

RetrokiT

R72222

Char soviétique T50

R72222

Raconter l'histoire du T-50 n'est pas facile car il reste entouré d'un certain flou. En effet, ce fut un char non standard qui ne trouva pas sa place dans les programmes de guerre russes malgré ses indéniables qualités. Il dépassa donc pas le stade d'une grosse pré-série avec 65 exemplaires produits en 1941 et 1942. On le présente comme un char universel, destiné à remplacer les BT et les T-26, mais le rapprochement avec le char moyen qu'est le T-34 est inévitable car un auteur russe souligne la part importante que prit l'examen des Pz III reçus d'Allemagne à l'été 1940 dans la mise au point du T-50. Or, c'est cette même étude qui fit apparaître aux Soviétiques que leur nouvelle merveille de char moyen révélait de sérieux défauts de conception ! Rappelons que la suspension Christie du T-34 début de série est déjà proche de ses limites, et que l'ergonomie de la tourelle est bien mauvaise (elle est biplace ce qui fait que le chef de char est trop occupé pour jouer son rôle, et de toute façon, il ne dispose pas d'un poste d'observation efficace faute d'avoir un tourelleau). Je passe rapidement sur la fiabilité relative du Diesel V-12 (qui ne sera jamais parfaite) et sur la faiblesse initiale de la transmission (mais là on trouvera la parade).

Or, si on reprend tous ces points, la réponse est apportée par le T-50 ! Qui possède aussi le point fort du T-34, une vraie innovation : le blindage incliné. Bien sûr, l'autre atout du T-34, son canon puissant (un 76,2mm) n'est pas envisageable car le poids total est trop faible pour permettre d'emporter un tel armement. On en reste donc au canon de 45mm, lui-même version améliorée du canon de 37mm antichars allemand.

Reprenons les faiblesses du T-34 :

- Christie nous lâche ?, alors vite adoptons les barres de torsion utilisées sur les KV !
- la tourelle biplace n'est pas fameuse, qu'à cela ne tienne ! Va pour une tourelle triplace (l'équipage du T-50 reste à 4 hommes car il n'y a plus qu'un pilote en caisse ; mais l'on est quand même un peu à l'étroit en tourelle)
- la vision du chef de char est désastreuse. Mais voici un tourelleau avec vision à 360° !
- le moteur V-12 ne donne pas satisfaction ? Testons le V-4 de 6 cylindres, toujours Diesel.

Mais c'est là que tout se grippe (ça arrive dans un moteur, et ce n'est pas bon signe en général !).

Car le moteur est encore moins au point que son grand-frère de 12 cylindres, et ce dernier a au moins la décence de servir aussi dans les KV (et plus tard dans les JS). On renonce donc à consacrer des usines très précieuses en ce début de guerre à un modèle vraiment trop peu fiable car très jeune.

Mais revenons au déroulement proprement chronologique. En cette fin des années 1930, on veut remplacer le T-26 et on s'oriente en 1939, après les échecs pour l'améliorer sans trop le modifier, vers une redéfinition plus radicale. On ne dira jamais assez que c'est le moteur qui est à la base de tout et on s'adresse d'abord aux motoristes pour fournir un moteur compact, léger et puissant. Cela donne le V-4 Diesel, qui a été conçu pour pouvoir rentrer dans le compartiment moteur du T-26. Ce ne sera jamais fait, mais il s'agissait d'une demande impérieuse en vue de permettre la remotorisation de l'immense flotte de T-26. Logiquement, ce successeur du T-26 prend le nom de T-126 (le prototype est prêt en avril 1940), et il incorpore en plus des nouveautés intéressantes : le blindage est incliné et il protège donc mieux sans trop alourdir l'ensemble, la suspension à barre de torsion est bien meilleure, peu encombrante, et moins sensible aux coups adverses en plus. Le moteur est tellement plus puissant qu'on pense même pouvoir remplacer celui des chars BT dans la foulée, et faire également du T-50 un char de soutien des troupes motorisées. C'est donc un char universel, et léger comme un plume ! En un mot un T-34 pas cher !

Mais ce qui était vrai quand il est adopté le 12 février 1941 ne l'est plus à partir du 22 juin...

Le projet du T-126 est né d'une sorte de coproduction des 3 usines de chars de la région de Leningrad, et c'est l'une d'entre elles, Zavod 174, qu'est confié le soin de construire en série ce petit bijou. Or, la production ne peut être commencée avant juin et les premiers échecs sanglants de l'armée soviétique en cet été font prendre, dès août, la décision de transférer cette usine vers Omsk, loin vers l'est et donc hors de portée des Allemands. Vous imaginez facilement que ce transfert ne facilite pas le lancement des chaînes ! De plus, ce T-34 supposé bon marché fait appel à des sous-ensembles qui se révèlent complexes (c'était vrai de ceux du T-34, mais on rationalisera tout cela très vite ; le T-50 n'aura pas cette chance) et on se dit tout compte fait qu'il est plus sûr de réorienter les usines pour qu'elles produisent un T-34 en lequel on a toute confiance plutôt qu'un char faiblement armé (par rapport au T-34 s'entend), ardu à produire.

On abandonne donc la production du T-50 en janvier 1942 et l'usine se consacre à la fabrication de pièces de T-34, puis rapidement à son assemblage. Le total a été de 50 exemplaires en 1941 et 15 autres en 1942.

Les T-50 servirent dans 2 bataillons d'une brigade qui a combattu dans la zone de Leningrad, ce qui explique