

# Ajax

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2022)**

Heft 5

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1044768>

## **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'Ajax pèse 38 tonnes et peut être porté à 42 avec des protections supplémentaires. Il est armé d'un canon CNIM de 40 mm à munitions télescopées, qui doit également être monté sur le *Warrior* revalorisé. Au moment où ce numéro part sous presse, il est question que le MoD annonce l'abandon de ce programme, après plusieurs années d'incertitudes. Toutes les photos © Crowne Copyright.

Blindés et mécanisés

## Ajax

Col EMG Alexandre Vautravers

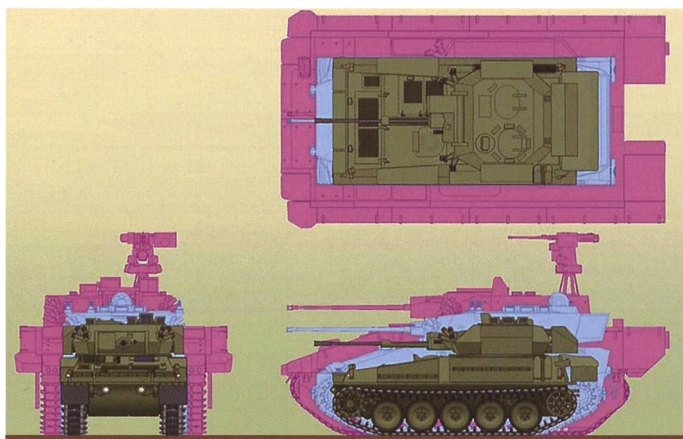
Rédacteur en chef, RMS+

L'ambitieux programme Future Rapid Effect System (FRES), qui vise au remplacement de l'ensemble des plateformes terrestres de l'armée britannique, a connu de nombreux retards et échecs. Il s'est révélé impossible de consolider une proposition sur une seule plateforme commune. Et le programme vise désormais à acquérir une plateforme à roues – qui sera le *Boxer* 8x8 – de 20-40 tonnes et une plateforme chenillée de 30-50 tonnes. En 2010, General Dynamics UK a remporté ce second marché avec l'ASCOD, contre BAE Systems qui proposait le CV90.

L'objectif principal du nouvel engin est le remplacement des nombreuses plateformes du programme Combat Vehicle Reconnaissance-Tracked (CVR-T) – à l'instar du *Scimitar*, *Sabre*, *Spartan*, *Samaritan* etc...

L'ASCOD est un engin développé conjointement par un consortium fait de Santa Barbara Sistemas et Steyr-Daimler-Puch pour les besoins espagnols et autrichiens, où il est entré en service dans les années 2000 sous le

Cette illustration montre l'évolution de la taille entre le premier *Scimitar* (en vert), le *Sabre* amélioré (en bleu) et encore en service de nos jours, ainsi que l'Ajax (en rose).



nom de *Pizarro* et de *Ulan*. Les deux pays alignent respectivement 261 et 112 engins, livrés entre 2001 et 2015.

La livraison des premiers engins était prévue pour 2017 afin d'être déclarés opérationnel en 2020. Les besoins et la commande, spécifiés par le MoD britannique en septembre 2014, portent sur un total de 598 engins, pour un coût de 3,5 millions de livres :

- 245 *Ajax* équipés de tourelle, dont 198 pour la reconnaissance et le combat, 23 pour l'observation et la conduite des feux de l'artillerie et 24 destinés à emporter des radars de surveillance du champ de bataille.
- 256 Protected Mobility Reccee Support (PMRS) répartis en : 93 véhicules de transport de troupes désignés *Ares*, 112 engins de commandement désignés *Athena*, 34 engins de reconnaissance désignés *Ares*, 51 engins de reconnaissance pour le Génie désignés *Argus*.
- Enfin 88 engins basés sur le PMRS et destinés aux troupes du Génie : 38 véhicules de dépannage désignés *Atlas* et 50 engins de réparation désignés *Apollo*.

Le programme complet devait à l'origine totaliser 1'010 véhicules. A l'origine, un engin armé d'une tourelle de 120 mm était prévu mais ce projet de char léger a été abandonné en 2014. La désignation des versions spécifiques a été achevée en 2015 et en 2016 ont pu avoir lieu les premiers tests de prototypes.

## Difficultés et retards

Le programme a rencontré des difficultés importantes, en raison de l'insistance du Gouvernement britannique de relocaliser la production – prévue en Espagne – sur son territoire. Au final, 70% de la production doit avoir lieu au Royaume-Uni – représentant 300 emplois directs et 1'000 indirects – et seuls cinq engins de présérie ont été construits en Espagne.

Durant les tests, le volume sonore enduré par les équipages a été une source de contentieux. Des investigations médicales ont ensuite démontré que le niveau de vibrations excessif était susceptible d'endommager l'électronique et les radios de bord, péjorant gravement le système de stabilisation de la tourelle, ainsi que de créer des problèmes de santé aux membres de l'équipage – qui ont été limités à 105 minutes et ne pas dépasser une vitesse de 32 km/h. Lors d'une course d'obstacle normalisée, un véhicule s'est révélé incapable de franchir un obstacle de 20 centimètres en marche arrière.

Une commission parlementaire a publié au printemps 2021 un rapport extrêmement critique sur la gestion des programmes par le MoD. Il y était question des retards et de l'indécision concernant le renouvellement des chars *Challenger* et *Warrior*, mais aussi les programmes *Boxer* et tout particulièrement l'*Ajax*. Cela alors que des milliards avaient déjà été investis.

En juin 2022, un rapport du Public Accounts Committee du Gouvernement britannique a révélé de nombreuses erreurs dans la gestion du programme et a recommandé de résoudre ces problématiques ou de suspendre le programme.

Les problèmes sur l'*Ajax* se sont révélés si graves que les tests ont été suspendus à la mi 2021. Car il a été impossible de résoudre les soucis liés aux vibrations, étant donné l'architecture complexe, les longueurs de châssis différents d'un modèle à l'autre, ainsi que le fait que les parois ne sont pas perpendiculaires – pour des raisons de furtivité. Malgré l'ensemble de ces difficultés, la même plateforme a été sélectionnée par l'US Army pour sa future plateforme de char léger, appelée *Griffin II*.

A+V

Aperçu de la famille d'engins, avec les versions spécialisées dans le domaine de la reconnaissance et du Génie.



Image de synthèse montrant la configuration de l'*Ajax* et de sa tourelle de 40 mm.



Essais à la troupe de la version de reconnaissance et de combat.

La version VTT a également fait l'objet de certaines évaluations, avec une douzaine d'engins livrés.

