

Camions G.M.C. du Génie

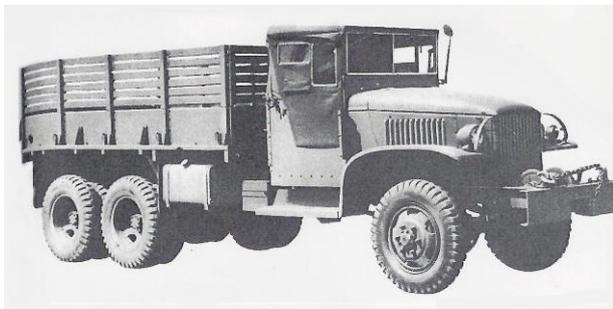
Le camion américain G.M.C a été fabriqué de 1941 à 1945 à plus de 562 750 exemplaires. Le général Eisenhower a dit que la guerre avait été gagnée par les forteresses volantes, le char Sherman et le GMC.

Celui que les GI nommaient « *Jimmy* » (GM) ou encore « *workhorse* », le cheval de trait a équipé l'armée française jusqu'aux années 1970. Il a également constitué le parc de nombreuses entreprises civiles après la Seconde Guerre mondiale. Qui ne se souvient des flamboyants camions rouge et jaune du cirque Pinder ?

La *General Motors Company* a été créée en 1903. Sa raison sociale a été changée en 1917 en *GM Corporation*. A partir de 1925, avec le rachat de nombreuses autres sociétés, la GM devient un empire très diversifié qui produit, entre autres, des moteurs, des frigidaires, etc. Avant la Seconde Guerre mondiale, elle est actionnaire à 80% de la société allemande *Opel*.

En 1941 et, surtout, en 1942, comme la majorité des industries américaines, la GM se transforme avec la guerre en un immense complexe à Pontiac dans le Michigan et devient la *General Motors Corporation Yellow truck and Manufacturing Company*. Elle lance la production à grande échelle du célèbre camion 2,5 ton. Ce qui correspond à une charge utile de 2 ½ ton US, mais le robuste GMC peut supporter plus du double.

Les premières séries sont en version 6X4 sans pont avant. Puis sortent des séries 6x6 « *Banjo* » produits par GM et « *Split* » par la firme *Timken*. Elles sont fabriqués avec châssis court : le modèle 352 (8% de la production), ou long : modèle 353, le plus courant, en un nombre extraordinaire de versions. Les *shelter* (fourgon), notamment, seront produits en plus de 50 variantes. Certains GMC sont équipés de treuil à l'avant, équipement fourni par *Gar Wood* ou *Heil*.



En 1943, afin d'économiser l'acier mais aussi de gagner de la place lors du conditionnement en caisses¹, la cabine tôle à deux portes est remplacée par un modèle torpédo bâché.

C'est à cette période également que sont livrés des caisses non plus en fer mais en bois. Après la guerre, des caisses métalliques seront fabriquées en République Fédérale Allemande pour l'armée française.

GMC cargo à chassis long et à cabine torpédo

Un camion sur quatre était équipé d'un rail circulaire pour mitrailleuse lourde contre avions Browning calibre .50, la célèbre 12,7 mm encore présente de nos jours dans très nombreuses armées.

Mu par un moteur 6 cylindres GMC de 92,5 CV, le camion 2,5 ton GMC a une vitesse maximum sur route d'un peu plus de 70 km/h pour une consommation d'essence d'au moins 37 litres au 100 ! Robuste, fiable mécaniquement, d'une conduite relativement agréable, malgré une direction assez dure.

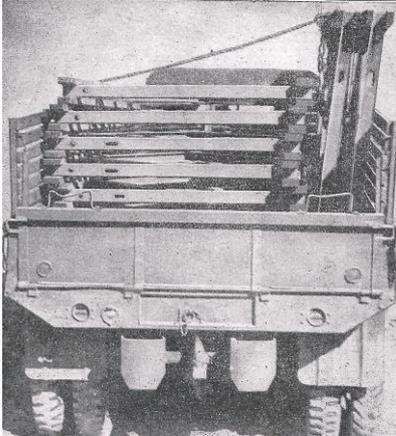
Modèles spécifiques du Génie français

Le camion GMC est très répandu dans les unités du Génie de l'armée française. Il est de tous les conflits, de la Seconde Guerre mondiale aux guerres de la décolonisation. Vers la fin de la guerre

¹ De nombreux GMC furent livrés en ensembles à assembler sur place sous la direction de techniciens américains. C'est le cas pour l'équipement de l'armée française reconstituée en AFN à partir de 1943.

d'Algérie, un modèle national, construit sous licence, commence à être livré, sans le remplacer totalement.

Le GMC cargo



Décrit ci-dessus, il sert au transport des éléments de pont et de divers matériels et accessoires. Le transport du matériel nécessaire à la construction d'un pont Bailey en double-double de 130 pieds (39,65 mètres) ayant une portance de 36 tonnes environ, nécessite pas moins de 36 GMC cargo.

GMC cargo avec un chargement de panneaux Bailey

Le GMC benne

Autre modèle spécifique du Génie. Ce dernier équipe quelques compagnies de camions-bennes. La 31^e C.C.B, constituée à Port-Lyautey au Maroc en 1944, participera activement à l'aménagement du terrain de l'Italie à l'Allemagne.



La particularité du GMC benne qui se rencontre avec ou sans cabine tôle, avec ou sans treuil, est sa benne basculante fabriquée par *Gar Wood Industry* ou *The Heil Company*. Activée par un vérin hydraulique, la benne est aisément identifiable par ses supports d'arceaux en forme de cavalier, ses 3 panneaux latéraux et l'absence de garde-boue à l'arrière. Une protection en bois avec déflecteur est fixée derrière la cabine.

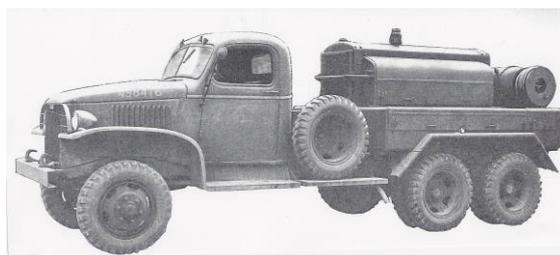
GMC benne, cabine torpédo



GMC benne sur un chantier

Le GMC compresseur Le Roi 105 GA

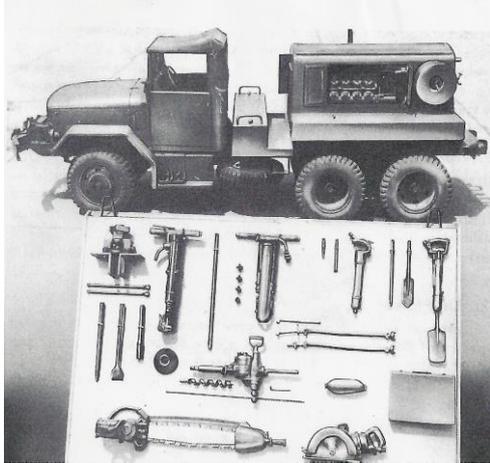
Un des modèles le plus représentatif du Génie.



Produite avec cabine tôle ou torpédo, avec ou sans treuil et avec des ponts *Banjo* ou *Split*, le « Le Roi », selon l'appellation usuelle, a rendu de grands services pendant des décennies.

Le compresseur 3 cylindres, entraîné par un moteur à essence 6 cylindres Le Roi D 318 de 34 cv, assure un débit de 105 cubicfeet (3000 litres d'air/mn).

GMC compresseur LEROI à cabine tôle



L'alimentation commune au camion et au moteur est assurée par un réservoir de 190 litres logé à l'arrière du GMC, sous la cuve d'air. Partiellement blindé, il assure une autonomie de 240 km au camion et huit heures de travail. Les outils pneumatiques (bêche, brise béton, scie à chaîne, etc.) sont rangés dans des coffres latéraux. Deux outils peuvent être employés simultanément grâce à deux dévidoirs de tuyaux situés à l'arrière.

6x6 STUDEBAKER compresseur LEROI

Après la Seconde Guerre mondiale les Etats-Unis livreront des compresseurs le Roi 210 G avec moteur D 71 de 66cv plus puissants (6000 litres d'air/mn) qui seront installés dans les années 1950 sur des camions 2 ½ ton Studebaker plus modernes et plus récemment sur camions Berliet GBC 8KT.



GMC compresseur LEROI – cabine torpédo



STUDEBAKER compresseur LEROI

Guy Stéfanini