

Garage pour Deux Millions de voitures



SANS les ateliers de l'Artillerie, qui ont réparé les automobiles et les canons, les troupes américaines seraient peut-être encore en train de combattre les Allemands et les Japonais. Ces garages de guerre ont joué un rôle essentiel dans la conclusion de la guerre.

L'armée disposait d'environ 2 millions de voitures diverses. En 1944, elle avait cinq millions de tonnes de matériel de guerre dont l'entretien incombait à l'Artillerie. Il y avait près de 2500 modèles différents de camions, de tanks, de fusils, de canons et d'instruments. Les stocks comprenaient plus d'un demi-million de pièces détachées de types différents. Pour l'entretien de 100 tanks Sherman pendant leur première année d'usage, les ateliers employèrent 2800 modèles de pièces et d'ensembles représentant un total de 528.772 pièces individuelles réparties en 5.212 caisses.

Pour accomplir leur tâche

On a peu parlé d'eux en première page des journaux, mais les hommes qui, dans un atelier s'étendant sur le monde entier, ont réparé 2 millions d'automobiles militaires ont accompli une tâche herculéenne. La consigne donnée par leurs chefs était: «Jetez la papperasse par la fenêtre.»

Les indigènes de Malaita travaillent avec les soldats à la réparation des véhicules et des divers mécanismes accidentés.

Ce mécanicien américain ne s'inquiète guère de la boue. Il sait que sa jeep doit être réparée pour suivre l'avance alliée en Allemagne.





Des hommes de la 9^e Armée américaine changent les chenilles d'un tank près des lignes en Allemagne. Les réparations près du front étaient assurées par des équipes volantes.

gigantesque, les ateliers de l'artillerie eurent à réparer sur place des dizaines de milliers de pannes, parfois sous le feu même de l'ennemi. Les ateliers de la seule 1^{re} Armée effectuèrent plus de 15.000 dépannages sur un territoire de 150 à 250 km. de long et atteignant jusqu'à 500 km. de profondeur. Ils manipulaient 2.500 tonnes de matériel divers par jour.

Sachant qu'une armée doit avant tout garder sa mobilité, le Lieutenant-Général Levin H. Campbell, commandant en chef de l'Artillerie, a donné les instructions suivantes :

et les petites réparations, les deux premiers échelons, étaient assurés par les troupes mêmes utilisant les camions ou le matériel. Les ateliers mobiles de l'Artillerie étaient chargés des trois suivants, qui comprenaient les moyennes et grosses réparations et les révisions. Les mécaniciens de ces ateliers se sont toujours rendus sur le front même pour faire la plus grande partie de leur travail. Des patrouilles routières, des équipes de liaison et d'inspection circulaient sans arrêt sur la ligne de combat. Certains hommes faisaient

A gauche, un soldat répare une pièce d'un tracteur à chenille. A droite dépannage sur le terrain d'une boîte de vitesse.



« Si la paperasserie doit gêner votre travail, n'hésitez pas à jeter les paperasses par la fenêtre. Vous pouvez considérer cela comme un ordre. » Dans le monde entier, ses hommes ont suivi cet excellent conseil et ont mérité les félicitations de généraux tels que Eisenhower, Devers et Patton.

Les ateliers mobiles de l'Artillerie, où les soldats se firent parfois aider par les civils, ont rendu des services vitaux en Chine, en Alaska, en Egypte et à Okinawa. Ils participèrent fréquemment aux opérations de débarquement, et réparaient le matériel sous les bombardements. La voie Stillwell, essentielle à l'approvisionnement de la Chine, n'aurait pas pu être construite sans eux. Ayant à entretenir la plus considérable équipe de camions jamais réunis, ces ateliers, disséminés dans le monde entier, n'immobilisèrent jamais pour plus de quatre jours plus de 4 % des véhicules. On commence maintenant à connaître leurs hauts faits.

Les services de réparation de l'Armée sont organisés en cinq échelons. L'entretien courant

leur métier sur les positions de batterie, et lorsqu'il était impossible de réparer une pièce, ils retournaient eux-mêmes chercher un canon de rechange. Un des groupes de la 3^e Division d'Infanterie installa lui-même un atelier miniature dans un camion qui pouvait suivre les troupes partout sur la ligne de feu. En Birmanie, des mécaniciens eurent à voyager à cheval pour aller réparer des fusils sur le front.

On comprendra mieux le travail des ateliers mobiles en suivant une arme ou un camion immobilisés, depuis la ligne de combat jusqu'au moment où il est complètement remis en état. Qu'arrivait-il, par exemple, lorsqu'un obus japonais atteignait un camion américain GMC de 2 tonnes et demi ?

En premier lieu on l'enlevait rapidement de la zone dangereuse, et des tracteurs de 4 à 10 tonnes l'emmenaient rapidement vers un point de rassemblement à l'arrière. C'est là que l'on groupait tous les véhicules endommagés pour les aiguiller dans les gigantesques services de réparation de l'armée. D'énormes tracteurs blindés, baptisés les « wagons-dragons », capables de remorquer 40 tonnes sans un murmure, y amenaient également les tanks et véhicules blindés. Les équipes de liaison de l'Artillerie les y inspectaient et effectuaient les réparations dont elles étaient capables. Elles étaient aidées par des hommes des compagnies divisionnaires d'entretien. Mais si leur outillage était insuffisant pour

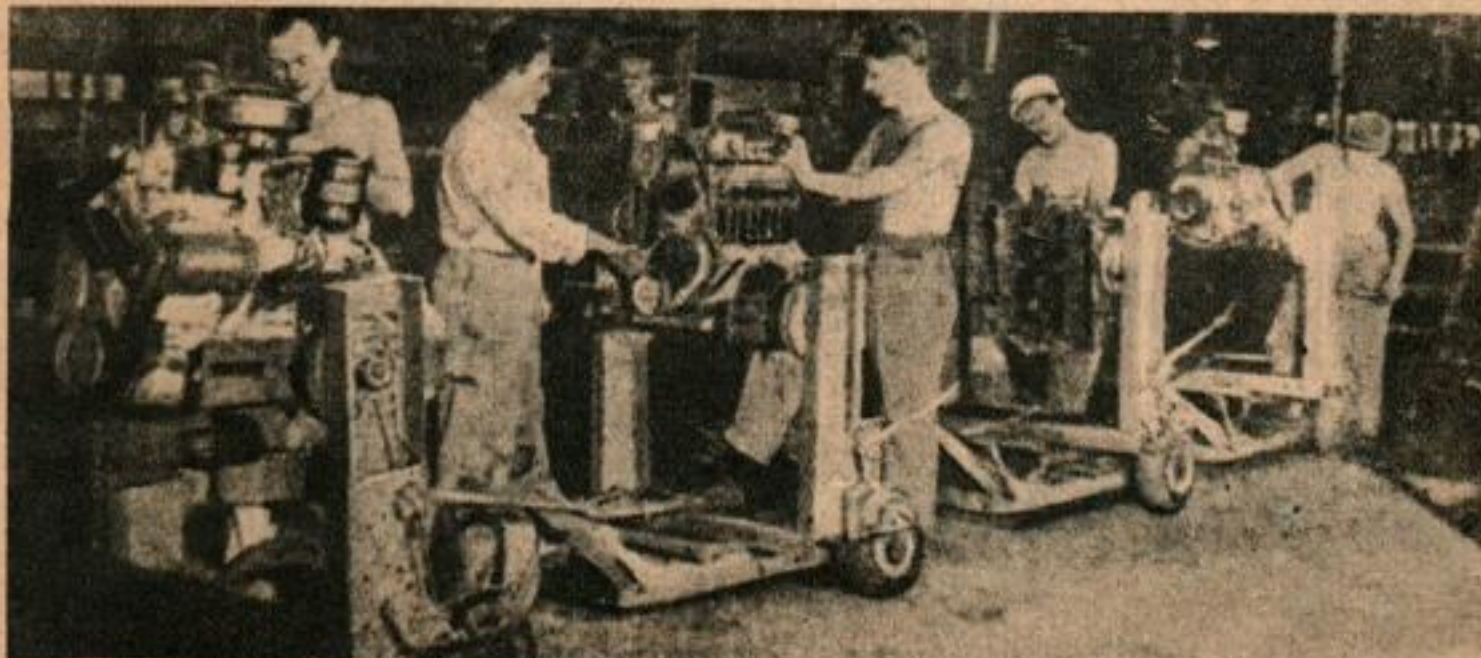


Mise en place d'un moteur reconstruit pour remise en route rapide d'un tank.

réparer le camion abîmé, celui-ci était dirigé sur les ateliers d'Artillerie non divisionnaires.

Ceux-ci, qui formaient l'échelon moyen, étaient bivouaqués dans un endroit bien camouflé, à des distances variant de 10 à 40 kilomètres du front. Ces unités, complètement mobiles, comprenaient 6 officiers, 1 sous-officier breveté et 169 hommes ; tout leur outillage était monté sur camion pour permettre le déplacement rapide. Le personnel avait fréquemment à travailler 20 à 24 heures par jour. Normalement, ces unités

Une chaîne de montage de moteur dans un atelier mobile de campagne à Guadalcanal.





Jeeps et canons, l'Artillerie se charge de tout. Changement du tube d'un canon de 155.

constituaient l'échelon moyen d'entretien pour une division d'infanterie de 15.000 hommes. Certaines d'entre elles travaillèrent avec la même division dans les deux guerres mondiales.

Les inspecteurs vérifiaient les avaries du camion, le bureau de l'atelier établissait une feuille de travail, et des tracteurs remorquaient le camion jusqu'au peloton spécialiste des réparations automobiles. Ce groupe, l'une des trois grandes divisions de l'atelier, était outillé pour changer les moteurs, les radiateurs, des ensembles tels que démarreurs et génératrices, et accomplir toute réparation d'importance moyenne n'exigeant pas de délais excessifs. Les mécaniciens de ce peloton automobile travaillaient en plein champ, sans s'occuper de la pluie, de la boue, ni de l'absence d'abri, effectuant parfois 750 à 1000 remises en état complètes en un mois. Il leur était interdit de sortir l'outillage des camions camouflés, pour ne pas compromettre la rapidité de déplacement.

Pendant que les hommes du peloton automobile étaient au travail, les armuriers s'occupaient de la mitrailleuse du camion. Leurs machines et établis se trouvaient également dans des camions-ateliers. Ces spécialistes réparaient tout l'armement léger de l'artillerie

divisionnaire, jusqu'au calibre de 105 mm., y compris les instruments accessoires de tir. Ils pouvaient même réparer les chronomètres.

Lorsque les mécaniciens ou les armuriers avaient besoin de pièces ou d'outils, ils s'adressaient à une unité spéciale d'approvisionnement qui disposait toujours d'une collection complète de rechange dans des camions aménagés à cet effet. Les hommes de ces unités calculaient leurs stocks d'après le nombre exact de canons, d'armes et des diverses pièces d'équipement dont les services d'entretien étaient responsables. Si, par hasard, l'unité d'approvisionnement manquait de la pièce nécessaire, elle disposait de camions-ateliers spéciaux avec les outillages

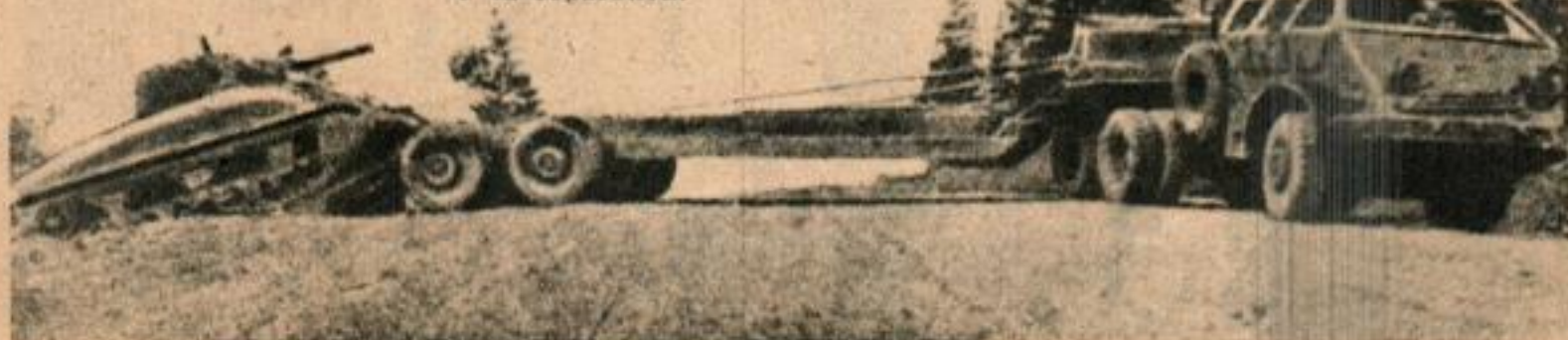
et montages qui lui permettaient de fabriquer sur place la pièce essentielle manquante.

Si les mécaniciens de l'échelon moyen rendaient compte qu'ils ne pouvaient pas effectuer dans les 24 heures la réparation du camion, celui-ci était remorqué vers l'arrière à l'atelier de campagne de gros entretien. Cet atelier, hors de portée de l'artillerie, n'était que semi-mobile et se déplaçait aussi rarement que possible pour éviter les interruptions dans ses travaux spécialisés. Bien que son organisation fût analogue à celle de l'échelon moyen, cet atelier disposait de beaucoup plus de temps, de spécialistes et d'outillage pour accomplir son travail. Il avait également de plus grandes responsabilités, puisqu'il avait la charge d'au moins quatre divisions d'infanterie, et parfois d'une armée entière.

Le camion démolé, à son arrivée, était dirigé sur la section automobile où des spécialistes le prenaient en charge. Ils le réparaient en

(Suite page 144)

Un „ wagon-dragon ", avec des treuils et des câbles d'acier, démarre en quelques minutes un tank désemparé pour l'amener à la réparation.



Deux millions de voitures à réparer

(Suite de la page 62)

remplaçant le moteur, en changeant l'essieu et le pont arrière, en refaisant un ou deux ensembles et en redressant la carrosserie et les ailes.

Pendant ce temps, les armuriers pouvaient soit procéder à une révision complète de l'armement, soit le remplacer purement et simplement. Tout comme les mécaniciens de la section automobile, ils étaient mieux outillés et plus spécialisés que leurs collègues de l'échelon moyen. Les armuriers de l'atelier de gros entretien pouvaient réparer les pièces d'artillerie jusqu'à 155 millimètres, aussi bien que les armes anti-aériennes et les appareils compliqués de pointage et de mise à feu.

Le service des pièces de rechange transportait son stock dans des remorques-magasins de 6 tonnes. Il représentait un chaînon vital dans les services d'approvisionnement de l'Artillerie. Il fournissait les pièces et l'équipement pour une armée entière. Si la réparation du camion l'exigeait, il pouvait fournir les forgerons, les électriciens et les soudeurs nécessaires. Ces hommes étaient capables de miracles d'ingéniosité. En Birmanie, une de ces équipes trouva le moyen

de fabriquer des roulements à billes avec de vieux bidons à essence.

Pendant que l'atelier de gros entretien achevait la réparation du camion pour le renvoyer directement à la ligne de feu, le vieux moteur et autres ensembles remplacés au cours de l'opération étaient envoyés aux ateliers de l'arrière pour la récupération et, éventuellement, la remise en état.

Ces ateliers de l'arrière étaient complètement en dehors de la zone de combat, de sorte que leurs travaux ne pouvaient être interrompus. Leur rôle, cependant, était des plus importants dans l'entretien du matériel. Des chargements incessants de matériel hors d'usage étaient déversés dans leurs parcs pour reconstruction et remise en service.

Ces ateliers se trouvaient généralement dans de grandes villes où l'on pouvait disposer d'usines tout installées, de main-d'œuvre à bon marché et facilités de renouvellement des machines-outils. Pour la route Stillwell, en Birmanie, ils étaient installés à Calcutta dans une ancienne usine de jute et les locaux d'une société américaine d'exportation de moteurs. Dans ces régions, on compte même parmi les travailleurs indigènes embauchés par les ateliers de l'Artillerie des chasseurs de têtes de la tribu Naga. Certains de ces indigènes travaillèrent successivement pour les Anglais, les Japonais et les Américains.

Les spécialistes de ces services eurent parfois des affectations inattendues. Robert A. Walters fut détaché pour apprendre au roi d'Égypte, Farouk, à tirer avec un fusil américain. Un autre dut apprendre à forcer les coffres-forts. Sa tâche était d'ouvrir les coffres dans les régions réoccupées où l'ennemi les avait minés comme « booby-traps ». Une unité d'échelon moyen, à Anzio, en Italie, fabriqua de toutes pièces des pylones d'observation d'artillerie de 12 mètres montés sur chenilles. En Corse, une autre eut à réparer une locomotive. Des tanks furent transformés en voitures-ambulances pour évacuer rapidement les blessés pendant une attaque.

Dans le monde entier, les ateliers de campagne de l'Artillerie ont réduit les transports par bateaux, ont épargné du matériel essentiel et ont gagné un temps précieux par leurs réparations sur le terrain. Mais ce qui est plus important encore, ils ont diminué les pertes en hommes en conservant aux troupes la mobilité et la puissance de tir qui ont finalement réduit l'ennemi à merci.