



# BLINDÉS ET VÉHICULES DU 1<sup>er</sup> RÉGIMENT ÉTRANGER DE CAVALERIE



Par François Pelissier

## 4<sup>e</sup> PARTIE : L'ALGÉRIE (1956-1967)

Plus vieux régiment de l'Armée française (une unité qui n'a jamais été dissoute et qui a toujours gardé son nom d'origine), le 1<sup>er</sup> Régiment Étranger de Cavalerie (1<sup>er</sup> REC) a fêté, en 2021, son centenaire. Les véhicules et engins mis en œuvre par ses Légionnaires Cavaliers méritent une petite rétrospective (non exhaustive, mais qui se veut la plus complète possible !), qui, après le Maroc, la Deuxième Guerre mondiale et l'Indochine, se poursuit en Algérie.

Sauf mention contraire, toutes photos « Régiment étranger » - P. Duboué // Photos couleurs : M. FÉLIX, Trucks & Tanks Magazine, 2022

▲ Prise d'armes d'un escadron du 1<sup>er</sup> REC en Algérie en 1958. L'unité est équipée d'engins blindés de reconnaissance (EBR).

[1] Durant tout le séjour du Régiment en Algérie, les cantonnements (fermes et villages) sont « fluctuants ». Cet article, consacré principalement aux véhicules, n'a pas vocation à faire l'historique des différents « déménagements ».

[2] Un tel peloton est d'ailleurs créé au sein du 2<sup>e</sup> Régiment Étranger de Parachutistes au Tchad en 1969.

## DÉPLOIEMENT EN AFRIQUE DU NORD

Au retour d'Indochine et après la dissolution du 2<sup>e</sup> Groupes Autonomes (GA), le REC se retrouve en Tunisie, après son débarquement à Mers-El-Kébir, en mars 1956, où la rébellion avait commencé dès novembre 1954. Il est articulé en deux Groupes d'Escadrons (GE). Le 1<sup>er</sup> GE gagne le sud avec le 1<sup>er</sup> Escadron (Esc) à Tozeur et le 2<sup>e</sup> Esc à Kébili. Le 2<sup>e</sup> GE reste à Sousse (quartier Mautozon). Les escadrons sont alors équipés de matériels américains : automitrailleuses AM-M8, *Scout-Car* et Jeeps. Le Régiment rejoint rapidement l'Algérie. Le 26 novembre 1956, il débarque à Philippeville et, après un court passage au quartier du 2<sup>e</sup> Régiment Étranger de Parachutistes (2<sup>e</sup> REPI), la base arrière s'installe à Aumale. Dès l'arrivée les escadrons partent en opération dans le Constantinois et pelotons portés inaugurent leurs premiers hélicoptages. Le Poste de Commandement (PC) et le 1<sup>er</sup> Esc sont à Aumale, le 2<sup>e</sup> Esc à Bou Saada, les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> à Bir Rabalou (1).



▲ Entretien du canon de 75 mm d'un EBR par un légionnaire du 1<sup>er</sup> REC.

▼ Il faut être assez « svelte » pour pouvoir entrer dans l'étroit poste de pilotage d'un EBR !

## L'ARRIVÉE DES EBR

Le 15 octobre 1957, le Régiment « passe » sur l'EBR (Engin Blindé de Reconnaissance) qui équipe deux escadrons, l'autre étant « porté » sur Dodge. Le 4<sup>e</sup> Esc ayant été dissous en avril 1956, il est recréé en avril 1960 en tant qu'escadron porté. Parmi les idées originales, la création d'un peloton à cheval est envisagée (2). L'EBR Panhard est produit à partir de 1951 en reprenant comme base un ancien projet datant de 1940. Une des caractéristiques de l'engin est son train de roulement constitué de quatre roues pneumatiques motrices et directrices encadrant quatre roues métalliques (dites roues agricoles) relevables de manière hydropneumatique. L'engin n'a ni avant ni arrière : deux pilotes (un pilote et un inverseur-radio) sont aux commandes, ce qui évite les demi-tours et donc un moment de vulnérabilité lors de certaines phases de combats. S'il n'existe que peu de différences entre l'avant et l'arrière, l'agencement intérieur et certains équipements les distinguent comme la présence des batteries ou encore du poste radio. Le système direction et le levier de vitesses (boîte route à 4 rapports et boîte variée à 4 positions) sont particulièrement complexes et demandent une attention particulière et une bonne coordination de la part des pilotes. Selon les besoins, les essieux extérieurs peuvent être directeurs avec un blocage possible par chaque pilote, d'où la nécessité d'une bonne coordination.

La taille des pilotes ne doit pas dépasser les 1,70 mètre et ils doivent déposer le volant pour entrer et sortir de leur engin ! On retrouvera ce dispositif sur les AML. A l'origine, l'EBR est armé d'un canon de 75 mm SA 49 sous tourelle tronconique de type oscillante (FL 11, pour Fives-Lille). La partie haute supporte le canon. Sur la partie basse qui effectue la rotation, sont installés les optiques de tirs pivote en élévation et les tourillons. Le pointage en direction est hydraulique, avec une priorité pour le chef d'engin. L'élévation reste manuelle. L'homme possède aussi une mitrailleuse coaxiale et chacun des pilotes dispose d'une mitrailleuse Reibel de 7,5 mm « entre les jambes ». Une autre mitrailleuse Reibel est parfois montée sur la tourelle. Innovation que l'on retrouvera plus tard (trop tard ?) dans les véhicules des années 2010, les sièges pilotes sont suspendus à la caisse et non en contact avec le plancher. D'ailleurs, aucun membre d'un équipage d'EBR n'est tué par l'explosion d'une mine durant la guerre d'Algérie.





Équipé d'un moteur 12 cylindres horizontal (hauteur de 33,8 cm), l'engin peut atteindre 100 km/h sur route. L'autonomie est de 630 km ou de 10 à 12 heures d'utilisation. Ce moteur est placé au centre, sous la tourelle, avec les arbres de transmission qui « contournent » le puits de tourelle. Cette architecture permet l'agencement particulier de l'engin (pilote et inverseur) et réduit sa hauteur à 2,24 mètres. Le chef d'engin/chargeur peut se tenir debout pour alimenter le canon. Mais la taille réduite de la tourelle oblige le tireur à se contorsionner pour coller l'œil à la lunette placée à sa gauche tout en évitant qu'un graisseur mal placé sur la masse « reculante » ne le blesse. Au premier trimestre 1967, les EBR changent d'armement (comme les AMX 13). Le canon de 75 mm est alors remplacé par un D 921A Mle F2 de 90 mm. Si la forme générale de l'engin reste la même, la suspension est modifiée. La distance pratique de tir est de 1 200 mètres et la hausse de combat de 849 mètres (1 200 mètres pour l'AMX 10 RC). L'amplitude de l'élévation est de -10 à +15°, ce qui est dans la moyenne générale. La dotation en munitions est de 16 projectiles en tourelle et 37 répartis en quatre coffres dans la caisse. Sont également disponibles quinze chargeurs circulaires de 150 coups pour les mitrailleuses. Quatre systèmes de Défense Rapprochée d'Engins Blindés (DREB), avec neuf pots chacun, complètent l'armement.



▲ Les EBR du 1<sup>er</sup> REC sont engagés à la surveillance (dite « herse mobile ») de la frontière tunisienne. Les patrouilles entre les deux grillages électrifiés du barrage, d'un poste de garde à l'autre, s'effectuent sur un parcours d'environ 20 km par peloton.

♣ Ravitaillement en munitions de 75 mm pour un EBR.

▼ EBR du 1<sup>er</sup> REC déployés en Algérie. Ce 8x8 robuste est plutôt bien adapté aux conditions climatiques.

ECPAD/ Défense/ Photographie Inconnu

## EN ACTION

En 1958, de janvier à mars, un raid aller-retour de 6 000 km à travers le désert de Constantine à Tamarasset est réalisé par six EBR du Régiment. Des modifications sont apportées pour trois d'entre eux, afin de comparer leurs performances respectives : les roues agricoles sont remplacées par des roues à pneumatiques, les mêmes que celles des extrémités, et les suspensions renforcées, quatre plaques de franchissement PSP sont fixées sur les flancs des engins. En outre, lorsque le Régiment est basé à Mers-El-Kébir chacun des escadrons effectue à tour de rôle également un raid de 4 000 km à travers le désert. Plus tard, le Régiment subit une réorganisation : les trois escadrons sont identiques avec deux pelotons d'EBR et un peloton porté.

Les EBR ne sont toutefois pas adaptés à cette guerre. Au REC, ils sont d'ailleurs engagés à la surveillance (dite « herse mobile ») de la frontière tunisienne. Aussi il faut un certain temps d'adaptation pour leur trouver une efficacité réelle. Ce qui n'empêche pas les pelotons portés d'être engagés « à pieds » face aux rebelles. Début 1959, le Régiment devient unité de réserve et d'intervention à la disposition du corps d'armée de Constantine. Grâce à sa mobilité, il participe aux opérations de « bouclage » avec les unités parachutistes des 10<sup>e</sup> et 25<sup>e</sup> Divisions Parachutistes (DP).





Au cours du deuxième trimestre 1960, le 2<sup>e</sup> Esc est à son tour « mis à pied ». Il troque ses EBR pour des Dodges (13 exemplaires), des *Half-Tracks* (2), des GMC (2), des Jeeps (12) et des motos (2). Il rejoint le Groupe d'Escadrons Portés (GEP) avec le 4<sup>e</sup> Esc et les pelotons portés des 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> Esc. Ce « Régiment d'infanterie » combat dans le secteur de Constantine et dans les Aurès où ses éléments sont parfois hélicoptérés. Mais le Régiment reste le poing blindé (34 EBR) du Constantinois et maintient la surveillance du barrage tunisien. En avril-mai 1961, le REC rejoint Colomb-Béchar « à l'isolement » et surveille le barrage ouest (Maroc), la zone au sud des monts des Ksour relève quant à elle des Compagnies sahariennes Portées de la Légion Étrangère (CSPL). En août il rejoint la Zone Sud-Oranaise. Le PC et l'ECS sont à Saïda ; le lieu de création du Régiment. Le 18 juin 1962, le Régiment gagne Mers-El-Kébir, enclave française à l'ouest d'Oran.

## DODGE 6X6

Les Dodge 6x6, qui accompagnent le REC de la Tunisie (1956) à la ville d'Orange dans le Vaucluse et sert de montures aux jeunes Légionnaires à l'instruction jusque dans les années 1980, sont des camions de la classe

1,5 t d'origine américaine destinés au transport de troupe et de matériel. Il est basé sur le WC-52 rallongé de 1,24 mètre et un essieu supplémentaire. Construits à plus de 23 000 exemplaires en version WC-62 et autant en version WC-62 (avec treuil à l'avant). Il pèse 3,12 tonnes pour 7,47 mètres de long (WC-62). Le moteur Dodge 6 cylindres développe 92 chevaux et permet une vitesse de 80 km/h. L'autonomie est faible avec seulement 400 km. Les 4 vitesses sont multipliées (grandes et petites) et le pont avant peut être enclenché. Bâchées (caisse et compartiment avant), les banquettes sont sur côtés et ferment de longs coffres. Une ridelle métallique rabattable à l'arrière facilite l'accès au plateau. Les ridelles de bois sur les côtés servent de dossiers aux combattants.

## LE SYSTÈME ENTAC

Entre 1963 et 1964, le Régiment change de structure. Il se compose alors d'un Escadron de Commandement et des Services (ECS), auquel est rattaché un groupe de deux pelotons d'ENTAC, formé par les personnels du 4<sup>e</sup> Esc, dissous le 30 avril 1964. Le système ENTAC (Engin Téléguidé AntiChar) est produit par Nord Aviation et adopté par l'Armée française en 1957-1958. C'est un missile filoguidé à charge creuse et propulsé par un moteur-fusée à propergol solide. Il peut perforer 620 mm d'acier et 2,5 mètres de béton à incidence nulle. Le guidage se fait à l'aide d'un boîtier de commande portable et d'un joystick. Sa portée pratique est entre 400 et 2 000 mètres. Le missile pèse 12,2 kg pour 80 cm de long. Ce missile affiche une vitesse de 85 m/s (à titre de comparaison, la première version du MILAN atteint en fin de vol la vitesse de 180 m/s). Il est également installé sur Jeep [3] (code EMA 2745-11) à raison d'une paire de chaque côté à l'arrière. Trois missiles sont stockés à l'arrière du 4x4. Ils sont placés dans des « caisses de lancement » de section carrée, tête du missile visible. Le chargement dans la caisse se fait par l'avant. Des déflecteurs protègent l'équipage au départ du missile. Les supports des caisses sont orientables en direction et rabattables vers l'intérieur lors des roulages. Le système est aussi utilisé à terre. L'Armée américaine en déploie également sous le la dénomination de MGM-32. Puis un nouvel engin arrive : l'AMX 13 qui équipe les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Esc, le 3<sup>e</sup> gardant ses EBR. Les trois pelotons déploient trois engins plus un Dodge 6x6 d'allègement. L'organisation ne change plus durant le séjour à Mers-El-Kébir.

▲ Jeep équipée du système ENTAC (Engin Téléguidé AntiChar). Avec sa tête offensive à charge creuse de 130 mm, ce missile antichar filoguidé français est capable de perforer 620 mm d'acier à 2 000 m.

▲▲ Prise d'armes lors du passage des EBR engagés dans le raid dans le Sahara. ECPADIDéfense/ Photographie inconnue

## AMX 13

Les AMX 13 Mle 51 perçus au REC sont armés initialement du canon S.A Mle 50 de 75 mm, dérivé du 7,5 cm KwK 42 L70 à haute vitesse initiale du char moyen allemand Panther. Cette pièce fait de l'AMX 13 le blindé léger le plus puissamment armé. Il est alors classé comme chasseur de chars léger à chenille de la classe des 12 t. La tourelle (FL 10) est de type « oscillante ». Cette disposition permet l'installation d'un système de chargement automatique à l'arrière de la tourelle et réduit ainsi l'équipage à trois hommes. Pour le tir, le chef de voiture imprime manuellement la rotation des barillets à l'aide d'un volant. La munition tombe sur une planchette dans l'axe de la culasse. L'actionne la commande du refouloir qui charge la munition. La fermeture de la culasse est automatique. Le tireur dispose d'une mise à feu mécanique (pédale) ou électrique.

[3] Nous ne ferons pas ici la distinction entre les Jeeps Ford, Willys, Hotchkiss M201, Sahara... car peu de différences existent entre ces différents modèles.

Au recul, le refouloir s'arme automatiquement. 37 obus, dont 12 dans les deux barilletts, sont disponibles. Le rechargement des barilletts se fait de l'extérieur par deux volets sur le toit de la tourelle. Les douilles sont éjectées par une petite trappe à l'arrière de la tourelle. Quand cette dernière est pointée dans le secteur arrière, l'élévation est limitée au automatiquement pour éviter que la nuque ne vienne heurter le compartiment avant (moteur et pilote). Construit par l'Atelier de construction de Roanne, l'AMX 13 est ensuite produit par Creusot-Loire à Chalon/Saône, et par FCM à La Seyne sur Mer. Il rentre en service dans l'Armée française à partir de 1952. 7 700 engins sont produits avec 3 400 exportés dans 37 pays.

La coque en acier corroyé [4] atteint 40 mm. Valeur relativement faible, mais suffisant en Afrique du nord à cette époque. Conçu pour le combat antichar en Europe, le « 13 » mise sur sa vitesse et son agilité. Il est équipé de barres de torsion et de quatre amortisseurs par côté : deux externes et deux dans la caisse. Les dix galets de roulement ont un bandage de caoutchouc. Le moteur est un SOFAM 8 Gxb à essence. Ce bloc 8 cylindres (alimenté en carburant par deux carburateurs) à plat refroidi par eau, dérivé d'un moteur d'avion Mathis et construit par la Société anonyme de véhicules industriels et d'équipements mécaniques (SAVIEM), développe 250 chevaux à 3 200 trs/min. Une des particularités est les deux systèmes de lancement du moteur : de manière classique (batterie/démarrreur) ou à l'aide du démarreur hydraulique Berget. Ce dernier utilise de l'huile sous pression contenue dans un accumulateur, mais comme il est signalé : « *Il ne faut pas en abuser* » ! Le char peut atteindre 60 km/h sur route et une autonomie de 350 km ou 8/9 heures d'utilisation.

Plusieurs types de châssis existent et se différencient, entre autres, par le nombre de rouleaux porteurs : deux sur le modèle de base et trois ou quatre selon la version : véhicule de transport de troupes (VTT), automouvant de 155 mm... Il n'est pas équipé de surpression pour le combat en ambiance contaminée, bien que la jupe entre les deux parties de la tourelle soit considérée comme une protection nucléaire, biologique et chimique (NBC). L'AMX 13 passe une « coupure humide » de 0,80 mètre sans préparation, et 1 mètre après préparation, un fossé de 1,6 mètre et un muret de 0,65 mètre.

Le moteur est placé à l'avant droit et le pilote à gauche dispose de quatre leviers de direction/freinage. La tourelle est légèrement décalée vers l'arrière. La partie arrière de la caisse est occupée par les réservoirs contenant 480 litres. Le chef d'engin dispose d'une petite coupole avec huit épiscopes lui permettant une vision panoramique. En plus de sa lunette, le tireur peut observer à travers deux épiscopes. Une batterie de deux lance-pots est montée de chaque côté de la tourelle (portée 40 mètres) avec huit en réserve.

On peut noter que cinq tourelles (rondes) FL 11 de l'EBR 75 ont été montées sur des châssis d'AMX 13. Testés à Oujda (unité non connue), ces chars ont finalement été cédés à l'Armée marocaine. Dans le même ordre d'idées, 150 châssis reçoivent des tourelles de M24 Chaffee (canon de 75 mm)

Au cours du premier trimestre 1967, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Esc sont rééquipés avec des AMX 13 canon de 90 (Mle F3). Cette arme peut tirer des obus à charges creuses stabilisés par ailettes (à faible vitesse initiale, 750 m/s) et des obus explosifs. La lunette tireur (M308) possède



▲ Char léger AMX 13 et jeep équipé du système ENTAC lors d'un entraînement.

les deux graduations de correction de hausse. 34 obus sont à bord répartis en : 12 dans les barilletts, 9 en tourelle et 13 dans la caisse. Le tube est recouvert d'un manchon anti-arcure. La commande de pointage (tireur) est hydraulique à l'aide d'un palonnier à deux poignées, contre une seule sur le 75 mm. Le chef de voiture possède une commande prioritaire. Le pointage (site et direction) peut se faire manuellement en secours. Le char est équipé d'un téléphone extérieur pour la communication avec les soldats à terre. La mitrailleuse coaxiale MAC 15 peut être remplacée par une AA Mle 52 (7,5 mm). Cette arme est rechambrée plus tard en 7,62 mm (ANF1). Les postes radio AN VRC 10 ou 18 et AN PRC sont installés au centre de la tourelle, sous le canon. L'engin mesure 6,36 mètres de longueur avec le canon, et 2,18 mètres en hauteur.

▼ Char léger AMX 13 lors d'un entraînement au tir. Ces chenilles sont peu adaptées aux théâtres d'opérations algériens, car l'ennemi ne dispose pas d'engins blindés dignes de ce nom.



[4] Le martelage de l'acier améliore ses caractéristiques mécaniques par orientation des cristaux et le resserrement du métal.

Un dispositif de tir de nuit infrarouge est installé sur les modèles plus tardifs. Il se compose d'un gros projecteur (PH-2-A) installé au-dessus de la tourelle et d'un épiscopes (OB-26-A) devant la trappe tireur. « Au repos », le projecteur trouve sa place sur le flanc droit de la tourelle. Le pilote bénéficie lui aussi d'un épiscopes infrarouge bino-culaire OB-8-B qui se positionne à la place de l'épiscopes central. La transition entre les deux versions de l'AMX 13 (75 et 90) est progressive. En effet, en août 1967, le 2<sup>e</sup> Esc n'a plus qu'un seul peloton de « 90 » (1<sup>er</sup>), le « 75 » restant en service au 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> Pt.

Le 17 octobre 1967, le 1<sup>er</sup> Régiment Étranger de Cavalerie quitte Mers-El-Kébir (Bou Sfer pour la portion centrale et Bou-Sfer « plage » pour le 2<sup>e</sup> Esc.) et continue son aventure militaire sur le continent européen. Mais pas que puisqu'au travers des séjours outre-mer par escadron, ses hommes ont été déployés à Mayotte, en République centrafricaine ou encore à Djibouti sans que celle liste ne soit exhaustive. La suite et fin du parcours du 1<sup>er</sup> REC dans le Trucks & Tanks numéro 90 ! ■



Sur cette page :

En 1958, six EBR du 1<sup>er</sup> REC effectuent un raid aller-retour de 6 000 km à travers le désert, de Constantine à Tamanrasset dans le Sahara, avec pour but de familiariser les équipages avec leurs nouvelles montures et de les tester en milieu hostile et sur longue distance. Pour la circonstance, les roues agricoles sont démontées sur une partie des véhicules et remplacées par des roues normales dotées de pneumatiques servant de roues de secours.  
ECPAD/Démine/Photographie inconnu

