

LES CHARS D'ASSAUT DE LA GRANDE GUERRE

Le Mark 1

Le Mark 1 était un char britannique utilisé pendant la Première Guerre mondiale. Il peut être considéré comme le premier char d'assaut opérationnel au monde.



Mark 1 male

Le Mark I existait en deux versions distinctes, une version Male, munie de canons et de mitrailleuses, et une version Femelle munie exclusivement de mitrailleuses.

Le char est commandé à 100 exemplaires sous la dénomination « Mark I » et sa construction débute à Lincoln et Birmingham. Les Britanniques, soucieux de garder le secret, proposent de les appeler d'abord Water Carrier (porteur d'eau) en proclamant qu'ils sont destinés au ravitaillement en eau de l'armée britannique à la Mésopotamie.

Les 100 premiers exemplaires sont prévus pour être équipés du canon de six livres à tir rapide de marine. En avril 1916, il est décidé de construire des exemplaires uniquement équipés de mitrailleuses (appelés Femelle par opposition aux chars Male armés de canons) et destinés à défendre les chars Male contre les fantassins ennemis.

Les Mark I entrèrent en action durant la bataille de la Somme.

Dès le premier jour de cette bataille, celle-ci se révèle très coûteuse en vies humaines. Le général Haig, voyant ses réserves diminuer, décida alors d'utiliser une nouvelle arme, le char d'assaut Mark I.



Mark 1 femelle

Le moteur est placé dans le même habitacle que l'équipage : celui-ci respire un mélange malsain au monoxyde de carbone et la température peut atteindre 52 degrés Celsius.

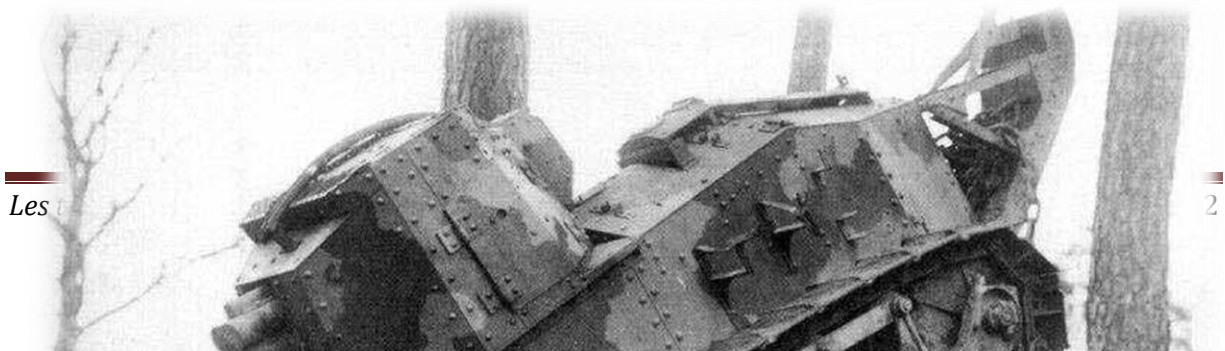
Pour protéger le visage des membres d'équipage des éclats de métal se détachant de l'habitacle suite aux impacts du feu ennemi, on introduit une visière de protection en maille d'acier fixée à un masque de cuir.

Le char Renault FT

Le Char Renault FT a été le véhicule de combat blindé et chenillé le plus efficace de la Première Guerre mondiale.

Environ 3 700 chars FT sortirent d'usine en dix-huit mois, la plupart fabriqués chez Renault, mais aussi chez Berliet, SOMUA et Delaunay-Belleville.

Le Renault FT allait définir le type même du char de combat moderne : armement en tourelle pivotante tout azimut, groupe moteur situé à l'arrière et chenilles débordantes à l'avant.



Très rustique par rapport aux chars des années 1930 qu'il a côtoyés durant la Seconde Guerre mondiale, le Renault FT est manœuvré par un équipage de deux personnes, un chef de char/tireur et un conducteur. Le chef de char est situé soit debout, soit assis sur une sangle, juste derrière le conducteur. En raison de l'absence de système de communication interne et de cloison entre le poste de conduite et la tourelle, le chef de char donne ses ordres au conducteur en appuyant l'un de ses genoux contre son dos pour changer de direction, et en tapant sur son casque pour démarrer ou s'arrêter.



L'air de refroidissement du radiateur est aspiré par le ventilateur du moteur à travers le compartiment avant et le sommet de la tourelle, renouvelant sans arrêt l'atmosphère de l'équipage. Néanmoins, le char Renault FT se caractérise par la dureté, voire la quasi-absence, de sa suspension. Lors des franchissements, le conducteur joue avec l'embrayage et le frein pour éviter une chute brutale du char en avant, dommageable pour les vertèbres de l'équipage. De même le conducteur doit être prudent en tout-terrain. L'étroitesse de la caisse et le centre de gravité relativement élevé peuvent entraîner un basculement latéral ou un retournement. Les premiers chars Renault FT furent également

Les chars d'assaut de la Grande Guerre

affectés par des problèmes de refroidissement du moteur, dus aux défaillances des courroies de ventilateur, à l'origine en cuir.

Char Schneider CA1

Le char Schneider CA1 est un véhicule blindé et chenillé utilisé au cours de la Première Guerre mondiale. C'est, en 1917, le premier char de combat utilisé par l'armée française. Il a été conçu pour ouvrir des passages à l'infanterie à travers les réseaux de fils de fer barbelés et pour détruire les nids de mitrailleuses ennemis. 400 exemplaires sont construits par SOMUA, une filiale de Schneider dans la région parisienne. Le char Schneider CA1, engagé sur le front pour la première fois le 16 avril 1917, sera utilisé sans interruption jusqu'à l'armistice de 1918.



Char Schneider CA1

Dès la fin de 1914, l'armée française recherche un moyen nouveau de contrer les mitrailleuses et les réseaux de barbelés de la guerre de tranchées. Il ne peut s'agir que d'un véhicule blindé et armé capable de déplacements sur un terrain défoncé par les pilonnages d'artillerie.

En janvier 1915, la société Schneider et Cie commence des travaux sur un nouvel engin militaire destiné à remplir cette tâche.

Les premiers chars Schneider sont livrés en septembre 1916. Construit pour un équipage d'un conducteur et de cinq servants, le tank est équipé d'un canon de 75 mm BS (Blockhaus Schneider) court monté à l'avant droit et de deux mitrailleuses Hotchkiss latérales, protégées par des boucliers hémisphériques. La forme d'étrave munie d'un rail d'acier à l'avant du char Schneider permet de cisailer puis d'écraser les réseaux de barbelés et facilite aussi dans une certaine mesure les franchissements de tranchée.



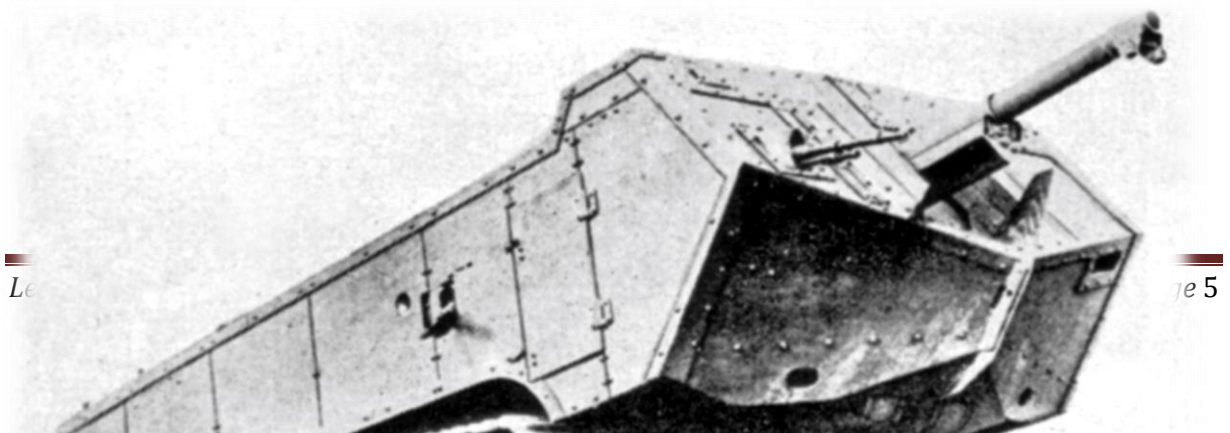
Quatre-vingt-deux chars Schneider combattent pour la première fois le 16 avril 1917 à Berry-au-Bac, sur le Chemin des Dames. Ce premier engagement se solde par plus de la moitié des chars engagés détruits par l'artillerie adverse. Le char Schneider montre un volume interne habitable très étroit pour un équipage de 6 hommes et ses capacités de ventilation ainsi que le mauvais champ de vision qu'il offre à l'équipage le rendent pénible à utiliser. De plus, son blindage latéral initial trop faible (vulnérable aux balles "K" à noyau d'acier allemandes) et son réservoir d'essence initialement placé à l'avant du char le rendent très vulnérable.

Char Saint Chamond

Le Saint-Chamond est le deuxième char d'assaut produit pour l'Armée Française au cours de la Première Guerre mondiale. Il est beaucoup plus lourd et plus long, mais aussi mieux armé que le premier, le char Schneider CA1.

Quatre cents exemplaires sont fabriqués par la Compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt (FAMH) à Saint-Chamond.

Né de la rivalité entre la firme de Saint-Chamond, d'une part et, d'autre part, de la société Schneider, il se révèle assez peu efficace sur des terrains bouleversés par les tranchées et les impacts de l'artillerie.



Char Saint Chamond

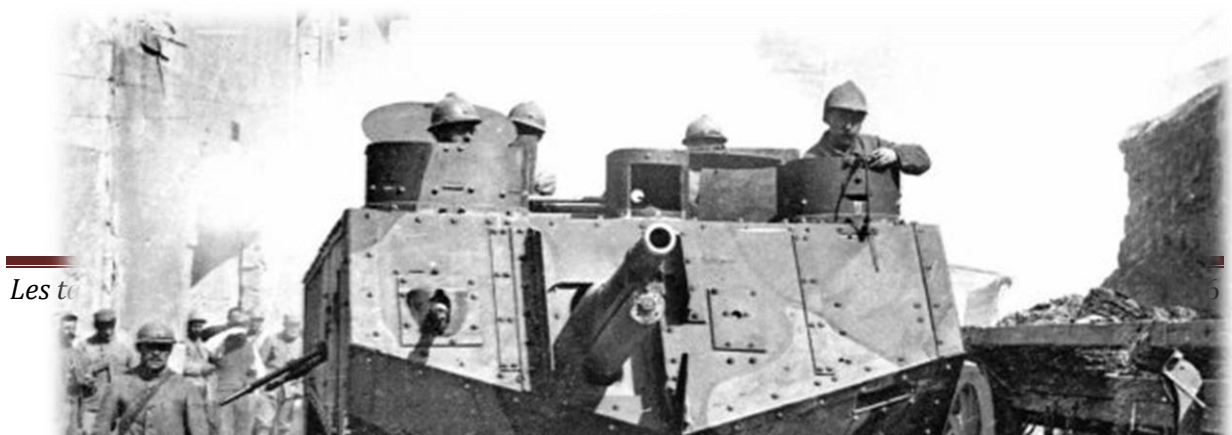
Issu du tracteur A, le char Saint-Chamond est un véhicule imposant, plus grand et plus lourd que son rival, le char Schneider CA1. Il dépasse, en effet, le char Schneider de plus de deux mètres, et il est plus lourd d'environ huit tonnes.

Cependant, malgré son handicap de masse, il est capable d'une meilleure vitesse de pointe sur terrain plat, grâce à son moteur Panhard et Levassor, sans soupapes, plus puissant et, surtout, grâce à l'utilisation d'une transmission électrique « Crochat-Colardeau ». Cette dernière, utilisée avant-guerre sur les automotrices de chemin de fer, rend possible une conduite relativement souple et rapide sur terrain plat.

Malheureusement ces avantages techniques ne sont valables que sur route. Une fois engagé dans la boue du no man's land, le long nez du Saint-Chamond a tendance à se ficher dans le moindre accident de terrain. Enfin, sur les premiers chars Saint-Chamond, les chenilles résistent mal à l'usure et les patins de chenilles donnent des pressions excessives au sol.

Fin 1917, et surtout pendant l'année 1918, un certain nombre d'améliorations furent apportées au char Saint-Chamond :

- un toit à deux pentes, pour laisser rouler les grenades ennemies ;*
- une seule tourelle, devenue quadrangulaire, pour le poste de conduite ;*
- des patins de chenilles en meilleur acier et élargis d'environ 30 % ;*
- des rouleaux cylindriques, placés sous les extrémités avant et arrière du char, pour faciliter la progression en terrain difficile ;*
- le canon Saint-Chamond d'origine, de 75 mm, est remplacé par le classique canon de 75 mm Mle 1897.*



Le Sturmpanzerwagen A7V

Le Sturmpanzerwagen A7V (véhicule d'assaut blindé) fut le seul char d'assaut développé et déployé par l'armée allemande durant la Première Guerre mondiale. Sa mise en service fut très tardive (le premier exemplaire fut livré le 1^{er} octobre 1917).



Le haut commandement allemand ne croyait pas à l'utilité du char d'assaut. Il y eut plus de chars de prise alliés (Beutepanzer) Mark IV utilisés par les forces allemandes que d'A7V.



Le Sturmpanzerwagen A7V

LES CHARS DE LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

Quelques mois après le début de la Première Guerre mondiale, en octobre 1914, une solution avait été proposée par le colonel Swinton de la British Army, un tacticien militaire. Une visite au front l'avait convaincu que la combinaison de la guerre des tranchées et de la mitrailleuse exigeait un véhicule armé, blindé et à chenilles. Un des hauts fonctionnaires du ministère des Armées, le colonel Hankey, soutenait l'idée mais Lord Kitchener, Secrétaire d'État à la Guerre, était contre.

Ce projet atterrit cependant sur le bureau de Winston Churchill, alors Premier Lord de l'Amirauté, qui en comprit l'intérêt et constitua un comité pour l'étude de ces prototypes de « lands ships ». Swinton les rebaptisa « tank » (en français : « réservoir ») pour faire croire que le Royaume-Uni produisait des réservoirs d'eau autotractés à destination de la Mésopotamie.

Le premier char de l'armée britannique, le Mark I, utilisé pour la première fois au cours de la Bataille de la Somme (25 septembre 1916).

Du côté britannique, le général Haig était si impatient de gagner du terrain pendant la bataille de la Somme, qu'il voulut disposer des premiers 50 engins disponibles. Les chars Mark I, avec leur forme rhomboïde, étaient conçus pour franchir une tranchée de près de 4 m de largeur et un obstacle de plus de 1 m de haut.

Une fois franchie la tranchée, ils obliquaient et la longeaient en la mitraillant, d'où la disposition des mitrailleuses sur le côté de la caisse.

Celle-ci faisait 8 m de long et 4 m de large. Pesant près de 30 tonnes, leur vitesse de pointe était à peine supérieure à celle d'un homme au pas. L'équipage comprenait huit hommes, dont deux chargés de manœuvrer chaque chenille. Leur autonomie ne dépassait pas 40 km et environ tous les 80 km, les chenilles devaient être remplacées.

Le 15 septembre 1916 à Flers (Somme), leur apparition provoqua bien évidemment la surprise générale.

Les chars d'assaut de la Grande Guerre

Sur la Somme, ces blindés n'apportèrent rien de décisif à l'issue des combats. En outre leur performance décevante ne fit qu'accroître le mépris des officiers conservateurs.

« Mes pauvres Land Ships ont été lâchés prématurément et à une échelle trop médiocre, il y avait pourtant une vraie victoire derrière cette idée », se lamentait Churchill.

Swinton fut démis de ses fonctions de chef des unités de blindés britanniques. Après la Somme, le ministère de la Guerre essaya d'annuler une commande de 1 000 nouveaux blindés et quand certains d'entre eux s'engagèrent dans les marais de Passchendaele, il en profita pour baisser la production de 4 000 à 1 300 chars.

« Au lieu de mettre en doute son propre jugement, commenta l'historien militaire britannique sir Basil Liddell Hart, l'état-major perdit progressivement toute confiance dans les tanks. »

De manière tout à fait indépendante, les Français, sous la conduite du général Jean-Baptiste Eugène Estienne, développaient leurs propres versions d'un engin blindé, le char Schneider CA1 testé en février 1916, puis le char Saint Chamond.

Quand l'engin idéal fut enfin mis au point, sa production démarra. L'idée était d'utiliser en masse ces blindés pour provoquer un coup de théâtre militaire.

C'est à Berry-au-Bac que les Français utilisèrent des chars d'assaut pour la première fois dans l'histoire militaire³. Ces chars furent péniblement amenés sur place pour la grande offensive du Chemin des Dames le 16 avril 1917.

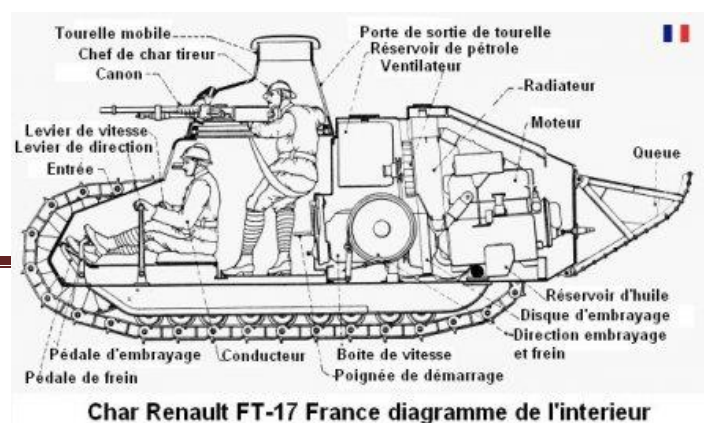
Les Français firent une douloureuse expérience. Sur 132 chars Schneider engagés, 35 furent brûlés et 17 immobilisés par l'artillerie allemande, 18 eurent des pannes mécaniques ou de terrain.

En association avec les entreprises Renault, alors relativement modestes, le char équipé d'une tourelle pivotante à 360° fut ensuite mis au point : le char léger FT-17, cette architecture fut depuis lors reprise par l'immense majorité des chars.

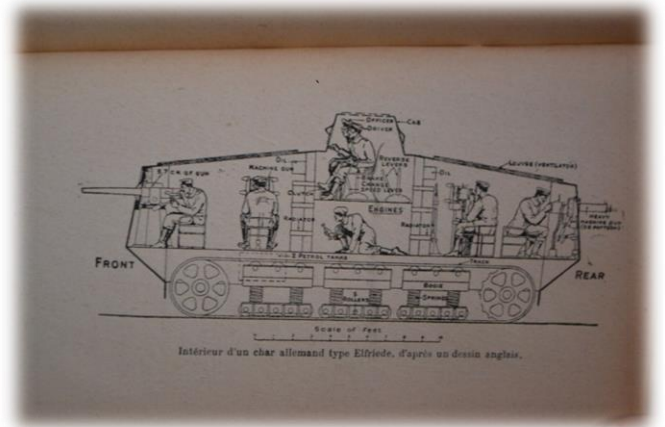
La bataille de Cambrai, préparée par J. F. C. Fuller, chef des opérations du Tank Corps qui deviendra un des théoriciens de la guerre blindée, en novembre 1917, révéla enfin la puissance des blindés. Mais il fallut encore une année aux généraux pour réaliser que les chars avaient définitivement supplanté les armes, les principes et les tactiques de naguère.

L'armée allemande fut très en retard en ce domaine et seulement 20 chars A7V, des boîtes blindées peu manœuvrables, furent construits en 1918.

À noter que lors de sa première grande opération indépendante lors de la bataille de Saint-Mihiel en septembre 1918, l'US Army engagea 267 chars, tous de fabrication française, dont des FT-17 qui fut le char le plus produit de cette époque, sous le commandement du lieutenant-colonel George Patton, qui s'illustra pour son action durant la Seconde Guerre mondiale.

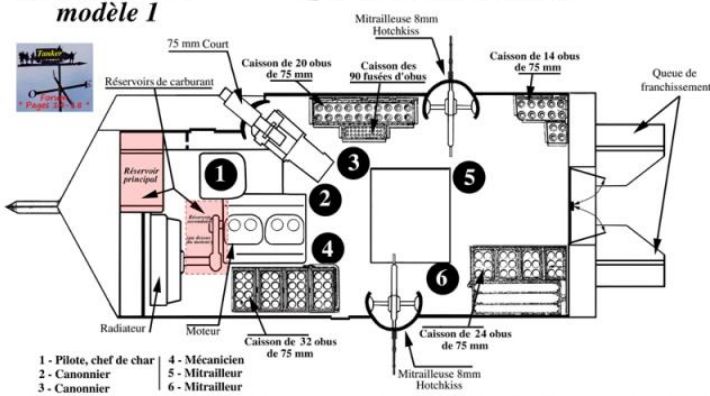


Les chars d'assaut de la Grande Guerre



Schneider CA 1 modèle 1

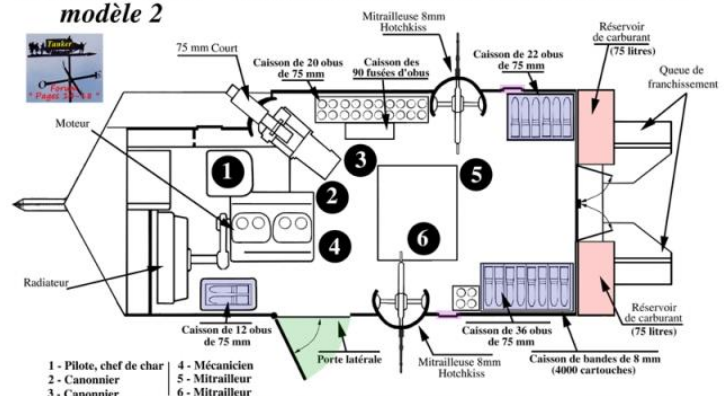
Agencement initial du char



La transformation en modèle 2 des Schneider CA 1 s'est faite à Champlieu à partir du 15 Juillet 1917.

Schneider CA 1 modèle 2

Agencement du char après les combats du 16 Avril 1917



Le stockage horizontal de 70 obus de 75 mm a rendu possible l'ouverture de la porte latérale.