

photo : D.K./bbc

M551 SHERIDAN

VIETNAM WAR



—— 私とシェリダンのベトナム追憶記 ——
The M551 Sheridan and I in Vietnam

■ ベトナムのM551シェリダン

アメリカ陸軍 元特技兵 ダグ・キビー (Doug Kibbey)

私は1971年9月から1972年3月までベトナムに派遣され、二度の作戦に出動しました。所属部隊は、当初は第101空挺師団(空中機動)の2/17空挺騎兵大隊、そして第11機甲騎兵連隊第2大隊G中隊でした。以下に記すM551シェリダンAR/AAV(装甲偵察/空挺強襲車)についての回想は、ケンタッキー州フォート・ノックス陸軍基地の下士官学校およびM551シェリダン学校での訓練、ベトナムでの半年以上に及ぶ戦闘、そして同じくフォート・ノックス基地にあったアメリカ陸軍機甲・技術委員会での私自身の経験に基づくものです。

M551とM113 ACAV

ベトナムでM551とM113 ACAVは組み合わせて運用されました。私の第11機甲騎兵連隊第2大隊での本来の任務はM113の車長でした。第11機甲騎兵連隊に任官した際、M551でもM113でも自由に自らの車輌を選ぶことができたのですが、常時使用する車輌としては敵の標的になりやすく危険な砲弾を満載して狭苦しいM551より、居住性の良いM113を選んだのです。しかし状況によってはM551に乗って出撃することもあり、全てのバトロ



photo : National archives via D.Doyle

ル任務に重武装のM551をM113と共に同行させました。私のM113には衛生兵が同乗し、緊急時には野戦救急車としての役割を果たしていました。

M551の長所は何といっても152mm砲と複数の機銃による優れた攻撃力、そして強力なエンジンと頑丈なサスペンションによる機動力のコンビネーションです。M81 152mm砲の威力は絶大でしたが、燃焼式の薬きょうを持つ砲弾は誘爆の可能性があり、安全性と取り扱いには注意が必要でした。また軽量なアルミ合金製の車体に対して主砲が強力すぎるため、射撃時の反動は凄まじいものでした。

第11機甲騎兵連隊第2大隊は、本部の置かれていたブラックホース作戦基地が1969年に閉鎖され、1971年3月に第1および第3大隊がベトナムから撤退したことにより、分散して南ベトナム軍第25師団ないし米陸軍第3騎兵師団の指揮下に入り、サイゴン北方20kmのブーリイ基地および周辺の作戦基地に移りました。この一帯は人口密度が高く、152mm砲の射撃は大きな制約を受けることとなつたのです。また152mm砲弾の供給が不安定だったことも悩みの種でした。

多湿な気候、地雷そしてRPG

ベトナムでは高温多湿な気候がM551の運用に大きな影響を与えるました。M551の複雑な電気系統の湿気に対する脆弱性が明らか

かとなったのです。またM551はしばしば部隊の先陣として深い茂みを切り開きながら進撃する任務を託されたため、駆動系を酷使しオーバーヒートや機械的故障に見舞われるケースが多く見られました。長期間に渡る戦場での使用もM551に影響を与えました。M551は車輌によっては3年間もベトナムで使われたのです。M551とM113は設計時の想定を遥かに超える過酷な環境下で使われ続けたと言えます。

M551をはじめとする米軍車輌にとって戦場での強敵はRPG-7などの対戦車ロケットと地雷でした。ベトナムに投入されたM551の中には、金網を対戦車ロケット対策のスクリーンとして車体前面に取り付けている車輌が見られましたが、私がベトナムに着任した1971年にはこのスクリーンを付けたM551はあまり残っていました。深い茂みを進撃する際、樹木に接触して破損してしまうのです。その一方、多くのM551とM113の車上には巻いた状態の金網が積まれていました。夜間防衛陣地で野営する際、対戦車ロケット用スクリーンとして車体の周りにこの金網を張って、敵の夜襲に備えるのです。地雷による損害も深刻でしたが、私自身は幸運にも対戦車ロケットや地雷による被害は受けませんでした。

ベトナムでの野戦改修

ベトナムでの運用に合わせて、M551には公式・非公式を含めて様々な野戦改修が加えられ、その多くは最高司令部にも黙認されていました。典型的な例をいくつか挙げましょう。

(1) まずエンジンデッキ上に弾薬箱や5ガロン入りジェリカンを搭載するためのラックが増設されました。これらはテンプレートや図面を基にほぼ一定の形状で作られており、恐らく大隊レベルで行われた改修だったと思われます。

(2) エンジンデッキ上の排気管の高さを約60cm延長する改修もよく行われました。これは第11装甲騎兵連隊第2中隊所属のM109自走砲が搭載する155mm砲の空薬きょうの円筒を貰い受け、本来の排気口につなげて高さを増すのです。M551の強力なターボチャージ式6V53Tエンジンは高い負荷が掛かった状態で大量の排気ガスを吐き出しました。このため深い茂みを走行する際などは車体と乗員が息苦しい真っ黒な排煙で覆われてしまうのです。排気口の高さを約60cm高くすることにより、この問題が多少は軽減されました。

(3) 砲塔後部のラックも荷物の搭載量を増やすため、多くのM551で改造・拡張されました。標準仕様のラックは容量が非常に少なかったのです。この改造ラックには様々な形と構造が見られます。

(4) また砲塔上には車長用のM2重機関銃が装備されていましたが、装填手用ハッチにも同じM2重機関銃やM60 7.62mm機銃が二次



photo : National archives via D.Doyle

武装として増設されるケースがあり、茂みに潜む敵への攻撃力の強化が図られました。

(5) そして最も興味深い野戦改修は第11機甲騎兵連隊第2大隊G中隊をはじめとする現地部隊によって行われた“秘伝”的改造で、車長用のパワーコントロールハンドル(砲塔の旋回や砲身の上下、主砲と同軸機銃の射撃を操作するピストルグリップ型のハンドル)とグレネードランチャー(あまり使われなかった)のコントロールボックスを砲塔内部の所定の位置から車長用キューボラ内部に移設し、敵襲など緊急時に車長が即時に対応できるようにしていました。

主砲と同軸機銃は砲手席からも車長席からも操作できました。キューボラ内部に移したパワーハンドルで車長が操作する場合、砲塔内の正規の照準装置による射撃と比べると射撃精度は劣りましたが、いずれにせよ目標は高速で動く戦車ではなく、密林内の敵陣地や敵兵の一群に打ち込むので問題はなかったのです。

また砲手席には脱出用のハッチが無いので、地雷やその他の兵器による攻撃に対して危険なポジションでした。そのためベトナムでのM551では砲手が砲手席にいないケースが多かったのです。もちろん操縦手が一番リスクを負っていましたが、彼には少なくともハッチがあり、またM551やM113の操縦席の床に地雷対策としてサンドバッグを敷くことも広く行われました。装填手も地雷被害の心配から、通常は車内ではなくハッチから身を乗り出し、M2やM60機関銃などの二次武装が装備されている場合はそれら

の操作を行いました。このように、ベトナムでのM551の乗員は所定の位置に拘らず、状況に応じて臨機応変に配置を換えていました。M551の定員は4名ですが、ベトナムでは3名で運用することも珍しくありませんでした。

ベトナム戦争後

ベトナム戦争の後は、フォート・ノックス基地の機甲・技術委員会に所属し、M551用のヒューズ社製レーザーレンジファインダーの開発・試験などに関わりました。これを装備したM551はM551A1と改称され、主砲の射撃精度が飛躍的に向上しています。アメリカ陸軍機甲騎兵部隊に所属したことは、私にとって大変な栄誉であり、2011年にはベトナム戦争時代の働きに対して選ばれ、表彰を受ける名誉にも恵まれました。

陸軍を退役した後は大学での勉強を続けました。そして数年間は様々な医療施設で臨床検査技師としての訓練を積み、その後は医療診断の業界で働き、2009年に定年退職しました。私の趣味はAFV模型の製作です。タミヤの1/35 M113シリーズが最も好きなキットですが、古いM551キット(1971年発売)も様々な“ベトナム戦争改修”を加えながら作りました。

M551は私にとって3年間に及ぶ軍務の中で共に戦い、その後の改良計画にも貢献することのできた思い出深い戦闘車輛の一つなのです。

■ "M551 Sheridan in Vietnam"

By U.S. Army Specialist Doug Kibbey

I served in two campaigns in Vietnam from September 1971 until March 1972. These included assignments with 2/17 Air Cavalry, 101st Airborne Division (Airmobile) initially and subsequently with G troop 2/11 Armored Cavalry Regiment. The observations to follow on the M551 AR/AAV (Armored Reconnaissance/Airborne Assault Vehicle) are based on personal experience acquired at the NCO Academy Ft. Knox (Leadership Preparation Course school for Assistant Instructors), the M551 Sheridan School at Ft. Knox, service in Vietnam with 2/11 ACR and lastly at the U.S. Army Armor and Engineer Board, then located at Ft. Knox, KY.

M551 and M113 ACAV

First of all, my primary assignment at 2/11 ACR was as commander of an M113 ACAV. Initially offered a selection of either an M113 or M551 when reporting to 2/11th ACR, I requested an M113 ACAV because I didn't want to spend my days on a high profile bullet magnet full of combustible case ammo with nowhere to sleep but in a foxhole! Nonetheless, I took M551s out on a couple of occasions and operated with them on nearly all patrols as my ACAV was configured to serve as an ambulance in an emergency and the troop combat medic was based on it. The strengths of the M551 were a powerful combination of armament and what was excellent mobility for the time. Specifically, an enormous 152mm main gun augmented with various secondary armament and a potent engine with a robust suspension.

The M81 152mm gun (not Shillelagh Missile capable as deployed in Vietnam) was very effective at the cost of ammunition fragility, sensitivity to moisture and other safety concerns. Another issue was its being perhaps too powerful for the relatively low weight of the vehicle (aluminum hull with steel turret) and subsequent deleterious effects of its considerable recoil. With the closure of Blackhorse Base Camp (1969) and the stand-down of the 1st and 3rd Squadrons (March 1971) the 2nd Squadron ground elements were placed variously under the operational control (OPCON) of the 25th ARVN Div. or 3/1st U.S. Cavalry Div. Operating from HQ at Phu Lai and several firebases in more densely populated areas, employment of the main gun came under some restrictions. Reliable supply of 152 mm ammunition also became problematic.

Humidity, mines and RPGs

Operation of the M551 was greatly affected by the moist climate and the terrain of Vietnam. The susceptibility of the complex electrical systems to moisture became all too evident. The M551 was often tasked with taking the lead in breaking through the heaviest bush with predictable consequences for the drivetrain, often leading to overheating and mechanical difficulties and losses.

There were also the effects of the prolonged combat operations, which for some vehicles were up to three years. Both M551s and M113s were invariably heavily laden beyond intended design parameters.

For M551 and other vehicles in Vietnam, the biggest threats were enemy mines and anti-tank rocket launchers such as RPG-7. Some M551s in Vietnam initially had a wire net as an anti-RPG screen on the bow. These however, suffered from contact with heavy bush and few survived to the period of my service in 1971-1972. External flotation gear and smoke grenade launchers often shared this fate.

As an alternative, it was common practice to stake chain link fencing nets into the ground at NDPs (Night Defensive Positions) for the vehicles

to shelter behind against RPG attack. These were recovered and transported rolled up and stowed on the hulls of squadron vehicles during movements to new positions. Gratefully, I suffered no hits by mines or RPGs during my service.

Field modifications in Vietnam

There were numerous modifications to M551s throughout the squadron in accordance with the actual situation in Vietnam, some "official" and some not. Most were tolerated by higher command. The following are but some examples:

(1.) The fairly ubiquitous rear deck racks. This is for the small caliber ammunition boxes and 5-gallon Jerry cans, etc. These were generally constructed to a template or plan and probably reflected a squadron-level modification.



photo : National archives via D.Doyle

(2.) An extended exhaust. Extending from the normal exhaust stack position on the rear deck approximately 2 vertical feet, typically using 155mm howitzer propellant charge containers obtained from the M109 self-propelled howitzer battery. The 6V53T engine could produce prodigious amounts of

thick, black smoke under load and this could surround the vehicle and crew with a choking, black cloud, especially in conditions of heavy bush. The extension raised the exhaust plume a couple of feet off the rear deck for some relief.

(3.) Enhanced turret bustle rack: This also increased carrying capacity or protection for the vehicle and crew stores, the standard ones being of very limited capacity. There were numerous variations of shape and construction.

(4.) Several improvised "turret top" secondary armaments, such as an M60 GPMG (7.62mm) or M2 .50cal MG at the loader's hatch to increase the defensive fire power.

(5.) One of the more interesting and esoteric modifications seen in some M551s with 2/11th ACR as well as other units was the relocation of the Commander's Power Control Handle and the (seldom used) attached grenade launcher control box from its standard position inside the turret to well up into the commander's cupola for a "fire from the hip" capability. The main gun and coaxial machine gun could be operated from either the gunner's or commander's seat. In the case of operation by the commander using the Commander's Power Control Handle moved into the cupola, the aiming accuracy was somewhat reduced compared to that of a gunner using that position's fire control system. However, it was not a big problem in Vietnam since the target was not a moving tank but a fighting position or bunker or enemy infantry. Commanders could and often did occupy the gunner's position if precision aimed fire was needed. Three man crews were not unusual. The gunner's seat was particularly dangerous when it came to mine strikes and other armor-defeating weapons since there was no separate hatch for the gunner. Therefore, M551s in Vietnam seldom operated with a gunner in this position. The concern for mine strikes and general

discomfort left many gunner and loader seats empty.

The driver was in the position most at risk from mines, but he at least had his own hatch. It was not uncommon for drivers of M551s and M113s in Vietnam to put sandbags on the floors of their position for additional perceived protection. The loader could usually be found atop the turret to minimize mine effects when encountered and also to man a secondary weapon if installed.

Thus, the organization and placement of M551 crewmen in Vietnam often varied from the official arrangement to meet the unique operating conditions of that conflict.

After the Vietnam war

After service in Vietnam I was assigned to the U.S. Army Armor and Engineer Board at Ft. Knox, KY engaged initially in the testing of the Hughes Laser Rangefinder System which enhanced the M551's fire control system considerably. The M551 with this new system and other

enhancements evolved into the M551A1.

It was my privilege to have served in the U.S. Army Cavalry and my honor in 2011 to be retroactively recommended and approved for a personal award.

After separating from the service, my education continued in college and beyond to include training as a Medical Technologist, serving in several hospitals for some years before continuing that career path servicing the Medical Diagnostics Industry and administering an accredited program in continuing laboratory education. Retirement followed in 2009. One of my hobbies is building models of various AFVs. I like especially the M113 series from Tamiya and also built the original Tamiya M551 kit with some "field expedient modifications".

The M551 is one of the more memorable AFVs on which I served spanning three years of military service and one which I'm proud to have contributed to the improvement of.

■ "M551 in Vietnam"

Vom Spezialisten der US Army Doug Kibbey

Ich diente zwei Entsendungen lang in Vietnam vom September 1971 bis März 1972. Dabei waren Einsätze mit der 2/17 Air Cavalry der 101.Luftlandedivision (luftbeweglich) und dann mit dem G troop 2/11 des Armored Cavalry Regiment. Die Anmerkungen bezüglich des M551 AR/AAV (Armored Reconnaissance/Airborne Assault Vehicle) basieren auf persönlichen Erfahrungen, die ich machen konnte in der Unteroffiziersschule Ft Knox (Führerausbildung für unterstützende Ausbilder), auf der M551 Sheridan Schule in Ft Knox, dem Einsatz in Vietnam mit der 2/11 ACR und letztlich im Stab der US Panzer und Pionier Abteilung die damals in Ft Knox war.

M551 und M113ACAV

Zuerst war mein erster Einsatz der als Kommandant eines M113 ACAV in der 2/11 ACR. Ich hatte dabei die Auswahl zwischen M551 und M113 beim Dienstantritt bei der 2/ACR. Ich entschied mich für einen M113 ACAV, da ich nicht meine Tage nicht in einem hochgebaute "Kugelmagneten", voll mit brennbarer Munition verbringen wollte bei dem nur ein Erdloch Platz zum Schlafen bot. Trotzdem nahm ich den M551 bei einigen Gelegenheiten und kämpfte mit ihm bei fast allen Patrouillenfahrten, da mein M113 als Sanitätsfahrzeug konfiguriert war und der Truppenarzt darauf fuhr.

Die Stärke des M551 war eine starke Kombination von Bewaffnung und die für die damalige Zeit überragende Beweglichkeit. Im Einzelnen die enorme 152mm Kanone unterstützt durch verschiedene Sekundärbewaffnungssysteme und ein starker Motor mit einer robusten Aufhängung.

Die 152mm M81 Kanone (in Vietnam ohne die Lenkraketen Ausrüstung für die Shillelagh Rakete) war sehr wirksam auf Kosten der anfälligen Munition, der Nässeempfindlichkeit und anderer Sicherheitsprobleme. Ein anderes Problem war der vielleicht etwas zu starke Motor für das leichte Fahrzeug (Aluminium Wanne und Stahl Turm) und einige Effekte des erheblichen Rückstoßes der Waffe. Mit der Aufgabe des Blackhorse Basislagers (1969) und dem Abbau der 1. und 3. Züge (März 1971) wurden die Elemente der 2. Züge unterstellt an die operationelle Kontrolle (OPCON) der 25.ARVN Division oder die 3/1 der 1. Kavalleriedivision. Die Operationen vom Hauptquartier in Phu Loi aus hatte diverse Stellungen in bewohnten Regionen und der Einsatz der Hauptwaffe wurde stark limitiert. Die zuverlässige Versorgung mit der 152mm Munition wurde ebenfalls kritisch.

Nässe, Minen und RPGs

Die Operationen des M551 wurden stark beeinträchtigt vom feuchten Klima und der Landschaft in Vietnam. Die Empfindlichkeit der komplexen elektrischen Systeme gegen Nässe wurde deutlich. Der M551 wurde oft zum Durchbruch durch die dicksten Buschreihen benutzt mit vorhersehbaren Schäden am Antrieb, häufigen Überhitzungen und mechanischen Schäden und Verlusten.

Durch den langen Einsatz, der bei manchen Fahrzeugen über drei Jahre dauerte ergaben sich zusätzliche Schäden. Sowohl der M551 als auch der M113 wurden im Einsatz weit über die vorgesehenen Parameter hinaus beladen.

Für den M551 und andere Fahrzeuge in Vietnam waren die größten

Bedrohungen die Minen und die Panzerabwehr-raketen wie die RPG-7. Einige M551 in Vietnam hatten am Anfang Drahtnetze am Bug als RPG Schutz. Diese litten natürlich durch die Fahrten durch die Buschreihen und zur Zeit meines Einsatzes 1971-1972 waren nur wenige übriggeblieben. Auch die aussen angehängten Schwimmkörper und die Nebelwurkkörper

erlitten dieses Schicksal.

Als Alternative war es üblich nachts (in der Nachtaufstellung) Netze aus Metallkeilchen am das Fahrzeug herum aufzubauen, als Schutz gegen RPGs. Diese wurden abgebaut, zusammenrollt und auf den Fahrzeugen bei der Fahrt zur neuen Stellung verstaut. Gottlob hatte ich während meines Einsatzes keinen Schaden durch Minen oder RPGs erlitten.

Modifikationen im Einsatz

Es gab viele Modifikationen am M551 angesichts der Situation in Vietnam, einige offiziell, andere nicht. Die meisten wurden von der Obrigkeit toleriert. In der Folge einige Beispiele

(1.) Die allfälligen Halterungen auf dem Motordeck. Sie waren für die Munitionsküsten der kleineren Kaliber, 5 Gallonen Kanister usw. Meist wurden sie nach einer Skizze angefertigt und waren eine typische Lösung der Züge.

(2.) Ein verlängerter Auspuff. Der Auspuff wurde mit Munitionshülsen der M109 Munition etwa 2 Fuss nach oben verlängert. Der 6V53T Motor konnte erhebliche Mengen von dickem schwarzen Rauch erzeugen und hüllte das Fahrzeug und die Besatzung in eine schwarze Wolke speziell beim Fahren in schwerem Gelände. Die Verlängerung hob den Auspuff einige Fuss über das Motordeck für etwas Erleichterung.

(3.) Vergrößerte Heckstaukästen am Turm. Sie vergrößerten die Transportkapazität für die Besatzung und den Fahrzeugschutz, da die Originale wenig Platz boten. Es gab verschiedene Arten und Formen.

(4.) Verschiedene improvisierte Zusatzwaffen am Turm, wie M60 GPMG (7,62mm) oder M2 0,50 cal Maschinengewehr auf der Ladenschützenluke um die Feuerkraft in der Defensive zu verbessern.

(5.) Eine interessante Modifikation war in einigen Fahrzeugen der 2/11 ACR und andern Einheiten zu sehen. Der Kommandantensteuergriff und die (selten genutzte) Kontrollbox für die Nebelwerfer wurden vom Inneren des Fahrzeuges an die Luke nach außen verlegt um das "Schießen aus der Hüfte" zu ermöglichen.

Die Hauptwaffe und das coaxiale Maschinengewehr konnten vom Kommandanten und vom Richtschützenplatz aus bedient werden. Im Falle der Bedienung durch den Kommandanten mit dem Richtgriff in der Luke war die Zielgenauigkeit etwas reduziert im Vergleich zur Nutzung der Feuerleitanlage am Richtschützenplatz. Das war jedoch in Vietnam kein Problem, da das Ziel meistens kein fahrender Panzer war, sondern ein Kampfstand, ein Bunker oder feindliche Infanterie. Der Kommandant konnte den Richtschützenplatz nutzen und tat dies auch wenn präzises Zielen erforderlich war. Drei Mann Besetzungen waren durchaus üblich.

Der Ladenschützenplatz war gefährlich bei Minenansprengungen und anderen Waffen der Panzerbekämpfung, da es keine Luke für den Richtschützen gab. Daher gab es bei den M551 in Vietnam selten Richtschützen in dieser Position. Die Angst vor Minen und die generelle Unberechenbarkeit ließ viele Lade- und Richtschützen sitzen leer. Der Fahrer trug das größte Risiko bei Minenexplosionen aber er hatte wenigstens eine eigene Luke. Es war durchaus üblich, dass Fahrer von M551 und M113 Sandsäcke auf dem Boden verteilt für einen angeblich besseren Schutz. Der Lader saß üblicherweise auf dem Turm um Minenfolgen zu minimieren und die Sekundärwaffen zu bedienen, wenn sie aufgebaut waren.

Trotzdem änderten sich die Organisation und die Sitzanordnung der Besetzungen in Vietnam entgegen der Vorschrift aufgrund der speziellen Anforderungen vor Ort.

Nach dem Vietnam Krieg

Nach dem Krieg in Vietnam kam ich zur Panzer- und Pionierabteilung in



photo : National archives via D. Dodge

Ft Knox, wo ich in der Erprobung des Hughes Laser Entfernungsmessers eingesetzt war, welcher das Feuerleitsystem des M551 erheblich verbesserte. Der M551 mit diesem System und anderen Verbesserungen wurde zum M551A1.

Ich bin stolz darauf, in der Kavallerie der US Army gedient zu haben und 2011 nach der aktiven Dienstzeit für eine Auszeichnung vorgeschenkt zu werden und diese auch erhalten zu haben.

Nach dem Ausscheiden aus dem Militärdienst ging meine Ausbildung am College und danach weiter und schloss eine Ausbildung zum Medizintechniker ein.

Ich arbeitete einige Jahre in verschiedenen Hospitälern und erweiterte meine Karriere in der Industrie für medizinische Diagnosegeräte in einem Programm für Laborerziehung. 2009 folgte der Ruhestand. Eines meiner Hobbies ist der Modellbau von verschiedenen Kampffahrzeugen. Ich mag vor allem die M113 von Tamiya und baute auch einen M551 mit einigen "feldmäßigen Verbesserungen".

Der M551 ist eines der bemerkenswertesten Fahrzeuge in dem ich über drei Jahre im Militär diente und ein Jahr zu der Verbesserung beitrug.

■ "Le M551 Sheridan au Vietnam"

par Doug Kibbey, U.S. Army Specialist

J'ai servi durant deux campagnes au Vietnam de septembre 1971 à mars 1972, avec initialement des affectations aux 2/17 Air Cavalry, 101^{me} Airborne Division (aéroportée) et par la suite dans le G Troop du 2/11 Armored Cavalry Regiment. Les observations qui suivent sur le M551 AR/AAV (Armored Reconnaissance/Airborne Assault Vehicle) sont basées sur mon expérience personnelle acquise à l'Académie de sous-officiers de Fort Knox (cours de préparation au commandement pour instructeurs assistants), l'école M551 Sheridan de Fort Knox, mon service au 2/11 ACR au Vietnam et enfin à l'U.S. Army Armor and Engineer Board, alors situé à Fort Knox, Kentucky.

M551 et M113 ACAV

Avant toute chose, ma première affectation au 2/11 ACR était en tant que chef de bord de M113 ACAV. A mon arrivée au 2/11 ACR, on m'offrit le choix entre le M113 ou le M551 ; j'optai pour le M113 ACAV car je ne souhaitais pas passer mes jours sur un aimant à obus rempli de munitions à double combustible sans place pour dormir ! Néanmoins, je sortis sur M551 à quelques occasions et effectuai pratiquement toutes mes patrouilles avec eux car mon ACAV était configuré pour servir d'ambulance en cas d'urgence et transportait le médecin de l'unité.

Le point fort du M551 était la combinaison d'un armement puissant et d'une mobilité excellente pour l'époque, plus précisément un énorme canon de 152mm associé à divers armements secondaires, un moteur performant et une suspension robuste.

Le canon de 152mm M81 (sans capacité de tir du missile Shillelagh, tel que déployé au Vietnam) était très efficace mais souffrait de la fragilité des munitions, de sa sensibilité à l'humidité et divers problèmes de sécurité. Un autre problème était sa trop grande puissance par rapport au poids relativement léger du véhicule (caisse en aluminium et tourelle en acier). Le recul considérable avait des effets néfastes sur la structure de l'engin. Avec la fermeture du camp de base Blackhorse (1969) et le retrait des 1^{er} et 3^{me} Squadrons (mars 1971), les éléments constitutifs du 2^{me} Squadron furent placés diversement sous le contrôle opérationnel (OPCON) de la 25^{me} Division ARVN ou de la 3/1st U.S. Cavalry Div. Opérant depuis le QG de Phu Loi et de plusieurs bases dans des zones plus densément peuplées, l'emploi du canon fut soumis à des restrictions. L'approvisionnement en munitions de 152mm devint également problématique.

Humidité, Mines et RPGs

L'utilisation du M551 fut considérablement affectée par le climat humide et le terrain vietnamiens. Ses systèmes électriques complexes supportaient mal l'humidité. Le M551 était souvent chargé d'ouvrir le passage dans une végétation dense, ce qui faisait souffrir la transmission, entraînant des surchauffes et des problèmes mécaniques pouvant entraîner des pertes de véhicules.

Il y avait aussi les effets d'une utilisation prolongée au combat, parfois jusqu'à trois ans pour certains véhicules. Les M551 et M113 étaient la plupart du temps lourdement chargés au-delà des seuils permis.

Pour le M551 et les autres véhicules engagés au Vietnam, les plus grandes menaces étaient les mines et les lance-roquettes anti chars tels que le RPG-7 ennemis. Certains des M551 avaient un grillage à l'avant faisant office de protection anti-RPG. Ce grillage était souvent endommagé par les contacts avec la végétation et peu étaient encore installés lors de mon temps de service en 1971-1972. Le kit de flotaison extérieure et les lance-fumigènes partageaient souvent le même sort.

Comme alternative, il était pratique courante de planter des grillages dans le sol NDPs (Night Defensive Positions) pour protéger les véhicules des attaques nocturnes de RPG. Ils étaient récupérés et transportés enroulés sur les caisses des véhicules lors des mouvements vers d'autres positions. Par chance, je n'ai pas eu à subir d'explosions de mines ou d'attaques RPG durant mon service.

Modifications de terrain au Vietnam

De nombreuses modifications furent apportées aux M551 de mon unité pour les adapter à l'environnement vietnamien, certaines "officielles", d'autres pas. La plupart étaient tolérées par le haut commandement. Les suivantes ne sont que quelques exemples :

(1.) Les omniprésents racks de plage arrière. Pour les caisses de munitions de petit calibre, les jerrycans de 5 gallons, etc. Ils étaient généralement construits sur un gabarit ou selon un plan et installés en unités.

(2.) Echappement rallongé. Prolongement vertical de 2 pieds à partir de la position de sortie normale sur la plage arrière, en utilisant des containers de charge propulsive d'obus de 155mm récupérés auprès d'une batterie d'obusiers automoteurs M109. Le moteur 6V53T pouvait dégager une

quantité colossale de fumée noire épaisse qui entourait le véhicule et l'équipage d'un nuage noir étouffant en particulier dans une végétation dense. Le prolongement permettait d'élever de quelques pieds le nuage pour soulager l'équipage.

(3.) Panier de tourelle amélioré. Cela permettait d'accroître sa capacité d'emport et la protection du véhicule et des effets de l'équipage. Le panier standard avait une capacité très limitée. Il existait de nombreuses variantes de formes et de construction.

(4.) Plusieurs armements secondaires de tourelle improvisés, comme une M60 GMPG (7,62mm) ou une mitrailleuse .50 M2 au niveau de la trappe du chargeur pour augmenter la puissance de feu défensive.

(5.) Une des modifications les plus intéressantes et rares vue sur certains M551 du 2/11th ACR et d'autres unités était le transfert du levier de commande chef et du boîtier de contrôle des lance-fumigènes (rarement utilisé) de sa position standard à l'intérieur de la tourelle vers la coupole chef, ce qui permettait des tirs à la volée.

Le canon principal et la mitrailleuse coaxiale pouvaient être opérés depuis le siège du pointeur ou du celui du chef de bord. Si ce dernier tirait au moyen du levier de commande chef transféré dans la coupole, la précision du tir était réduite comparée à celle d'un tir effectué par le pointeur. Cependant, ce n'était pas trop problématique au Vietnam car la cible n'était pas un char en mouvement mais une position de combat, une casemate ou de l'infanterie ennemis. Les chefs de bord pouvaient et occupaient souvent le siège du pointeur si un tir de précision était nécessaire. Les équipages de trois n'étaient pas inhabituels.

Le siège du pointeur était particulièrement dangereux en cas d'explosion de mine ou d'impact de munitions anti-char car il ne disposait pas de trappe séparée. En conséquence, au Vietnam, il y avait rarement un pointeur à son poste. Du fait de la crainte des mines et du confort spartiate à bord, la plupart du temps les sièges du pointeur et du pourvoyeur étaient inoccupés.

Le conducteur avait la position la plus risquée en cas d'explosion de mine, mais au moins il avait une trappe personnelle. Au Vietnam, les conducteurs de M551 et M113 plaçaient des sacs de sable sur le plancher de leurs postes pour augmenter leur protection perçue. Le pourvoyeur était souvent installé au-dessus de la tourelle pour minimiser les effets d'une mine et pour servir une arme secondaire, si installée.

En conséquence, l'organisation et le placement des membres d'équipage de M551 au Vietnam différait des pratiques officielles pour s'adapter aux spécificités de ce conflit.

Après la Guerre du Vietnam

Après mon service au Vietnam, j'ai été affecté à l'U.S. Army Armor and Engineer Board à Ft. Knox, KY, participant initialement aux essais du système de télemétrie laser Hughes qui améliorait considérablement le système de contrôle de tir du M551. Doté de ce nouvel équipement et d'autres améliorations, l'engin évolua en M551A1.

Ce fut un privilège pour moi de servir dans l'U.S. Army Cavalry et un grand honneur en 2011 d'être rétroactivement recommandé et accepté pour une décoration personnelle.

Après avoir quitté l'armée, je poursuivis une formation de technicien médical, employé dans plusieurs hôpitaux pendant des années avant de poursuivre dans cette voie dans l'industrie des diagnostics médicaux puis en administrant un programme de formation. La retraite arriva en 2009.

Un de mes hobbies est la construction de modèles de blindés de combat. J'apprécie tout spécialement la série de M113 de Tamiya et j'ai également construit le kit Tamiya original du M551 avec des "modifications sur le terrain".

Le M551 est un des engins de combat blindé les plus mémorables sur lequel j'ai servi pendant trois ans de ma carrière militaire et dont je suis fier d'avoir contribué à l'amélioration.

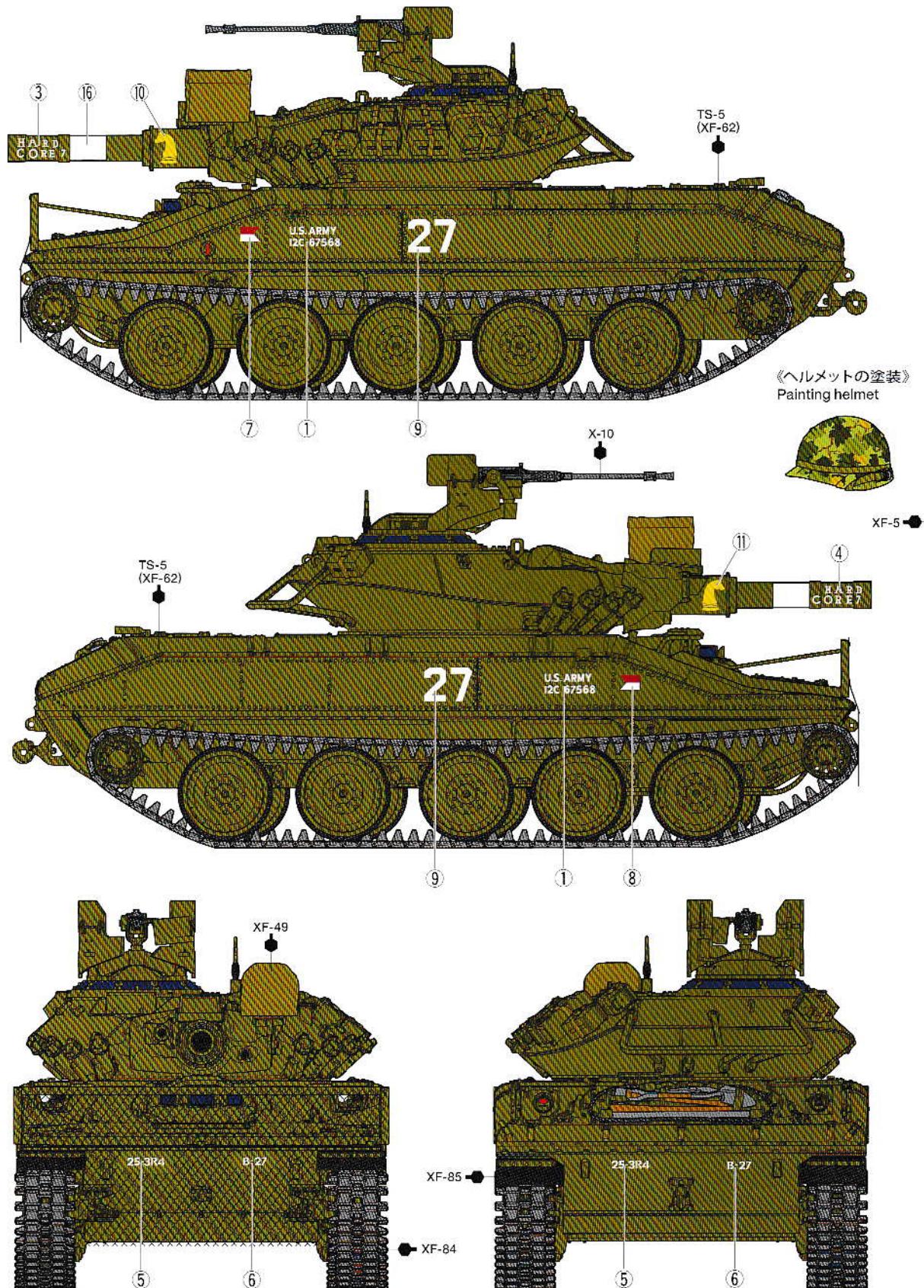


ダグ・キビー氏と
M551A1 No.1447 2010年

Doug Kibbey
with M551A1 No.1447 (2010)

A

《第25歩兵師団第4騎兵連隊第3大隊 1969年 ベトナム》
 3rd Squadron, 4th Cavalry Regiment, 25th Infantry Division, Vietnam, 1969



 《第11装甲騎兵連隊第1大隊 1969年 ベトナム》
1st Squadron, 11th Armored Cavalry Regiment, Vietnam, 1969

