

LA PISTE

La conduite sur piste de terre, de latérite ou de sable requiert une attention soutenue sur un champ de vision couvrant la distance nécessaire à l'arrêt total du véhicule sans décélération brutale.

Si les obstacles en relief sont en général relativement faciles à éviter, il n'en est pas de même des dénivellations brutales ou des trous.

La règle d'or est de ne jamais arriver freins bloqués sur l'obstacle : ralentir au maximum en anticipant le plus possible, par un freinage compatible avec la nature du sol, et relâcher complètement la pédale pour aborder l'obstacle avec tous les organes de suspension libérés et sans écraser la voiture au sol. La meilleure solution est d'avoir une vitesse suffisante et des réflexes permettant d'éviter le trou ou la grosse pierre sur le chemin.

Dos d'âne et cassis doivent être abordés eux aussi sans coup de frein ; bien au contraire, il est souhaitable de relever l'avant de la voiture par un coup d'accélérateur donné au moment de passer l'obstacle. Celui-ci doit être franchi en biais par un bref coup de volant donné exactement sur lui, ni trop tôt, ni trop tard. Le but étant de solliciter une roue après l'autre pour éviter, grâce à ce « cisaillement », que la voiture ne soit trop secouée. Bien entendu, il convient de remettre la voiture en ligne immédiatement, des écarts de trop d'amplitude, surtout sur un sol peu stable, risquent de vous « embarquer ».

L'impératif de la conduite à vue doit être conservé en toute circonstance. Méfiez-vous d'un gué qui peut en son milieu receler un grand trou d'où vous auriez du mal à tirer la voiture. En savane, méfiez-vous des hautes herbes qui peuvent cacher une souche ou une grosse pierre.

C'est selon ce même principe: « le danger est accru quand on ne le voit pas », qu'il ne faut pas circuler de nuit ni en cas de vent de sable.

LA TÔLE

La tôle ondulée est une ondulation plus ou moins prononcée de la surface du sol, perpendiculaire au sens de la marche. Elle est provoquée par la circulation des véhicules après la saison des pluies, combinée au rétrécissement de la couche séchée de surface. Circuler sur la tôle ondulée met la voiture à une épreuve que l'on ne peut imaginer tant qu'on ne l'a pas vécue. Rien n'y résiste, tout se dévisse, tout tombe, tout lâche. La voiture donne l'impression de se désintégrer.

Pour que les passagers et le véhicule en subissent moins les effets, il faut la « prendre » au-dessus de 60 km/h au moins, vitesse qui peut varier suivant le type de véhicule, le but étant que cette vitesse soit suffisante pour que les pneus ne prennent appui que sur la crête des ondulations. Dans ce cas, les secousses sont atténuées mais la conduite s'apparente alors à ce qu'elle est sur le verglas.

Attention : il est impératif de tenir compte du fait qu'en cas de freinage d'urgence, l'adhérence

they have passed you, the danger remains just as great, because the cloud of dust they trail eliminates any visibility for some time.

Se careful as well, especially in Africa, of deep railway crossings, which are unattended and often unmarked. The exposed rails are fond of tyres and rims.

Many herds of all kinds spend their time on the trail. While guinea fowl won't do much damage to a car body, the same cannot be said of sheep, cows, or zebras.

Donkeys are another danger. Sounding the horn will not drive them off the road, as their front feet are often hobbled.

Another extremely important point: when crossing small villages in the bush, remember that children, old people, and even adults are not used to cars and don't realise how fast they are running and what a danger they mean. Whether people are walking or on a bicycle, they may suddenly decide to cross the trail only a few yards ahead of you.

TRAILS



Driving on dirt, sand, or laterite trails requires sustained attention over a field of vision covering the distance required to bring the vehicle to a complete halt without sudden deceleration.

Although obstacles that stand out are generally relatively easy to avoid, sudden drops or holes aren't.

One strict rule is never to arrive at the obstacle with "jammed" brakes: slow down anticipating as much as possible by braking in relation to the nature of the road surface, and release the pedal completely to take on the obstacle with all the suspension elements free and without flattening the car to the ground. But the best solution is to have sufficient speed and reflexes to avoid the hole or the big rock on the trail.

Bumps and ruts should also be approached without sudden braking; on the contrary, it is well to raise the front end of the car with a short burst of acceleration at the moment of arrival at the obstacle, crossing it diagonally with a quick turn of the wheel when precisely atop it, neither too early nor too late. The aim is to pass over it on wheel at a time to avoid, by means of this "zig-zag", excessive jolting of the car. Of course, the car must be straightened out immediately; if you swerve too widely, especially on unstable ground, you may lose control.

The imperative of "visual" driving must be maintained under all circumstances. Be suspicious of a ford that may conceal a large hole in the middle, out of which you will have a hard time pulling the car. In the savanna, be suspicious of high grass that may hide a stump or a large rock.