



VLTP-NP : le Peugeot P4 enfin remplacé !



Le Peugeot P4, réalisé sur la base du Mercedes Classe G, a été présenté à Satory en mars 1981 ; autant dire que le VLTT (Véhicule Léger Tout-Terrain) a largement rempli sa mission au sein des unités de l'armée française, de la Gendarmerie ou chez les sapeurs-pompiers. Plus de 500 exemplaires étant retirés du service chaque année, des Land Rover Defender, des Ford Ranger pick-up et des Masstech T4 ont été achetés en attendant l'arrivée du VLTP-NP, véritable remplaçant du Peugeot P4.

A l'issue d'une mise en concurrence européenne, le marché du Véhicule Léger Terrestre Polyvalent a été attribué à ACMAT (filiale de Renault Trucks Defense) pour la fourniture de 3 700 véhicules, avec leur système de soutien. La signature de ce marché, annoncé le 8 décembre 2016 par le Ministre de la Défense, fait suite à la décision prise par le Président de la République en avril 2016 d'avancer la réalisation des VLTP-NP. Cette anticipation répond à l'urgence du besoin opérationnel d'accroissement de la mobilité tactique dans le cadre de la protection du territoire national et de la lutte antiterroriste. Le VLTP-NP permettra d'assurer le déplacement rapide de militaires, dotés ou non d'équipements Félin, sur le territoire national et les théâtres d'opérations extérieures stabilisés. D'un poids total autorisé en charge inférieur à 3,5 tonnes, il offrira une charge utile de 900 kg et transportera ainsi jusqu'à 5 militaires et leurs matériels sur tous types de terrains.

Les 3700 véhicules seront fabriqués sur le site ACMAT de Saint-Nazaire sur une durée de plus de quatre ans, ce qui permettra d'assurer une activité régulière à cette usine.

Le VLTP est un Ford Everest 4x4, type station wagon, issu de la gamme commerciale du constructeur. Celui-ci répond au cahier des charges qui exigeait un véhicule facilement aérotransportable, aux capacités de franchissement confirmées, adapté à nos routes, relativement bon marché, et répondant aux souhaits de nos militaires qui n'en peuvent plus de l'antédiluvienn P4. Plutôt que d'aller chercher le « m'as-tu-vu », l'Armée s'est penchée sur le cas de l'Everest non commercialisé

en Europe : un véhicule dédié à l'Afrique ou l'Asie du Sud Est, de même gabarit qu'en Europe, mais aux capacités incroyables pour le prix (on trouvera toujours meilleurs, mais pas dans la même gamme de prix d'achat ni de prix d'entretien !). Côté prix justement, l'excellent TRE-Blog (<http://tre-blog.fr>) révèle que les coûts qui paraissent excessifs ne sont pas les coûts unitaires, mais les coûts dans la durée de vie de chaque véhicule (maintenance et pièce de rechange comprises). Hors négociation, un Everest « Armée française » coûterait 35 000 € + 15 000 € de militarisation par Acmat + 75 000 € de maintenance et pièces pendant X années + 10 000 € de frais divers = 135 000 € pour X années d'utilisation et non pas 135 000 € unitaire, ce qui n'est pas la même chose !

Les adaptations apportées par ACMAT consistent notamment à renforcer la capacité tout-terrain du véhicule (durcissement du châssis et des suspensions en particulier) et à l'intégration d'éléments opérationnels (pré-équipement pour l'intégration de postes radio et d'un système d'information opérationnel, supports d'armes et protection amovible des vitrages...).

Les premiers prototypes Standard 1, présentés lors de l'Université d'été de la Défense début septembre 2017, ont été livrés à la DGA pour une phase d'essais permettant leur qualification en vue du service. Les VLTP-NP Standard 1 sont équipés de supports pour l'Arme Individuelle Future (AIF), le fusil HK416. Leur base roulante est renforcée (pneus spéciaux adaptés au tout-terrain, suspensions rehaussées et renforcées,) et ils intègrent des plaques de protection sous le châssis, un pare-choc arrière renforcé, des grilles sur les phares à fond noir et feux arrière, calandre ACMAT encore plus respirante que celle du Ford d'origine. Déjà prévue pour prendre des bains profonds sans noyer le turbo... Le calendrier initial prévoyait une première série de 96 exemplaires de ce Standard 1, à livrer en janvier dernier, suivie d'une série de 100 véhicules tous les mois jusqu'en mai.

Le Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) est intégré dès l'origine et pour la durée du contrat. Un soutien de type forfaitaire garantit une Disponibilité Technique Opérationnelle (DTO) de 95% pour une



durée de 14 ans sur le territoire national.

Le Standard 2 sera livré à partir d'octobre 2018. Il confèrera au VLTP-NP la capacité à l'aérotransport et les éléments nécessaires à sa qualification en vue des opérations extérieures (OPEX), comme l'intégration des systèmes de transmissions tactiques et système GPS, les dispositifs d'éclairage black-out pour la vision de nuit ou encore les grilles de protection amovibles sur l'intégralité des surfaces vitrées : pare-brise, lunette arrière et vitres latérales.

Le VLTP SAN, s'il est confirmé, n'arrivera pas avant 2020. Il sera adapté à la mise en œuvre de moyens sanitaires en OPérations INTérieures (OPINT) et en manoeuvres, mais théoriquement pas en OPEX.

Enfin, le VLTP-P, variante protégée contre les tirs d'armes de petit calibre, sera destinée à servir de véhicule de liaison sur les OPEX mais son utilisation en première ligne ne semble pas prévue. Certains évoquent déjà la sous-motorisation de ce VLTP-P plus lourd que le VLTP de base pour lequel le rapport poids-puissance est déjà jugé juste correct avec son 2.2 turbodiesel.

Principales sources :

- Renault Trucks Defense
- www.defense.gouv.fr
- <http://tre-blog.fr> (TRE - Tactical Response to Efficiency)

ALTV

Pour remporter le marché du VLTP français, Renault Trucks Defense a choisi de présenter le Ford Everest, militarisé par sa filiale ACMAT. L'Everest, non commercialisé en Europe, est un 4x4 aux capacités incroyables, conçu pour l'Afrique ou l'Asie du Sud-Est. Il bénéficie d'un excellent rapport performances/prix...

ALTV STATION WAGON

ALTV PICK-UP

VERSIONS

STATION WAGON

PICK-UP

Bien sûr, le VLTP a intégré l'offre d'ACMAT qui l'a tout simplement baptisé ALTV 2 puisque dans la gamme, celui-ci vient remplacer l'ALTV qui était construit sur la base d'un Nissan Navara.

L'ALTV 2 est proposé en deux versions par ACMAT :

- ALTV SW (Station Wagon) tel qu'il a été sélectionné par l'armée française
- ALTV pick-up, disponible en cabine simple ou double

Pour en savoir plus :

www.acmat.fr/Defense/ALTV/ALTV-SW

VLTP-NP au 1:48



L'édition 2018 du salon Eurosatory aura lieu du 11 au 15 juin et c'est aussi à partir de janvier que la ligne de production du VLTP-NP a réellement été lancée au sein de l'usine ACMAT de Saint-Nazaire. Pas étonnant alors que la conjonction de ces deux « rendez-vous » aient conduit Olivier Saint-Lot à reproduire au 1/48 le remplaçant du Peugeot P4. Comme c'est très souvent le cas, c'est d'abord pour les besoins promotionnels du constructeur que la miniature a été réalisée. Il est à noter que RTD a demandé à Olivier Saint-Lot de ne pas faire figurer le logo ACMAT sur la calandre, ce qui laisse à penser qu'en fonction de la région géographique où se trouvent d'éventuels clients, l'ALTV 2 pourrait migrer chez MACK par exemple, comme le VAB MK III, le Sherpa Light, le Sherpa Medium 5, le Kerax... Bien sûr, il ne s'agit ici que d'une supposition... Toujours est-il que les acquéreurs de l'ALTV 2/VLTP-NP, de chez Master Fighter au 1.48, sont déjà en quête d'un artisan qui pourrait proposer le logo ACMAT, en photodécoupe, à apposer sur la calandre.

L'ALTV 2 SW... Sous cette dénomination RTD, tout le monde aura bien sûr reconnu le VLTP-

NP, le très attendu remplaçant du Peugeot P4. Changement de génération oblige, prédécesseur et successeur n'ont plus grand chose à voir... L'ALTV 2 a incontestablement une « gueule » plus moderne ! Sa reproduction par Gaso.Line, dans la gamme Master Fighter comble les collectionneurs puisqu'ils ont pu, dès la mi février 2018, lui faire une place de choix dans leurs vitrines, avant même que celui-ci n'entre en dotation dans l'armée.

La reproduction qui nous est proposée par Master Fighter est au 1/48. La miniature est solidement « rangée » dans une boîte vitrine avec un surboîtage noir en carton estampillé Renault Trucks Défense. Le socle noir sur lequel est fixé la miniature est agrémenté d'un autocollant avec l'inscription « Acmat Défense - ALTV SW ».



La carrosserie en résine bénéficie d'une gravure très fine. On peut s'en rendre compte au niveau des ouvrants, qui bien sûr ne s'ouvrent pas. Rien n'interdit aux amateurs qui opteront pour le kit résine à monter et à peindre (réf : MF48609K - 59 €) de se lancer dans des opérations presque chirurgicales pour présenter ouverts, portes et haillon, à l'image de ce que Pascal Btr a présenté sur Milinfo.

Les habitués de la gamme Master Fighter retrouveront sur l'ALTV 2 tout ce qui fait la renommée de cette collection : jantes con-



formes en résine, peintes en noir ; pneus souples sculptés mais sans marquages sur les flancs ; marchepieds peints en noir ; phares et feux de belle qualité et rapportés, protégés par des grilles très fines en photodécoupe ; galerie en photodécoupe avec lot de bord sur l'arrière ; vitres parfaitement très translucides ; entourages des vitres peints en noir ; rétroviseurs très fin en photodécoupe ; intérieur soigné (même si nous ne disposons pas de photos de l'intérieur du VLTP pour vérifier sa conformité) ; livrée 3 tons Centre-Europe correctement appliquée... Bref, une nouvelle fois, Master Fighter est au rendez-vous avec une belle miniature, même si les « aficionados » des véhicules ACMAT regrettent l'absence du logo sur la calandre...

ACMAT ALTV II SW

Master Fighter - 1/48 - MF48609VC - 99 €



La calandre de la miniature Master Fighter ne reprend pas le logo ACMAT ; les amateurs du constructeur « mythique » de Saint-Nazaire n'ont pas manqué de le souligner. Le salut viendra peut être d'un artisan qui pourrait proposer le logo en photodécoupe...

Camion blindé SIMCA-LORRAINE Essai nucléaire en Algérie



Les reproductions de Berliet-Lorraine et Simca-Lorraine, au 1/43, par JHProd, ont rencontré un vif succès, aussi bien par leur conception extrêmement fidèle à la réalité, qu'après des collectionneurs avertis, qui ne se sont pas trompés et nous ont suivi dans chacune des éditions.

Pour clore cette aventure et avec l'amicale complicité de Jean Michel BONIFACE, nous avons pu retrouver de rares photos du proto-

type SIMCA LORRAINE, envoyé dans le sud saharien en ALGERIE, pour les premiers essais nucléaires à REGGANE.

Le véhicule test est disposé parmi d'autres observés sur les photos, qui demeurent encore très confidentielles.

Pour la circonstance, le Simca-Lorraine avait été repeint en vert armée, immatriculé sur les flancs de caisse et sur le pare choc, susceptible d'être arraché. Il est identifié sur tout le pourtour de sa carrosserie, de repères sur chacun des éléments pouvant être soufflé. L'ensemble des volets blindés a été fermé. Pas de petits éléments comme l'armement qui pourrait être projeté pendant le souffle nucléaire.

Des documents photographiques, post explosions existent, où l'on distingue très clairement les blindés et autres véhicules, renversés et déformés par l'explosion, notre SIMCA LORRAINE y figure en bonne place mais ces photos restent encore estampillées du sceau de la confidentialité !

Ce modèle est proposé à 250.00 € port compris et comme les précédents, il est livré dans

une petite boîte cartonnée illustrée de la première explosion nucléaire GERBOISE bleue. Il diffère encore des précédents, par sa configuration tous volets fermés, absence de la roue de secours remplacée par un marche pieds d'accès et une décoration soignée d'un vert armée Algérie et des marquages tests apposés.

N'hésitez pas à réserver ce dernier modèle de la série ; son édition est ultra limitée à 10 exemplaires pour une poignée de privilégiés !

Contact : jhco@hotmail.fr

