

LA MISSION TRANSSAHARIENNE MORY

**mars – mai 1941 : 3 camions Berliet GDME10,
9000 km aller-retour entre Alger et Cotonou.**

1941 : la France subit l'occupation allemande et la pénurie de carburant est générale. En Algérie, la société des transports MORY monte une expédition dont le but est de tester le remplacement du gasoil par de l'huile d'arachide ou de l'huile de palme produites toutes deux en Afrique coloniale française.

La mission est conduite par Gérard Prohom, directeur de Mory pour l'Afrique. L'écrivain Roger Frison-Roche y participe. 3 camions Berliet GDM, une voiture Ford et 14 personnes prennent le départ d'Alger.

Objectif : se rendre au sud des grands déserts pour se ravitailler en huile « à la source » et prouver du même coup son efficacité en l'utilisant comme carburant pour le trajet du retour...



Au départ d'Alger

Une mécanique de poids :

Les camions choisis sont des gros GDM8 fraîchement équipés du tout nouveau moteur 6 cylindres MDER licence Ricardo Comet II et rebaptisés **GDME10**.

A noter : les ingénieurs ont adapté au moteur un compresseur d'air type Westinghouse, permettant de disposer d'un freinage à air comprimé. Après la guerre, ces véhicules seront appelés **GDM10W**, suite à la généralisation du système Westinghouse.



Fiche technique de 1947



Fiche technique Berliet GDM - 1938

MOTEUR BERLIET-DIESEL A TURBULENCE MULTIPLE, (Licence Ricardo).
Injection mécanique de gas-oil. Régulateur limiteur automatique de vitesse. Graissage sous pression. Refroidisseur d'huile.

RÉSERVOIRS. Carburant 300 litres. Huile (dans le carter moteur) : GDM7 15 litres et GDM8 18 litres.

EMBRAYAGE à deux disques, acier et garniture ferodo, très progressif.

BOITE DES VITESSES monobloc à 3 baladeurs, 4 vitesses, 3^{me} silencieuse synchronisée et marche arrière. Rapports : 1^{re} 0,134 - 2^e 0,284 - 3^e 0,552 - 4^e 1,000 - Marche arrière 0,115.

TRANSMISSION par cardans métalliques. Poussée et réaction par les ressorts arrière.

PONT ARRIÈRE à double attaque par pignons coniques à denture spirale et couple droit. Démultiplication variant de 1,7,12 à 1,10,64 suivant les moteurs et le genre d'exploitation envisagé. Double suspension arrière.

SUSPENSION par ressorts longitudinaux, simple à l'avant, double à l'arrière.

ROUES pneus simples avant et jumelés à l'arrière de 11,25 x 24. Sur demande : Bibox.

DIRECTION à gauche, irréversible à vis et écrou oscillant.

FREINS. Servo-frein mécanique commandé au pied agissant sur les 4 roues. Frein à main à cliquets agissant sur les roues arrière.
Sur demande : frein à air comprimé avec ou sans accouplement pour le freinage d'une remorque.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET comprenant éclairage, démarrage, planche de bord lumineuse, indicateur de charge, avertisseurs, dispositif complet de signalisation lumineuse conforme au code de la route. Batterie de 150 ampères-heure, 24 volts.

ACCESSOIRES. Compteur kilométrique, indicateur de vitesses, compte-tours indicateur, indicateur de pression d'huile, crochet de remorque, outillage complet.
Sur demande : Prise de mouvement : petite puissance 6 à 10 cv. à 800 t. m.

BRAQUAGE. Le rayon de braquage est environ de 9 à 10 m. pour les châssis à cabine normale et les châssis à cabine avancée.

La course à l'huile !



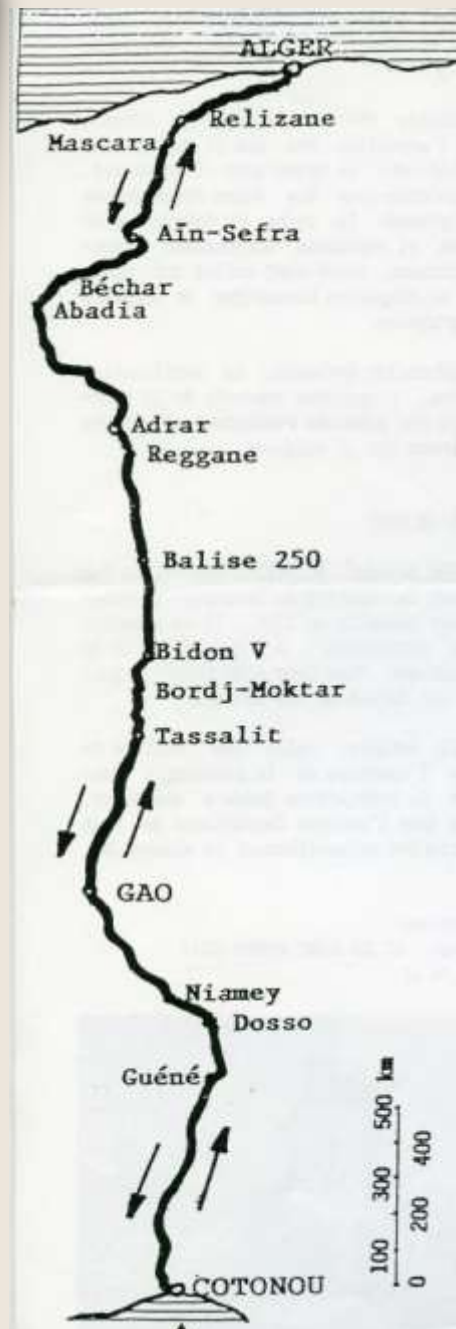
Gérard Prohom (au volant) et le mécanicien Saumon entre bidon V et Tassalit

A l'aller, la mission devait économiser le carburant grâce aux équipements gazogène mais rien ne se passe comme prévu. Très rapidement, la plate-forme de la réserve de charbon ne résiste pas aux trépidations de la piste !



Le chauffeur Sanchez et un générateur gazogène

Sans gazogène, l'expédition épuise vite son gasoil. Elle doit laisser 2 véhicules à **Gao** et un seul camion arrive à **Niamey** pour remplir sa citerne d'**huile d'arachide**, **objet principal de la mission**. Malheureusement, les autorités militaires bloquent la transaction : elles concèdent tout juste assez d'huile d'arachide pour permettre au GDM de faire le trajet de 400 km jusqu'à Cotonou (Dahomey) où, par défaut, l'équipe espère pouvoir acheter de **l'huile de palme**.



Au Dahomey



L'huile de palme : défi inédit pour le trajet du retour.

Malgré ces soucis d'approvisionnement, la première partie de l'expédition est une réussite : c'est la première fois qu'un camion relie d'une traite Alger à Cotonou (4500 km) ! On peut enfin remplir la citerne avec le précieux « bio carburant ». Prochain challenge : remonter sur Alger et tester ses performances.

Problèmes de température...

Contrairement à l'huile d'arachide, l'huile de palme s'épaissit si sa température est inférieure à 50° et se fige en dessous de 28°. Afin de réchauffer et maintenir l'huile au niveau fluidité requis, le tuyau d'échappement du camion GDM est déplacé dessous et contre son réservoir à carburant.

...et de consistance..

Le capot du camion est levé, le chauffeur démarre au gasoil et le mécanicien, assis sur l'aile, est chargé de tourner le robinet de la tuyauterie quand la température est atteinte, permettant au moteur de passer à l'huile de palme. Plus le temps est frais, plus la transition gasoil-huile est longue à venir !

réglages sur la piste du nord



Huile de palme



Sanchez et Frison-Roche



Des pointes à 60 km/h pour un retour sans encombre...

« Nous écoutons notre moteur, appréhendons une baisse de régime, rien ne nous indique que nous avons changé de carburant, sauf une odeur écoeurante de « catalou » qui se dégage de l'échappement » (Roger Frison-Roche)*

* plat traditionnel du Dahomey

L'expédition atteint Colomb-Béchar en 14 jours sans avarie sérieuse . La chaleur sèche de la région du Niger frise les 46° à l'ombre...

vent de sable dans le désert du Tanezrouft (pays de la soif), zone réputée du Sahara à l'ouest du Hoggar

... ou presque !



Entre Dosso et Niamey, un basculement au fossé va nécessiter 6h de travail pour remettre le camion sur la piste , avec l'aide de villageois venus en renfort.

A partir de Gao, le climat est saharien avec des nuits très froides. Chaque soir, on purge la canalisation d'alimentation en carburant du moteur pour éviter tout bouchon d'huile figée. La traversée de l'Atlas par un temps effroyable est une épreuve. Même après avoir cassé une soupape, le moteur tient bon et le camion avale les 200 derniers km « sur cinq pattes » (5 cylindres sur 6 restent valides).



canyon dans l'Atlas

Mission accomplie ! L'expédition fait son entrée à Alger trois mois après l'avoir quittée.

Le rapport de la mission Mory sera remis au général Weygand, délégué militaire en Afrique.

LE GDM10W DE LA FONDATION BERLIET



En 1989, la Société **MORY FRANCE** contribue financièrement à la réhabilitation d'un camion similaire à ceux de l'expédition de 1941, afin d'évoquer cet exploit.



Le camion avant restauration

Le véhicule est restauré à partir d'un châssis-cabine GDM10W 4x2 de 1948, appartenant à la **Fondation Berliet**. Il fait partie de la grande famille des 6 cylindres GDM : fabriqués entre 1934 et 1953 à plus de 7000 exemplaires, ils étaient les plus robustes et les plus puissants de la gamme.



Paul Berliet vérifie l'avancée des travaux de restauration

Principales caractéristiques :

Moteur diesel à turbulence multiple, licence Ricardo 6 cyl. 120x160 développant 125 ch à 1 650 tr/mn.

Boîte 4 vitesses avec « surmultiplication » permettant de doubler la gamme des vitesses.

Commodo regroupant près du volant la plus grande partie des commandes.

Donné pour un poids total maxi de 15 000 kg, le châssis de très forte section autorisait une surcharge de 5000 kg.



Poste de conduite ergonomique pour l'époque