



Un matériel du Génie La grue Quick-Way 1942 - 1970

Cette évocation s'appuie sur les collections du musée du Génie

Dans les années 1930, la firme américaine *Quick-Way Truck Shovel Company* à Denver dans le Colorado, spécialisée dans les engins de chantier, avait étudié une grue sans jamais la commercialiser. A l'entrée en guerre des Etats-Unis, l'US Army qui monte en puissance au début de 1942, s'adresse à *Quick-Way Co.* pour une grue multi-usages. Elle recherche un engin pouvant soulever une charge de 5 tonnes et assurer de multiples fonctions : benne, pelle, dragline, sonnette, etc. Le cahier des charges précise qu'elle doit pouvoir se déplacer par ses propres moyens sans être transportée comme certains modèles chenillés.

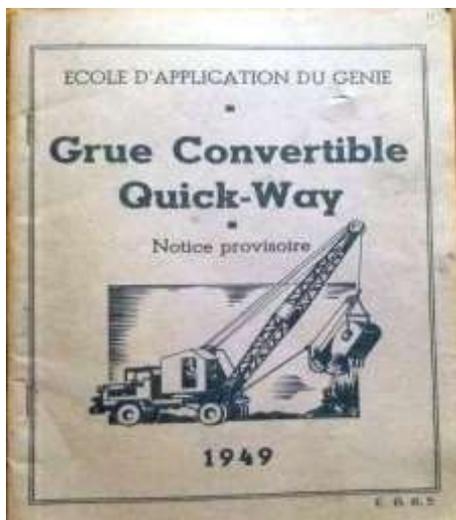
La *Quick-Way* modèle E 55 est destinée au génie travaux pour les terrassements, aux unités de ponts lourds, aux compagnies de ponts *Treadway* au sein des divisions blindées, mais également à l'artillerie, et aux bataillons de construction de la Navy, les *Seabees*. C'est ainsi que des centaines de grues sont fabriquées en 1942-1943.

La firme *Eidal Manufacturing Company*, de son côté, livre des remorques de 7,24 mètres de longueur, 7 tonnes de charge pour le transport des accessoires. La remorque est tractée par le camion-grue.

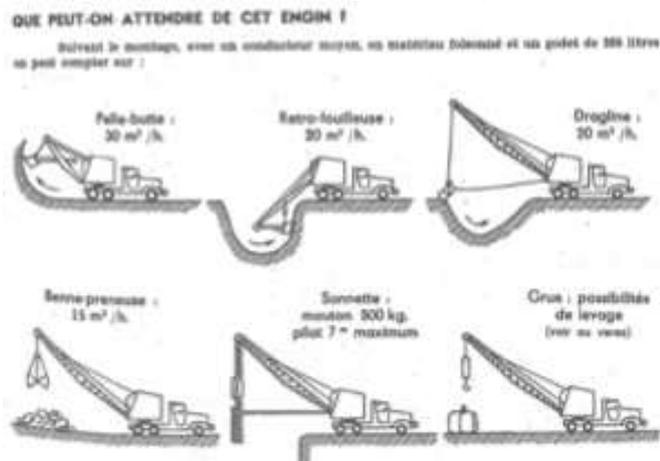


Quick-Way sur châssis Broockway et sa remorque

La grue est équipée d'un moteur à essence *International Harvester* de 35 CV, consommant 15 litres/heure. La flèche longue de 10 mètres est actionnée par câbles grâce à un treuil. Les capacités de levage dans l'axe du véhicule sont de 5 tonnes de charge à 3 mètres et de 1,4 tonnes à 7,60 mètres. Curieusement, aucune assise n'est prévue pour une manutention sur un côté ; l'opération, délicate, était limitée à une charge de 3 tonnes au maximum.



Extrait d'un mémento de l'Ecole d'Application du génie – 1949 – montrant les capacités de la grue Quick-Way



La grue est montée sur deux types de camions : les 6x6 *Broackway C666* ou *Corbitt 50 SD6* à châssis renforcé et le 4x4 *Coleman G 55A*. L'équipage se compose d'un chauffeur et d'un grutier. Dans le génie français, un manœuvre renforce la cellule.

Les camions *Broackway* et *Corbitt* sont restés dans la mémoire collective en raison, sans doute, de la consommation astronomique de 117 litres aux 100 km de leur puissant moteur 6 cylindres Hercules HXD de 150 CV. On peut comprendre la pénurie de carburant qui frappe les armées alliées en automne 1944 ! Le treuil *Gar Wood* à l'avant du véhicule a une capacité de traction de 11 tonnes et de 5,4 tonnes de déroulement freiné.

La firme *Coleman Motor Company* de Littleton dans le Colorado, plus modeste, prend cependant le relai en 1943 avec son 4x4 de 11,65 tonnes équipé d'un moteur 6 cylindres *Buda* développant 115 CV, à la consommation relativement plus modeste.

Ce véhicule est équipé d'un treuil Heil, de même puissance que le *Gar Wood*, fixé sur le pare-choc avant comme sur les half-tracks, très utile en cas de difficulté sur le terrain.



Grue Quick-Way sur chassis Coleman transportée par rail avant son embarquement sur un Liberty ship à Newport (USA) février 1942



Grue sur chassis Coleman en cours de manipulation d'un flotteur destiné à un pont Treadway – offensive de la Ruhr – mars 1945

Tous ces camions mesuraient 11 mètres de long et plus de 18 mètres avec la remorque. Il était prudent de ne pas dépasser la vitesse de 50 km/h et de ralentir avant les virages en raison du déséquilibre induit par la grue.

La Quick-Way allait rendre de grands services dans l'armée américaine et dans l'armée française pendant la Seconde Guerre mondiale. Abandonnée par l'US Army en 1953, elle reste en service en France jusque dans les années 1970 et dans les pays équipés des surplus de guerre américains.

On n'en connaît aujourd'hui que 4 exemplaires en France, dont celui du musée du Génie d'Angers.

Guy Stefanini