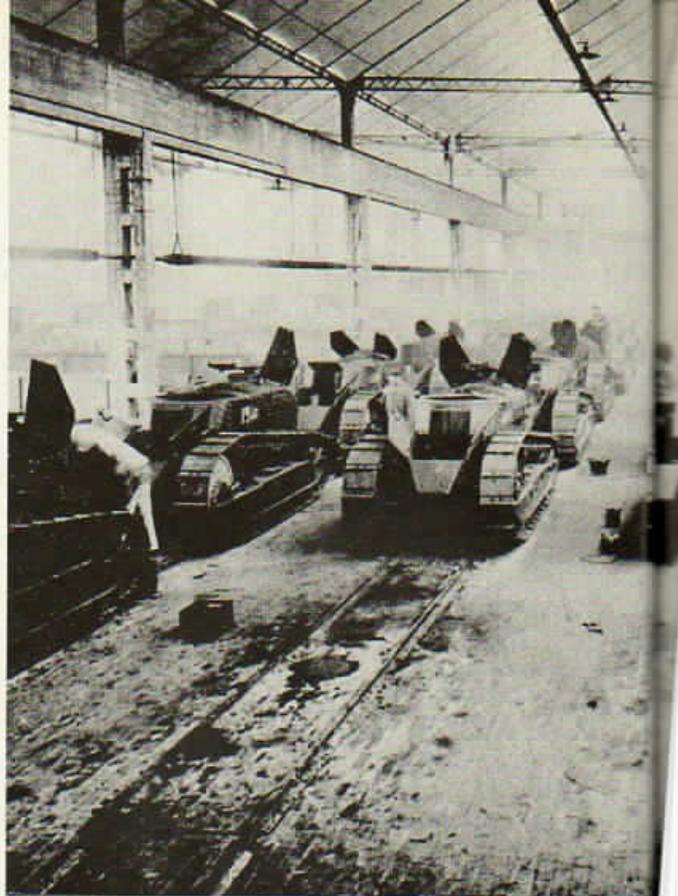


À la fin du printemps de 1918,  
grâce au tank ultraléger  
et ultramaniabre construit par  
Louis Renault, les armées  
françaises reprennent  
l'initiative. Et Ludendorff  
s'avoue vaincu...

Le 27 mai 1918,  
les Allemands  
lancent

une offensive sur le Chemin des Dames où ils ont concentré en secret de nouvelles divisions rapatriées de Russie. Ils prennent Soissons, franchissent l'Aisne et la Vesle, foncent vers Château-Thierry. Pour tenter de les arrêter, Pétain, en catastrophe, fait monter en ligne le 501<sup>e</sup> régiment d'artillerie d'assaut, constitué avec les 135 premiers tanks légers que vient de livrer Renault, les FT17. Baptisé FT17 pour « faible tonnage 1917 », ce char pèse 7 tonnes<sup>1</sup>. Tout en restant suffisamment lourd pour écraser les barbelés, il est assez court et léger pour être transporté par camion ou tracté sur route; les autres modèles de chars devant être amenés par chemin de fer. Étant le moins coûteux, ce sera aussi le seul tank de la guerre produit en grande série.

Préférant attendre d'en avoir un nombre suffisant pour les engager en masse et créer la surprise, on avait dispersé les équipages entre plusieurs camps d'instruction. Mais en cette fin mai 1917 il n'est plus possible



d'attendre, Paris est directement menacé. Aussi, le 30, on embarque en hâte tanks et tankistes par le chemin de fer ou par la route, en direction de Villers-Cotterêts.

Le lendemain, les 30 premiers chars arrivés sont aussitôt déployés sur une ligne de 1500 mètres de front, en terrain découvert, entre Saint-Pierre-Aigle et Dommiers. Il est midi, le soleil

brille, et, dans le ciel, deux ballons ennemis sont en observation. Les trois chefs de section, les capitaines Delcommune, Lemoine et Mortureux, agitent leur fanion: « En avant! » Intrigués par ces engins bizarres qui s'avancent lentement dans les blés hauts sans tirer, les Alle-

mands cessent un moment le feu pour regarder. Silence impressionnant! Mais bientôt les balles commencent à claquer sur le blindage. Alors les tankistes mettent leur masque et, à leur tour, crachent la mitraille, détruisant les pièces

allemandes et  
refoulant dans  
les ravins leurs  
servants, qu'ils  
prennent en en-  
filade en faisant  
pivoter la tourelle  
du char. C'est

le sauve-qui-peut. Les jours suivants, les Allemands tentent de contourner l'obstacle en attaquant plus au sud, mais ils se heurtent aux 105 autres chars du 501<sup>e</sup>, qui, à peine débarqués, sortent à leur tour de la forêt. En voyant l'ennemi s'enfuir devant les chars



**En rangs serrés**

Chaque mois quelque 250 FT17 Renault sortent des chaînes de Billancourt (à gauche). Mais ayant reçu une commande totale de 4 700 engins, l'industriel français est obligé de sous-traiter. C'est le colonel Estienne (ci-contre) qui demanda à Louis Renault de concevoir ce char léger qui renversa le cours de la bataille.

français, les fantassins épuisés de la division marocaine reprennent courage. En principe, les tanks ont pour mission d'ouvrir la voie; l'objectif atteint, ils doivent se retirer pour ne plus s'exposer à l'artillerie ennemie et pour se préparer à soutenir de nouveaux engagements. Mais, pour remonter le moral des Marocains, les tankistes du 501<sup>e</sup> vont rester en première ligne jusqu'au 18 juin, passant la nuit à réparer leurs chars et à faire le plein, et participant le jour à 27 combats. Cahin-caha, se dodelinant, balançant le champignon d'acier de leur tourelle, les FT17 se glissent dans les taillis, se fauflent dans les ravins et reparaissent subitement sur la pente opposée. À partir du 18 juillet 1918, les Renault vont être employés en masse. Mangin lance une

contre-offensive dans ce même secteur de Villers-Cotterêts et, pour mieux surprendre l'adversaire, il remplace la traditionnelle préparation d'artillerie par le soutien de 493 chars d'assaut. Ce sont presque tous les chars français disponibles, les chars lourds de Schneider et de Saint-Chamond, les chars légers

de Renault et ceux que commencent à livrer ses trois licenciés, Berliet, Somua et Delaunay-Belleville, car Renault doit bien se faire aider pour honorer un nouveau marché de 4 700 chars légers. Du coup, les Allemands commencent à reculer, le reflux s'amorce. «Nos troupes, écrit Luden-

**LE TANK, UNE INVENTION BRITANNIQUE**

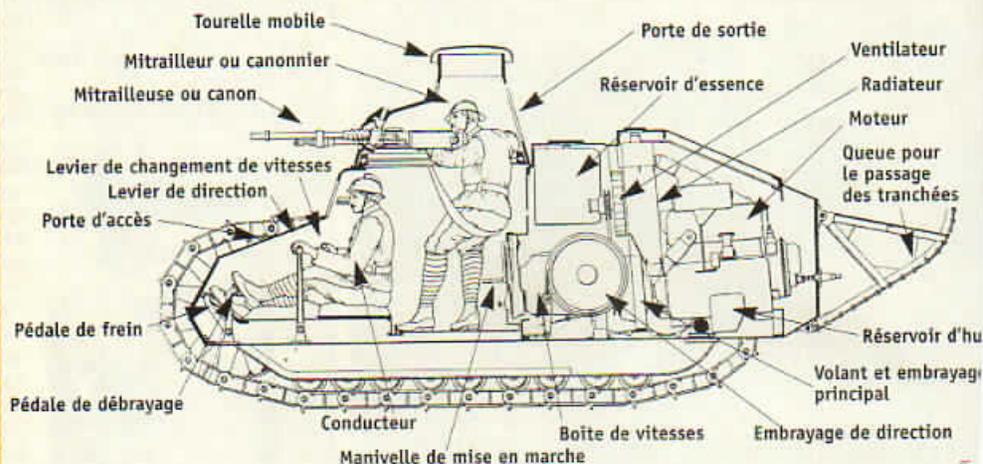
Dès octobre 1914, devant une guerre de tranchée qui commence à s'enliser, un Anglais, le colonel Swinton, comprend que l'on ne déblocquera la situation qu'avec une machine invulnérable aux mitrailleuses et mobile sur tous les terrains; il propose une sorte de tracteur à chenilles, avec une mitrailleuse et une petite carrosserie blindée. Winston Churchill, premier lord de l'Amirauté, fait fabriquer un prototype qu'on camoufle en citerne, d'où le nom de *tank*, pour le protéger des regards des espions. L'engin commence ses essais en janvier 1916 et reçoit le baptême du feu sur la Somme en septembre 1916. Il s'illustre en novembre 1917 à Cambrai, quand 324 tanks Mark I ouvrent un passage à l'infanterie, qui effectue une percée de 8 km dans la journée. A. F.

**Technique**

# Le FT17 de Renault

**Le constructeur**

français comprit rapidement que le point fort d'un char résidait dans sa mobilité. Aussi conçut-il un engin entre deux et quatre fois moins lourd que ses concurrents.



En décembre 1917, l'artillerie d'assaut française comprend 295 chars lourds mais seulement 31 chars légers. Et pourtant... Les chars ont, en France, un apôtre : le colonel Estienne. Auparavant, il avait fait réaliser par Schneider un char de poids moyen à partir du tracteur chenillé, en lui rajoutant un blindage, un obusier, deux mitrailleuses et un dispositif coupe-barbelés. Mais le premier engagement, le 16 avril

1917 au Chemin des Dames, fut désastreux. En forte pente, le carburateur n'était plus alimenté, la mécanique plus lubrifiée, le moteur calait. Faute de démarreur électrique, le conducteur devait sortir et, sous le feu de l'ennemi, manivelle à la main, tenter de relancer le moteur. De plus, les réservoirs d'essence, placés à côté des deux mitrailleuses, prenaient feu et faisaient exploser le char. Le soir même, la moitié des 132 chars était

détruite ou immobilisée. Parallèlement, au ministère, un service concurrent de celui où travaillait Estienne avait fait construire à Saint-Chamond un char si mal conçu qu'au passage des tranchées le nez de l'engin s'encastrait dans la rive opposée. Au combat de Laffaux, le 5 mai 1917, 15 chars Saint-Chamond sur 16 furent immobilisés. Ces échecs et ces querelles intestines ne découragèrent pas Estienne qui réussit à

faire confier à Louis Renault la construction d'un char plus léger, le FT17. Le génie de Louis Renault fut de rendre le FT17 plus manœuvrable que ses prédécesseurs et aussi plus sûr. Pour éviter les pannes du Schneider, Renault partit du principe qu'un char immobilisé ne servait à rien : « Le moteur est aussi important que le blindage ; si votre char tombe en panne, il est fichu. » Le FT17 existe en trois versions : char mitrailleur, avec une seule mitrailleuse ; char canon, avec un canon semi-automatique de 37 mm conçu par Renault pour ne nécessiter qu'un seul servant ; char radio. Le chauffeur entre par une trappe au-dessus du poste de pilotage et conduit assis sur le plancher, les jambes tendues vers trois pédales. Debout derrière

**LE FT17 FACE À SES CONCURRENTS**

| Constructeur (pays)                       | Type       | Quantité livrée avant le 11/11/1918 | Baptême du feu (date) | Poids (tonnes) | Équipage (hommes) | Vitesse (km/h) |
|---|------------|-------------------------------------|-----------------------|----------------|-------------------|----------------|
| William Foster (GB)                       | Mark 1     | 150                                 | 09/1916               | 28             | 6                 | 8              |
| Schneider (F)                             | Schneider  | 400                                 | 04/1917               | 15             | 6                 | 7,5            |
| Marine et Homécourt (F)                   | St Chamond | 400                                 | 05/1917               | 23             | 8                 | 8              |
| William Foster (GB)                       | Mark IV    | 1015                                | 06/1917               | 28             | 8                 | 5              |
| William Foster (GB)                       | Whippet    | 200                                 | 05/1918               | 14             | 3                 | 13             |
| Krupp (D)                                 | AZV        | 35                                  | 03/1918               | 30             | 18                | 8              |
| Renault (F)                               | FT17       | 1760                                | 05/1918               | 7              | 2                 | 7,7            |
| Berliet, Somua et Delaunay-Belleville (F) | FT17       | 620                                 | 07/1918               | 7              | 2                 | 7,7            |

lui, se tient le chef de char coiffé par la tourelle, qui pivote de 360° avec la mitrailleuse ou le canon. L'équipage ne voit l'extérieur que par deux fentes de 3 mm de haut; c'est bien peu pour se diriger dans les sous-bois, mais assez pour être blessé au visage par la projection d'éclats ou de poussière d'acier. Le moteur et le réservoir du FT17 sont à l'arrière, séparés de l'habitacle par un diaphragme et un ventilateur qui rendent la chaleur un peu moins suffocante que sur d'autres tanks. Son blindage ne craint ni les balles, ni les grenades. Son véritable ennemi est l'obus, et sa défense la mobilité. Sur chaque flanc du FT17, une chaîne de patins articulés, tendue à l'avant par une grande roue de bois, reçoit le mouvement continu d'une roue dentée placée à l'arrière, le barbotin, qui est entraînée par le moteur. Chacune de ces chaînes constitue un tapis roulant, qui propulse cinq paires de galets; les embrayages des chenilles étant indépendants, il suffit de débrayer du côté où l'on veut virer. Ce char gravit des pentes de 50° et passe dans 80 cm d'eau. Des barres amovibles fixées à l'arrière permettent de le rallonger pour franchir des fossés de 1,70 m. A. F.



COLLECTIF/IN

☛ suite de la p. 59

dorff, ont été submergées par des escadres de chars d'assaut. Ce sont elles qui ont donné la victoire aux Français.»

Le 8 août 1918, du côté d'Amiens, Foch lance une nouvelle offensive, franco-britannique cette fois. Chez l'ennemi, qui recule de quinze kilomètres en un jour, l'apparition d'un millier de tanks anglais et français sème la panique. Les Allemands ont compris trop tard les possibilités du char et surtout du char léger. Ils n'ont réussi à produire que 35 exemplaires d'un mastodonte incapable de franchir un trou d'obus; en une seule journée l'artillerie française en a mis plus de la moitié hors de combat. Ludendorff sait que les Alliés vont avoir 2 000 chars prêts à la bataille et que Renault, à lui seul, en sort maintenant 250 par mois. Il écrit au Kaiser: «Ce 8 août est le jour de deuil de l'armée allemande. Nous ne pourrons jamais gagner la guerre contre le tank; il faut négocier avec l'ennemi.»

Les Américains, eux, n'ont pas de tanks. Après avoir rêvé de construire à Châteauroux un char anglo-américain, ils achè-

tent une licence à Renault. En attendant, Pershing fait

soutenir sa 1<sup>re</sup> armée par 270 chars Renault et leurs équipages français; grâce à eux, il reprend en septembre le saillant de Saint-Mihiel. À la fin du mois, ce sont 700 chars FT17 qui appuient l'offensive franco-américaine sur la Meuse.

Dans la guerre de 1914, ce ne sont ni les Allemands ni les Américains qui ont fait preuve d'imagination technique, mais les Anglais et les Français; et, au premier rang des Français, Louis Renault. Fait officier de la Légion d'honneur, il insistera pour se faire remettre la croix par le dessinateur du char FT17, et pour associer son personnel à cette distinction: «Je suis fier d'avoir pu avec vous et par vous concourir peut-être à la fin plus rapide de la bataille et au salut de bien des vies. Je vous en remercie.»

ALAIN FREREJEAN

Alain Frerejean, ancien du 501<sup>e</sup> régiment de chars de combat, est un des historiens de Louis Renault. Il s'intéresse surtout à l'histoire des pionniers de l'industrie.

↑ Lorsque les Soviétiques le copièrent en 1925, ils réussirent encore à l'alléger d'une tonne.



ALAIN FREREJEAN

#### Visibilité réduite

C'est au travers de meurtrières horizontales de 3 mm de hauteur que le pilote et le servent du FT17 manœuvraient leur engin. La limaille de fer produite par les balles des mitrailleuses ennemies obligeait, en outre, les membres de l'équipage à se protéger le visage avec un masque (ci-dessus) qui réduisait d'autant la visibilité.