

CARRO LIGERO RENAULT FT modelo 1917

DESARROLLO

Este carro representó, en el momento de su aparición en los campos de batalla de Francia durante la Primera Guerra Mundial, un importante avance en la concepción y diseño de los carros, al tener la cámara de motor independiente y detrás, sólo dos tripulantes, con el conductor delante, el armamento en una torre totalmente giratoria y el tren de rodaje lateral.

Estaba concebido para acompañar a la infantería en íntimo contacto y “entre las trincheras” enemigas, al contrario que los carros diseñados anteriormente cuya misión era destruir las armas pesadas y artillería que se oponían al avance de la infantería que marchaba a su vanguardia y pasar sobre las trincheras; de ahí la situación en el Renault del armamento, una ametralladora, en una torre giratoria para tirar incluso hacia atrás. Para poder franquear las trincheras, a pesar de su pequeño tamaño, se le dotó de un patín en la popa en el que poder apoyarse. Por el coste de un carro pesado se podían construir cinco Renault lo que era la razón de ser de su diseño

Apareció a mediados de 1917 pero debido a problemas iniciales y retrasos en la fabricación no fue empleado en combate hasta Mayo del 18.

Los primeros ejemplares tenían una ametralladora Hotchkiss de 8 mm en una torre fundida de una pieza que se reveló muy complicada de fabricar. Para obviar éste problema, Renault diseñó una torre de planchas planas remachadas con forma de tronco de pirámide octogonal y una cúpula superior en forma de hongo para observación y ventilación; como podía armarse tanto con la ametralladora como con un cañón Puteaux SA 18 de 37 mm, se la llamó torre “ómnibus”.

En 1918 se desarrolló una nueva torre redonda de una sola plancha forjada, con el techo y la cúpula de fundición soldados, también “ómnibus”, fabricada por Aciéries Paul Girod en Ugine que era el fabricante de las cúpulas.

La torre giraba manualmente sobre unos rodamientos y tanto la ametralladora como el cañón se apuntaban a mano tanto en elevación como en dirección.

Además de los carros con cañón o ametralladora, también hubo otra versión de tres tripulantes con equipo de radio, llamada TSF (Télégraphie Sans Fils = Telegrafía sin hilos), con una torre grande fija y sin armamento.

Posteriormente se hicieron otras versiones como el Char Cannon BS con una pieza de Schneider de 75 mm y se diseñó un carro-pasarela.

En total se construyeron 3177 Renault FT durante la Guerra; además de los 1950 fabricados por Renault, también los construyeron Berliet, Schneider y Delaunay-Belleville.

De ellos, se perdieron 440, de los que 356 (el 81 %) lo fueron a causa de la artillería enemiga y sólo 13 (3 %) a causa de minas, aunque el otro enemigo importante para los pequeños FT fueron las zanjás, trincheras y embudos.

Después de acabada la Gran Guerra, aún se terminaron 570 más y fueron vendidos a numerosos países, como Polonia, Finlandia, Estonia, Lituania, Latvia, Checoslovaquia, Yugoslavia, Bélgica, Suiza, Holanda, Suecia, Brasil, Rumania, Irán y fueron capturados por Rusia y Turquía; después se compraron por España y China y otros países los fabricaron con licencia o desarrollaron modelos propios basados en la indiscutible bondad del diseño, como el Fiat 3000 italiano, el T-18 soviético, el Six Ton norteamericano e incluso el Trubia A4 español está en parte inspirado en él.

HISTORIA

El primer carro Renault FT llegó a España a finales de Junio de 1919, adquirido probablemente con el fin de explorar las posibilidades de las nuevas armas aparecidas en la recién terminada Gran Guerra. Era de torre octogonal con ametralladora Hotchkiss de 8 mm. Costó 52500 EF con la ametralladora y se integró en la Escuela de Artillería.

En seguida se intentaron comprar otros 8 carros con ametralladora y 2 con cañón, pero debido a las dificultades puestas por Francia se nombró una comisión que visitó varios países extranjeros para tratar la adquisición de otros modelos de carros de asalto durante el resto del año 1919; después de muchas dificultades, finalmente en Agosto de 1921 Francia aceptó vender media docena de carros Schneider y en Septiembre los Renault sin ametralladoras.

Once Renault FT llegaron a España en Enero de 1922: de ellos, 10 eran de torre troncocónica armada con ametralladora y el restante era del modelo TSF con radio.

Se les montó la ametralladora Hotchkiss española de 7 mm y con ellos se constituyó una Compañía de Carros de Asalto en la Escuela Central de Tiro de Infantería, a donde se les debió de unir también el llegado anteriormente que estaba en la de Artillería. La Compañía tenía el carro TSE para mando, dos Secciones de 5 carros, trenes de Cia., 1 camión taller, 2 camiones cisterna Hispano-Suiza, 12 camiones portacarros Renault y una camioneta Ford.

Muy pronto, con los Suboficiales recién destinados a la Cia. y la Tropa sin instruir, se

reclamó su presencia en la guerra de Marruecos y el 8 de Marzo salieron con 11 carros por tren hacia Málaga desde donde embarcaron para Melilla y allí, con los carros aún en el barco, ya se le intentó asignar una misión de guerra a la Compañía; el último carro se quedó para la realización de cursos y experiencias.

La primera acción de combate fue el día 19 de Marzo; ése día actuaron juntos 7 carros Renault de Infantería, 4 carros Schneider de Artillería y 5 Camiones Protegidos de Ingenieros:

Fue la primera acción acorazada interarmas de la Historia... aunque no fue un éxito, debido a la falta de entrenamiento y de conocimiento mutuo, y se perdieron 2 de los Renault y tres tripulantes.

El 5 de Junio de 1923 se ganó la primera Cruz Laureada de San Fernando individual de los carros españoles, en la persona del Sargento jefe del carro nº 9 D. Mariano García Esteban, que en una operación para liberar una posición española cercada en Tizzi-Azza, y habiendo perdido un ojo y quedado ciego debido a un impacto de bala en una mirilla, continuó disparando su ametralladora, dirigido por su conductor al que ordenó continuar adelante, siendo seguido por los otros carros que rompieron el cerco enemigo, liberando la posición española cercada.

En 1925 se compraron 6 carros más para cubrir bajas y ese 8 de Septiembre participaron en el desembarco de Alhucemas, protagonizando así el primer desembarco de carros de la Historia, aunque debido a haber quedado las barcasas "K", con tres carros cada una, varadas con más fondo del previsto. Los carros, al menos 11, todos de torre Girod con ametralladora, no pudieron desembarcar hasta las primeras horas del día siguiente.

La Compañía se disolvió en Julio de 1926 pero los 17 supervivientes que regresaron a la península ese año (12 operativos) volvieron a la Escuela Central de Tiro y se creó un Grupo de Carros de Asalto, en realidad como unidad de experiencias.

En 1931 los carros se distribuyeron entre los recién creados Regimientos de Carros nº 1 y nº 2, acuartelados respectivamente en Pacífico (Madrid) y en Zaragoza, en la disuelta Academia General Militar. Cada Regimiento tenía, una plantilla teórica de dos Batallones y 60 carros; en realidad, 5 carros.

Al producirse el Alzamiento el 18 de Julio de 1936 no se han adquirido más carros Renault y cada Regimiento queda de un lado que los emplea inmediatamente, aunque como es lógico tuvieron una participación muy limitada y en los primeros meses de la guerra.

Los 5 carros del RCC. nº 2, en zona nacional, son empleados en la defensa de

Zaragoza y en el frente de Huesca, en columnas móviles, perdiendo 3 carros.

Los del RCC. nº 1 se emplean contra el Cuartel de la Montaña, el Alcázar de Toledo y en Somosierra.

Pronto, en Agosto de 1936, llegaron 6 más a zona roja procedentes de Francia: 3 de cañón y 3 de ametralladora, pero en Septiembre se pierden 2 en Talavera y otros 3, en ese invierno, en la batalla de Madrid.

En 1937, Polonia que aún tenía unos 170 Renault FT de varios modelos, vendió 16 a Uruguay que “aparecieron” en Marzo en zona republicana: 9 eran de cañón (probablemente todos torre Girod) y 7 de ametralladora (con torres Girod y Renault); con éstos Renault, llegados a Santander, se organizó una Compañía de Carros de Combate dentro del Batallón Orgánico de Carros de Combate y Asalto del Cuerpo de Ejército de Santander republicano; entre otras acciones, algunos carros con cañón combatieron contra los Fiat italianos el 14 de Agosto y finalmente, casi todos intactos o averiados cayeron en manos de los nacionales al hundirse éste frente.

Con éstos FT capturados y los supervivientes del RCC. nº 2, los nacionales organizaron otra Compañía, la 6ª del II Grupo, que aunque llegó a tener relativamente bastantes carros en el estadillo, siempre tuvo un número muy bajo en servicio; más tarde pasó a ser la 7ª Cia. dedicada a Escuela.

Ninguno sobrevivió en funcionamiento a la campaña.

CARACTERISTICAS

GENERALES

Peso: con cañón: 6700 Kg

con ametralladora: 6500 Kg

Tripulación: dos hombres; mecánico-conductor y jefe-tirador.

Blindaje: de acero, de 16 a 6 mm

Visión: Ranuras en el blindaje de 3 mm de anchura con blindaje interior

Conductor: 1 ranura frontal y 2 ranuras oblicuas

Jefe de carro: 3 ranuras a 120 °

Longitud total: 5,00 m (con”cola”). 4,94 m (sin”cola”).

Ancho: 1,74 m

Altura: 2,14 m

Altura de la panza: 0,50 m

Ancho de cadena: 34 cm

MECANICAS

Motor: Renault 18 CV

4 cilindros en línea

Diámetro x carrera: 95 x 160 mm

Potencia máxima: 39 CV (28 Kw) a 1500 r.p.m.

Par máximo: 19,7 mkg a 1200 r.p.m.

Refrigeración por agua en dos radiadores

Capacidad del depósito: 95 litros de gasolina

Caja de cambios: 4 velocidades adelante y 1 atrás, en H, embrague cónico

Dirección: por embrague y freno, mediante palancas

ARMAMENTO

Cañón Puteaux SA 18

Calibre: 37 mm con 237 granadas (12 de metralla y 225 explosivas)

Hotchkiss Mle. 1914 modificada

Calibre 7 mm español con 4800 cartuchos (50 cargadores de 96)

PRESTACIONES

Paso de trincheras: de 1,80 m

Vadeo: 70 cm

Derriba árboles de 20 cm de diámetro y muros de 40 cm

Velocidad: 1,52 Km/h en 1ª velocidad a 1500 rpm

3,08 en 2ª

5,08 en 3ª

7,78 en 4ª

Alcance : 39 Km

Autonomía: unas 8 horas

Pendientes: 119 % en 1ª y marcha atrás a 1200 rpm.

33 % en 2ª

16 % en 3ª

7 % en 4ª

EL DEL MUSEO

El carro expuesto actualmente en el Museo estaba en la Base mucho antes de comenzarse a reunir carros como tal museo, y pertenece al Regimiento “Alcázar de Toledo “ nº 61, que lo tiene en su emblema.

Es de la versión de torre troncocónica - o Girod- y está armado con cañón. Junto a la parte inferior izquierda del escudo del cañón tiene grabado en relieve:

P GIROD

UCINE

En su bastidor del tren de rodaje izquierdo tiene la chapa ovalada del fabricante con la inscripción:

Louis RENAULT

constructeur

nº 1754.18

Bi llancourt - Seine

Es decir, que fue construido en 1918 por la propia fábrica Renault y es de los últimos hechos durante la Guerra Mundial.

No sabemos sus vicisitudes posteriores hasta su llegada a España, pero dado que todos los carros comprados en los años 20 eran de ametralladora, concluimos que éste llegó durante la guerra Civil, bien de Francia o de Polonia, posiblemente a Santander, donde actuaría en la Compañía de carros de combate.

Posteriormente debió servir en la 65 Cia. de la Agrupación de Carros del Ejército Nacional y después en la 7111 hasta que fue dado de baja por avería, posiblemente por la rotura de la tapa de culata que presenta ahora.

Los otros tres carros Renault existentes en España tienen: el de Segovia torre Girod y cañón como éste y los de Toledo y Zaragoza, torre octogonal de ametralladora.

Creemos que sólo los construidos por Renault tenían la chapa en el bastidor del tren de rodaje; de ser cierto, los dos últimos carros no serían de construcción Renault.

MAQUETAS

* A escala 1/76 lo vende Matchbox en una caja junto con el Char B1 bis, llamada “B1 bis & FT 17”; el FT-17 es de torre octogonal y trae piezas opcionales para hacerlo con cañón o ametralladora.

También lo fabrica Skytrex, en metal blanco, con torre troncocónica, en ambas versiones de cañón y ametralladora y en la versión de mando TSF.

* A 1/35 lo fabrica KMR en resma.

También en resma pero con piezas metálicas, lo hace el fabricante vallisoletano ... que además, y por encargo, lo ofrece a escala 1/9.

PINTURA

El primer carro recibido estaba pintado con el enmascaramiento francés de la Gran Guerra, es decir, con manchas verde y ocre sobre fondo arena.

Los 11 siguientes también trajeron esos colores y entonces se pintó a todos unos carteles en los laterales del casco bajo la torre, rectangulares en negro con la inscripción 'ESCUELA CENTRAL DE TIRO INFANTERIA' y la matrícula 'ATM-....' en los bastidores del tren de rodaje.

En seguida, en Africa, pierden las matriculas y cambiaron los carteles por otros rectángulos más pequeños, también en negro con letras y reborde blancos, con la inscripción "INFANTERIA N° ", en la que el TSF era el n° 1, el n° 2 probablemente el de torre Renault llegado en primer lugar y del n° 3 al n° 12 los restantes; el n° 5 fue el que se quedó en la Escuela.

También se pintaron círculos y triángulos en los laterales de la parte posterior del casco, probablemente distinguiendo las Secciones, con el número de carro dentro.

Al volver a la península debieron recibir el color gris o caqui normales en el Ejército y la palabra "INFANTERIA" y debajo 'M °' en blanco, en los laterales del casco; así empezaron la guerra.

De los adquiridos durante ésta, los procedentes de Francia llegarían con manchas verdosas difuminadas sobre pardo y los llegados de Polonia, traerían su color caqui verdoso, muy parecido al nuestro: Así está pintado el del Museo, con el número '8' blanco de 20 cm de alto en los laterales de la torre y chapa frontal, avalado por una fotografía de un carro-cañón. También tenían el mismo número, más pequeño, pintado en la parte superior del patín de popa.

DATOS

* "Regimiento de Infantería Acorazada "Alcázar de Toledo" n° 6l pag.15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 54

* "Corazón, Cañones, Corazas" pag.16, 17

* Blanco y Negro 1467/29Jun.19

* Armas y Municiones n° 35/ .89 pag.30, 31, 32

- * “Blindados en España – 1ª parte” pag.6, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 42, 71, 105
- * “Los carros de combate en España” pag 27
- * Aeroplano nº 8 pag.14
- * “Carros de combate y vehículos blindados de la guerra 1936 - 39” pag.11
- * Defensa nº 144/Abr.90 pag.62, 63, 64, 66, 67
 - nº pag.29
 - nº 152/ pag.55
 - nº 209/Sep.95 pag.62, 64
 - extra 45 pag.7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 25,32, 34, 35
- * “Los carros de combate Trubia (1925 - 1939)” pag.14, 15, 17, 18, 19, 20, 57, 58
- * “El regreso de las legiones” pag.98
- * “Los legionarios italianos en la guerra civil española” pag. 130
- * Apuntes inéditos de D. Oscar Bruña Royo

BIBLIOGRAFÍA

- * “Nomenclatura, descripción sumaria y entretenimiento de los Carros de Combate Ligeros, 2ª edición 1930”
- * OSPREY - Vanguard 46 (The FT-17 tank) pag.13, 21, 28/D2, 33, 37, 39, 40, 41, 42, 46
- * Bellona - AFV series nL24 pag.
- * “Allied combat tanks” pag.1
- * “Mezzi corazzati e blindati .2” pag.42, 62
- * Bizzarri - Carri armati .1 pag.10
- * Modelismo & Historia nº 24 pag.