

RetrokiT

R72303

Véhicule de commandement US M577A2

R72303

Le transport de troupes chenillé M113 est universellement connu même si on ignore souvent l'histoire de son développement. La voici ! L'armée américaine est à la recherche, en ces temps de guerre froide (nous sommes en 1954), d'un successeur au M75. Mais il est peut-être utile de faire un petit rappel historique.

En effet, les responsables militaires ont constaté dès avant la fin de la guerre que le Half-Track est peu mobile en tout-terrain et peu protégé (blindage mince et absence de toit). Un premier projet est mis au point à l'automne 44 sur châssis M24. Un autre suit sur base M18 pour des questions de puissance du moteur mais le M44 qui en résulte ne correspond pas à la taille de l'unité de base de l'infanterie puisque sa capacité d'emport est bien supérieure. On l'abandonne donc.

La production en série d'un successeur au Half-Track n'est en fait lancée que juste avant la fin de la guerre de Corée avec le M75 (châssis du Cargo Tractor 143 mais avec une suspension à barre de torsion), et elle atteint 1780 exemplaires.

Les études continuent car on recherche un matériel amphibie et surtout moins cher!

On réussit à ramener le prix unitaire au quart de celui du M75, notamment grâce à l'adoption de pièces « du commerce ». Mais, le 159 qui est adopté à cette occasion (sous la désignation de M59, 6300 sont construits jusqu'en 1960) se révèle à l'usage sous-motorisé et perd facilement ses chenilles. Son aspect est assez proche du futur M113, mais il est propulsé par 2 moteurs. Le projet suivant de cette quête (le 173) est abandonné en 1953.

Aussi, le programme de ce qui va devenir le M113, lancé en 1954, est-il poussé au maximum. On souhaite mettre au point un châssis universel léger, le 1113 pour le transport de 13 hommes, le 1114 pour 4 hommes (véhicule de reconnaissance) et le 1115 à roues qui est abandonné très rapidement. L'accent est notamment mis sur un moteur commercial refroidi à l'air. Le choix se porte en fin de compte (nous sommes en 1957) sur un V8 plus abordable (refroidi par liquide), et priorité est donnée à une protection améliorée. Le dessin du blindage avant est modifié à cette occasion, et la suspension revue.

Une grande évolution technologique a lieu à ce moment: les modèles précédents ont tous fait appel à l'acier mais on pense alors (en 1956) à recourir à l'aluminium. En effet, ce métal est bien moins dense mais plus rigide et les économies de poids qui sont attendues vont rendre possible le transport aérien par les avions existant (même si le blindé n'est toujours pas parachutable).

Pour être plus précis, il faut souligner que le blindage en aluminium (en fait un alliage, laminé à froid) doit être trois fois plus épais pour assurer la même protection, mais que sa rigidité permet de se passer de nombreux renforts intérieurs. De plus, l'aluminium est plus facile à usiner, ce qui réduit les coûts. N'oublions pas que les usines d'aluminium qui tournaient à plein pour produire le métal qui permettait de construire les avions utilisés pendant la guerre de Corée se retrouvent à ce moment sans occupation, et demandent du travail!

Tout cela fait du M113 le véhicule chenillé de transport de troupes le moins cher et FMC (Food Machinery Corporation) lance la production en Californie dès janvier 1960. 14813 exemplaires du M113 *stricto sensu* sont produits jusqu'en 1968, soit 4974 pour les USA et 9839 pour les ventes à l'étranger.

La propulsion est d'abord à essence, puis on adopte (après des essais entamés en 1959) un moteur V6 GM Diesel en 1964, ce qui donne le M113A1. La transmission est une Allison semi-automatique, la TX100. FMC en livre 23 576 jusqu'en 1979, la seule modification nécessaire par rapport au M113 portant sur le moteur, et le réservoir de carburant. Ce chiffre ne correspond qu'aux livraisons à l'armée américaine et aux aides que celle-ci chapeaute, car FMC en vend aussi directement à certains clients. Je précise rapidement que le M113A2 (apparu en 1979) est un A1 modifié au niveau de la suspension, de la ventilation et du réservoir de carburant (celui à l'intérieur est supprimé et remplacé par 2 éléments externes blindés situés à l'arrière). Le A3 est un A2 remotorisé avec un diesel turbo!

Pour en venir au M577, il s'agit de la version poste de commandement du M113. Extérieurement, on le reconnaît facilement car l'arrière est nettement plus haut pour permettre aux officiers d'étudier les cartes sans avoir à se baisser (1,90m sous plafond). L'équipage normal est d'un pilote et de quatre passagers. Le programme est lancé en septembre 1959 et le M577 est adopté en juillet 1960. Les 4 prototypes sont livrés en février 1962 et la livraison est réalisée en 2 séries, de 270 jusqu'en mai 1963 et de 674 jusqu'à la mi 1964.

C'est le modèle le plus construit après le transport de troupes de base. En effet, on la trouve dans toutes les armées qui ont été équipées de M113 (US Army à partir de la guerre du Vietnam, National Guard et alliés comme acheteurs étrangers) car elle sert de poste de commandement tactique dans toutes les unités qui ont besoin d'un PC mobile et protégé, par exemple les unités d'artillerie. Il en existe 7 dans chaque bataillon de chars ou d'infanterie mécanisée US, 6 au niveau du PC de la brigade et 2 à celui du PC divisionnaire.

On la trouve le plus souvent juste derrière le front, avec une variété d'équipements radio (de 3 à 5 le plus souvent) et donc d'antennes, des tables à cartes et des bureaux. Un générateur à essence de 28V est utilisé pour recharger les nombreuses batteries nécessaires au fonctionnement des équipements. Il est situé sur le toit, à l'avant.

L'équipement comprend aussi une grande tente (d'un format proche de celui du véhicule), et deux M577 peuvent se grouper en se connectant par leur tente.

Un kit de modification permet de le transformer en ambulance de campagne.

Le M577A1 est la variante à moteur diesel (bien évidemment dérivé du M113A1) et bénéficie d'une forme de protection NBC. La production démarre en septembre 1964 avec 1225 exemplaires. Le M577A2 est dérivé du M113A2 (production en juillet 1979 en parallèle avec un programme de « retrofit »), et le M577A3 apparaît en 1994 par un programme de conversion des matériels existants.

CARACTERISTIQUES:

Longueur : 4,87m; largeur: 2,69m; hauteur: 2,74m ; poids: 11,5301 en ordre de combat et 10,9841 à vide.

Autonomie: 600 km ; vitesse : 64 km/h sur route et 5,8 km/h sur l'eau (propulsion par les chenilles).

Moteur: GM 6V53 Diesel; les chenilles sont de longueur inégale: 63 patins à gauche, et 64 à droite.

Blindage: de 44 à 29mm.

Armement: 6 fusils d'assaut M14 avec 720 balles.

Pente franchissable: 600.