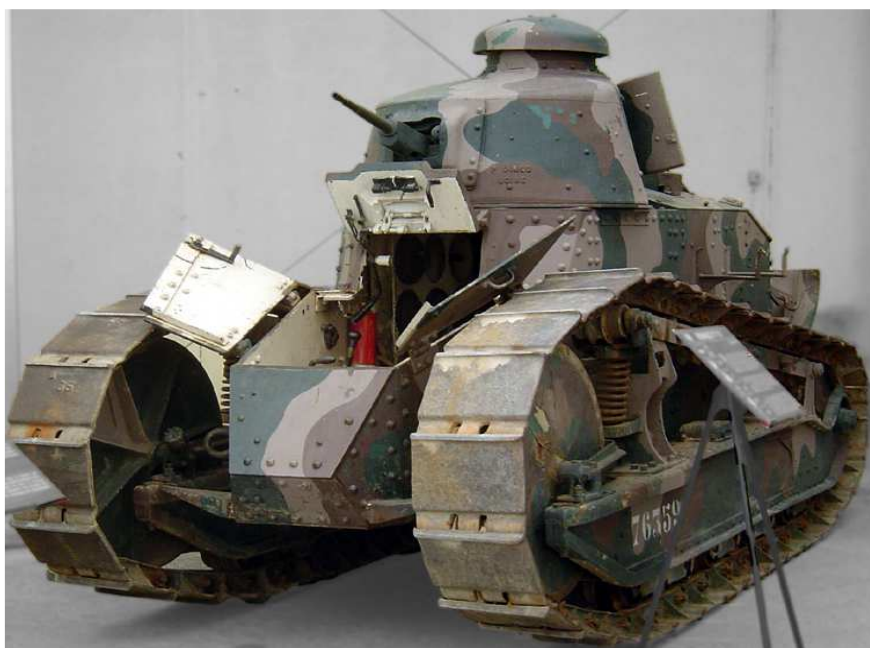


CAUSERIE DU 6 OCTOBRE 2022 PAR JEAN NOBILET

LE CHAR RENAULT FT 17

L'intérêt porté à cet incontestable symbole de la « Grande Guerre », a pris naissance grâce aux photos de famille et cartes postales anciennes sur lesquelles figure ce blindé historique, ancêtre de nos chars modernes.



Origines du char FT 17

Sur les champs de batailles de la Première Guerre Mondiale, les chars anglais et français, trop lourds, trop lents et trop fragiles, sont décevants. Les propositions faites dès 1915 par le général Jean ETIENNE (1860-1936), de la nécessité absolue de produire un char plus léger et plus souple pour le soutien direct à l'infanterie, parviennent en cours d'année 1916 à convaincre l'état-major français. L'étude d'un nouveau char est confiée à Louis RENAULT qui relève le défi ; 150 blindés sont commandés aux usines Renault le 22 février 1917. Les essais officiels eurent lieu le 9 avril 1917. Engagé au combat le 31 mai 1918 lors de la seconde bataille de la Marne (aussi appelée bataille de Reims), ce char d'assaut contribue au succès des offensives du maréchal FOCH et apparaît comme l'un des facteurs de la victoire finale.



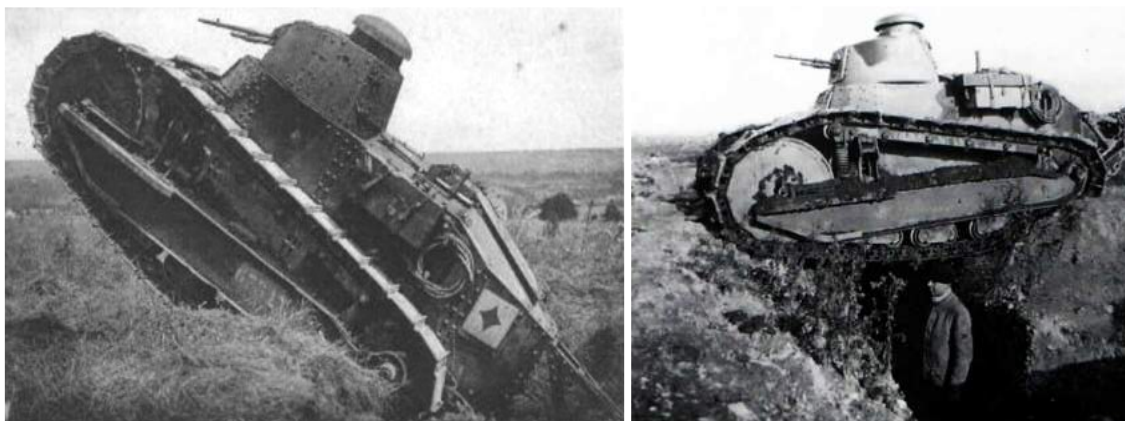
Le général Estienne

L'acronyme FT 17

L'acronyme FT ne signifie pas « *Franchisseur de Tranchées* », ni « *Faible Tonnage* », mais désigne le code chronologique de la production Renault (le modèle précédent étant le FS et le suivant le FU) ; quant au numéro 17, il représente l'année de la création, soit 1917.

Utilisation du FT 17

Char léger armé d'une mitrailleuse sur tourelle, le FT 17 est destiné à soutenir l'infanterie lors des sorties des soldats hors des tranchées pour donner l'assaut, le but étant de franchir le réseau de barbelés des lignes allemandes afin de supprimer les mitrailleuses de l'ennemi. Il va également opérer en appui des blindés « lourds » de types Schneider CA-1 (12 tonnes) et Saint-Chamond (23,5 tonnes).



Chars franchissant des tranchées

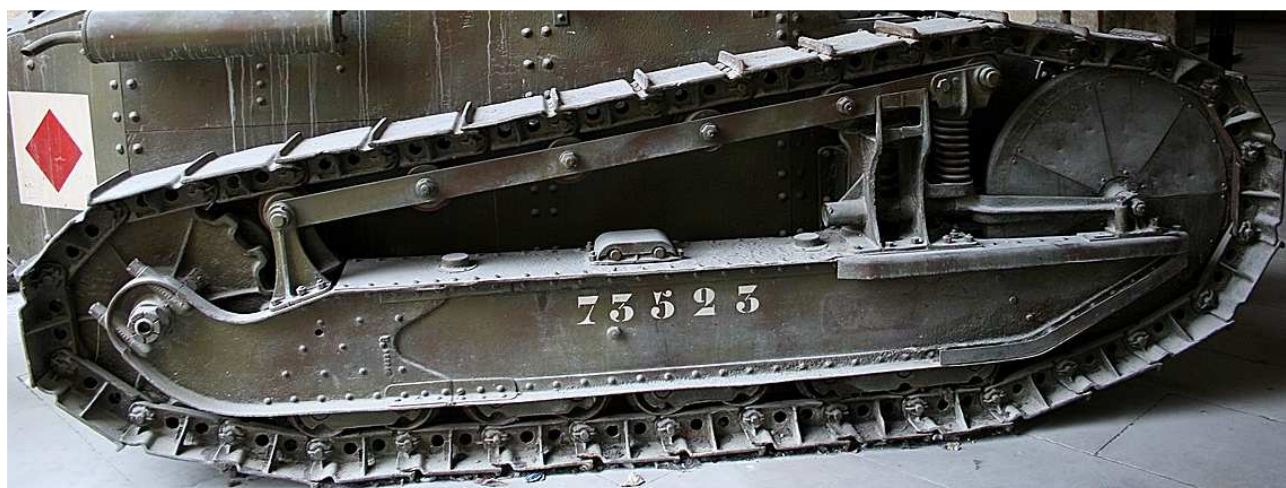
Principales caractéristiques techniques du char

- **Type** : char léger avec équipage de deux hommes (un pilote et un chef/tireur)
- **Dimensions** : 4,95 m de longueur, 1,74 m de largeur et 2,14 m de hauteur
- **Poids en ordre de combat** : 6,5 T pour la version mitrailleuse et 6,7 T pour la version canon
- **Epaisseurs de blindage** : 16 mm d'épaisseur pour les parties vulnérables, 6 mm seulement pour le plancher et jusqu'à 22 mm pour la tourelle
- **Armement principal** : tourelle pivotante tous azimuts (rotation 360° et élévation +35° à -20°), armée d'une mitrailleuse Hotchkiss de 8 mm, modèle 1914 à 4800 coups (sur char dit « femelle »), ou d'un canon de 37 mm Puteaux S18 avec 240 obus explosifs (sur char dit « mâle ») ; il existe aussi une version spéciale avec un canon de 75 mm
- **Mobilité** : moteur Renault à 4 cylindres 4.48 l. à refroidissement liquide, puissance 5 cv/t, boîte de vitesse à 4 rapports, réservoir d'essence de 96 litres (modèle en arche) avec une autonomie de 35 km (environ 8 h), vitesse sur route de 8 km/h
- **Franchissement** : garde au sol 0,43 m, pente à 10°, passage à gué 0,70 m, obstacle vertical 0,60 m, franchissement 1,35 m

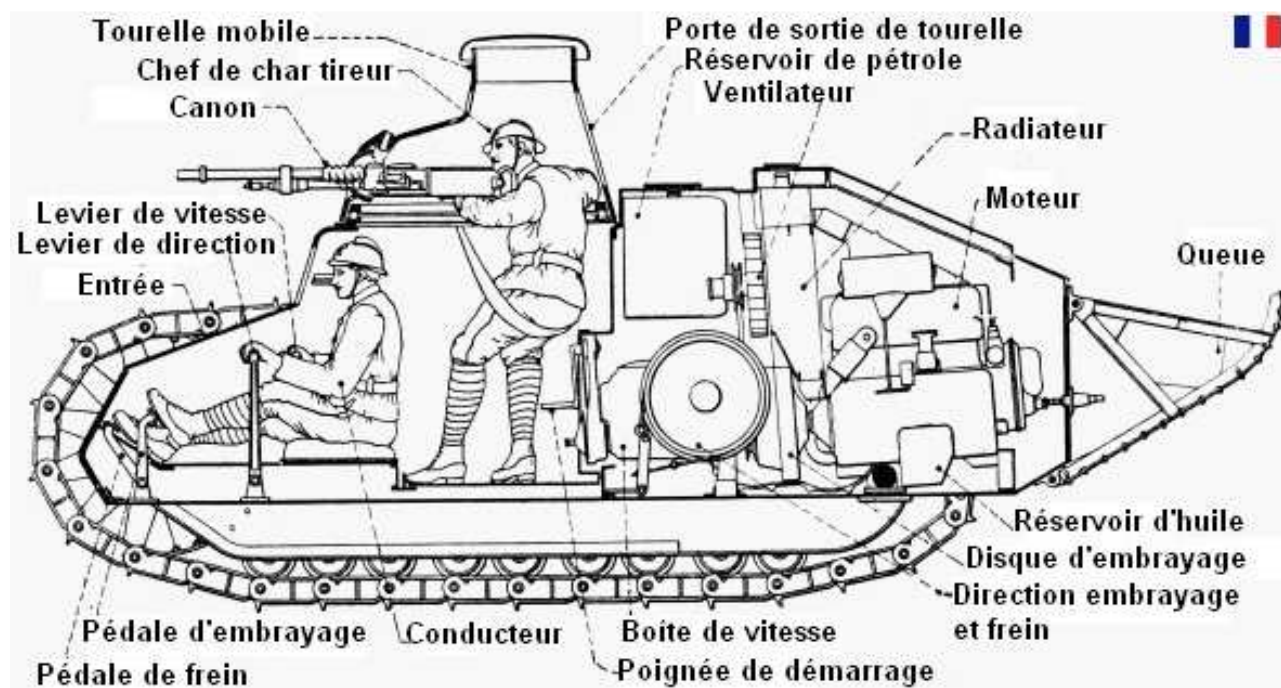
Conception du char FT 17

La coque blindée était constituée de plaques boulonnées sur des profilés en acier.

Une grande roue tendeuse lisse à l'avant et une petite roue motrice dentée à l'arrière, entraînaient la chenille (débordante à l'avant) de 34 cm de largeur et équipée de 32 patins permettant de garantir une bonne prise sur tous les terrains.



L'intérieur de la caisse était divisé en deux parties distinctes : un compartiment de combat à l'avant avec tourelle (ronde en acier coulé ou octogonale en acier riveté), et un compartiment moteur à l'arrière.



Dans le compartiment combat, se trouvait le pilote assis sur un siège ; trois fentes de visée lui assuraient une visibilité médiocre. Juste derrière le pilote, debout dans la tourelle (ou bien assis sur une sangle), le tireur Chef de char servait la mitrailleuse ou le canon. L'accès à ce compartiment se faisait par deux trappes constituant le toit et la plage avant.

A l'origine, il n'y avait pas d'autres ouvertures, mais le prototype fut doté d'une écoutille à l'arrière de la tourelle, écoutille qui fut transformée en porte à deux battants. Du fait de l'absence de système de communication interne, le Chef de char donnait les ordres à son pilote, de la façon suivante : pour signaler un changement de direction - appui du genou gauche ou droit sur le dos, pour l'ordre d'arrêt ou de démarrage - tape sur le casque.



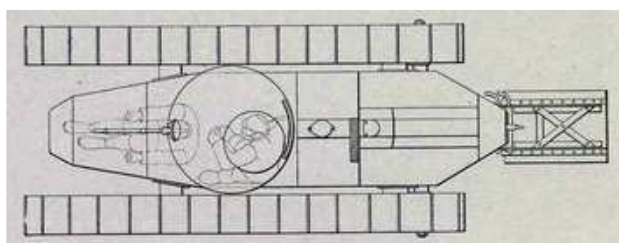
Intérieur de tourelle



Fentes de visée



Intérieur poste pilotage



Vue en plan schématique du char

Le moteur, les engrenages, le radiateur et le réservoir d'essence du compartiment moteur, n'étaient accessibles que de l'extérieur.



L'air de refroidissement du radiateur était aspiré par le ventilateur du moteur à travers le compartiment avant et le sommet de la tourelle, ce dispositif de ventilation permettant de renouveler sans arrêt l'air intérieur pour l'équipage (innovation par rapport aux autres chars dont l'air intérieur était irrespirable) ; l'évacuation de l'air chaud se faisait via un espace situé entre les deux ailes servant de toit au compartiment. Le pot d'échappement était disposé sur la côté droit à l'extérieur du blindage.

L'allumage était à magnéto et la mise en marche manuelle (manivelle) se faisait aussi bien de l'extérieur que de l'intérieur du char

Pour le franchissement des tranchées, le char possédait en sa partie arrière, une sorte d'appendice amovible dénommé « ski » ou « queue », sur lequel il pouvait prendre appui afin d'éviter de se retourner vers l'arrière (le centre gravité étant relativement haut, le char versait facilement) ; ce dispositif permettait également de stocker un réservoir d'essence.

Equipé de suspensions à ressorts verticaux hélicoïdaux, ce dispositif était loin d'être satisfaisant pour l'équipage, notamment lors des retombées trop violentes.



« Sky » ou « queue » du char



Suspension à ressorts

Quantités et variétés de chars produits

Après les premières commandes de 1150 exemplaires, les autorités militaires réclamèrent 3350 autres exemplaires au constructeur. Finalement, la commande s'éleva à 7820 chars ; afin de répondre à de tels besoins, la production du char fut confiée à plusieurs constructeurs : Renault (3940 unités), Berliet, SOMUA et Delaunay-Belleville se répartissant le reste de la commande.

Au moment de l'armistice du 11 novembre 1918, ce sont 3177 exemplaires qui ont été livrés, mais la production se poursuivit après cette date et en 1921 le nombre de chars s'élevait à 3728 exemplaires équipés de la façon suivante :

- 2100 armés d'une mitrailleuse de 8 mm
- 1246 armés d'un canon de 37 mm
- 39 armés d'un canon de 75 mm (le recul du canon nécessite de modifier la tourelle et lui donner une caisse d'expansion à l'arrière)
- 188 équipés d'une radio mais dépourvus d'armement (la tourelle est remplacée par une caisse pour la réception des appareils radio)
- 155 classés « école »



Tourelle avec mitrailleuse de 8 mm



Tourelle avec canon de 37 mm

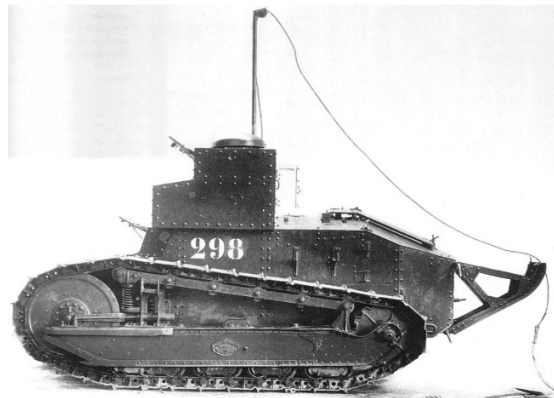
De production plus confidentielle, il a également été conçu des chars spéciaux tels que :

- le porte-phare (mât fixé à la tourelle)
- le porte-fascine
- le tracteur des remorques tout-terrain (sans tourelle)
- le bulldozer (compartiment pilote et tourelle remplacés par une structure métallique, et lame supportée par 2 bras fixés sur les axes des roues tendeuses)
- le cargo (utilisé pour le transport de munitions et de ravitaillement, le compartiment cargo se situait à l'avant du char complètement modifié pour la circonstance ; le pilote était placé au centre du char dans un habitacle blindé surélevé)
- le poseur de pont (port d'une section de pont pouvant être déployée vers l'avant)
- le char Citroën « Kegrresse » (essai avec train de roulement à chenilles souples)
- le char écran de fumée (mise au point allemande en 1940)
- le char DCA

Quelques exemples de chars spéciaux :



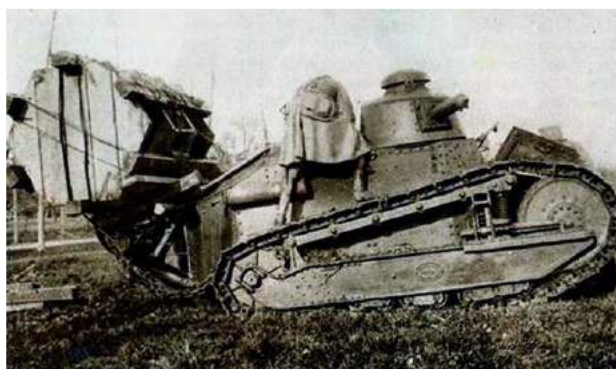
Char écran de fumée



Char radio



Char bulldozer



Char porte-fascine



Porte-char : le faible poids du char permet de le transporter facilement

Le FT 17 fut le char de combat le mieux conçu de toute la guerre ; il était à la fois efficace, adapté à la production industrielle de masse, et économique (le prix unitaire représentait environ 56 000 francs de l'époque).

Des « versions étrangères » furent aussi fabriquées pour les pays suivants :

- Pologne
- USA (950 exemplaires sous licence, au nom de « 6 Ton Tank » ou « M1917 light tank")
- Italie (100 exemplaires)
- Russie (100 exemplaires)
- Japon (13 exemplaires).

Le FT 17 et l'après-guerre

Après la première guerre mondiale, le char FT 17 s'exporte dans de nombreux pays : Finlande, Estonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Yougoslavie, Tchécoslovaquie, Suisse, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Brésil, République de Chine, Empire du Japon, Iran, etc...

Utilisé par la plupart des pays possédant une force blindée en tant que char principal, ou char d'instruction, ou char pour les forces de maintien de l'ordre, le FT 17 pris part à de nombreux conflits ultérieurs (guerre civile russe, guerre soviéto-polonaise, guerre civile chinoise, guerre du Rif, guerre franco-turque, guerre civile espagnole).

En France, à la veille de la seconde guerre mondiale, le char FT 17 est totalement obsolète ; son emploi n'est envisagé que pour des missions secondaires de protection des aérodromes et des dépôts, ainsi que pour la surveillance des points sensibles.

Au printemps de l'année 1940, les 1560 chars FT 17 encore en service, équipaient dix bataillons ; l'Armée Française remettra en première ligne les mêmes chars qu'en 1918 ! *(ils étaient reconnaissables par la présence de cocardes tricolores apposées sur la caisse et la tourelle)*

La campagne fut désastreuse, malgré le sacrifice volontaire des équipages de chars qui n'a pu que retarder la défaite inévitable.

Principales sources internet:

https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_des_Blind%C3%A9s_de_Saumur

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_de_l%27Arm%C3%A9e_\(Paris\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_de_l%27Arm%C3%A9e_(Paris))

<http://87dit.canalblog.com>

<https://all-andorra.com/fr/>

<http://www.chars-francais.net/2015/index.php>

<https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fguerre14.e-monsite.com%2Fmedias%2Ffiles%2Fchar-renault-ft>

Le 502^{ème} RCC et photos de famille



Photo du 502^{ème} RCC - juin 1926 - 1^{ère} compagnie de manœuvre

Le 502^{ème} Régiment de chars de combat (RCC)

Branche :

Armée de terre / Type : Arme blindée cavalerie / Rôle : Régiment de chars de combat

Garnisons :

1916-1918 Angoulême / 1919-1923 Béziers / 1923-1939 Angoulême / août 1939-juin 1940 Bataillons Campagne de France

Création et nominations :

1916 création de l'artillerie d'assaut

1918 création du 502^{ème} régiment d'artillerie spéciale (502^e RAS) le 5 juin 1918

1920 devient le 502^{ème} régiment de chars de combat (502^e RCC)

1939 devient le groupe de bataillons de chars 502 (GBC 502)

1940 dissolution du GBC 502



Photo du 502^{ème} RCC - août 1926 – 2^{ème} compagnie de manœuvre – camp de la Courtine (Creuse)

Insigne régimentaire du 502^{ème} RCC



Inscriptions des campagnes sur l'emblème : La Marne 1918 / Reims 1918 / L'Aisne 1918

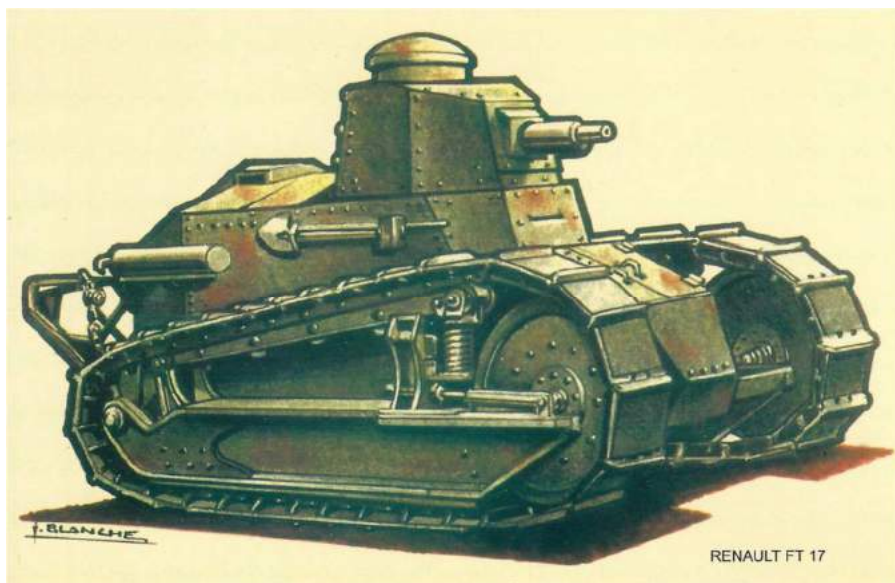
Papier entête du 502^{ème} RCC



Carte postale postée en 1940 à Angoulême par le chasseur Cros 502^e RCC compagnie 2^e groupe



Cartes postales du char FT 17

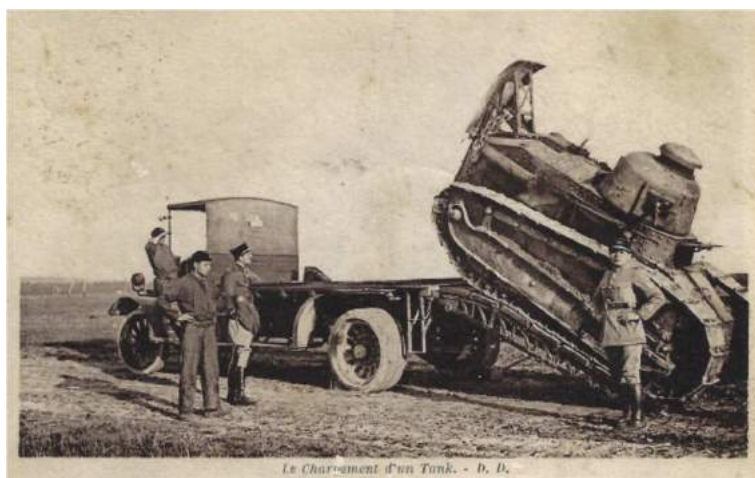


Char canon de 37 mm

Char canon, char radio et char mitrailleuse



Chargement d'un char FT 17



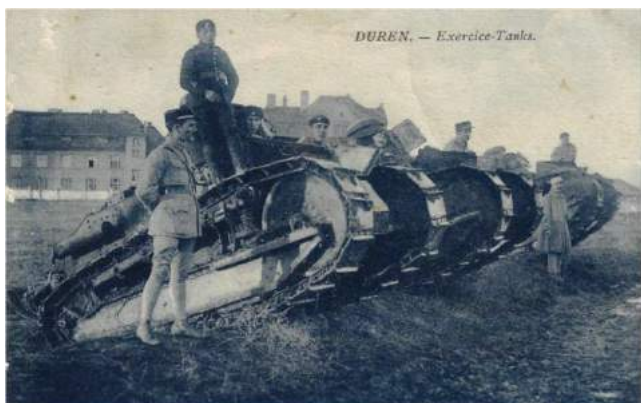
Camp de la Courtine (Creuse)



Camp de Mailly (Aube/Marne)



Camp de Duren (Allemagne)



Camp de Coëtquidan (Morbihan)



Camp de Chalons connu aussi sous le nom de camp de Mourmelon (Marne) - Char lourd gravissant une pente



Fêtes de la Victoire à Paris (juillet 1919)

