

est réduite de moitié et qu'un déséquilibre du véhicule peut se produire en lin de décélération. Prendre garde aussi au déport en virage, toujours à cause de la perte d'adhérence. Si par extrême obligation, vous êtes obligé de ralentir ou de vous arrêter, il est nécessaire pour pouvoir repartir et reprendre une vitesse supérieure à 60 km/h, de circuler en effectuant de grands «S» sur la piste en poussant le moteur, afin de ne pas prendre les crêtes de face, jusqu'à ce que vous ayez récupéré votre vitesse,

LE SABLE

La conduite sur le sable requiert elle aussi — et plus encore — de piloter à vue en anticipant le plus possible la conduite, en maintenant une bonne vitesse constante, en évitant tout coup de frein. S'il faut s'arrêter, il convient de le faire très doucement pour éviter de «planter» la voiture, Zone courte : aborder la zone avec un maximum d'élan et de puissance.

Zone longue: dans ce cas, les pneumatiques peuvent être dégonflés jusqu'à 1/3 de leur pression en roulage sur route. Souvent, le franchissement de zones de sable dépend essentiellement de la pression de gonflage. Mais il vous faut savoir qu'en dégonflant vous mettez vos pneus à la merci d'une crevaison sur la première pierre rencontrée.

Comme il faut regonfler dès qu'on retrouve des zones dures (terre, rochers, cailloux), ceci suppose que vous soyez munis d'un contrôleur de pression et d'un gonfleur à pied (avec la possibilité de le poser sur une plaque pour l'utiliser sur le sable).

D'autre part, si vous disposez d'une voiture rapide, il vous faudra vous abstenir de rouler à trop grande vitesse sur des pneus dégonflés car vous provoqueriez leur surchauffe,

Utiliser au maximum les dénivellations du terrain tout en évitant les traces et les saignées profondes, et des dévers dans les dunes. Choisir les endroits où pousse une végétation, s'il y en a.

Attention : l'ensablement est toujours possible et ne doit en aucun cas être considéré comme un déshonneur pour le conducteur qui en est la victime.

Si l'on se rend compte que l'ensablement est quasi inévitable, il faut ne pas insister et s'arrêter avant que le véhicule soit trop enfoncé. Bannir les manœuvres marche AV-marche AR dont le seul résultat est d'enliser un peu plus le véhicule et rendre plus difficile son dégagement, sans compter les risques pour l'embrayage, la boîte, etc..

Descendez de voiture, rendez-vous compte, creusez, posez les tôles de désensablement sous les roues avant (ou un sac, des branchages...) démarrez doucement en vous faisant pousser si c'est possible.

Dans tous les cas, éviter l'énervement, générateur de manœuvres brutales et désordonnées qui font empirer la situation.

LA MARCHÉ EN CONVOI

Sur pistes, respecter la «distance de poussière»

Based on the same principle: "the unseen dangers the greatest one", you should never drive at night or in a sandstorm.



WASHBOARD

Washboard is a more or less pronounced rippling of the surface of the ground perpendicular to the direction of travel. It is caused by vehicle traffic after the rainy season combined with the shrinkage of the dried surface layer. Driving on washboard puts a car to a test that one cannot imagine without having experienced it. Nothing withstands it, everything comes unscrewed, falls, gives out. The car appears to be disintegrating.

In order for passengers and vehicle to better sustain its effects, it should be 'taken' at a least 60 km/h, a speed which may vary according to the type of vehicle. The aim is to have sufficient speed to allow the tyres to rest only on the crest of the ripples. In this case, the jolts are less severe but the car handles as if on ice.

Attention: you must realise that in case of emergency stops, grip on the road is reduced by half and that the vehicle may become unstable at the end of deceleration. Be careful too of skidding on turns, also due to the loss of grip.

If you are absolutely forced to slow or stop, in order to start again and regain a speed higher than 60 km/h, you must drive in big "S's" on the trail until you regain speed, to avoid meeting the bumps head on.

SAND

Driving on sand requires—even more so— Visual driving, anticipating steering as much as possible, maintaining good constant speed, and avoiding any braking. If you have to stop, you must do it very slowly to avoid getting the car stuck.

Short stretch: take the sand with a maximum of impetus and power.

Long stretch: in this case, the tyres may be deflated down to 1/3 of their normal highway pressure. Often the successful crossing of stretches of sand mainly depends on inflation pressure. But you should know that by deflating your tyres you put them at the mercy of a flat at the first stone you meet.

As the tyres must be reinflated once back on hard ground (dirt, rocks, gravel), this implies that you are equipped with a pressure gauge and a foot pump (capable of being set on a sand mat for use on sand).

Moreover, if you have a fast car, you will have to refrain from driving at too great a speed on under-inflated tyres as this will cause them to over-heat.

Use the variations in the level of the land to the maximum, while avoiding tracks and deep ruts and inclines in the dunes. Chose places where vegetation is growing, if there is any.

Attention: getting stuck in the sand is always