

Le FT-17

« le char de la Victoire »

Le 1^{er} août 1914, la guerre est déclarée et la mobilisation se fait dans une ambiance de kermesse. Les Français pensent que la guerre sera rapide mais, un mois plus tard, les Allemands sont aux portes de Paris. Le général Gallieni, gouverneur de Paris, utilise alors pour la première fois l'automobile pour transporter les dernières réserves sur le front en mobilisant les taxis parisiens.

Les armées allemandes sont stoppées sur la Marne puis reculent. Le front se stabilise dans l'Est de la France et ne va que très peu bouger durant 3 années. Toutes les offensives s'avèrent de véritables boucheries humaines pour des gains territoriaux insignifiants.

Les Alliés doivent trouver une solution à la guerre des tranchées, les Allemands ayant transformé le quart nord-est de la France en un gigantesque camp retranché avec des réseaux de tranchées, de barbelés, défendu par des batteries de mitrailleuses et, en dernière ligne, par l'artillerie. Avec le temps, les lignes de défense se perfectionnent et les champs de tir sont dégagés pour améliorer la précision des tirs croisés.

Pour sortir du borbier des tranchées, les Alliés imaginent de nouveaux systèmes d'armes dont le char de combat. Inauguré en 1915, il ne se révèle pas d'une très grande efficacité ; les Allemands trouvent rapidement des parades comme le fusil antichar à balle K.

Le char est la « *transmutation mécanique de vieux systèmes d'armes que tout le monde connaît qui sont : les éléphants d'Hannibal, le char du pharaon Ramsès à la bataille de Qadesh ou plus simplement le chevalier du Moyen Age en armure* », à savoir la protection, le feu et la mobilité. (Marc Chassillan, ingénieur, expert des chars de combat)

Les défauts des premiers chars sont pris en compte par un homme, Jean Estienne, qui veut faire un char efficace. Il va définir le concept qui le rendra célèbre : « *Messieurs, la victoire appartiendra dans cette guerre à celui des deux belligérants qui parviendra le premier à placer un canon de 75 sur une voiture capable de se mouvoir en tout terrain* ».

Jean Estienne (1860-1936) effectue de brillantes études et, en 1880, est admissible aux concours d'entrée de plusieurs grandes écoles civiles et militaires : Ecole normale supérieure, Saint-Cyr, Polytechnique. Il choisit d'intégrer cette dernière où il sort 131^{ème} (sur 205) en 1882, année où il remporte le premier prix d'un concours national de mathématiques. Artilleur à sa sortie de Polytechnique, il est un ardent partisan du tir indirect d'artillerie. Dès 1891 il développe des instruments télémétriques comme le goniomètre de pointage, afin de mettre en pratique ses théories. En 1902, il met au point des instruments de précision comme le télémètre phonétique et milite pour l'emploi du téléphone pour transmettre les corrections de tir des batteries.

En 1907, il devient directeur de l'Ecole d'artillerie de Grenoble. Il est réputé pour être l'un des officiers progressistes les plus brillants et se voit confier, en 1909, le commandement du service de l'aviation militaire, en cours de création à Reims. Il y met au point les techniques et les tactiques d'emploi de l'aviation d'observation.

Lors du déclenchement de la Première Guerre mondiale, il impressionne les troupes allemandes lors de la bataille de Charleroi où il dirige l'artillerie en utilisant l'aviation pour le réglage.

Le 30 septembre 1916, il est nommé directeur de l'« artillerie spéciale », devient général de brigade (17 octobre 1916) et installe le camp de base de la nouvelle arme dans la clairière de Champlieu, dans la forêt de Compiègne.

En avril 1917, Nivelle exige l'engagement de l'« artillerie spéciale » en appui de la V^e Armée française près de Berry-au-Bac (16 avril 1917), en dépit de l'opposition d'Estienne qui considère l'action prématurée. L'attaque est un échec.

Le 2 août 1918, il est fait commandeur de la Légion d'honneur avec la citation de la main du général Buat : « *Officier général d'une intelligence et d'une valeur exceptionnelle, qui par la justesse et la fécondité de ses idées, l'entraîne et la foi avec lesquels il a su les défendre et les faire triompher, a rendu les plus éminents services à la cause commune.* »

Elevé au rang de général de division (23 décembre 1918), il devient en 1919 commandant supérieur du groupe fortifié des Alpes-Maritimes et commandant de la subdivision de Nice ; puis finit sa carrière militaire comme inspecteur des chars de combat. Mis en retraite le 7 novembre 1922, il prend la tête de la direction générale des études de chars nouvellement créée.

Estienne est à l'origine de la mission Citroën pour la première double traversée du Sahara en autochenilles (17 décembre 1922-7 janvier 1923).

Ses idées prophétiques sur le rôle du char dans la guerre moderne, relayées par le colonel Charles de Gaulle qu'il rencontre en 1933-1934, ne sont pas pleinement entendues en France alors qu'elles sont reprises et mises en œuvre par l'Allemagne.

Le char Renault FT est une véritable révolution technologique : il doit précéder les soldats au combat en écrasant les réseaux de barbelés infranchissables à l'infanterie, en réduisant au silence les nids de mitrailleuses, grâce à son armement tout azimut, puis les protéger au-delà de la première ligne, dans l'exploitation en profondeur de la percée initiale.



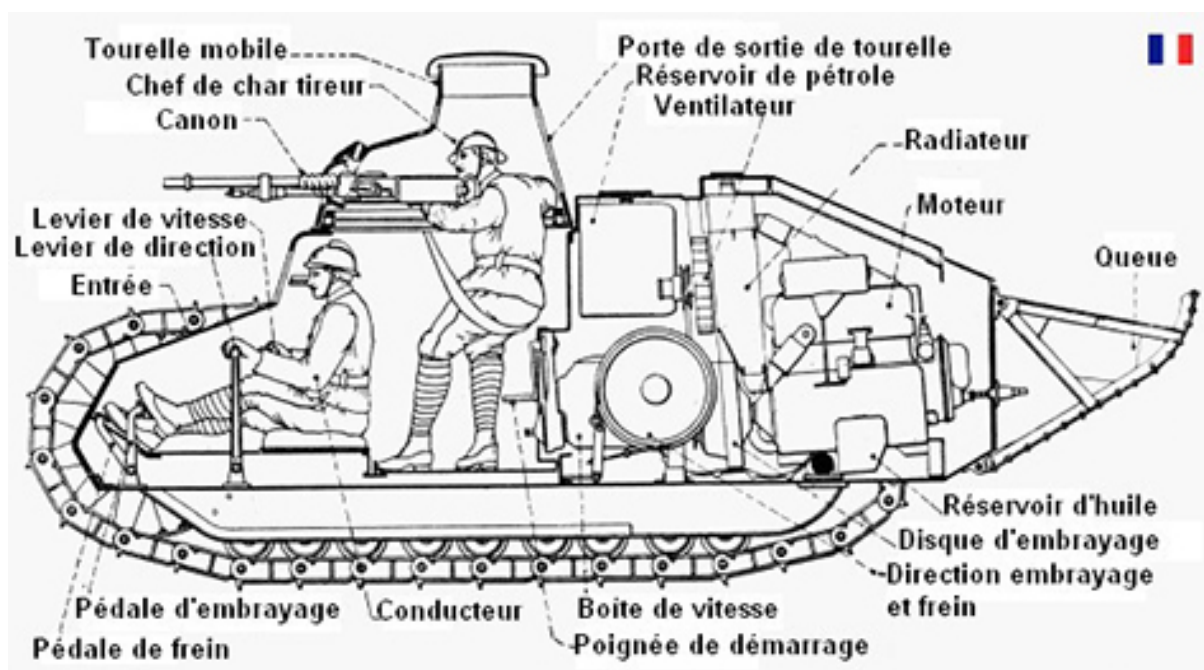
Les principales caractéristiques du char Renault FT :

- Un poids en ordre de combat de 6,7 t.
- Une longueur entre 4 et 4,95 m suivant les modèles
- Une largeur de 1,73 m
- Une hauteur de 2,13 m
- Une vitesse moyenne d'environ 10 km/h
- Un groupe « moteur-boîte de vitesse » placé à l'arrière
- Une autonomie de 35 km en tout terrain
- Une tourelle à révolution totale sur 360°
- Un canon de 37 mm ou une mitrailleuse de 7,92 mm
- Un équipage de deux hommes, 1 chef de char/tireur et 1 pilote.

Le Char FT-17 (FT= classement alphabétique de la nomenclature des usines Renault et non pas comme souvent mentionné « Faible tonnage » ou « Franchisseur de tranchées », 17 = année de création) a une coque portante blindée composée de plaques métalliques boulonnées sur des profilés métalliques de 16 à 22 mm, des patins de chenilles (340 mm de large) débordant largement à l'avant garantissent une bonne assise en tout terrain et les deux grandes roues tendeuses à l'avant et une queue de franchissement à l'arrière facilitent le passage des tranchées.

L'intérieur de la caisse est divisé en deux compartiments : un pour l'équipage et l'autre pour le moteur.

La mise en marche est manuelle et peut se faire de l'extérieur ou de l'intérieur.



Char Renault FT-17 France diagramme de l'interieur

Wikipedia

La mise au point du premier prototype passe par la construction d'une maquette en bois présentée fin décembre 1916 (commande du 12 décembre 1916). Dès le 22 février 1917, l'armée commande 150 chars FT-17 mitrailleur dont les essais officiels ont lieu le 9 avril 1917 tandis que ceux du FT-17 canon ont lieu à la mi-juillet 1917. L'armée décide alors de produire en masse ce char et s'adresse à plusieurs sociétés : SOMUA Schneider, Renault, Berlier, Delaunay-Belleville.

Le 31 mai 1918, la forêt de Villers-Cotterêts est menacée par des colonnes allemandes. Acheminés sur leurs camions de transport, 21 chars FT-17 attaquent l'ennemi de flanc. S'ils refoulent ou détruisent en peu de temps tout ce qui se présente devant eux, les pertes sont néanmoins sévères. C'est un choc pour les combattants : sur un front de 2 km et sur une profondeur identique, les FT-17 ont littéralement balayés le terrain ; la tactique d'emploi en masse d'Estienne s'est révélée juste.

Le 12 juin 1918, lors de la contre-offensive Mangin, 160 chars Schneider et Saint-Chamond, utilisés en masse, culbutent les Allemands et les empêchent de prendre Compiègne.

Plus de 200 exemplaires de FT-17 sont alors fournis aux Américains qui constituent rapidement, sous les ordres du lieutenant-colonel Georges Patton, la première brigade de chars légers US.

Le 12 septembre 1918, la brigade Patton lance une contre-attaque victorieuse appuyée par des Schneider et réduit le saillant de Saint-Mihiel.

Lors du grand défilé du *14 juillet 1919*, le FT-17 descend les Champs-Élysées. Renault est si fier du succès du FT-17 que durant quelques années la marque adopte sa silhouette comme logo.

A l'Armistice en 1918, près de 3 877 exemplaires ont été fabriqués et plusieurs centaines détruits lors des combats. Après la guerre, les FT-17 sont peu à peu retirés des unités de premières lignes et servent à l'instruction ou sont vendus. Ce char reste de longues années en service en France bien que dépassés dès les années 1920.

La longue carrière du FT-17 se termine en 1944 sous les couleurs allemandes. Rarement un véhicule n'aura autant influencé ses successeurs.

Surnommé « char de la victoire », il peut être vu comme le père de tous les chars modernes. Il a donné naissance à une famille blindée (conception très actuelle) où, sur la base d'un engin de combat principal, est déclinée toute une série de dérivés. Le général Estienne imagine de nombreuses variantes : le char porte-fascines pour combler les creux de terrain, le char canon de 75 mm, le char démineur, le char TSF, le char fumigène, le char éclaireur pour combat de nuit, le char poseur de ponts.