

MÉCANIQUE POPULAIRE

AOUT 1960

MAGAZINE ÉCRIT POUR TOUS

VOL. 30

N° 2

L'Homme qui possède une armée de tanks

Cet homme souriant possède plus de tanks que Rommel en eut jamais sous son commandement lors de ses plus importantes batailles d'Afrique.

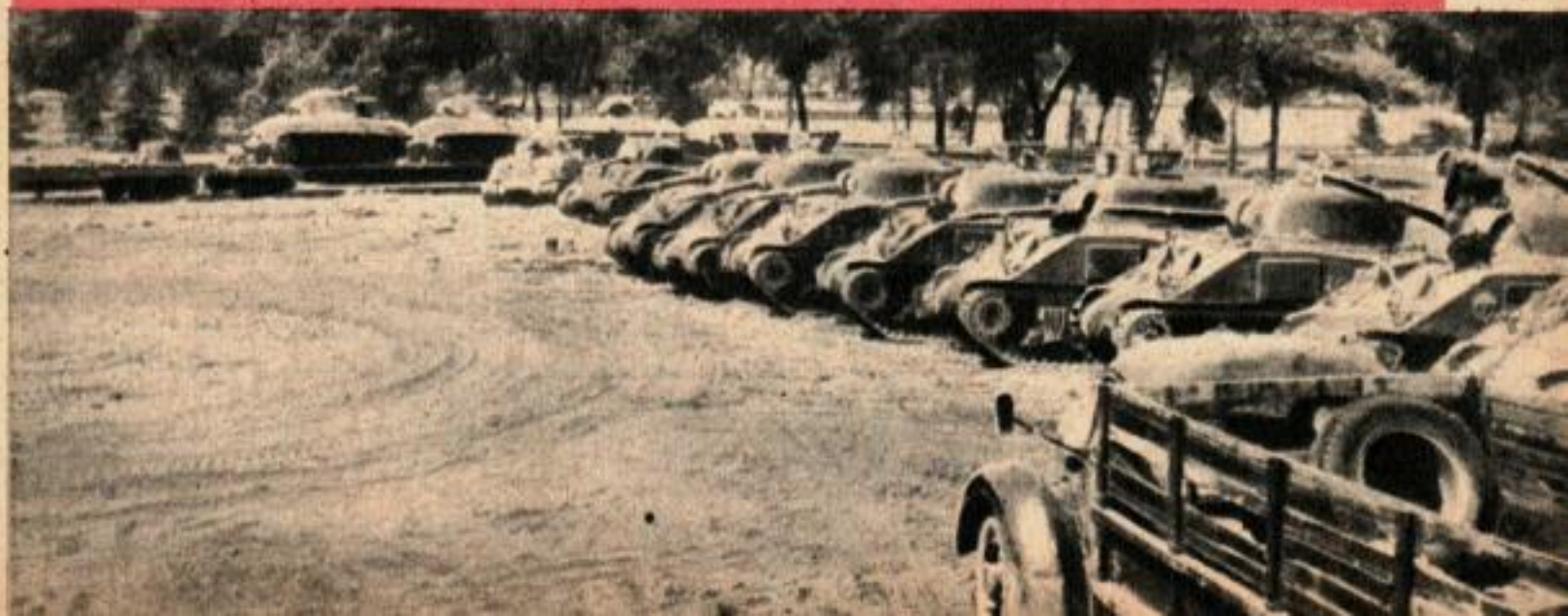
par Alfred Balk

AU premier abord, Walter Ising semble être un citoyen tout à fait ordinaire. C'est un homme d'une quarantaine d'années, plutôt mince et parlant avec une légère pointe d'accent germanique. Il possède une prospère affaire moyenne d'entrepôt d'acier et une maison dans les faubourgs de Chicago. Une seule chose est inusitée en

lui : il possède aussi 500 tanks modèle « General Sherman ».

Aucun autre particulier n'a probablement jamais possédé autant de chars d'assaut auparavant. Il est certain, d'après l'Armée des États-Unis, que le général George Patton lui-même n'a pas pu en réunir autant pour la bataille de Bastogne. Ceci

Les tanks sont alignés à l'arsenal, attendant leur chargement sur des wagons-plates-formes. Il en a coûté 85 000 NF simplement pour embarquer les monstres sur ces wagons.



était également impossible au général Rommel en Afrique ou à Mac Arthur en Corée. En fait, il est même peu de nations ayant jamais eu un tel corps de tanks moyens à leur disposition en une seule fois.

Ising a acheté les siens comme surplus, 536 en tout. Et sa femme s'est écriée immédiatement : « Au nom du ciel... que comptes-tu faire de 536 tanks ? » Et il est de fait que, depuis lors, la vie d'Ising a rarement été ce qu'elle était auparavant.

Il a eu toutes sortes d'aventures avec le gouvernement américain, les chemins de fer, les reporters, les anciens conducteurs de tanks, les conducteurs actuels et ceux qui voudraient conduire des tanks. Il a eu des soucis inhabituels, et des rémunérations uniques en leur genre.

En fait, Ising n'a pas acheté les tanks dans le but d'envahir qui que ce soit. Ainsi que la plupart de ceux qui ont négocié dans les surplus, il désirait simplement réaliser un bénéfice avec ce qui semblait être une affaire prometteuse.

C'est un ami qui déclencha tout en 1958. « Voici un avis de mise en vente de trois lots de tanks de la deuxième guerre mondiale, dit-il. Pourquoi ne soumissionnerais-tu pas ? »

En tant que président de la Compagnie des Aciers Laube et de deux firmes plus petites, Ising se sentait équipé pour mener l'affaire à bien. C'est pourquoi il soumissionna. Comme dans le bridge cependant, ceci demanda une certaine préparation.

Tout d'abord, il fallait déchiffrer 21 pages de spécifications, avec des nomenclatures telles que : « Tank de combat moyen, canon de 76 mm, type M4A3, suspension horizontale, avec moteur, chenilles et canon. » (Il était signalé que certains articles manquaient sur quelques tanks : moteur, chenilles ou canon.)

Vint ensuite l'inspection personnelle. Ising, un ancien homme du corps médical de l'Armée

A droite : le « général Patton » d'aujourd'hui passe les rangs en revue, inspectant chacun de ses tanks. Ci-dessous, un rayon-laveur se retrouva sans logis lorsque les tanks eurent été déménagés.



de Terre, reconnaissait un tank Sherman lorsqu'il en voyait un. « Quoi d'autre, dit-il, pourrait avoir cette allure et peser 35 tonnes à vide ? »

Mais 536 tanks ayant coûté 235 millions de nouveaux francs à l'origine ne sont quand même pas une chose que l'on achète par correspondance. C'est pourquoi il se rendit à l'Arsenal de Rock Island, à 290 km à l'ouest de Chicago, et passa les rangs des tanks en revue.

La soumission s'effectue en remettant une offre sous enveloppe cachetée, accompagnée d'un chèque visé à titre de cautionnement. Cinq autres personnes soumissionnèrent, mais Ising avait fait l'offre la plus haute, 305 388 dollars et 21 cents pour le lot



(1 526 941,05 NF). Et 44 douzaines de tanks étaient à lui.

C'est-à-dire qu'elles furent à lui après encore beaucoup de travail de paperasserie.

Pour une chose, la valeur originale des tanks Sherman excédant la limite de 1 million de dollars (5 millions de nouveaux francs), le ministère de la Justice exigea des engagements attestant que l'opération « n'aurait pas tendance à créer ou à entretenir une situation incompatible avec les lois antitrusts ».

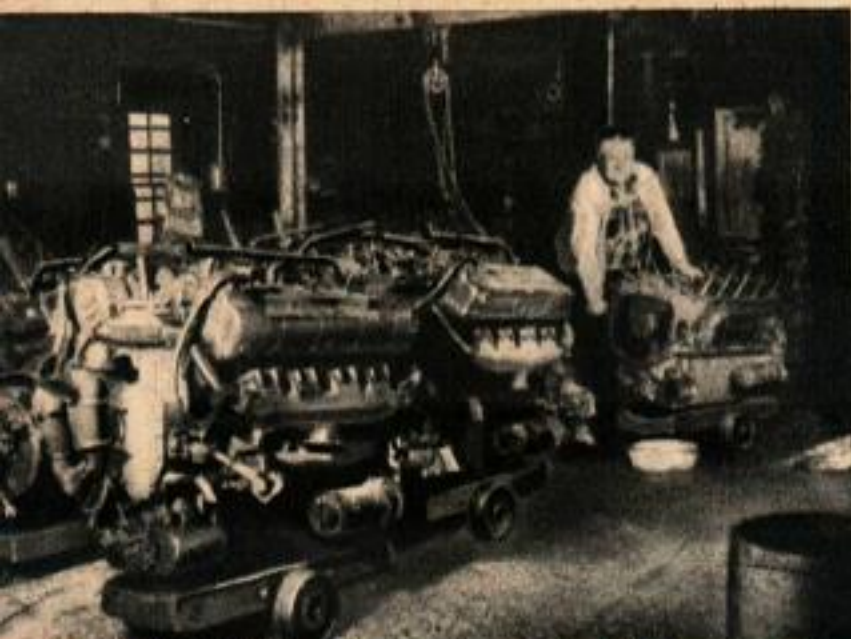
Le ministère d'État voulait de son côté être assuré que les tanks ne seraient pas utilisés dans quelque révolution.

Le ministère de la Défense, qui ne voulait pas de complications sur le territoire na-

tional, exigeait que chaque véhicule soit désarmé avant de traverser les portes de l'Arsenal pour être expédié à destination.

Il fallait aussi que tous les véhicules attendent un photographe du ministère de la Défense, lequel photographia tous les numéros de série, ce qui était indispensable pour rendre l'affaire officielle.

Puis Ising eut à déménager les tanks. S'ils n'étaient pas enlevés des parcs gouvernementaux dans les quatre-vingt-dix jours de l'achat, une pénalité de 0,20 NF par jour et par tonne brute était à payer. Ceci représentait un total journalier de 3 500 NF jusqu'au sixième jour de retard, après quoi la pénalité était doublée. Après trente jours, c'était tout ou rien : le gouvernement avait



Dans l'atelier de machines-outils, les moteurs Diesel et à essence sont nettoyés et reconditionnés, puis vendus pour servir sur des bateaux, des machines d'extraction pétrolière et des pompes.



Des sections entières de plusieurs tanks furent découpées et vendues à un gouvernement étranger suivant des spécifications précises. Ci-dessous, les ponts routiers ne pouvaient pas supporter leur poids, c'est pourquoi les tanks voyagèrent par fer.



le droit de revendre les tanks Sherman.

Pour un homme habitué à des opérations telles que l'achat d'acier dans une aciérie et à l'entreposage de celui-ci pour la revente, ou à l'importation de plaques d'acier de marine du Japon à revendre aux États-Unis, l'affaire commençait à prendre un air quelque peu compliqué.

Le désarmement, par exemple, consistait non seulement à enlever les tubes des canons, les tourillons et culasses, les mécanismes de freinage de recul et de mise de feu et divers autres articles dont Ising n'avait jamais entendu parler, mais aussi à les découper. Ising fut aussi informé que des munitions actives pouvaient très bien avoir été oubliées dans les tanks, qu'un chalumeau à découper pouvait faire exploser les 235 l d'huile et d'antigel restant dans chaque tank, ou qu'un ressort de recul manipulé sans précaution pouvait lancer un tube de canon à toute vitesse contre l'arrière-train de quelque imprudent.

Et ce n'étaient pas les vétérans de l'arsenal qui allaient se charger de tout ceci. Ising avait à recruter ses propres hommes et à les faire accepter par l'officier de sécurité.

Mais il eut bientôt 14 ouvriers, souscrivit une assurance spéciale pour les couvrir contre tous les risques, et les mit au travail. Presque le premier jour, un raton-laveur qui avait emménagé dans une tourelle se sauva, effrayé... mais à part cela, le désarmement se poursuivit sans histoires.

L'obstacle suivant était le déménagement. Un tank moyen n'est pas une Volkswagen. Il mesure 3,65 m de hauteur et 2,45 m de largeur. Il peut franchir une barrière verticale de 60 cm, mais, sur la grand-route, bien qu'il croise à 42 km/h, il consomme près de 3 litres au kilomètre. Et plus d'un de ces tanks a fait craquer la chaussée d'une grand-route. Le déplacement de 536 tanks Sherman par voie routière était de toute évidence hors de question.

Il ne semblait pas non plus être intéressant de les transporter par camion. L'Arsenal de Rock Island se trouve sur une île du Mississippi. Sur les trois ponts routiers qui relient l'île à la rive, la charge maxima est de 20 tonnes. Pour transporter les tanks par camion, il aurait fallu tous les trancher en deux, ce qui aurait coûté du temps et exigé des hommes supplémentaires, et aurait interdit de vendre aucun tank entier par la suite.

Le rail restait la seule ressource. Fort heureusement, une voie des lignes de Rock Island traverse l'île. Si Ising faisait construire un embranchement (coûtant 10 000 NF) il pourrait le relier au parc aux tanks. Mais il avait d'autre part l'intention de garer ceux-ci dans un pâturage se trouvant près d'un moulin à 88 km au nord-est de Sterling, Illinois, et aucune connexion directe n'existait pour cette destination. De toute façon, aucun tarif de transport n'avait été établi pour les tanks.

Si toutefois la Compagnie de Rock

Tous les tanks devaient être désarmés avant de pouvoir quitter l'arsenal. Ising eut à recruter à cet effet sa propre escouade, et fut averti que des munitions actives pouvaient encore se trouver dans les tanks.



Ising transportait les tanks jusqu'à Clinton, Iowa, ils pouvaient être aiguillés sur les lignes de la Compagnie de Chicago et Nord-Ouest, et arriver en équipage royal jusqu'à quelques mètres du pâturage qui devait devenir leur domicile.

Mais ceci entraînait la traversée d'une frontière d'États. C'est pourquoi, lorsqu'un tarif de fret eût été convenu, il fallut le faire approuver par la Commission Commerciale Inter-États.

Une erreur de 75 000 NF commise par un employé de bureau fit rejeter la première demande d'approbation, mais la Commission Inter-États finit par donner son accord et l'armée d'Ising se trouva prête à se mettre en mouvement.

Il ordonna à ses hommes de mettre un tank en marche. En comprenant la mise au point du moteur, ceci lui coûta 450 NF. Et il eut bientôt suffisamment de Shermans en fonctionnement pour déplacer ceux qui ne pouvaient pas se mouvoir par eux-mêmes. Le chargement (coût : 85 000 NF) s'effectua

sans encombre, à l'exception de la pluie et de la boue. Dans le délai d'un mois, les tanks furent montés sur des wagons-plateformes, furent expédiés de l'arsenal et arrivèrent dans le pâturage d'Ising (où leur déchargement coûta 28 000 NF).

« Je ne sais pas si je dois me féliciter ou si je dois me faire du souci pour vous », dit à Ising un de ses voisins.

En vérité, celui-ci avait encore de nombreux cassements de tête devant lui. Pour une chose, le cours de la ferraille venait juste de baisser de 50 NF par tonne. Avec 2 250 000 NF investis à ce stade de l'affaire, Ising perdait 500 000 NF sur le papier.

Et cependant, Ising était content de l'opération. Dans son bureau du vingt et unième étage dans le centre de Chicago, il aimait parler ironiquement de sa force armée... même sans canons, suffisante pour effrayer quelque principauté ou Disneyland. Parlant avec une pointe d'accent de son Allemagne natale (il émigra en Amérique

(Suite page 111)

Les réservoirs à essence sont enlevés pour être vendus séparément. Le « business » de la vente des pièces détachées de tank a été si actif qu'Ising n'essaie plus de vendre des tanks ; il préfère les découper pour les revendre en pièces détachées.



L'Homme qui possède une armée de tanks

(Suite de la page 21)

en 1938), il répliqua une fois à une demande de renseignements sur une pièce de tank en clignant de l'œil et en déclarant : « Peut-être ne devrions-nous pas donner d'informations à l'ennemi. »

Son fils de dix ans, qui est devenu le héros de ses camarades de classe porte son père aux nues. Des journalistes téléphonèrent pour demander des interviews. Des magazines corporatifs passèrent des articles sur l'affaire, et une équipe de cinéastes d'actualité demanda à filmer le corps d'armée de Ising.

Celui-ci passa une journée à passer l'armée de tanks en revue, à saluer et à faire abattre des arbres et arracher des clôtures par ses engins à l'intention des opérateurs de cinéma. « J'en ai eu pour 200 dollars d'essence, rappelle-t-il, mais nous nous sommes bien amusés pour autant d'argent. »

A ce moment, il était aussi très certain que les tanks pourraient être bons pour autre chose que le tas de ferraille. Intacts, ils pouvaient rapporter de 15 000 à 40 000 NF. Et de nombreuses pièces individuelles étaient très demandées.

Mais à quoi un tank usagé par la guerre peut-il donc être bon ?

La division Pratt et Whitney de l'United Aircraft Corporation recherchait depuis quelque temps déjà des tanks à utiliser comme chasse-neige sur les parcs à voitures et les rampes de son usine d'East Hartford, Connecticut. Ising lui vendit six tanks, pour un prix de 180 000 NF.

« Nos hommes pensent qu'ils sont de beaucoup supérieurs aux camions chasse-neige, dit l'un des officiels de la compagnie. Ils peuvent rouler à 42 km/h et pousser ou tirer jusqu'à 25 tonnes. »

L'arrachage des souches n'a rien de pénible pour un tank. Des exploitations forestières et des scieries se trouvant dans des zones marécageuses pourraient parfaitement utiliser des tanks.

Des « casseurs » d'automobiles pourraient s'en servir pour comprimer un vieux châssis sans aucune difficulté ; des entreprises de récupération pourraient monter un bras de force sur un tank Sherman et disposer ainsi de la plus rapide grue de l'Ouest américain ; et des entreprises de démolition pourraient aussi en tirer des merveilles. Lorsqu'un tank a passé deux fois à travers une maison, tout s'écroule et se retrouve à portée d'atteinte facile.

Et pourquoi les villes ou l'American Legion n'utiliseraient-elles pas des tanks pour leurs monuments commémoratifs de la guerre ? Pourquoi ne serviraient-ils pas de bulldozers ? Ou d'engins de transport de matériel mobile pour le forage des puits ? Ou d'éléments de décor de cinéma ?

« Des promenades en tank pourraient être

offertes dans les fêtes foraines, dit un jour Ising dans un grand envol de fantaisie. Il y a cinq places dans un tank. Ceci serait une attraction vraiment sensationnelle, n'est-ce pas ? »

A certain moment il projeta d'employer des étudiants comme vendeurs pendant la saison des vacances. « Allez vendre un tank et reposez-vous le reste de l'été », était sa formule. Mais personne ne se laissa convaincre.

Plusieurs anciens combattants lui demandèrent s'il pouvait leur livrer un tank à titre de souvenir personnel. L'un d'eux apporta en signe de bonne volonté un tank en modèle réduit pour décorer le dessus de bureau d'Ising.

« Il voulait un tank en grandeur réelle, rappelle Ising. Puis j'ai parlé de 1 000 dollars (5 000 NF) de frais d'expédition. Et il m'a dit alors : « Non, merci. »

Ising aurait pu essayer d'obtenir l'approbation du ministère d'État pour des ventes à des gouvernements étrangers. Il décida de ne pas le faire. « Il est trop facile à un tank de tomber en mauvaises mains, explique-t-il. Et alors, où cela me mettrait-il ? »

En fait, les frais de transport sont si élevés et la vente des pièces détachées de tank s'est révélée si active que, bien que 150 au moins des Shermans soient en état de marche, Ising n'essaiera plus d'en placer beaucoup intacts. Il a été plus aisé de vendre des pièces, qui semblent être très demandées, que d'occuper des employés à découper des carcasses de tanks.

Plusieurs nations amies des U.S.A. possédant des chars Sherman, toutes les roues de train de roulement et toutes les chenilles qu'il peut trouver sont vendues presque immédiatement.

A des prix variant entre 2 500 et 7 500 NF, les moteurs se sont aussi très bien vendus. Les tanks Sherman étaient équipés, soit de moteurs Diesel jumelés de 250 ch, soit de moteurs à essence de 500 ch. Une université américaine en a acheté plusieurs pour sa soufflerie aérodynamique. Des exploitants de bateaux de pêche à la crevette en ont acheté d'autres. Et d'autres moteurs encore ont été achetés pour des installations d'irrigation, des machines de recherche pétrolière et diverses autres utilisations.

Des petites génératrices à moteur à essence ont été vendues à des propriétaires de chalets se trouvant dans des régions isolées, ou à des commerçants fournissant ce genre de clients.

Des scieries et des aciéries ont acheté des boîtes de vitesses et des ponts arrière pour accoupler des moteurs à des scies et à des transporteurs. Des usines de moulages plastiques et des firmes spécialisées dans l'équipement pétrolier ont acheté un bon nombre de pompes.

Des postes émetteurs-récepteurs de radio ont été vendus à différentes fins, et même des sièges, des extincteurs, des phares et articles similaires ont été assez demandés.

Ising n'a pas fait de publicité pour sa marchandise. Les personnes qui s'intéressent aux tanks savent toujours à qui s'adresser. Les nouvelles parues dans la presse et les grands articles écrits au sujet de l'affaire ont naturellement beaucoup aidé à la vente, ainsi que les gestes spectaculaires tels que le prêt d'un tank à un théâtre.

Le marché de la ferraille a fluctué encore plus qu'Ising ne s'y attendait. Mais il a cependant conservé une équipe travaillant au découpage des tanks Sherman. S'il peut vendre au moment où le marché sera propice, un observateur estime qu'Ising réalisera un « coquet » bénéfice : au moins 250 000 NF.

Mais, quoi qu'il arrive, Ising est heureux d'avoir possédé une armée de tanks, ne serait-ce que pour quelques mois. Car il est peu de personnes qui auraient eu la possibilité de le faire, y compris le célèbre Walter Mitty.

Et, dit-il avec un clignement d'œil, quel est l'autre homme qui, coincé dans un embouteillage, pourrait regarder les files de voitures se trouvant devant et derrière lui et penser :

« Pas très loin d'ici, j'ai exactement le véhicule qui pourrait passer directement à travers tout ce fouillis... à 40 km à l'heure. »