WP 116

WP 117

WP 115

WP 121

WP 118

WP 128

WP 119

WP 122

WP 123

WP 124

## CAMINO DEL SAHARA (III)

# El corazón del desierto

**Más de doscientos kilómetros recorridos, quince litros de combustible a los cien y dieciocho horas al volante son las cifras que reflejan la extrema dureza del recorrido realizado en pleno corazón del Sahara. Como siempre, la realidad supera nuestras previsiones más optimistas. El inmenso desierto puede llegar a ser, si no tomamos las debidas precauciones, un terrible**

*Texto y fotos:* ***Juan Carlos Ramírez***

Poco a poco el sol va iluminando el día, son las seis de la mañana y la actividad comienza en el improvisado campamento. Las palmeras se mecen con el viento, no han parado en toda la noche. Nos planteamos como objetivo salir a las siete, el tiempo apremia. Pero antes cargamos energía a base de leche y cereales. Al final arrancamos con más de veinte minutos de retraso, nos espera un día muy largo.

Enseguida conectamos con una pista que permite avanzar rápido. Nos dirigimos hacia el Erg Chebbi, que rodearemos por el norte. Avanzamos por varios *oued* de arena, que permiten exprimir los 80 caballos delSuzukiJimmy. De la arena pasamos a una gran extensión cubierta de pequeñas piedras negras, como si estuvieran quemadas por el sol. Cada vez rodamos más rápido, cada uno abre pista a su antojo, hasta que sucede lo inevitable, perdemos contacto visual con el Vitara de Luis y Rafa y, lo que es más grave, tampoco nos comunicamos por radio. Durante 10 ó 15 minutos no conseguimos localizarlos. Desde una pequeña colina establecemos contacto por radio, se oye muy mal, pero conseguimos pasarles las coordenadas de nuestra posición. Nos reagrupamos y entablamos una discusión, no se puede parar por ningún motivo sin comunicarlo a los otros dos vehículos. Aprendida la lección reemprendemos la marcha. En el medio de ningún sitio encontramos una acequia sin agua y llena de arena, que se pierde en el horizonte a izquierda y derecha. Nos dirigimos a un paso entre montañas (WP-121), pero antes tenemos que cruzar una zona de arena que nos permite comprobar el comportamiento de los Suzuki por las dunas. A pesar de ir en cortas hay que tirar un poco de embrague para arrancar, pero una vez en marcha la capacidad de movimiento es total, avanzando por la arena con soltura seguimos por una pista rápida que nos conduce a un pozo situado en un oued. Hemos sobrepasado la latitud 4W y nos dirigimos al sur alternando tramos de pista con zonas de piedra y arena.

Los paisajes son increíbles, montañas y llanuras se suceden a cual más impactante. Estamos en el WP-128, debajo de un árbol enorme que nos da sombra a nosotros y a los tres vehículos, a nuestro alrededor nada, la esencia del desierto.

Atravesamos un lago con tramos de pista, o al menos eso parece. El fondo es de arena muy fina y levantamos una gran polvareda al pasar, lo que nos obliga a circular con bastante separación entre los vehículos. Procuramos mantener contacto por radio para que no nos vuelva a pasar lo de esta mañana.

El WP-132 se encuentra en una pequeña aldea situada prácticamente en la frontera con Argelia. Nuestro paso se convierte en una auténtica fiesta para los niños que

## *Las pistas se alternan con las zonas puramente desérticas*

reciben con alegría una lluvia de pelotas de tenis que arrojamos a ambos lados del vehículo. Continuamos por una zona de dunas que nos lleva a otra aldea. Llevamos recorridos 144 kilómetros y nos encontramos en medio de un lago seco lleno de arbustos. Los sorteamos como podemos, avanzando lentamente y, en ocasiones, tenemos que dar pequeños rodeos que nos hacen perder el rumbo.

Rafa nos informa por la radio que se ha vuelto a soltar el tubo de escape y va golpeando los bajos del vehículo. Se detienen en compañía de Fran. Estamos en un oued de arena y cuando quieren reiniciar la marcha se queda atascados. Yo paso de largo, evitando con esta maniobra correr la misma suerte que ellos. Menos mal que los poco más de 1.000 kilos de los Suzuki se pueden desatascar empujando. Avanzamos un poco más hasta llegar a una zona más consistente y allí procedemos a colocar de nuevo el tubo del escape en su sitio. No tenemos más remedio que sujetarlo con alambre y un par de bridas metálicas, más tarde o más temprano se volverá a salir.

Continuamos la marcha hasta un árbol que nos proporciona una estimable sombra para comer y relajarnos un rato. Nos encontramos en una zona de arena y el calor aprieta.

No nos queda combustible en los *jerry cans* y nuestros vehículos mantienen un consumo por encima de 15 litros a los 100 kilómetros. Empezamos a pensar que nos podemos quedar "tirados". Por la noche tendremos que realizar algunos cálculos al respecto para administrar el combustible.

Continuamos avanzando por la arena, siempre fuera de pista, sencillamente, no la hay.

El WP-141 nos lleva a un mar de hierba, zona formada por unos arbustos cuyo tamaño oscila entre 30 centímetros y un metro. Avanzamos en reductora, subiendo y bajando por la arena a la vez que sorteamos los arbustos. Reconozco que es muy divertido y que con una técnica adecuada se puede mantener un ritmo decente, pero en caso de avería es muy difícil sacar un coche de ahí.

Como es lógico el escape del Suzuki Vitara se ha vuelto a salir. El ruido que emite es muy parecido al de un coche de carreras, los continuos golpes con los arbustos y la arena impiden cualquier reparación. Por la radio, Fran nos hiela la sangre ¡He roto la transfer! Nos quedamos atónitos, seguimos avanzando hasta que encontramos una zona que nos permite arrancar sin problemas. Retrocedemos a pie hasta el Jimmy. El Vitara nos >

WP 126

WP 127

WP 125

WP 129

WP 133

WP 134

WP 136

WP 137

WP 138

WP 139

WP 140

WP 142

WP 143

WP 144

WP 141

WP 145

WP 146

sigue amenizando la travesía con un ruido atroz y el coche de Fran sigue rodando con un terrible ruido metálico. Con el corazón en un puño avanzamos lentamente hasta que alcanzamos el extremo opuesto del mar de dunas, no podemos hacer otra cosa.

El sol comienza a caer y llevamos un montón de horas al volante, pero no nos queda más remedio que sacar las herramientas e intentar lo que parece imposible, arreglar los dos vehículos. Por suerte un golpe con un montículo de hierba (bochinche en nuestro argot) ha deformado el protector de la caja transfer, que roza con las bridas de las juntas cardan de la transmisión. El Vitara sigue con sus problemas de escape, además el cambio roza con la carrocería e inexplicablemente se ha desplazado hacia el lado derecho.

El sol continúa con su retirada, sus rayos ya no calientan y dentro de poco dejarán de iluminar el día, para dar paso a la oscuridad de la noche.

## Localizar los pasos entre montañas es vital para el éxito de la travesía

Nosotros continuamos, llevamos muchas horas conduciendo y el cansancio se hace notar. Seguimos avanzando por pistas que se pierden y aparecen intermitentemente. Rodamos por una zona extremadamente pedregosa, que nos obliga a zigzaguear para mantener un ritmo decente. La suerte está de nuestra parte en esta ocasión y encontramos un paso entre montañas (wp-144) que nos permite seguir avanzando. Apenas queda una hora de luz y el coche de Fran vuelve con los ruiditos. Tenemos que parar y además montar el campamento, pero nos encontramos en un pedregal de primera división y no hay forma de montar las tiendas. Continuamos lentamente y descendemos por una pequeña trialera que nos conduce a una minúscula zona de arena, donde a duras penas conseguimos colocar las tiendas. El sol desaparece entre las montañas, son las seis de la tarde y llevamos 11 horas de conducción.

Bajo la luz de las linternas, montamos el campamento y mientras unos preparamos la cena, Juan Carlos, Fran y Luis comienzan a revisar los coches.

El Jimmy tiene la barra estabilizadora del eje delantero con un soporte roto. El chasis no ha aguantado y se ha rajado. Después de una larga jornada todavía nos queda reparar y revisar los vehículos. La etapa ha sido muy dura, 233 kilómetros de piedras, pistas y mucha arena. El combustible escasea, nos encontramos en el wp-146 y según nuestros cálculos nos quedan menos de 100 kilómetros para llegar a la gasolinera de Tagounite. El indicador de combustible de los Jimmy se encuentra ligeramente por encima de la mitad, nivel que marca en el Vitara. Tenemos carburante suficiente pero no podemos cometer ningún error de navegación que nos obligue a dar un rodeo.

Poco a poco se va levantando una ligera brisa que unida al cansancio acumulado y al tiempo que nos ha llevado revisar los vehículos nos llevan directamente de la cena al saco de dormir. Llevamos dos días por el desierto abriendo la ruta, el calor y la dureza del recorrido nos obligan a aprovechar las pocas horas que nos quedan para recuperar fuerza, ya que el día siguiente será igualmente duro.

La luna brilla y se muestra majestuosa iluminando levemente la oscuridad de la noche. Poco a poco el sueño nos vence y un último cálculo mental sobre el cómo administrar el combustible se desvanece en nuestra memoria...

*La dureza del recorrido provoca un elevado consumo en los pequeños motores de gasolina de los Suzuki.*
*Las trampas de arena se suceden, una detrás de otra, impidiendo el avance regular de los vehículos.*

## LOS NEUMÁTICOS LA PRUEBA DE FUEGO

Iniciamos el recorrido por el desierto comprobando presiones. Debido al peso que transportamos y a las terribles pistas africanas, salimos con un par de décimas más de presión que las recomendadas por el fabricante del vehículo.
Las pistas rápidas con buen firme, pronto dejaran paso a las zonas erosionadas por los cursos intermitentes de agua, donde abundan las piedras y aristas cortantes.
Es el primer día de desierto y rodamos con ganas, el ritmo es alto durante buena parte del recorrido. Ya que no rodamos al límite, ambas gomas, Synchrone y O/R, ofrecen un buen comportamiento. A medida que llegamos a la arena, las O/R comienzan a mostrarnos sus virtudes. Sin embargo, las Synchrone no se quedan atrás y soportan los avatares del camino, sin tener que tocar las presiones.

Cartografía: TPC 1:500.000

# Marruecos: Ruta Sahariana: Etapa II Merzouga-Tagounite

## Lista de waypoints

| No. | NOMBRE | LATITUD | LONGITUD | DESCRIPCION |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 114 | 31 22,7890 | -3 53,7180 | Palmeral |
| 2 | 115 | 31 21,4230 | -3 56,2920 | Llanuras, al fondo montañas |
| 3 | 116 | 31 17,9840 | -3 58,8140 | Palmera |
| 4 | 117 | 31 14,4590 | -3 58,9170 | Piedras |
| 5 | 118 | 31 13,6410 | -3 58,8480 | Pista |
| 6 | 119 | 31 06,2840 | -4 04,6500 | Acequia de arena |
| 7 | 120 | 31 05,1300 | -4 05,4740 | Lago seco-Mar de dunas |
| 8 | 121 | 31 02,9440 | -4 06,9670 | Paso entre montañas |
| 9 | 122 | 31 00,3070 | -4 15,4640 | Arbusto |
| 10 | 123 | 31 00,4090 | -4 18,6910 | Paso entre montañas |
| 11 | 124 | 30 59,9300 | -4 23,3310 | Arbusto |
| 12 | 125 | 30 49,7010 | -4 27,2080 | Pozo en oued |
| 13 | 126 | 30 48,7180 | -4 27,6550 | Al fondo, paso entre montañas |
| 14 | 127 | 30 48, 3220 | -4 31,1900 | Pista, subida enre piedras |
| 15 | 128 | 30 47,6050 | -4 33,0620 | Acacia |
| 16 | 129 | 30 45,3300 | -4 33,6740 | Palmeral y pozo |
| 17 | 130 | 30 44,0600 | -4 33,7320 | Lago seco |
| 18 | 131 | 30 43,8440 | -4 35,1720 | Casa |
| 19 | 132 | 30 41,3650 | -4 40,9700 | Pueblo |
| 20 | 133 | 30 40,5520 | -4 41,9050 | Oued y pozo |
| 21 | 134 | 30 41,1250 | -4 43,1220 | Dunas, barrera de cañas |
| 22 | 135 | 30 42,0830 | -4 44,5790 | Pueblo |
| 23 | 136 | 30 42,4970 | -4 47,5980 | Lago seco |
| 24 | 137 | 30 40,9790 | -4 54,0120 | Paso entre montañas |
| 25 | 138 | 30 41,1140 | -5 00,2190 | Oued-árbol |
| 26 | 139 | 30 37,2800 | -5 04,7620 | Árbol |
| 27 | 140 | 30 31,5130 | -5 04,1390 | Llanura |
| 28 | 141 | 30 27,0110 | -5 04,8300 | Mar de hierba y arena |
| 29 | 142 | 30 24,4200 | -5 05,1260 | Pozo |
| 30 | 143 | 30 20,2940 | -5 07,,2960 | Árbol caído |
| 31 | 144 | 30 18,4700 | -5 07,6400 | Psao entre montañas |
| 32 | 145 | 30 12,8130 | -5 09,5890 | Arbusto |
| 33 | 146 | 30 10,9280 | -5 10,9300 | Campamento |