

# USMC AMPHIBIAN VEHICLE MUSEUM



Au cœur de la base californienne de l'USMC de Camp Pendleton, une collection unique de véhicules amphibies est regroupée. La plupart de ces engins ont été développés pour les Marines afin d'assurer la logistique et l'acheminement des troupes lors des opérations de débarquement. C'est une tâche particulièrement complexe que d'assurer la liaison entre les navires au large et la côte sous le feu ennemi, et de garantir le passage au-travers d'obstacles naturels ou des défenses côtières. Mais c'est là une spécialité du corps des Marines.

*Ci-dessus. Un aperçu général du musée. Les véhicules sont alignés sur trois rangs sur un parking. Le mauvais état général des véhicules est dû à leur précédent emplacement en bord de mer où ils ont souffert de l'action corrosive de l'air marin. Actuellement, quelques véhicules sont en cours de restauration.*

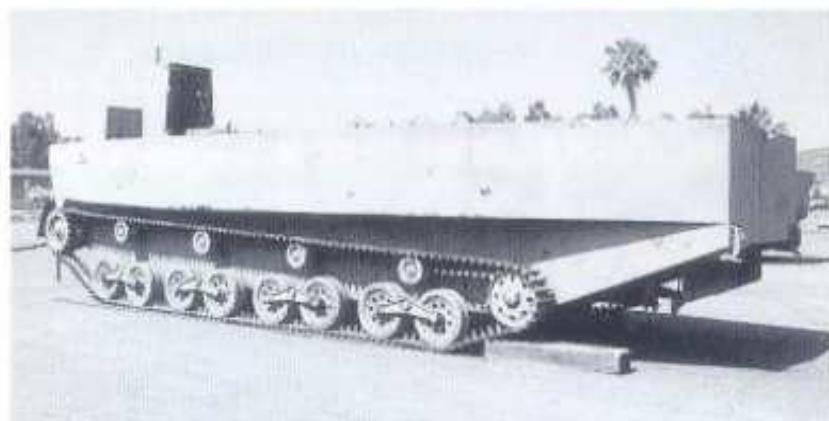
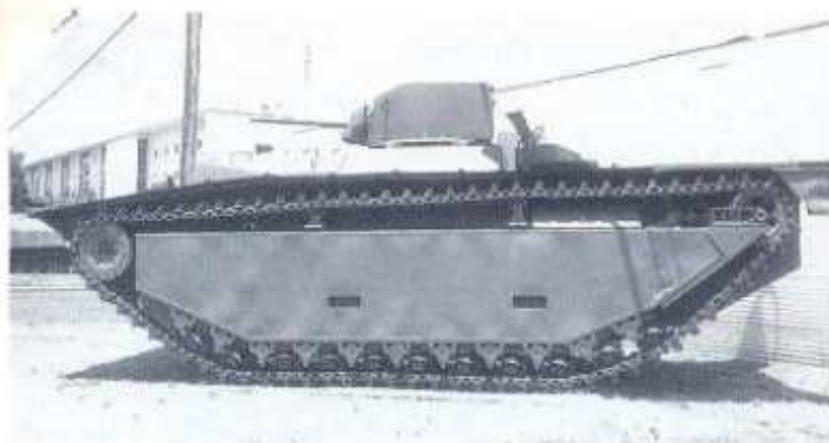
*Ci-contre. « L'étranger », le KA-TSU; cet amphibie japonais était employé dans la marine japonaise, embarqué à bord de sous-marins.*

*Ci-dessous, à droite. Un LVT-4, issu du LVT-2. La différence réside dans le déplacement du moteur à l'avant derrière le poste de conduite, permettant l'accès au véhicule par l'arrière grâce à une rampe mobile.*

*Ci-dessous, à gauche. Développé dans les années 50, le LVT-5 est à la base d'une nombreuse famille d'engins ayant servi au Vietnam. Il est particulièrement reconnaissable à sa silhouette carrée; les 2/3 avant du véhicule contiennent le personnel embarqué, le reste comprend le moteur. Au second plan, un LVT-R1, engin de dépannage avec grue repliable sur le toit.*



Steel Tracks № 3 oct 93



## Texte et photos : D. CHOMETTE

Dès 1920, des études furent menées pour développer des matériels adéquats, à même d'évoluer sur l'eau comme sur terre, d'où leur dénomination : LVT pour véhicule de débarquement chenillé et « Amtrac » pour tracteur amphibie.

En fait, l'ensemble des véhicules exposés retracent un véritable historique du développement des amphibies américains.

### La Deuxième Guerre mondiale

Les premiers véhicules opérationnels remontent à la période 1939-1945 et généralement créés pour les opérations militaires dans le Pacifique. Un des plus célèbres est le Dukw 353, version amphibie du camion GMC 2,5 t. Mais cet engin n'étant pas assez protégé et aux capacités tout terrain réduites, il fallut développer un matériel plus adapté au débarquement de troupes en zone de combat.

Ce fut la famille LVT avec le LVT-1 en tête de liste. A l'origine, ce véhicule était une version militarisée d'un engin conçu pour évoluer dans les marais de Floride construit par Food Machine Corporation. Par la suite, un véhicule spécifiquement militaire devait être développé : ce fut le LVT-2 qui donna lieu à diverses variantes dont le LVT (A)2 (blindé), LVT (A)1 (tourelle à canon de 37 mm) et LVT (A)4 (tourelle avec obusier de 75 mm Pack).

En créant un accès par une porte arrière basculante, le LVT-2 devint le LVT-4. Tous ces véhicules participèrent aux opérations dans le Pacifique et en Europe à l'occasion du D-Day, Anzio et lors du passage du Rhin.

La famille LVT-2/ LVT-4 propulsée par un moteur en étoile avait une capacité de charge limitée et l'on conçut pour le débarquement de matériels légers (jeep, artillerie légère et canon antichar), le LVT-3 propulsé par deux moteurs situés dans les flancs.

### La Corée

Avec l'expérience des opérations dans le Pacifique, il devint nécessaire d'offrir une meilleure protection à l'équipage et aux troupes embarquées. On mit à l'étude des véhicules amphibies complètement fermés, les premiers modèles furent basés sur le châssis du LVT-3 et connurent le baptême du feu en Corée.

Outre ces matériels, la série LVT-4 fut largement employée notamment à l'occasion du débarquement d'Inchon ou lors de la traversée de la rivière Han.

*De haut en bas.*

*Un LVT (A)1 fraîchement restauré et exposé devant l'unité ayant exécuté le travail de rénovation. En fait, il n'est pas situé au LVT Museum mais à la base LVT Camp Del Mar sur la côte.*

*Une vue latérale du KA-TSU qui permet d'apprécier les dimensions de l'engin, environ 10 m de long pour 18 tonnes; il pouvait embarquer 4 tonnes de matériel ou 40 hommes. 34 unités auraient été produites.*

*Le prototype XM 759 E1 fut développé à Aberdeen Proving Ground dans les années 60 dans le cadre d'évaluation de véhicule tout terrain notamment en zone marécageuse.*

*Un autre prototype, le LVTH X4 de 1953, armé d'une tourelle à canon de 105 mm et employant des éléments du train de roulement du M-113.*



*Ci-dessus. L'avant du LVTP-5 constitue l'accès principal de l'équipage par une rampe relevable. Au-dessus du train de roulement se situe à gauche le conducteur et à droite le chef de bord. Au milieu est située une tourelle de mitrailleuse pour la défense rapprochée.*

*Ci-contre. Une des variantes du LVTP-5, le LVT-H6 construit par la division Ingersoll Products de Berg Warner Corp. Il se distingue du LVTP-5 par une tourelle armée d'un obusier de 105 mm.*



*Ci-contre. Autre version armée du LVTP-5, le LVT-AAX1; il est équipé d'une tourelle antiaérienne du M-42 A1 Duster armée d'un bitube 40 mm Bofors.*



*Ci-dessous. L'impressionnante lame de déminage à l'avant du LVTE-1, véhicule du génie. Le compartiment de combat contenait des charges de démolition palettisées. Un système hydraulique permettait l'éjection des charges par le toit du véhicule pour dégager par explosion un passage d'une centaine de mètres.*



## Vietnam

La nature même du conflit vietnamien donna lieu à un développement sans précédent de matériels amphibies dans des tâches très spécialisées. Le rôle de transport de personnel fut largement dépassé et la famille des LVTP(s) (personnel) connut nombre de variantes. Le LVT Museum rassemble l'ensemble de ces véhicules, dont le modèle de base LVTP-5 à la silhouette massive caractéristique. On peut y observer aussi le LVT-E1 (Engineer), le LVT-R1 (Retriever / Dépannage), le LVT-H6 (tourelle avec obusier de 105 mm), le LVT AAX1 (tourelle antiaérienne de 40 mm bitube provenant du M-42 Duster). De même sont exposés des engins prototypes basés sur le LVTP-5 comme le LVTP X1.

## Véhicules de transport

Le LVT Museum regroupe parallèlement aux véhicules d'assaut, nombre d'engins de transport dont la

plupart ne dépassèrent pas le stade expérimental.

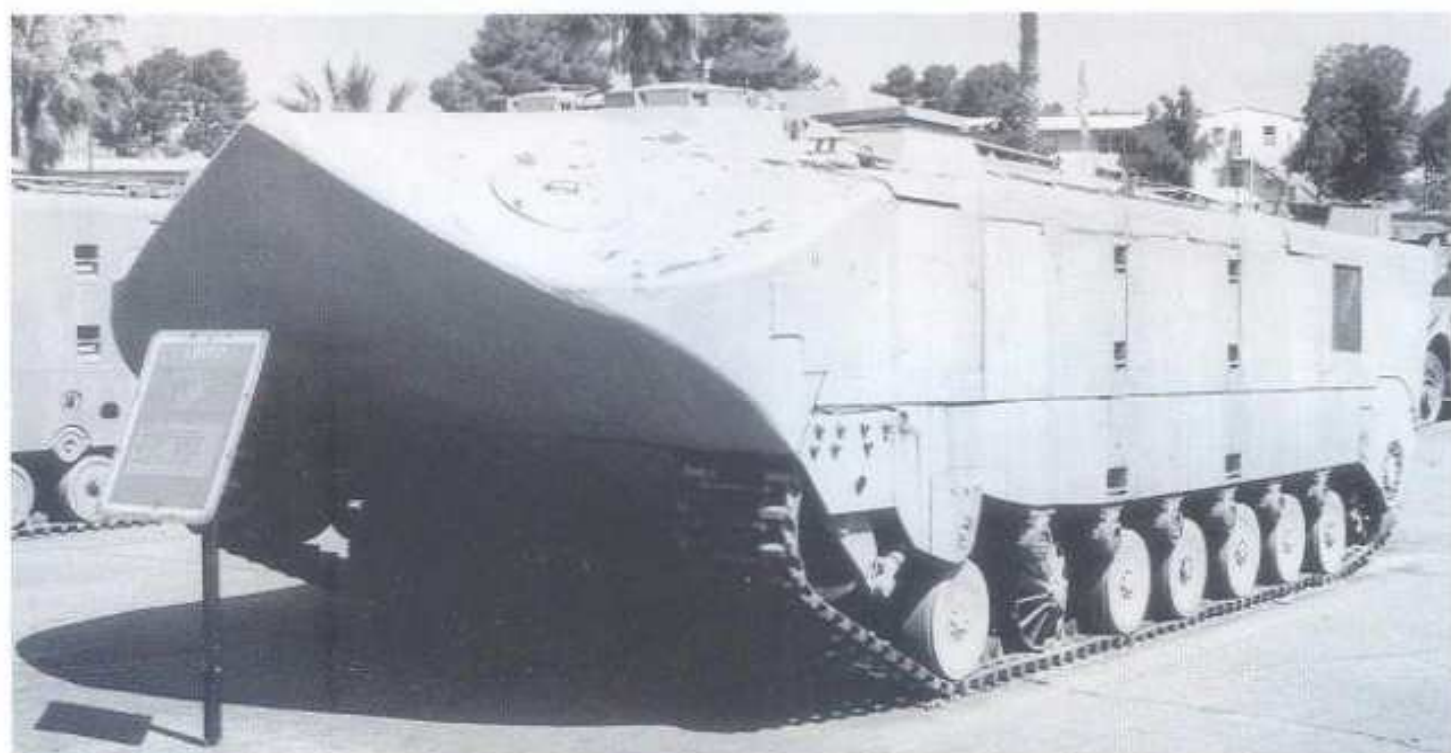
On découvre quelques géants tel le LCAC (Landing Craft Assault Catamaran) dont le train de chenille est repris sur le char M-60 et atteignant un poids de 85 tonnes. Plus modestes sont les LVTU-X1 et X2. Ce dernier comporte néanmoins 4 jeux de trains chenillés avec hélices relevables, l'ensemble pouvant aisément accueillir dans le compartiment cargo un char M-48/M-60.

À côté des engins chenillés, plusieurs prototypes à roues sont alignés : le LVH X2 est un engin expérimental hydrofoile à roues relevables. Autre curiosité, le XM 759 E1, ou Airroll. L'originalité de l'engin réside dans sa motricité constituée par 2 chaînes de roues à basse pression, entraînées par des barbotins.

Outre les véhicules expérimentaux, sont exposés les LARC V et un M-76 OTTER qui atteignirent le stade opérationnel. Le LARC V, véhicule logistique pouvant embarquer 5 tonnes de matériel, se déplaçait aisément sur terre, dans l'eau et en terrain marécageux. Il participa largement au conflit du Vietnam. Enfin, seul matériel étranger exposé, un engin chenillé japonais, le KA-TSU, rescapé de la guerre du Pacifique. Un prototype du LVTP-7 est exposé, mais pour le matériel moderne il est préférable d'aller voir évoluer dans la zone côtière de Camp Pendleton à Camp Del Mar. □

Nos remerciements à Katie Graiber du Joint Public Affairs Office pour son accueil à Camp Pendleton.

Adresse du musée : USMC Camp Pendleton base (entre Los Angeles et San Diego), entrée libre et gratuite, ouvert tous les jours (attention il s'agit d'une zone militaire dont l'accès est contrôlé, et en dehors du musée des LVT les photos sont interdites).



En haut, à gauche: Le LVTR-X1, avec sa rampe abaissée laissant entrevoir le système de treuil, une variante du véhicule de dépannage.

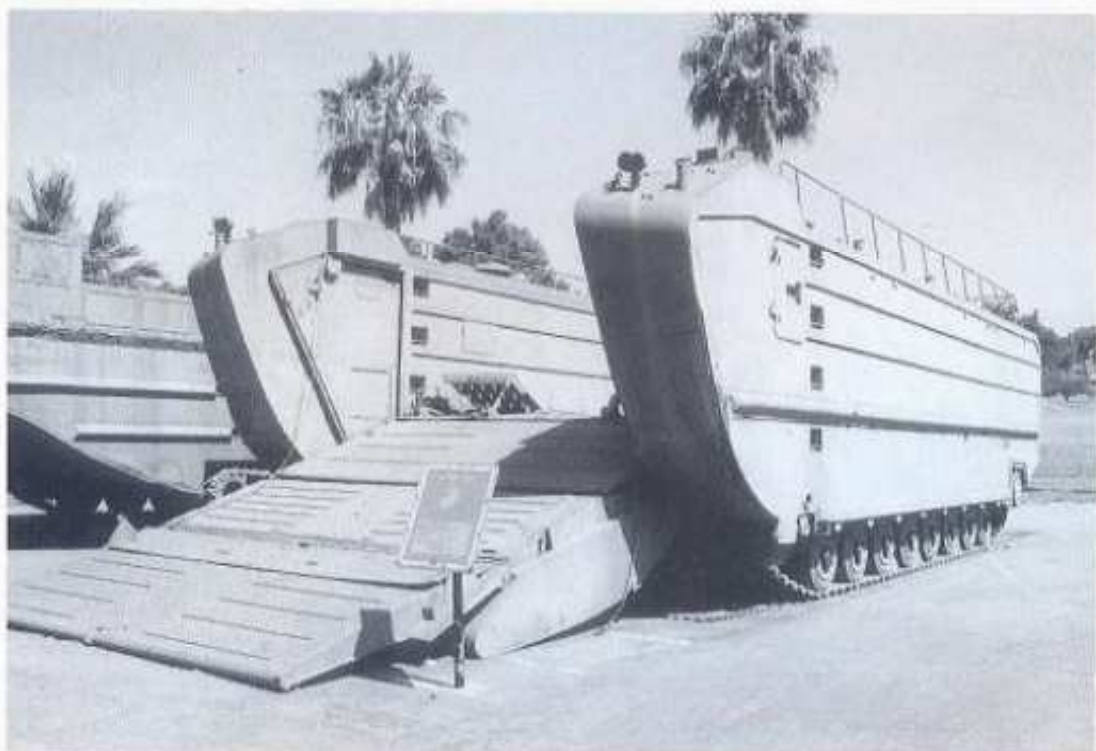
En haut, à droite: La division Pontiac de Général Motors fabrique le M-76, tracteur amphibie connu sous le nom de OTTER. Sorti en 1951, il fut employé par le Marine Corps en Corée et au Vietnam; le moteur est placé dans la proue.

Ci-dessus: Le prototype LVTP-X1 est un LVTP-5 avec une proue effilée et poste de pilotage au centre destiné à améliorer la visibilité du pilote.

Ci-contre: Un LARC V (Lighter Amphibious Resupply Cargo) fut conçu par Berg Warner. Une quantité importante a été construite et exportée en Allemagne, Australie, Angleterre. La caisse est en aluminium.



*Ci-contre. Le LCAC, un engin construit en 1968 par Food Machinery Corp., est conçu dans un style Catamaran. Le train chenillé est celui d'un M-60. Il devait emporter 30 tonnes de matériel ou 250 soldats équipés.*



*Ci-contre. Plus modeste en taille, le LVTU-X2 pouvait contenir des blindés avec une capacité de charge de 65 tonnes. Surnommé Goliath, il se déplaçait sur terre à l'aide de 4 trains chenillés.*

*Ci-dessous. Dans le domaine des engins à roues, le prototype du LVWX1 de 1962 est un véhicule à roues relevables propulsé par une turbine à gaz Lycoming.*

*En bas à gauche. Le LVH-X2, autre engin expérimental, apparaît similaire en design au LVW-X1, mais il s'agit en fait d'un véhicule à hydrofoils pouvant atteindre la vitesse de 60 km/h sur eau.*

