

J'AI CONDUIT L'AMX 10 RC

15 TONNES, 100 KMH SUR UNE SUSPENSION DE CX



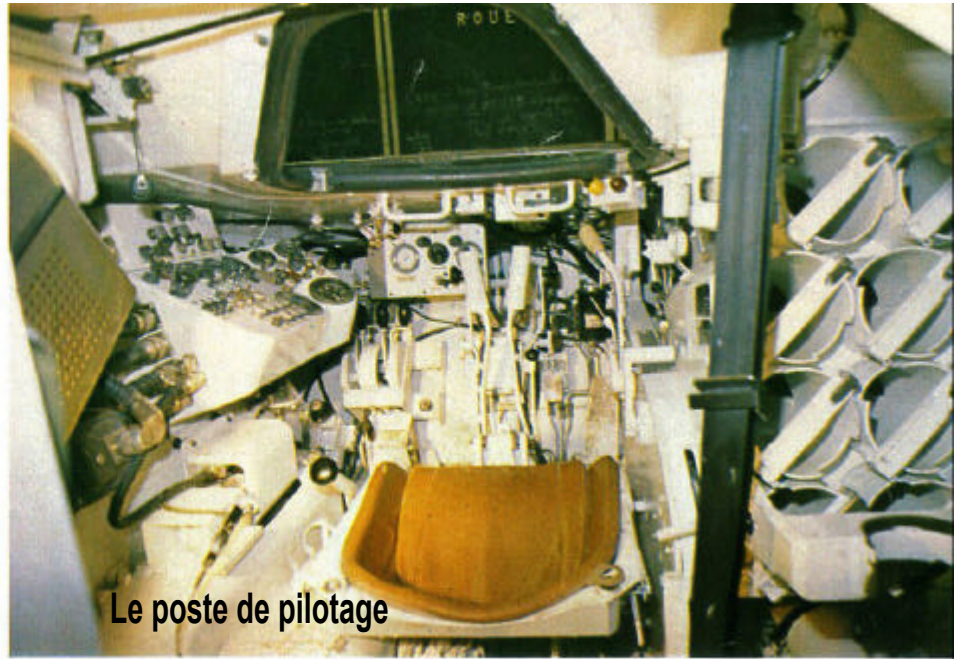
Accroupi au ras du sol lorsqu'il est au repos l'AMX 10 RC, grâce à sa suspension oléopneumatique, peut acquérir jusqu'à 60 cm de garde au sol. Le pilote dispose de deux palonniers qui permettent de virer littéralement sur place, les six roues restant dans l'axe. L'embrayage se fait à main par un curseur.

L'Adjt/Chef CAPBERT (en bleu) explique à André COSTA comment conduire ce véhicule peu ordinaire!...

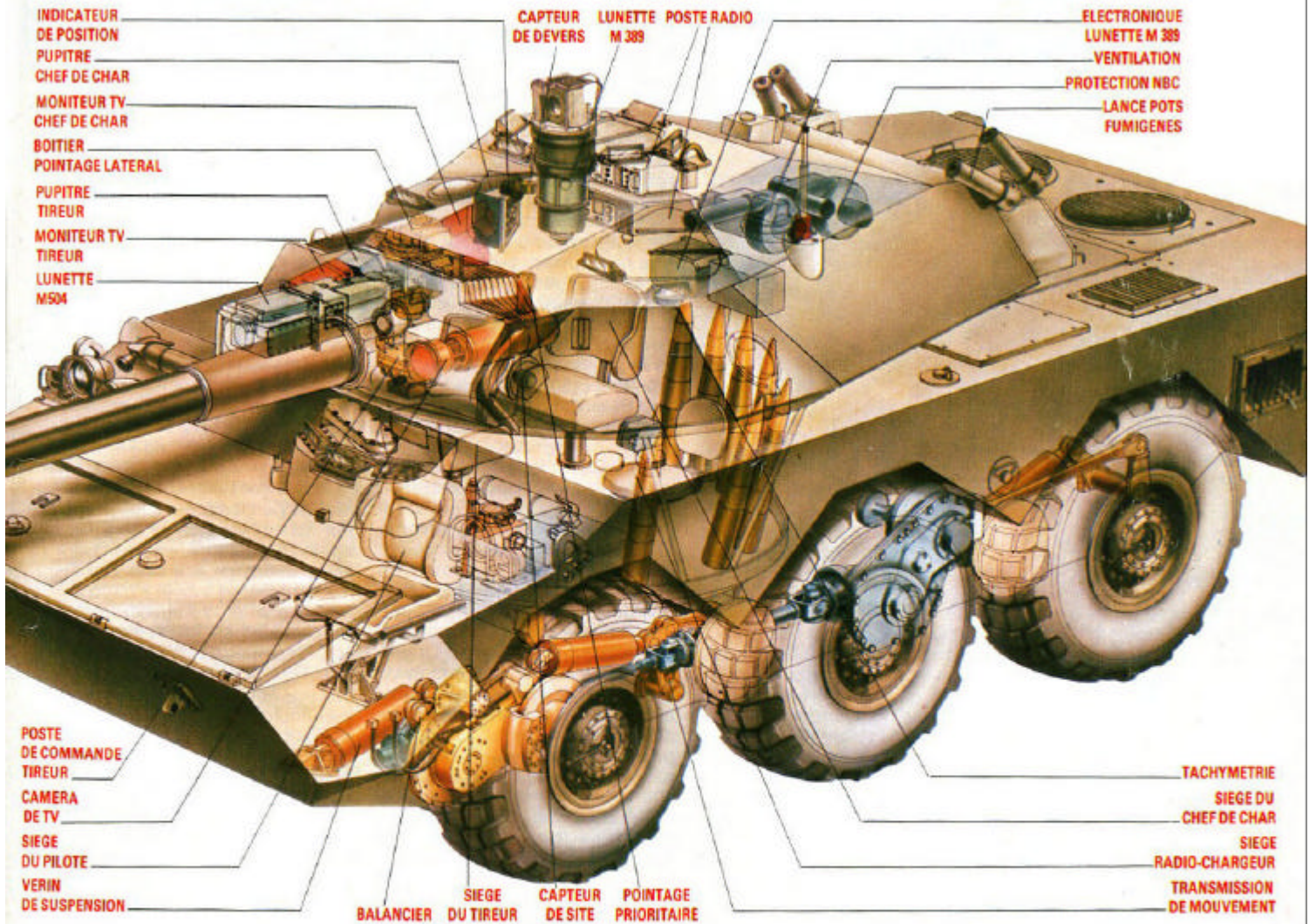


J CAPBERT: Issoire 2° promo Bg 135.

■ L'automitrailleuse EBR Panhard — EBR, abréviation de Engin Blindé de Reconnaissance — a longtemps fait partie de ce qu'on pourrait nommer le folklore technique de l'automobile française. Son moteur 12 cylindres à plat refroidi par air était plus ou moins constitué par le couplage de six moteurs de Dyna Panhard. Bien sûr, les différences étaient considérables — ne serait-ce qu'au niveau du vilebrequin — mais les similitudes étaient indiscutables. Bien mieux, un treizième cylindre actionnait une génératrice indépendante et, raffine-



Le poste de pilotage



ment suprême, pouvait être embrayé sur la transmission, de manière à permettre, en cas de panne du moteur principal, de rejoindre une unité de dépannage, à vitesse extrêmement réduite, on s'en doute. Hélas, cet EBR qui stupéfiait dans les années 50 les observateurs militaires américains en « larguant » proprement sur route leurs grosses

Chevrolet d'Etat-Major, a aujourd'hui trente ans. C'est l'âge de la retraite mais l'engin destiné à remplacer l'EBR est entré en service et j'en ai tenu les commandes. Révolutionnaire, l'AMX 10 RC — Roues-Canon — l'est au moins autant en 80 que l'EBR le fut en 1950. Pourtant, la nouveauté principale ne se situe pas cette fois sur le

plan des performances pures mais sur celui des qualités « routières », de la tenue de route à proprement parler jusqu'au confort de l'équipage. Les utilisateurs de la route Paris-Troyes connaissent sans doute de vue, à la sortie Est de Sourdun, les bâtiments modernes du quartier de Latre de Tassigny. C'est là

L'AMX 10 RC

Suite de la page 55

qu'est caserné le 2^e Régiment de Hussards qui a reçu les premiers AMX 10 RC en service dans l'armée française. C'est là également que l'Auto-Journal a été accueilli avec la plus grande amabilité et que les meilleurs instructeurs m'ont présenté l'engin dont j'ai eu le plaisir de tenir les



En jouant séparément sur les vérins de suspension l'engin peut se déhancher (très utile dans les dévers) pointer vers un objectif en contrebas, ou se dresser vers un attaquant venu du ciel.

commandes une heure durant. Par où commencer dans la description de l'outil ? En dehors de l'aspect purement militaire — qui intéresse en premier lieu la tourelle — la caractéristique la plus « automobile » de l'AMX 10 RC réside dans sa suspension. Il s'agit en effet d'un ensemble oléopneumatique directement inspiré de la suspension Citroën dont il reprend nombre d'éléments. En bref, chacune des six roues est suspendue de façon indépendante à l'aide d'un ensemble individuel comprenant un bras, une bielle et un levier de suspension, deux accumulateurs, à l'avant et à l'arrière, dérivant l'énergie. Une pompe centrale haute pression branchée sur le groupe moto-propulseur et un conjoncteur-disjoncteur tiennent le rôle de centrale énergétique, six vérins assurant en outre le contrôle de la garde au sol.

TENUE DE ROUTE

Les propriétaires de GS et de CX Citroën savent à quel point la faculté de régler la garde au sol et de conserver une assiette permanente est agréable. On retrouve, encore améliorées, les mêmes caractéristiques que l'AMX 10 RC. L'engin offre en fait quatre possibilités : une position basse, c'est-à-dire une position d'affût où la garde au sol est de 0,20 mètre ; une position route avec 0,30 mètre ; une position tout terrain avec 0,47 mètre et enfin une position butées hautes avec 0,60 mètre, ce qui permet de surmonter à faible vitesse des obstacles sur lesquels buterait un char normal.

De plus, le pilote est en mesure de jouer séparément sur les hauteurs avant et arrière et même latéralement. De la sorte, la carrosserie peut piquer du nez ou se cabrer comme un cheval — cela s'imposait dans une unité de cavalerie — et aussi s'incliner de manière, par exemple, à corriger un dévers. Le profane peut douter de l'intérêt de mettre un pareil engin sur le nez mais, dans certaines positions d'affût, cette attitude constitue une aide intéressante car elle permet de braquer le canon en site négatif — en dessous de l'horizon — de manière beaucoup plus forte qu'à bord d'un véhicule normal. Autre avantage de la garde au sol variable, la hauteur hors-tout de l'engin est réduite, ce qui favorise l'affût.

Cela étant, la tenue de route et le confort de l'AMX 10 RC m'ont impressionné. La tenue de route, cela sous-entend la possibilité de débouler à grande vitesse sur un chemin creux boueux, de prendre les virages sans grand ralentissement et donc d'évoluer sur le terrain de manière plutôt sur-

prenante pour l'adversaire. A première vue, le confort d'un engin militaire paraît élément superflu. Il n'en est rien car un personnel fatigué réagit mal, et les réactions trop brutales d'une suspension fatiguent le matériel, la précieuse électronique moderne en tête. Sur le goudron aussi bien que sur la terre, le confort est pratiquement celui d'une CX, avec un excellent amortissement et des possibilités de franchissement qui égalent dans la plupart des cas celles d'un char.

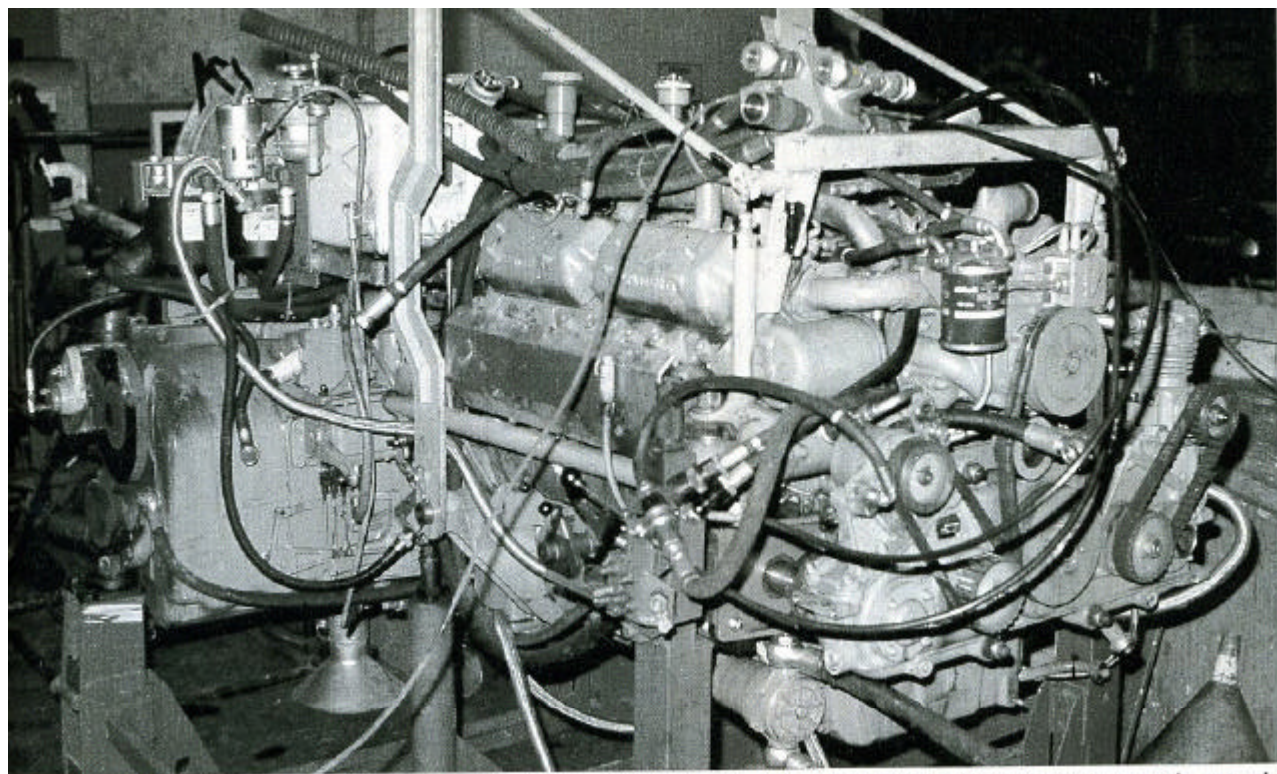
Autre originalité majeure, ce véhicule possède bien six roues mais aucune d'entre elles n'est directrice. Les virages sont commandés par différence de régime de rotation entre les roues gauches et droites, les énormes pneumatiques ripant purement et simplement sur le sol.

En réalité, l'AMX 10 RC ne se conduit pas avec un volant mais à l'aide de deux leviers, à la manière d'un char. Pour virer, il faut tirer vers soi le levier intérieur, de manière à freiner les roues correspondantes. Sur l'AMX 10 RC, j'ai trouvé les freins de direction beaucoup plus sensibles et progressifs en début de course que sur les autres chars que j'ai eu l'occasion de piloter. Cette caractéristique autorise un contrôle simple et précis, un conducteur entraîné parvenant sans peine à virer aussi régulièrement qu'avec une direction normale.

La supériorité de la roue sur la chenille est évidemment indiscutable lors des déplacements rapides. L'AMX 10 RC déboucle facilement à plus de 80 km/h et accroche 100 km/h dans la moindre déclivité. Un engin chenillé de poids comparable ne saurait suivre longtemps une telle cadence, même si les pneus ont alors tendance à s'user rapidement.

Grâce à leurs entre-axes rapprochés, les six roues de l'AMX 10 RC sont également d'une très grande efficacité en tout terrain et, en fait, la seule infériorité manifeste du pneu réside dans sa fragilité par rapport à une chenille. Et encore, les six pneumatiques à affaissement limité crevés n'interdisent pas à l'AMX 10 RC de se déplacer encore durant plusieurs dizaines de kilomètres. Le système de direction adopté possède cependant un inconvénient. Si trois roues sont prisonnières d'une saignée, il est plus difficile de s'en extraire par variation des régimes qu'en braquant normalement les roues.

La carrosserie est en alliage léger traité. Elle est formée par un assemblage de plaques d'alliage léger laminées et mécano-soudées. Pour un poids total de 15 tonnes, ce blindage



Le moteur qui entraîne les 15 tonnes de l'AMX 10 RC à 100 à l'heure occupe près de la moitié du volume intérieur. C'est un Hispano-Suiza diesel avec 8 cylindres en V de plus de 8 litres de cylindrée développant (silencieux) 260 ch DIN à 3 000 tours. En tout-terrain il brûle 35 litres à l'heure.

ne protège l'équipage que contre les armes automatiques courantes de l'infanterie ainsi que contre les éclats de projectiles d'artillerie. Si l'AMX 10 RC possède la tourelle d'un char de bataille moderne, il ne peut évidemment se targuer de la même protection qu'un engin de 30 à 40 tonnes.

Le compartiment moteur occupe pratiquement la moitié arrière de la carrosserie. Il contient en premier lieu le moteur, à savoir un diesel Hispano-Suiza à 8 cylindres en V turbocompressé développant, pour une cylindrée de 8 210 cm³, la puissance de 260 ch DIN à 3 000 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 17,5. On trouve en aval de ce groupe un convertisseur de couple hydraulique avec embrayage de coupure et une boîte de mécanisme jouant le rôle de boîte pré-sélective à quatre rapports avant et arrière avec inverseur et aussi une boîte de direction, les leviers de pilotage commandant hydrauliquement deux freins à disque situés en sortie de boîte.

35 LITRES A L'HEURE

Au poste de pilotage, la pédale d'embrayage n'existe pas. A main droite, un levier circule au long d'un curseur comportant quatre crans : 1, 2, 3 et 4. Le démarrage normal s'obtient en plaçant le curseur sur la position 2 — la première est seulement utilisée pour les franchissements exceptionnels — et l'on prend ensuite en main le levier de changement de vitesse que l'on tire d'avant en arrière. Le simple fait de saisir la poignée commande l'embrayage de coupure et le rapport est enclenché sitôt que la poignée est lâchée. Le conducteur présélectionne ensuite un rapport supérieur ou inférieur et,

lorsqu'il le désire, il saisit à nouveau la poignée du levier de changement de vitesse et le même va-et-vient arrière-avant-arrière commande la manœuvre.

Bien que le procédé apparaisse un peu rustique par rapport aux raffinements d'un Léopard allemand, les manœuvres sont quand même rapides et la boîte n'est pas rebelle. En revanche, le passage en marche arrière est un peu lent car il est nécessaire de débrayer en saisissant la poignée de changement de vitesse pour passer l'inverseur; et comme les leviers sont tous deux situés à droite du pilote, celui-ci doit plus ou moins se croiser les bras pour effectuer la manœuvre. Ne serait-il pas possible d'habiller la manette d'inverseur du même dispositif d'embrayage de coupure que le levier de changement de vitesse ?

A gauche de l'accélérateur, on trouve l'habituelle pédale de frein. Ce sont des disques qui assurent le ralentissement des 15 tonnes et ce, dans des conditions de puissance et de progressivité absolument remarquables au point que, sur route, je ne conseillerais à aucune voiture de tourisme de suivre de trop près un AMX 10 RC lancé à pleine vitesse.

Il n'entre pas dans mes prérogatives d'estimer les qualités purement agressives de l'engin. Cela étant dit, la tourelle TK 105 de l'AMX 10 RC rassemble à peu près tout ce que l'artillerie moderne connaît en matière de perfectionnements, l'ensemble s'avérant nettement plus performant que la tourelle de l'AMX 30. Le canon de 105 long est servi par une conduite de tir ultra-moderne, avec télémètre

laser et estimation automatique du déplacement de la cible, cela sans parler d'un équipement pour le combat nocturne disposant d'un système de télévision à bas niveau de lumière qui assure dans l'obscurité une excellente visibilité jusqu'à 1 200 mètres... Les 360° de l'horizon sont balayés en 15 secondes. Autre avantage important, l'AMX 10 RC est remarquablement silencieux. Il déboule au coin d'un bois sans que le moindre bruit de moteur ait pu être perçu et, même à l'intérieur de l'engin, le niveau sonore n'est pas considérable.

A noter enfin que le volume habitable — entre autres pour le pilote — est plus important que sur un char de bataille. Cet agrément inattendu, c'est aux possibilités amphibies du véhicule que l'équipage le doit. Non seulement l'AMX 10 RC flotte mais il se déplace sur l'eau grâce à deux hydro-jets montés en série. Or, pour faire naviguer un engin de 15 tonnes, il est nécessaire de lui assurer une flottabilité, c'est-à-dire un certain volume. Nul doute qu'un AMX 10 RC non amphibie serait nettement plus compact... et moins confortable.

Quelques chiffres pour terminer. La consommation sur route à grande vitesse est de l'ordre de 60 litres de gazole aux 100 km tandis qu'en terrains variés, les spécialistes comptent environ 35 litres de gazole à l'heure. En dehors des commandes à l'exportation — le Maroc en particulier — l'Armée Française a commandé 403 AMX 10 RC, l'unité valant environ 4,5 millions. L'engin est construit dans les ateliers de l'AMX de Roanne et ils sont actuellement livrés à la cadence de 3 à 4 exemplaires par

mois, par chemin de fer en gare de Provins pour le compte du 2^e Hussards.

Coûteux en tant qu'engin de reconnaissance, l'AMX 10 RC possède, au point de vue puissance de feu, les mêmes possibilités qu'un char de bataille moderne. Il est donc inévitable que son prix s'en rapproche. Mais, en plus de son rôle d'éclairer, le RC constitue également entre les mains d'une équipe entraînée un redoutable chasseur de chars, cela, grâce à l'utilisation d'une technicité directement empruntée à l'automobile que nous connaissons.

André COSTA

GIAT AMX 10 RC

Masse totale en ordre de marche : 14,9 tonnes
 Masse totale en ordre de combat : 15,8 tonnes
 Longueur de la caisse : 6,35 m
 Longueur hors-tout canon vers l'avant : 9,13 m
 Largeur hors-tout : 2,86 m
 Hauteur au toit de tourelle en position de route : 2,23 m
 Hauteur hors-tout : 2,68 m
 Garde au sol variable (4 positions) : de 0,20 m. à 0,60 m.
 Puissance spécifique : 17,7 Ch/t.
 Quantité de carburant : 520 litres/Gazole
 Consommation : 60 litres aux 100 kilomètres
 Vitesse maximale sur route : 85 km/h
 Vitesse moyenne sur route : 60 km/h environ
 Vitesse moyenne en tout terrain : 25 km/h environ
 Autonomie sur route : 800 km
 Rampe : 60 %
 Devers : 40 %
 Fossé à bord franc : 1,15 m
 Obstacle vertical à bord franc : 0,70 m
 Amphibie sans préparation, vitesse maximale dans l'eau avec hydrojets : 2 m/seconde.