

En ce qui concerne la *Cavalry*, il y a un *Wrecker* lourd dans chaque *squadron*, quel qu'en soit le type (indépendant, dans une DB ou une DI). Il en va de même pour chaque *Tank Destroyer Battalion* (au sein du *Maintenance platoon* de la *Headquarters company*). C'est vrai aussi pour les *Amphibian tanks* (les DD) ou *Tractor* (comprenez LVT) *battalions*.

Pour ce qui concerne l'artillerie, on trouve un *Wrecker* lourd dans les bataillons suivants : obusier de 240 et canon de 8 pouces (*Tractor drawn*), obusier de 240 (*Truck drawn*), obusier de 8 pouces (*Truck drawn*), *155 gun selfpropelled* (comprenez M-12), canon de 155 (*Truck drawn*), obusier de 155 ou canon de 4.5 pouces (*Tractor drawn*), ou enfin *4.5" Rocket*. Mais aussi dans les *Armored field artillery battalions* indépendants (à l'image de leurs équivalents des DB).

Bien sûr, *Tractor drawn* veut dire "tiré par un tracteur", et *Truck drawn* vaut pour "tracté par un camion".

Au sein de l'artillerie, dont on vient d'examiner le cas de la *Field artillery*, il existe aussi une composante antiaérienne. On ne trouve d'*Heavy Wrecker* que dans les bataillons dits *Gun mobile* et *Gun semimobile* (équipés de canons de 90mm), dans ceux appelés *Automatic weapons* (uniquement les *Self-propelled*, c'est-à-dire sur châssis de *Half-track*) et les bataillons de projecteurs.

Le génie n'en utilise qu'à raison d'un par bataillon, au sein du *Maintenance platoon* de sa *Headquarters company*.

L'*Ordnance* en déploie 30 dans ses *Heavy maintenance battalions* indépendants (les *Light battalions* disposent de 32 *Diamond Wreckers*, qui équipent d'ailleurs aussi les compagnies affectées dans les DI).

Au plan de son utilisation, le M1A1 est très puissant (et même plus qu'annoncé par les constructeurs, le M1A1 circulait souvent à plus de 19 tonnes) et peut aller partout où on l'appelle (sauf si le terrain est vraiment meuble, car son poids à vide est très élevé). Les défauts suivants lui sont imputés : la mécanique souffre trop au-delà d'une pente de 8% et elle est compliquée (il faut en connaître les limites et la bichonner) ; l'ensemble est cher à produire (14000\$ de l'époque) et lourd, ce qui provoque un redoutable appétit en essence (1 litre au kilomètre ! Pauvres collectionneurs ! ! !).

En ce qui concerne les livraisons aux alliés, les Anglais recevront des M1 (698 pour être précis) ainsi que des M1A1 (combien?), et les Canadiens des M1A1 seulement. Dans les 2 cas, le numéro d'immatriculation militaire (*War Department Number*) est précédé d'un "H". Les Français en reçoivent aussi bien sûr.

Comme je l'ai déjà signalé, les éléments mécaniques sont identiques ou très proches de ceux utilisés pour les modèles de 6 Ton et de 7.5 Ton contemporains : Mack, Corbitt, White, Brockway, Biederman, Federal et Reo (certains de ces camions sont en dotation dans la Navy ou l'USAF).

Au plan des marquages, on peut signaler les numéros d'immatriculation connus pour avoir été attribués à ces 2 matériels (les M1A1 uniquement) : j'ajoute "connus pour avoir" car les commandes de guerre n'ont pas toutes été honorées en 1944 et 1945 quand on s'est dit que la guerre allait se terminer bientôt. Pour les Ward Series 5 (autrement dit les M1A1): W 0026983 à 0027556 (573 exemplaires), 0028368 à 0029232 (864), 0076978 à 0077174 (196) et 0081171 à 0082046 (875), pour un total de 2508 commandés. Pour les Kenworth Model 573 (là aussi, les M1A1): W 0027657 à 0027956 (299 exemplaires), 0029443 à 0029921 (478) et 0029422 à 0030465 (1043) pour un total de 1820 exemplaires commandés. De plus, Ward n'a jamais fourni les chiffres de sa production pour ces 2 années !

CARACTERISTIQUES :

Moteur Continental 22R à essence de 8 litres, 6 cylindres en ligne, refroidi à l'eau : 145 bhp à 2400 tours/minute ; transmission Fuller à 5 vitesses avant et 1 arrière et boîte de transfert Timken, comme les ponts moteurs ; suspension à ressorts à lames ; pneus 11.00-20 à reliefs non directionnels ; circuit électrique 12 V.

Cabine bâchée biplace. Grue Gar Wood modèle US6A de 7,2 t ; treuil avant Gar Wood de 9 t ; treuil arrière Gar Wood de 21,5 t. Masse maximale tractable 27 t.

Dimensions : empattement de 4,6m ; voie avant 1,85 m et arrière 2,08 m ; longueur totale 8,84m ; largeur 2,53m ; hauteur : 2,97m (3,03m avec affût antiaérien) ; garde au sol : 0,28m.

Poids : kerb (14,165 t) et GVW (16,040 t).

Vitesse maximum 72 km/h sur route ; autonomie : 400 km (2 réservoirs de 378 l) ; gué de 1m ; pente maximum 54% ; rayon de braquage 21m