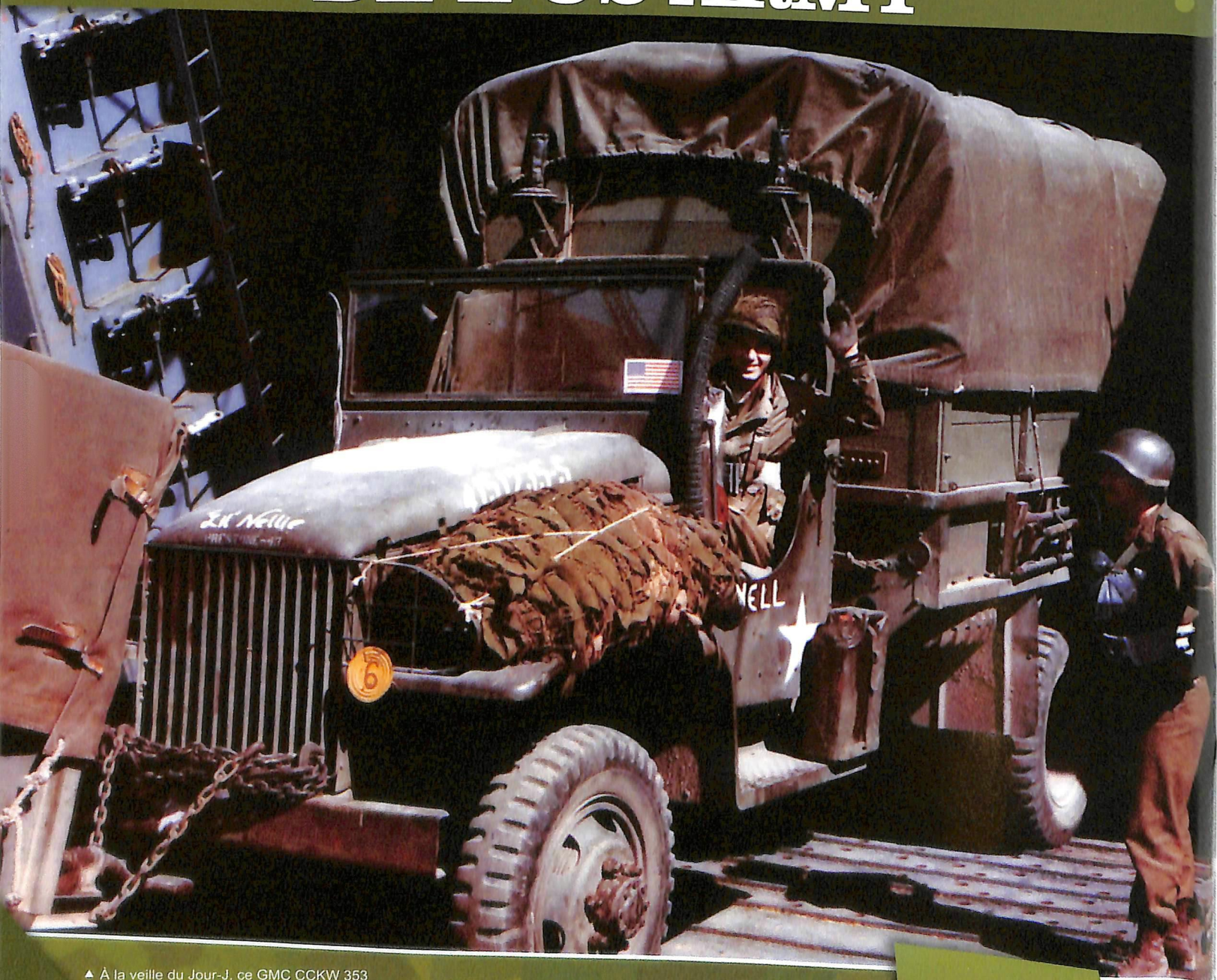


# GMC

## LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY



▲ À la veille du Jour-J, ce GMC CCKW 353 à cabine Torpedo embarque, en marche arrière, à bord d'un LST. Il est équipé du *Fording Kit WV-6*, un kit de modification permettant de franchir des gués de plus de 1,3 m et assurant une étanchéité durant 8 minutes. Exigeant des heures de préparation et non réutilisable, ce système est réservé aux opérations majeures. US Nara

Par Nicolas Aubin





« Ce n'était pas une merveille de mécanique, au contraire, c'était l'exact opposé, un tas de ferraille... mais c'est pour cela qu'il était le meilleur. »

Le Jimmy incarne à lui seul la toute-puissance de l'US Army et même une certaine philosophie de la guerre.

Construit à plus de 500 000 exemplaires durant le second conflit mondial, il participe à toutes les batailles, de 1940 aux années 1980.

Pourtant, rien dans son origine ne le destinait à un tel succès.

Retour sur la genèse et le développement d'un camion de légende.

## 1939, DE L'ANARCHIE À L'HARMONIE

Le besoin apparaît en 1939, à l'occasion de la renaissance de l'US Army. Réduite à une force de moins de 200 000 hommes, elle doit se muter en une armée de masse moderne d'ici deux ans, avec pour objectif d'atteindre les 1 686 000 hommes fin 1941. Surtout, cette armée doit être entièrement motorisée. Chaque service (*Infantry, Artillery, Quartermaster, Engineer, Ordnance...*) exprime alors l'impérieux besoin d'avoir une gamme de véhicules utilitaires polyvalents tout-terrain. Les contraintes sont essentiellement légales. Le législateur, soucieux de la bonne gestion des maigres fonds publics, impose au *Quartermaster Corps* [1] de choisir le moins-disant lors des appels d'offres, et, plus grave, ses demandes doivent rester vagues (capacité d'emport, vitesse, poids) et ne comporter aucune contrainte pouvant obliger les constructeurs à concevoir des véhicules spécifiques. Les camions doivent combiner « des performances standards sur route, avec une maniabilité suffisante en tout-terrain ». À l'exception de rares véhicules spécialisés, « ils doivent être issus du marché civil et faciles à produire en nombre ». Pour couronner le tout, il est même interdit au *Quartermaster Corps* d'assembler ses propres camions à partir de pièces existantes. Bref, l'Armée ne doit pas être un obstacle aux industriels. Durant la Grande Dépression, les équipements ne répondent plus à des impératifs militaires mais à des considérations économiques et sociales.

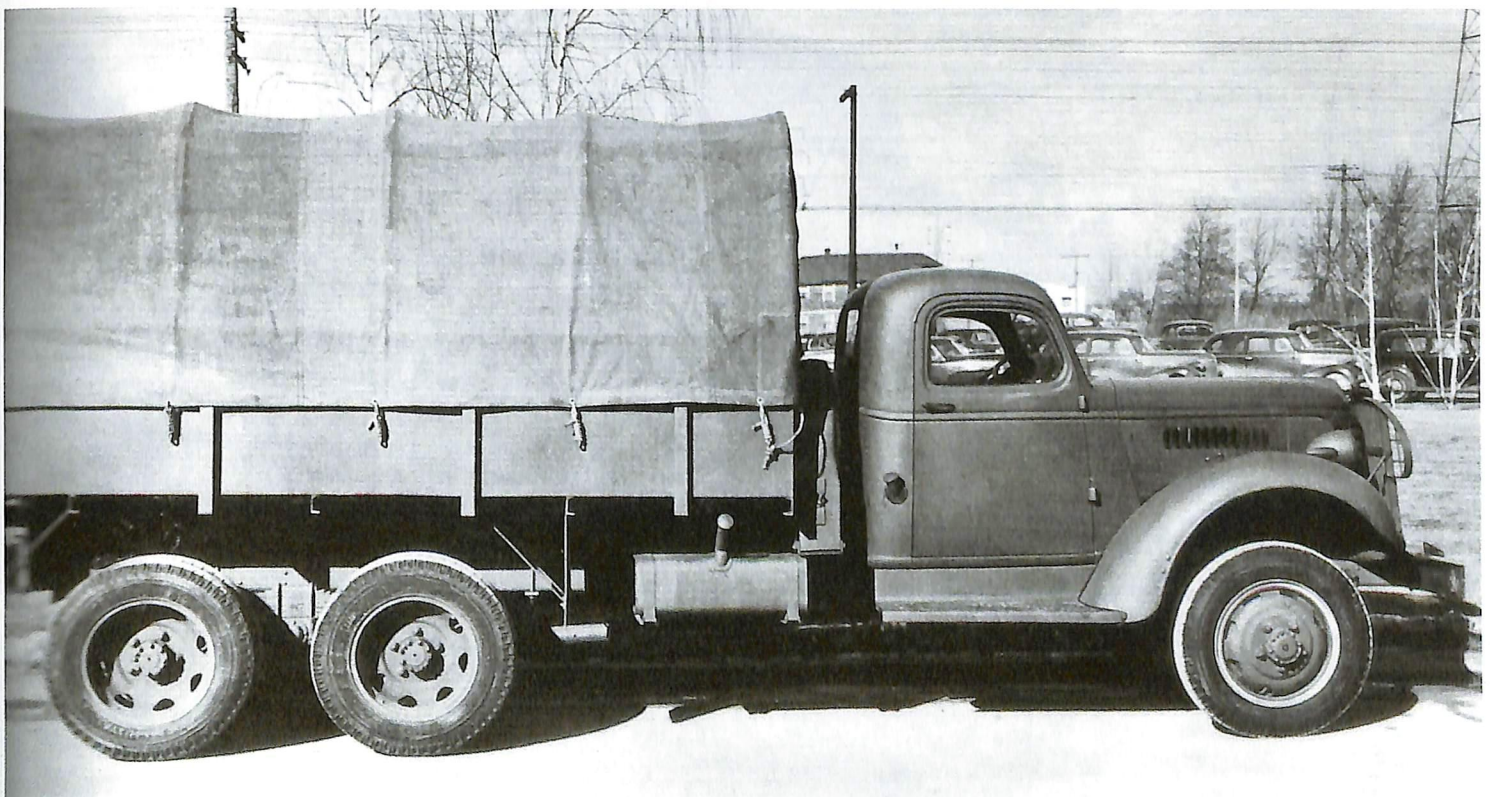
▼ Un ACKWX 353 de première série, datant de 1939, vendu 2 425 dollars à l'US Army. Son origine civile est frappante. Remarquez le réservoir installé sur le flanc droit de la caisse, entre les deux trains. US Nara

De ce fait, les contrats sont réservés aux entreprises en difficulté.

En 1936, 360 modèles différents sont déjà en service, et en 1939, ce ne sont pas moins de 960 ! Les mécaniciens doivent jongler avec un million de pièces détachées. Cyniquement, le colonel Brainerd Taylor écrit : « les véhicules qui répondaient aux besoins de l'Armée ne pouvaient être produits efficacement pendant la guerre et étaient illégaux durant la paix. » [2] Pour éviter l'anarchie, la seule solution passe par la réduction au maximum du nombre des appels d'offres. Un comité interservices, coordonné par le *Quartermaster Corps*, est alors monté pour définir une gamme commune à toute l'Armée. Chaque service va dès lors devoir faire des compromis. Après maintes négociations, le comité établit, en août 1939, le programme d'équipement en engins de transport suivant : « L'achat de véhicules à moteur d'usages généraux sera limité aux modèles commerciaux proposés suite à un appel d'offres auquel au moins deux compagnies concurrentes auront participé. Il sera fait le minimum de modifications indispensables pour se conformer aux normes militaires de l'Arme ou du Service utilisateur (grilles de protection des radiateurs, optiques, crochet d'attelage). Les pièces devront être des articles standards dans l'industrie automobile. Tous les besoins militaires en engins d'usages généraux devront s'inscrire dans la gamme des cinq châssis standards (1/2 t, 1 1/2 t, 2 1/2 t, 4-5 t, 7 1/2 t). Le « toutes roues motrices » sera la règle pour toutes les plates-formes tactiques. »

[1] Le service en charge du développement et de l'achat des utilitaires.

[2] Col. Brainerd Taylor, *Military Motor Transport, Army Ordnance*, XVII, No. 99 (November-December 1936), p. 156.

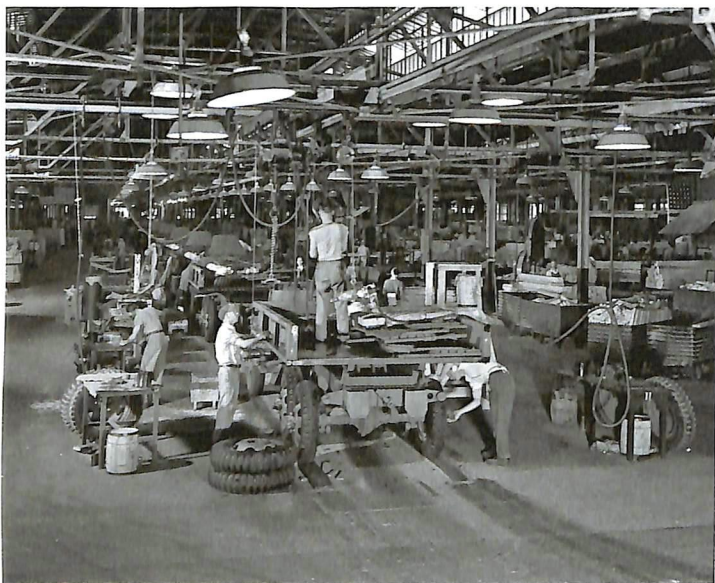






## CINQ CHÂSSIS STANDARDS

Cinq châssis standards à base commerciale mais adaptés au tout-terrain, voilà l'essence de la nouvelle politique d'équipement. 46 000 véhicules sont commandés, contre 1 600 par an les années précédentes et, parmi eux, les premiers 2 ½ t. Le *Deuce & a Half*, comme il sera surnommé, est d'abord destiné au *Quartermaster Corps* pour le ravitaillement quotidien entre les dépôts d'armée et les unités combattantes – des rotations normalement de moins de 50 kilomètres – et pour le transport de troupes quand les *Infantry Divisions* doivent se projeter rapidement [3]. Il lui faut donc une « bête de somme » rustique, capable d'opérer au front en terrain difficile. La base doit aussi être facilement déclinable en camion-benne, en camion-citerne... Ces contraintes orientent le choix vers un six roues motrices, un modèle rare dans les catalogues des constructeurs. En effet, le marché civil est davantage soit un marché de 4X4, soit un marché de niches pour entreprises spécialisées type sociétés de forage qui, pour le coup, achètent des géants de 6 à 20 tonnes. L'Army se lance donc dans l'inconnu.



## UNE ORIGINE CIVILE

Studebaker, Mack et quelques autres constructeurs répondent pourtant à l'appel. Moins-disant, Yellow Truck, filiale de General Motors, décroche la timbale, et 2 466 premiers exemplaires sont commandés sous la désignation d'ACKWX 353. Sans surprise, il s'agit d'un dérivé à trois ponts-moteurs et empattement allongé de l'ACK 353 4X4 de 1 ½ ton, lui-même développé à partir de la gamme civile AC. Il est vrai que les équipes de Yellow Truck planchaient dessus depuis 1938 à la demande de l'Armée française. Celle-ci lui avait commandé, dès septembre 1939, 2 000 exemplaires de la version 4X4, puis, en 1940, avait signé pour 1 000 autres de la nouvelle variante 6X6. Ainsi, le réarmement américain profite du français. L'ACKWX conserve le moteur, la cabine et de nombreux organes du modèle AC, tous les équipements ayant fait leurs preuves. Visuellement, l'héritage civil est flagrant. Mais l'Armée américaine se plaint rapidement du manque de couple de son moteur qui altère ses performances en tout-terrain. Heureusement, en juillet 1940, la Loi est amendée et autorise le *Quartermaster Corps* à préciser son cahier des charges pour négocier directement avec le constructeur. Ainsi, Yellow Truck introduit, dès octobre 1940, une version améliorée, le CCKWX 353, qui, curieusement, est numérotée avec le code « C », correspondant à l'année 1941. Son moteur plus puissant, le modèle 270, un réservoir agrandi et un empattement étendu répondent davantage aux besoins des militaires. Construit à plus de 13 000 exemplaires, le CCKWX 353 est décliné en une gamme incluant des camions-citernes.

[3] Contrairement à un cliché bien enraciné, les divisions d'infanterie US n'étaient pas des unités motorisées. Certes, les animaux avaient été remplacés par des véhicules, et toutes les unités de soutien, comme l'artillerie ou le génie, se déplaçaient en camions, mais les bataillons d'infanterie n'avaient organiquement que quelques camions, en général des Dodge, pour transporter l'équipement, et les hommes se déplaçaient à pied. Il fallait faire appel aux *Trucks Coys* de l'Armée pour les motoriser ponctuellement, comme le firent Patton et Hodges au cours de l'été 1944.

◀ Pour gagner de la place à bord des cargos, les GMC étaient souvent acheminés démontés (*CKD, Completely Knocked Down*), à charge pour l'*Ordnance Corps* d'ouvrir sur les théâtres extérieurs des ateliers d'assemblage. US Nara

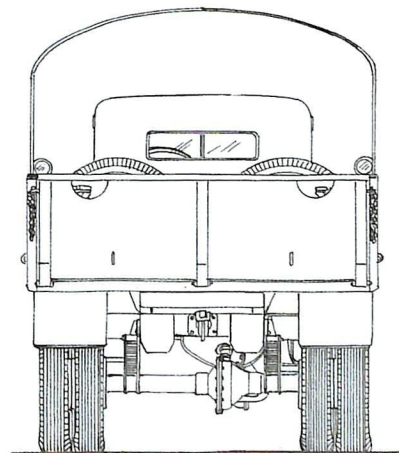
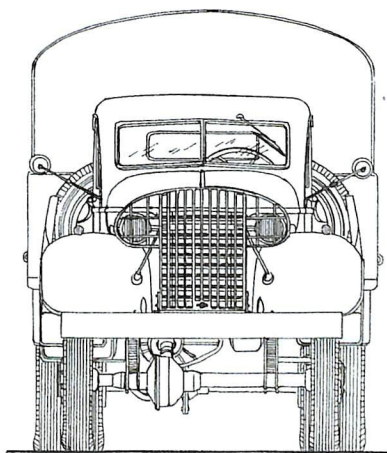
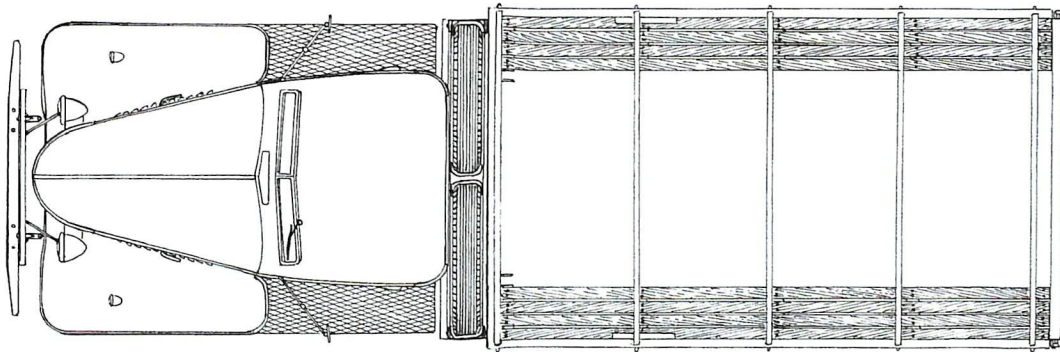
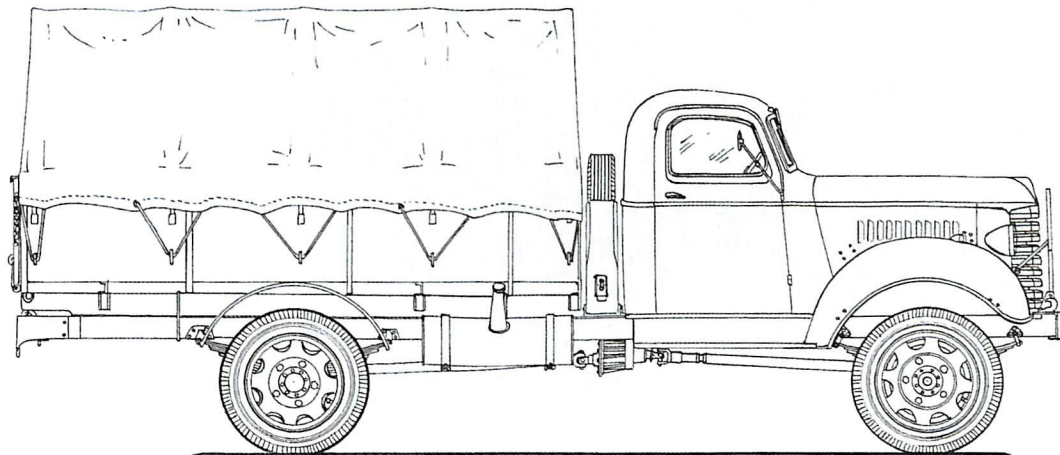
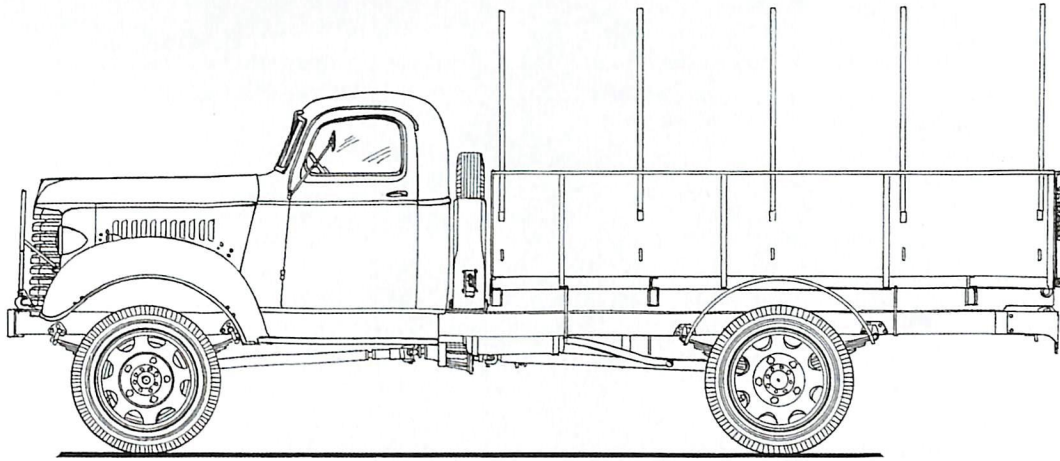
▼ ACKWX 353. Construit à moins de 3 000 exemplaires pour l'US Army, ce camion devait aussi équiper l'Armée française. Finalement, suite à la défaite de la France, la commande est reprise par les Britanniques en juin 1940. US Nara







1940  
1945



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2013

1/48<sup>e</sup>

GMC ACK 353 1 1/2 TON (4X4)





## GMC, LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY

### 1 Cabine

La cabine civile (modèle 984), commune à tous les camions légers fabriqués par GMC et Chevrolet, est d'abord simplifiée dès 1940 (types 1574 et 1608) avec la suppression des poignées de porte chromées, des belles garnitures intérieures et du cendrier, avant d'être abandonnée à partir de 1943 au profit d'une cabine bâchée plus spartiate (la 1619). L'introduction, fin 1943, d'une version redessinée de la capote est un progrès remarquable, faisant dire à l'auteur Bryce J. Sunderlin qu'elle permettait « à la fois de se protéger de la pluie et de la chaleur tout en offrant une bonne visibilité ». De plus, contrairement aux Jeep et aux Dodge, elle est systématiquement livrée avec son kit complet d'hivernage, comprenant principalement des rideaux latéraux et arrière... ce qui ne compense cependant pas l'absence de système de ventilation chauffante.

Le capot moteur, fait de deux panneaux latéraux sur l'ACKWX 353, est remplacé sur le CCKWX 353 par un modèle simplifié à panneau unique qui facilite l'accès au moteur tout en étant considérablement moins cher à fabriquer.

### 2 Réservoir

Le réservoir de 30 gallons du ACKWX est remplacé par un de 40 gallons sur les modèles suivants. Sur la version 352, il est placé en travers du châssis, derrière la cabine. Muni de deux bouchons, il peut être rempli indistinctement à droite ou à gauche.

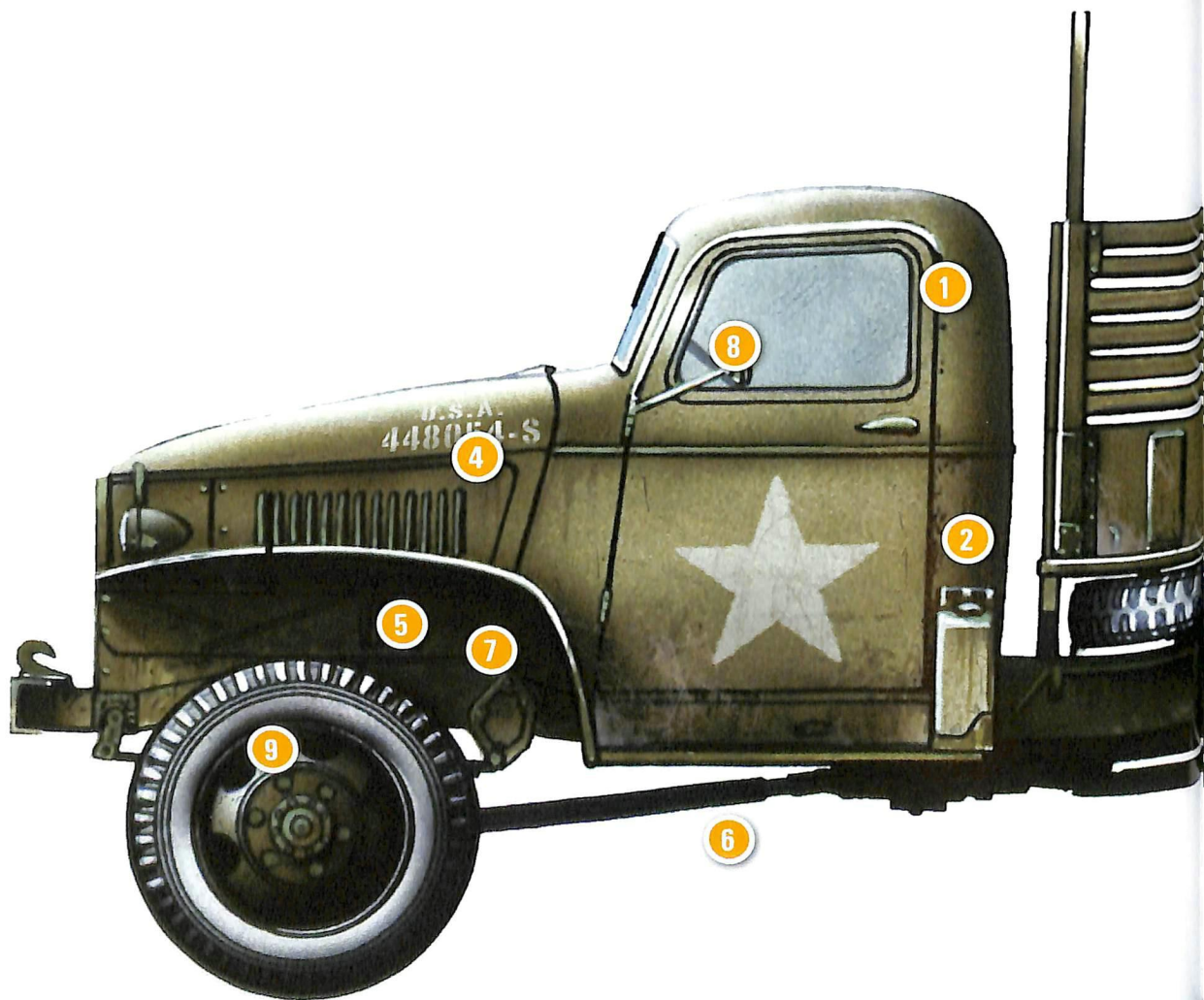
### 3 Roues de secours

Les roues de secours sont destinées à être montées jumelées sur le train avant afin d'accroître l'adhérence en terrain difficile. Sur la version 352, elles sont fixées sur la paroi arrière du poste de conduite.

### 4 Moteur

L'ACKWX 353 est équipé d'un moteur modèle 256, 6 cylindres de 91 chevaux, d'origine civile. Suite à sa tendance à surchauffer, il est remplacé sur les séries suivantes par le 270, 6 cylindres en ligne de 4,4 litres développant 104 chevaux, mieux refroidi grâce à une circulation d'eau améliorée. Il est développé spécifiquement pour le CCKWX en une vingtaine de jours. Conçu pour durer 16 000 km, le moteur est ensuite entièrement démonté. Il est régulièrement mis à jour. Ainsi, à partir de la 2<sup>e</sup> série du CCKW en 1942, son ventilateur est modifié. En 1943, les variantes 3199 et 3020 sont introduites, améliorant l'interchangeabilité avec les autres moteurs en service, en particulier ceux de la Jeep et des Dodge, et évitant que l'huile de graissage ne mousse comme sur les versions précédentes. Des kits de mise à jour sont livrés à l'Ordnance Corps, ce qui rend aujourd'hui la découverte d'un camion original par des collectionneurs presque impossible. En 1944, le carburateur Zenith 28AV11 est remplacé par le 30B11. Une dernière version du moteur en 1945, la 3731, va encore plus loin dans la standardisation.

# ÉQUIPEMENT







1940  
1945



## 5 Boîte à cinq vitesses

La boîte à cinq vitesses modèle Clark 204-VO de marque Warner est développée spécifiquement pour le marché militaire. Montée directement sur le carter d'embrayage et couplée à la boîte de transfert à deux vitesses, elle offre une grande amplitude de puissance. Sur les premiers exemplaires du ACKWX, une boîte à quatre vitesses traditionnelle est montée, mais elle n'autorise pas une vitesse de croisière sur route satisfaisante.

## 6 Transmission

La transmission est initialement assurée par un pont type « Split » de chez Timken, mécaniquement très bien conçu mais qui plie un peu sous le tonnage, car développé pour des camions plus légers de la gamme *1 1/2 ton*. Dès février 1941, les GMC reçoivent aussi la nouvelle transmission GMC de type « Banjo », conçue autour de deux axiomes : simple à fabriquer, simple à entretenir. Ce pont est surdimensionné pour supporter d'importantes surcharges. Pourtant, Rubino concède que « *très bon marché, il ne résistait pas à des conduites à haute vitesse, et sa boîte-transfert cassait* ». Les ponts Split et les ponts Banjo sont fabriqués jusqu'à la fin de la guerre et cohabitent, bien que ne partageant que peu de pièces communes.

## 7 Embrayage

Le point faible du GMC est son embrayage, accusé d'être d'une conception fragile due à son origine civile. Mais, en fait, la médiocre conduite des conducteurs, des garçons de ferme pour l'essentiel, est à l'origine de la majeure partie des pannes. En effet, la plupart n'avaient jamais conduit et ne maîtrisaient pas correctement un embrayage rustique à disque unique et fonctionnant à sec. Mal utilisé, son ressort plan à diaphragme unique se déréglait facilement.

## 8 Direction

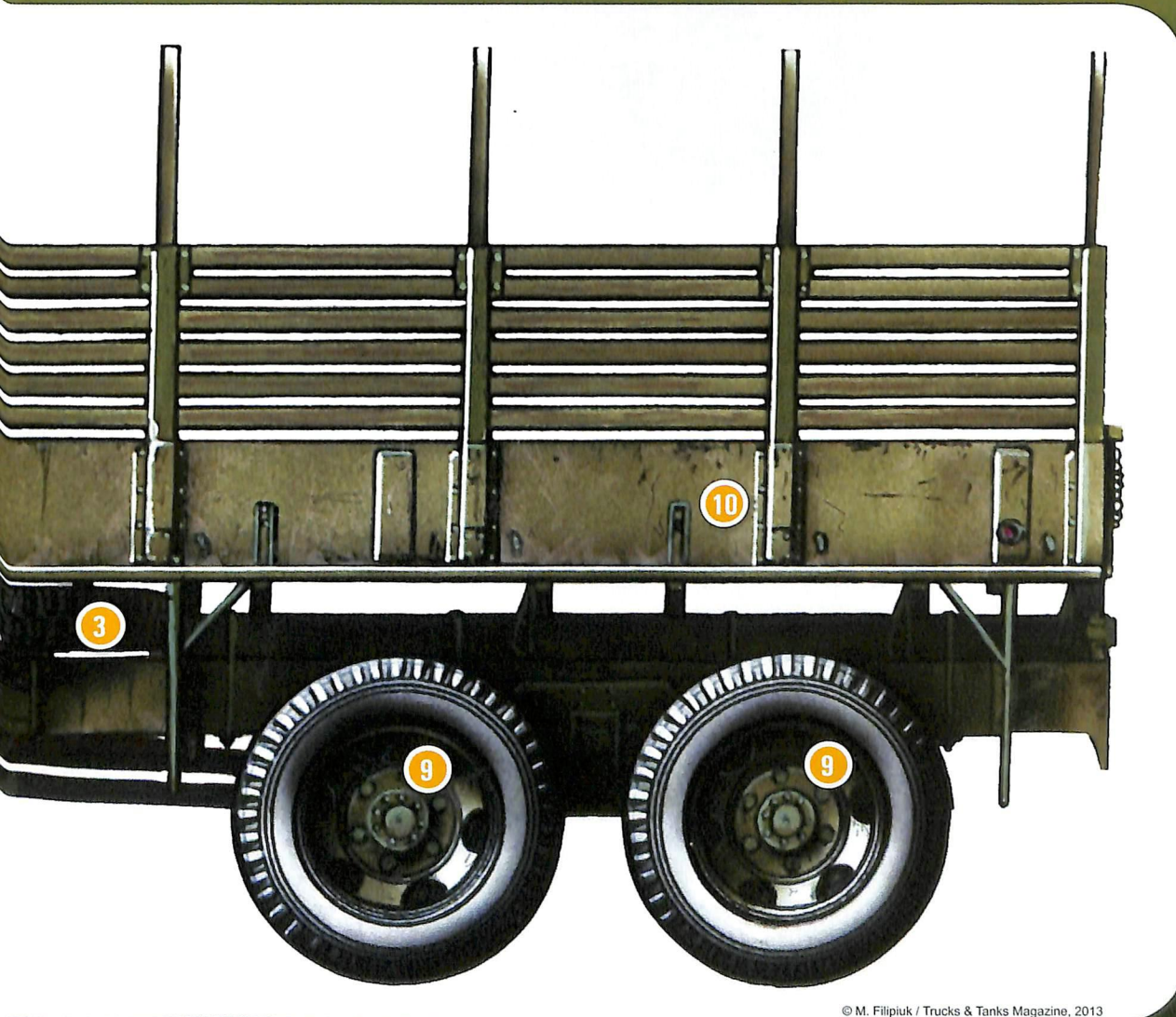
La direction dite « Recirculating ball » de chez Saginaw, qui surprend encore nombre de collectionneurs, a immédiatement séduit les militaires. Elle permet une conduite facile, précise et souple, idéale pour des conducteurs novices. C'est indiscutablement un des points forts du GMC.

## 9 Freinage

Le performant et novateur système de freinage Bendix « Hydro-Vac » n'équipe pas les premiers modèles et n'est introduit qu'en 1942. Tous les ACKWX, CCKWX et CCKW de première série se contentent d'une pédale assistée plus rustique, exigeant un doigté certain.

## 10 Plateau

Le plateau en métal de type Budd connaît, lui aussi, une cure d'amaigrissement. L'acier disparaît progressivement au profit du bois, avant d'être réintroduit partiellement fin 1944.







## ZOOM SUR LES SIGLES : ACKWX 353, CCKW 352 ET AUTRES AFKWX

Il s'agit de codes composés de suffixes alphabétiques et numériques poinçonnés sur les plaques d'identification. La nomenclature se décompose en deux temps. Un code alphanumérique propre à la General Motors permet d'identifier la gamme au sein de la famille GMC, puis un autre d'une lettre et d'un chiffre précise la version en fonction des types de ponts et de caisses.

Code général					Code de version		
1 <sup>re</sup> lettre	2 <sup>e</sup> lettre	3 <sup>e</sup> lettre	4 <sup>e</sup> lettre	5 <sup>e</sup> lettre	Nombre	Lettre	Nombre
Code de l'année A = 1939 B = 1940 C = 1941 D = 1942	C pour cabine en position arrière conventionnelle F pour cabine avancée U pour véhicule amphibie	K pour traction avant	W pour tendeur arrière moteur	X pour empattement non standard, abandonné en 1941	352 : code du châssis à empattement court 353 : code du châssis à empattement long	A : caisse plateau sans treuil B : caisse plateau avec treuil C : caisse fourragère D : caisse citerne essence sans treuil E : caisse citerne essence avec treuil F : caisse fourgon G : citerne à eau sans treuil H : benne basculante avec treuil	1 : pont « Split » 2 : pont « Banjo »

### DES PRODUCTIONS INSUFFISANTES

La situation paraît alors satisfaisante, mais en réalité il n'en est rien. Tout au long de la période 1939-41, la production de camions est inférieure aux prévisions. Dès octobre 1940, un tiers des véhicules sont manquants par rapport au calendrier. En mars 1941, l'Assistant Secretary of War Patterson s'en plaint auprès du Quartermaster Corps. En juillet 1941, il stigmatisera l'industrie automobile qui a « à peine été touchée par l'effort de réarmement » et exigera des mesures pour qu'elle donne enfin la priorité à l'armement au détriment des voitures de tourisme. L'un des obstacles à la montée en puissance de la production est le manque de composants spéciaux. Un camion à six roues motrices a besoin de cardans homocinétiques exigeant un usinage complexe que seules Bendix Products Division et Gear Grinding Machine Company maîtrisent. Il est équipé d'une boîte-transfert truffée d'engrenages et de ponts arrière moteurs construits uniquement par Timken-Detroit. Vite débordé, Timken a beau agrandir son usine, il lui faut des mois pour former un personnel qualifié, ce qui bloque la fabrication des camions et convainc GMC de développer son propre modèle de pont-moteur, le Banjo, qui sort fin février 1941. 13 186 unités sont immédiatement commandées [4]. Quelques mois plus tard, 100 exemplaires sortent tous les jours. Le temps de la production de masse est venu. Heureusement, car les États-Unis entrent alors en guerre. C'est là que l'histoire du GMC bascule. Alors qu'il n'est qu'un véhicule de milieu de gamme dont l'appellation « Light-Heavy » marque bien le caractère bâtarde, le *Deuce & a Half* est promu par le War Production Board « bête de somme » de l'US Army. Lui qui représentait 7 % de la production en 1939 doit en atteindre 50 % en 1944. Tout est parti d'un double constat : d'abord, l'industrie peine à répondre aux commandes ; ensuite, avec le début de la guerre, les utilitaires sont relégués tout en bas des priorités. Ford ou GMC se voient confier une foule de programmes, tous plus prioritaires les uns que les autres : munitions, chars, avions... Il faut donc rationaliser en se concentrant sur quelques véhicules. Les *Heavies* de la gamme 4/5 t, du fait de leur complexité, sont sacrifiés, au grand dam du nouveau *Transportation Corps* [5]. L'Armée se tourne vers le 2 1/2 t, car il est le compromis le plus polyvalent. Ses performances en tout-terrain satisfont les unités



▲ CCKW 352. Cette version courte du 2 1/2 t est surtout utilisée par l'artillerie. Sa cabine tôlée révèle qu'il s'agit d'un véhicule de début de série (1940-41). Contrairement au CCKW 353, son réservoir est transversal, et ses roues de secours sont fixées sur la paroi, et non sous le plateau, afin d'y accéder plus vite, car elles servent aussi en monte double sur terrain difficile. US Nara



▲ Colonne de CCKW 353 de début de série. Le GMC est la bête de somme de l'US Army. Lourdemment chargé, souvent au-delà du raisonnable, ce camion assumera sa tâche avec une vaillance mécanique qui n'était pourtant pas prévue par ses concepteurs ! US Nara





combattantes, en particulier l'*Artillery*, et son volume lui garantit une charge utile de 5 tonnes sur route, valeur jugée alors bien suffisante, d'autant qu'une version à cabine avancée capable d'emporter des charges plus encombrantes est à l'étude. Ce n'est plus en milliers que se comptent alors les besoins, mais en centaines de milliers.

## LA MUE PERPÉTUELLE VERS LA SIMPLICITÉ

Contrairement à une idée reçue, ces GMC sont loin d'être identiques. Les plans sont constamment modifiés pour répondre à une double exigence : améliorer la compatibilité avec le reste du parc de l'*US Army* d'une part, faciliter la fabrication et économiser la matière première d'autre part. Dans la première catégorie, sont comprises les transformations du système de freinage, l'éclairage, le moteur et le tableau de bord. Dans la seconde, les changements les plus visibles concernent la cabine. Dès 1942, le cendrier, des garnitures, des serrures et les boîtes à gants disparaissent. En juillet 1943, une version bâchée se substitue à la cabine tôle. Cette nouvelle cabine a en outre l'avantage de gagner de la place lors du transport par bateau et de réduire la silhouette du GMC, ce qui n'était pas inutile sur le front. Le GMC se fait plus austère, et tous les mois, suite à de minuscules modifications, il est davantage dépouillé : les vis inutiles et les joints en caoutchouc sont par exemple chassés. Le bois se substitue à l'acier, en particulier pour le plateau. Ce choix économe facilite également la production en autorisant la sous-traitance par une multitude de compagnies regroupées au sein du *Ordnance Industry Integration committee for Wood Cargo Bodies*. Ainsi, la masse d'acier est divisée par deux, passant de 770 à 320 kg. Pour mineure qu'elle soit, chacune de ces modifications peut induire des dommages collatéraux considérables. Ainsi, le simple ajout d'un phare dit « black-out drive lamp » sur la gauche implique de redessiner tout son voisinage : garde-boue, attaches, grille de protection, installation d'un nouveau bouton sur le tableau de bord, câblage et une réécriture de l'inventaire des pièces détachées... causant sans doute bien des migraines aux ingénieurs. Une semaine après, une autre correction est faite au système de refroidissement. Ces remaniements incessants finissent par dégrader quelque peu les performances du véhicule. Les nouvelles pièces moteur sont à l'étroit, et leur intégration moins cohérente impose des réglages plus complexes.

[4] Sur un total de 300 000 véhicules commandés en 1941.

[5] Il s'agit du service technique chargé du transport créé au printemps 1942. Auparavant, les missions de transport étaient du ressort des différents services. Par exemple, les munitions étaient acheminées par l'Ordnance et les rations ou l'essence par le Quartermaster Corps.



## Véhicule de transport à 6 roues

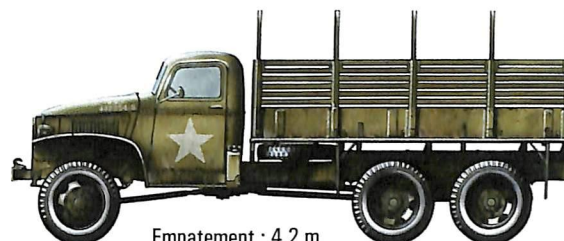
Période	1939 - 1945
Constructeur	Yellow Truck (filiale de la General Motors Company)
Production	562 750 exemplaires

## MORPHOLOGIE

5,1<sup>m</sup> Poids

Équipage  
1 pilote  
1 co-pilote

Hauteur : 2,3 m



Empattement : 4,2 m

Longueur : 6,8 m

Largeur : 2,2 m

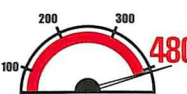
Charge utile théorique en kg (réelle)	2 427 + 1 000 en remorque (jusqu'à 7 000)
---------------------------------------	--

## MOTORISATION & MOBILITÉ

Moteur	GMC 270, essence, boîte 5 vitesses
Cylindrée	4,4 litres
Puissance	104 cv à 2 750 tr/min
Consommation (l/100 km)	38 litres
Freins	Hydrovac
Pneus	7,5X20 jumelés à l'arrière
Rampe	65°



Vitesse max.



Autonomie sur route

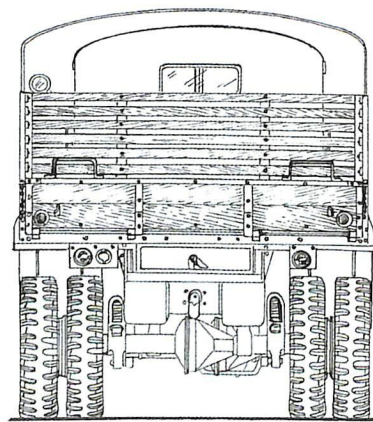
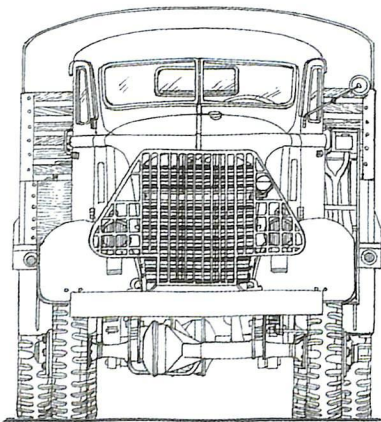
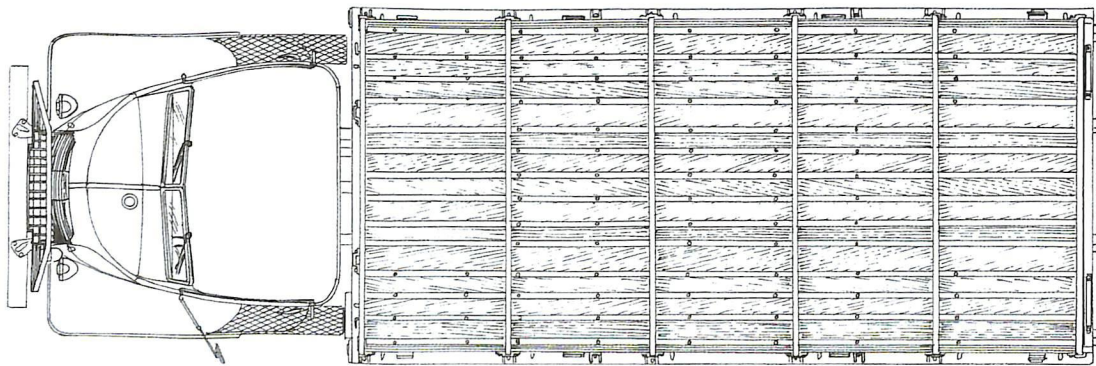
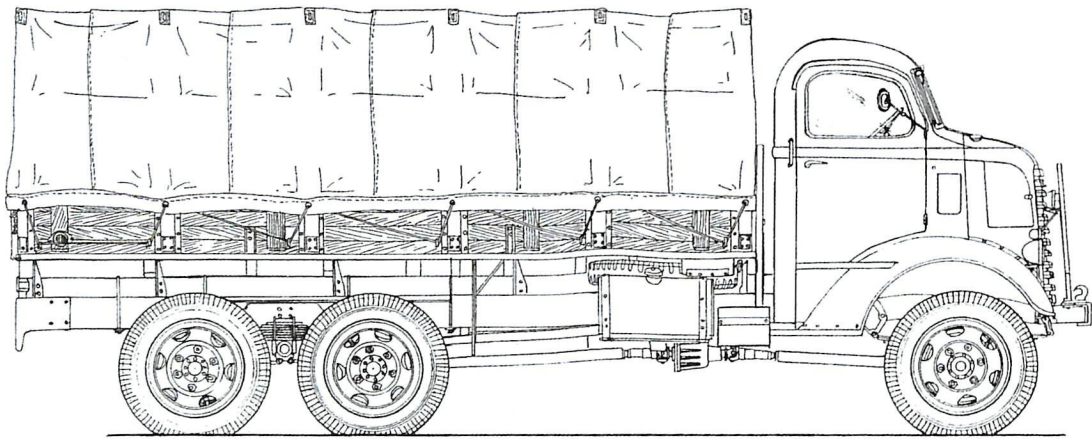
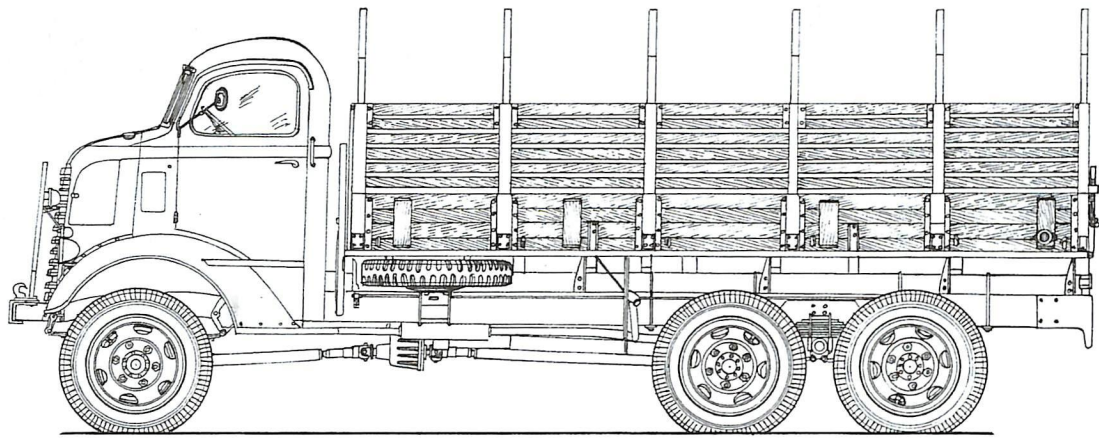


▼ Un ponton motorisé décharge directement sa cargaison sur les plateaux d'un GMC 353 et d'un AFKW 353 à cabine avancée. Des maintenances et des efforts inutiles sont ainsi évités, d'autant que le seuil de chargement est haut du fait de la présence sous le plateau d'un pont moteur volumineux.  
US Nara





# GMC, LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2013

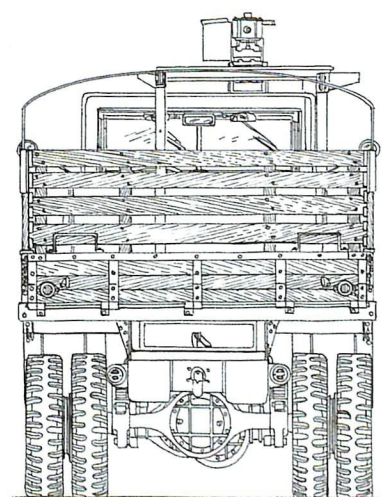
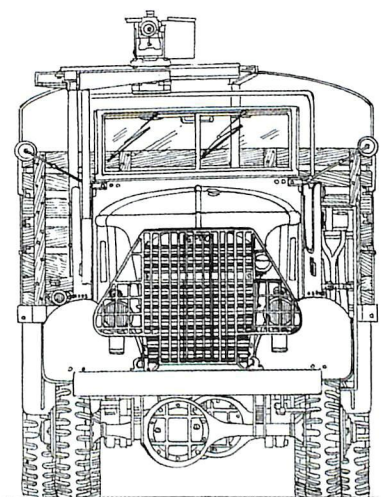
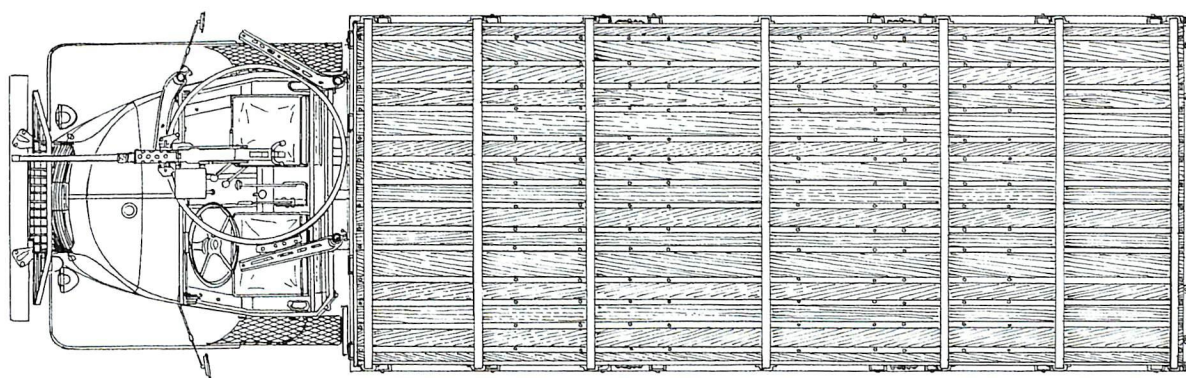
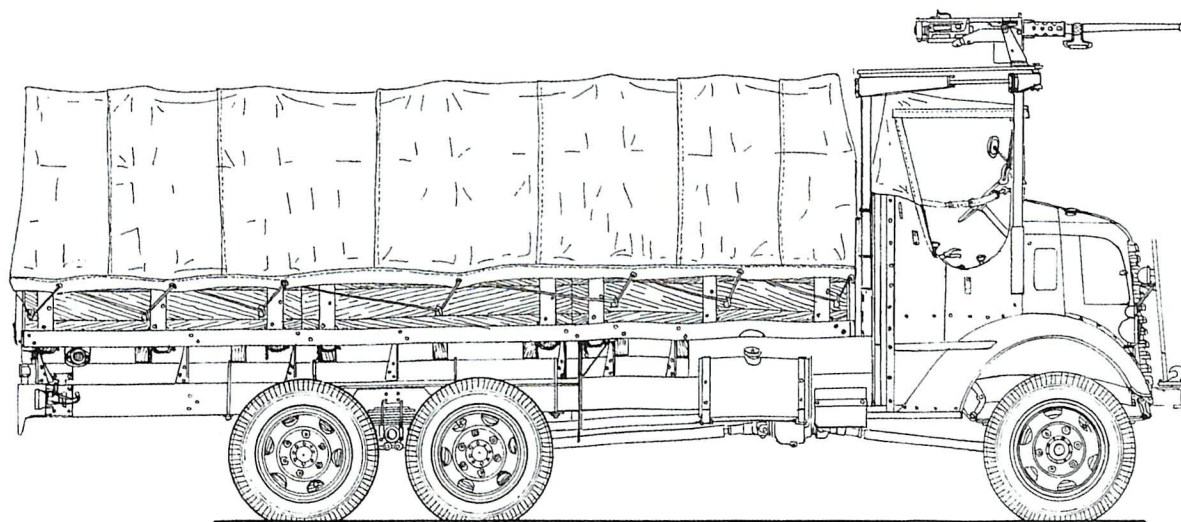
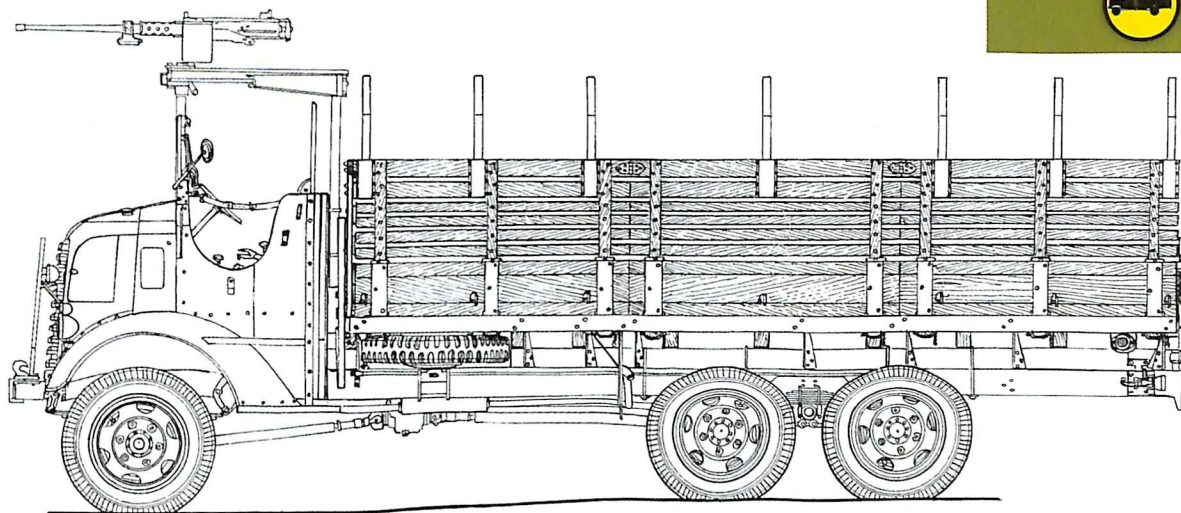
**GMC AFKWX 353 2 1/2 TON (6x6)**  
CABINE FERMÉE

1/48<sup>e</sup>





1940  
1945



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2013

1/48<sup>e</sup>

GMC AFKWX 353 2 ½ TON (6x6)  
CABINE OUVERTE





## GMC, LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY

### INCROYABLE ?

Le GMC a la réputation d'être « incroyable » ; pourtant, il est conçu pour tenir seulement de 6 à 9 mois ou 40 000 km. En effet, l'Army est consciente de la courte espérance de vie d'un véhicule militaire. Lors de la campagne de Sicile, la moitié du parc a été détruit en un mois. Il ne sert donc à rien de vouloir construire un camion type « montre suisse », comme le font les Allemands, dont le parc est conçu pour durer 30 ans. Mais, même *a minima*, les mécaniques tiendront assez bien pour que des milliers de GMC soient encore en circulation 70 ans après.

### UNE FAMILLE PROLIFIQUE

Les véhicules à empattement court type 352 sont normalement destinés à l'Artillery. Sur la version châssis du CCKW, l'ajout d'une caisse technique permet d'assurer un large éventail de missions : fourgon radio, atelier de maintenance et du génie, station météo, bazar destiné aux combattants, cantine, poste de commandement, atelier photographique, bloc chirurgical... Le Génie, initialement, puis d'autres Armes reçoivent également des GMC à benne basculante. Hélas, mal conçue sur un châssis du « 353 » trop grand, cette benne, qui offre un volume conséquent, atteint rapidement les 10 tonnes, un poids insupportable pour la suspension.

L'AFKWX, dont la cabine avancée était, elle aussi, une extrapolation d'un modèle civil, est très reconnaissable. Construite seulement à partir de 1942, cette version offre un volume d'emport supérieur grâce à sa caisse de 15 (4,5 m) puis 17 pieds (5,1 m), idéale pour les charges encombrantes.



◀ Ce GMC, construit autour de 1941, est révisé par des mécaniciens en France trois ans plus tard. Conçu pour rouler 9 mois, son moteur est en fait bien plus endurant, car facile à entretenir, à réparer et dépourvu de pièces parasites. Des atouts essentiels dans une armée de masse, où chauffeurs et mécaniciens n'étaient pas tous des professionnels.

US Nara

▼ L'Air Force a également reçu des GMC. Ici un CCKW 352, faisant partie d'une des unités de la IX Air Force, passe un cours d'eau sur un pont flottant M1 ou M2 « Bailey ».

US Nara



▼ Un DUKW, surnommé canard (Duck), roule sur une plage normande. Ce GMC amphibie embarque le général Marshall, chef d'état-major de l'Army, l'Amiral King, son pendant à la Navy, et Eisenhower, chef suprême du corps expéditionnaire allié. Sans cet infatigable « videur » de Liberty-ship, les opérations de déchargement auraient été considérablement ralenties. Sa structure monocoque permettait de conserver un poids supportable pour le moteur, qui restait celui du GMC standard

US Nara





1940  
1945

# PRODUCTION

Modèle	Production							Particularités
	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Total	
ACKWX 353	2 466						2 466	Version initiale dont aucun exemplaire n'a servi hors des États-Unis
CCKWX 353	5 707	7 481					13 188	Apparition du moteur modèle 270. Premiers exemplaires à avoir l'empattement standard de 145 ou 160 inches et le capot moteur à plat
CCKW 352/353		43 315	110 986	130 843	127 978	91 157	505 940	Apparition du pont-moteur « Banjo » Version régulièrement modifiée
AFKWX 353	3		613	1 619	4 000	1 000	7 235	Version à cabine avancée
DUKW			325	4 508	11 316	5 088	21 237	Version amphibie
CCW 6X4		558	22 687	255			23 500	Version routière
<b>Total</b>	<b>8 176</b>	<b>50 796</b>	<b>111 599</b>	<b>132 462</b>	<b>131 978</b>	<b>92 157</b>	<b>527 168</b>	

Modèles AFKWX/ CCKWX/CCKW	Type	Production						
		1940	1941	1942	1943	1944	1945	Total
352	Plateau sans treuil	244	11 862	14 110	5 380			31 596
	Plateau avec treuil		8 508	8 547	3 145	954	440	21 594
	Châssis sans treuil		2		800			802
353	Plateau sans treuil	6 550	22 459	43 935	58 448	53 442	46 538	231 372
	Plateau avec treuil	1 202	7 564	27 795	27 870	32 221	24 019	120 671
	Châssis sans treuil	36	124	15 535	18 145	11 279	1 641	46 760
	Châssis avec treuil			237	3 321	2 674	4 184	10 416
	Benne sans treuil		1		1 300			1 301
	Benne avec treuil				10 905	23 693	12 500	47 098
	Citerne d'essence de 750 gallons	114	183	750	642	2 282	162	4 133
	Citerne à eau de 700 gallons			60	847	215	45	1 167
	Fourragère	27	93					120
	M27 & M27B 1 porte-bombe					1 292	1 627	2 919

Le CCW est une variante purement routière, dépourvue du pont-moteur avant et de l'étage inférieur de la boîte de transfert, qui n'était utile qu'en terrain difficile. Le CCW est rarement déployé sur les théâtres d'opérations extérieurs. Enfin, le DUKW, apparu en 1942, est une version amphibie à la caisse étanche et dotée d'un gouvernail et d'une hélice. De tous les débarquements depuis 1943, il est un acteur indispensable, en parcourant jusqu'à 30 km dans une mer agitée pour s'amarrer aux *Liberty-ships*, puis rejoignant par ses propres moyens les dépôts ouverts à l'intérieur des terres, évitant ainsi de transformer les plages en capharnaüm.



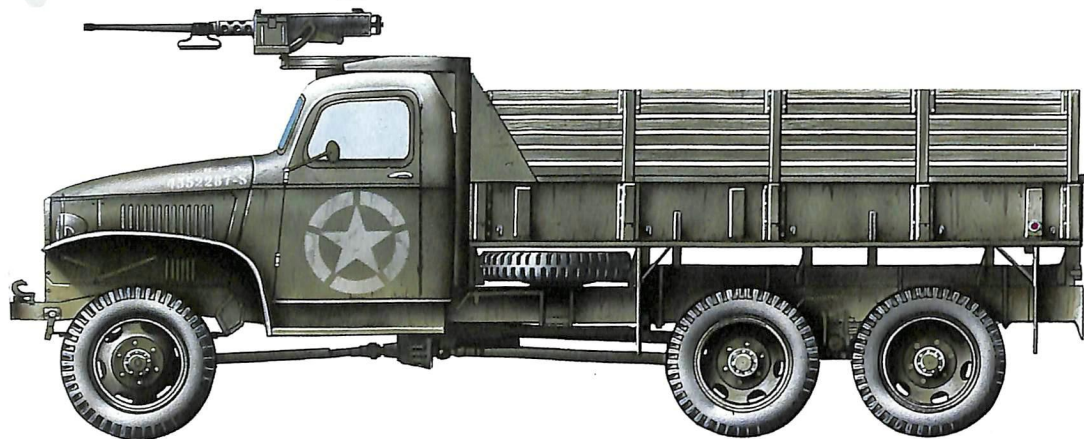
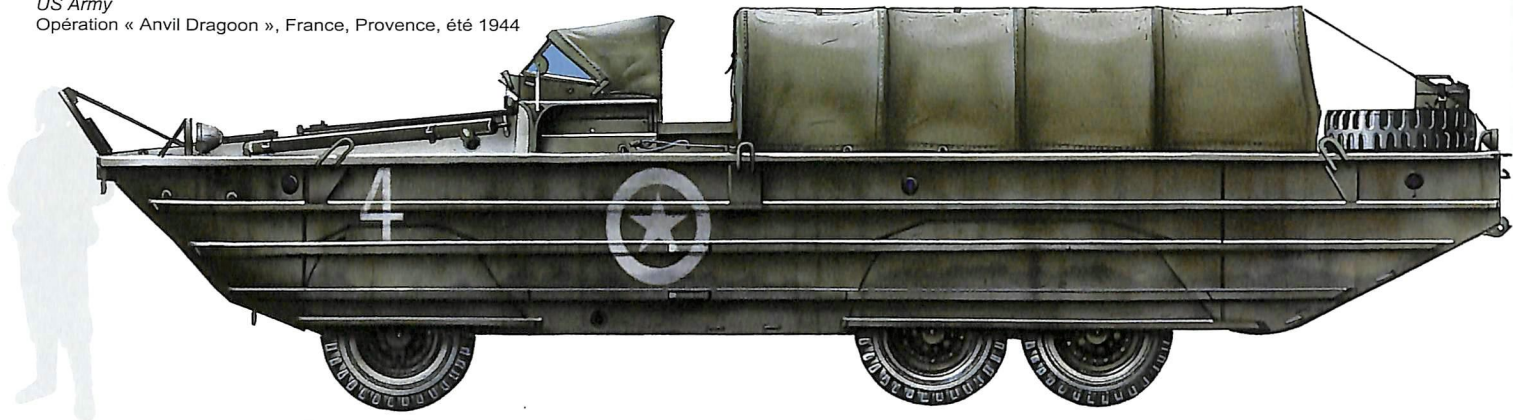
► Les GMC CCKW 353 à compresseur d'air D 318 Le Roi sont indispensables aux équipes qui reconstruisent le port de Cherbourg. Ce compresseur dispose de son propre moteur de 34 chevaux qui alimente en air des outils pneumatiques (marteaux-piqueurs, cisaille...) entreposés dans des coffres latéraux.  
US Nara





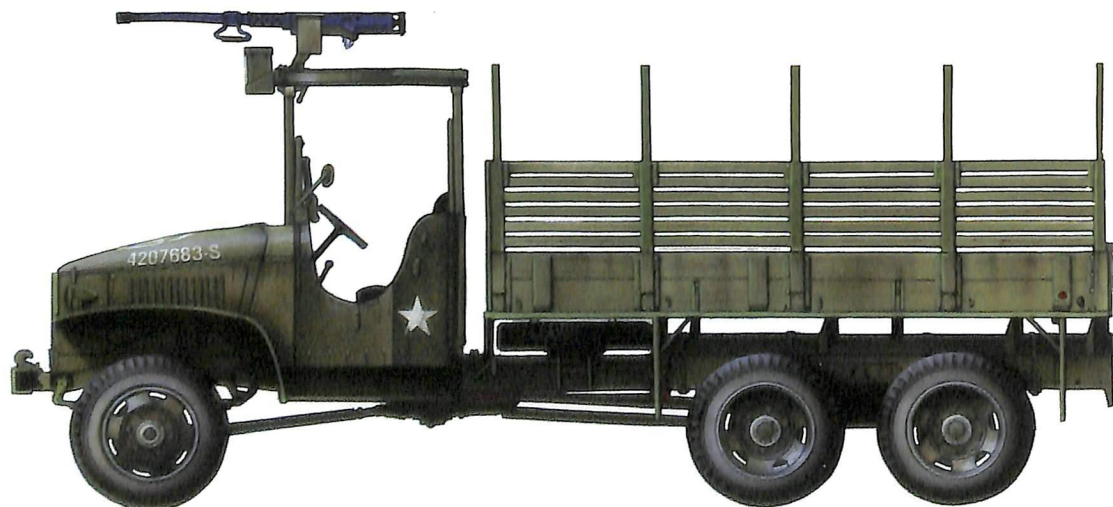
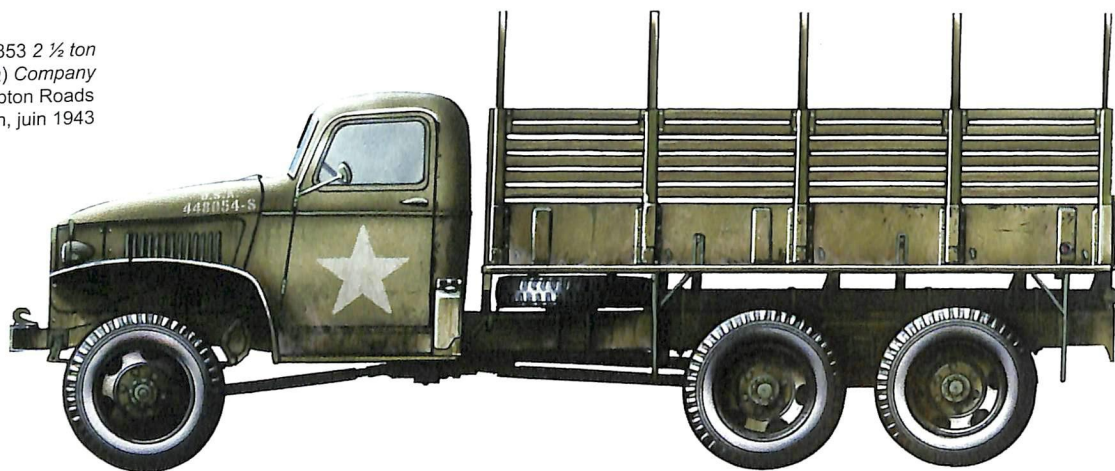
# GMC, LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY

DUKW 353  
 3334th Quartermaster Truck Company (DUKW)  
 52nd Quartermaster Battalion (Mobile)  
 HQ & HQ Detachment  
 3rd Infantry Division  
 US Army  
 Opération « Anvil Dragoon », France, Provence, été 1944



GMC CCKW 353 2 1/2 ton  
 78th Armored Field Artillery Battalion  
 2nd Armored Division « Hell On Wheels »  
 US Army  
 European Theater of Operations (ETO)  
 France, Basse-Normandie, Notre-Dame de Cenilly, juillet 1944

GMC CCKW 353 2 1/2 ton  
 71st WAC Post Headquarters (HQ) Company  
 États-Unis, Virginie, Hampton Roads  
 Port of Embarkation, juin 1943



GMC CCKW 353 2 1/2 ton (Torpedo)  
 45th Quartermaster Company  
 45th Infantry Division  
 US Army  
 Mediterranean Theater of Operations (MTO)  
 Opération « Husky », Sicile, juillet 1943

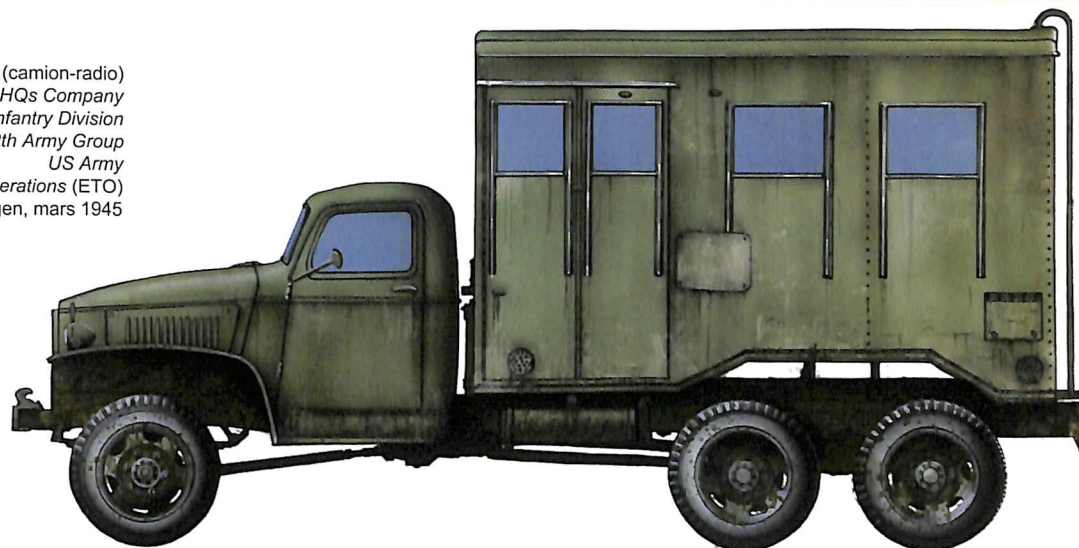




1940  
1945



GMC CCKW 353 Shelter K53 (camion-radio)  
HQs & HQs Company  
1st Infantry Division  
XVIII Airborne Corps, First Army, 12th Army Group  
US Army  
European Theater of Operations (ETO)  
Allemagne, secteur de Remagen, mars 1945



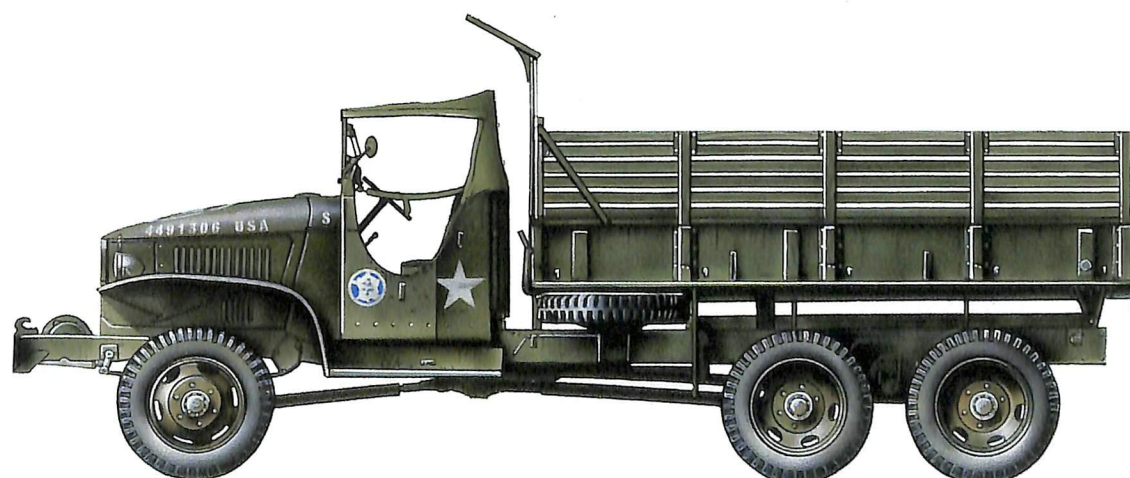
GMC CCKW 353 Shelter ST6 (camion-atelier)  
1st Air Force  
Strategic Air Command  
US Army Air Forces  
États-Unis, 1945



GMC CCKW 353D (camion-citerne)  
Unitée non identifiée  
Transportation Corps  
Red Ball Express Highway  
US Army  
European Theater of Operations (ETO)  
France, secteur de Saint-Lô, 1944



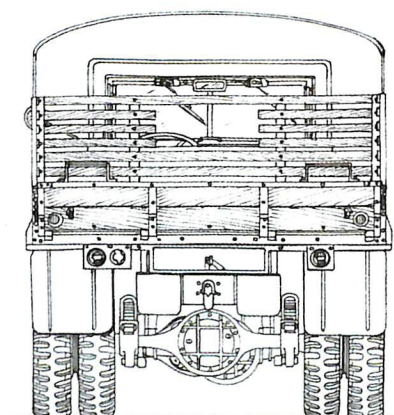
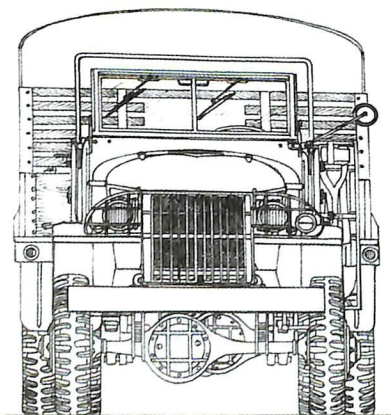
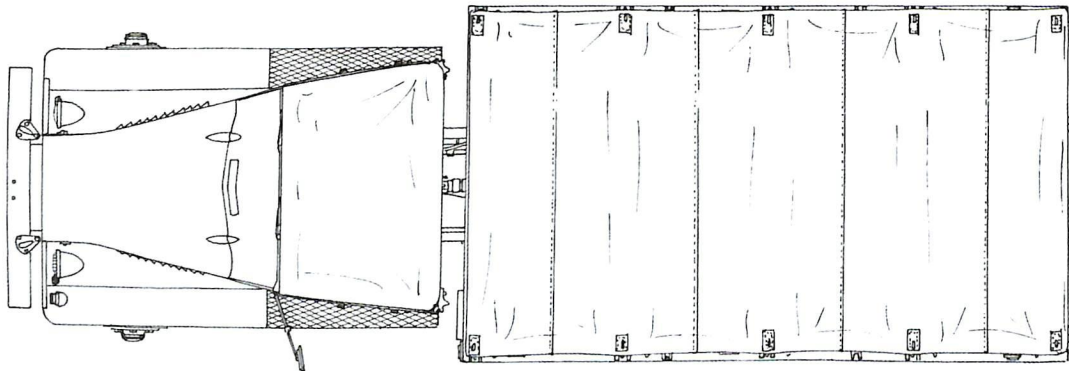
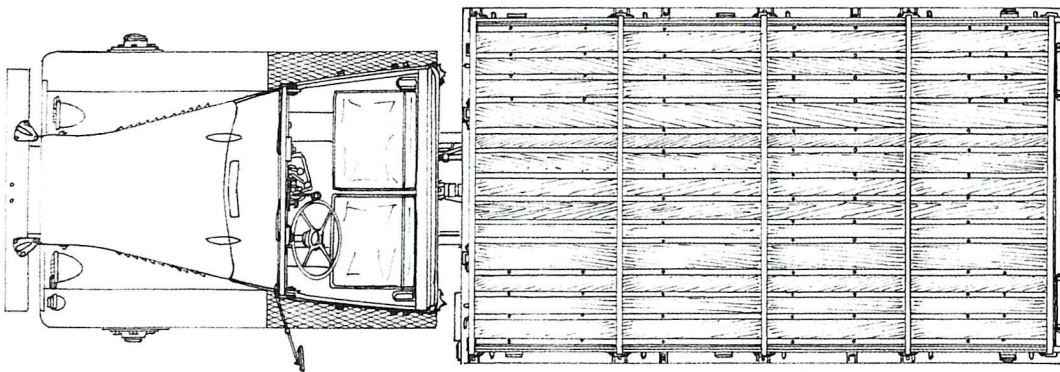
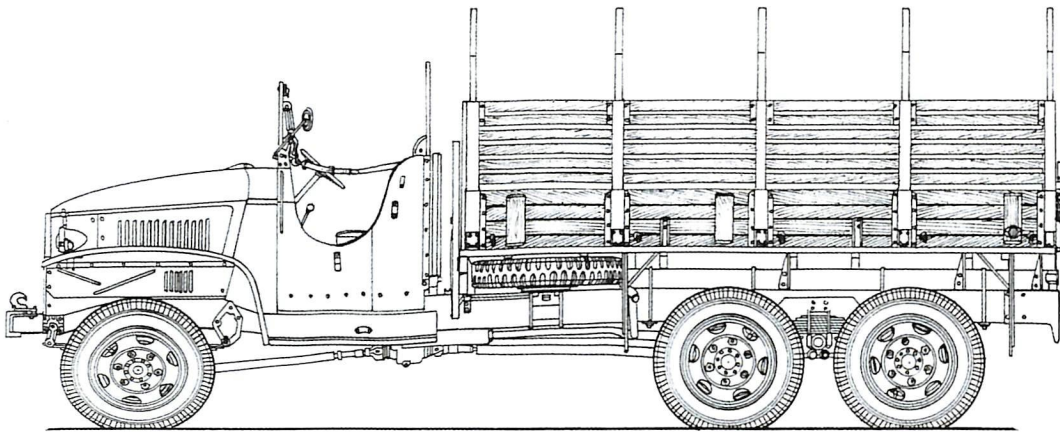
GMC CCKW 353H1 (camion-benne)  
13<sup>e</sup> Bataillon du génie  
2<sup>e</sup> Division blindée  
Armée française  
France, Paris, août 1944







# GMC, LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2013

**GMC CCKW 353 A2 2 1/2 TON (6x6)**  
CABINE OUVERTE

1/48e





1940  
1945



▼ Deux vues du modèle HI à benne basculante des 164th et 296th Engineer Battalions. Sa benne surdimensionnée fait souffrir le châssis. Ces clichés sont révélateurs de la débauche de matériel dont dispose l'Army, avec une grue de déblaiement et un concasseur à cailloux qui servent à renforcer les modestes routes du littoral normand défoncées par les allées et venues de milliers de véhicules. US Nara



## UNE PRODUCTION MASSIVE

Dès la mi-1942, GMC atteint son pic de production – 15 000 exemplaires par mois – suite à l'ouverture d'une seconde usine, celle de Chevrolet [6] à St-Louis. À partir d'octobre 1942, la fabrication se stabilise autour de 11 000 à 12 000 véhicules mensuels. Pour autant, GMC est incapable de répondre aux besoins colossaux des militaires, qui se tournent alors vers d'autres constructeurs. Hélas pour eux, aucun n'accepte de construire sous licence un véhicule conçu par un concurrent. Officiellement, le refus est justifié par les difficultés considérables qu'il y aurait eues à adapter des lignes de montage pour assembler un véhicule inconnu. En fait, ils craignent que leurs bureaux d'études perdent en savoir-faire. L'Armée doit donc accepter que ces constructeurs fabriquent leur propre 2 ½ t. Aux côtés des 560 000 Jimmy de chez GMC se trouve donc le M5-6 d'International Harvester, sorti à 37 088 exemplaires à partir de 1942 et propulsé par un moteur indigène de 111 chevaux. Studebaker fabrique aussi près de 200 000 US-6 au moteur Hercules JHD de 87 chevaux et en sous-traite 22 204 à Reo. Bien que partageant quelques pièces communes avec le GMC, ils s'en différencient suffisamment pour que l'Army s'en détourne, et la plupart sont attribués aux autres Armes ou exportés dans le cadre du *Lend-Lease*.

[6] Rappelons que GMC et Chevrolet font partie du même groupe depuis 1918.

▼ Un quart des GMC, ici évoluant en Sicile en 1944, sont équipés d'un affût circulaire pour mitrailleuse lourde 0,50 (12,7 mm). Trois types d'affûts sont montés : les M32 et M36 sur les châssis courts respectivement à cabine tôlée et bâchée, les M37 sous diverses versions sur les châssis longs CCKW 353. US Nara



▼ Sur le terrain militaire du hangar à dirigeable à Ecausseville, dans la Manche, sont entreposés des dizaines de GMC en panne. L'Ordnance Corps est, en septembre 1944, débordé. Effectivement, le sol détrempé met à rude épreuve les mécaniques. Heureusement, le GMC est des plus simple à réparer. US Nara







## GMC, LA BÊTE DE SOMME DE L'US ARMY

### LE CAMION « UNIVERSEL »

La force du GMC est son adéquation aux besoins d'une armée industrialisée. Il est progressivement dépouillé de toutes fioritures. Facile à produire en série et à entretenir, un GMC pouvait être entièrement reconstruit par une équipe de mécaniciens en 72 heures. Ainsi, son taux de disponibilité se maintient, en 1944, entre 70 % et 90 %, alors que la flotte allemande affiche un taux de 50 % à 60 % au mieux. Pour leur part, les Britanniques perdent, en quelques jours, 1 500 *3-Ton* sur les routes de France. Il n'est sans doute pas plus robuste que d'autres, mais les facteurs de panne sont immédiatement identifiables et souvent aisément réparables, la mécanique n'étant pas parasitée par de complexes assemblages ou des pièces accessoires. Le GMC est aussi pensé pour une utilisation par un personnel novice ; ainsi, les éléments qui exigeaient une attention particulière – niveau d'huile, d'eau, joints – sont peints en rouge afin d'être visibles de tous, et chaque véhicule est livré avec ses bidons de lubrifiant et d'antigel. Pour Robert Rubino, passionné de mécanique et collectionneur, « *ce n'était pas une merveille de mécanique, au contraire, c'était l'exact opposé, un tas de ferraille... mais c'est pour cela qu'il était le meilleur* ». De ce point de vue, le Jimmy incarne la quintessence de ce que l'on attend d'un véhicule militaire, tout entier bâti autour d'une philosophie : polyvalence, simplicité et efficacité. « *Rien dans l'arsenal de nos ennemis et de nos alliés n'équivalait au Jimmy* », se souvient un vétéran.

▲ L'hiver 1944-45 en Europe de l'Ouest est rude, et, malgré les chaînes, se frayer un chemin sur les routes enneigées n'est guère facile. Les chauffeurs souffrent aussi du froid dans les cabines dépourvues de chauffage. Pour autant, le taux de disponibilité des GMC reste remarquablement élevé en comparaison de celui de leurs homologues de la *Wehrmacht*.  
US Nara

► Le 25 août 1944, un convoi de GMC traverse la ville de St-Lô, point de départ de la *Red Ball Express*, une route à sens unique ouverte pour ravitailler les armées américaines engagées dans la « poursuite » à travers la France des troupes allemandes. Près de 6 000 GMC y participent.  
US Nara



► Juillet 1944, un CCKW 353 appartenant à la *Service Battery* du 94th *Armored Field Artillery Battalion* de la 4th *US Armored Division* traverse Périers. Il fait partie des 40 % de GMC à être équipés d'un treuil dont le câble est long de 91 m.  
US Nara







1940  
1945



## CONCLUSION

Pour autant, le GMC n'est pas destiné à un usage stratégique, et sa légende, en particulier le long de la *Red Ball Express Highway*, doit surtout à la négligence de l'Army, peu soucieuse de s'équiper en poids lourds et qui le laisse presque seul à l'ouvrage en août 1944. Développé pour embarquer 2,5 tonnes en tout-terrain, les conducteurs lui imposent de 5 à 10 tonnes sur route, condamnant à brève échéance la transmission et la suspension. Il consomme le tiers de l'essence qu'il est censé amener au front. Un temps précieux est aussi perdu, car, contrairement au tracteur de 4/5 t qui peut abandonner sa remorque, le GMC est immobilisé au dépôt le temps de le charger et de le décharger. Pour le *Transportation Corps*, le Jimmy n'est qu'un pis-aller. Heureusement, comme l'affirma l'adjudant Ernest Larsen, « ces GMC étaient de sacrés bons camions ». Son histoire est un contre-exemple parfait à la mode de la surspécialisation et de la « gadgétisation » des véhicules militaires actuels. ■



▲ Bien que 6x6, ce CCKW 353 semble bien mal engagé. Le pare-brise avant a été relevé pour améliorer la visibilité. Le conducteur est noir, ce qui est le cas dans la majorité des *Trucks Companies* du *Transportation Corps*. US Nara

## BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- ◆ Becker (B.), Dentzer (G.), GMC, chez l'auteur, sd
- ◆ Boniface (J.M.), Jeudy (J.B.), GMC, un camion universel, EPA, 1978
- ◆ Colley (D.), The Road to Victory, Potomac Books, 2000
- ◆ Sunderlin (B.), The Jimmy Ancestry, Army Motors, n° 47 à 59, 1991-1992
- ◆ Thomson (H.) et Mayo (L.), The Ordnance department: Procurement & Supply, CMH, 1960



▲ Isigny-sur-Mer : un convoi de CCKW 353 chargés de matières explosives passe devant un GMC HI du génie. Le ballet est réglé par un MP. Sur le pare-chocs avant du GMC, on peut lire « 1A-3703QM », signifiant qu'il appartient à la 3703rd *Quatermaster Truck Company* de la 1st US Army, une compagnie dépendant du 471st QM Group. US Nara

▼ Un cliché pris dans le sud de l'Angleterre qui illustre bien la pénurie de camions-citernes obligeant le recours aux GMC chargés de jerrycans. Seulement 2 000 GMC-citernes de 750 gallons ont été livrés à toute l'US Army à la veille du débarquement, une misère comparée aux 300 000 GMC d'usages généraux. US Nara

