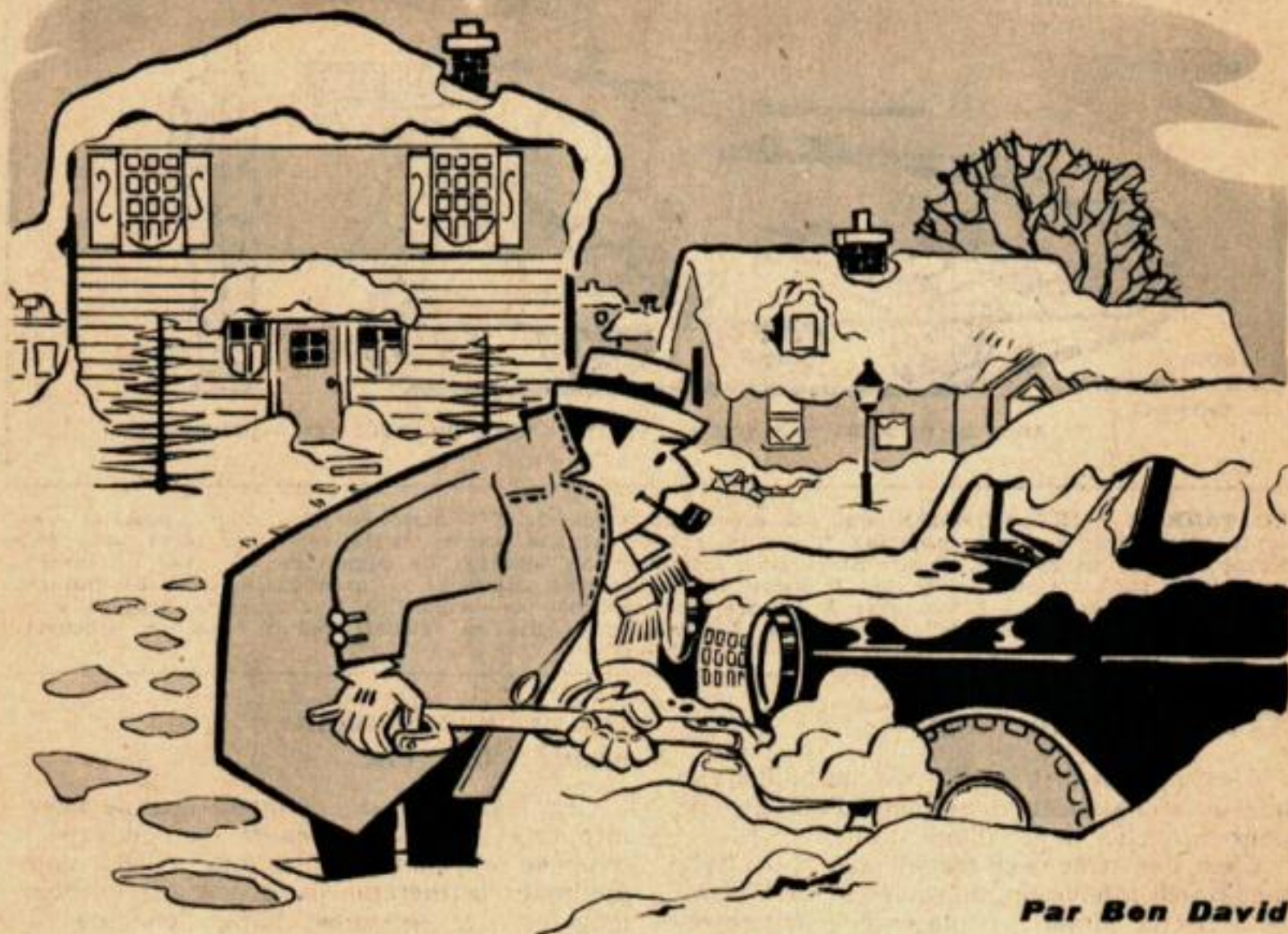




Par Ben David

Cette magnifique substance



L ES skieurs et les jeunes enfants l'adorent, et les poètes entrent en extase sur sa beauté. Mais, pour le pauvre automobiliste qui doit rouler dans la neige, la chute des premiers flocons est le signe de pures calamités à venir. Car la neige, dure, molle ou fondante, peut mettre le conducteur imprévoyant à dure épreuve dans la lutte contre les éléments. Savoir comment s'engager dans les lieux de stationnement, comment en sortir et comment manœuvrer une voiture sur une couche de glace l'aidera beaucoup à tenir tête au vieux bonhomme hiver.

Une tentative pour « décoller » d'un trottoir peut se terminer par de la fatigue et du découragement, et par une voiture qui n'a pas bougé d'un pouce. C'est alors que vous regrettez de n'avoir pas mieux choisi votre endroit pour vous garer. Etudiez l'emplacement. S'il se trouve sur une pente appréciable et si la voiture aura à démarrer en

Avec une bonne prise sur l'essuie-glace gelé et avec le contact à la position de marche, cet automobiliste est à peu près sûr d'endommager le moteur de l'essuie-glace et d'avoir à se payer quelque coûteuse réparation.

montant, attendez-vous à des difficultés, spécialement s'il vous faut engager une roue, ou les deux, sur de la neige ou de la glace.

Une autre bonne règle empirique est d'éviter de garer le long d'un trottoir où les chasse-neige ont entassé une bordure de neige. Les habitants des villes seront sans doute sarcastiques à ce propos... après tout, combien souvent vous arrive-t-il d'avoir le choix ? La poussée du temps et la « concurrence » pour l'espace de parcage limité de la plupart des grandes cités vous forceront presque sûrement à glisser votre véhicule à essence dans le premier « trou » que vous repèrerez, même si ceci signifie que vous devez l'enterrer dans la neige jusqu'aux garde-boue. La seule solution dans ce cas est une adéquate préparation pour les luttes à venir. En dehors des pneus à neige et des chaînes, un peu de réflexion préalable peut vous rendre de grands, grands services. Tout d'abord, si le trottoir est visible, n'en raclez pas le bord avec une roue avant. Maintenez cette roue avant dégagée. Le frottement du pneu contre la bordure du trottoir peut être juste ce qu'il faut pour forcer les roues arrière à patiner. Ceci est spécialement important si l'espace disponible ne vous permet que d'aller vers l'avant. Dans ce cas, n'espérez pas « décoller » en écrasant l'accélérateur de toutes vos forces. La neige épaisse empilée sous les membrures basses du châssis et entourant les roues a une considérable force de retenue ; il vous faut donc en enlever le plus possible à la pelle, puis essayer le « balancement ». Lorsque le



Vous ne pouvez pas jouer au pilote d'avion et conduire en acrobate. Attrapez donc votre balai-brosse et nettoyez ces fenêtres.

balancement (va-et-vient) devient nécessaire pour sortir d'un cas de patinage des roues, c'est la patience qui « paiera » à la longue. Plus d'une bonne boîte de vitesses ordinaire ou automatique a été endommagée par une manœuvre de balancement précipitée. Lorsque le moteur s'est réchauffé, avancez en première ou en seconde, mais lentement, juste assez pour voir si les roues veulent rouler. Sinon, ayez recours à la pelle et aux cendres ou au sable. Dès que la situation s'est améliorée jusqu'au point où les roues

appelée neige

Lorsque l'état de la route vous surprend avec vos chaînes enlevées, posez une chaîne à l'avant et à l'arrière d'une roue pour donner de la traction au « balancement » de la voiture. Attachez la chaîne au pare-chocs, ce qui vous permettra de continuer à avancer jusqu'à ce que la voiture ait « repris pied ».



Pour les petits parcours en ville ou à la campagne, ne mettez qu'une seule chaîne. Conduisez avec la roue portant la chaîne dans la neige meuble, et l'autre roue sur la chaussée. Ce « truc » réduit l'usure des pneus et des chaînes et vous permet quand même d'aller et de venir.





Se ranger dans un espace de parking peut être plus aisé que d'en ressortir. Notre ami ci-dessus en sait assez long pour laisser ses roues avant droites, ce qui contribuera à éviter le patinage.



De nombreux conducteurs reculent devant le travail consistant à nettoyer les arpent de verre de leur voiture moderne... jusqu'au moment où il leur faut reculer dans un endroit resserré où la visibilité prend toute son importance.



Ne parquez jamais tout contre le bord du trottoir... les roues arrière ont assez à faire sans que vous leur imposiez une tâche supplémentaire. La poussée additionnelle peut suffire à les faire patiner et à vous « enterrer » dans la neige.



Le compagnon qui jette un regard de biais à travers une fente dégagée sur un pare-brise recouvert de neige ne verra peut-être pas vos indicateurs de direction. Ne prenez pas de risque... signalez à la main pour plus de sûreté.

peuvent rouler librement au moins dans une certaine mesure, amenez la voiture vers l'avant jusqu'au sommet de la bosse ou jusqu'au bord du trou qui vous empêche de démarrer, passez rapidement en marche arrière et répétez la manœuvre. Très souvent, le roulement en retour aidera la voiture à avancer, ce qui permettra de la « balancer » en n'utilisant que la première vitesse. Tout bien considéré cependant, les difficultés des situations de ce genre sont grandement réduites et souvent surmontées sans peine par l'utilisation de chaînes à neige.

Lorsque vous commencez à vous mouvoir sur de la glace, les chaînes peuvent vous donner jusqu'à 300 % d'adhérence à la route supplémentaire, en comparaison avec 51 % pour des pneus à neige non munis de chaînes.

Les automobilistes qui roulent sur la neige de bon matin trouvent habituellement beaucoup d'espace de parking à leur arrivée, et sont souvent trompés par ces grandes étendues libres. Les choses peuvent changer pendant le jour. Au moment de rentrer à la

maison, il se peut que deux autres automobilistes se soient rangés devant et derrière et vous aient coincé en vous laissant tout juste assez de place pour vous dégager. Ceci signifie qu'il vous faudra braquer fortement les roues avant, ce qui impose plus de tirage aux roues arrière et augmente le risque de voir patiner ces dernières avant qu'elles aient pu exercer leur prise sur le sol. C'est à ce moment que vous faites usage de ces bons vieux moyens que sont le sceau de sable dans la malle arrière, la pelle, ou tout autre « truc » destiné à « sabler » les pneus et à leur donner de l'adhérence. Un commode petit dispositif qui a permis à plus d'un automobiliste d'arriver à temps pour le dîner n'est rien de plus qu'une pièce de bois brut de 25 x 150 mm sur laquelle a été clouée une pièce de lattis métallique. Le lattis doit être de près de 1 m plus long que le bois, afin de « traîner » d'autant à l'arrière de celui-ci. Insérés sous les pneus arrière, deux de ces montages assureront suffisamment de traction pour que la voiture

s'accroche sur le lattis, grimpe sur la planche et franchisse l'obstacle. Dans les endroits où vous ne risquez pas beaucoup de vous faire « coincer », il est intéressant de faire aller et venir la voiture plusieurs fois sur quelques pieds de longueur le long de votre ligne de rangement. Ceci vous préparera une voie de dégagement pour le moment de votre départ.

Lorsque vous avez écarté la voiture du trottoir, vos ennuis ne font naturellement que commencer. Vous avez maintenant à affronter la circulation en même temps que la neige. Chose plus importante encore, vous avez une ou deux tonnes d'automobile en déplacement à contrôler sur des surfaces pour lesquelles le véhicule n'a pas été conçu. Et le pire de tout est que vous n'êtes pas le seul type sur la route. La simple question de vaincre la résistance de la neige n'est rien... il vous suffit de continuer à avancer.

Mais que se passe-t-il lorsque vous vous arrêtez ? Que se passe-t-il si vous ne pouvez pas vous arrêter ? Ajoutez à ces conditions une vision limitée par un pare-brise embué, et le tableau est celui du dérapage dans une boîte fermée avec le désastre prêt à survenir à tout moment.

Le réel danger commence lorsque ce qui était de la belle neige nette et propre s'est tassé en un magma dur et glissant ou, pire encore, lorsque celui-ci s'est couvert d'une nouvelle couche. Etant donné que vous ne pouvez pas vous rendre compte de ce qu'il y a sous la jolie couverture blanche, cette situation peut être plus dangereuse que la glace luisante elle-même. Manœuvrer une voiture sous l'une ou l'autre de ces conditions signifie que vous devez savoir utiliser le moteur, les vitesses et les freins à votre propre avantage. Les cas de dérapage, par exemple, sont une occurrence qui n'est que trop commune... un direct résultat des réactions humaines. Par temps sec, écraser la pédale de frein peut éviter un accident. En hiver cependant, votre voiture est hors de son élément. Freins, roues, pneus... ceux-ci ne peuvent être utilisés de façon à obtenir un arrêt immédiat parce qu'un facteur final et capital, une route sèche, a été éliminé. La plus sûre conduite à suivre est... **ROULER LENTEMENT**. Moins vous aurez de force de lancée, moins il vous faudra de puissance de freinage pour vous arrêter. Dans le cas d'un arrêt sur la glace ou sur la neige, ne freinez pas brusquement en espérant vous arrêter sur place. Souvenez-vous que presque tous les facteurs qui contribuent normalement à mettre votre voiture à l'arrêt se sont maintenant retournés contre vous. Les voitures munies d'une boîte de vitesses standard à commande manuelle sont, en hiver, avantagées sur les voitures à boîte de vitesses automatique en ce qu'elles peuvent être mises à une vitesse inférieure, ce qui permet d'utiliser la force de ralentissement du moteur comme un frein supplémentaire. Bien que ceci puisse aussi être obtenu avec la plupart

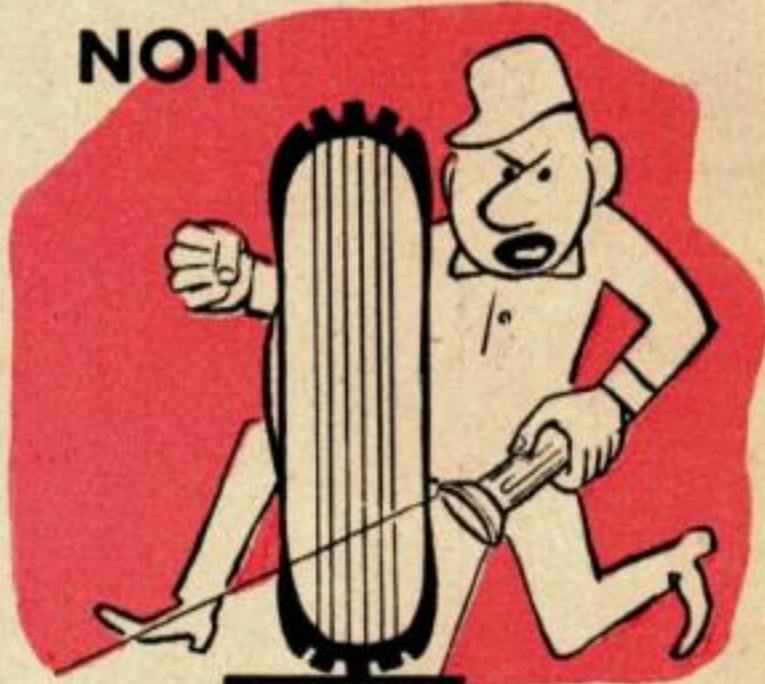
(Suite page 121)

NON



Puis il y a aussi le mythe d'après lequel vous dégonfiez quelque peu vos pneus pour obtenir plus d'adhérence. Ceci ne fait que former un arc qui rend les choses pires encore.

NON



Un gonflage excessif est tout juste aussi néfaste... il fait « relever » les bords extérieurs de la bande de roulement et le pneu fait du « patinage à glace ». Le compagnon ci-dessous a la meilleure idée, avec juste assez de pression pour que la bande de roulement reste à plat sous charge moyenne.

BON



Cette magnifique substance appelée neige

(Suite de la page 63)

des boîtes de vitesses automatiques, la procédure n'est pas à recommander car elle risque d'occasionner des dommages extensifs. Lorsqu'une boîte à commande manuelle a été passée à une vitesse inférieure, les freins doivent être appliqués modérément et avec une action de « pompage » pour réduire la lancée et la vitesse. Au cas contraire, les

CHOISISSEZ VOTRE PROFESSION!

CARRIERES ECONOMIQUES ET COMMERCIALES

Aide-Comptable; Mécanographe comptable; Comptable; Expert-comptable; Conducteur de machines à cartes perforées; Technicien mécanographe; Conseiller fiscal; Expert-fiscal; Secrétaire commercial comptable, juridique; Secrétaire de direction; Chef de contentieux; Directeur administratif; Acheteur; Chef des achats et des approvisionnements; Représentant; Chef de vente; Vendeur; Chef de rayon; Chef d'exploitation; Sous-ingénieur commercial; Ingénieur directeur commercial; Ingénieur technico-commercial; Adjoint en relations publiques; Chef des relations publiques; Agent et courtier publicitaire; Conseiller ou chef publicitaire; Agent immobilier; Agent d'assurance; Courtier d'immeubles et d'assurances; Employé de banque et de bourse; Agent de commerce extérieur; Correspondancier commercial en langues étrangères; Technicien commercial des industries des métaux.

CARRIERES PARA-INDUSTRIELLES

Magasinier industriel; Expéditionnaire; Réceptionnaire; Technicien d'emballage; Chef magasinier; Contremaître mécanicien en automobile; Chef de garage et des transports; Technicien des transports; Chef de manutention; Electricien d'entretien; Chef du service entretien; Eclairagiste; Comptable de main-d'œuvre et de paie; Psycho-technicien adjoint; Agent de sécurité et du travail; Contremaître; Conseiller social d'entreprise; Chef de personnel; Agent du bureau d'études; Calqueur; Dessinateur industriel; Dessinateur d'études; Esthéticien industriel; Chef de bureau d'études (administratif); Agent de planning; Chronométrateur analyste du travail; Chef du service d'ordonnancement; Documentaliste industriel; Assistant d'ingénieur; Comptable industriel; Technicien mécanographe industriel; Organisateur conseil industriel; Contrôleur budgétaire adjoint de direction.

ETUDES MOYENNES ET SUPERIEURES PAR CORRESPONDANCE

Les qualités de sérieux et d'efficacité de notre enseignement vous permettent d'ores et déjà d'envisager l'avenir avec sérénité. N'hésitez pas à vous documenter. Sans aucun engagement, demandez notre documentation gratuite DS sur la ou les professions envisagées, à notre groupement d'écoles spécialisées.

UNIECO Union Internationale d'Écoles par Correspondance
FRANCE, 16, rue d'Alsace-Lorraine, Rouen (S.-M.) - BELGIQUE, 5, rue Renoz, Liège

arrêts brutaux signifient habituellement un « écrasement » de la pédale de frein, des roues bloquées, un dérapage irrémédiable, et un sinistre bruit de catastrophe. Une bonne précaution est de rester toujours à plusieurs longueurs de voiture de l'automobiliste qui se trouve au-devant de vous.

Assez étrangement, l'un des plus importants facteurs contributifs des accidents hivernaux est la pure et simple négligence de l'automobiliste... négligence à l'égard de questions qu'il considère comme sans importance. Il est généralement considéré comme suffisant d'enlever une poignée de neige de la fenêtre arrière ; les fenêtres des portières arrières sont largement ignorées ; les lampes stop et les feux de direction restent couverts de neige et les phares ne sont qu'occasionnellement essuyés. Additionnez tous ces facteurs de réduction de visibilité — les vôtres et ceux de l'autre type qui a besoin de vous voir pour vous éviter — et les chances d'éviter une collision se trouvent considérablement diminuées.

PROMOTECHNIC - C

un projecteur

SÛR

et vraiment lumineux

Cinégel

100 W et 50 W

8^m/_m ou 9,5^m/_m

- Projecteur de grande classe, sûreté de fonctionnement, luminosité, élégance, simplicité d'emploi.
- Conçu spécialement pour basse tension en 8 et 9,5.
- Une longue expérience : plus de 100.000 CINEGEL en service dans le monde.

Une gamme complète :

G 8, GS 8, GS 9,5

**A DES PRIX
IMBATTABLES !**

Documentation sur demande :

SITO 12, rue de l'Avenir
FONTENAY-SOUS-BOIS (Seine)