

Les chars légers dans l'histoire [suite]

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 2

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514410>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



L'AMX10RC est l'engin par excellence des unités blindées légères de l'armée française.

Blindés et mécanisés

Les chars légers dans l'histoire (3^e partie)

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Cdt bat chars 17

Les chars de combat moyens (MBT) conçus à partir du milieu des années 1950 sont volumineux et de plus en plus coûteux. La nature de l'Alliance atlantique (OTAN) et le nombre de petits Etats-membres a donc conduit à leur trouver des solutions économiques, comme le développement de nombreux engins chasseurs de chars : hélicoptères, avions, véhicules légers, engins guidés, etc. Les coûts élevés de développement de nouveaux engins, associés à la nécessité de maintenir une industrie nationale malgré les marchés étroits, a conduit à la rationalisation des châssis – comme durant la Seconde Guerre mondiale. Seule ombre au tableau : le diamètre des tourelles de chars est en général incompatible avec des châssis plus légers, à roues. Il a donc fallu développer une nouvelle gamme de tourelles de faible diamètre, disposant de canons de 90 à 105 mm, disposant d'un fort amortissement de recul, compatible avec la carcasse.

Le constructeur allemand Thyssen a donc proposé d'équiper son véhicule de combat d'infanterie *Marder* d'une tourelle similaire à celle du *Léopard 1* mais à diamètre réduit, armée d'un canon de 105 mm. Ce produit, exporté en Argentine sous la désignation TAM,¹ a provoqué une petite révolution. D'autres constructeurs s'en sont inspirés, pour réaliser par exemple la famille MARS 15 développé par Creusot-Loire –héritière également des AMX-13– où le même châssis pouvait servir à un char léger, un véhicule de combat d'infanterie, un engin du génie, etc. Si le MARS 15 n'a pas connu le succès escompté, l'AMX-10 en revanche a été décliné en une version de combat d'infanterie chenillée (AMX-10P) ainsi qu'une version de char léger « roue-canon » (AMX-10RC) fortement surblindée et encore en service de nos jours. L'adaptation d'une tourelle de 120 mm sur le châssis du véhicule de combat d'infanterie CV90 représente, en la matière, un des engins les plus performants du marché.

Ce type de char léger est certes compatible avec la chaîne logistique d'autres matériels, mais pose plusieurs problèmes techniques. Tout d'abord, la stabilisation et la précision du tir dépendent en grande partie de la stabilité de la plateforme. Or un engin de plus de 40 tonnes dispose d'une stabilité et

d'une résistance aussi bien aux vibrations qu'au recul de départ du coup sensiblement supérieures. Ensuite, le cycle de renouvellement des technologies de blindages sont bien plus rapides (5 ans) que les technologies en matière de puissance de feu (10-15 ans). Ainsi, la capacité de croissance est inversement proportionnelle au poids. Un engin de 50 tonnes peut recevoir des blindages supplémentaires, modulables, réactifs, alors que le blindage d'un véhicule de 20 tonnes à structure autoportante est rapidement obsolète et ne dispose que d'un faible potentiel d'amélioration.

En résumé, rien ne peut remplacer la masse : un engin de 11 tonnes est susceptible de résister à des impacts de 7,62 mm, un engin de 20 tonnes peut espérer résister au 12,7 mm. Il faut au moins 30 tonnes pour résister à des coups de 14,5 ou de 20 mm. Pour résister à des impacts de 30-40 mm, il faut un engin d'au moins 30 tonnes...

Chars légers pour l'exportation

De nombreux engins légers ont été conçus durant les années 1980-1990, à l'exemple du Cadillac-Gage (aujourd'hui Textron) *Stingray* ou du Vickers Mark VII. Ces engins visaient essentiellement le marché de l'exportation. Malheureusement, le succès commercial de ceux-ci n'a pas été au rendez-vous, en raison principalement de la fin de la guerre froide et de la disponibilité de quantités considérables de chars de combat ex-soviétiques ou occidentaux, vendus d'occasion souvent à prix symbolique. Exemple : le *Stingray* pèse 22,6 tonnes et dispose d'un canon de 105 mm, de deux mitrailleuses, d'un moteur de 550 PS et d'un équipage de 4 hommes. Lancé en 1983, 106 engins ont été vendus à l'armée thaïlandaise.

AGS

Dans l'espoir de trouver un successeur au M551 *Sheridan*, plusieurs prototypes avancés dénommés Armored Gun Systems (AGS) ont été développés à la fin des années 1980, équipés de canons à rechargement automatique et parfois sans tourelle. Aux critiques, les ingénieurs ont répondu qu'il ne s'agissait en aucun cas d'un char de combat, mais bien « seulement » d'un

¹ *Tanco Argentino Medio* (tank argentin moyen).

canon mobile. Le plus abouti est le M8 AGS, testé dans le cadre de la mise sur pied d'une High Technology Light Division (9th Infantry Division) vouée à opérer en Asie. D'autres débouchés incluaient le remplacement des chars légers au sein des divisions aéroportées, ainsi que le remplacement des *Hummer* TOW au sein du 2nd Armored Cavalry Regiment.

Malgré ses qualités : canon de 105 mm à chargement automatique, capable de tirer 12 coups à la minute, moteur de 580 PS, poids de 19,25 t à 24,75 t selon les kits installés, le M8 n'a pas convaincu. Son coût et son poids lui ont été fatals. Car s'il peut être transporté par un C-130 *Hercules*, les kits de surblindages doivent faire l'objet d'une course séparée. Seuls 6 prototypes ont été réalisés et il n'a pas été exporté. Le programme a entre-temps été annulé.

Chars de combat à roues

Lors des négociations sur le désarmement des années 1980, l'OTAN a insisté sur la limitation du nombre d'armes conventionnelles – à commencer par le nombre de chars de combat, domaine où le Pacte de Varsovie disposait d'une supériorité écrasante : 30'000, soit deux fois le nombre de MBT occidentaux. Les discussions ont été tendues, en raison du désaccord entre les parties sur la définition d'un char ; car l'OTAN ne considère pas un engin blindé à roues armé d'un canon de plus de 60 mm comme un char de combat... Ce vide juridique a donc permis aux forces de l'OTAN de développer un grand nombre d'engins de combat échappant aux limitations imposés par les traités internationaux. Nous avons déjà cité l'ERC-90 et l'AMX-10RC français. Depuis s'est ajouté le *Centauro* italien. Produit entre 1991 et 2006 à 400 exemplaires pour l'armée italienne, 84 pour l'armée espagnole et 6 pour Oman, cet engin 8x8 de 25 tonnes est armé d'un canon de 105 mm et de 3 mitrailleuses de 7,62 mm. Il dispose d'un équipage de 4 hommes. 14 coups sont prêts au tir dans la tourelle et 25 sont rangés dans la carcasse, dans un caisson non protégé. Le *Centauro* a été largement utilisé dans les opérations de maintien de la Paix, en particulier dans les Balkans. Il devrait, à terme, remplacer le *Léopard 1* dans l'armée italienne.

CV90120, doté de blindages additionnels et d'un armement de 12 cm stabilisé.



L'engin le plus récent est le M1128 Mobile Gun System (MGS), sur châssis *Stryker* (*Piranha* III). Celui-ci pèse 15 tonnes et emporte une tourelle télé-opérée de 105 mm. Son blindage lui permet de résister à des impacts de 14,5 mm. Il peut être aérotransporté, à condition de déposer puis de remonter la tourelle. Les dix premiers prototypes ont été réalisés entre 2002 et 2003. Il est depuis 2006 officiellement en service au sein des brigades intermédiaires *Stryker* (SBCT) et engagé depuis 2007 en Irak.

Conclusions

Depuis le Renault FT-17, le développement des chars légers a connu des hauts et des bas tactiques et technologiques. En pratiquement un siècle, on peut en déduire les tendances longues suivantes :

Premièrement, le poids fait la différence. Un engin de 15 ou 20 tonnes dispose d'un potentiel de croissance faible par rapport à un engin de 40 ou 60 tonnes, sur lequel peuvent facilement venir se greffer de nombreux composants – à l'instar de tourelles, de détecteurs, de moyens de transmission ou de systèmes de protection supplémentaires.

Deuxièmement, le char léger a repris les tâches traditionnelles de la cavalerie légère : reconnaissance, écran, poursuite, diversion, protection des flancs, contre-concentration et action dans la profondeur, action en terrain coupé ou bâti... Les formations mécanisées et légères ont démontré une grande polyvalence, étant engagées sur tous les terrains – de l'Arctique aux Malouines en passant par les déserts, les montagnes, les forêts sud-américaines et les jungles asiatiques, aujourd'hui les villes du Moyen Orient... Elles sont une composante indissociable de la projection de forces. Elles appuient l'infanterie et lui permettent d'entreprendre des actions offensives et dynamiques. Par ailleurs, le canon a survécu au missile par son coût, sa réactivité et sa polyvalence.

Enfin, si le char léger dispose d'une puissance de feu assimilable à celle des engins lourds, sa protection et sa capacité à franchir des terrains accidentés sont considérablement plus restreintes. Il n'est donc pas en mesure d'affronter des chars de combat sur un pied d'égalité et son utilisation se restreint donc à des opérations de stabilisation, dans des contextes de faible intensité. On comprend dès lors que la plupart des pays cherchent avant tout à s'équiper d'engins lourds – même anciens ou d'occasion- plutôt que d'investir dans des engins sophistiqués et chers, mais incapables d'affronter des menaces élevées, selon le principe « qui peut le plus, peut le moins ». Les chars légers sont donc un avatar de pays riches...