

Table des matières	Page
INTRODUCTION	
NEUF / OCCASION	2
LE PORTEUR	3
LA CELLULE	4
LE CIRCUIT D'EAU	6
EAU CHAUDE	7
L'ELECTRICITE	7
LE FROID	9
LA CLIMATISATION	10
LE CHAUFFAGE	10
LE GAZ	10
LES W.C.	12
LA C.B.	13
LES ALARMES	13
LES ACCESSOIRES	13
ETAT D'ESPRIT	14
COMPORTEMENT	15
REGLEMENTS	15
EQUIPEMENT DU C.C.	15
LES EAUX / WC	16
ROULEZ EN C.C.	17
L'ETAPE	17
LA SECURITE EN C.C.	18
LES CLUBS	19
EN ETE	19
EN HIVER	19
Check-list	20 - 21
Le Club	22

Mes remerciements au comité du club pour le soutien du projet.

No copyright (c) CCCSR

Aucuns droits réservés. Toute reproduction, même partielle, par quelque procédé que ce soit, est conseillée. Notre but étant la diffusion de l'information.

Nous serions récompensés si vous citez la source.

Envoyez-nous un exemplaire de votre reproduction pour notre information.

Selon toute hypothèse, le camping-car aurait vu le jour quasi simultanément dans plusieurs pays occidentaux. Ce, juste avant ou plus probablement, quelque temps après la première guerre mondiale.

Ici et là, des hommes, sans doute un brin marginaux, eurent la fantaisie de soumettre un projet grandiose à leur charron voisin. L'idée: créer une résidence sur un véhicule automobile. L'utopie prenait corps, le citadin sédentaire allait devenir citoyen du monde, libre et partout chez lui.

A vrai dire, jusque dans les années soixante, personne ne sembla s'intéresser vraiment à l'objet. Sauf peut-être aux Etats-Unis, où le motor-home, en tant que produit industriel, avait déjà connu ses premiers balbutiements.

1976 est une date fétiche pour les industriels. Cette année-là, le camping-car fit une entrée fracassante dans l'univers de la caravane, déjà bien implantée dans le tourisme de plein air. Depuis, le camping-car est devenu mature. Il s'est imposé comme un authentique fait de société. Aujourd'hui, c'est plus d'un million de camping-cars qui sillonnent le vieux continent, dont près de 20'000 immatriculés en Suisse.

Le camping-car, synonyme de liberté, mobilité, simplicité, convivialité...nécessite aussi discipline, Rigueur, respect, discrétion.

ABC

Par ce petit ABC, le Camping-car Club Suisse Romand a voulu combler un vide quant à l'information des nouveaux camping-caristes, propriétaires ou locataires de leur véhicule. Ainsi, nous espérons les sensibiliser sur un certain nombre de comportements adéquats ou inadéquats. Nous espérons également tenter de limiter vos tâtonnements et erreurs que nous avons tous subis.

Pour les routiniers de cette passion, ils y trouveront certainement quelques trucs et informations nouvelles et auront sous la main un document de base.

Volontairement, certaines informations importantes se trouvent dédoublées dans plusieurs chapitres, espérant ainsi qu'elle n'échapperont pas au lecteur.

Camping-caristes, engagez-vous à:

- respecter la nature et son environnement
- stationner judicieusement et proprement
- promouvoir l'image des camping-caristes
- cultiver la courtoisie, la tolérance
- respecter les traditions locales
- prêter aide et assistance

Chaque membre de notre club s'engage à appliquer le contenu de cette charte.

Neuf / occasion

Avant tout achat, votre première préoccupation sera le lieu de parage du véhicule quand vous ne l'utiliserez pas. Pas facile de dénicher cet endroit, qui idéalement sera couvert.

Renseignez-vous, certaines communes n'acceptent pas le parage prolongé sur la voie publique. Evidemment seul un terrain privé peut recevoir un véhicule sans plaques d'immatriculation.

Vous avez la chance de pouvoir choisir un véhicule neuf, alors vous n'avez que l'embarras du choix.

Prenez le temps de comprendre les différents types de camping-cars:

Le fourgon aménagé

A partir d'un véhicule de série, aménagé de manière plus ou moins confortable.

Avantages:

Compacité, prix, polyvalent travail/loisirs, mobilité, discrétion

Inconvénients:

Exiguïté, équipement sommaire, réserve d'eau, gaz, rangements, utilisation hivernale.

C'est le véhicule du couple, un peu aventurier et pas trop axé sur le confort.

La cellule sur châssis porteur de série

C'est de loin le genre de camping-car le plus courant.

Avantages:

Habitabilité, confort, réserve eau /gaz, place disponible

Inconvénients:

Encombrement, peu de maniabilité, lourdeur, consommation, répartition des masses.

Quelques variations de cellule: capucine, profilé, intégral, amovible.

Informez-vous auprès des camping-caristes (clubs) et des revues spécialisées, sur les avantages et inconvénients de chaque genre, c'est aussi parfois une affaire de philosophie. Comparez, négociez, en fait il n'y a pas de mauvais véhicules, vous vous adapterez. Une bonne solution, louer le véhicule de vos rêves avant votre décision finale.

L'occasion

C'est une orientation plus délicate, il s'agit de dénicher la bonne occase. N'hésitez pas à présenter votre véhicule à un professionnel de l'automobile pour évaluer l'aspect technique du véhicule. Pour la cellule, hormis les aspects de goût, usure, soyez très attentifs aux possibilités d'infiltrations d'eau.

Tapotez avec un objet dur sur tous les angles de la cellule et sur toute la longueur.

Vous devez entendre un bruit clair et sec, un bruit amorti, sourd, différent du reste de la cellule est certainement un indicateur d'humidité. Un coup d'œil sur le toit, et n'oubliez pas le plancher en contrôlant le dessous de la cellule.

Evidemment tous les appareils de la cellule seront opérationnels.

Un essai routier est indispensable, ou mieux un week-end passé avec l'objet de votre désir.

Les 10 commandements de l'acheteur

1. Motorisation : Essence - diesel, puissance, propulsion-traction, équipement véhicule
2. Charge utile : Méfiez-vous de la charge utile, vous serez parfois surpris du peu de marge que certaines marques laissent à leurs clients, les obligeant à être hors-la-loi. En cas de contrôle ou d'accident, bonjour les ennuis.
3. Carrosserie Type de cellule, matériaux, finitions
4. Isolation Grands froids, grandes chaleurs, votre confort dépendra de ce paramètre.
5. Aération, fenêtres Il en va également de votre bien-être.
6. Autonomie/consommables Approvisionnement et évacuation en eau, gaz, électricité, ne doivent pas devenir une préoccupation constante.
7. Couchages Vous allez y vivre un tiers de votre temps, alors soyez attentifs à ce paramètre
8. Cuisine Là aussi, il s'agit d'avoir un minimum de disponibilité.
9. Cabinet de toilette Simuler vos gestes matinaux.
10. Espace Volume de vie, rangements, disposition

Le porteur

Véhicule à vivre, le camping-car est aussi une base mécanique. Toutes n'ont pas la même fiabilité, ni la même valeur à la revente.

Il y aura un monde entre un C25 turbo diesel et un Bedford essence...

Sans vouloir dresser de classement subjectif, nous pouvons établir un bref rappel tiré de l'expérience même des utilisateurs.

Les porteurs ayant bonne presse sont les Fiat, Ford Transit, Iveco, Mercedes, etc.

Un risque de corrosion sur les Renault, et Fiat.

La motorisation est clairement en faveur du diesel associé avec un turbo. La motorisation diesel offre souplesse, économie de consommation, longévité, fiabilité.

Seuls le bruit et le prix de départ sont à mettre dans les points négatifs.

Propulsion ou traction, la faveur va vers la propulsion qui amène un meilleur comportement du véhicule et une meilleure adhésion sur le terrain.

Entretien moteur

Votre objectif étant certainement de garder votre camping-car le plus longtemps possible et certainement au moins 5, 10 voire 15 ans, l'entretien du moteur prendra une orientation un peu particulière. Actuellement les prescriptions d'entretien se dirigent vers un service tous les 15000km, ce qui peut représenter une année voire deux d'utilisation d'un Camping-car.

Il vaut mieux s'imposer un service annuel, de préférence au printemps, avec une attention toute particulière pour le système de freinage. Pour ma part, j'ai également opté pour une vidange huile de moteur tous les 5000km, le moteur a tout à y gagner.

Le moteur de certains de nos porteurs (J5, C5) peut également souffrir de surchauffe.

Il est intéressant de faire placer un interrupteur pour enclencher manuellement la ventilation du moteur, certains thermostats étant un peu flemmards.

Le coût de cette transformation n'est pas très élevé.

Freins

Une attention toute particulière pour le système de freinage.

Nos véhicules étant en pleine charge permanente, les freins sont plus sollicités que les prévisions des constructeurs.

N'hésitez pas à imposer un contrôle et entretien du système de freinage à chaque service. Pensez également à faire changer plus souvent le fluide pour système de freinage, celui-ci perdant rapidement ses caractéristiques dans les conditions d'utilisation d'un camping-car.

Pneumatiques

Voilà également une partie du véhicule hautement sensible. Une bonne pression des pneus est vitale sur nos véhicules en pleine charge. Veillez donc régulièrement à ce paramètre.

Conscient de ce problème quelques fabricants de pneus ont mis sur le marché des pneus spéciaux pour camping-cars, offrant une résistance plus grande avec des pressions largement supérieures (5,5bars).

Autre point à retenir, le vieillissement des pneus. Le kilométrage annuel relativement faible des camping-cars fait que le même train de pneus peut durer 3- 5 ans voire même plus, il faut alors sérieusement se poser la question sur le changement des pneus pour cause de vieillissement plutôt que par usure. N'hésitez pas à demander conseil à un spécialiste du pneu, la sécurité n'a pas de prix.

Un autre paramètre à prendre en compte est le profil des pneus, les camping-cars ne sont de loin pas des tout-terrains, surtout les tractions avant, et un profil style hivernal ou quatre saisons n'est pas négligeable. Il est possible ainsi d'allier une utilisation hivernale et une certaine adhésion sur terrain herbeux en été sans perdre beaucoup de confort sonore, les pneus d'hiver actuels étant très silencieux. N'oubliez pas de vous renseigner sur le droit de rouler en été avec tel ou tel pneu. Seule ombre à l'utilisation d'un pneu d'hiver en été, une usure un peu plus conséquente, mais qui colle assez bien avec les paramètres kilométrage-vieillessement.

Les suspensions

Autre élément de sécurité et de confort, les suspensions. Autant le dire tout net, pratiquement aucun châssis pour camping-car n'est correctement prévu en série pour nos besoins.

De plus en plus les constructeurs de Camping-cars sérieux installent de série des renforts de suspensions. Pour les non chanceux, l'investissement pour des renforts est très vite amorti.

Sécurité, confort, préservation d'usure sur d'autres parties mécaniques, économie au niveau des pneus.

Plusieurs systèmes sont possibles:

Lames de renfort supplémentaires à l'arrière.

Avantages:

Technique simple, fiable, petit prix, corrige l'assiette.

Inconvénients:

Bruits parasites possibles, peu d'influence sur le roulis.

Ressort tonneau, ressort à spire non jointives.

Avantages:

Technique simple, mise en place rapide, sans entretien, fiable, silencieux.

Inconvénients:

Un peu plus cher que la lame, antiroulis partiel.

Assiste air, boudin d'air gonflable.

Avantages:

Idem précédents plus confort, adaptabilité à la charge par modification de la pression, aucun bruit parasite.

Inconvénients:

Prix plus élevé.

Barres antiroulis

Le but est de stabiliser le camping-car en contrôlant les mouvements de la cellule dans les virages; le rendre moins sensible aux rafales de vent et aux gifles avec les poids lourds. Il faut juger de leur nécessité de cas en cas, après renfort de la suspension, c'est incontestablement un plus dans la sécurité du véhicule et dans le confort.

D'autres systèmes de suspensions existent, sur le principe du pneumatique géré de manière plus ou moins sophistiquée, correction automatique et permanente, sur roues indépendantes, etc...selon vos exigences et vos moyens.

La cellule

De quelque manière que l'on prenne le problème, la création d'un camping-car passe toujours par l'étude du volume utile exploitable, qui idéalement parlant, n'est jamais suffisant.

D'où l'idée qu'ont eue quelques hardis constructeurs: au lieu de meubler le volume imposé par les constructeurs automobiles, créons nos carrosseries et posons-les sur un châssis-moteur.

Dans l'absolu, toutes les formes, toutes les dimensions devenaient possibles, dans les limites, bien-sûr, des prescriptions légales et des tolérances techniques. Pour des raisons tombant sous

le sens, les premiers à avoir fabriqué des cellules ont été les constructeurs de caravanes. Trois types de construction se partagent le marché. Dans l'ordre d'importance il s'agit:

Panneau sandwich

De loin le plus ancien, le système est aussi le plus répandu. A cela, plusieurs raisons: possibilité de faire de la série, prix de revient relativement faible, grande souplesse industrielle. Le principe: la réunion sous presse et après encollage, d'un panneau d'aluminium extérieur prélaqué, d'un isolant (plaques de mousse expansée), d'un contreplaqué intérieur.

Un cadre de bois ainsi qu'un réseau plus ou moins complexe de tasseaux, sont emprisonnés entre l'aluminium et le contre-plaqué, dans le but d'empêcher l'écrasement et d'augmenter la rigidité. Ces tasseaux permettent aussi la fixation du mobilier et autres équipements.

Fiabilité-réparabilité: ce système est une solution fiable et durable, pour autant que la fabrication des panneaux et surtout leur assemblage aient été des plus consciencieux.

L'étanchéité est peut-être le point faible de cette conception.

En cas d'accident, le panneau sandwich étant relativement souple, l'onde de choc est généralement absorbée au point d'impact, ce qui limite les dégâts.

Dans le pire des cas, on "épluche" la tôle d'aluminium, on reconstitue au mieux la structure interne, on bourre d'isolant, puis on referme avec une plaque neuve collée et pressée.

C'est artisanal, mais efficace.

L'ossature métallique

Comme son nom l'indique, il s'agit d'une structure métallique rapportée sur un châssis. C'est un squelette qui va donner la forme finale, permettre la fixation des éléments internes.

Cette structure recevra du côté externe la tôle aluminium, et du côté interne du contre-plaqué. Entre deux, un isolant. Le délai de fabrication est plus long, plus élaboré. Une poignée de marques utilisent cette conception, jouant à fond sur leur spécificité technique.

Fiabilité-réparabilité: l'ossature métallique a bonne réputation, sa présence donnant une image de sécurité et solidité. Les mêmes exigences de soin à la fabrication que pour les panneaux sandwich, afin d'assurer longévité et étanchéité. Lorsque la structure métallique est touchée, l'onde de choc se répercute plus loin et la réparabilité de ce système n'est pas des plus simples. Enfin l'aspect du poids limite son application sur des camping-cars avec porteur proche du camion.

Le polyester

Pour mémoire, le polyester est le fruit d'une polymérisation entre la fibre de verre et une résine. Le polyester est cher et délicat à maîtriser sur de grandes surfaces ou de gros volumes.

Fiabilité-réparabilité: légèreté, grande résistance mécanique, insensibilité aux éléments du temps le polyester a fait ses preuves. Peu ou prou, tous les constructeurs y viennent.

De plus en plus, des parties entières d'une cellule sont en polyester (capucine, arrière).

Une étanchéité assurée, la possibilité de donner toutes les formes imaginables, une très grande solidité le rendent attractif pour de nombreuses solutions.

Un seul bémol, le prix.

Au niveau réparation pas de problème, rapide et sans trop de frais, il suffit de reconstituer la paroi par une nouvelle application de fibre de verre-résine.

L'isolation des cellules est un critère important, de ce facteur dépendra votre confort thermique (chaud ou froid) et sonore.

L'épaisseur des parois n'est pas l'unique critère d'une bonne isolation, il faut également compter sur la qualité du matériau. Le polystyrène accuse un coefficient d'isolation de 0,034, alors que le Styrofoam et le Styrodur 0,028. Soit pour une même isolation de 25 mm de polystyrène (Styropore) seuls 20 mm de Styrofoam ou de Styrodur suffisent.

Seulement, les prix passent du simple au double.

Autre petite astuce d'isolation. Votre sol ne vous plaît plus, il est usé. Vous trouverez sur le marché des plaques de liège préencollées 30x30cm, faciles à couper et à poser (une matinée de travail) votre bénéfice: isolation phonique et thermique, nouveau look. Il existe également de nombreux types de sols plastifiés pour tous les goûts.

L'étanchéité de la cellule est un point à suivre tout au long de la vie de votre camping-car.

Toutes perforations, après sortie d'usine au travers de la cellule doit être menée avec grand soin (pose de lanterneau supplémentaire, de store, de porte-vélo etc.).

Pour le toit, un bon principe est de ne jamais le percer. Pour assurer l'étanchéité de vos travaux, n'utilisez que des mastics de type butyle (élasticité, peu sensible au UV, longévité). Le classique silicone n'est pas du tout apte.

Méfiez-vous du porte-vélo et de sa pose. On doit impérativement le fixer au travers d'un tasseau

et ne pas trop le charger; au-delà de 30kg, une forte tension sur la cellule existe et risque de désolidariser les extrémités du panneau, bonjour les infiltrations.

Le plancher de la cellule est un autre point à surveiller, les passages de roues sont-ils étanches et vont-ils résister aux projections de pierres? De nombreuses perforations existent sous votre véhicule, tuyaux d'évacuation, trop plein, électricité, gaz, bouche d'aération, etc. cela mérite un contrôle régulier, même à l'état de neuf.

En fait un suivi régulier de votre cellule et peut-être une réfection des joints d'étanchéité au bout de 10 ans permettront à votre véhicule de vieillir au mieux.

L'entretien de la cellule est comparable à une carrosserie d'automobile. Passage au jet à haute pression en évitant de s'attarder sur les ouvertures du frigo et du boiler.

Un lavage plus complet à l'aide d'une brosse spéciale pour bateau sur manche télescopique permet d'enlever les moindres restes. N'oubliez pas le toit, car il est la source des trainées noirâtres difficiles à enlever. Un récurage à la serpillère est encore le moyen le plus efficace de le nettoyer.

A la veille de l'hiver, une application généreuse de glycérine sur les caoutchoucs de votre camping-car limitera leur dégradation.

Le circuit d'eau

Il n'y a pas de vie possible sans eau. Cela vaut pour les camping-caristes également.

Dès lors, l'aménageur prêtera la plus grande attention à la qualité de l'installation d'eau.

Son futur confort à bord en dépendra. Mais attention, il n'est pas utile de verser dans l'excès, l'eau c'est lourd.

La vraie question qui se pose à tout nouveau venu dans le monde merveilleux du camping-car, c'est: quel volume d'eau faut-il prévoir? La réponse conventionnelle des constructeurs ou des revues: environ 20 litres par jour et par personne. Il faut toutefois nuancer ce chiffre, car les camping-caristes expérimentés vous donneront une toute autre vision: il s'agit de perdre certaines habitudes de nanti: La douche quotidienne n'est pas une nécessité, il est possible de faire sa toilette au lavabo. Avec un peu d'expérience, laver la vaisselle peut se faire avec une quantité d'eau minimum. D'autant plus si vous avez enlevé avec du papier ménage la plus grande partie des restes et du gras sur les couverts.

En fait, la majorité de nos véhicules est équipé de réservoirs de plus de 100 litres d'eau claire. La récupération, dans des réservoirs en-dessous du véhicule, est en général dans une proportion de 50 à 75% du réservoir à eau claire.

Le principe de l'eau dans un camping-car est simple: réservoir à eau propre, avec orifice de remplissage et un orifice pour trop plein et évacuation de l'air.

Une pompe, en général volumétrique, électrique, qui va pomper l'eau, la mettre sous pression (0,8 à 2,5 bar de pression), elle se déclenchera lorsque la pression, suite à une utilisation, va chuter.

Facultatif, un vase d'expansion situé après la pompe, permet de réguler la pression dans le système de distribution.

Un système de production d'eau chaude (le plus souvent par boiler).

Un ensemble de distribution de l'eau par tuyau synthétique renforcé et supportant la chaleur et robinet.

Réservoir à eau claire: un nettoyage annuel du réservoir est un minimum.

Remplissez votre réservoir au quart, avec une adjonction de 3 dl de Javel.

Faites circuler l'eau javellisée dans tout le circuit. Nettoyez toutes les parois de votre réservoir à partir de l'ouverture prévue à cet effet (attention, n'utilisez pas des brosses ou éponges abrasives qui rendraient le plastic poreux. Laissez agir 20-30 minutes, vider et rincer tout le système à l'eau claire.

Le remplissage du réservoir peut se faire au moyen de tuyau en tissu souple, le problème est d'avoir le bon raccord. Il existe des raccords dits universels. L'expérience me fait préférer les jerricans souples, très compacts, qui se plient et qui une fois remplis contiennent 25 litres d'eau. Un jerrican par main et votre réservoir est vite rempli, en toute discrétion, avec une très grande souplesse et rapidité. Vous pouvez facilement prendre de l'eau dans un atelier, maison, fontaine ou voire même à la rivière.

Par principe, il est préférable de vidanger toutes les eaux du véhicule si son utilisation est interrompue au-delà de quelques jours. Cela évitera la dégradation de l'eau et les mauvaises odeurs pour les eaux sales.

Par sécurité, il vaut mieux considérer l'eau de votre camping-car comme non potable.

Cela évitera de devoir traiter l'eau avec des désinfectants, pas nécessairement anodins pour la santé et pour le circuit d'eau; les dérivés chlorés sont agressifs pour les pièces métalliques, les sels d'argent entrent en réaction chimique avec des composants du boiler.

J'ai une méfiance toute particulière pour le maintien des tuyaux par le système de collier plastique à cran, ils ont une fâcheuse tendance à lâcher, surtout avec la chaleur.

Je vous conseille de les changer ou de les doubler avec le bon vieux système de collier

métallique à vis.

Vous connaîtrez à l'usage votre consommation d'eau pour un week-end, ainsi vous ne transporterez plus que la quantité judicieuse, pour notre part 30 litres sont suffisants, c'est toujours 120 kg de moins à trimbaler.

Une attention toute particulière pour l'hivernage du véhicule qui doit être évidemment vidé de toutes ses eaux, y compris le boiler à eau chaude. N'hésitez pas à caler sur un côté afin de bien vider tout le circuit, ouvrez toutes les robinetteries, faites tourner la pompe 1-2 minutes. Soufflez dans les robinets. Dévissez les sections entrée et sortie de la pompe.

N'hésitez pas à rouler quelques kilomètres tortueux, afin d'éliminer au maximum l'eau.

Au printemps, la mise en service commencera par un nettoyage du réservoir puis l'adjonction de 3dl de Javel pour 20 litres d'eau que vous ferez circuler dans le circuit, laissez agir 30 minutes puis rincez abondamment.

La mise en eau du circuit peut demander un certain temps, remplissage de toutes les conduites et du boiler à eau chaude. Laissez ouvert un robinet d'eau chaude et froide pour évacuer l'air.

Les pompes modernes sont auto-amorçantes.

Les odeurs provenant du réservoir à eau sale ou des toilettes sont un problème difficile à résoudre. L'installation de siphon en dessous des évacuations est efficace pour autant que de l'eau reste dans le siphon, ce n'est pas toujours le cas après la route. Souvent ce problème découle plus de la conception que d'une faille technique. Revoir l'aération du réservoir à eau sale, la pente par rapport à l'évacuation la plus basse (douche).

Toutes les 2-3 vidanges, partagez dans tous les tuyaux d'évacuation 1 litre d'eau de Javel.

N'oubliez pas non plus de fermer les orifices avec les bouchons adéquats.

Si vous devez changer une section de tuyau, utilisez des tuyaux en plastique alimentaire, sinon vous aurez un goût persistant de plastique. Méfiez-vous aussi des colmatages au silicone s'il entre en contact avec l'eau.

La pompe refuse d'amorcer, elle semble tourner à vide.

Ne pas insister, la pompe a de la peine à s'amorcer (en principe les pompes récentes sont auto-amorçantes) il suffit d'aspirer de l'air depuis le robinet le plus proche, pendant qu'elle tourne.

Vérifiez que le réservoir d'eau est suffisamment plein. Vérifiez le circuit de distribution, tuyau coudé, aplati, vérifiez les clapets. Certains réservoirs ont des compartiments d'eau inaccessibles à la pompe pouvant aller jusqu'à 20 litres.

Vérifiez la fermeture du clapet d'évacuation du boiler à eau chaude.

La pompe fonctionne sporadiquement ou en permanence sans que l'on sollicite de l'eau ?

Vérifiez tout le circuit d'eau, il s'agit certainement d'une fuite ou pire d'une rupture du circuit.

Eau chaude

Parce qu'il est impossible de laver correctement la vaisselle à l'eau froide, parce qu'il est franchement agréable de se débarbouiller à l'eau chaude, le chauffe-eau fait partie de la dotation normale d'un camping-car.

Le chauffe-eau instantané

C'est l'appareil le plus traditionnel. Il chauffe l'eau au fur et à mesure qu'on la tire.

S'il s'agit d'un appareil dit non étanche, et c'est la majorité des cas, cela signifie qu'il prélève l'air nécessaire à la combustion directement dans le local où il se trouve et que les gaz sont évacués vers l'extérieur par une cheminée. Les nouvelles normes rendent ce système inapplicable dans le cadre de nos véhicules.

Le boiler

D'une contenance de 10 à 16 litres d'eau chaude, les chauffe-eau à accumulation, encore appelés boilers, fonctionnent eux aussi sur le gaz, mais la veilleuse classique y est remplacée par un allumage électronique agissant sur l'arrivée du gaz par l'intermédiaire d'un boîtier de commande à distance. La sécurité de ce système est excellente puisqu'on a affaire à un circuit parfaitement étanche comportant l'admission d'air frais et l'évacuation des gaz brûlés par ventouse latérale. C'est pratiquement le seul système installé actuellement sur nos véhicules, avec sa nouvelle génération qui intègre le chauffage à air pulsé.

L'eau chaude, de grâce, ne la réglez pas au-delà de 50°C c'est largement suffisant.

Au-dessus il y a un risque de rupture des raccords du circuit, cela favorise la formation de calcaire et cela vous évitera d'ajouter de l'eau froide pour la rendre utilisable (=économie d'eau et d'énergie).

Ne jamais faire fonctionner le boiler sans eau.

Un couvercle ferme l'ouverture pour l'évacuation des gaz, pensez à l'enlever pour qu'il fonctionne. Le couvercle n'est pas inutile pour protéger le système de l'intrusion de corps étrangers naturels, mais aussi amenés par des petits malins malavisés.

L'utilisation de désinfectant d'eau à base de sel d'argent semble être néfaste pour le chauffe-eau.

Avant l'hiver, veillez à ne pas oublier de faire la vidange de l'eau.

L'électricité

Dans un camping-car, les batteries et le circuit électrique permettent non seulement de disposer d'un éclairage intérieur, mais aussi de faire fonctionner les accessoires.

Parce qu'il est nécessaire de mettre en place un circuit 12V, il convient de se conformer à des règles précises. Un élément souvent négligé, est la section et la qualité des câbles en relation avec l'ampérage et la longueur. Pour exemple, le frigo nécessite un diamètre de câble plus important.

Le 220V est aussi présent dans nos véhicules, par un transfo, mais aussi par une ou plusieurs prises et le frigo qui est aussi relié au 220V. L'alimentation en 12V de la cellule est assurée par une batterie spécifique, autre que celle du moteur, afin de préserver le démarrage de ce dernier. Son chargement se fait à partir de l'alternateur, lorsque votre moteur tourne ou lors de la connexion de votre camping-car sur le 220V via un transformateur. A ce propos, laisser tourner son moteur au ralenti en stationnement, dans l'idée de recharger ses batteries, est inefficace. La recharge des batteries est performante lorsqu'on roule et que le régime du moteur le permet. La capacité d'une batterie s'exprime en ampères-heures Ah. En fait, une batterie de 45 Ah pourra fournir 4,5 Ah pendant 10 heures, mais 9 Ah pendant 5 heures. La batterie est un élément à grande variabilité. Elle perdra naturellement 1% de sa charge par jour, n'aura plus que 65% de capacité à 0°C. Les cycles charges-décharges diminuent progressivement ses capacités.

Quelques chiffres sur nos consommateurs d'électricité :

- Eclairage (par ampoule 21W) 1,75 A
- Pulseur d'air, ventilateur frigo, 2 A
- Pompe à eau 3 A
- Téléviseur 5 A

Les spécialistes s'accordent à dire que le prélèvement en énergie sur une batterie ne devrait pas dépasser le 50%, au-delà, la batterie souffre et se dégradera sérieusement.

Il existe des batteries spéciales à décharge lente et qui correspondent bien à nos caractéristiques d'utilisation (décharge profonde-recharge) mais leurs prix sont très élevés.

Vous pouvez acheter 2 voire 3 batteries classiques pour le prix d'une de ces batteries spéciales.

La plupart des batteries qui équipent nos véhicules sont à 50/60Ah, soit 25-30 Ah disponible.

Faites donc vos calculs sur vos capacités en énergie.

En période hivernale, les capacités seront diminuées. Là aussi, il s'agit de corriger certaines habitudes de consommation, et à ce titre le camping-car est une bonne école d'économie.

Evidemment, des solutions existent pour pallier à ces manques, on peut opter pour le:

Groupe électrogène

Le marché offre une vaste panoplie de puissances et de dimensions/poids. Une réflexion approfondie sera nécessaire afin de déterminer votre choix. Si vous voulez connecter votre groupe au circuit électrique et à la batterie de votre cellule, veillez à contrôler la compatibilité des éléments. Pour le 12V, un générateur avec courant filtré et redressé et pour brancher sur le 220V un courant alternatif 50 Hz sinusoïdal.

Avantage: un grand confort, autonomie, utilisation d'appareils non disponibles en 12V (four micro-ondes, sèche-cheveux, fer à repasser, etc.)

Inconvénient: poids, encombrement, bruit pour vous mais aussi pour les environs.

Le solaire

Il s'agit certainement de la meilleure solution d'appoint. Ecologique, fiable, de plus en plus performante avec les panneaux solaires récents et d'un coût de plus en plus abordable.

Il faudra retourner à vos caleculettes afin d'évaluer vos besoins et de trouver le ou les modules solaires adaptés. Sachez que dans notre région le Wcr (Watt Crêt, force et période d'ensoleillement) est à 0,76.

Si vos besoins journaliers sont à 100 Wh/jour, $100 \times 0,76 = 76$ Wcr soit 2 modules de 40Wcr.

Tenez compte qu'en hiver le rendement de votre panneau sera 2 à 2,5 fois moindre.

Avantage: écologique, léger, discret

Inconvénient: dépendance des conditions de lumière.

Les convertisseurs

Il existe des convertisseurs 12V en 220V permettant de faire fonctionner un appareil pure 220V.

Mais attention à la consommation, en 3 heures votre batterie sera vide avec un seul consommateur à 150W. Le courant fourni en terme de fréquence n'est pas très stable et ne convient pas pour un appareil exigeant comme le téléviseur. Ces convertisseurs peuvent rendre service occasionnellement, leurs prix sont relativement élevés.

En période de froid, mettre la batterie à l'intérieur du véhicule sera un plus.

Possibilité de mettre une deuxième batterie en parallèle. Il faudra alors se préoccuper des caractéristiques du couple séparateur/alternateur.

En hivernage, mettre sa batterie dans un endroit chauffé.

En déplacement à l'étranger, n'oubliez pas de vous préoccuper du format des prises et du voltage utilisés dans le pays visité.

Respecter les normes de sécurité, même si le 12 volt peut paraître anodin, il est souvent le point de départ d'incendies par court-circuit.

Le froid

A défaut de se nourrir que de conserves, le réfrigérateur apparaît comme indispensable dans la l'équipement d'un camping-car.

Spécialement conçu pour le véhicule de loisirs, il se distingue des appareils domestiques par leur encombrement plus faible, leur possibilité de fonctionner sur le gaz autant que sur un branchement électrique 12V ou 220V. Cela dit, quelles que soient les performances annoncées, il ne faut pas en attendre des miracles au-delà d'une température extérieure de 40°C.

Il existe peu de marques spécialisées. La technique est parfaitement éprouvée et fiable.

Il existe deux techniques de réfrigération pour nos véhicules:

Par absorption

Ce système fonctionne au gaz, 12V, 220V. Le principe; porter à l'état gazeux un agrégat (eau + ammoniac) au niveau d'un bouilleur, puis retour à l'état liquide.

On aura ainsi provoqué une absorption de chaleur dans la cuve et par la suite une production de froid. Détail qui a son importance, la lenteur d'écoulement des liquides améliorent la rentabilité, d'où la nécessité d'avoir un appareil horizontal.

Autre point important de l'installation de ce système, l'aération qui doit être optimale afin d'éliminer au mieux les calories. Idéalement 2 ouvertures de la cellule à l'arrière du frigo permettent de créer une circulation d'air. De plus, l'adjonction d'un ventilateur permet d'améliorer sensiblement le rendement.

Utilisation:

Il faut plus de 12 heures pour obtenir un abaissement conséquent de la température.

Au départ d'un week-end, il est intéressant d'allumer le frigo une demi-journée avant.

En route utilisez le 12V. Cette source d'énergie ne peut que maintenir la température et dès qu'un arrêt prolongé est prévu, mettez le frigo au gaz ou au 220V, d'ailleurs un coupe-circuit interrompt automatiquement le 12V dès l'arrêt du véhicule afin de préserver la batterie (le frigo est un gros consommateur de 12V). Il est impératif de ne pas utiliser le gaz en roulant, (la bonbonne de gaz doit être fermée pour la route) car le risque est grand en cas d'accident. A noter également que toute interruption d'énergie au-delà de 15 minutes va refroidir l'agrégat et il faudra plusieurs heures pour revenir à l'optimal.

Avantages:

Silencieux, bon marché, fiable, aucune pièce mécanique en mouvement, triple source d'énergie.

Inconvénients:

Nécessité d'être horizontal; même si les frigos récents supportent une certaine déclivité, leur rendement sera maximum à niveau. Nécessite une parfaite ventilation du système agrégat.

Mauvais rendement sur le 12V.

A compression

Le plus connu, car c'est le principe des frigos domestiques. Un compresseur et un circuit avec un gaz type Fréon. On comprime le gaz et il est propulsé dans un réseau capillaire où en se détendant il va libérer du froid, puis retour à la compression.

Avantages:

Très performant, même à température extérieure élevée, insensible au niveau, descente rapide de la température.

Inconvénients:

Bruyant, quoique les appareils récents sont en nettes améliorations. Gourmand en énergie, consommation de 4,5 à 6 Ah.

L'évolution des frigos va vers un plus grand confort d'utilisation, allumage électronique, sélection automatique de la source d'énergie. Il se peut qu'une nouvelle génération de frigos mixtes, utilisant les deux systèmes, fasse son apparition.

Une bonne ventilation de l'arrière du frigo est primordiale: L'installation d'un ventilateur est très bénéfique, préférez les ventilateurs qui équipent les ordinateurs, ils sont silencieux, peu

gourmands, avec un bon rendement.

Inutile, voir délétère, l'idée de cumuler les deux sources d'énergie (gaz + 220 V).

Au pire, dans les situations de canicule, ouvrez les deux trappes d'aération à l'extérieur.

L'ouverture de la porte du compartiment à congeler/glaçons, le freezer, permettra de distribuer du froid dans tout le frigo, mais il faudra faire une croix sur vos glaçons pour l'apéro.

Le frigo a des problèmes. Vous avez la possibilité de le sortir de sa niche, tournez le dans tous les sens 2 à 3 fois et laissez le reposer quelques heures avant la remise en marche, curieux mais efficace pour régénérer le système.

Attention il ne s'agit pas de faire des tonneaux avec votre camping-car...

Un nettoyage périodique va de soi et dès que le frigo n'est plus utilisé, veillez à laisser la porte du freezer et du frigo ouverte afin d'éviter le développement de micro-organismes.

Les joints en caoutchouc ont une certaine importance, pensez à les entretenir avec de la glycérine.

Un petit brossage du brûleur peut améliorer le rendement après quelques années.

C'est aussi un endroit où les araignées adorent poser leur cocon.

A l'arrière du frigo il y a parfois une place récupérable, personnellement j'ai pu y placer le cric et du matériel de dépannage, sans compromettre l'aération.

Un morceau de charbon de bois emballé dans du papier ménage diminue les mauvaises odeurs dans le frigo.

La climatisation

Disposer d'une installation de climatisation, quel que soit le procédé retenu, permet d'abaisser la température intérieure du véhicule et d'amener ainsi un certain confort.

Un gain de quelques degrés, la règle des spécialistes de la climatisation veut que l'on ne dépasse pas 5°C de différence avec l'extérieur. Ces appareils sont disposés en général sur le toit du camping-car.

On peut distinguer deux grands types de climatiseurs:

Principe du réfrigérateur à compression.

Avantage: efficacité

Inconvénients: énergie importante, nécessité du 220V, poids, assèchement de l'air, prix élevé.

Principe de l'évaporation.

Une réserve d'eau pulvérisée sur un évaporateur avec circulation de l'air permet d'abaisser naturellement la température, mais cette baisse est en relation avec le degré d'humidité de l'air, l'efficacité diminuant par temps humide.

Avantages: peu gourmand en énergie, pas de risque d'abaissement marqué de la température, humidification naturelle, prix relativement bas.

Inconvénients: efficacité relative et dépendante de l'humidité de l'air, alimentation et consommation en eau.

Un nouveau système de climatisation utilise la puissance du moteur; il permet ainsi de climatiser le véhicule en déplacement. A l'étape, il s'agit de se brancher sur le 220V.

C'est certainement un système à suivre, hélas peu diffusé et assez cher.

Inconvénient, on perd un peu de la puissance si précieuse du moteur.

Un rythme de vie adapté au climat, la fermeture des fenêtres et leur occlusion pendant la journée peuvent déjà corriger le problème.

Des petits ventilateurs de table sont très pratiques et très souples à l'emploi.

Porter un linge ou tee-shirt mouillé abaissera la température de la peau.

Le chauffage

Le chauffage fait partie intégrante d'un camping-car et ce d'autant plus dans nos régions.

L'énergie standard est le gaz propane, disponible pour d'autres besoins dans le camping-car.

Trois types de chauffage se partagent le marché:

Le système à convection

C'est le mode le plus répandu, vu son faible coût et sa fiabilité. Un brûleur avec allumage piezzo manuel ou électronique. Une évacuation des gaz brûlés par une cheminée, amenée d'air frais à la base de l'appareil. Le chauffage a lieu par convection naturelle et la plupart du temps complété par une pulsion d'air chauffé dans différents endroits de la cellule.

Ces systèmes ont une puissance de 2000 à 5000W.

Avantages: simple, fiable, bon marché, silencieux, séchage des habits/souliers

Inconvénients: consommation de gaz (30-350g/heure/) zones froides, dessèchement de l'air

Le système combiné boiler et chauffage

Promis à un bel avenir, ce nouveau système est la réunion, somme toute logique, du boiler à eau chaude et du chauffage. Une circulation d'air autour du boiler chauffé permet de pulser de l'air chaud dans l'habitacle.

???Avantages. Simple, fiable, encombrement minimum, confort, dessèchement moindre de l'air.

???Inconvénients: consommation de gaz, une certaine inertie au départ, zones froides.

Le système du chauffage central

Même principe que les installations domestiques, circulation d'eau chaude dans un circuit.

Le système peut se combiner avec le circuit de refroidissement du moteur ou de production d'eau chaude. Source d'énergie le gaz.

Avantages: confort, silencieux, dessèchement moindre, moins de zones froides.

Inconvénients: mise en œuvre et un suivi plus complexe, prix, poids, inertie au départ.

Très utile pour sécher les habits, les souliers, le chauffage à convection est imbattable.

Attention à la chaleur des parties métalliques et aux risques de brûlures pour vous mais surtout pour les petits, mettez l'air pulsé et le carter du chauffage aura une température plus acceptable. Pour éviter une trop grande condensation, surtout la nuit, il faut entrouvrir les lanterneaux de toit. C'est évidemment au prix d'une déperdition de chaleur/énergie, mais il s'agit de trouver un juste milieu.

La sécurité est primordiale, contrôler les capacités d'évacuation des gaz brûlés et de l'amenée d'air frais en dessous du camping-car. Il en va de votre vie. Aucune modification ne devrait être tolérée sans la supervision d'un spécialiste.

Les équipements récents ont un allumage électronique avec des piles comme source d'énergie.

Pensez à ces piles en cas de problème.

Si votre voisin ou vous-même avez des problèmes d'allumage avec la partie électronique de votre piezzo, et que vos chauffages sont à convection, vous pouvez allumer le chauffage avec le système (vite démonté) de l'autre véhicule.

Le chauffage marchera très bien sans cette partie électronique, jusqu'à son extinction.

Il ne reste plus qu'à espérer qu'il ne fasse pas de vent, car en cas d'extinction, il faut répéter l'opération pour l'allumer... et à 3 heures du matin !!!

En cas de chute de neige, dégager la cheminée sur le toit.

Le tambour et l'hélice de l'air pulsé doivent être nettoyés. L'air pulsé absorbe une grande quantité de poussière qui reste collée dans le système.

Le gaz

On ne badine pas avec le gaz. C'est sérieux, très sérieux même. Nous sommes ici dans le domaine du professionnel, pas de bricolage, pas d'improvisation. Ce domaine a ses contraintes, ses règles, il en va de votre vie.

Deux types de gaz peuvent être utilisés: le butane, d'un pouvoir calorifique légèrement supérieur, mais son inconvénient majeur pour notre activité, est l'impossibilité de passer de l'état liquide en gaz en dessous du 0°C. C'est pourquoi seul le propane est utilisé dans nos véhicules. Il est bon de savoir que les appareils utilisant le gaz sont conçus soit pour le butane ou le propane, rarement les deux.

L'installation comprend évidemment un conteneur pour le gaz liquide sous pression (7,5bar), c'est la bonbonne, connectée au circuit de distribution après passage par un détendeur qui a pour but de ramener la pression à ~37 mbar, permettant ainsi son utilisation dans les différents appareils. Une série de vannes, une par appareil desservi, permettent de fermer l'arrivée du gaz. L'installation d'un inverseur automatique permet de connecter deux bonbonnes et de faire le passage automatique de l'une à l'autre après épuisement du gaz dans une bonbonne.

Un mot encore sur le GPL: il s'agit d'alimenter un réservoir ad-hoc en Gaz Propane Liquide en lieu et place des bonbonnes. Vous avez ainsi une bonne réserve de gaz (plus de 50 litres).

En Suisse les possibilités de connexion pour se ravitailler sont pratiquement inexistantes et elles sont rares dans les pays limitrophes.

Gaz à l'étranger

S'il est un domaine où l'uniformisation n'est pas de mise c'est bien ce secteur.

Autant le dire tout de suite chaque pays a son système, alors bonjour les complications si vous tombez en panne sèche à l'étranger. Veillez donc à avoir suffisamment de gaz pour la durée de votre séjour. Pour les 3- 4 semaines estivales, il ne devrait pas y avoir de problèmes, même avec une demi-bouteille (j'utilise personnellement 2 bonbonnes de 13 kg pour une utilisation normale,

week-ends avril-novembre et 3 semaines estivales- 4 personnes)

Combien consomment nos équipements?

Trumatic 5002- 30 à 290 g/heure, boiler 40g/heure, réfrigérateur 16g/heure.

Par souci de sécurité, le matériel d'amenée du gaz (détendeur, lyres, tuyau souple) a une date limite d'utilisation. Veillez à respecter l'échéance.

Vous aurez remarqué que les bonbonnes de gaz sont entreposées dans un compartiment étanche par rapport à l'intérieur de la cellule et muni d'aération sur le bas, n'obturez pas ces ouvertures.

Sangler les bouteilles.

La visserie des équipements gaz a la particularité d'être à l'envers, visser=dévisser

Veillez au joint qui se trouve sur la connexion de la bonbonne.

Ne serez pas trop fort cette connexion, certains disent que ça doit se faire à la main, je préfère dire qu'il faut serrer modérément.

Il existe un spray de mousse que l'on applique sur les raccords afin de détecter des fuites.

Une solution concentrée de produit de vaisselle fera aussi l'affaire, les fuites seront repérables par la formation de bulles.

N'utiliser jamais de flamme pour évaluer l'étanchéité.

Faites contrôler régulièrement l'étanchéité et la qualité de votre installation.

Il n'y a qu'un seul système pour évaluer le niveau de remplissage d'une bonbonne, c'est le poids.

Les WC

Il est rare que l'on choisisse un véhicule de loisirs en fonction des WC. Pourtant voilà un équipement qui mérite attention. Manipulations, entretien, respect de l'environnement, des critères que l'on devrait prendre en compte.

On distingue différents types de WC:

Les portables

Deux réservoirs superposés clipsés entre eux (eau propre-eaux noires). Ce sont les plus connus, les plus anciens. 10 à 24 litres d'eaux noires.

Avantages: pas d'installation particulière, déplaçable, prix bas

Inconvénients: une certaine habitude pour les évacuations et le suivi de certaines pièces d'étanchéité.

Cassettes

Le digne successeur des portables, sur le même principe mais intégré dans le camping-car, avec un portillon extérieur permettant de soutirer la cassette d'eaux noires.

Avantages: Esthétique, pratique, cassette extraite à l'extérieur du véhicule

Inconvénients: coût, installation fixe, suivi de certaines pièces d'étanchéité

Nautiques

WC proche des appareils domestiques, les eaux noires sont récoltées dans une cuve d'une contenance pouvant aller jusqu'à 100 litres.

Avantage: autonomie

Inconvénients: difficultés de trouver des emplacements pour vidanger, augmentés d'une certaine difficulté de la vidange, gel, odeur, formation de gaz, poids.

Les produits:

Ces WC nécessitent l'adjonction de produits spécifiques, afin d'empêcher la formation de gaz, et permettre de dégrader et neutraliser rapidement les composants. Seuls les produits à base de formaldéhyde sont réellement efficaces. Vous trouverez également du papier WC qui se désagrège rapidement.

Le dosage du produit pour WC chimique devrait davantage dépendre de la chaleur ambiante et de l'intervalle entre les vidanges. Avec 4 personnes je suis à la moitié du dosage prescrit par le fabricant.

Pour le papier WC spécial, je l'ai oublié, la différence avec les papiers standards étant trop faible sauf pour le prix.

Il est judicieux de mettre de temps à autre de la vaseline sur les pièces caoutchouc en contact avec les liquides.

N'attendez pas l'extrême limite de la contenance pour vidanger.

CB >>Interdite entre temps en Suisse et remplacée par les PMR (Public Mobile Radio)

Utile, conviviale, ludique et peu coûteuse, il suffit d'y goûter pour en être convaincu.

Les " transceivers " 27 MHz se caractérisent par leur puissance d'émission, les types de modulation et le nombre de canaux dont ils disposent, ainsi que les instruments de réglage dont ils sont équipés.

La puissance d'émission

C'est à dire la puissance Haute Fréquence (HF) de l'onde porteuse, exprimée en milliwatts, watts, kilowatts, est l'élément caractéristique le plus souvent cité. En Suisse, les normes autorisent une puissance de 0,5 W en AM et 4W en FM

Les types de modulation

FM, modulation de fréquence, peu sensible aux parasites, mais de faible portée.

AM modulation d'amplitude, portée moyenne 2 à 10 km, sensible aux parasites. La modulation AM est de loin le type le plus utilisé sur la route, alors qu'en station fixe la FM est appréciable. Un achat judicieux sera un appareil combiné AM/FM.

L'antenne CB

Elément indispensable à la transmission de signaux radioélectriques, l'antenne conditionne très largement les performances d'une station CB. Il faut donc accorder toute son attention aux caractéristiques de l'antenne et de son emplacement. Idéalement au centre de la cellule, sur le toit. Evidemment cet emplacement n'est pas toujours possible.

Une solution pas si mauvaise, si l'on cherche uniquement à communiquer entre camping-cars sur la route; une antenne prévue pour être apposée sur les vitres. Avantage, pas de trous.

Veillez à bien régler votre antenne au moyen d'un TOSmètre.

Les canaux d'appels pour les cibistes varient d'une région à l'autre. En Suisse romande il s'agit du canal 22. Les routiers utilisent le canal 19. Les camping-caristes du CCCSR, le 17.

Le canal 9 est réservé pour les appels d'urgence, de détresse.

Code de conduite:

Respecter les autres stations, respecter l'anonymat (utiliser son indicatif), interventions brèves, ne pas monopoliser un canal d'appel, savoir vivre, pas de vulgarité, pas de publicité, utilisation si possible du code Q.

Sécurité

La valeur de nos véhicules, leur contenu, une certaine simplicité et légèreté des ouvertures des camping-cars peuvent attirer des voleurs de toutes catégories. Trouver une parade sera fonction de vos angoisses et finances. Une simple alarme sur allume cigare, avec autocollant sur les vitres, peut déjà être efficace vis à vis du petit voleur opportuniste qui ira voir ailleurs.

Un peu de bon sens devrait limiter les dégâts. Ne pas laisser des valeurs importantes dans le véhicule, ne pas laisser visibles certains objets.

Il y a des lieux, régions, périodes, plus propices. Augmentez votre attention.

Fermez systématiquement votre véhicule, les assurances n'entrent en considération que s'il y a eu effraction.

Faites toujours établir un constat de police, si vous avez été victime d'une malversation.

Les accessoires

A l'usage, un certain nombre d'améliorations peuvent apparaître souhaitables. Voici, en ordre d'importance quelques accessoires indispensables.

Les porte-vélos

La possibilité d'utiliser des vélos rendent la vie en camping-car encore plus agréable.

Pour le ravitaillement, les petits croissants du matin, la petite soirée gastro dans le restaurant à quelques kilomètres, la découverte d'une région ou d'une cité difficile d'accès, quoi de plus sympa que de partir en vélo. Deux types de porte-vélos:

Le porte-vélos fixé contre la paroi arrière

En général il est en aluminium, il supporte 2, 3, voire 4 vélos. Préférez le porte-vélos avec tubulure en acier, il ne sera pas sujet à la déformation avec les années.

La fixation de ces porte-vélos doit retenir toute votre attention. L'emplacement, déterminera souvent la facilité d'accès, trop haut ce sera une véritable corvée. Mais les possibilités de

placement ne seront pas nombreuses, elles seront déterminées par l'emplacement de l'échelle de toit, des coffres et des fenêtres (attention à leur ouverture) et surtout à l'emplacement des tasseaux de bois, car il faut impérativement fixer votre porte-vélos dans un tasseau.

La partie basse des fenêtres sera souvent l'idéal, votre porte-vélos sera assez bas, Par contre l'installation sera plus compliquée car en général en dessous du plan de cuisine.

Je suis pour une traversée complète de la paroi avec pose d'une plaque métallique du côté intérieur, permettant de répartir la pression sur quelques centimètres carrés. Ne pas oublier d'ajouter du mastic d'étanchéité.

Sachez également qu'au-delà de 20-30kg, votre paroi arrière va subir une déformation, avec risque de désolidarisation avec les parois latérales et risques d'infiltrations.

Veillez à ce que la plaque minéralogique soit toujours visible, ainsi que les feux.

De plus, un poids supplémentaire à l'arrière n'améliore pas le porte-à-faux de votre véhicule!

Porte-vélos sur châssis

De loin le système le plus judicieux. S'appuyant sur le châssis, il permet de plus grandes charges. Une petite moto est même envisageable. Par contre, le prix du matériel de base et de la main-d'œuvre sont plus conséquents, il s'agit aussi de revoir tout le pare-chocs et le système de feux à l'arrière.

Le store auvent

Voilà un accessoire très utile, non seulement par beau temps, mais surtout par période de pluie, laissant un secteur asséché devant votre cellule. Cet accessoire ne pose pas de problèmes particuliers, veillez à installer un modèle adapté à votre configuration.

Afin d'éviter une tension sur la paroi, mettez le plus rapidement les pieds, quand vous sortez le store. Idem au rangement.

Bien que fourni avec une toile imputrescible, il vaut mieux éviter de laisser votre store enroulé mouillé pendant plusieurs semaines. Déroulez-le et séchez-le dès que possible.

Il se vend des parois latérales, afin de créer un auvent fermé. Je préfère le système de paravent de 1,50m de haut que j'installe autour. Plus aéré en été, plus rapide au montage, moins de place nécessaire pour le rangement.

Méfiez-vous du vent, aucun système de fixation ne peut garantir un maintien du store ouvert.

Il est impératif de le rentrer lorsque le vent se lève, au risque de voir votre auvent sur le toit de votre véhicule, avec dégâts sur la paroi.

En cas de pluie, veillez à mettre votre store de biais pour assurer l'écoulement, et d'éviter ainsi la formation d'une poche d'eau. Attention au poids de la neige, en cas d'utilisation hivernale.

Coffre de toit

Bien pratiques, ces boxes de grandeurs différentes pourront augmenter vos capacités de rangement. Méfiez-vous du poids, limité sur le toit à quelques dizaines de kilos.

Mettez dans ce box du matériel rarement utilisé, car vous en aurez vite marre si vous mettez du matériel style table, chaises, etc.

Un autre point qui demande réflexion, c'est la prise au vent supplémentaire que représentent ces boxes et c'est non-négligeable. Personnellement, je ne l'installe que pour les vacances estivales.

Ne fixez jamais ces coffres en vissant au travers du toit, mais plutôt sur des traverses liées à la galerie.

Ecrans isothermes

Autant pour protéger du froid que de la chaleur, ces volets isothermes participent également à l'intimité du véhicule. Fixés par ventouses sur les vitres à l'intérieur de la cabine, il existe des formes et des grandeurs adaptées à chaque type de cabine.

Etat d'esprit

Quel est le portrait type du camping-cariste ? Voilà une question plutôt difficile.

La diversité des hommes et des femmes passionnés par ce loisir, m'empêche d'en faire un portrait type. Mais au fait est-ce bien un loisir? En fait on est plus près d'un style de vie que d'un loisir. Par contre quelques dénominateurs communs peuvent ressortir:

Liberté, voyages, découvertes, ouverture, curiosité... et j'en passe.

On est peut-être là, aux sources de notre être, le nomadisme, qui nous poussait, jadis pour la survie et aujourd'hui pour la découverte, à transiter par monts et par vaux.

Nous sommes peut-être une nouvelle race de nomades, équipés des moyens de notre époque, mais qui doivent affronter des réflexes ancestraux: méfiance, protectionnisme, rejet, ségrégation, jalousie... nous devons donc savoir nous faire accepter, faire le premier pas, aller au-devant des problèmes, car notre passion pose quelques problèmes liés à nos véhicules, nos besoins, notre

style de vie.

Nos détracteurs ont de nous l'image de gens profiteurs, culottés, égoïstes, pollueurs, irrespectueux, envahisseurs... et ne se gêneront pas pour communiquer leur vision. Donnons-leur donc tort, soyons attentifs.

Si nous sommes actuellement sur la voie de l'acceptation, c'est grâce à un travail de longue haleine mené par les clubs, des revues spécialisées, quelques hommes visionnaires, qui ont su créer un trait d'union entre les différents partenaires. Mais restons conscients de l'importance de chacun de nos faits et gestes.

Comportement

Mais quel comportement adopter ?

Si sur la route il faut simplement appliquer les us et coutumes de tout conducteur, il est peut-être moins évident de trouver ses marques à l'étape. Ci-dessous quelques règles qui vous orienteront:

L'étape doit être en conformité avec les règles de la circulation routière.

Vis à vis d'un propriétaire de terrain sur lequel vous envisagez de vous arrêter; chez un privé, la moindre des politesses est de s'enquérir de son accord, sur un terrain public, il s'agit de respecter les règlements locaux.

L'emplacement ne doit pas gêner les habitants voisins (vue, sortie, etc.).

L'étalement de matériel autour de votre véhicule doit être proportionnel à l'isolement de votre emplacement. Ne sortez pas tables et chaises sur la place d'un petit village par exemple.

Dans le doute, n'hésitez pas à prendre contact avec la police, afin de connaître les possibilités locales. Ils auront ainsi connaissance de votre présence, et si vous suivez leurs conseils, ils auront un œil bienveillant à votre égard.

Les règles de bon voisinage sont évidemment de mise.

Mobilité, mobilité, ne restez pas plus de 24 heures sur le même emplacement.

La place que vous quittez sera plus propre qu'à votre arrivée.

Aucune vidange sauvage, même du goutte à goutte...

Vos vidanges et ravitaillement en eaux doivent se faire dans des lieux ad-hoc, bornes, garages, campings, WC-publics.

En un mot, tout se résume par la discrétion.

Combien de lieux sympas, de villes accueillantes, ont tourné leur veste et commencé à nous interdire, suite à l'abus de quelques moutons noirs. Il en va de notre et de votre futur.

Soyons donc conscients de l'importance de chacun de nos comportements, car nous apparaissons de l'extérieur comme une " race " de tourisme à part.

Règlement (s)

Au niveau de la réglementation, un flou artistique demeure. Nous ne pouvons être assimilés à la pratique du camping, pour autant que nous n'étalions pas du matériel autour de notre véhicule et que nous n'avons pas calé. En restant sur le domaine de la circulation, nous appartenons aux lois sur circulation routière. Sur le domaine des communes, ce sont les règlements communaux qui dominent et ils sont en général communiqués à l'entrée de la cité. Les italiens ont émis une loi (la loi Fausti), qui pourrait servir de modèle européen.

Il s'agit de préciser l'utilisation de nos véhicules sur la voie publique; pas de cales, pas d'écoulements, pas d'encombrement supérieur à la grandeur du véhicule.

L'équipement

Difficile de faire une liste de l'équipement d'un camping-car.

Cela dépendra beaucoup de vos habitudes et besoins, mais quelques articles figurent au nombre du matériel pratique en camping-car.

Table, sièges, lits de camp pour l'extérieur

Système pour ravitaillement en eau (tuyau, bidons, jerricans, ma préférence va aux pliables Broche, grille

Cales et niveau à bulle pour installer votre camping-car

Tuyaux gris d'écoulement (type Somo) à fixer selon possibilités, et permettant d'y ranger parasol, cannes à pêche, bidules allongés

Paillason ou natte rendent service quand le terrain est boueux ou sur du sable.

Personnellement j'utilise les nattes de plage en paille, car elles supportent très bien l'humidité, vite sèches, et très bon marché.

Outils de base pour petite réparation

Silicone, colle, bande adhésive-isolante

Bâches plastique, tendeurs élastiques, corde, cadenas

Une rallonge électrique d'environ 30 mètres et un set de prises norme CEE-Europe etc.

Pelle, hache, couteau de survie

Chaînes à neige, que j'ai en permanence dans le véhicule, car très utiles également en été dans un terrain boueux.

Extincteur.

Et pour la vie d'intérieur:

Une batterie de casseroles dont les différents éléments s'encastrent l'un dans l'autre.

Très compacte, choisissez-là avec fond spécial répartiteur de la chaleur.

Un set de couverts en mélanine, légers et résistants et un petit assortiment de couverts jetables.

Séchoir à linge, il existe des systèmes compacts, qui se déploient et que l'on installe dans les toilettes.

Balai, brosse, serpillière (pratique à l'entrée par temps de pluie)

Pharmacie, premiers secours

Costumes de bains, bonnets de bain

Matériels pour la pluie (parapluie, imper, bottes)

L'eau

L'eau est source de vie. Son approvisionnement ne pose pas trop de problème dans nos contrées:

Campings, bornes pour camping-cars, lieux publics, stations-service, etc.

Le premier principe, ravitaillez-vous avec de l'eau tirée du réseau et demandez toujours l'autorisation au propriétaire. Un ou deux sacs à eau pliables d'une contenance de 25 litres chacun, rendront de précieux services pour capter l'eau d'une fontaine, d'un robinet.

De plus c'est discret, rapide et non compliqué.

D'une contenance variable, idéalement de plus de 100 litres, le réservoir se situe en général dans la cellule, hors gel. Votre consommation dépendra de vos habitudes, de la saison, de vos activités. L'eau qui stagne dans un réservoir évolue rapidement vers une eau contaminée.

Personnellement nous ne consommons jamais directement l'eau des réservoirs, nous la considérons comme non-potable, ce qui n'empêche aucunement son utilisation pour cuisiner. Ce principe nous évite l'adjonction de désinfectant, pas nécessairement anodin pour la santé. Il est important de vider complètement les réservoirs au retour du week-end et avant l'hivernage veillez à purger les conduites.

L'eau grise

Il s'agit là de l'eau de récupération de la cuisine-douche-lavabo. Le réservoir qui réceptionne ces eaux est en général de contenance inférieure au réservoir d'eau propre et se trouve sous le véhicule (ils sont très rarement hors gel). Son évacuation ne doit se faire que dans un lieu prévu à cet effet, connecté aux égouts. Les grilles d'évacuation des eaux de surfaces sur les routes ne sont pas adéquates, ces eaux allant directement dans les cours d'eau suite au principe de la séparation des eaux. En cas de difficulté pour évacuer mes eaux, j'utilise un seau pour nettoyages de 15 litres. Suivant quels campings, l'accès à un point d'évacuation est tellement compliqué, que je préfère utiliser ce système. Ce seau peut-être également utile en hiver pour récupérer l'eau grise par période de gel. En sauvage, les toilettes publiques sont une possibilité, mais veillez à laisser la place plus propre qu'à votre arrivée et si possible demandez l'autorisation.

En aucun cas vous évacuerez vos eaux propres ou sales sur le domaine public ou dans la nature.

Même une vidange d'eau propre peut être mal interprétée. Faites-là donc chez vous.

Les eaux noires

Le contenu des toilettes devra évidemment s'évacuer dans les WC, avec une attention particulière sur le risque d'éclaboussures. N'oubliez pas de peser sur la vanne qui amène l'air dans le réservoir, ça limitera ce risque. Evidemment si vous avez plusieurs dizaines de litres d'eaux noires à évacuer, bonjour les problèmes, trouver un lieu équipé et le faire proprement demande une certaine expérience.

Conduire un CC

Conduire un camping-car nécessite une période d'adaptation. Les dimensions du véhicule, sa maniabilité, sont toutes autres que celles d'une voiture. Mais après un certain temps d'adaptation, vous vous sentirez à l'aise avec votre camping-car. Toutefois soyez toujours sur vos gardes.

Une nouvelle préoccupation sera la hauteur de votre véhicule. En principe une signalisation adéquate indique ces limitations. Les dimensions exactes et hors tout. Vous devez les connaître. Notez-les sur une étiquette que vous pouvez consulter rapidement en roulant.

Le poids total doit également être connu.

Les distances de freinage, les départs au stop, le comportement dans une courbe sont très différents d'une voiture légère, méfiez-vous.

Marche arrière, parage, croisements dans des petites rues, petites routes secondaires peuvent devenir un cauchemar. Calme, fair-play, n'hésitez pas à sortir ou à faire sortir un passager pour mieux apprécier la situation. Dans les forêts il vaut mieux aller faire parfois un repérage à pied.

Soyez très attentif à la qualité du sol si vous vous engagez en dehors d'une route.

Il en faut très peu pour patiner ou s'enliser.

Méfiez-vous du vent latéral et des croisements ou dépassements avec des camions.

Une déstabilisation du camping-car peut vous faire perdre la maîtrise du véhicule.

Théoriquement les passagers sont assis et portent la ceinture de sécurité.

N'avez pas des kilomètres sans fin, ménagez des arrêts-détente tous les 200 km environ, car la tentation est grande de rouler des heures, vu le confort et l'équipement de nos véhicules.

Au sommet d'un col arrêtez-vous une dizaine de minutes. Pour nos véhicules, les cols sont des itinéraires éprouvants.

A la descente, ne sollicitez pas trop vos freins. Une règle veut que l'on descende une route avec la même vitesse que l'on utiliserait pour monter.

Vérifiez régulièrement les niveaux, pression des pneus.

Un camping-car n'est pas une foudre de guerre, sur l'autoroute soyez cool, une vitesse de 100 km/h sera un bon compromis entre rapidité et consommation de benzine.

Entre camping-caristes une certaine solidarité existe. Portez assistance en cas de panne, petit signe de salut lors des croisements, contacts à l'étape.

L'étape

Ne négligez pas la préparation d'une étape. Si elle a lieu dans un camping, peu de problèmes car de nombreux guides permettent d'avoir une première impression et tout est prévu pour votre accueil.

Le choix des étapes " sauvages " n'est pas toujours facile, une certaine expérience permet d'éviter des déceptions. Quelques lieux comme les parkings de cimetières, hôpitaux, complexes sportifs, départs télésièges, ports de plaisance, rues résidentielles peuvent être intéressants. Egalement un restaurant dans lesquels on aura mangé, acceptera en général l'étape sur leur parking. Hors saison touristique et parfois même pendant la saison, les parkings des sites à visiter (grottes, châteaux, attractions etc.) peuvent être envisagés. Evitez les sites comme les gares, centres villes, zones industrielles, aéroports, ports de commerce. Eviter les aires de repos d'autoroutes, les parkings de poids lourds, car d'une part on leur prend des places et d'autre part, s'ils ne partent pas à 4 heures du matin (en ayant soin de laisser tourner leur moteur pendant 15 minutes) vous aurez la chance à minuit, d'avoir un camion frigo qui se parque à côté et vive le compresseur.

Surtout n'hésitez pas à utiliser les emplacements, de plus en plus nombreux, qui sont prévus pour notre activité.

En " sauvage " un certain nombre de règles vous éviteront de nombreux déboires:

Pas d'improvisation de dernière minute. De nuit, l'évaluation des lieux est toujours difficile, commencez la recherche d'un coin de jour.

Respectez scrupuleusement les règlements communaux, les interdictions, les règles de la

circulation routière.

Sur terrain privé, il est impératif d'avoir l'autorisation du propriétaire.

Il est préférable de disposer votre véhicule de manière à pouvoir partir directement.

L'étalement de matériel au dehors de votre camping-car doit être proportionnel à votre isolement.

Toujours difficile d'évaluer la sécurité d'une zone en pays inconnu, si vous avez des doutes, n'hésitez pas à prendre conseils auprès des habitants de la région, c'est de plus un bon moyen pour faire connaissance.

Un petit stock de chocolat suisse permettra d'arrondir les angles ou de faire un petit geste de remerciement dans certaines situations.

Ne restez pas plus de 24 heures sur la même zone

Consommez, achetez dans la cité qui vous accueille.

Il est possible que certaines communes perçoivent une taxe de séjour, c'est parfaitement normal, ne cherchez pas à vous y soustraire.

Les déchets, voilà un problème qu'il vaut mieux évacuer à petites doses, régulièrement.

Eviter de jeter des gros sacs de 60 litres.

Discrétion, savoir vivre en toutes situations vous aideront au succès de vos étapes.

Au camping

Une étape pratique et parfois indispensable, le camping offre confort, commodités.

Possibilité de faire une petite lessive, de se rafraîchir à la piscine, d'utiliser les animations. Pour les enfants c'est l'occasion d'un espace de libertés plus grandes et la possibilité de se faire des petits copains, pour les grands aussi d'ailleurs.

C'est aussi parfois l'étape indispensable dans les très grandes villes.

La réservation est rarement nécessaire hormis certaines zones très touristiques.

Elle est peut-être conseillée dans les campings des très grandes villes.

Soyez attentifs, vous avez droit aux mêmes prestations que les autres usagers du camping, on a vu trop souvent des campings qui plaçaient nos véhicules dans un recoin de leur terrain, ou sur des mini-places. A prix égal, prestations égales.

Sachez que notre passion n'a pas bonne cote auprès de quelques propriétaires de campings, il est vrai que certains moutons noirs ne manquaient pas de culot, en utilisant les services d'un camping alors qu'ils étaient parqués à l'extérieur.

Les étapes d'accueil

Communes, régions, restaurateurs, groupements professionnels etc. organisent pour nous, des lieux d'accueil adaptés à nos besoins. L'idée est d'attirer le potentiel économique que représentent les camping-caristes. Jouez le jeu du partenariat et de l'échange.

Parmi les belles réalisations, la promotion active du canton de Neuchâtel et de ses organisations touristiques, l'action de l'OPAV, office de promotion des produits d'agriculture valaisanne et France-passion, qui regroupe un réseau de vignerons qui ont aménagé des places d'accueil (carte d'adhérent nécessaire).

Un petit mot sur les Euro-relais

D'origine suisse, son concepteur Monsieur Meyer habite la région de Lausanne, ces équipements nous permettent d'effectuer nos vidanges et de nous ravitailler en eau dans de bonnes conditions, été comme hiver. L'équipe de Monsieur Meyer a contribué à la création d'une image positive de notre mouvement. Son réseau d'Euro-relais en Suisse est une référence qui met souvent fin aux mouvements de réglementation de certaines régions ou communes. Leur utilisation est instinctive. Veillez à respecter les consignes d'utilisation, certaines sont payantes.

La sécurité

La sécurité en camping-car est un sujet un peu tabou. On n'aime pas tellement aborder ce sujet et pourtant c'est souvent une préoccupation. Un peu de bon sens et de prudence devrait éviter les rencontres indésirables.

Une défense passive commencera par le choix de son étape.

Il y a des lieux à éviter: aires d'autoroutes isolées, ports commerciaux, gares, rues/quartiers chauds.

Demandez conseils ou autorisations à la police.

Disposez votre véhicule de manière à pouvoir partir directement et rapidement.

En cas de problèmes, ne cherchez pas la confrontation.

Fréquentez les campings.

Pour la défense active: abstenez-vous de toute arme à feu. Leur utilisation dans une situation difficile ne va pas de soi et elle entraîne une amplification de la violence.

De plus leur détention peut poser de sérieux problèmes dans de nombreux pays. Les sprays de défense rapprochée peuvent suffire à résoudre une situation délicate.

La sécurité c'est aussi la lutte incendie. Ayez un petit extincteur à portée de main, ou une couverture anti-feu.

Les Clubs

De nombreux clubs ont trouvé leur raison d'être dans différents pays et régions.

Beaucoup sont regroupés au sein d'une fédération internationale. Ils fournissent toute une série de prestations, allant des conditions préférentielles pour assurances, l'organisation de voyages, sorties, rallies, d'assistance technique.

La rencontre des différents membres permet d'échanger un grand nombre d'informations sur leur passion. Les clubs ont un grand rôle de représentativité du mouvement auprès de nos différents partenaires, mais aussi un rôle primordial pour l'éducation des camping-caristes et de contacts avec les autorités. Un bulletin de liaison, journal, permet de figer par l'écriture, toutes ses activités.

N'hésitez pas à adhérer à un club, vous serez assuré ainsi d'être au cœur de votre passion, et vous pourrez amener aussi une pierre à l'édifice du camping-cariste.

En été

L'eau est un élément de première nécessité dans cette période.

Veillez à un ravitaillement régulier.

Adoptez le rythme de la région, sieste, farniente, vie nocturne, vous permettront d'atténuer les effets de la chaleur.

Pensez à occulter du soleil, les fenêtres et ouvertures. Les panneaux isothermes sur les vitres du véhicule seront très précieux.

De nuit, c'est l'occasion de rafraîchir le camping-car.

Votre frigo présentera rapidement ses limites pendant les canicules, ouvrir la porte du compartiment à glace et les grilles d'aération pourront améliorer son rendement, mais surtout faites des achats du jour pour les aliments sensibles.

Des petits ventilateurs de table font merveille dans cette période.

Les déplacements de nuit sont peut-être une bonne solution, mais soyez attentifs à votre état de fatigue et aux risques supplémentaires.

Le moteur de certains de nos porteurs (J5, C5) peuvent également souffrir de surchauffe, aggravée par des bouchons. Il est intéressant de faire placer un interrupteur pour d'enclencher manuellement la ventilation du moteur, certains thermostats étant un peu flemmards.

Le coût de cette transformation n'est pas très élevé.

En hiver

En hiver, l'ennemi c'est le froid et l'humidité. Rares sont les camping-cars qui sont 100% hors-gel, et au-delà de -10°C le risque est grand de voir des sections de conduites d'eau geler, avec un risque de rupture. Si vous pratiquez dans de telles conditions, essayez de repérer les portions de tuyau à risque en faisant le parcours de la tuyauterie: C'est souvent derrière le bloc cuisine que se trouve la zone la plus à risque. Une ouverture supplémentaire pour ventiler l'air chaud dans ce secteur, ou une isolation conséquente de cette portion pourront suffire. Au pire on condamne le circuit d'eau et l'on utilise un jerrican avec robinet à l'intérieur du véhicule. De toute façon la récupération des eaux grises n'est pas hors gel, il s'agit d'accepter le bloc de glace dans le réservoir, qui dégèlera ultérieurement, ou la récupération dans un bidon avec une évacuation difficilement correcte du bloc de glace.

Attention à la consommation de gaz, dans des conditions rudes, la bonbonne de gaz tient quelques jours (3-4 selon certaines expériences) et le réapprovisionnement est une nécessité vitale.

L'équipement du véhicule sera adapté aux conditions hivernales, laissant peu de place à l'improvisation. Pensez au moyen de déblaiement de la neige, une bonne pelle peut rendre de précieux services, d'autant plus si vous devez déblayer la neige tassée qu'un chasse-neige a accumulé.

Veillez à assurer les ouvertures de prise d'air et d'évacuation des gaz du chauffage et du boiler.

Au niveau énergie électrique, le rationnement est de rigueur, vos batteries ayant un rendement réduit à basse température. Si votre camping-car est équipé d'un panneau solaire, il est

indispensable de le maintenir propre et donc de dégager la neige. Veillez aux zones de condensation derrière les matelas, sièges etc. Il s'agit d'assurer l'assèchement de ces zones qui se trouvent en général contre les parois du véhicule, particulièrement la capucine.

Pour les déplacements, veillez à ne pas déplacer un mètre de neige sur le toit.

Au prochain freinage, ou à la descente vous pourriez-être aveuglés.

Débarrassez régulièrement la neige sur le toit à l'aide d'un balai.

Hivernage

Si vous n'utilisez pas votre véhicule en hiver, quelques règles seront de rigueur afin de trouver au printemps un véhicule opérationnel. Pour ma part il est exclu de laisser mon camping-car figer pendant 4 à 5 mois. Tous les 15 jours je vais faire un tour d'environ 50km. Le moteur, les pneumatiques, les freins, la cellule ont tout à y gagner.

Une attention toute particulière pour l'hivernage du véhicule qui doit être évidemment vidé de toutes ses eaux, y compris le boiler à eau chaude. N'hésitez pas à caler sur un côté afin de bien vider tout le circuit, ouvrez toutes les robinetteries, faites tourner la pompe 1-2 minutes. Soufflez dans les robinets. Dévissez les sections entrée et sortie de la pompe. N'hésitez pas à rouler quelques kilomètres tortueux, afin d'éliminer au maximum l'eau.

Faites le tour de votre véhicule pour repérer les aliments, objets, équipements qui ne supporteront pas humidité et froid. Pour ma part tout ce qui est alimentaire et cosmétique-toilette est sorti du CC.

Check-list

Permettant d'équiper rapidement et efficacement son camping-car, les check-lists sont pratiques mais assez personnelles. Vous trouverez ci-dessous un exemple préparé pleine page.

Equipement de base

- | | | | |
|---|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> couverts | <input type="checkbox"/> épluche légumes | <input type="checkbox"/> décapsuleur | <input type="checkbox"/> ouvre boîte |
| <input type="checkbox"/> tire-bouchon | <input type="checkbox"/> papier ménage | <input type="checkbox"/> file alu, plastique | <input type="checkbox"/> papier WC |
| <input type="checkbox"/> liquide WC | <input type="checkbox"/> allumettes, briquet | <input type="checkbox"/> liquide vaisselle | |
| <input type="checkbox"/> produits de nettoyage | <input type="checkbox"/> lessive | <input type="checkbox"/> serpillière, pattes | <input type="checkbox"/> pinces à linges |
| <input type="checkbox"/> suspend à linge | <input type="checkbox"/> cintres | <input type="checkbox"/> gants divers | <input type="checkbox"/> fer à repasser |
| <input type="checkbox"/> aspirateur, balai | <input type="checkbox"/> casseroles, poêles | <input type="checkbox"/> sacs poubelles | <input type="checkbox"/> nécessaire couture |
| <input type="checkbox"/> insecticide | <input type="checkbox"/> anti-moustiques | <input type="checkbox"/> couvertures | <input type="checkbox"/> literie |
| <input type="checkbox"/> table, chaises | <input type="checkbox"/> grill, matériel pour | <input type="checkbox"/> corde, ficelle | <input type="checkbox"/> outillage |
| <input type="checkbox"/> lampe de poche | <input type="checkbox"/> seau, cuvette | <input type="checkbox"/> jerrycan | <input type="checkbox"/> prises électriques |
| <input type="checkbox"/> rallonges électriques | <input type="checkbox"/> tuyau | <input type="checkbox"/> boussole, cartes | <input type="checkbox"/> hache, pelle |
| <input type="checkbox"/> couteau usage mult. | <input type="checkbox"/> fusibles, ampoules | <input type="checkbox"/> cirage mat souliers | <input type="checkbox"/> montre, réveil |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> ciseaux pinces... | <input type="checkbox"/> coton hydrophile | <input type="checkbox"/> trousse 1er secours | <input type="checkbox"/> désinfectants |
| <input type="checkbox"/> piqûre d'insectes | <input type="checkbox"/> médicaments pers. | <input type="checkbox"/> ordonnances | <input type="checkbox"/> attestation |
| <input type="checkbox"/> mat hygiène dentaire | <input type="checkbox"/> soins des cheveux | <input type="checkbox"/> soins du visage corps | <input type="checkbox"/> savon |
| <input type="checkbox"/> toilette masculine | <input type="checkbox"/> épilation | <input type="checkbox"/> brosse à ongles | <input type="checkbox"/> déodorant parfums |
| <input type="checkbox"/> maquillage manucure | <input type="checkbox"/> mouchoirs | <input type="checkbox"/> sèche-cheveux | <input type="checkbox"/> soins mat. intimes |
| <input type="checkbox"/> antisolaire | <input type="checkbox"/> anti-moustiques | <input type="checkbox"/> linges serviettes... | <input type="checkbox"/> miroir |
| <input type="checkbox"/> coton tige | | | |
| <input type="checkbox"/> moutarde condiments | <input type="checkbox"/> huile vinaigre | <input type="checkbox"/> sel poivre | <input type="checkbox"/> sucre |
| <input type="checkbox"/> soupes | <input type="checkbox"/> conserves... | <input type="checkbox"/> biscuits, chocolats... | <input type="checkbox"/> thé tisane café |
| <input type="checkbox"/> boissons | <input type="checkbox"/> petit déjeuner | <input type="checkbox"/> pâtes, riz ... | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> livres revues | <input type="checkbox"/> musique | <input type="checkbox"/> piles | <input type="checkbox"/> photo-films |
| <input type="checkbox"/> jeux | <input type="checkbox"/> guides | <input type="checkbox"/> stylos, crayons | <input type="checkbox"/> papier enveloppes |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> jeans pantalons
pulls sweat t-shirt | <input type="checkbox"/> jupe robe | <input type="checkbox"/> chaussettes bas | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> chemises chemisiers | <input type="checkbox"/> slips culottes | <input type="checkbox"/> soutien-gorge | <input type="checkbox"/> maillots de bain |
| <input type="checkbox"/> linges de plage | <input type="checkbox"/> veste jaquettes... | <input type="checkbox"/> imperméables | <input type="checkbox"/> souliers divers |
| <input type="checkbox"/> espadrilles | <input type="checkbox"/> parapluie | <input type="checkbox"/> casquettes chapeau | <input type="checkbox"/> gants foulards... |
| <input type="checkbox"/> ceinture sacs... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> argent chèque | <input type="checkbox"/> carte d'identité | <input type="checkbox"/> attest. assurance | <input type="checkbox"/> carte grise |
| <input type="checkbox"/> permis de conduire | <input type="checkbox"/> carnet d'adresse | <input type="checkbox"/> clés | <input type="checkbox"/> prospectus |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
- En vacances
- AVANT DE PARTIR
- | | | | |
|---|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> argent chèque | <input type="checkbox"/> carte d'identité | <input type="checkbox"/> attest. assurance | <input type="checkbox"/> carte grise |
| <input type="checkbox"/> permis de conduire | <input type="checkbox"/> carnet d'adresses | <input type="checkbox"/> clés | <input type="checkbox"/> prospectus |
| <input type="checkbox"/> vaccins | <input type="checkbox"/> paiements | <input type="checkbox"/> réservation | <input type="checkbox"/> visas |
| <input type="checkbox"/> carnet AIT | <input type="checkbox"/> services CC | <input type="checkbox"/> animaux | <input type="checkbox"/> cartes routières |
- EN PARTANT
- | | | | |
|--|---|--------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> frigo maison | <input type="checkbox"/> eau, gaz | <input type="checkbox"/> électricité | <input type="checkbox"/> répondeur |
| <input type="checkbox"/> plantes, jardin | <input type="checkbox"/> volets, portes | <input type="checkbox"/> voisins | <input type="checkbox"/> insectes |
-

Le CAMPING-CAR CLUB SUISSE

Individualiste ou recherchant la compagnie, voyageurs au long cours ou se satisfaisant de périples dans les régions proches, des camping-caristes convaincus ont décidé de mettre en commun leurs idées, afin de promouvoir cette forme de loisir et ont fondé en 1978 Le CAMPING-CAR CLUB SUISSE devenu par la suite Camping-Car Club Suisse romande

Les buts du CCCS, tels qu'ils sont définis dans ses statuts sont les suivants:

- le regroupement de toutes personnes qui pratiquent le camping-cariste.
- L'information à ceux qui souhaitent pratiquer le camping-carisme.
- La défense et la reconnaissance de cette pratique de plein air.

La promotion efficace de ce mode de tourisme par toutes initiatives appropriées tel que rassemblements, périples organisés, informations ou démarches auprès des autorités,

Les membres du Camping-Car Club Suisse prennent les engagements suivants:

- Respecter la nature et son environnement par un stationnement judicieux, limité et non polluant.
- Promouvoir l'image de marque des utilisateurs de véhicules d'habitation par la correction, la courtoisie, la tolérance et le respect des traditions locales des régions qu'ils visitent.
- Prêter aide et assistance à tout autre camping-cariste en difficulté.

Bulletin d'adhésion / renseignements

Nom/prénom:

Adresse:

Téléphone:

J'aimerais adhérer au CCCSR recevoir des informations

Date:

Signature: