

Véhicules d'Exception

Le véhicule militaire Panhard EBR

J'ai conduit

un blindé



Nous entamons ici une nouvelle série en envoyant nos reporters conduire des véhicules qui sont certes des poids lourds, mais pas des camions. C'est Panhard qui ouvre le bal. Pendant des années constructeur d'utilitaires, il ne fabrique plus aujourd'hui que du matériel militaire.

« Il faut que tu ailles nous faire une prise en main de véhicules imposants ou hors du commun... ». Ils sont sympa, les gars de la rédaction du journal *Les Routiers*. J'ai tout de suite eu une idée géniale : le Lem de la Nasa, c'est pas ordinaire, ça... Un voyage à Cap Canaveral. Le pied, quoi ! « *T'es pas fou,*



Photos Leigny

Il est super, notre reporter maison anti-militariste en mission dans un blindé de la dernière guerre...





tu veux nous mettre sur la paille ! », qu'ils m'ont répondu.

Alors j'ai eu une autre très mauvaise idée. Il y a tous ces chars transformés en pots de fleurs qui trônent à la sortie des petits bourgs de la côte normande, au milieu des ronds-points. Alors pourquoi ne pas en trouver un en état de marche ? J'ai ouvert ma fenêtre et j'ai appelé ma voisine. Elle connaît un tas de choses sur tout. Mais là, niet. J'ai fait le tour de mes relations. Toujours niet. Alors

Vous vous demandez à quoi servent les commandes rouges ? Comme une Game Boy, on commence par diriger la tourelle avant d'appuyer pour vous envoyer un petit ca-deau de 90 mm...

En haut à droite : les deux roues en acier du milieu, qui restent toujours entraînées, s'abaissent afin de passer des obstacles ou de rouler sur le sable. On a peu de chance de les crever !



j'ai ouvert le sésame des temps modernes, l'Internet. Trois clics et je suis tombé face à face avec le trombinoscope des p'tits gars de l'AFCVM, Association française des collectionneurs de véhicules militaires. On me rappelle illico pour me donner rendez-vous sur la base militaire de Crucey, pour l'essai d'une bizarrerie de l'armée française, le Panhard EBR, Engin blindé de reconnaissance.

Une étrange machine

La base de Crucey fut une base de l'Otan jusqu'en 2001. L'ACVM y squatte plusieurs bâtiments pour y entreposer l'imposante collection. Je dois m'arrêter à la guérite d'entrée, décliner mon identité et faire appeler Jean Berger, qui arrive quelques minutes plus tard au volant d'une Jeep. Moi qui suis un antimilitariste de base, qui ne supporte pas la vue d'un uniforme hormis celui d'une belle infirmière, dans quelle galère suis-je allé me mettre ! Jean est le responsable d'atelier de l'association, chauffeur routier dans le civil et lecteur du magazine. Ouf, me voilà sauvé.

L'EBR est vraiment une étrange machine. Les premiers plans, mis au point avant la Première Guerre mondiale et cachés pour ne pas être volés par les Allemands, seraient réapparus sur la table de nos généraux après 1945. Il faut dire qu'après deux sérieuses corrections, l'Armée française a eu un bon coup de génie. L'engin comprend deux postes de pilotage, un à l'avant et l'autre, identique, à l'arrière.

L'ingéniosité du système, c'est qu'il embarque deux conducteurs, et qu'avec un seul levier de commande, on change instantanément le sens de la marche du véhicule. La mauvaise langue que je suis en a déduit que cela permettait de prendre la fuite sans tourner le dos à son adversaire. Leçon apprise par la débâcle de 1940.

L'embarquement n'est pas si aisé que sur les cabines de nos camions. Quelques barres métalliques antidérapantes sur lesquelles il faut bien poser la semelle de la chaussure. Et là, lorsqu'on est habitué à une cabine XXL avec plan-

Fiche technique

■ Moteur

Panhard 12H 6000S
12 cylindres à plat de 6 l
Puissance maxi : 200 ch
à 3 700 tr/min

■ Boîte de vitesses

Transmission : 8x8
Boîte 8 rapports AV avec doubleur et inverseur

■ Caractéristiques

Poids : 12 500 kg
Longueur : 6,15 m
Largeur : 2,40 m
Hauteur : 2,33 m
Autonomie : 600 km
Vitesse maxi : 105 km/h

■ Armement

Canon de 90 mm F2,
3 mitrailleuses de 7,5 mm



Les +

- Très efficace pour aller demander une augmentation à votre patron
- Les deux roues du milieu en métal qui se rabaissent et permettent d'aller rouler sur le sable
- L'antivol simple en efficace : on part avec son volant, qui peut éventuellement servir de dessous de plat

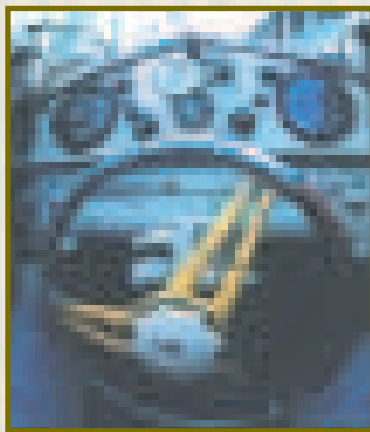
cher plat, c'est un peu la surprise. C'est là-dedans qu'il faut que je rentre ? Pas question. Mais si, mais si, tu es là en mission, envoyé par ton rédac-chef pour faire un essai. 1,70 m pour 60 kg, et j'ai pourtant bien du mal à me glisser dans l'habitacle. Pour en sortir, on réfléchira après, chaque chose en son temps. Dis, Jean, c'est normal que mes pieds baignent dans l'huile ? Eh oui, à l'époque ce véhicule était d'une innovation totale, avec des systèmes hydrauliques de partout façon DS, mais également des fuites incontrôlées qui lui valaient le surnom de friteuse. Huile + essence + circuits électriques dans tous les sens = danger. L'ennemi vient de l'intérieur, c'est le feu. Vous êtes vraiment sûrs que vous voulez qu'on l'essaie, cet EBR ?

Six moteurs de Tigre

Avant de démarrer, il faut d'abord se retourner, ce qui n'est pas une mince affaire, pour ouvrir les robinets des deux réservoirs de 190 l. Aspect rassurant, il y a à côté des réservoirs la commande de l'extincteur. Puis il faut pomper pour amorcer. Ça me

Les -

- La conso, 100 l / 100 km, qui vous oblige à renégocier très souvent une augmentation.
- N'existe pas pour les grandes tailles



rappelle le tracteur de mon grand-père. Puis tirer sur le démarreur. Pour lancer les 12 cylindres à plat (groupe propulseur fabriqué par l'association de six moteurs de Panhard Tigre, voilà qui donne de la pêche à notre EBR!), il faut un peu de temps, mais ensuite, quelle impression !

J'en frissonne encore. C'est le feulement de la bête. Avec vos V8, vous pouvez vous rhabiller. Ensuite passer les vitesses. Deux boîtes, la courte, levier à gauche, et la longue, levier à droite. On part en 22° pour finir en bout de piste en 45°, si j'ai bien compris le fonctionnement de cette tricoteuse. Les 11° et 12° étant réservées pour les terrains difficiles. Attention de ne pas confondre avec la commande de mitrailleuse, qui est un peu plus bas à main droite.



Photos Leigny

Le poste de pilotage est si étroit que pour s'asseoir il faut retirer le volant. On aperçoit les différents instruments de bord : compteur de vitesse, de charge électrique, de pression d'huile...

Un moteur de 6 l pour 220 ch, ça pousse bien. 105 km/h en pointe, c'était du jamais vu à l'époque pour un engin blindé. Avec Jean, nous faisons le tour de la base. Casque sur la tête, c'est parfaitement insonorisé. On sent juste les basses fréquences du moteur qui nous font vibrer. Mais sans casque, le bruit devient dantesque. Mélangé à l'odeur d'huile et d'essence, à la chaleur qui se dégage du moteur, j'ai une pensée émue pour les pauvres gars qui cuisaient dans le désert algérien au volant de ces machines.

Attention aux directives !

Côté visibilité, pas de secret, on n'y voit goutte. Il faut se fier aux directives du chef de char qui commande du haut de sa tourelle. Mais il y a pire. On peut s'enfermer dans l'engin. Mettre tout d'abord le siège en position basse. Attention, il descend d'un coup et l'arrêt est plutôt brutal. Puis il faut refermer les trappes de façon musclée. Là, le seul lien avec l'extérieur est trois évêques et la radio qui relie au chef. Conseil, ne rien laisser traîner dans les angles morts...

Après avoir été déloger quelques tireurs embusqués, nous sommes rentrés à la base, fiers d'avoir accompli notre mission. Seul incident notable, la rampe d'accès au bâtiment qui a un peu souffert de notre passage en force. ●

Jean-Michel LELIGNY

Si certains se sentent l'âme de retaper des véhicules militaires anciens, vous pouvez contacter l'AFCVM.

Site Internet

<http://site.ifrcvm.com/afcvml/>

Adresse

2, pl. J.-B. des Marest

28170 Maillebois

Tél.

02 37 48 24 97

L'EBR a été produit à 1 200 exemplaires entre 1950 et 1960. Le dernier exemplaire en activité appartenait aux forces françaises en Allemagne. Il a été retiré en juin 1985.

