

RetrokiT

R72225

“TRUCK, WRECKING, HEAVY M1A1” WARD LAFRANCE

R72225



Napoléon disait qu’une armée marche sur son estomac. Au temps des armées mécanisées et de la logistique “reine des batailles”, les Américains comprirent très tôt que la création d’unités de dépannage et de réparation était primordiale.

C’est pourquoi ils choisirent rapidement des matériels de ce type, et cela de 3 modèles : un GMC doté d’un palan (et si possible d’un treuil à l’avant, en plus des outils spécialisés), le fameux “lot 7” (set 7 en anglais) ; un Diamond de dépannage moyen (dit 4 Ton) ; et une dépanneuse lourde sur base Ward LaFrance.

Pour leur part, les militaires ont défini en juillet 1937 les caractéristiques du “Truck, Wrecking, Heavy M1” dont ils rêvent depuis des années ; mais la production assurée par Corbitt (le prototype a été construit par Marmon-Herrington) est confidentielle. Ce camion a pour tâche de : tracter, dépanner, récupérer tous les véhicules (chenillés compris) en dotation dans l’armée de l’époque et de pouvoir également assurer les “réparations de campagne” tout en disposant d’une bonne capacité de levage et de treuillage.

Cela donne en pratique un camion sur châssis 6x6 (au pont avant débrayable) doté d’un treuil avant (pour se tirer d’affaire tout seul), d’un treuil arrière (pour les interventions, avec poulies de renvoi latérales pour les dépannages qui ne sont pas dans l’axe du camion), d’une grue à orientation manuelle avec 2 jambes d’appui, plus un équipement de réparation complet accompagnant un poste de soudure/découpage oxyacétylénique. Il existe 2 jambes de force sur le châssis et 2 vérins fixés au plateau, ainsi que 2 dispositifs d’ancrage des roues quand le treuil est utilisé.

Le contrat est alloué en 1940 à Ward LaFrance pour 69 exemplaires (“Model 1000” qui sera ensuite décliné en différentes séries : 1, 2, 3 et 4) et Kenworth (300 exemplaires) sous la dénomination de “Model 570” (puis 571 en 1942). Malgré ce bon départ, c’est Ward qui produira près de 3 fois plus de M1 que Kenworth (qui en livre 530 pour sa part).

La première évolution notable est le passage à une grue dont l’orientation devient mécanique sur le Model 572 de 1943 (du type US6). C’est d’ailleurs cette même année que le M1A1 est défini (mais son adoption sous cette dénomination ne date que de mars 1944 !), sous les classifications constructeurs de Model 573 et Model 1000 Series 5. C’est surtout l’aspect extérieur qui change, avec une cabine bâchée d’aspect nettement plus militaire. Le pare-chocs avant se voit doté d’une pièce (un palonnier) d’attelage pour tirer des véhicules lourds, dont le dessin est d’ailleurs différent chez les 2 constructeurs ; les coffres à outils sont plus longs chez Kenworth, du moins au début car Ward les rallonge rapidement. Enfin, la grille de protection du radiateur forme un angle vers le haut sur les Ward, alors qu’elle est horizontale chez Kenworth.

Mais où peut-on trouver ces *Wreckers* lourds ?

Ils sont relativement fréquents dans l’armée de terre : bien sûr *Infantry* (quand elle est motorisée), mais aussi (et surtout) *Armored Command* et *Cavalry*, ou *Quartermaster* (dans ses *Base Regiments*) et *Ordnance (Heavy Maintenance Battalions)*.

On peut être plus précis.

Dans une division blindée, il y a 25 *Wreckers* lourds : 1 dans le *Cavalry recon squadron mechanised* réglementaire, 2 dans chacun des 3 *Tank Battalions* (dans le *Battalion maintenance platoon*), 1 dans chaque *Armored infantry battalion*, 1 dans chacun des 3 bataillons d’artillerie (équipés de Priest M7 ou M7B1, au sein du *Maintenance platoon*), 1 dans le *Maintenance platoon* du bataillon du génie et enfin 11 dans l’*Ordnance heavy maintenance battalion* (2 dans la *Salvage section* de l’*Headquarters company* ; 3 dans chaque *Ordnance maintenance company*).