

AUTO BLINDÉE

MITRAILLEUSE T15

L'ERSATZ DE CHAR DE L'ARMÉE BELGE



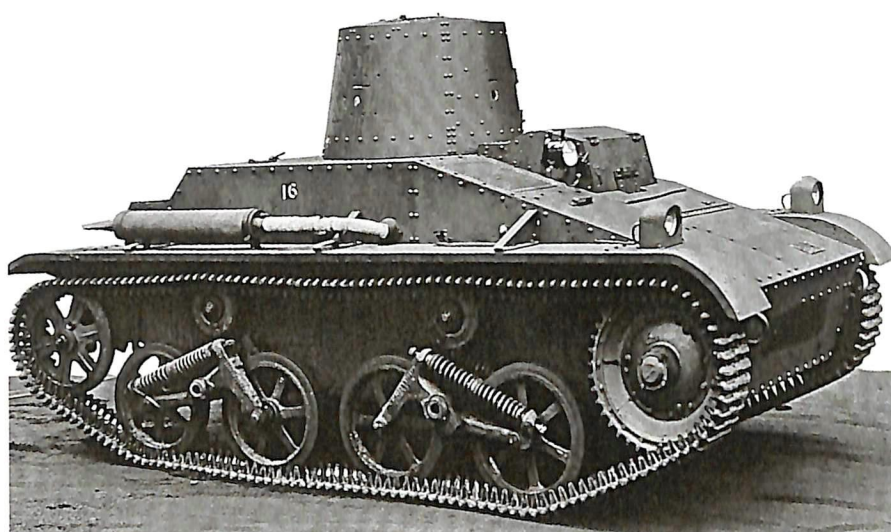
L'auteur remercie Axel Andersen et les autres membres de l'ASBL Tank Museum pour leur diligence et leur aide précieuse dans la réalisation de cet article.

Par Mathias André

▲ Composé d'un pilote et d'un chef d'engin/tireur, l'équipage de ce T15 pose fièrement à bord de son véhicule lors de manœuvres avant-guerre.

Toutes photos Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire (Tank Museum), Bruxelles.

Soucieuse de préserver l'intégrité de son territoire en cas de nouveau conflit, la Belgique entame, au début des années trente, une importante refonte de son système défensif. Si les autorités, fidèles à la tradition de neutralité du royaume, font alors des travaux de fortification des frontières leur priorité (en particulier à l'est), elles n'en négligent pas pour autant les progrès de la motorisation militaire et, par voie de conséquence, l'acquisition d'engins de combat modernes. Début 1933, le ministre de la Défense nationale, Albert Devèze, envisage ainsi de remplacer les vieux chars Renault FT acquis au lendemain de la Grande Guerre par un nouveau véhicule blindé léger destiné à équiper les unités de chasseurs ardennais en cours de constitution.



▲ Prototype du Vickers-Carden-Loyd *Light Tank Model 1935* tel qu'il sera fourni à l'Armée belge en 1935. L'engin reprend le châssis et le train de roulement du *Model 1934*, mais s'en distingue par l'installation d'une nouvelle tourelle de forme tronconique à la place de la cylindrique d'origine.

GENÈSE

À cette époque, la firme anglaise Vickers-Armstrong Ltd (en fait un conglomérat né de la fusion, en 1927, des entreprises Vickers Ltd et Armstrong-Whitworth & Co.) s'est fait une spécialité dans la conception et la fabrication d'engins de ce type, et c'est donc assez naturellement que les autorités belges se tournent vers ce constructeur pour l'achat du nouveau blindé. Dans un premier temps, celles-ci se montrent alors intéressées par le modèle Vickers *6-Ton*, dont un prototype (désigné *Mark F*) est spécialement équipé, à la demande de l'Armée belge, d'un moteur Rolls-Royce de 110 chevaux à refroidissement par eau. Jugé trop coûteux et surtout trop lourd et trop « offensif » au regard de la façade défensive affichée par l'Armée belge, cet engin est finalement délaissé au profit d'un modèle plus léger, le Vickers-Carden-Loyd *Light Tank Mark III* (ou *Model 1934* dans sa version export). Atteignant un poids d'à peine 4 tonnes et armé d'une unique mitrailleuse de 7,7 mm, ce dernier tient, en effet, davantage de la chenillette de reconnaissance

[1] Au prix unitaire de 242 000 francs belges de l'époque.

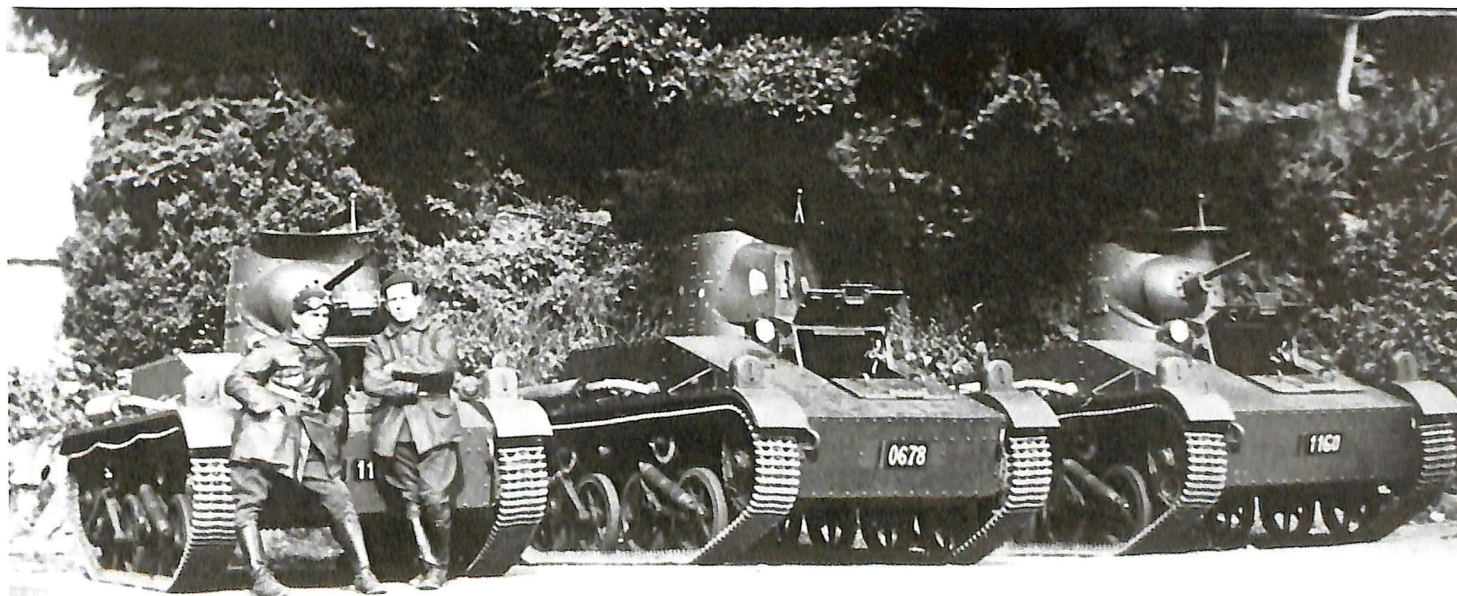
[2] Dont le prix unitaire passe étrangement à 274 042 francs.

[3] Bien que l'enquête menée à l'époque attribue l'accident à une erreur de pilotage et/ou aux mauvaises conditions météorologiques, les spéculations sur un possible sabotage de l'avion par les Allemands iront bon train, car John Carden était alors l'un des principaux concepteurs de chars de la Grande-Bretagne.

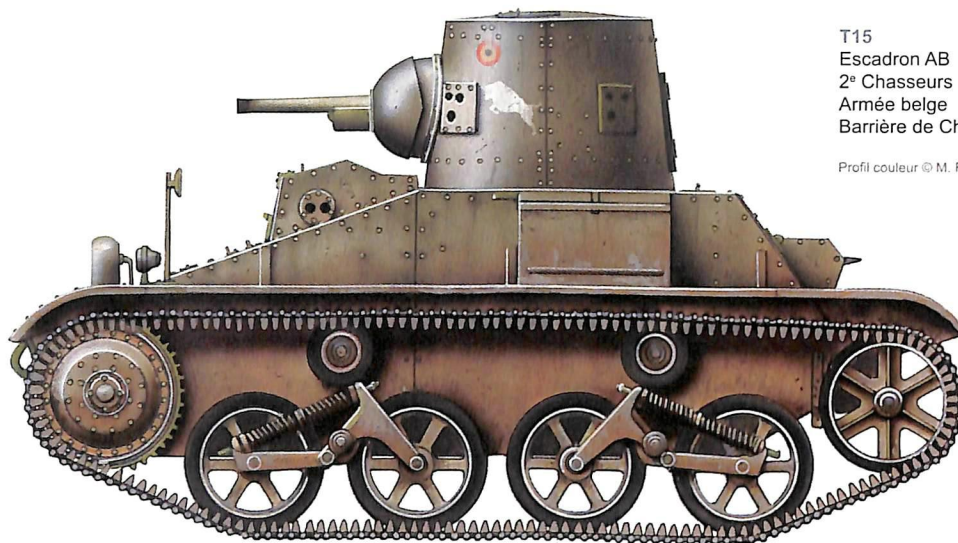
que du véritable char de combat. L'acquisition, en petite quantité, de cet « ersatz de char » ne risque donc pas de provoquer outre mesure le grand voisin allemand, redevenu menaçant depuis l'accession au pouvoir d'Adolf Hitler.

Avant de passer commande, les autorités belges exigent néanmoins plusieurs modifications par rapport à l'engin de base proposé par le constructeur. Pour accroître sa mobilité, le moteur initial Meadows type EPT de 3,30 litres de cylindrée et 56 chevaux doit ainsi laisser place à un modèle plus puissant type EST de 4,43 litres et 90 chevaux. Dans le même ordre d'idées, le blindage est revu à la baisse et passe d'une épaisseur de 12-14 mm à 7-9 mm. Enfin et surtout, la tourelle de forme cylindrique doit être remplacée par un modèle tronconique de plus grande taille, capable d'accueillir une mitrailleuse lourde Hotchkiss de 13,2 mm, dont le montage sera assuré par la Fonderie royale de canons (F.R.C.) à Liège. Ainsi modifié, l'engin prend la désignation de *Model 1935* et est commandé à raison de 18 exemplaires [1] lors d'un premier marché conclu le 10 mars 1934. Celui-ci est honoré par la livraison de deux lots de neuf engins les 15 et 22 février 1935. Une deuxième commande portant sur 24 véhicules supplémentaires [2] est ensuite passée au mois d'avril, les engins étant livrés entre le 15 novembre et le 28 décembre 1935. Pour la petite histoire, c'est à cette même époque que le célèbre ingénieur britannique Sir John V. Carden, de passage en Belgique, trouve la mort dans le crash de l'avion (un Savoia-Marchetti S.73 de la compagnie belge Sabena) qui devait le ramener de Bruxelles à Londres. [3]

À leur arrivée en Belgique, les 42 véhicules ainsi réceptionnés sont donc envoyés à la F.R.C. de Liège pour recevoir leur mitrailleuse lourde, laquelle est installée au travers d'un masque hémisphérique légèrement décalé sur la droite de l'axe médian de la tourelle. En complément, certains exemplaires sont équipés d'un fusil-mitrailleur FN Browning modèle 1930 sur le toit de la tourelle, sans que ce montage ne soit généralisé à l'ensemble du parc. Enfin, toujours pour des raisons afférant au statut « défensif » de l'Armée belge, les engins prennent la désignation officielle d'auto blindée/mitrailleuse (a.b./Mi) T15, le terme « char » ayant une connotation trop « offensive ».



► Réceptionnés sans leur armement, les T15 sont envoyés à la Fonderie royale de canons à Liège, où ils reçoivent une mitrailleuse lourde Hotchkiss de 13,2 mm en guise d'armement principal.



T15
Escadron AB
2^e Chasseurs à cheval
Armée belge
Barrière de Champlon, Belgique, mai 1940

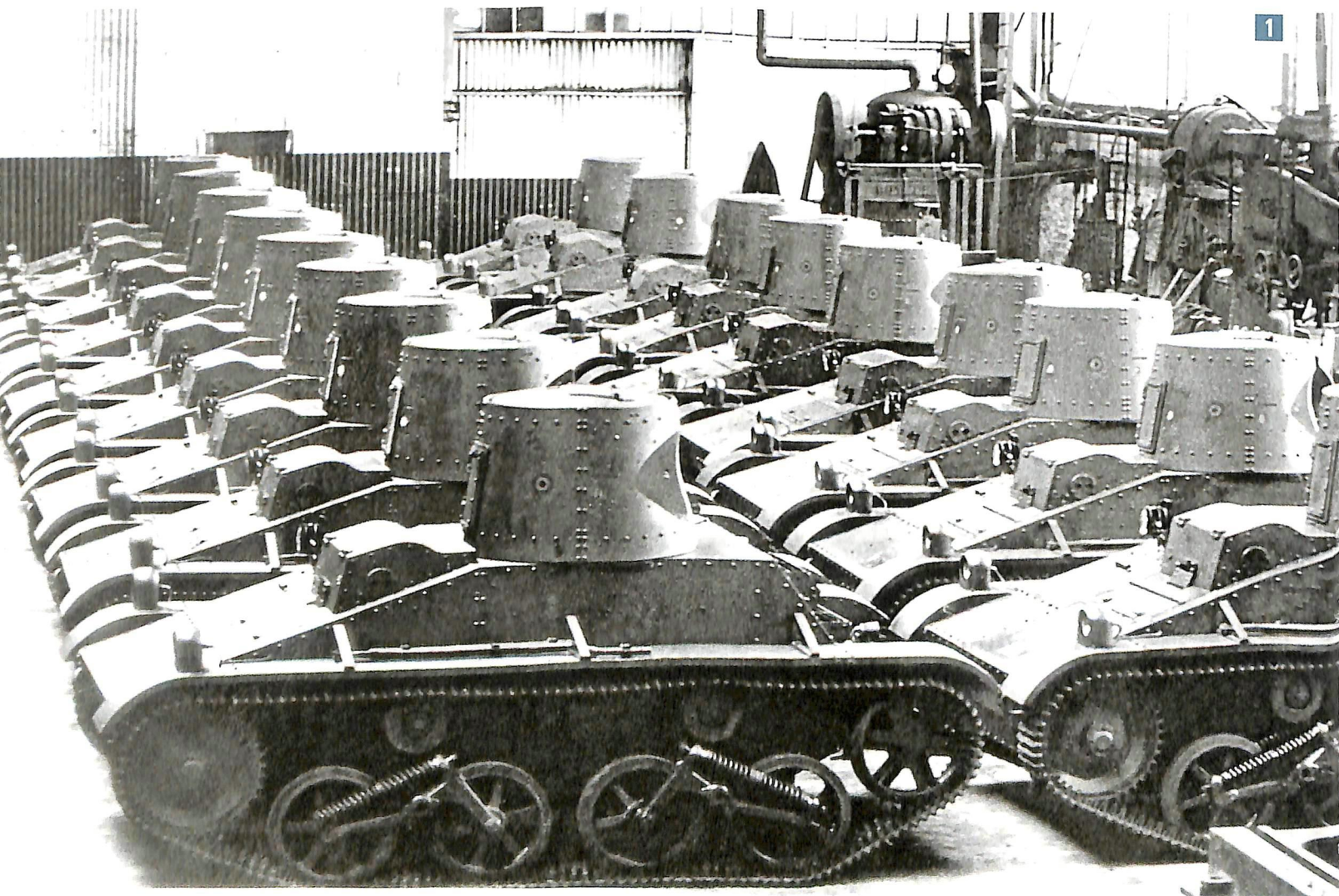
Profil couleur © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2015

DESCRIPTION TECHNIQUE SOMMAIRE

Le T15 reprend donc le châssis et le train de roulement du Vickers-Carden-Loyd *Light Tank Model 1934*. Ce dernier comprend une suspension de type Horstmann composée, de chaque côté, de deux bogies articulés (avec chacun deux galets de roulement cerclés de caoutchouc) munis de ressorts hélicoïdaux. Les barbotins sont situés à l'avant et les roues tendeuses à l'arrière, tandis que, de part et d'autre, deux galets supports assurent le maintien de la chenille, constituée de patins métalliques d'une largeur de 241 mm. Situé dans le flanc droit de l'engin, le moteur Meadows 6 cylindres essence

à refroidissement liquide développe 90 chevaux à 2 800 tr/min. Couplé à une boîte de vitesses à cinq rapports avant et une marche arrière, il confère au T15 une vitesse maximale de 64 km/h sur route et, grâce à une consommation mesurée, lui permet de parcourir jusqu'à 230 km sans ravitaillement.

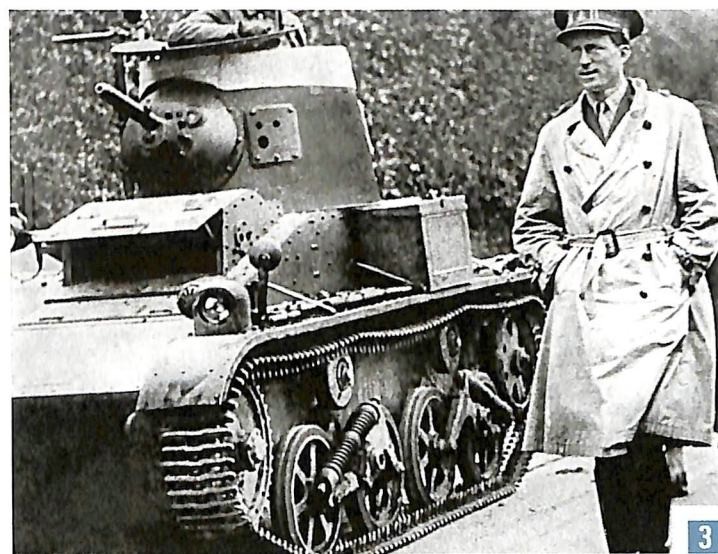
Décalée sur la gauche de la superstructure, une petite casemate abrite le conducteur, qui dispose de deux volets rabattables horizontalement pour améliorer sa visibilité lors des trajets de liaison. Juste derrière (et donc décalée vers la gauche elle aussi), la tourelle monoplace de forme tronconique accueille, pour sa part, le chef d'engin/tireur. Percée de quatre lucarnes d'observation sur son pourtour, elle est munie d'une écoutille supérieure et d'une petite trappe rectangulaire sur sa face arrière.



1



2

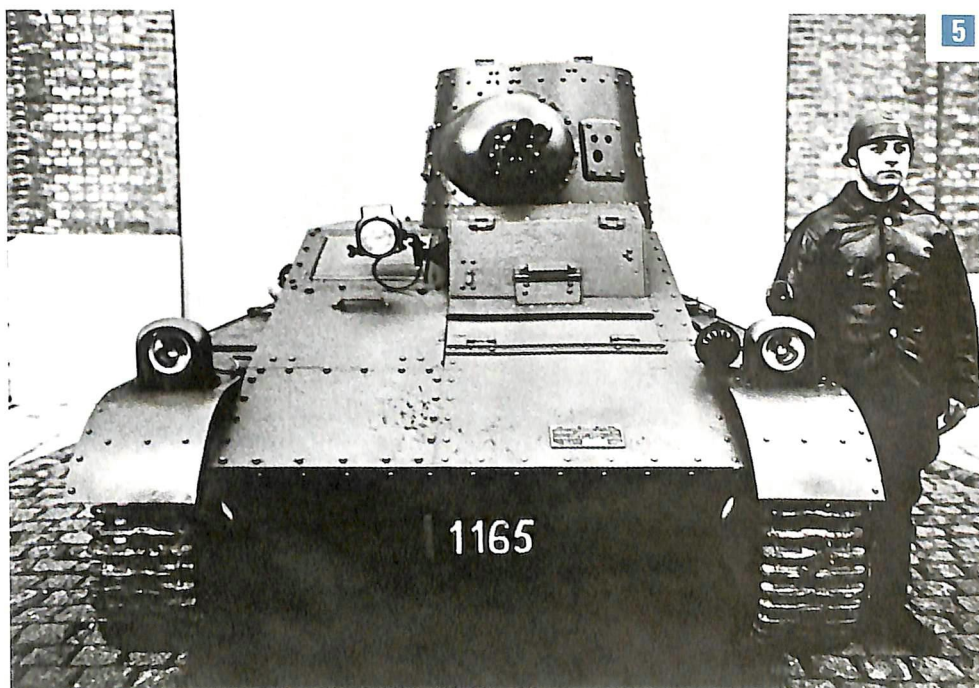


3



4

- 1 Ces 18 T15 alignés dans un entrepôt sont probablement ceux de la première tranche d'engins livrés à la Belgique les 15 et 22 février 1935.
- 2 Colonne motorisée du 1^{er} Guides sur la Semois pendant la « drôle de guerre ». Outre des motocyclistes sur motos Saroléa de 600 cm³ et side-car FN de 1 000 cm³, elle comprend deux T15, un T13 Type III et un T13 Type II.
- 3 Célèbre cliché du roi Léopold III remontant une colonne de T15 lors d'une tournée d'inspection au début de l'invasion allemande de mai 1940.
- 4 Le T15 est équipé d'une suspension Horstmann du même type que celle montée sur le célèbre tracteur chenillé *Universal (Bren) Carrier*, mais avec 4 galets de roulement au lieu de 3. Simple et compacte, elle assure de bonnes performances en tout-terrain, mais se révèle fragile lors des parcours à grande vitesse.
- 5 Bien perceptible sur cette photographie, le faible encombrement du T15 compense avantageusement la maigre épaisseur de son blindage. De fait, l'engin mise davantage sur sa discrétion et son excellente mobilité pour assurer sa survie sur le champ de bataille.



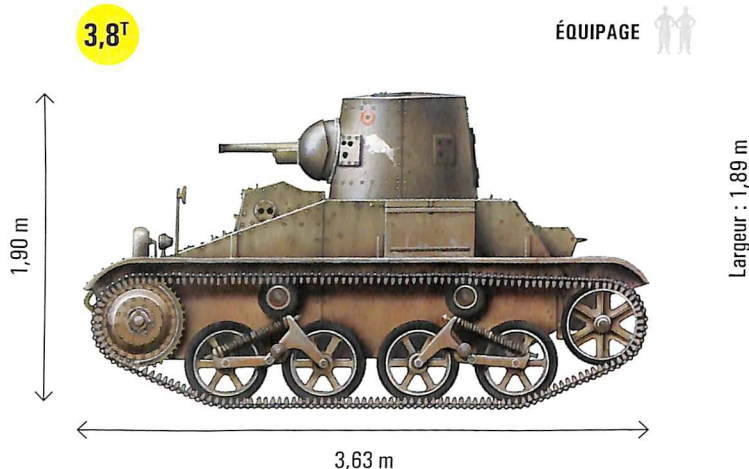
5

FICHE TECHNIQUE

AUTO BLINDÉE / MITRAILLEUSE T15

Catégorie	Char léger
Période	1935
Constructeurs	Vickers-Armstrong (et Fonderie royale de canons pour l'armement)
Exemplaires produits	42

MORPHOLOGIE



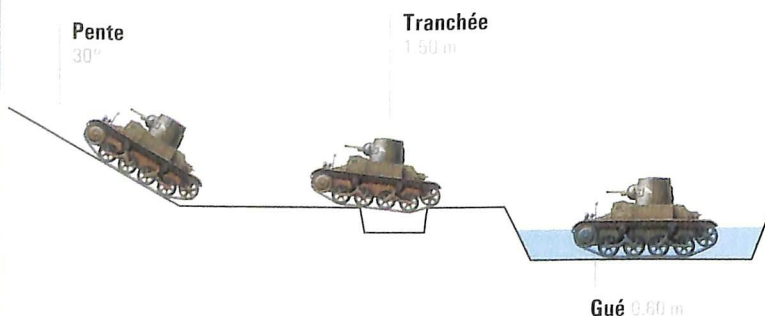
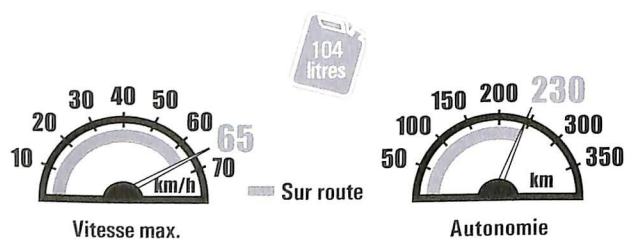
BLINDAGE & ARMEMENT

Protection	7 à 9 mm
Armement principal	1 mitrailleuse lourde Hotchkiss de 13,2 mm
Armement secondaire	1 fusil-mitrailleur FN Browning modèle 1930 de 7,65 mm

MOTORISATION & RADIO

Moteur	6 cylindres essence Meadows EST
Puissance	90 cv à 2 800 tr/min
Radio	aucune

MOBILITÉ



Commandée électriquement, elle embarque une mitrailleuse lourde Hotchkiss de 13,2 mm qui bien que conçue au départ pour la lutte antiaérienne, n'en affiche pas moins une certaine capacité antichar avec sa munition perforante AP 35 (vitesse initiale de 800 m/s) capable de transpercer jusqu'à 20 mm de blindage laminé homogène à 400 mètres pour un impact à 90°. Sur certains engins, cette mitrailleuse lourde se double d'un fusil-mitrailleur FN Browning modèle 1930 de 7,65 mm [4]. Installé sur le toit de la tourelle, celui-ci sert théoriquement à la défense antiaérienne de l'équipage. Ainsi armé, le T15 peut taquiner les véhicules blindés légers adverses. Toutefois, la réciproque est aussi vraie, car avec au mieux 9 mm d'épaisseur, son propre blindage (bien que fortement incliné sur l'avant) ne protège l'équipage que des éclats d'obus et des balles de petit calibre. De fait, l'engin est notoirement sous-blindé, même pour un véhicule de sa catégorie [5]. Cette faible protection a cependant l'avantage de son inconvénient, puisqu'elle permet de maintenir le poids de l'engin sous la barre des 4 tonnes, contribuant ainsi à accroître ses performances dynamiques, en particulier en terrain peu porteur. *In fine*, le T15 mise davantage sur son excellente mobilité et son faible encombrement (3,63 x 1,89 x 1,90 m) pour assurer sa survie sur le champ de bataille.

DOTATION

Destinés au départ au corps des chasseurs ardennais, les T15 sont finalement versés en majorité à la Cavalerie qui, dans le cadre de son programme de motorisation, prévoit initialement d'équiper chacun de ses six régiments motocyclistes d'un escadron d'autos blindées à sept T15 et quatre T13 (répartis en un peloton hors rang avec un T15 et un T13 et trois pelotons de combat à deux T15 et un T13 chacun). En pratique, néanmoins, cette dotation ne pourra pas être respectée, car la 1^{re} division de chasseurs ardennais perçoit un lot de neuf T15, qu'elle répartit entre ses trois régiments à raison d'un peloton de trois engins chacun. L'École automobile de Borsbeek (près d'Anvers) reçoit, pour sa part, un T15 qu'elle conservera en permanence pour l'instruction du personnel et des mécaniciens. Les 32 véhicules restant affectés aux deux divisions de cavalerie seront alors répartis de la façon suivante : quatre au 1^{er} Guides, six au 2^e Lanciers, six au 3^e Lanciers, six au 1^{er} Lanciers, six au 1^{er} Chasseurs à cheval et quatre au 2^e Chasseurs à cheval.

EMPLOI OPÉRATIONNEL

Lors de la campagne de mai 1940, les T15 sont généralement déployés en petits paquets aux côtés des automoteurs T13. En dépit de leur excellente mobilité,

[4] Il s'agit d'une copie rechambrée et modernisée du BAR M1918 américain, dont la FN Herstal a acquis les licences de fabrication et d'exportation.

[5] À titre de comparaison, le blindage frontal du Panzerkampfwagen I allemand et des AMR françaises modèles 1933 et 1935 affiche 13 mm d'épaisseur.

[6] Probablement des modèles légers du type Panzerkampfwagen I ou II, à moins que ces deux chars n'aient, en fait, été détruits par le T13 du peloton. Dans ce cas, il pourrait également s'agir de Panzer III ou IV.

[7] VCL pour « Vickers-Carden-Loyd », le (b) rappelant, quant à lui, l'origine belge du véhicule.

ils y seront le plus souvent utilisés comme points d'appui statiques pour couvrir le retrait des troupes à pied. Engagés occasionnellement en contre-attaque par les unités de cavalerie, ils remporteront néanmoins quelques succès ; le 12 mai près d'Hannut, un peloton de l'escadron d'autos blindées (AB) du 2^e Lanciers engage ainsi un groupe de six chars allemands et parvient à en mettre deux hors de combat [6] , tandis que deux de ses propres engins sont endommagés. De même, le 27 mai, une contre-attaque de l'escadron AB du 1^{er} Chasseurs à cheval visant à reprendre Knesselaere se solde par la capture d'une centaine de soldats allemands, de deux canons antichars de 37 mm et d'une dizaine de mitrailleuses. Malgré ces coups d'éclat locaux, les T15 ne pèseront pas bien lourd sur le déroulement des opérations, et la plupart d'entre eux seront détruits avant la capitulation de l'Armée belge le 28 mai 1940. Les quelques exemplaires encore en état à cette date seront alors récupérés par les Allemands. Désignés *Panzerspähwagen VCL 701 (b)* [7] par leurs nouveaux propriétaires, ils ne quitteront, semble-t-il, jamais le sol belge et serviront entre autres comme engins de police, d'entraînement ou pour la protection des aérodromes.



▼ Deux T15 de la 1^{re} division de chasseurs ardennais. Au printemps 1940, cette unité en aligne neuf exemplaires, qu'elle répartit entre ses trois régiments à raison d'un peloton de trois engins chacun.

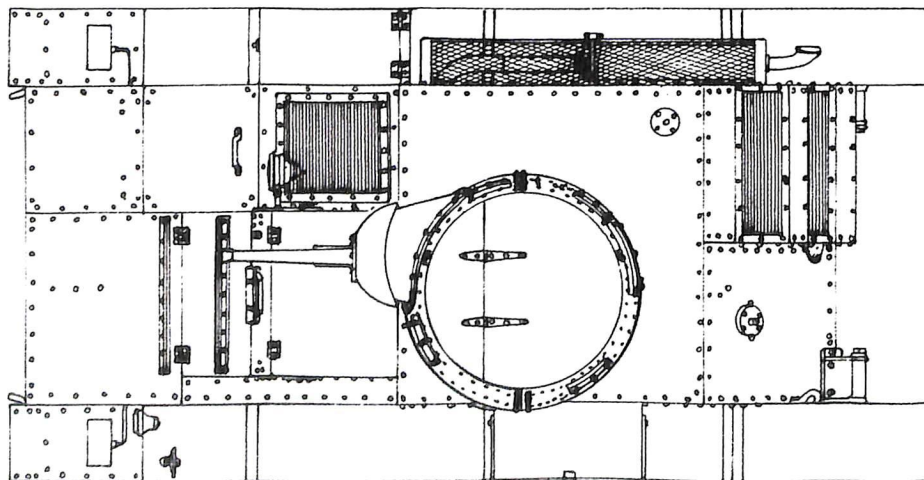
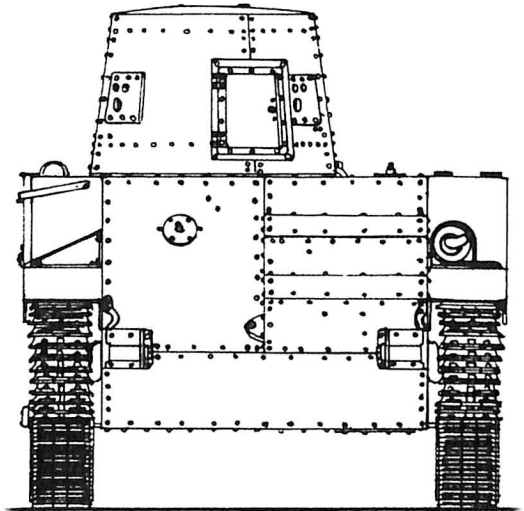
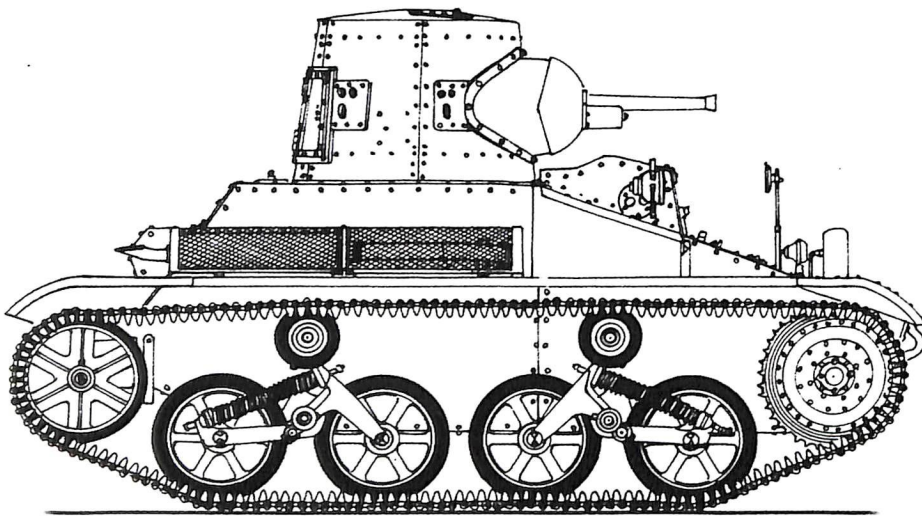
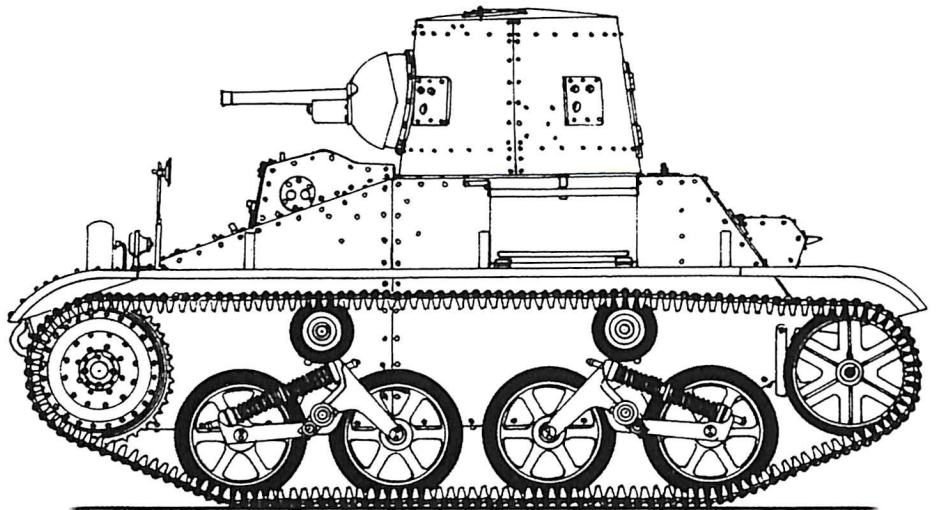
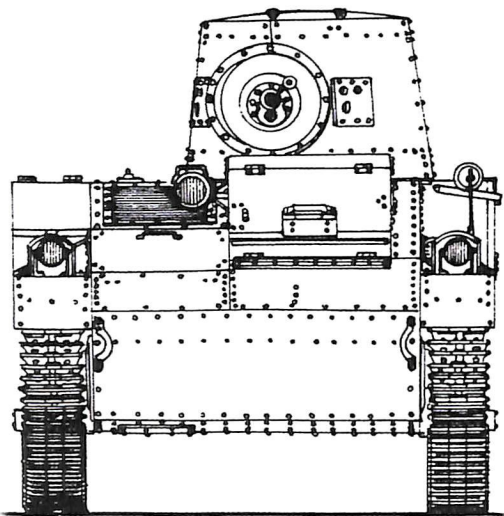
► Située près d'Anvers, l'École automobile de Borsbeek conservera en permanence un exemplaire de T15 pour l'entraînement des équipages et des mécaniciens.

▼ Avec 32 exemplaires répartis en six régiments, la Cavalerie est le principal utilisateur des T15 au sein de l'Armée belge. Photographiés lors d'une revue militaire en avril 1940, les engins visibles sur ce cliché appartiennent au 3^e régiment de lanciers, comme l'indique le marquage à tête de mort sur le flanc des tourelles.



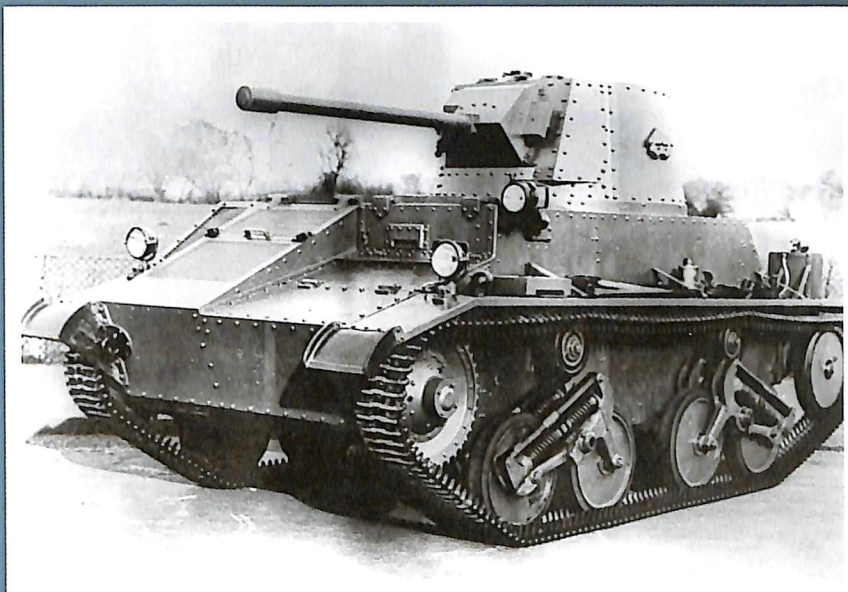


A.B./Mi T15



CHAR DE COMMANDEMENT OU SUCCESSEUR ?

En 1937, la firme Vickers-Armstrongs Ltd lance le développement d'un char léger de commandement embarquant trois hommes d'équipage. À cette époque, des prospections menées par le constructeur à l'étranger révèlent en effet que plusieurs petits pays se porteraient volontiers acquéreurs d'un tel engin pour coordonner l'action de leurs chars légers biplaces au niveau de la section, de la compagnie ou du bataillon. Parmi ces acheteurs potentiels figure alors la Belgique qui, en l'occurrence, envisage d'acquérir ce véhicule pour équiper ses escadrons d'autos blindées T13 et T15. En février 1938, l'Armée belge réceptionne ainsi un



prototype pour procéder à une série de tests. Ces derniers se révélant concluants, des discussions sont entamées à l'été 1939 au sujet d'une possible production sous licence de l'engin sur le sol belge. Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en septembre empêchera toutefois ce projet d'aboutir, et le prototype sera finalement rapatrié en Angleterre. D'après l'historien britannique David Fletcher, l'engin livré à l'Armée belge reprenait la base d'un Vickers Light Tank Mk. VI dont le châssis avait été élargi et la suspension renforcée de manière à accueillir une tourelle biplace embarquant un canon antichar *Ordnance QF 2-Pounder* (40 mm). D'autres auteurs ont, quant à eux, avancé que le véhicule fourni à la Belgique était en fait un exemplaire du Vickers Light Tank Model 1937, simple extrapolation du Model 1934 équipée, elle aussi, d'une tourelle dotée d'une pièce antichar de 40 mm. Ce dernier engin aurait alors été présenté pour remplacer les T15, et une commande de 83 exemplaires aurait même été passée à la fin des années trente. Cette information semble néanmoins peu plausible au regard des importantes dépenses militaires déjà consenties par l'État belge à cette époque. Quoi qu'il en soit, la guerre mettra, là aussi, un terme au projet.

◀ Prototype du char de commandement développé par Vickers-Armstrong à la fin des années trente. C'est cet engin reprenant la base d'un Vickers Light Tank Mk. VI qui, à la même époque, aurait été livré à l'Armée belge à des fins d'expérimentations en vue de le produire sous licence.

CONCLUSION

Engin de reconnaissance et de prise de contact avant tout, le T15 traduit finalement l'ambivalence de la politique militaire belge des années trente.

Tiraillée entre volonté de mécanisation de ses forces et souci d'afficher une façade défensive aux yeux de ses grands voisins, en particulier l'Allemagne, la Belgique s'est en effet dotée d'un engin très mobile mais faiblement protégé et armé. Dès lors, ses performances lors de la campagne de mai 1940 seront à l'avenant de son statut d'« ersatz de char », et les 42 exemplaires déployés disparaîtront presque tous dans la fournaise des combats sans avoir pu influencer sur le cours des opérations. ■

BIBLIOGRAPHIE

- *Cavalerie. Du cheval au moteur*, paru dans Tank Museum News, numéro spécial, Bruxelles, 1997
- *Histoire de l'Armée belge de 1830 à nos jours et De 1920 à nos jours (tome II)*, Centre de Documentation Historique des Forces Armées, Éditions Grisard, Bruxelles, 1988
- Champagne (J. P.), *Les véhicules blindés à l'Armée belge (1914-1974)*, Arlon, Everling, 1975
- Fletcher (D.), *Mechanised Force: British Tanks Between the Wars*, HMSO, 1991
- Simon (E.), *Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation*, paru dans Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaires, t. IX, fascicule 12, octobre/décembre 2006



► Engagés en contre-attaque aux côtés d'automoteurs antichars T13, comme ici lors de manœuvres avant-guerre, les T15 rencontreront quelques succès locaux, avant de disparaître presque tous sous les coups de boutoir de la Wehrmacht.