

re». Elle se définit par la notion de visibilité constante de la part du conducteur suiveur. Cette distance est fonction, d'une part de la densité de la poussière soulevée par le véhicule qui précède, d'autre part de la direction du vent.

Sur de grandes étendues de sable porteur (de type Ténéré, voir illustration page 50), les véhicules peuvent s'écarter de quelques mètres les uns des autres pour éviter de rouler dans les traces ou pour sortir de la zone de poussière soulevée par les roues.

De toute façon, les véhicules doivent suivre une voie rigoureusement parallèle aux traces du véhicule de tête.

Ne jamais tenter de couper au plus court, ce qui perturbe l'ordre de marche. C'est aussi une cause fréquente d'égarement.

Rien n'est aussi trompeur que le relief au Sahara, une «hamada» paraissant parfaitement plate est parfois entièrement vallonnée. De plus, il est très difficile d'apprécier les distances dans le désert.

Beaucoup de véhicules se sont égarés parce qu'un repli de terrain leur a soudain masqué la vue du convoi qu'ils suivaient à vue dans le lointain. Dans ce cas, il est impératif de reprendre à l'envers ses propres traces jusqu'à retrouver les traces du convoi à rejoindre.

Lors de marche en convoi, si le premier véhicule est ensablé, le suivant ne doit ni chercher à passer pour montrer qu'il est plus doué, ni s'arrêter au plus près en risquant de s'ensabler à son tour. Il doit s'arrêter avant la zone molle pour reconnaître à pied où le passage peut être possible lorsque le véhicule «planté» aura été dégagé.

LE CAMPEMENT

Le véhicule sera disposé de façon à protéger du vent les occupants pendant leur halte nocturne.

Toutefois, pour tenir compte des changements de direction du vent pendant la nuit, les dormeurs ont intérêt à toujours installer leur lit de camp avec la tête appuyée contre la carrosserie, ou une roue de la voiture, pour éviter à la bise parfois très fraîche de s'engouffrer dans le couchage.

Le couchage à même le soi est déconseillé du fait des bêtes, scorpions, serpents, etc., ou de la végétation épineuse.

En aucun cas, ne faire du feu à proximité du véhicule.

L'emploi de la tente ne s'avère pas toujours indispensable, le montage et le démontage sont quelquefois une cause de fatigue supplémentaire, souvent inutile. Le transport d'une tente, des piquets, etc., entraîne aussi une surcharge de la voiture.

Temps de roulage saharien : départ au lever du soleil (campement plié, café pris), arrêt casse-croûte entre 9 heures et 10 heures (45 minutes), fin d'étape vers 17 heures, installation du campement au jour, dîner, coucher vers 18 heures, 18 h 30. Un ou deux arrêts «détente-regroupement» seront prévus dans (ajournée et fixés avant le départ.

possible and must not under any circumstances be considered as a dishonour.

Bearing in mind that getting stuck is almost inevitable, you must not persist in futile efforts but stop before the vehicle is too deeply buried. "Rocking" between forward and reverse gears is prohibited; it only bogs down the vehicle even more and makes its extrication more difficult, without mentioning the danger to the transmission. Get out of the car, study the situation, dig out, put anti-skid plates under the drive wheels (or a sack, branches, etc.) start slowly with someone pushing if possible. In all cases, avoid getting excited, which will result in hasty and disorganised moves that will only make the situation worse.

CONVOY

On the traits, respect the "dust distance". It is determined by the notion of constant visibility of the driver who is following.

This distance is based first on the density of the dust raised by the preceding vehicle and second, on the wind direction.

On long stretches on firm sand (of the Ténéré type, see illustration, p. 50), vehicles may spread out several metres on each side of one another to avoid driving in the tracks or to get out of the zone of dust raised by the tyres.

In any case, the vehicles must follow a line strictly parallel to the track of the lead vehicle.

Never try to take short cuts, which upset the driving order. Frequently they also lead to getting lost.

Many vehicles have got lost because a dip in the terrain suddenly hid from view the convoy they had been keeping in sight in the distance. In such a case it is imperative to follow one's own trail backwards until one finds the trail of the convoy.

Nothing is as deceptive as the contours of the Sahara; a "hamada" that seems perfectly flat is sometimes covered with valleys. In addition, it is very difficult to appraise distance in the desert.

While driving in a convoy, if the first vehicle gets stuck, the next vehicle must not try to pass to show that he is more talented, nor stop close by and risk getting stuck as well. He should stop before the soft zone to explore on foot a possible passage to be taken once the first vehicle is freed.

CAMPING



The vehicle should be parked so as to protect the occupants from the wind during the night.

In any case, to provide for changes in wind direction during the night, the sleepers should always set up their cot with their head next to the side of the car or a wheel, to keep the sometimes very chilly breezes from blowing into their sleeping bags.

It is not always essential to use a tent, as pitching it and taking it down are sometimes sources of added and often unnecessary fati-