouvrirait ainsi de nouvelles perspectives tactiques, notamment dans la répression des révoltes d'Ukraine ou du Caucase.

Le premier autorail blindé conçu par les Soviétiques remonte aux années 1933-34. Il est l'œuvre de l'ingénieur en chef Dyrenkov, responsable des bureaux d'études de la « Gudok Oktyabrya » *Zavod* implantée près de Novgorod. Bien que l'homme soit surtout connu pour sa participation au développement de la série des automitrailleuses BA-3, 6 et 9, ainsi que pour ses travaux sur le châssis expérimental de camion cuirassé D-13, il parvient à développer son prototype d'autorail en seulement quelques mois.

Baptisé D-2, celui-ci entre en service au sein de la *RKKA* dès les premières semaines de 1934. Versé à la 10^e Division du *NKVD* (*Narodniy Komissariat Vnutrennikh Del* ou Commissariat Populaire aux Affaires Intérieures), le premier D-2 opère en Ukraine et dans le sud-ouest de l'Union Soviétique, dans le cadre de missions pudiquement baptisées de « maintien de l'ordre ». Bien que n'étant pas d'une grande valeur sur le plan militaire, le D-2 est jugé suffisamment efficace dans des opérations de police pour que sa fabrication en série soit lancée par Moscou. Armé de deux canons de 76,2mm modèle 1902 en tourelle et de sept mitrailleuses Maxims SG-43 de 7,62mm, l'engin ne sera utilisé que par les unités du *NKVD*, chacune d'entre elles disposant de deux exemplaires.

À la même époque, à la demande des conseillers militaires évoluant dans le giron du Kremlin, le Directoire des Matériels Blindés décide de lancer de nouvelles recherches dans le même domaine. Cette fois-ci, il s'agit de produire un autorail capable d'être engagé au combat contre une armée ennemie, y compris face à des chars ou des unités mobiles. Dyrenkov étant tombé en disgrâce et la « Gudok Oktyabrya » *Zavod* étant soupçonnée d'abriter des ennemis du peuple entretenant des sympathies avec des puissances étrangères, c'est le bureau d'études SKB-2 de la « Kirovsk » *Zavod* de Leningrad qui, en 1935, hérite du projet ; celui-ci est baptisé MBV. Le dossier est confié à l'équipe de l'ingénieur Ivanov, un groupe spécialisé dans la conception des chars lourds. Parmi eux, on compte de grands noms de l'industrie militaire russe, dont Bogomolov, Kuzmin, Mikhailov, Sosov, Sychev, ou encore Fedorenko. Ce sont ces hommes qui travailleront sur, entre autres projets, la série des

KV et de leur descendant direct, le puissant « Josef Stalin ». En 1936, un premier prototype du MBV – le c/n 01 – est assemblé sur les chaînes de montage de la « Kirovsk » *Zavod* ; il coûtera d'ailleurs la vie à quatre soudeurs, les malheureux ayant été écrasés par une plaque d'acier de plusieurs tonnes tombée d'un palan. Moins d'une année plus tard, une seconde machine suivra. Il s'agit du MBV c/n 02. Entre temps, comme tant d'autres personnages importants du complexe industrialio-militaire soviétique des années 30, le talentueux Ivanov aura été victime des grandes purges décidées par Staline. Officiellement arrêté par la police politique pour cause d'appartenance à une organisation trotskiste, il sera liquidé le 7 mai 1937, dans une forêt, près de Moscou. Quant à sa famille, elle partira en déportation en Sibérie. L'homme ne sera réhabilité que bien des décennies plus tard.

« LA MORT SUR RAILS ! »

En attendant, les créations d'Ivanov, surnommées « la mort sur rails » par les ouvriers de la « Kirovsk », font leurs premiers tours de roues. Les deux prototypes du MBV sont globalement identiques. Leur coque blindée est constituée de plaques de blindage laminées inclinées à 10° par rapport à la verticale. Trois tourelles armées d'un canon de 76,2mm – directement inspirées de la tourelle principale du char moyen russe T-28 – sont disposées sur l'axe longitudinal des deux machines. Pour assurer aux autorails une capacité défensive face aux fantassins ennemis, dix mitrailleuses DT et Maxims SG-43 montées sur rotules et protégées par des volets blindés sont installées. Conscients de l'importance toujours croissante de l'aviation d'assaut dans les conflits modernes et de la menace mortelle qu'elle représente désormais, les concepteurs des MBV les ont équipés d'un affût quadruple de mitrailleuses antiaériennes. Fixé sur une plateforme, celui-ci peut être érigé, en cas d'alerte, grâce à un dispositif hydraulique actionné par l'équipage. *A contrario*, lorsque l'autorail est en mouvement, l'affût est maintenu en position basse, protégé à l'intérieur de la machine par une double trappe blindée. En complément, chacune des trois tourelles peut aussi recevoir une mitrailleuse DT montée sur affût P-40.





Les trois clichés présentés sur cette double page présentent le MBV c/n 02 tel qu'il apparaît aujourd'hui au musée des blindés russe de Kubinka, près de Moscou.

Photos auteur

La partie centrale de la coque des MBV fait office de centre nerveux de l'engin car c'est là que sont concentrés la passerelle d'où la machine est pilotée ainsi que le kiosque de commandement. L'analogie des termes utilisés avec ceux de la marine de guerre n'est pas innocente car, dans l'esprit des Soviétiques, les MBV, réunis en « flottes » ou non, sillonneront bientôt l'empire communiste pour y faire régner la loi du Kremlin tout comme leur flotte de guerre ! Le toit du kiosque est équipé d'un tourelleau mobile hébergeant un télémètre stéréoscopique. À proximité se trouve l'antenne-cadre du poste de radio 71-TK-1 ; la cabine radio proprement dite est quant à elle positionnée à la verticale du kiosque, dans la coque blindée de l'autorail. Immédiatement à l'arrière de la passerelle de pilotage se trouve le compartiment du projecteur télescopique. Plus en arrière encore, après la troisième tourelle, on accède au compartiment moteur. Il s'agit

du même moteur que sur le char moyen multitourelles T-28 ; boîtes de vitesses et autres organes mécaniques en sont tout autant inspirés.

Le développement et la mise au point des autorails MBV sont indéniablement de francs succès pour l'industrie soviétique dans le sens où, à l'époque, aucun engin susceptible de soutenir la comparaison avec ces machines ne roule alors dans le monde. Bien qu'étant nettement moins longs que les trains blindés classiques russes ou européens, les MBV disposent d'une puissance de feu leur étant quasiment équivalente tout en étant plus rapides et bien plus manœuvrables que ceux-ci. Il convient tout autant de souligner que, du fait de leur motorisation et de l'absence de machines à vapeur, les MBV sont particulièrement discrets, aucun panache de fumée à l'horizon ne trahissant leur présence aux yeux de l'ennemi.



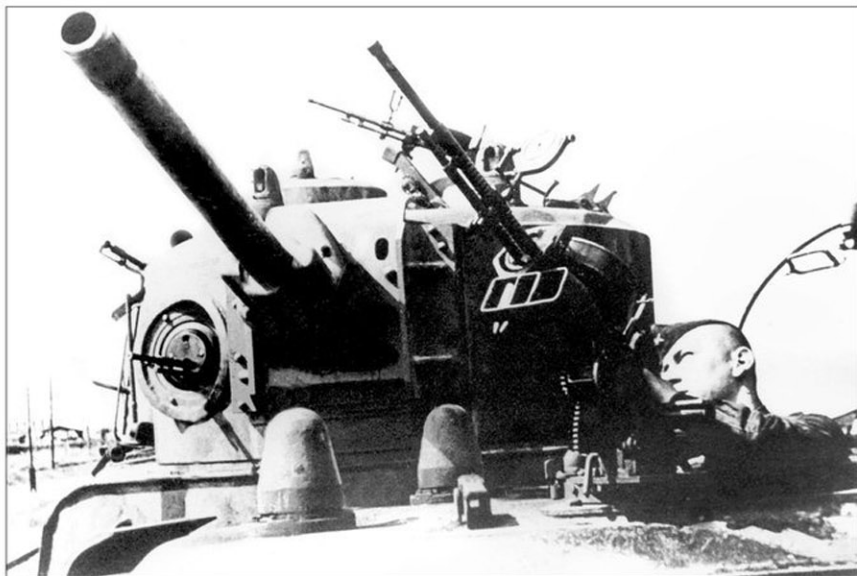


Photo datant de la Seconde Guerre mondiale, présentant les deux tourelles avant d'un MBV. À noter que celles-ci sont ici équipées de mitrailleuses anti-aériennes de 7,62mm sur affût P-40.

DR

Sur le plan de la fiabilité et de l'entretien, les engins imaginés et conçus par l'ingénieur Ivanov tirent aussi leur épingle du jeu. Début 1939, l'autorail c/n 02 va ainsi parcourir plus de 25 000 kilomètres sans que la moindre réparation d'importance ne s'avère nécessaire ! Les résultats de ces tests de fiabilité sont tels que, dès le mois de mars de la même année, les MBV sont déclarés aptes à mener des opérations de guerre ; déjà, l'état-major général de l'Armée Rouge envisage de passer commande auprès de la « Kirovsk » *Zavod*. Un rapport daté de 1939 et archivé à Kubinka précise que, « du fait de leur fiabilité, de leurs capacités opérationnelles, de leur armement et de la souplesse tactique qui caractériseraient leur emploi au combat, il est souhaitable que les MBV soient assemblés en grande série dans les meilleurs délais, même si cela devait déboucher sur l'arrêt

total et définitif de la production des autres modèles de trains blindés. » Un détail dans ce document est particulièrement intéressant et montre que, pour les autorités militaires russes, les autorails MBV auraient pu avoir à être engagés en-dehors des frontières de l'Union Soviétique, y compris en Europe occidentale, ce à court ou à moyen terme : « la maintenance des MBV est si aisée que l'écartement des roues des engins pourrait être modifié en peu de temps et avec des moyens techniques dérisoires » ; rappelons qu'en 1939, les voies de chemin de fer soviétiques jouissaient d'un écartement différent de celles de Pologne, de Roumanie ou encore d'Allemagne.

Toutefois, malgré l'engouement généré par les MBV auprès des officiers supérieurs soviétiques, de nouveaux travaux de recherche sont lancés au tout début de l'année 1941. Ceux-ci prennent place dans la « Krasniy Profintern » *Zavod* implantée à Bezhitsa, dans la région de Briansk ; il s'agit d'une usine qui s'est justement fait pour spécialité de produire des trains blindés. S'appuyant sur les solutions techniques développées par Ivanov et ses techniciens pour les MBV, les ingénieurs de la « Krasniy Profintern » travaillent à un nouvel autorail doté d'une coque ultra-profilée. Leur idée n'est ni plus ni moins que de reprendre un maximum d'éléments issus du nouveau fleuron de l'arme blindée soviétique, le T-34. Tourelle, moteur et mécanismes divers du char sont ainsi greffés les uns aux autres avec l'espoir de mettre au point un autorail encore plus puissant que le MBV. Malheureusement pour les Soviétiques, l'assemblage du premier prototype de cette machine sera interrompu à la mi-1941 pour cause d'invasion allemande ! L'évacuation des ouvriers et des machines-outils de la « Krasniy Profintern » vers l'Oural marquera la fin des travaux et fera du même coup des MBV les engins ferroviaires les plus modernes de l'arsenal stalinien lors de la Seconde Guerre mondiale.



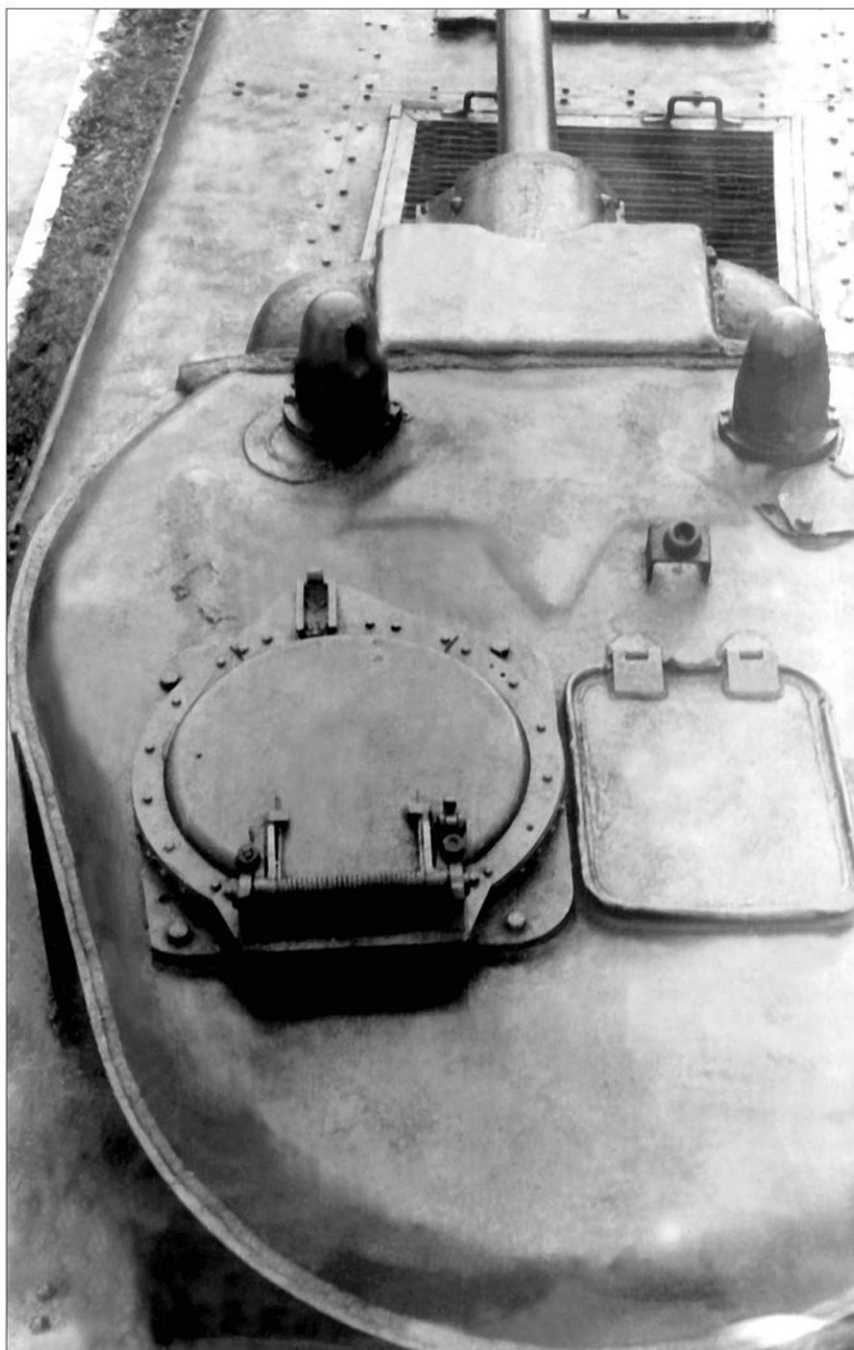
CARRIÈRE OPÉRATIONNELLE

Lorsque, le 22 juin 1941, les divisions allemandes s'élancent à la conquête de l'Union Soviétique, les deux MBV sont dans le secteur de Leningrad où ils opèrent avec le train blindé c/n 60. En août, on retrouve le MBV c/n 02 près de la zone de Chudovo-Mga où il couvre la retraite des unités russes poursuivies par les troupes ennemies. Endommagé à plusieurs reprises, notamment lors d'une attaque aérienne, il est envoyé en réparation vers l'arrière pendant plusieurs semaines. Profitant de son immobilisation, les ingénieurs russes remplacent ses trois canons KT-28 par des L-11 plus puissants ; certes, il s'agit toujours de pièces de 76,2mm, mais elles jouissent de tubes plus longs – 30,5 calibres – qui autorisent une vitesse initiale plus élevée de leurs obus. Télémètre, optiques de tir et divers autres équipements sont aussi modernisés.

Le 14 octobre, le MBV c/n 02 est versé au sein du 1^{er} bataillon du 12^e régiment blindé autonome, au même titre qu'un simple char d'assaut ! Son commandant est alors le lieutenant G. Konovalov. Moins d'un mois plus tard, il rejoint le « Narodny Mstitel », un train blindé avec lequel il est engagé près de Pontonnaya, Sapernaya et Izhory afin de barrer la route de la *Heeresgruppe Nord* marchant vers Leningrad. Ce tandem est rapidement renforcé par le « Stalinets-28 » et le MBV c/n 01. Les quatre engins participent activement à la bataille pour l'ex-capitale des tsars en procédant à des tirs d'artillerie quotidiens. Pour la première fois de leur histoire, les autorails combattent ensemble, au sein des 14^e puis 30^e ODBP (*Otdelnyy Divizion Bronepoezdov* ou Bataillon Autonome de Trains Blindés). Au mois de mai 1942, tandis que la menace sur Leningrad s'est estompée pour un temps, le « Narodny Mstitel » et le MBV c/n 02 forment le 71^e ODBP. Rattachés à la 55^e Armée, ils combattent alternativement contre les Allemands et les Finlandais. En février 1943, les deux autorails MBV sont de nouveau réunis au sein du 14^e ODBP de la 23^e Armée afin d'être engagés dans les difficiles combats de l'isthme de Carélie. Malgré les conditions climatiques extrêmes propres à cette région, les machines donnent toute satisfaction. Deux trains blindés supplémentaires, le « Stremitelnyy » et le « Stoykiy », les soutiennent dans ces opérations. Quant aux personnels des machines, ils sont fournis par les équipages de la flotte de la Mer Baltique. Les marins sont aux ordres du capitaine A. Dotsenko.

En 1943, le MBV c/n 02 est de nouveau modernisé avec, entre autres, l'installation de canons F-34 de 76,2mm identiques à ceux montés sur les T-34. De l'automne jusqu'au mois de janvier 1944, il combat de nouveau autour de Leningrad en étant rattaché au groupe d'artillerie de la 142^e Division de Fusiliers. À l'issue, on le retrouve avec la 2^e Armée de Choc pour le compte de laquelle il est engagé dans la bataille de la Narva ainsi que dans le secteur de Tallin.

Si le MBV c/n 01 est immédiatement ferraillé après la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce n'est pas le cas du c/n 02. De 1948 à août 1951, il est immobilisé dans les hangars de l'atelier militaire de réparations No. 65. Sur place, il est rééquipé avec un moteur diesel V-2. Ses câblages électriques sont entièrement revus, tandis qu'un nouveau dispositif de communication interne et de nouveaux équipements radio sont installés. Les freins Westinghouse sont aussi revus. Affût de DCA et projecteur télescopique sont démontés avant d'être purement et simplement supprimés. Pendant un temps, il est envisagé de monter sur l'engin un radar de tir artisanal, mais le projet est



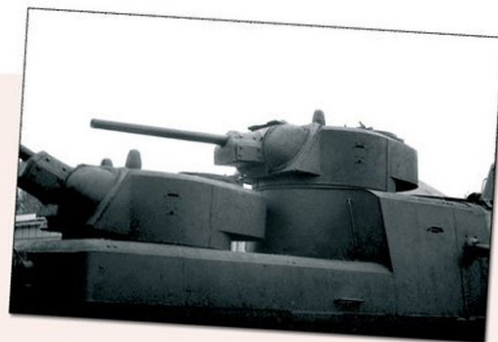
abandonné du fait des complications techniques qu'il laisse augurer. En août 1951, le MBV c/n 02 « nouvelle mouture » est soumis à une série de tests de fiabilité sur les voies de chemin de fer de Bryansk-Trosna puis Bryansk-Novaya ; en quelques jours, il parcourt ainsi plus de trois cents kilomètres, non sans rencontrer quelques soucis majeurs... Ces tests n'étant guère concluants et de nombreux problèmes techniques ayant été détectés, dont une importante surchauffe du moteur V-2, le c/n 02 technologiquement dépassé est laissé en l'état en 1952 avant d'être expédié à Kubinka afin d'y être stocké. Il y rouille paisiblement, oublié de tous, jusqu'en 1972, date à laquelle les responsables du nouveau musée des blindés soviétiques parviennent à obtenir l'accord de l'état-major général de l'exposer au public. De nos jours, le MBV c/n 02 est toujours visible à Kubinka où il vient d'être rénové.

Ci-contre et en face :

Deux vues complémentaires du MBV de Kubinka.

Photos auteur

La rédaction de Batailles & Blindés tient à remercier Mr. Guennadi Sloutski pour son aide.



Données techniques du MBV c/n 02

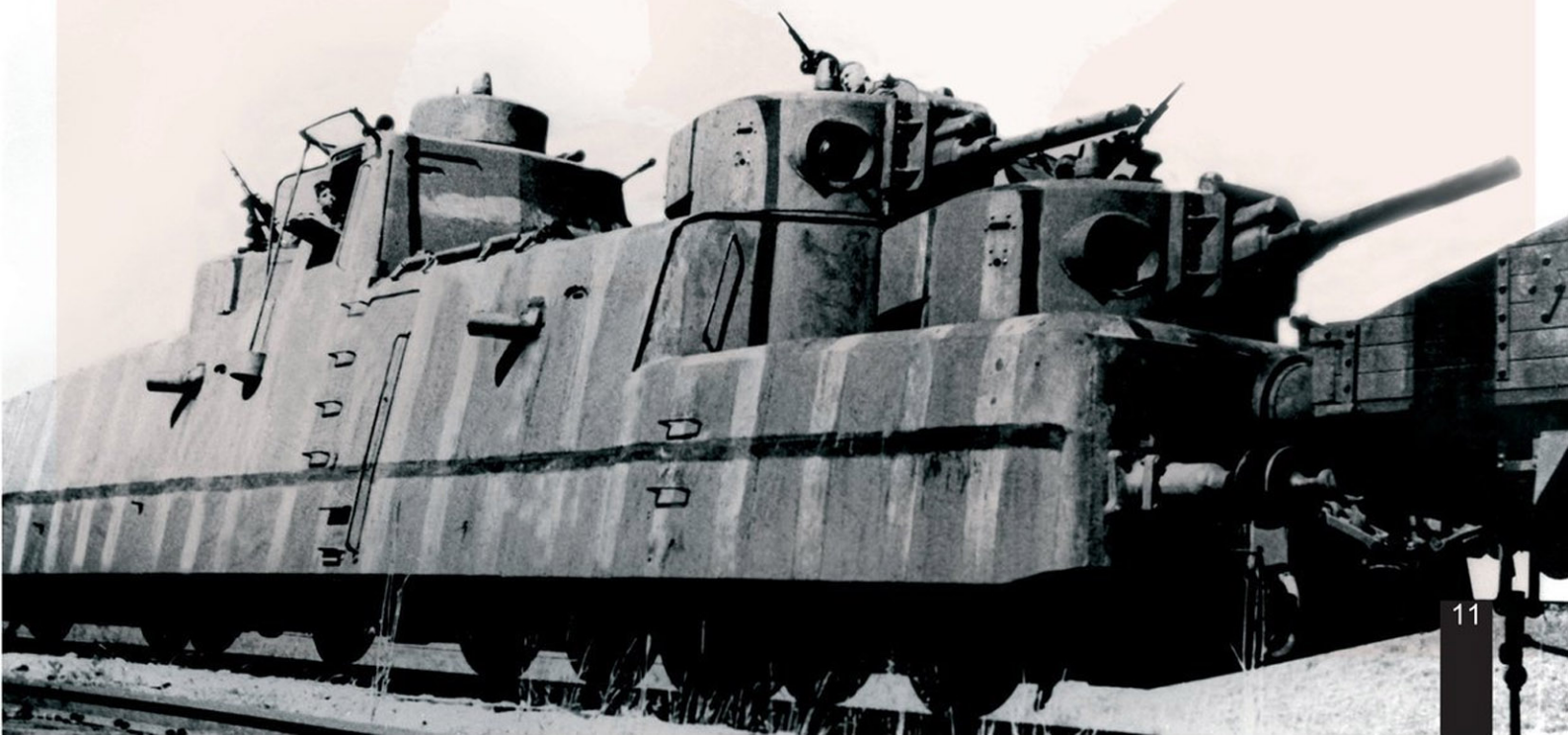
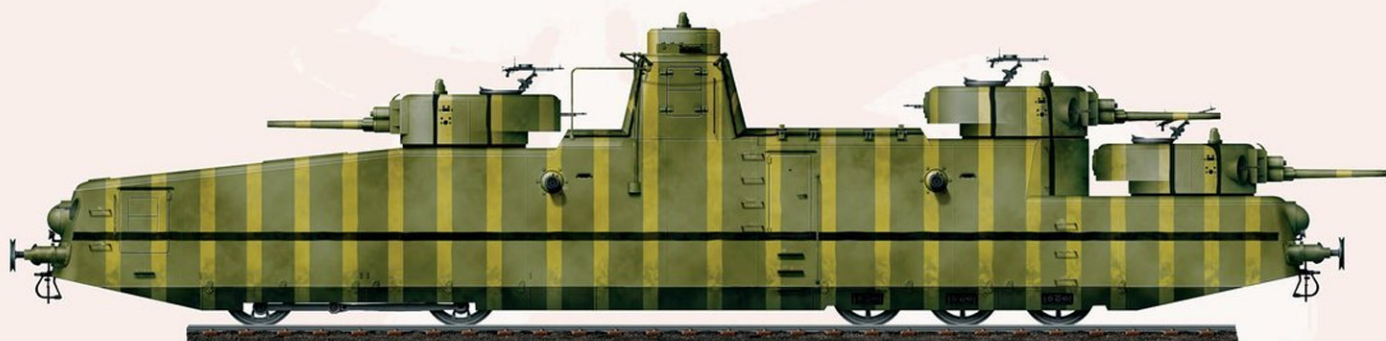
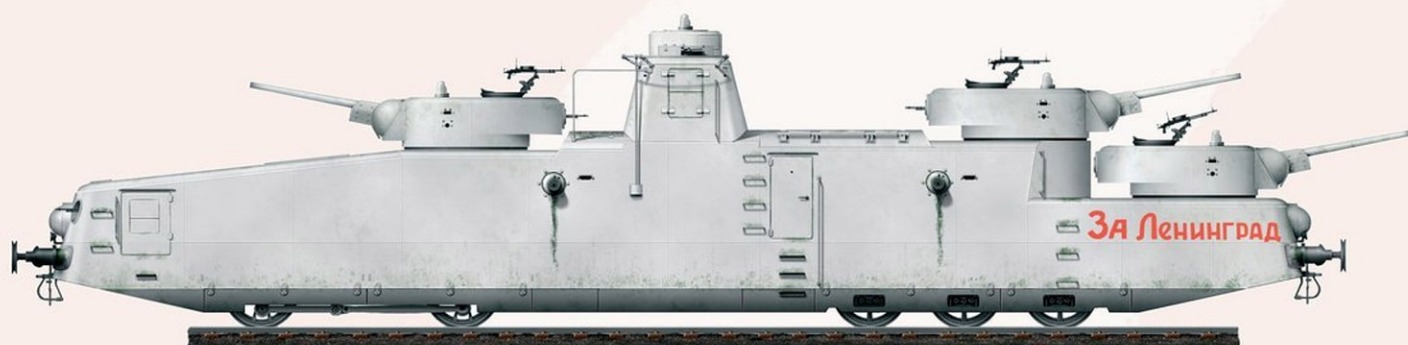
Type	Autorail blindé monocoque
Modèle	MBV-2
Constructeur	Kirovskiy Zavod, Leningrad
Date de mise en service	13 avril 1937
Équipage	40 hommes
Poids en ordre de bataille	79,8 tonnes
Poids à vide	72,5 tonnes
Longueur	19,22 mètres
Largeur	3 mètres
Hauteur	4,40 mètres
Armement principal	3 canons de 76,2mm L-11 (puis F-34)
Élévation maximale des L-11	+25°
Élévation maximale des F-34	+34°
Dotation en munitions des canons	361 obus
Mitrailleuses SG-43 Maxims sur rotule	4 (10, 962 cartouches)
Affût antiaérien	1 (quadruple)
Mitrailleuses DT	9 (22,000 cartouches)
Optiques de tir en tourelle (viseur télescopique)	TOD-2 (L-11), TMFD (F-34)
Périscopes en tourelle	PT-1 (L-11), PT-4-7 (F-34)
Périscopes du chef d'engin	PTK
Blocs de vision	14 (avec vitre Triplex)
Puissance du moteur	500cv à 1 440t/mn
Capacité du réservoir	700 litres
Boîte de vitesses	5 rapports avant / 5 rapports arrière
Suspension	À ressort
Système de freinage	Westinghouse
Communication interne	Six postes de téléphone
Communication externe	Un poste radio 71-TK-1

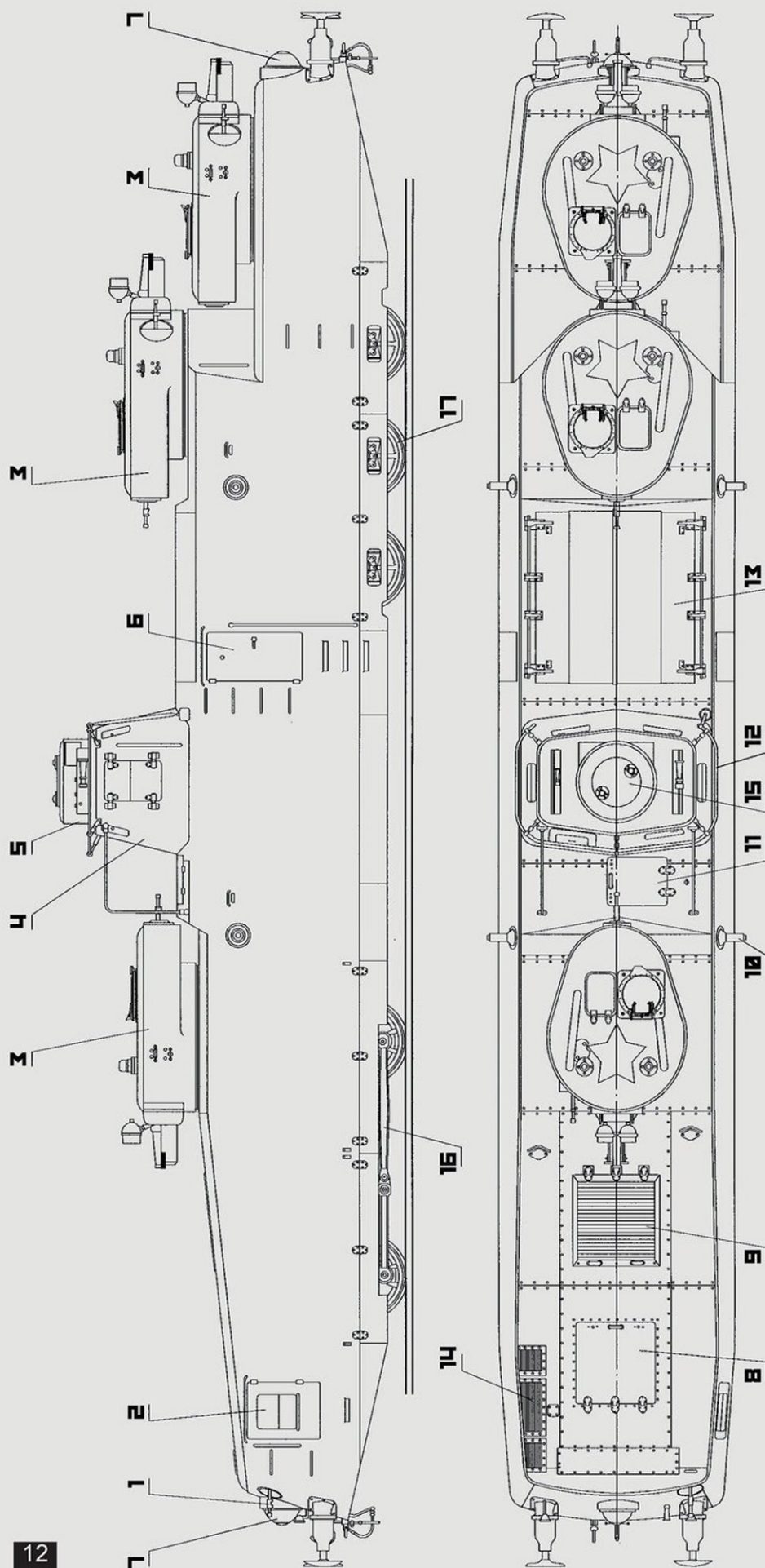
Blindage

Tourelle	20mm
Caisse (avant)	20mm
Caisse (côtés)	16mm
Caisse (toit)	10mm
Caisse (plancher)	8mm

Azimut

Tourelle No. 1	280°
Tourelle No. 2	318°
Tourelle No. 3	276°





MBV

- 1 - Mitrailleuse DT arrière
- 2 - Trappe arrière d'accès pour l'équipage
- 3 - Tourelles
- 4 - Poste de pilotage
- 5 - Tourneveau du télémètre et du viseur stéréoscopique
- 6 - Trappe avant d'accès pour l'équipage
- 7 - Phare (avec volet blindé)
- 8 - Trappe d'accès au moteur
- 9 - Grille de ventilation du moteur
- 10 - Mitrailleuses latérales Maxims
- 11 - Trappe du projecteur
- 12 - Antenne radio
- 13 - Trappe de l'affût de mitrailleuses antiaériennes
- 14 - Grille de ventilation du moteur
- 15 - Trappe du viseur stéréoscopique
- 16 - Bogie (moteur)
- 17 - Bogie

