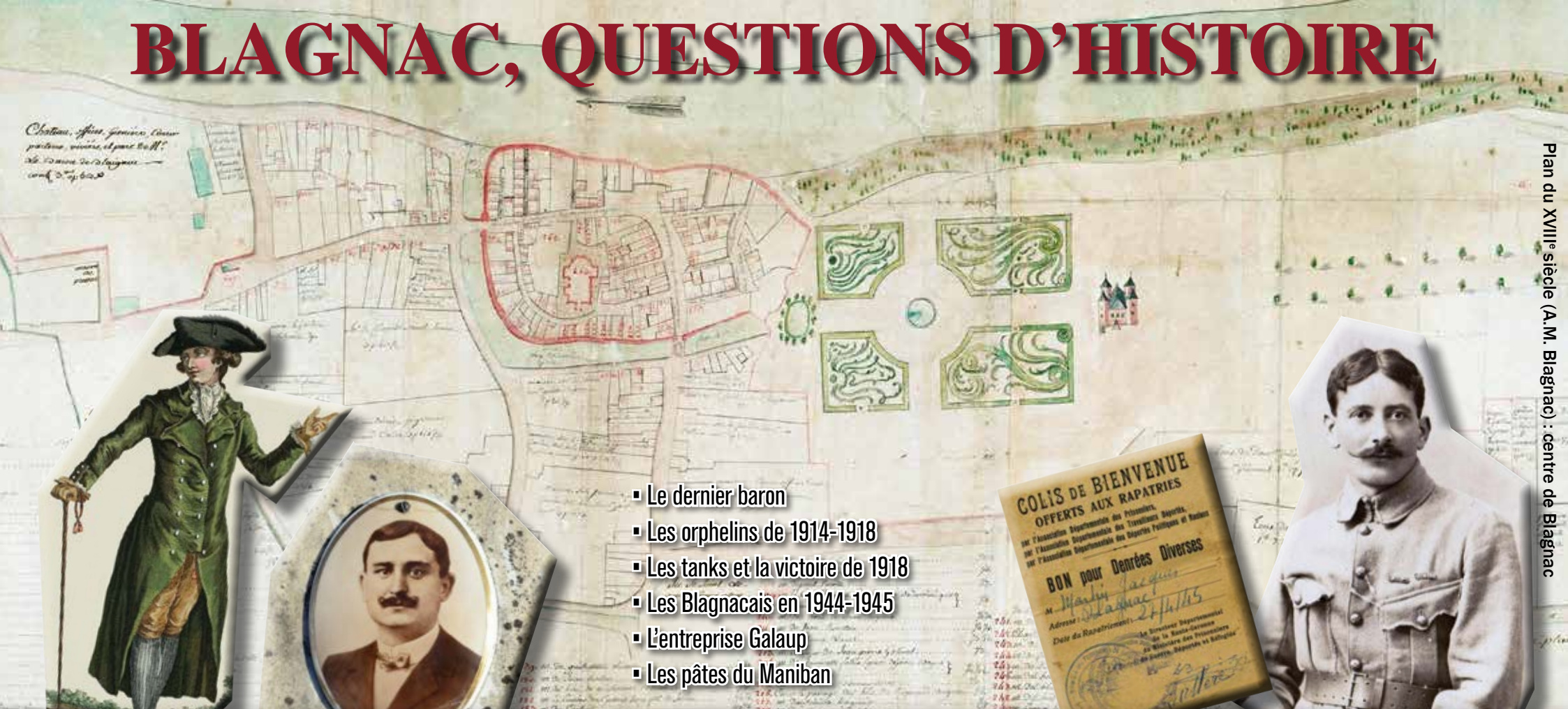


# BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE



Plan du XVIII<sup>e</sup> siècle (A.M. Blagnac) : centre de Blagnac

- Le dernier baron
- Les orphelins de 1914-1918
- Les tanks et la victoire de 1918
- Les Blagnacais en 1944-1945
- L'entreprise Galaup
- Les pâtes du Maniban

## 1990-2015

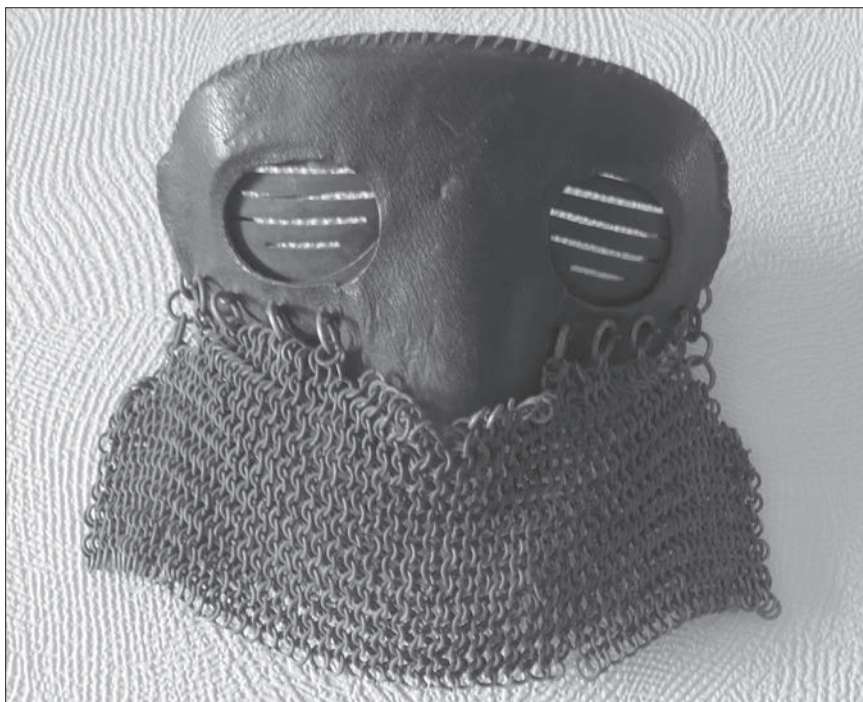
# 25<sup>e</sup> anniversaire de la revue

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°50 (Novembre 2015)

# De l'importance du char d'assaut dans la victoire de 1918

Lors de notre exposition sur la Guerre de 14-18, une habitante de Blagnac nous a présenté un étrange masque, fait de cuir et d'une côte de maille, ayant appartenu à son grand-père, conducteur de tank.

Ce "loup de tankiste", puisque c'est son nom, nous a intrigué et nous avons voulu en savoir plus sur le parcours de l'homme qui l'a porté (voir son parcours en fin d'article), sur l'utilité de cet accessoire et surtout sur l'émergence de l'idée d'employer une machine blindée, chenillée capable d'attaquer les tranchées ennemies en protégeant les fantassins.



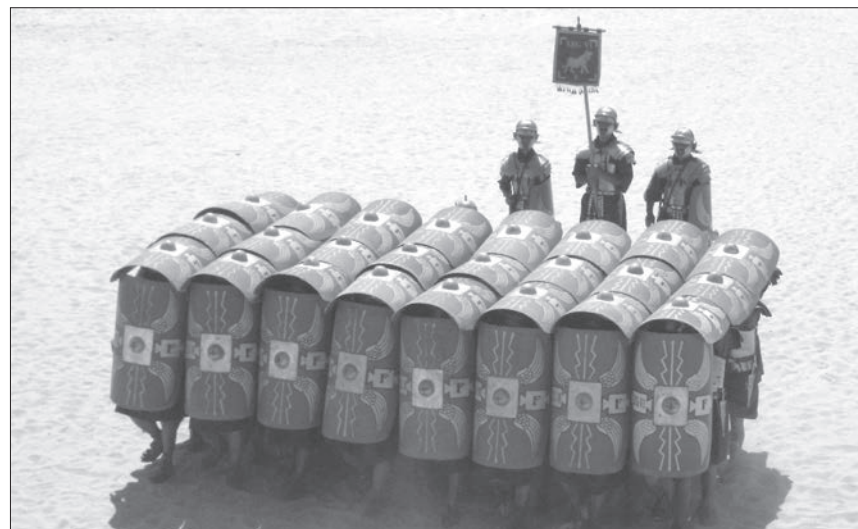
◀  
Loup tankiste

▶  
Tortue romaine

## Émergence de l'idée

L'histoire du char de combat prend racine avec le problème d'avancer sous le feu ennemi tout en restant protégé, un problème ancien ayant conduit à la réalisation de nombreux véhicules pouvant être vus comme précurseurs des chars de combat modernes.

Les Grecs, les Assyriens disposaient de tours mobiles protégées par des boucliers, se déplaçant sur roues, munies de catapultes et protégeant les archers. Les Romains avaient adopté leur fameuse "tortue", ce dispositif qui permettait à un groupe de soldats à pied d'avancer protégé par des boucliers tout autour et sur au dessus de la tête.



En Italie, Léonard de Vinci a dessiné le plan d'un char, sorte de cône sur roues, doté de canons et dont le mouvement était assuré par la force humaine.



◀  
Reconstitution  
du char de  
Léonard de Vinci



La plupart de ces engins servaient pour les sièges où le déplacement et les manœuvres tactiques avaient moins d'importance.

L'utilisation des tranchées s'explique par la volonté de mettre en place le siège du pays pour l'affaiblir.

Les trains blindés pouvaient transporter de lourdes charges mais étaient limités dans leurs déplacements par les rails. Ceux-ci étaient également très vulnérables pour l'aviation ennemie bien que balbutiante.

Les voitures blindées, construites en premier par les Britanniques, s'avéraient utiles pendant la guerre mais n'étaient pas très maniables et ne pouvaient pas traverser des terrains accidentés ou franchir des tranchées, des fossés avec des fils barbelés, des cours d'eau. Leur poids important et la surface de contact réduite entre les roues et le sol limitaient leur utilisation.

Les Britanniques trouvèrent une solution en créant un nouveau type de véhicule qui combinait des chenilles, du blindage, des tourelles et diverses armes.

H. G. Wells, dans sa nouvelle *The Land Ironclads* de décembre 1903, décrit l'utilisation de véhicules massifs, fortement blindés et tout-terrain, armés de canons et de mitrailleuses et qui étaient en mesure de traverser un système fortifié de tranchées pour nettoyer le terrain et faciliter l'avancée de l'infanterie.

### **Première Guerre mondiale : la naissance des blindés**

En 1912, un inventeur civil australien, Lancelot Eldin De Mole présenta au ministère de la Guerre britannique le projet d'un engin blindé à chenilles qui pouvait transporter des soldats à travers les tranchées et les barbelés sans craindre les tirs des mitrailleuses.

Ce projet fut rejeté. Les généraux ayant à statuer sur ce programme étaient majoritairement des cavaliers. Ils voyaient d'un mauvais œil la disparition de leur arme.

Les trains blindés apparurent pendant la Seconde Guerre des Boers. Alors que dans certaines exploitations agricoles américaines, des tracteurs à chenilles rendaient de précieux services. H. G. Wells,

dans son ouvrage *The Land Ironclads*, avait eu l'idée de combiner ces deux concepts.

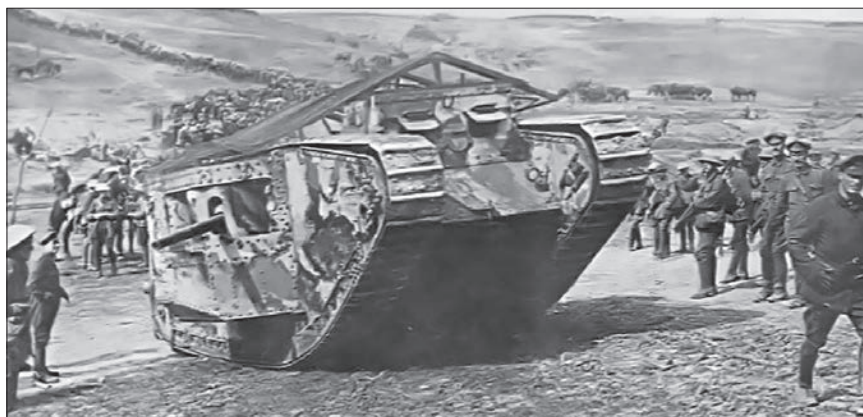
En octobre 1914, une solution équivalente avait été proposée par le colonel Swinton, un tacticien militaire. Une visite au front l'avait convaincu que la combinaison de la guerre des tranchées et de la mitrailleuse exigeait un véhicule armé, blindé et à chenilles.

Lord Kitchener, Secrétaire d'état à la Guerre, était contre.

Winston Churchill, alors Premier lord de l'Amirauté, qui en comprit l'intérêt et constitua un comité pour l'étude de ces prototypes.

Swinton les rebaptisa Tank (réservoir) pour faire croire que le Royaume-Uni produisait des réservoirs d'eau autotractés à destination de la France.

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. En association avec les entreprises Renault, alors relativement modestes, le char équipé d'une tourelle pivotante sur 360° fut ensuite mis au point : en juillet 1917, le prototype du FT est achevé. Cette architecture fut depuis lors reprise par l'immense majorité des chars. 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.



◀  
**Mark I, Somme -  
Connaissance  
de l'Histoire  
n° 44**

Le 15 septembre 1916, le général Haig, très impatient de gagner du terrain pendant la bataille de la Somme, voulut disposer des premiers engins disponibles. Leur apparition provoqua la surprise générale. Les chars Mark I étaient conçus pour franchir une tranchée de près de 4 m de largeur et un obstacle de plus de 1 m de haut, ils faisaient 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 8 hommes, dont 2 en charge de manoeuvrer chaque chenille. Leur autonomie ne dépassait pas 40 km et environ tous les 80 km, les chenilles devaient être remplacées.

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.

Swinton fut démis de ses fonctions de chef des unités de blindés britanniques.

L'état-major perdit progressivement toute confiance dans les tanks. C'est la bataille de Cambrai, en novembre 1917, qui révéla la puissance des blindés. Il fallut encore une longue année aux généraux pour admettre que les chars avaient pris une place prépondérante pour la victoire finale.

Les Allemands étaient très en retard en ce domaine.

Lors de la bataille de Saint-Mihiel en septembre 1918, l'US Army engagea 267 chars, de fabrication françaises dont des FT-17 qui fut le char le plus produit de cette époque, sous le commandement du lieutenant-colonel George Patton.

### **Les chars Renault FT dans la Grande Guerre**

Sa production en série est plus aisée et moins coûteuse : les usines Renault en construisent 10 en 1917 (d'où "FT 17") et 1 750 en 1918 (et près de 3 000 en tout avec la collaboration d'autres fabricants).

Les premiers FT sont engagés avec succès à Amiens le 8 août 1918, puis dans différentes contre-offensives alliées, dont la bataille de Champagne de septembre-octobre 1918. L'utilisation repensée de ces chars d'assaut modernes apparaît comme l'un des facteurs de

la victoire finale.

L'efficacité des premiers chars français et anglais, utilisés en 1916-1917, s'était rapidement révélée limitée : ils étaient lourds, lents et relativement fragiles.

Le général Estienne imagine alors un type de char plus léger et plus maniable, dont il confie l'étude à Louis Renault.

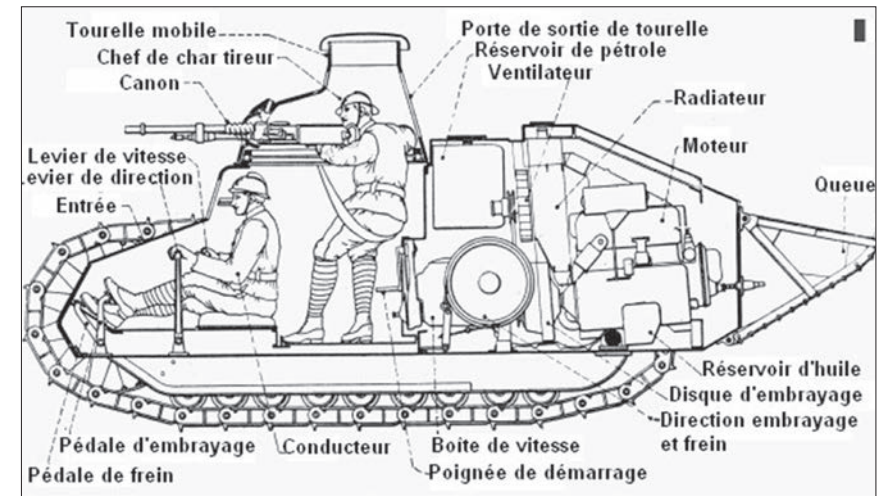
Le char Renault FT 17, engagé dès la fin mai 1918, est une grande réussite technique et contribue au succès des offensives du maréchal Foch au second semestre 1918.

Le char léger Renault FT 17 gravit des pentes fortes et franchit de larges tranchées. Il doit cette mobilité à ses chenilles propulsives, qui lui permettent d'évoluer sur tous les terrains, et à sa partie arrière amovible - le "ski" - sur laquelle il peut prendre appui et qui lui évite de se retourner. Son blindage varie entre 6 mm d'épaisseur pour le plancher, partie la plus vulnérable, et 22 mm pour la tourelle.

L'ensemble pèse 6,5 tonnes contre 12 tonnes pour le Schneider et 23,5 tonnes pour le Saint-Chamond. Il est de plus d'une grande fiabilité technique : le moteur Renault (35 CV), situé à l'arrière, est robuste et performant. Le char FT 17 roule à une vitesse maximum de 8 km/h,



►  
**Char FT 17 :**  
Il est armé  
par deux hommes :  
un conducteur  
et un mitrailleur



suffisante pour précéder l'infanterie dans les tranchées ennemies et éliminer les nids de mitrailleuses résiduels.

Équipé soit d'un canon court de 37 mm semi-automatique, soit d'une mitrailleuse Hotchkiss de 8 mm, le char FT 17, produit à plus de 3 000 exemplaires, constitue le premier véritable char de combat moderne.

Les images du FT donnent l'impression d'une arme redoutable. L'engin, ramassé et compact, semble paré pour le combat et impossible à arrêter.

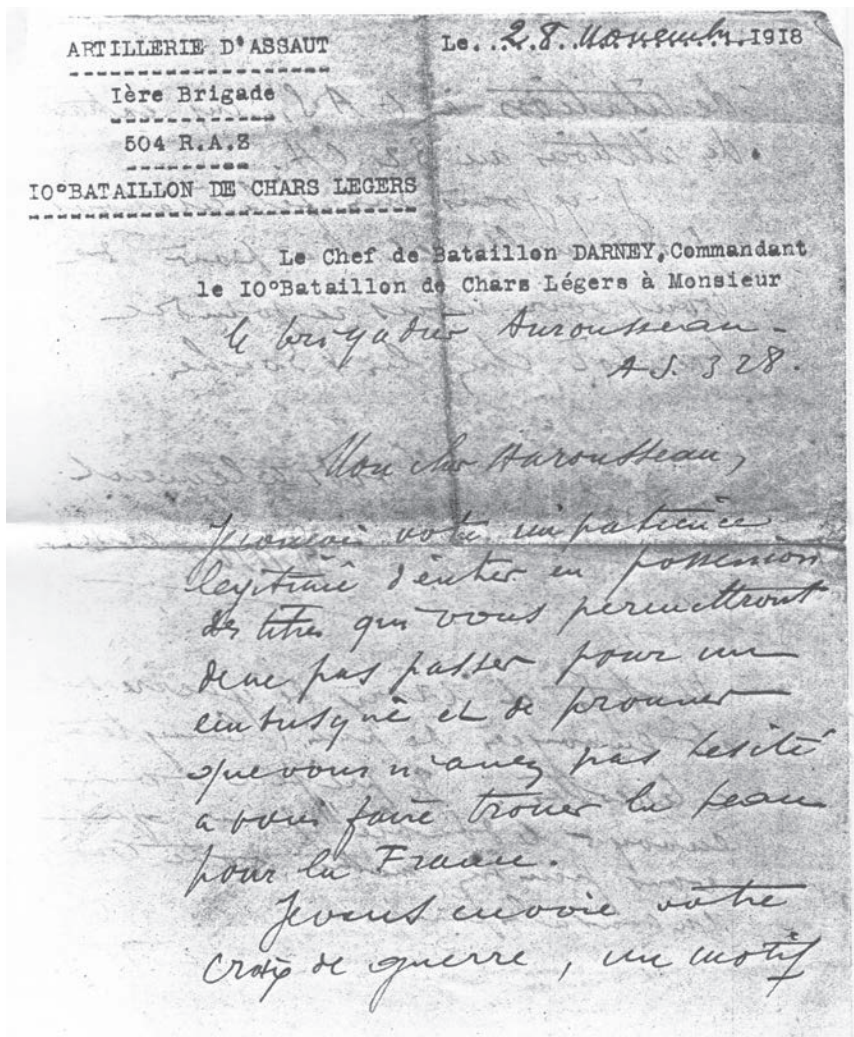
C'est le symbole d'une guerre où les succès dépendent des progrès techniques et de la capacité du pays à mobiliser l'industrie et la technologie pour produire et inventer, en cours de conflit, de nouvelles armes répondant à une situation.

La contre-offensive alliée qui débute à l'été 1918 confirme cette impression. Les plaines de la Champagne permettent aux FT de déployer tout leur potentiel. La guerre jusque-là assez peu mobile évolue ainsi vers une guerre de mouvement plus rapide, préfiguratrice de la guerre moderne.

Ces chars permettent d'une part, une guerre plus technique, où les véhicules jouent un rôle de plus en plus important, et d'autre part, une guerre où la coordination entre les armes devient essentielle.







Il sera décoré de la Croix de Guerre alors qu'il est à l'hôpital. Il demande alors à ce que sa décoration lui soit adressée pour éviter de "passer pour un embusqué" selon les mots du Chef de Bataillon DARNEY, commandant le 10<sup>e</sup> bataillon de chars légers.

Il recevra la Médaille Militaire en 1934 (cf la photo d'Auguste AUROUSSEAU, page de gauche, prise à la fin de la guerre) et sera

de citations à l'AS, un extrait  
de citations au 32 CH.

J'y joins mes félicitations  
personnelles et les prie de  
vous voir nous rejoindre  
bientôt chez les Boches.

Cordialement

DARNEY

Motifs de Croix de Guerre ont  
été envoyés de prêt (long temps  
à l'écrit). Je préfère vous en  
envoyer le double pour que  
vous puissiez mettre votre Croix  
en cours de levée -

17

fait Chevalier de la Légion d'Honneur par décision du Président de la République Française le 31 octobre 1980 pour prendre rang à compter du 26 février 1981.

 Didier Chapuy

