



Atascarse en la arena es una cuestión de tiempo. Más tarde o más temprano este fino elemento nos atrapará, obligándonos a sudar para liberar el vehículo. Realizar la operación de rescate de forma adecuada nos puede ahorrar mucho tiempo y trabajo.

## ATASCOS EN LA ARENA

# Para trabajar sólo lo justo

**Jornadas de arena son las que deciden el Dakar. Evitar no perder el tiempo es vital en una etapa de 500 kilómetros, pero tan importante como el crono es el esfuerzo físico necesario para salir; hay que sufrir lo menos posible.**

Texto: Juan Carlos Ramírez Fotos: J.C.R./L.M.N.

Expertos dakarianos como Xavi Foj y Joan Pujolar nos comentaban que asumir riesgos en la primeras etapas del Dakar suponen segundos en la clasificación general, mientras que un atasco en la arena

significa una veintena de minutos o incluso más.

Afrontar esta prueba implica tener las cosas claras y una de ellas es evitar hundirse en la arena y otra cómo liberar el vehículo en caso necesario.

Más tarde o más temprano cualquier piloto verá su vehículo atrapado en la arena. La diferencia es que uno experimentado tendrá que desatascar su coche un par de veces al día y el profano, una docena.

Conocer la textura de la arena por su color y las zonas donde se acumula el polvo más fino son cuestiones que se dominan con el tiempo y los kilómetros. Elegir la presión adecuada es un proceso de adaptación al peso y potencia del vehículo que conducimos. A la hora de elegir por dónde transitar, hay que evitar las zonas con rodadas de otros vehículos, ya que la arena está muy batida y su consistencia es menor. Por último, el motor debe llevar engranada una velocidad que le permita subir el régimen de giro si actuamos sobre el acelerador. Normalmente en reductora y por encima del régimen de par máximo.

Una trazada equivocada, una selección inadecuada de la velocidad, are-

na muy fina, una presión excesiva o un impulso menor del necesario han provocado la inmovilización de nuestro vehículo. Estamos hundidos en la arena y lo peor que podemos hacer es insistir. En contadas ocasiones se consigue algo positivo, da igual que probemos hacia delante o hacia atrás, lo único que logremos es quemar el embrague.

La conducción por arena requiere mucha concentración. Detectar cuándo el vehículo muestra señales de hundirse (pérdida de velocidad, disminución del régimen de giro del motor) es primordial para atascarse lo menos posible.

### Pie a tierra

Es el momento de bajarse del vehículo y analizar en qué dirección es mejor avanzar, teniendo en cuenta que las ruedas delanteras deben permanecer lo más rectas posible.



Para ahorrarnos trabajos innecesarios, conviene bajar las presiones antes de afrontar zonas delicadas de arena.



Con la incorporación de una cuerda y un testigo podremos recuperar las planchas si quedan enterradas en la arena después de liberar el vehículo.

## Una correcta elección de la trazada nos evitará mucha "gimnasia de pala"

Ahora viene el trabajo más engorroso: hay que eliminar la arena de los bajos del vehículo desde el diferencial delantero hasta el trasero. Un par de palas de aluminio con mango largo o un rastrillo ciego son muy útiles en estos casos. En competición, estos utensilios se llevan siempre a mano y sujetos con cierres rápidos. Si no hay más remedio, tendremos que deslizarnos por debajo del vehículo y liberarlo con las manos. Antes de terminar el trabajo con la arena, se debe retirar la que se acumula delante de las cuatro ruedas.

El siguiente paso consiste en colocar las planchas, preferiblemente sobre las ruedas traseras, y entonces es el momento de ajustar las presiones de los neumáticos. Para ello, habrá que tener en cuenta si estamos rodando única-

mente por arena, si se trata de zona de dunas y la situación en la que nos encontramos. Como norma general, en la arena rodaremos con entre 1,5 kg/cm<sup>2</sup> y 0,8 kg/cm<sup>2</sup>.

Si queremos agilizar esta maniobra, hacen falta un par de manómetros. Para desinflar rápidamente los neumáticos, muchos participantes utilizan el racor de la manguera de hinchar las ruedas, ocupándose el piloto y el copiloto de las gomas de su lado respectivo.

Es importante mantener el orden indicado; si bajamos presiones antes de retirar la arena de debajo del vehículo, éste se quedará más empujado al disminuir la altura de los neumáticos.

Ha llegado el momento final, no podemos fallar, repetir todo el proceso supone un importante desgaste físico y mental.

## CÓMO SALIR DE LA ARENA

- 1 Cuando el vehículo ha quedado atascado, lo primero es analizar la situación, decidir el sentido de avance para liberar el 4x4 y eliminar la arena que atrapa los bajos y las ruedas, generalmente a base de pala.
- 2 Una vez que hemos eliminado la cantidad suficiente de arena, colocamos las planchas (cuatro mejor que dos) justo por delante de las ruedas y en el sentido en el que hemos decidido avanzar.
- 3 Cuando los neumáticos estén apoyados en las planchas, procederemos a bajar presiones.
- 4 Para salir, engranaremos la primera reductora, y con las ruedas rectas y sin abusar del embrague, daremos gas a fondo sin cambiar de marcha hasta situarnos sobre terreno firme.
- 5 Con el vehículo a salvo, recuperaremos el material empleado en el rescate y subiremos la presión de las gomas, si procede, en función del terreno que se vaya a afrontar.



Analizar la situación y liberar la parte inferior del vehículo de arena serán los primeros pasos para desatascar nuestro TT.



Una vez extraída la arena, colocaremos las planchas por delante de la rueda en el sentido en el que vayamos a mover el vehículo.



Para obtener la máxima tracción es necesario ajustar la presión de los neumáticos (en torno a 0,8 kg/cm<sup>2</sup>).



Para controlar las presiones es necesario disponer de una pipa de deshinchado y un manómetro de calidad. Si no es así, habrá que recurrir a cualquier utensilio que tengamos a mano (como el tenedor de la imagen superior).



Primera-reductora, gas a fondo (sin jugar con el embrague) y un empujón serán suficientes para liberar el vehículo.



Recuperar el material es imprescindible si no queremos echarlo de menos en futuros atascos en la arena.