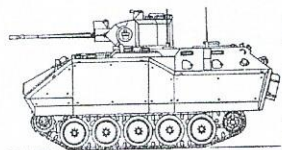


# RetrokiT



## R72304

## YPR 765

## R72304

Le transport de troupes chenillé M113 est universellement connu même si on ignore souvent l'histoire de son développement. La voici ! Et même s'il peut paraître bizarre de l'évoquer quand on parle du YPR 765.

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 (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 (à refroidissement 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 1X100. 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!

Le M113 n'est supposé être qu'un transport de troupes blindé, autrement dit les soldats doivent le quitter pour combattre. Cette belle théorie n'est pas toujours vérifiée et c'est pourquoi on crée l'ACAV (Armored Cavalry Assault Vehicle) pendant la guerre du Viêt-Nam. Les militaires décident fort logiquement de lancer un programme pour un véhicule qui prendra l'appellation d'AIFV : Armored Infantry Fighting Vehicle, le mot important est bien sûr « Fighting » (combattant). Le contrat est daté de 1967 et signé avec FMC, le producteur du M113. Le châssis utilisé est celui du M113A1 à moteur Diesel. Des raisons de poids amènent à renoncer à l'installation d'un blindage supplémentaire. Mais, malgré tous ces efforts, le XM765 n'est pas adopté par l'Armée américaine.

Cependant, FMC poursuit ses réflexions propres et lance en 1974 le programme du Product Improved M113A1, avec une suspension modifiée et un moteur Diesel turbo. Le dessin de la caisse est fortement modifié à l'arrière pour permettre à l'équipage d'utiliser ses armes par des orifices, et cette partie est mieux profilée car l'angle supérieur est fuyant (à 45°). Le blindage est renforcé avec l'ajout de plaques d'acier (sur le bas de caisse avant, les flancs et l'arrière, et la tourelle). Ce nouveau matériel est proposé notamment aux Hollandais, qui réceptionnent 4 prototypes en 1974 et signent un contrat en 1975. Les premiers modèles sont livrés en 1977 sous la dénomination de YPR 765 : le 765 provient du XM765, le Y signifie que c'est une production hollandaise (il s'agit en fait de l'assemblage final, avec l'installation de quelques composants), P signifie Pantser (blindé en hollandais) et R vaut pour Rups (chenillé).

Comparé au M113, l'armement, la mobilité et la protection sont améliorées, ce qui ne saurait déplaire aux utilisateurs ! On peut noter en passant que les prototypes du Bradley (qui remplacera le M113 chez les Américains) ont un air de famille avec l'AIFV. Il en existe plus précisément une dizaine de variantes, à commencer par le PRI qui est le véhicule de base pour l'escouade. On compte 5 variantes de commandement, ainsi qu'un PC de compagnie, et d'autres spécialisées (radar, ambulance, tracteur de mortier, cargo, dépanneuse). Le PRI/I est la variante transport de troupes armée d'une 12,7mm en tourelle.

La production est lancée avec un premier programme de 880 exemplaires pour les Hollandais, puis de PRI/I pour les Philippines. La Belgique en commande ensuite 514 en 1979 (en même temps que 525 M113A2). La fabrication sous licence est ~t~e réalisée en Corée (par Daewoo sous le sigle de KIFV, avec une mécanique différente et un nouvel agencement du toit) et en Turquie (1998 exemplaires commandés).

Les armées utilisatrices sont celles de Bahreïn, la Belgique, l'Égypte, la Hollande et les Philippines, et bien sûr Taiwan et la Turquie.

### CARACTERISTIQUES:

Longueur : 5,26m, largeur : 2,81m, hauteur : 2,79m  
poids : 13,669t en ordre de combat et 11,359t à vide.  
Autonomie : 480 km  
vitesse : 61 km/h sur route et 6,3 km/h sur l'eau (propulsion par les chenilles)  
Moteur : GM 6V53T Diesel de 6 cylindres refroidi à l'eau  
Transmission Allison 1X100A Les chenilles sont de longueur inégale : 63 patins à gauche, et 64 à droite.

Blindage : de 44 à 29mm plus une plaque d'acier laminé sur l'avant et les côtés.  
Armement : un canon de 25mm Oerlikon et une mitrailleuse 7,62mm MAG en tourelle (débattement 10° +500), avec respectivement 315 obus et 1840 balles; 6 pots fumigènes tirant vers l'avant.  
Pente franchissable : 600.  
Equipage : 10 hommes pour la version PRI