



Ci-contre, Partis d'Alger, les véhicules de la mission Tchad ont rejoint la base Berliet de Ouargla où ils bénéficient d'un dernier contrôle technique avant de s'élancer vers le sud. Au premier plan figurent cinq des neuf Gazelle de la mission Ténéré qui « remplissent » pour un nouveau voyage. (Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)

Page suivante, en haut, Les véhicules apparaissent ici au même endroit, mais sous un autre angle. Cette fois, on découvre les quatre nouveaux véhicules, des GLM 10 M hors-code. (Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)

MISSION TCHAD

Les jeunes républiques de Centre-Afrique sont pénalisées par des délais et des frais de transport qui doublent ou triplent le prix des marchandises. C'est dire l'intérêt d'une liaison directe Afrique du Nord-Afrique centrale accessible aux camions routiers.

L'an passé, la Mission Berliet Ténéré, à la recherche de cet itinéraire idéal, a prouvé que cet axe nord-sud traversant le désert était accessible aux camions tous-terrains Gazelle. Du 10 au 21 avril 1960, une liaison Fort-Lamy-Largeau a été réalisée avec un GLC 4 x 4, un GBC 8 4 x 4, et surtout deux véhicules 4 x 2, un GLR 8 M à pneus 1200 x 20 X et un GLM 10 M à pneus 1400 x 20 X, dont la mise à l'épreuve constituait le véritable objet de l'expédition. Cette dernière met trois jours pour effectuer cette liaison de 1 060 km quand les MAN 4 x 4 des transporteurs tchadiens en mettent cinq à sept.

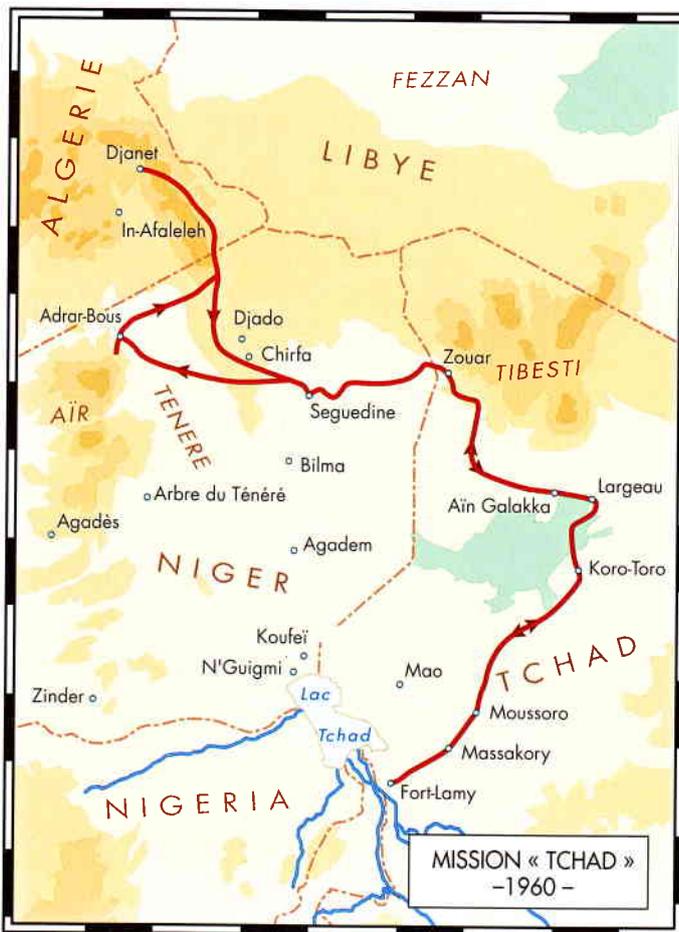
Le 23 octobre 1960, une nouvelle mission conduite par Maurice Berliet prend le départ de Ouargla pour rallier le Tchad par un nouvel itinéraire inédit. Il s'agit cette fois de faire passer, outre les fameuses Gazelle tous terrains à trois ponts, des camions lourds ordinaires à un seul pont, mais munis de pneus sable dernier modèle. Ces quatre camions sont des Berliet GLM 10 M HC fabriqués à Rouiba par Berliet Algérie qui emportent onze tonnes de charge utile. La mission se propose d'utiliser un itinéraire évitant par le nord les fameux ergs de Bilma et du Ténéré. Le navigateur est le commandant Armand, utilisant son procédé de lecture des photos aériennes pour déceler les passages les meilleurs. Un hélicoptère piloté par M. Voirin de Gyrafrique doit éclairer la marche de la mission. MM Legal, Deviq, Frison-Roche, Hugot et le docteur Cohen complètent l'effectif de la mission, dont le personnel technique est guidé par MM. Salmeron et Roguiez. Toute l'équipe, à l'exception de quelques jeunes, est fortement préparée, ayant déjà pris part aux reconnaissances précédentes dans le Ténéré.

Djanet est rallié le 28 octobre et dès le 29 octobre, le convoi s'élance dans le désert absolu du Ténéré, suivant l'itinéraire reconnu en janvier, longeant les Monts Gautier découverts par la précédente mission. En deux jours, il parvient à Séguédine, au sud de Djado, ayant amélioré l'itinéraire précédent et découvert une passe facile évitant Djado et Chirfa et certaines parties rocheuses. Jusqu'à Fort Lamy, le convoi poursuit sa route avec le même succès, en trouvant de nouveaux passages accessibles à des véhicules « normaux ».

Durant la mission, les poids lourds se comportent à merveille et effectuent les 4 840 km sans rencontrer de difficulté. Comme l'écrit Maurice Berliet, « il s'avère donc que cet itinéraire peut résoudre la question de la jonction de l'Algérie au Tchad, impossible par les ergs du Ténéré, et qui obligeait les véhicules à réaliser un détour de plus de 700 km par le Nigéria. Sur ce parcours, les lourds

GLM ont consommé 49 litres de mazout aux 100 km, transporté chacun 11 tonnes et, de l'avis de l'expert saharien, M. Deviq, il est fort possible de faire rouler sans danger sur cette piste, une fois le balisage accompli, des convois de poids lourds plus importants, notamment des camions de 25 tonnes de charge utile, rendant ainsi l'opération absolument économique.

Moins spectaculaire que les grandes découvertes scientifiques des précédentes missions, ce voyage de liaison économique entre



Les GLM sont des véhicules hors-code en largeur puisque chaussés de pneus de 1400 x 20 Michelin du dernier modèle (« pattes de chameau »). Animés par un moteur six cylindres Magic MDZ 23 M de 180 chevaux SAE, ces véhicules ont été fabriqués dans les usines de Berliet Algérie à Rouiba.

(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)



la France, l'Algérie et le Tchad se révèle de toute première importance politique, stratégique et commerciale. Il importe en effet que les républiques indépendantes du Tchad ou de Centre-Afrique puissent être reliées par voie de terre avec l'Algérie : des échanges de produits peuvent être faits utilement : denrées fraîches vers le sud, viande congelée du Tchad au retour.

L'accueil fait par le président de la république du Tchad et les membres du gouvernement tchadien aux membres de la mission prouve suffisamment le profond intérêt suscité par ce voyage, qui ouvre une nouvelle voie aux échanges humains à travers l'Afrique.

La mission repart le 17 novembre de Fort Lamy pour son voyage de retour. Il sera cette fois uniquement question d'exploration scientifique et de balisage, et le convoi ne comportera que la « cellule d'exploration Berliet » : sept Gazelle tout-terrain, un hélicoptère et trois voitures légères de reconnaissance. Les savants Mauny et Keyser complètent l'équipe scientifique qui se propose notamment d'étudier de nombreux sites préhistoriques, de reconnaître le « Trou au Natron », et enfin de traverser par un itinéraire inédit le Ténéré d'est en ouest, de Séguédine au Djebel Greboun, dans le nord-est de l'Aïr. Ceci constituera le moment fort de la mission au triple point de vue géographique, botanique et surtout préhistorique. Enfin, après une halte dans les Monts Gautier, la mission compte rallier Djanet le 7 décembre prochain ».



Ci-dessous.

Le convoi a pris la route vers le sud. Pour des raisons de sécurité liées à la guerre civile qui règne au nord, des armes ont été confiées aux membres de la mission, mais ces dernières seront laissées à Djanet. Pour l'heure, la colonne est escortée par une Jeep de la circulation routière.

(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)





Ci-dessus
La fameuse Gazelle rouge, le camion-atelier de la mission Ténére, a repris du service. Survoilé par l'hélicoptère de Gyrafrigue, le véhicule circule à pleine vitesse (64 km/h) dans les sables du sud saharien.
Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet



Ci-contre
Le léger vent qui souffle dans le désert soulève, au passage des véhicules, un nuage de sable souvent visible de fort loin. Un GLM précède ici un GBC et une Land Rover.
(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)

Ci-contre.
Pas de chance pour ce GLM. Même si la pression au sol de ses pneus reste modeste, l'engin, qui compte deux essieux seulement, ne bénéficie pas de la même répartition des charges que le GBC et il plonge souvent de l'avant dans le sable mou. Les quatre GLM 10 M HC de l'expédition portent des immatriculations provisoires permettant leur exportation temporaire.
(Clichés Fondation de l'automobile Marius Berliet)



GBC 8 R 6X4/GBC 8 RM 6X4

TBC 8 RM 6X4

Type Mines : GBC 8 R 6 x 4.

Genre : porteur tous-terrains prototype.

Production : DC 0001 (novembre 1958).

Date de réception : néant.

Nouveau modèle.

Empattement : 3,09 m.

Poids du véhicule : 6 850 kg.

PTC : 17 000 kg (sur routes)/15 000 kg (en tous chemins).

PTR : 22 000 kg (sur routes).

Carrosseries : châssis-cabine.

Moteur : MDU 25, cinq cylindres diesel, 120 x 140, 7 900 cm³, 21 CV, 125 ch à 2 100 tr/mn.

Embrayage : 14 LF 50, monodisque à sec.

Boîte : FBV 10 à 5 rapports.

Boîte de transfert : Herwaythorn Delta à 2 rapports.

Pont intermédiaire et pont arrière : HPMB 2 et HPRB 2, à double démultiplication, couple 6 x 41 (rapport 1 à 6,83).

Essieu avant : FHGB à section en I.

Direction à gauche : FDXS, à vis et écrou sur billes et assistance hydraulique.

Freinage : pneumatique 3 circuits.

Pneumatiques : 900 x 20 X, jumelés à l'arrière.

Roues : 20 x 600 T, à disque.

Vitesse maximale : 61 km/h.

Type Mines : GBC 8 RM 6 x 4.

Genre : porteur tous-terrains.

Production : DE 0001 à DE 0219 (mai 1959 - août 1960).

Date de réception : 4 juin 1959.

Remplace le GBC 8 R 6 x 4.

Empattement : 3,09 m (normal)/3,76 m (long).

Poids du véhicule : 6 850 kg (N)/6 950 kg (L).

Caractéristiques identiques à GBC 8 R 6 x 4, sauf :

Carrosseries : châssis-cabine, châssis nu, benne.

Moteur : MDU 25 M, cinq cylindres diesel, 120 x 140, 7 900 cm³, 21 CV, 150 ch à 2 100 tr/mn.

Embrayage : 14 LF 64, bidisque à sec.

Type Mines : TBC 8 RM 6 x 4.

Genre : tracteur tous-terrains.

Production : DK 0001 puis production inconnue (novembre 1959 - août 1960).

Date de réception : 19 novembre 1959.

Nouveau modèle.

Empattement : 3,09 m.

Poids du véhicule : 6 850 kg.

PTR : 24 000 kg (sur routes)/22 000 kg (en tous-chemins).

Caractéristiques identiques à GBC 8 RM 6 x 4.

GBC 8 RM 6X6/TBC 8 RM 6X6

Type Mines : GBC 8 RM 6 x 6.

Genre : porteur tous-terrains.

Production : DB 0001 à DB 0118 (avril 1959 - octobre 1960).

Date de réception : 15 avril 1959.

Nouveau modèle.

Empattement : 3,09 m (normal)/3,76 m (long).

Poids du véhicule : 7 000 kg (N)/7 100 kg (L).

PTC : 17 000 kg (sur routes)/15 000 kg (en tous chemins).

PTR : 22 000 kg (sur routes).

Carrosseries : châssis-cabine, châssis nu, benne.

Moteur : MDU 25 M, cinq cylindres diesel, 120 x 140, 7 900 cm³, 21 CV, 150 ch à 2 100 tr/mn.

Embrayage : 14 LF 64, bidisque à sec.

Boîte : FBV 11 à 5 rapports.

Boîte de transfert : Herwaythorn Delta à 2 rapports.

Pont intermédiaire et pont arrière : HPMB 2 et HPRB 2, à double démultiplication, couple 6 x 41 (rapport 1 à 6,83).

Pont avant : HPKB à simple démultiplication.

Direction à gauche : FDXS, à vis et écrou sur billes et assistance hydraulique.

Freinage : pneumatique 3 circuits.

Pneumatiques : 900 x 20 X, jumelés à l'arrière.

Roues : 20 x 600 T, à disque.

Vitesse maximale : 61 km/h.

Type Mines : TBC 8 RM 6 x 6.

Genre : tracteur tous-terrains.

Production : DL 0001 à DL 0009 au minimum (juillet 1959 - août 1960).

Date de réception : 6 août 1959.

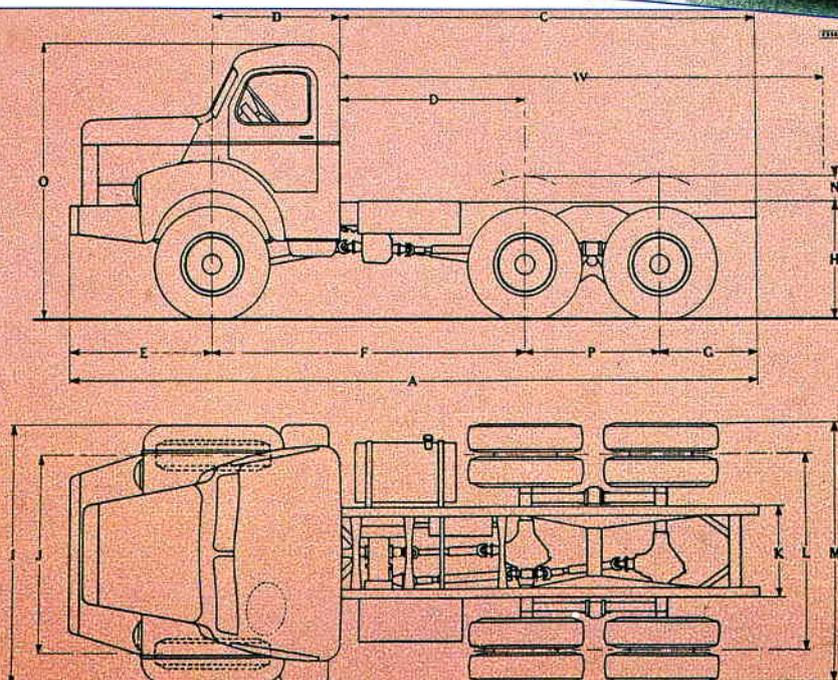
Nouveau modèle.

Empattement : 3,09 m.

Poids du véhicule : 7 100 kg.

PTR : 24 000 kg (sur routes)/22 000 kg (en tous-chemins).

Caractéristiques identiques à GBC 8 RM 6 x 6.



	Normal	Long
A	6,630	8,100
B	1,220	1,220
C	4,060	5,530
D	1,870	2,540
E	1,350	1,350
F	3,090	3,760
G	0,910	1,710
H	1,080	1,080
I	2,430	2,430
J	1,825	1,825
K	0,850	0,850
L	1,830	1,830
M	2,410	2,410
N	0,200	0,200
O	2,645	2,645
P	1,280	1,280
W	4,710	5,880
	sans porte-roue	sans porte-roue
	4,260	5,540
	avec porte-roue	avec porte-roue

Les cotes et caractéristiques des châssis et des carrosseries ne sont données qu'à titre indicatif. La Société AUTOMOBILES M. BERLIET se réserve le droit de les modifier sans préavis.