

1710 E
1710 F
85
99
1.111
4 E
1.263 B
71

A 171.OE
B 171.010 A
1.99 A

B B

B 171.903 A
B 171.010 A

71.203 A
71.76 B
71.209 A

B B

1710 E
1710 F
E
1.263 B
71

1710 E
1710 F

171.903 A
171 05
A 5411 263 A)

AUTRES VÉHICULES

Si vous souhaitez partir avec un autre véhicule (AMI Super, GS, DS ou SM) dans certains pays lointains où nous n'avons pas de représentation ramifiée et si vous ne possédez pas encore de véhicule, nous vous conseillons de commander une voiture type P.O., avec option chambre à air et pare-brise Super Triplex.

AMI SUPER

MÉCANIQUE

- 2 durites d'essence
- 1 pompe à essence
- 3 écrous

ELECTRICITÉ

- 4 bougies
- 1 jeu de vis platinées
- 1 bobine
- 1 courroie d'alternateur
- 1 palier d'alternateur porte-diodes
- 1 régulateur de tension

PNEUMATIQUES

- 2 roues de secours avec chambre à air
- 2 chambres à air (la voiture doit être munie de chambres à air avant le départ).
- 1 nécessaire de réparation chambre à air
- 2 obus de valves
- 1 démonte-obus.

OUTILLAGE

- 1 trousse à outils
- 1 jeu de démonte-pneus
- 1 triangle de présignalisation
- 1 câble de remorquage léger (nylon)
- 1 rouleau de chatterton
- 1 petit rouleau de fil de fer
- 1 lampe de poche.

Réserve d'huile : huile moteur et huile minérale LHM (système de freinage).

Jerrycans d'essence, jerrycans d'eau.

Ces quantités sont à définir en fonction du kilométrage et des pays traversés.

Pour les très mauvaises pistes, prendre la précaution de monter un carénage sous moteur.

PRESSION DE GONFLAGE (à chaud)	AVANT	ARRIERE	ROUE DE SECOURS
Normale	1,8 bar	1,9 bar	•2 bars
Pistes dans : cailloux - rochers	2,2 bars	2,2 bars	
Mi-piste - mi-sable	1,2 bar	1,2 bar	
Sable	descendre jusqu'à 0,7 bar.		

GS

Si vous possédez un véhicule type «France», équipez-le de :

- une tôle de protection sous canalisations hydrauliques (réf. GX 13.339 01 A).
- 1 bouchon de réservoir hydraulique avec filtre
- 1 filtre à air, type P.O.
- pneumatiques avec chambres à air 145 - 15 ZX
(autres montes autorisées : 145 - 15 XAS - 145 - 15 X - M+S).

DS ET SM

**PIECES
DÉTACHÉES**

MÉCANIQUE

- 2 durites d'essence
- 1 pompe à essence
- 3 écrous de roues

HYDRAULIQUE

- 1 cylindre de suspension avant
- 1 cylindre de suspension arrière complet avec tiges, billes et épingles
- 5 garnitures d'étanchéité (pour tubes hydrauliques).

ELECTRICITÉ

- 4 bougies
- 1 jeu de vis platinées
- 1 bobine
- 1 courroie d'alternateur
- 1 palier d'alternateur porte-diodes
- 1 régulateur de tension.

PNEUMATIQUES

- 2 roues de secours avec chambre à air
- 2 chambres à air
- 1 nécessaire de réparation
- 2 obus de valves
- 1 démonte-obus.

OUTILLAGE

- 1 trousse à outils
- 1 jeu de démonte-pneus
- 1 triangle de présignalisation
- 1 câble de remorquage léger
- 1 rouleau de chatterton
- 1 petit rouleau de fil de fer
- 1 lampe de poche.

Réserve d'huile, en fonction du kilométrage : huile moteur et huile minérale LHM (système hydraulique).

Jerrycans d'essence et d'eau, en fonction du kilométrage et des pays traversés.

Pour les très mauvaises pistes, prendre la précaution de monter un carénage sous moteur.

PRESSION DE GONFLAGE (à chaud)	AVANT	ARRIERE	ROUES DE SECOURS
Normale : Berline et Break	1,8 bar	1,9 bar	2,1 bars
Normale : Berline Service	1,8 bar	2,1 bars	2,2 bars
Pistes dures - cailloux - rochers	2,2 bars	2,2 bars	
Mi-piste - mi-sable	1,2 bar	1,2 bar	
Sable	1 bar	1 bar	

**PIECES
DÉTACHÉES**

équipez-le de :
pneumatiques (réf. GX

- 15 X - M+S).

roues, billes et
(es).

le moteur et
kilométrage et des
pour monter

DS ET SM

Si vous possédez une S M équipez-la de préférence de pneumatiques 205-70 VR 15.

Si vous possédez une D S conservez les pneumatiques de série ou bien montez des pneumatiques 185-15 XAS.

Pressions de gonflage : AV 2,3 bars — AR 2,1 bars
Roue de secours 2,5 bars

On ne peut pas jouer sur le gonflage.

PIECES DÉTACHÉES

MÉCANIQUE

- 1 pompe
- 1 jeu de courroies
- 1 jeu de durites d'eau avec colliers
- 2 vis de fixation d'ailes arrière
- 5 écrous de roue.
- 1 arbre de commande complet de pompe H.P. (S M).

HYDRAULIQUE

- 1 cylindre de suspension avant
- 1 cylindre de suspension arrière (complet, avec tige, billes et épingles).
- 2 pare-poussières
- 5 garnitures d'étanchéité (pour tubes hydrauliques).

ÉLECTRICITÉ

- 1 jeu de bougies
- 1 jeu de fils de bougies
- 1 jeu de fusibles
- 1 jeu de languets d'allumeur
- 1 régulateur de tension
- 1 boîte d'ampoules de rechange
- 1 baladeuse voiture
- 1 lampe de poche
- 1 palier d'alternateur porte-diodes.
- 1 relais Cartier S 414 210 S

PNEUMATIQUES

- 2 roues de secours avec chambre à air
- 2 chambres à air (D S)
- 1 nécessaire de réparation chambre à air
- 3 obus de valves — 3 bouchons
- 1 démonte-obus.

OUTILLAGE

- 1 trousse à outils
- 1 jeu de démonte-pneus
- 1 triangle de présignalisation
- 1 câble de remorquage léger (nylon)
- 1 rouleau de chatterton
- 1 petit rouleau de fil de fer
- 1 lampe de poche

Réserve d'huile, en fonction du kilométrage : huile moteur et huile minérale LHM (système hydraulique).

Jerrycans d'essence et d'eau, en fonction du kilométrage et des pays traversés.

Pour les très mauvaises pistes, prendre la précaution de monter un carénage sous moteur.

ROUES DE SECOURS
2,1 bars 2,2 bars

les hommes

VOYAGE EN
COMMUNAUTE

DOCUMENTS
NECESSAIRES

POUR VOUS

Le dépaysement agit souvent sur le caractère et nul ne peut prévoir quelles seront ses réactions en vivant un voyage en communauté.

Il ne faut pas porter de jugement sur ce que fait l'autre, ni comparer son comportement avec le vôtre.

Les contrées désertiques (chaleur + silence + immensité) ont un pouvoir énorme de transformation du caractère. Le plus jovial peut tout à coup sans s'en rendre compte devenir le plus triste ; le plus doux, le plus hargneux.

Imaginez votre coéquipier au volant, «plantant» trois ou quatre fois de suite la voiture dans un banc de sable ou de «fech-fech», et vous, chaque fois, poussant en maugréant, vous disant qu'hier vous ne vous étiez pas «planté» une seule fois. Mais, hier, comment était le sable ? . Comment sera-t-il demain lorsque vous serez au volant ? .

L'espace vital d'une voiture (même décapotable) est peu de chose, il faut pourtant y cohabiter 10 heures par jour environ, il faut donc que les efforts de rangement (effets personnels, campement de chaque jour) soient partagés.

Pour tous les pays traversés, une règle absolue à respecter : les gens que vous allez rencontrer sont chez eux.

Il ne faut pas chercher à comparer leurs habitudes ou leurs coutumes avec ce qui est fait chez nous. N'oubliez jamais que vous aurez changé de pays ou de continent. De plus, l'indépendance est encore fraîche dans l'histoire de nombreux pays : c'est une chose importante. Il ne s'agit pas pour vous d'apporter des enseignements ou de juger mais de découvrir des nations qui vous sont inconnues.

Chercher à discuter ou à prouver quoi que ce soit ne sert à rien sinon à indisposer l'interlocuteur et à faire perdre un temps qui vous sera précieux.

Même si des gens vivent peu habillés, ils ne comprennent pas toujours qu'un européen soit débraillé. Iriez-vous au commissariat de police de votre quartier à demi-nu et pas lavé depuis 8 jours ? . Si oui, avez-vous imaginé la réaction du commissaire ou de ses adjoints ? .

Quelles que soient vos convictions personnelles, n'oubliez pas qu'aux yeux de ces populations, vous représenterez votre pays. Certains en gardent d'excellents souvenirs : il ne faut pas les décevoir. D'autres conservent peut-être une certaine amertume qu'il faut se garder de juger.

POUR
VOTRE VOITURE

DOCUMENTS NECESSAIRES

Se renseigner, avant tout départ, auprès des représentants en France des pays que vous allez traverser.

POUR VOUS

Pour obtenir :

- **UN PASSEPORT** : prendre à la préfecture ou au commissariat un imprimé spécial.
 - 2 photos
 - 1 justification de domicile + Carte d'identité
 - 60 francs (1)

- **UNE CARTE NATIONALE D'IDENTITE** :

- ancienne carte nationale d'identité ou livret de famille.
- 2 photos
- 1 justification de domicile
- 12 francs (1)

- **UN PERMIS DE CONDUIRE INTERNATIONAL** :

ATTENTION : ce n'est pas le permis de conduire rose à 3 volets, c'est un carnet gris qui vous est délivré :

- **Si vous habitez PARIS** :
 - par la Préfecture de Police.
- **Si vous habitez la Province** :
 - par la Préfecture de Police (dans quelques départements), par la Mairie, par le commissariat de Police ou par votre Automobile Club.

Sur présentation des pièces suivantes :

- permis de conduire
- carte d'identité
- justification de domicile
- 2 photos
- 1 timbre fiscal à 10 francs (1).

En dehors des documents exigés, prévoir :

- un nombre suffisant de photos d'identité en dépannage et carte de groupe sanguin.

POUR VOTRE VOITURE DOUANES

Beaucoup de pays exigent un carnet de passage en douanes. Si ceux dans lesquels vous vous rendez l'exigent, vous pouvez l'obtenir, soit par l'Automobile Club de France - 8, Place de la Concorde - Paris - Tél. 265.34.70, soit par votre AUTOMOBILE CLUB RÉGIONAL. Le prix de ce carnet est de 90 frs.

ATTENTION : Pour certains pays une caution est exigée.

(1) Tarif en vigueur au 1^{er} Janvier 1974.

ASSURANCES

La carte verte n'est valable que dans un nombre déterminé de pays, elle s'obtient sur simple demande auprès de votre assureur.

Dans tous les cas, vérifiez auprès de votre assureur si la compagnie qui assure votre véhicule (responsabilité civile) accorde ses garanties dans les pays que vous allez traverser.

Dans certains pays (l'Algérie par exemple,) il est nécessaire de prendre à l'entrée une assurance valable pour le temps de la traversée.

Il est prudent de contracter une assurance individuelle internationale comportant les garanties de paiement des frais médicaux en cas d'accident, des droits de douanes en cas d'abandon du véhicule sur place ainsi qu'une clause de rapatriement sanitaire.

A TITRE INDICATIF : FRANCE SECOURS INTERNATIONAL
36, rue Tronchet - Paris 9e

S.O.S. Internationale Mutuelle Générale Française
LE MANS — Tél. (43) 28.49.10

SECURITE

La plupart des traversées de déserts, et particulièrement celle du Sahara, sont soumises à des réglementations très strictes qui ne visent que votre sécurité.

Il est impératif de se renseigner sur ces réglementations et de s'y soumettre.

Par exemple, pour le Sahara, il faut déclarer son passage dans les principales «Daïra». Ceci permet de déclencher les recherches dans le cas où les déclarants ne se présentent pas au poste suivant, et sauve ainsi de nombreuses vies.

CARTES ROUTIERES

D'une manière générale, utiliser des cartes Michelin. Pour les cartes plus détaillées, s'adresser à l'I G N, Service Cartographique des armées, 107, rue de la Boétie - Paris 8e.

PHARMACIE

SANTE

VACCINATIONS :

De nombreux pays exigent des vaccinations.

N'oubliez pas, longtemps avant votre départ, de vous renseigner auprès des autorités compétentes (Ambassade, Consulat, Office du Tourisme). D'autre part, en dehors des vaccinations obligatoires, par mesure de prudence, nous vous conseillons la vaccination anti-poliomyélitique ou un rappel datant de moins d'un an, ainsi que la vaccination anti-tétanique datant de moins de cinq ans.

ATTENTION : La vaccination anti-tétanique doit se faire en trois injections à quinze jours d'intervalle.

miné de pays,
reur.

la compagnie
ses garanties

nécessaire de
de la traversée.

internationale
dicaux en cas
u véhicule sur

INTERNATIONAL

rale Française

ment celle du
trices qui ne

ions et de s'y

assage dans les
cherches dans
poste suivant,

Pour les cartes
graphique des

ous renseigner
ulat, Office du
s obligatoires,
ccination anti-
n an, ainsi que
de cinq ans.

it se faire en
tervalle.

Validité des vaccins courants :

- **Variole** : plus de **8 jours**, moins de **3 ans**.
- **Choléra** : plus de **6 jours**, moins de **6 mois**.
- **Anti-amarile** : plus de **10 jours**, moins de **10 ans**.

Pour les vaccinations contre le choléra et la fièvre jaune, une analyse d'urine est exigée.

Ordre des vaccinations conseillé par l'Institut Pasteur.

- Vaccination anti-amarile
- 1ère injection anti-cholérique (12 jours plus tard)
- 2ème injection anti-cholérique (8 jours plus tard)
- Vaccination anti-variologique (5 jours plus tard).

IMPORTANT

La vaccination anti-amarile ne peut se faire qu'à l'Institut Pasteur ou dans un de ses Centres de Province. Les vaccinations contre le choléra et la variole peuvent être pratiquées par votre médecin de famille ; dans ce cas, il faut vous procurer un carnet de vaccination, soit chez votre pharmacien, soit à la librairie Arnette, 2 rue Casimir Delavigne - Paris 6e, et ensuite faire légaliser la signature de votre médecin, à la Direction Départementale de la Santé, 57 Boulevard de Sébastopol, Paris 1er, ou à la Préfecture du domicile du praticien.

Si les vaccinations sont effectuées à l'Hôpital ou à l'Institut Pasteur, 25, rue du Dr. Roux - Paris 15e - Tél. : 566.58.00, il n'y a pas de légalisation de signature à faire, cet organisme étant habilité à établir des carnets de vaccinations internationaux.

PHARMACIE

Composition d'une pharmacie :

- 1 rouleau de sparadrap (5 m x 2 cm)
- 1 tube d'Aspirine
- Nivaquine 100 mg
- 2 boîtes de 4 ampoules Mercurochrome
- 1 paire de ciseaux bouts ronds
- 1 garrot
- Intetrix (Beaufour)
- Pansements URGO (grands et petits)
- Cholyrevita 3
- Ganidan
- Vitamine C 1000 effervescente
- Alcool à 90°
- Pommade lèvres
- Crème anti-moustiques
- Crème hydratante pour la peau.

Le tout dans une pharmacie métallique 20 x 15 x 7 cm environ.

Dans les régions désertiques où les points d'eau existants sont éloignés les uns des autres et afin d'éviter les catastrophes (immobilisation prolongée du véhicule - point d'eau à sec), prévoir en saison chaude une consommation d'environ **6 litres** par jour et par personne, ainsi qu'une réserve de **5 jours** supplémentaires.

Le filtre de poche KATADYN élimine les matières en suspension et les agents pathogènes des maladies dangereuses suivantes :

- typhus - dysenterie - choléra - colibacillose - dysenterie amibienne - bilharziose, etc . . . mais laisse cependant à l'eau sa teneur en minéraux sains et en sels.

Son fonctionnement est simple : par un simple pompage, le filtre de poche produit environ 1 litre d'eau claire et désinfectée par minute. Il prend peu de place (longueur 25 cm), et ne pèse que 650 gr.

Aucun emploi de produits chimiques n'est nécessaire pour la désinfection. Pour le nettoyage, il suffit de broser l'élément filtrant pour qu'il soit à nouveau entièrement efficace. La céramique à fine porosité des bougies filtrantes KATADYN est auto-désinfectante : elle ne doit et ne peut être cuite. Le filtre de poche fournit assurément de l'eau bactériologiquement pure, tant que sa bougie céramique est intacte. La durée de la bougie dépend du degré de pollution de l'eau brute ainsi que de la fréquence de l'emploi.

Micropur

Micropur est un sel soluble dans l'eau, exempt de chlore et résistant à la lumière et dans lequel l'argent est fixé de façon complexe. Après la dissolution du sel dans l'eau, des ions d'argent sont libérés et anéantissent toutes les bactéries pathogènes qui ont éventuellement contaminé l'eau (désinfection).

L'excédent d'ions d'argent qui reste dans l'eau protège celle-ci contre les réinfections (conservation). Pour traiter de petites quantités d'eau, nous recommandons l'emploi de **Micropur** en pastilles effervescentes (réserve de secours, service militaire, etc...). Ces pastilles effervescentes sont hermétiquement scellées dans des feuilles d'aluminium enduit de matière synthétique. Pour désinfecter de plus grandes quantités d'eau, il est indiqué d'utiliser **Micropur** en poudre, qui se vend dans des sachets en papier résistant.

ADRESSE de : KATADYN FRANCE
Monsieur Marc Caunille
39, avenue des Piliers
94 — LA VARENNE

TOILETTE

Contrairement à ce que beaucoup pensent, la toilette quotidienne complète est nécessaire ne serait-ce que pour éviter de nombreuses maladies de peau.

Dans certaines régions chaudes et sèches (désert), la toilette peut être faite sans savon afin d'éviter de dessécher la peau.

Une toilette complète peut être faite avec peu d'eau, en utilisant la méthode saharienne : dans une cuvette, se rincer les mains, puis nettoyer son visage, ensuite toilette corporelle, puis jambes et pieds. Enfin cette eau sert à rincer ses sous-vêtements de la journée, et à réhumidifier les gourdes pour les conserver fraîches.

CIRCULATION ET CAMPEMENT

Circulation

D'une manière générale, sur les pistes, se méfier des semi-remorques qui vous croisent. En effet, ceux-ci roulent très vite et au centre de la piste pour éviter les effets de la tôle ondulée. C'est vous qui devez vous ranger, c'est la loi du Poids. Lorsqu'ils vous ont croisés, le danger reste aussi grand, car le panache de poussière qui suit vous enlève toute chance de visibilité.

Passages à niveaux profonds et non gardés où les rails sont en relief et friands de pneumatiques et de jantes.

De nombreux troupeaux de toutes sortes seront sur la piste. Attention si les pintades n'endommagent pas trop une carrosserie, il n'en n'est pas de même pour les moutons ou les vaches.

Autre danger, celui des ânes, un coup de klaxon ne peut les faire déguerpir de la piste car ils ont très souvent les pattes avant entravées.

Autre point extrêmement important : dans les traversées de petits villages en brousse, les enfants et même les adultes sont peu habitués aux voitures et ne se rendent pas compte de leur vitesse et du danger qu'elles représentent, ils traversent la piste alors que vous êtes à une dizaine de mètres d'eux.

La tôle ondulée : provoquée par la circulation après la saison des pluies et le rétrécissement de la couche de surface.

Pour que les passagers et le véhicule n'en subissent plus les effets, il faut la «prendre» au-dessus de 60 km/h. Si par extrême obligation, vous êtes obligé de ralentir ou de vous arrêter, il est nécessaire pour pouvoir repartir et reprendre la vitesse de 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.

ATTENTION : tenir compte qu'en cas de freinage d'urgence, l'adhérence est réduite de moitié et qu'un déséquilibre du véhicule peut se produire en fin de décélération.

ZONES DESERTIQUES

La conduite en zone désertique implique une attention soutenue sur un champ de vision s'étendant à une distance égale à celle nécessaire à l'arrêt total du véhicule sans décélération brutale.

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

Dans ce cas, la règle d'or à observer est de ne **jamais arriver «freins bloqués» sur l'obstacle** : ralentir au maximum, par un freinage conciliable avec la nature du sol, et relâcher complètement la pédale, pour aborder l'obstacle avec tous les organes de suspension libérés. Mais la meilleure solution est, de loin, d'avoir une vitesse permettant d'éviter le trou.

Dos d'âne et cassis doivent être abordés en biais par un coup de volant donné exactement sur l'obstacle (ni avant, ni trop tard). Bien entendu, il convient de remettre la voiture en ligne immédiatement après, des écarts de trop d'amplitude, surtout sur un sol peu stable, risquent de vous «embarquer».

Sable

Sable mou et «fech-fech» (sable pourri, pulvérulent, le «fech-fech» se reconnaît d'assez loin à sa couleur blanchâtre).

Zone courte : Aborder cette zone avec un maximum d'élan et de puissance. En aucun cas, le fait de rétrograder ne doit agir en frein-moteur, attendre que le moteur peine pour le faire et à ce moment là faire vite.

Zone longue: Dans ce cas, les pneumatiques peuvent être dégonflés jusqu'à 1/3 de leur pression en roulage sur route. Utiliser au maximum les dénivellations du terrain tout en évitant les saignées profondes, et les dévers dans les dunes.

ATTENTION : L'ensablement est toujours possible et ne doit en aucun cas être considéré comme un déshonneur.

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

Dans tous les cas, éviter l'énervement, générateur de manœuvres brutales et désordonnées, causes d'incidents parfois graves et, de toute façon, d'une perte de temps préjudiciable au respect de l'horaire fixé.

Marche en convoi

Sur piste dure, respecter la «distance poussière», 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, et d'autre part, de la direction du vent.

CAMPEMENT
EN PLEIN AIR

arriver «freins
par un freinage
complètement la
s de suspension
voir une vitesse

par un coup de
(ni trop tard).
ligne immédia-
tout sur un sol

le «fech-fech»

um d'élan et de
rétrograder ne
que le moteur
nt là faire vite.

ent être dégon-
ulage sur route.
ions du terrain
es, et les dévers

ible et ne doit
un déshonneur.

, il ne faut pas
véhicule ne soit
/ - marche AR,
véhicule et ren-
es risques pour

de manœuvres
is graves et, de
au respect de

elle se définit
du conducteur

de la poussière
de la direction

Sur les grandes étendues de sable porteur 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 de plus, une cause fréquente d'égarement.

Si, par hasard, un véhicule s'est éloigné, il doit rejoindre le convoi en reprenant ses propres traces. 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.

Rien n'est aussi trompeur que le relief au Sahara, une «hamada» présentant un aspect de platitude absolue est parfois entièrement vallonnée. De plus, il est très difficile d'apprécier les distances dans le désert.

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

CAMPEMENT EN PLEIN AIR

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, ceci pour éviter à la bise parfois très fraîche de s'engouffrer dans le couchage.

Le couchage à même le sol est fortement 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 étant une cause de fatigue supplémentaire très souvent inutile. Le transport d'une tente, des piquets, etc . . . entraîne une surcharge de la voiture.

Temps de roulage saharien :

Départ au lever du soleil (campement plié - café pris)

Arrêt casse-croute entre 9 h et 10 h (45 minutes)

Fin d'étape vers 17 h, installation du campement au jour, dîner, coucher vers 18 h, 18 h 30.

Un ou deux arrêts «détente-regroupement» seront prévus dans la journée et fixés par le chef de convoi.

EQUIPEMENTS

Les équipements décrits ci-dessous ne prétendent pas être complets. C'est, à titre indicatif, ceux destinés à des Raids dans les pays lointains et chauds, pendant lesquels des nuits à la belle étoile sont prévues.

Couchage :

- 1 lit de camp pliant en tube, 3 pieds, tête réglable toile tendue par ressorts.
- 1 duvet cloisonné (les nuits sont souvent froides)
- 1 couverture de survie (space blanket), celle-ci pouvant servir durant le jour à faire un abri ombragé.

Equipements divers

- 1 pelle à neige forte (très légère et pratique pour les désensablements).
- 10 m de corde d'alpinisme diamètre 11 m/m (pouvant aussi servir pour les remorquages).
- 1 lampe torche étanche en caoutchouc avec piles internationales cylindriques de 1,5 V.
- 1 couteau de camping multilames avec ouvre-boîtes, ouvre-bouteille, tire-bouchons etc . . .
- 1 cuvette plastique
- 1 paire de lunettes de sable protection UV, vert 2
- 1 paire de palla-rangers
- gourde métallique avec housse feutre (peut être humidifiée et fixée à l'extérieur sur les rétroviseurs).
- 1 moustiquaire
- 1 réchaud à gaz de camping
- 1 jeu de casseroles emboîtables
- 1 produit lave vaisselle.

Pour ce matériel, il est conseillé de fixer à la place de la banquette arrière enlevée une cantine fermée par 2 cadenas.

Positionnement et fixation de la cantine (Fig. 24)

Il est impératif que celle-ci soit boulonnée à la caisse du véhicule afin qu'elle ne puisse être enlevée sans avoir été ouverte.

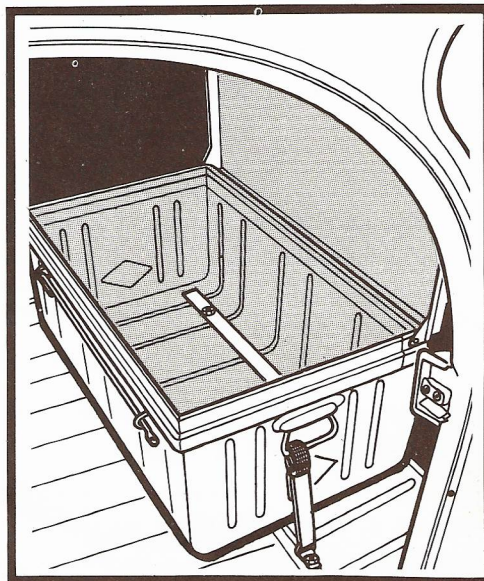


FIGURE 24



être complets.
les pays loins
sont prévues.

toile tendue

pouvant servir

des désensable-

pouvant aussi

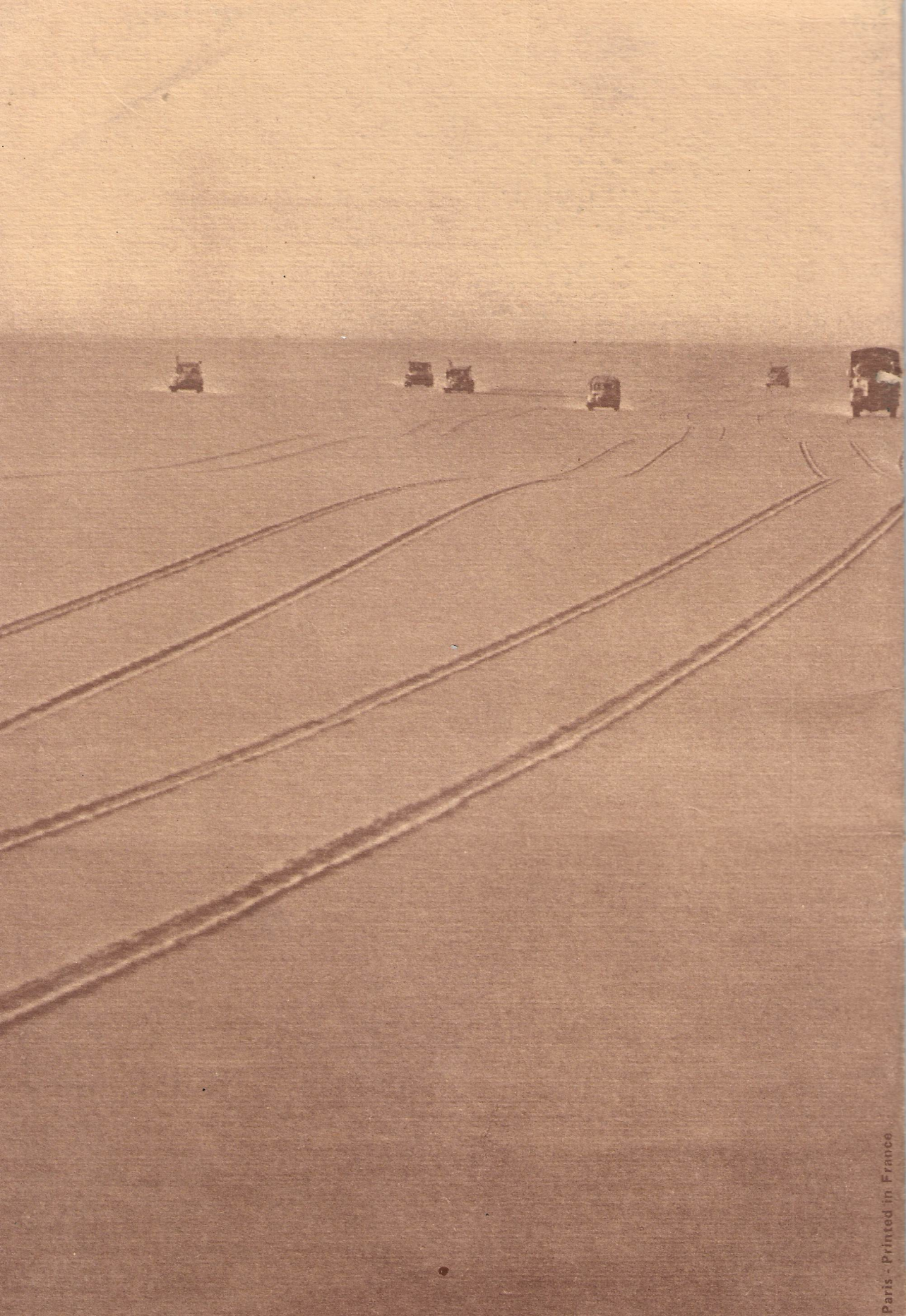
internationales

boîtes, ouvre

vert 2

humidifiée et





Achévé d'imprimer en Mars 1974
Relations Publiques Citroën - 133 quai André Citroën - 75747 Paris Cédex 15
R.C. Paris 64 B 5 019 - N° d'Entreprise 261.75.115.1001

éditechnic - Paris - Printed in France