

LA REVUE DES MEHARISTES

PARRAINS, A VOS CARTES

Avec les beaux jours, les Mëhari sont de sortie et il n'est plus rare de croiser un autre Mëhariste sur les routes de campagne, aux abords des plages ou même à Paris. Avec le désir permanent de communiquer une bonne adresse (celle du MCDF) à ces sympathiques Mëharistes, j'avoue être souvent pris au dépourvu, faute de n'avoir pas de feuille d'adhésion sous la main. La solution se trouve dans ce courrier ; de la taille d'une carte de crédit pour être toujours dans votre portefeuille, elle fera de vous, un parfait ambassadeur du Mëhari Club de France. Pour stimuler la distribution de ces cartes, nous avons lancé l'opération "PARRAINAGE". Au terme de cette année, nous dresserons un bilan des nouveaux adhérents parrainés et déterminerons ainsi le classement des meilleurs Parrains avec de nombreux lots à la clef.

Le Dimanche 2 juillet 95 sera une journée inoubliable pour les Mëharistes chanceux qui participeront au troisième **Trophée de Camel**. Cette manifestation organisée cette année dans l'Eure et Loir par notre Club est l'occasion annuelle de faire connaissance d'autres Mëharistes tout en découvrant les jolis paysages du bord de l'Eure au volant de votre Mëhari. Si, toutefois, vous ne vous êtes pas encore inscrit, dépêchez-vous, il n'est peut-être pas trop tard. Vous trouverez toutes les informations concernant cette journée dans ce bulletin.

Monsieur FLATTOT nous annonce qu'il travaille actuellement sur un article portant sur la remise en état de notre chère Mëhari et, en attendant de lire son oeuvre, il nous propose d'apprécier le sympathique dessin ci-dessous signé FRANQUIN.



Jean-Marie TRONCHAUD

Président du M.C.D.F.

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

11.2

MEHARI CLUB DE FRANCE

OPÉRATION "PARRAINAGE"

En tant que membre du MCDF, vous êtes aussi son représentant vis à vis des autres Mëharistes, car la **prospéction est réalisée par les adhérents eux-mêmes**. Il est évident que plus nous serons nombreux, plus nous aurons de chance d'obtenir d'autres avantages et plus nous pourrions améliorer les services actuels du Club. A titre d'exemple, si le nombre d'adhérents augmente, nous pourrions ainsi changer prochainement le mode de réalisation et d'impression de ce bulletin et, par conséquent, améliorer la qualité de votre revue. C'est pourquoi nous lançons un appel à tous les adhérents pour "jouer le jeu". En déposant cette petite carte sur le pare-brise d'une Mëhari, vous contribuerez à l'amélioration de votre Club; de plus, vous informerez un Mëhariste sur l'existence de notre association et de ses avantages et il vous en sera certainement reconnaissant.

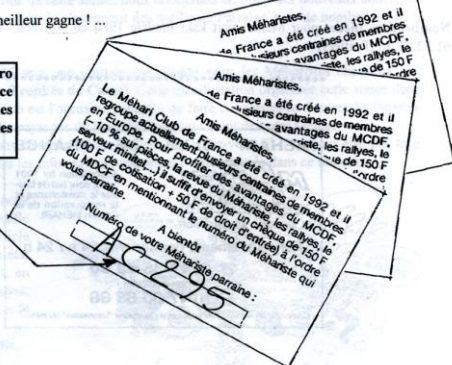
Comme nous vous l'avons annoncé dans l'éditorial, ces cartes que vous trouverez jointes à ce courrier sont destinées aux futurs adhérents que vous parrainerez. Pour cela, il suffit de **reporter votre propre numéro d'adhérent sur chacune des cartes** dans le cadre prévu à cet effet. Ensuite, lorsque vous rencontrerez un Mëhariste ou sa monture, vous serez prêt pour la lui remettre en main propre ou pour la **déposer sur son pare-brise**.

En fin d'année, nous organiserons le **concours du meilleur Parrain** et les Mëharistes les plus dynamiques seront récompensés par de nombreux lots. Si votre stock de cartes s'épuise, **n'hésitez pas à en commander de nouvelles** par simple courrier ou à l'aide du serveur Minitel.

Pour finir, voici une **petite astuce** afin d'avoir toujours une carte à portée de main au volant de votre Mëhari : il suffit d'en glisser quelques exemplaires dans la petite pochette autocollante de votre vignette d'assurance.

Bonne chance et que le meilleur gagne ! ...

Indiquer votre numéro d'adhérent dans ce cadre, sur toutes les cartes avant de les distribuer.



M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

11.3

DIMANCHE 2 JUILLET : TROPHÉE DE CAMEL

Comme nous vous l'avions annoncé dans un précédent courrier, le troisième Trophée de Camel aura lieu le 2 juillet à Tremblay le Vicomte dans l'Eure et Loir. J'espère que vous avez déjà tous envoyé la demande d'inscription accompagnant ce courrier et si ce n'est pas déjà fait à l'heure où vous lisez cet article, il est peut-être encore possible de contacter l'organisateur du rallye au 44.56.50.50 pour vous inscrire et participer à cette journée de détente et partager "l'esprit Mëhariste".

Pour vous mettre l'eau à la bouche, voici un aperçu de cette journée :

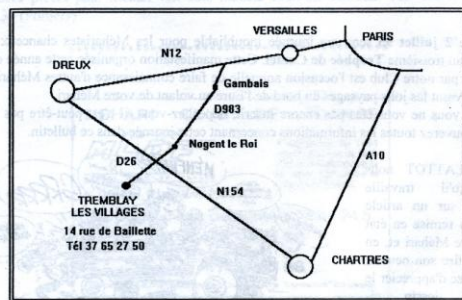
- 9 h : Accueil des concurrents (café, croissants)
- 10 h : Briefing et départ du rallye
- 10 h - 12 h : Rallye touristique dans la vallée de l'Eure
- 13 h - 13 h 30 : Pot du Club
- 13 h 30 - 15 h : Pique-nique
- 15 h - 16 h : Épreuves "surprise"
- 16 h 30 : Résultats et remise des prix

Le rallye touristique sera l'occasion de flâner sur les bords de l'Eure, à travers des villages pittoresques ou sur les chemins forestiers, vous devrez à l'aide d'un "road-book" (cahier indiquant, par une représentation symbolique des carrefours, l'itinéraire à suivre) parcourir un circuit touristique à la moyenne se rapprochant le plus des 35 km/h.

Après cette agréable ballade pimentée d'un soupçon de compétition, nous nous retrouverons tous à l'occasion du **pot du Club** qui précédera le **pique-nique** à l'ombre des Mëhari. Pour vous faire digérer, nous avons prévu **plusieurs épreuves surprises** et pour clôturer cette sympathique journée, viendra la **remise des prix** récompensant les lauréats.

Le rendez-vous aura lieu le **Dimanche 2 juillet 95 à 9 heures autour de la mare de Tremblay le Vicomte**. Pour vous y rendre, reportez-vous au plan d'accès simplifié ci-dessous :

PLAN D'ACCES



11.2

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

MEHARI CLUB DE FRANCE

SERVEUR MINITEL MCDF

Pour mieux vous servir, un serveur Minitel sera prochainement en service. Vous y trouverez toutes les informations sur le Club mais aussi un service de petites annonces que vous pourrez utiliser à souhait. Nous comptons sur toutes vos suggestions ou vos critiques pour que ce service soit encore plus proche de vos attentes.

Pour utiliser ce serveur, il suffit de composer le 47.35.88.88 puis d'appuyer sur la touche "connexion" de votre Minitel. Vous verrez alors apparaître le logo du MCDF à l'écran de votre Minitel. Nous vous conseillons de préparer au préalable votre carte de membre, car pour accéder aux services réservés aux adhérents, il faudra montrer patte blanche en indiquant votre **numéro d'adhésion**.

Ce service est gratuit hormis le prix habituel de votre communication téléphonique.

PETITES ANNONCES



A VENDRE

Hard top Mëhari orange avec vitres 3.000 F. Tél. 78.25.49.34 (Lyon)

Nombreuses pièces pour Mëhari vert kaki modèle 1986 en bon état. Tél. 49.65.89.74 ou 61.82.21.36 (Poitiers)

MEHARI CLUB DE FRANCE

MCDF

Association loi 1901
ayant pour but de faciliter la maintenance et la restauration de la Citroën MEHARI.

56, rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

Renseignements permanents 24 h / 24 h

☎ (1) 47 35 58 00

☎ (1) 47 35 88 88

Composer ce numéro puis appuyer sur la touche "connexion" du minitel.

11.4

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

VOYAGE-AVENTURE (suite)

Au matin nous avons réglé auprès des autorités algériennes les formalités de sortie et nous avons changé de pays mais pas de paysage, les mêmes dunes, les mêmes pierres nous accueillent au Niger.

Arrivée à Assamak, trois maisons, le poste de douane, une source d'eau à forte odeur d'oeuf pourri. Nous avons profité néanmoins de la présence de l'eau en grande quantité pour faire nos ablutions. Passage à la douane : fouille des véhicules, déchargement de leurs contenus dans le sable. Sympa! Passage au contrôle des passeports, une note nous a été remise nous précisant qu'en cas de problème nous n'aurions rien à attendre de l'Ambassade de France dans ce pays en cas de problème! Encore plus sympa! Mais il y a eu encore plus sympa, le passage de mains en mains d'un seul carnet de travailleurs-chaque pour justifier devant les autorités douanières de moyens d'existence suffisants!

Vers midi, notre convoi a repris la piste et manifestement le plus dur était derrière nous, et au fil des kilomètres de routes plus sinueuses mais plus franches aussi, la végétation reprenait ses droits, des taillis, et une frange d'arbres morts qui prouvait que le désert avance inexorablement, puis les mêmes arbres, mais encore vivants, puis des taches vertes et enfin un premier village africain et ses sonorités d'abord, la musique émise par des radios ici et là, et plus confuse, le rythme des pilons dans les mortiers que des femmes animaient gracieusement et ces musiques sont en fait la véritable arrivée en Afrique noire, en Afrique... Déjeuner de brochettes et le convoi est reparti vers la dernière étape de piste en direction d'Arlit et d'Agadès.

Ce ne fut pas une promenade car les voitures commençaient à être fatiguées, la 504 d'un des copains par exemple avait ses ressorts avant qui commençaient à traverser les ailes et le capot ne fermait plus que par des lanières... Mais j'avais aussi remarqué que la Méhari présentait aussi des signes de mauvais fonctionnement, un sifflement au niveau de l'alternateur, un soufflet de cardan déchiré et il ne me restait plus qu'une roue de secours valide et comme j'avais dégonflé le pneu pour mieux passer le fch-fch et que personne dans le convoi n'avait de pompe je

me sentais un peu bas sur route pour affronter la caillasse qui nous séparait de Arlit et c'est d'ailleurs en vue du massif de l'Air que j'ai du arrêter et changer une roue ce qui me laissait sans marge de sécurité.

Nous avons passé Arlit et avons longé les modernes bâtiments des mines d'uranium construits pour les cadres français et nous ne pouvions manquer de penser au confort qu'ils dispensaient : air conditionné, douches! et nous nous sommes engagés sur l'autoroute de tôle ondulée, en fait deux ornières parallèles larges d'au moins cinq mètres et striées perpendiculairement et plus profondément dans les virages. Depuis la lecture du "Salaire de la peur", tout le monde sait qu'il faut fonder sur ce genre de route et c'est ce que nous avons fait mais tout de même à la fin on pouvait se demander s'il restait des écrous serrés à l'arrivée... Ce n'est pas la première fois depuis le départ d'Alger que nous rencontrons le phénomène mais là c'est plusieurs dizaines de kilomètres sans la moindre remise, sans le moindre apaisement dans la carlingue!

Arrivée à Agadès dans la nuit, silhouettes de bâtiments curieuses, ambiance un peu moins africaine que dans le village que nous avions traversé avant Arlit et direction l'hôtel de l'Air où nous attendaient une bonne bière, un repas décent et restaurant et un lit!

Le lendemain, je me suis débrouillé pour trouver un soufflet de cardan et un roulement pour l'alternateur et j'ai confié la Méhari à un "garagiste", en fait, en les voyant à dix se pencher sous le capot et à commencer à faire n'importe quoi j'ai supervisé les travaux et je les ai payés en cédant le filtre à air supplémentaire et une somme non négligeable en CFA pour le roulement.

A la station service j'ai fait réparer mes pneus et là j'ai rencontré des gens qui faisaient une reconnaissance pour le Paris-Dakar, le vrai, dans une sorte de buggy mu par un moteur de R16 avec un radiateur et des ventilateurs sur l'arceau, au-dessus des passagers, le véhicule n'aurait pas détonné dans une nouvelle mouture de Mad Max!

Le convoi depuis Assamak s'était réduit à des groupes de deux ou trois véhicules et person-

nellement c'est tout seul que j'ai quitté Agadès mais en prenant la mauvaise piste et je me suis enlisé devant une maison ou pour récompenser les occupants de l'aide qu'ils m'ont prodiguée j'ai dû me séparer des mes dernières boîtes de Mont Blanc au chocolat!

J'ai retrouvé la bonne route, une superbe route bitumée et pratiquement neuve, du velours!

Au sortir de la ville, surprise! un auto-stoppeur, pas n'importe quel auto-stoppeur, un jeune Targui vêtu traditionnellement et portant le sabre qui m'a demandé de le conduire quelques dizaines de kilomètres plus loin, au chantier de construction de la route.

Arrivés au chantier Colas, nous avons interrompu à regret nos échanges de vues et nous nous sommes quittés. Il troquera sa tenue contre un bleu avec le losange Colas et son statut d'homme fier contre celui de manoeuvre.

Je suis reparti vers Tahoua que j'ai découvert le soir dans une belle lumière. Mais la quiétude du site était troublée par une animation particulière du côté de ce qui apparemment servait de stade et de caméléon, en effet, dans la poussière et encouragés par les hurlements des parieurs et des enthousiastes du turf local, de braves méharistes poussaient leurs montures, peu gracieuses il faut en convenir, à franchir en premier la ligne d'arrivée.

J'ai refait mes provisions chez un petit commerçant local, fort aimable et que j'ai réglé partiellement par le troc de certains ustensiles que j'avais jugé dorénavant inutiles.

Comme à Agadès j'ai dû pointer à la police car il semblait que la cession des véhicules d'occasion ne se faisait plus dans les conditions de facilité d'avant et celles-ci semblaient soigneusement pistées tout au long du parcours au Niger.

Ensuite, je me suis dirigé vers l'hôtel de Tahoua, une bâtisse un peu plus grande que les autres, à l'exception de la mosquée et fus impressionné par la grande salle à manger dans laquelle je me suis senti tel Jonas dans le ventre de la baleine; c'est en tous cas à des côtes de cétaçé que me faisaient penser les arcs des contreforts de la voûte taillés dans le pisé.

Les choses jusque là s'étaient déroulées plutôt favorablement pour moi, la Méhari avait bien

tenu mais j'avais, en dépit de cette constatation positive, une certaine appréhension à m'engager à traverser du Nord au Sud le Nigéria, pays que mes compagnons de voyage m'avaient présenté comme un pays de fous, d'anarchie totale et où il serait bien surprenant d'y trouver une pièce détachée de 2CV... et pas moyen de passer par Zinder, à l'est, le Tchad était alors interdit aux voyageurs pour cause de guerre civile.

C'est par une belle matinée que j'ai quitté le Niger, tranquillement, pour trouver une circulation de plus en plus dense à mesure que j'approchais de la frontière, de Bimi N'Koni, on devinait les trafics, les marchandages, le change clandestin, à cette époque le Nigéria avait l'espoir des retombées prometteuses du commerce de son pétrole, le Naira, la monnaie locale, était plus élevée que le dollar et le pays était conditionné dans un esprit de suffisance assez peu approprié à sa condition véritable.

Le passage en douane nigérienne fut une formalité contrairement à l'entrée dans ce pays et a priori le Nigéria n'aurait pas dû me demander plus de documents que ceux réclamés lors de ma demande de visa à l'ambassade de ce pays à Paris où pourtant ils m'avaient été demandé un permis international et une assurance particulière ainsi qu'une copie des documents du véhicule. Et là, dans ce petit bâtiment, le chef douanier, merveilleuse caricature du colonisateur, uniforme, flegme, m'a déclaré qu'il me manquait un certificat de passage en douane, en français dans sa bouche, le français étant la langue des douanes.

Il ne pouvait régler le problème lui-même et il m'a délégué un douanier pour me piloter jusqu'à Sokoto, la capitale de l'état du même nom, proche d'une centaine de kilomètres. Là, aucune solution ne semblait possible à court terme et je me suis vu obligé de chercher un hôtel pour la nuit.

Les prix proposés étaient exorbitants, et j'ai dû me contenter d'un hôtel "africain" qui pratiquait tout de même des prix pas très roudards. Et c'était un samedi, les banques et changes étaient fermés et je n'ai dû mon salut qu'à des coopérants coréens et philippins qui m'ont échangé des Nairas au taux du dollar, bonne affaire pour moi et vraisemblablement une

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

11.5

11.6

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

MEHARI CLUB DE FRANCE

bonne affaire pour eux puisque la devise nigérienne n'était pas particulièrement appréciée en dehors du pays.

Au petit matin j'ai déserté ma chambre, j'ai enjambé le veuilleur de nuit, ce dernier dormant à même le sol, en travers de l'entrée, et je me suis dirigé vers les douanes.

Une Belge était déjà là, en butte au même problème que moi, et aux prises avec les mêmes gens. Le responsable n'était pas là, c'était dimanche, pas de solution en vue avant lundi.

L'atmosphère dans le bureau des douanes était étrange, il y régnait une mixture d'ambiances britanniques et africaines, notamment les communications radio tenaient plus de la musique soul que de l'information.

Dans l'après-midi nous avons vu se terminer notre attente, en effet, de retour du stade de football, le chef de la douane a été informé de nos déboires et a trouvé une solution immédiatement. Pour moi, il me fera accompagner tout au long de mon parcours dans le pays par un douanier que j'aurai à prendre en charge matériellement.

Ce douanier parlait raisonnablement anglais et nous convenions de faire au plus vite et de ne pas arrêter la nuit de manière à lui permettre de retrouver sa famille au plus vite.

Ce fut une funeste décision. Arrivés à Boussa, nous nous sommes arrêtés pour dîner et mon passager s'est rendu à la mosquée pour la prière.

Nous sommes repartis, c'était la nuit et nous étions sur la principale artère qui conduit de Lagos aux grandes villes industrielles du Nord-Est, Kano et Kaduna où sont construites les Peugeot, les camions Steyr, les Volkswagen, etc...

La route était du calibre d'une petite route nationale française et était empruntée principalement par des poids lourds que la manne pétrolière avait permis au pays d'importer par centaines, des semi-remorques Volvo, Fiat et Man et ceux-ci circulaient dans des conditions apparemment très difficiles, absence de signalisation, fatigue des pilotes, et si j'en juge par les épaves restées le long de la route, les accidents devaient être très fréquents.

Il était fait obligation aux conducteurs de signaler les dépassements en allumant un gyrophare et, c'est en suivant un de ces camions dont le conducteur avait oublié d'éteindre cette lumière que, vraisemblablement ébloui, je n'ai pas vu le trou qui barrait la route je n'ai réalisé sa présence qu'en voyant le véhicule qui me précédait rebondir lourdement et bruyamment et j'étais de l'autre côté de la route, dans l'herbe, quelques dizaines de secondes après qu'un camion venant en sens inverse nous croisa. Nous allions arriver à Ilorin.

Miracle, d'ailleurs le douanier est allé immédiatement se prosterner pour remercier Allah.

Le jour commençait à pointer et sa lumière nous a permis de constater les dégâts : une roue déchirée, et un bras avant de suspension froissé, déformé au point que le cardan se désolidarisait à chaque mouvement de suspension de moyenne amplitude.

Par bonheur le tronçon de route qui nous séparait d'Ibadan n'était pas trop mauvais et nous avons pu continuer car cette ville universitaire est reliée à Lagos par une autoroute à péage. Au péage nous avons été contrôlés par la police comme plusieurs fois auparavant et normalement la présence du douanier aurait dû me faciliter le passage mais cette fois, pour des raisons que je ne m'explique pas encore, tribales, conflit entre douaniers et policiers, nous nous sommes trouvés devant le musée menaçant de leurs mitraillettes Beretta et comme ils semblaient ivres, j'ai eu vraiment peur.

L'autoroute de construction française avec des rails de sécurité n'avait en fait d'autoroute que le nom car elle était traversée par des troupeaux et la circulation se pratiquait dans tous les sens. Vraisemblablement sur les quelques dizaines de kilomètres qui séparaient les deux villes il ne restait plus un seul rail de sécurité intact, témoignage des terribles conditions de circulation mais elles semblaient tout de même meilleures que sur la route empruntée précédemment au long de laquelle étaient affalées des dizaines de semi-remorques tout neuves que les pilotes n'avaient maîtrisés en négociant un virage ou en passant sur un pont. Le matériel était couché, les roues qui ne touchaient plus le

sol avaient été volées et la tôle des portières et des toits avait été découpée pour boucher un trou dans le toit d'une case probablement. C'est également le sort qui attendait les épaves en général, les Kombis Volkswagen représentaient un morceau de choix.

Dans le pays producteur de pétrole il n'y avait pas de distribution moderne d'essence et l'approvisionnement se faisait en siphonnant directement dans des barils. Ce sont des gamins qui en général se chargeaient d'aspirer le liquide en en crachant à chaque fois. Les aires de ces stations-service n'étaient que boue mélangée à l'huile des vidanges pratiquées sans le moindre souci écologique et les camionneurs dormaient sur un hamac tendu entre les essieux de leurs semi-remorques et vivaient dans cette atmosphère explosive.

Au sortir de Lagos, la route vers le sud était beaucoup moins bonne et j'ai donc dû, une bonne vingtaine de fois, remboîter le cardan mais en considérant le terrain à venir et la distance qu'il me restait à parcourir j'ai préféré garer la Méhari devant un poste de police dans la banlieue de la ville d'Ijebu Odé.

J'ai continué ma route car mon but restait le Cameroun que je n'ai atteint que 23 jours après les premiers tours de roues sous la neige, en France.

La dernière étape, en bus et en taxi-brousse ne fut à peine moins mouvementée que les premières, très longue, j'ai mis dix-huit heures pour faire les 400 kilomètres qui séparent Ijebu Odé de Calabar, et très difficile, il existe en effet entre le point de passage au Nigéria et Mfumu une route particulièrement défoncée que je n'aurais peut-être pas réussi à franchir avec la Méhari en bon état. Les formalités là encore étaient particulièrement longues et je me demande encore si les douaniers auraient laissé passer mon véhicule par ce passage rarement emprunté par les mangeurs de latérite.

J'arrête là le récit de mon voyage car je ne récupérerai la Méhari que trois mois plus tard après deux voyages dont un avec un bras de suspension dans la valise. Je passerai à Ijebu Odé une quinzaine de jours qui me permettront de constater que l'électricité ne marchait presque jamais et que l'eau n'était distribuée que lorsqu'il pleuvait.

La Méhari sera vendue au Bénin car à Cotonou comme à Lomé il reste des taxis 2CV et les pièces détachées sont très chères.

Je n'ai finalement pas trop regretté cette situation car au Cameroun, là où nous étions, au bout de 250 kilomètres de très mauvaise piste, la Méhari n'aurait pas toujours été à la hauteur.

gérard BRON (Bièvres)

Vous aussi, faites comme M.BRON et envoyez nous, vos récits de voyage ou d'aventure de Méhariste



M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

11.7

11.8

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF