Char Renault FT 17

Liens

http://www.themodellingnews.com/2013/09/mengs-new-little-french-number-shows.htmlhttp://fr.wikipedia.org/wiki/Char_Renault_FT-17http://po2260.perso.sfr.fr/FT17/FT17.htm
http://horizon14-18.eu/renault-ft17.htmlhttp://www.chars-francais.net/new/index.php?option=com_content&task=view&id=688&Itemid=36
http://www.topmaquette.fr/maquette-char-renault-takom-1001-renault-ft-17-char-leger-francais-tourelle-girod-1-16/product_info.php/products_id/9675?osCsid=b91f30554d118ead609a8c0a7406b000

Résumé .

Le petit char FT 17 Renault fut sans doute l'un des chars les plus réussis parmi ceux mis en service lors de la Première Guerre mondiale.
Ses origines remontent aux propositions faites dès 1915 par le clairvoyant général Estienne, qui voyait bien l'utilité d'un blindé léger pour le soutien direct à l'infanterie.
Ce n'est qu'au milieu de 1916 que les usines Renault furent impliquées dans le projet; elles entreprirent la mise au point d'un modèle pour lequel l'armée avait déjà passé une pré-commande de plus de mille exemplaires. Il fut prêt à la fin de l'année.
C'était un char biplace armé d'une mitrailleuse, qui initialement ne suscita pas que des approbations ;il paraissait trop étroit, trop peu armé.
Après confirmation de la commande initiale, les autorités militaires réclamèrent deux mille cinq cents exemplaires supplémentaires. Entre temps un canon de 37 mm avait été installé sur l'engin, mais celui-ci conserva souvent sa seule mitrailleuse d'origine .

Le FT 17 est l'ancêtre des chars « modernes » :

- armement monté sur une unique tourelle capable d'une rotation de 360° ,
- compartiments « équipage » et » moteur » séparés .

L'Acronyme « FT ».

Si le numéro du char FT-17 représente bien l'année 1917 de sa création, les lettres FT sont le code chronologique de la production Renault : le modèle précédent était FS et le suivant FU (un camion d'ailleurs destiné au transport du Renault FT-17).

L'acronyme « FT » n'a donc rien à voir avec Faible Tonnage,, ni Franchisseur de Tranchées) .

Variétés :

Armement :

- Femelle : mitrailleuse
- Mâle : canon de 37 mm

Coupole :

- Ronde en acier moulé .
- Octogonale en acier riveté

Variétés et quantités .

Au final, vu l’abondance des demandes (près de 8.000 exemplaires) Il fallut confier la production à plusieurs sociétés.

Au moment de l'Armistice, 3 177 exemplaires seulement avaient été livrés , mais la production se poursuivit, si bien qu'en 1921 il en existait 3 728 :

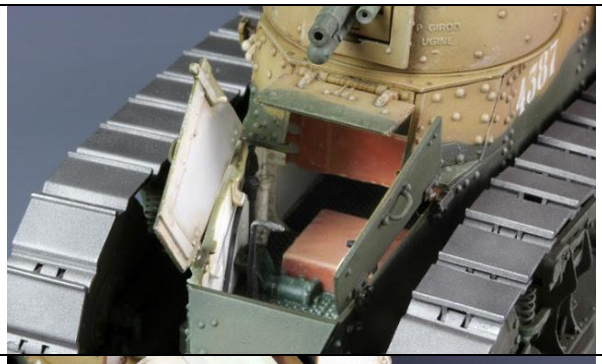
- 2 100 armés de mitrailleuse,
- 1 246 de canon de 37 mm,
- 39 de canon de 75 mm,
- 188 radio, dépourvus d'armement,
- 155 autres classés "école".

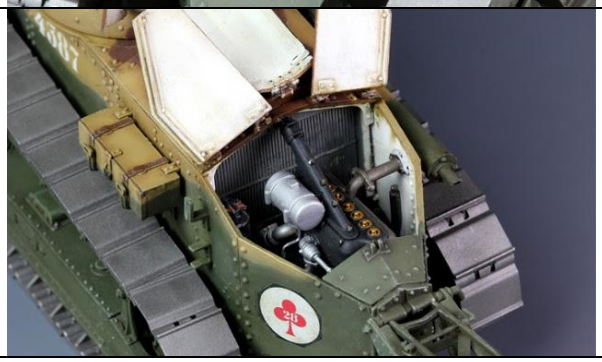
Le prix unitaire tournait autour de 56 000 francs de l'époque.
Il était facile à construire et à assembler .
Il se prêtait très bien à l’usinage de masse .

La conception du char .

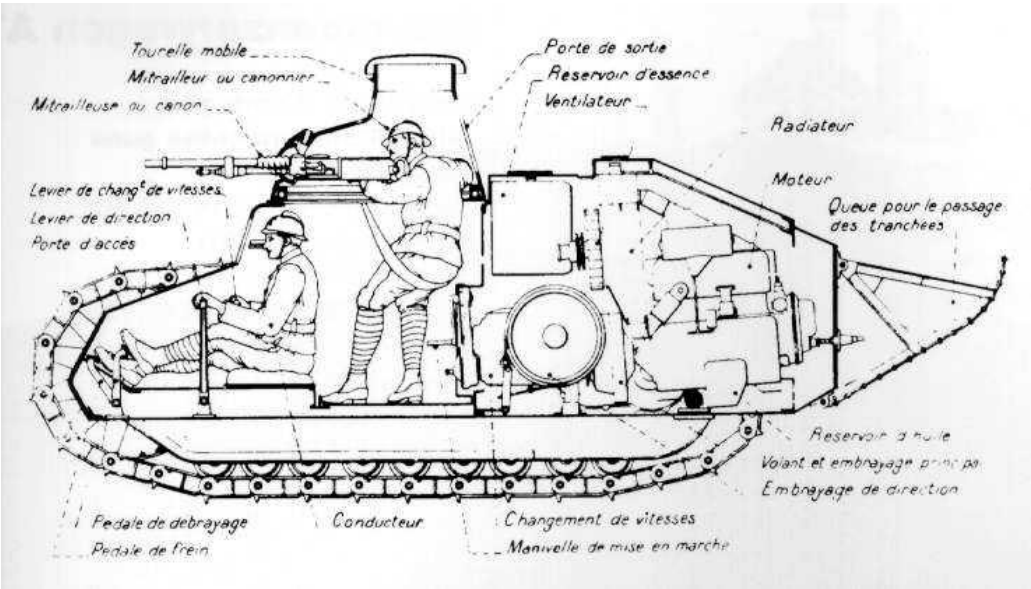
La conception du char léger prévoyait une coque portante blindée, constituée de plaques boulonnées sur des profilés. Les patins de la chenille, d'une longueur de 340 mm, garantissaient une bonne prise sur tous les terrains.

L'intérieur de la caisse était divisé en deux parties distinctes : compartiment de combat et compartiment moteur.





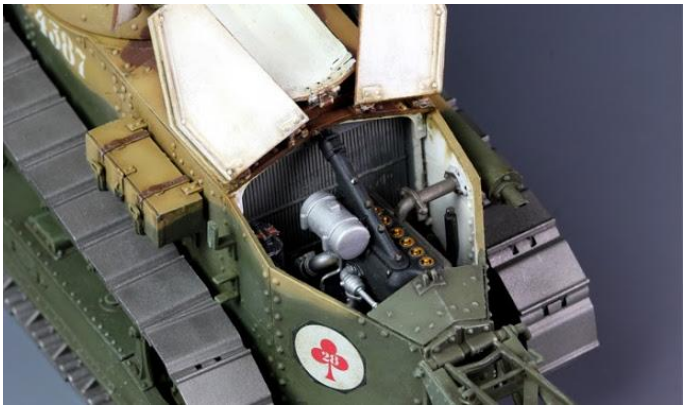
Dans le premier compartiment se trouvait le pilote assis sur un siège à dossier réglable, et derrière, dans la tourelle, le tireur servant la mitrailleuse ou le canon.
On accédait à ce compartiment par deux trappes qui constituaient le toit et la plage avant.



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.

La visibilité du pilote était assurée par trois fentes de visée.

Moteur, engrenages, radiateur et réservoir d'essence n'étaient accessibles que de l'extérieur.



Sur le côté droit,le pot d'échappement à l'extérieur du blindage .
L'évacuation de l'air chaud se faisait via un espace entre les 2 ailes servant de toit au compartiment .

L'allumage était à magnéto et la mise en marche manuelle (au moyen d'une manivelle) se faisait aussi bien de l'extérieur que de l'intérieur du char.
On voit « ici » l'emplacement de la manivelle « extérieure », juste entre le char et la queue .

La « queue » protège donc d’une certaine façon le démarreur auxiliaire .

Le blindage des parties vulnérables avait 16 mm d'épaisseur.
Le blindage de plancher était de 6 mm seulement .
Le blindage de coupole pouvait aller jusque 22 mm .

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Constructeur : Renault (1850), Berliet (800), SOMUA(600), Delauney-Belleville (280)

Période de production : 1917 - 1920

Type : Char léger

Équipage : 2 hommes

Longueur (m) : 4,95 m ; Largeur (m) : 1,74 m ; Hauteur (m) : 2,14 m

Poids en ordre de Combat (kg) : 6.700 kgr

Équipement radio : néant

Blindage :

- Blindage maxi : 22mm
- Blindage minimum (plancher) : 6 mm …

ARMEMENT

- Armement principal : 1 mitrailleuse Hotchkiss de 8mm ou 1 canon de 37mm SA18
- Il existe une version avec coupole spéciale armée d'un canon de 75
- Rotation (degrés) : 360° Élévation (degrés) : + 35° - 20°

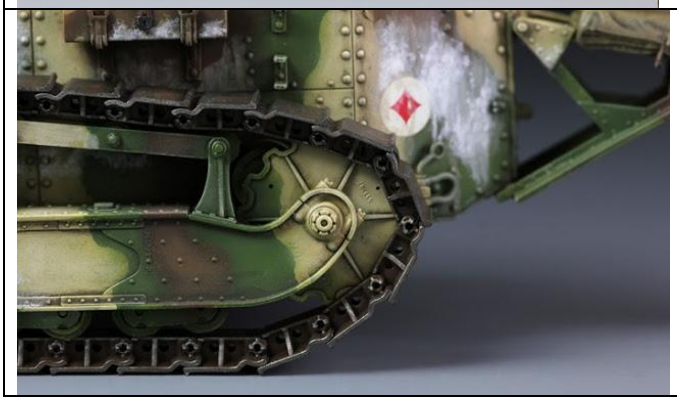
MOBILITE

- Moteur : Renault 35 cv
  Rapport poids/puissance : 5 cv/t
- Boite de vitesse : 4 vitesses
- Carburant : Essence
- Autonomie : 35 km
- Vitesse sur route : 7,5 km/h (suffisant pour devancer légèrement l'infanterie d'assaut) .

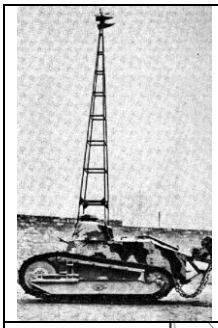
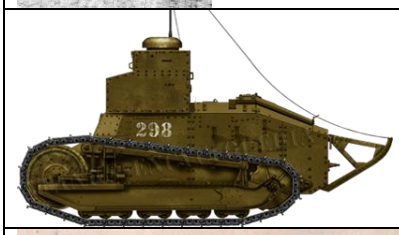
Franchissement :

- Garde au sol (m) : 0,43 (c'est pas beaucoup….).
- Pente (degrés) : 10
- Passage à gué (m) 0,70
- Franchissement (m) : 1,35

Le char Renault FT 17 en images .

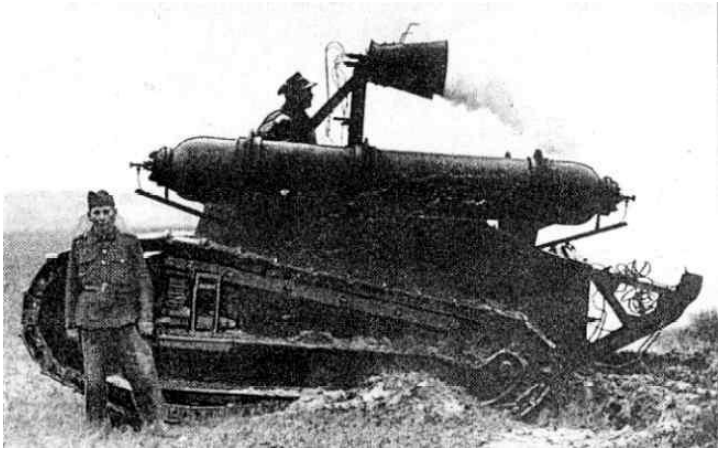
	Grande roue tendeuse lisse à l'avant .
	**Petite roue motrice dentée à l'arrière**

Chars Renault Spéciaux :

	**Porte Phare :** sur mat fixé à la coupole .
	**Char radio :** la coupole est supprimée et remplacée par une caisse qui reçoit les appareils radios .
	Char porte fascine :
	Char avec canon de 75 . Le recul du canon exige de modifier la coupole et de lui donner une caisse d'expansion à l'arrière

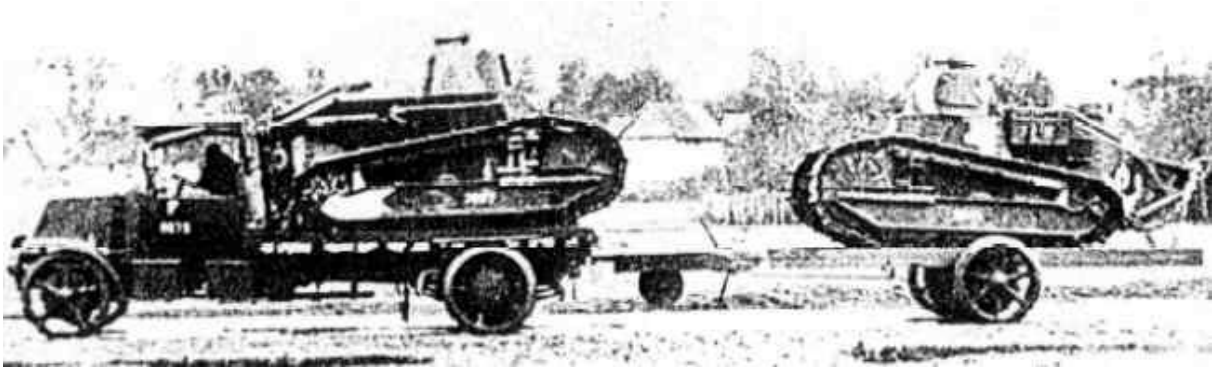
Autres modèles spéciaux :

- **Char tracteur destiné à être tracteur des remorques tout-terrain**. La tourelle était supprimée.
- **Char bulldozer**. Le compartiment pilote et la tourelle sont remplacés par une structure métallique. La lame dozer est supportée par deux bras fixés sur les axes des roues tendeuses. La lame comportait deux ouvertures pour permettre le pilotage de l'engin.
- **Char cargo** destiné au transport de munitions et de ravitaillement. Le compartiment cargo se trouvait sur l'avant qui était complètement modifié. Le pilote était placé au centre dans un habitacle blindé surélevé.
- **Char poseur de pont**. L'engin portait une section de pont qui pouvait être déployée vers l'avant.
- **Char écran de fumée** (guerre 40- mise au point allemande)



Porte char .

Le faible poids du char permet de le manipuler très facilement …



Versions étrangères :

- Pologne
- USA
- Italie (une centaine)
- Russie (une centaine)
- Japon (13 engins)

A côté des « versions » étrangères, il y a eu aussi les achats étrangers ;après la guerre il fut exporté dans de nombreux pays (Finlande, Estonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Yougoslavie, Tchécoslovaquie, Suisse, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Brésil, République de Chine, empire du Japon, et Iran) .

Utilisés par la plupart des pays possédant une force blindée, en tant que char principal ou d'instruction, ils prirent part à de nombreux conflits ultérieurs tels que la guerre civile russe, la guerre polono-soviétique, la guerre civile chinoise, la guerre du Rif, la guerre civile espagnole.

Les FT 17 en « 14 »…

Lors de la Première Guerre mondiale, le Renault FT-17 fut engagé, avec succès et pour la première fois, le 31 mai 1918 pendant la seconde bataille de la Marne.
Il va opérer seul ou en appui des chars « lourds » (Schneider ou Saint Chamond) .

Le char Renault FT fut le char de combat le mieux conçu de toute la guerre, à la fois efficace, économique et adapté à la production industrielle de masse.
Adopté par l'armée américaine, il fut fabriqué sous licence à 950 exemplaires aux États-Unis à partir d'octobre 1918 sous le nom de "6 Ton Tank".

Les Ft 17 en 40 chez les français .

En 1939 le char FT est totalement obsolète et son emploi n'est envisagé que pour des missions secondaires : protection des aérodromes et des dépôts, surveillance des points sensibles.

La désastreuse campagne du printemps 1940 obligera l'Armée Française à remettre en première ligne les vénérables FT et leurs équipages se sacrifieront avec abnégation pour retarder l'inévitable défaite.

Les chars employés en 1940 sont exactement les mêmes que ceux qui sont intervenus en 1918.

En 1940, 1560 engins étaient encore en service et équipaient dix bataillons.
C'était exactement le char de 1917 . Aucun changement ….

Les FT 17 en 40 chez les allemands :

Les FT 17 étaient en bout de vie ,totalement incapable de mener un combat .
Mais comme auxiliaires ils pouvaient encore être utile, en particulier pour les forces de répression .

De nombreuses tourelles de chars français, récupérées par les Allemands sur les véhicules de prises lors de l'armistice de 1940, se sont retrouvées sur des « Tobrouk » sur le mur de l'Atlantique.

La queue – Le ski .

Le char possède en sa partie arrière amovible, un appendice (dénommé "ski" ou « queue »)sur lequel l'appareil peut prendre appui ; ce qui lui permet d'éviter de se retourner vers l'arrière, en cas de franchissement de tranchées.
Cette queue peut être plus ou moins haute et peut servir à stocker un réservoir d'essence supplémentaire à l'extérieur du char .

Cette queue peut se démonter.
Suivant ce qu'on peut lire sur I.Net les chaines servent soit à empêcher la queue de se perdre (mais alors la chaine serait plus courte) ,soit à servir de bras de remorquage (ce qui effectivement peut expliquer sa longueur) .

L'épaisseur du blindage varie entre minimum 6 mm pour le plancher, en son blindage le plus vulnérable, et 22 mm pour la tourelle, la partie la plus résistante aux impacts.

Ventilation .

L'air de refroidissement du radiateur était aspiré par le ventilateur du moteur à travers le compartiment avant et le sommet de la tourelle, renouvelant donc sans arrêt l'air intérieur pour l'équipage.
Dans les autres chars de la même époque , l'air était irrespirable ….

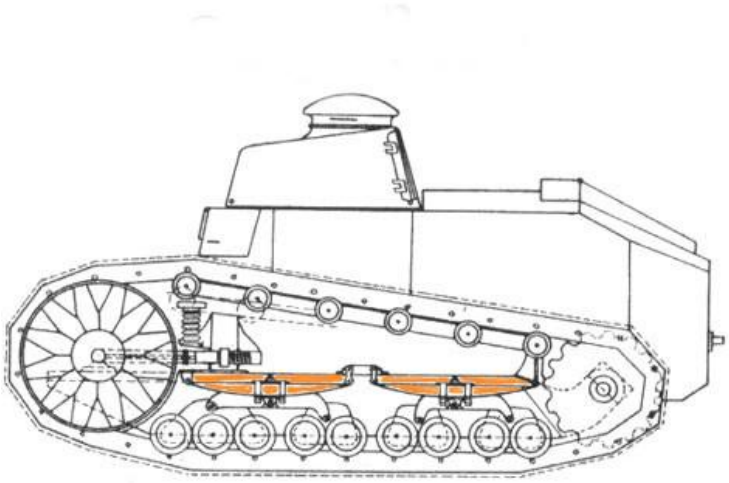
Conduite :

le Renault FT 17 était manœuvré par un équipage de deux personnes, un chef de char/tireur et un conducteur.
Le chef de char était situé, soit debout soit assis(sur une sangle…), juste derrière le conducteur.
En raison de l'absence de système de communication interne - et grâce à l'absence de cloison entre le poste de conduite et la tourelle - le chef de char donnait ses ordres au conducteur en appuyant l'un ou l'autre de ses genoux contre son dos pour changer de direction, et en tapant sur son casque pour démarrer ou s'arrêter.

Les problèmes …

La suspension par ressort à lames est loin d'être satisfaisante …

Le chauffeur devait faire tout son possible pour éviter les retombées trop violentes qui auraient très bien pu le blesser sérieusement …



Le centre de gravité est relativement haut situé, et il est facile de faire verser le char …