



FORT LALLEMAND-FORT THIRIET ESSAIS GBC 8 6 x 6 GAZELLE

Lancée en mars 1959, cette mission a pour but la reconnaissance avec des véhicules légers et de moyen tonnage d'un itinéraire préalablement étudié sur photos aériennes, pour déterminer les possibilités d'accessibilité du grand erg, et en particulier de son axe nord-ouest sud-est. Ceci afin de connaître les moyens et les lieux d'implantation de camps de base pour les pétroliers ayant un permis de recherche dans le secteur, l'étude éventuelle d'un axe routier et l'étude d'un tracé de pipe, projet qui semble d'ailleurs avoir été abandonné pour d'autres raisons que l'accessibilité.

Cette mission est organisée par la Trapil en ce qui concerne l'étude de l'itinéraire, l'observation du matériel automobile, l'étude du terrain et celle des tracés de pipe-line. L'OTS et l'OCRS sont chargés du balisage.

Participent à la mission trois GBC différents, dont un GBC 8 M 6 x 6 animé par un moteur Magic et chaussé de pneus Michelin 1200 x 20, un GBC 8 6 x 6 à moteur Ricardo monté en Dunlop Nylon 1200 x 20 et un GBC 8 RM 6 x 6 à moteur Magic et pneumatiques Dunlop Nylon 10,50 x 20 jumelés à l'arrière. Il sont accompagnés par une Land Rover pilotée par Maurice Berliet. Des matériels concurrents sont également du voyage : un Saviem H 16 A1 TZ 6 x 6 à moteur Latil 120 chevaux et pneus Michelin 1400 x 20, un tracteur forestier Latil H 14 TL 12, deux Renault R 2167 4 x 4 Sinpar 1 500 kg, un Marmon-Herrington prototype de 1 500 kg présenté au Salon de 1958, ainsi que des Mercedes Unimog 404 et des Dodge 4 x 4 et 6 x 6 de l'armée française appartenant au peloton de protection de la compagnie méhariste portée de Ouargla.

De nombreux observateurs assistent à la mission qui sera connue sous le nom de « raid Trapil ».

Du côté des Berliet, sur le plan mécanique, on retient que les seuls incidents rencontrés concernent les barres d'accouplement de direction des véhicules, qui se faussent à la longue avec les chocs de la piste et ceux enregistrés au cours des franchissements. Les bielles de retenue des ponts prennent également peu à peu un jeu excessif. Plusieurs cas de cames de freins arrière grippées sont par ailleurs signalés.

En haut
Les trois Gazelle en présence durant le raid Trapil sont respectivement un GBC 8 6 x 6 à pneus Michelin 1200 x 20 X simples, un GBC 8 RM 6 x 6 à pneus Dunlop 10,5 x 20 Nylon jumelés et un GBC 8 M 6 x 6 à pneus Dunlop 1200 x 20 Nylon simples, ici garés dans l'ordre.

(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)

Sur le plan des pneumatiques, il apparaît que les meilleurs résultats sont obtenus avec les pneus Dunlop 1200 x 20 Nylon. Le comportement est excellent, les possibilités de franchissement supérieures à celles des autres Gazelle. Les pressions « sable », qui n'ont pas été modifiées durant tout le parcours, donnent des traces très peu profondes. En revanche, la Gazelle chaussée des nouveaux pneus Michelin 1200 x 20 X à sculptures en pavés n'affiche plus du tout les mêmes capacités de franchissement qu'avec les 1200 x 20 « zig-zag ». Le pneu fouille le sable et les franchissements de crêtes sont pénibles. Très nette infériorité par rapport au précédent, malgré un allègement en cours de mission. Quant au GBC 8 RM 6 x 6 monté en jumelés, son comportement est bon en dévers, mais l'augmentation de tirage dû au jumelage gêne par manque de puissance le franchissement aisé des crêtes.

En ce qui concerne l'axe Fort Lallemand-Fort Thiriet, on peut affirmer que cette liaison est réalisable par les véhicules légers et de moyen tonnage (jusqu'à 4 tonnes utiles) sans aménagements spéciaux, mais en augmentant simplement le balisage.

En revanche, cette traversée de l'erg oriental « n'a pas permis une comparaison des différents véhicules en présence, et ceci pour deux raisons. D'abord, l'étude détaillée de cet itinéraire a permis d'éviter les grosses difficultés et en aucun cas on ne s'est heurté à des brides ou à des massifs de l'importance de ceux que nous avons rencontrés au cours de nos dernières missions. Ensuite, l'horaire extrêmement souple et les pertes de temps dues à la recherche de l'itinéraire permettaient aux concurrents de rechercher un passage plus facile chaque fois qu'une difficulté se présentait, évitant ainsi toute confrontation ».