TT30 64-68.qxd 7/26/2010 10:53 AM PÆgina 64

N 23º 27'
Rumbo al Trópico

SAHARA OCCIDENTAL

Con todo previsto

A lo largo de 1.600 kilómetros iremos recorriendo el Antiatlas, el oued Draa y las llanuras del Sahara Occidental. Zonas muy deshabitadas donde la intendencia y la logística cobran especial importancia. En este primer capítulo de nuestro viaje realizamos un análisis de la preparación previa.

Texto y fotos: **Juan Carlos Ramírez**

La línea imaginaria que divide la Tierra en dos hemisferios se denomina Ecuador. Todas las líneas paralelas a esta línea se denominan paralelos. Las zonas próximas al Ecuador tienen la particularidad que el sol incide sobre ellas de forma perpendicular. En el hemisferio sur la línea que delimita la franja donde los rayos del sol inciden de forma perpendicular y oblicua recibe el nombre de Trópico de Capricornio. En el hemisferio norte esta línea se denomina Trópico de Cáncer. Este paralelo tiene como coordenadas 23º 27' y se encuentra al sur de Dakhla, antigua ciudad española que se llamaba "Villacisneros" y que hoy pertenece al Sahara Occidental.

Como muchos lectores saben, esta revista publicó un viaje que iniciamos en Boudenif y terminó en Tata, recorriendo parte de nuestro vecino del sur. Fue en esta última ciudad, cuando ya, descansando del viaje, se nos ocurrió la idea de llegar al Trópico. A nuestro regreso a España comenzamos a preparar el viaje, estudiando todos los detalles del mismo. Durante meses nuestro proyecto fue tomando forma y una vez que conseguimos centrar el tema nos pusimos en contacto con el Sr. Muñoz de Suzuki Automadrid, que entusiasmado con la idea nos prestó su apoyo y el de la firma que representa. La firma Xerox nos ayudó a resolver algunos problemas de cartografía, apoyó la idea del viaje y nos facilitó todo tipo de copias de planos y trazados del recorrido.

Elegimos el mes de mayo para nuestra aventura, dado que los días son largos y todavía las temperaturas por esas latitudes son razonables, no superamos ningún día los 35º C y por las noches no bajó de 18º ó 19º C.

El recorrido previsto Madrid-Tata-Dakhla-Madrid tiene aproximadamente 6.200 km, con muchos tramos sin combustible ni recambios. Así que el primer punto que debíamos controlar era los vehículos. De ello se encargó Santiago Bravo de Suzuki Automadrid. En sus talleres se revisaron transmisiones, dirección >

TT30 64-68.qxd 7/26/2010 10:53 AM PÆgina 66

La duración del viaje nos obliga a prestar especial atención a la intendencia y a los utensilios de acampada.

Recambios, ropa y herramientas ocupan gran parte del espacio disponible de nuestro vehículo.

La seguridad y el abastecimiento de combustible; dos asunto a solventar.

Las zonas habitadas son muy escasas durante el recorrido.

> y frenos. Todos los líquidos, filtros y aceites se sustituyeron y lo mismo se hizo con las bujías y correas. Por último, hicimos acopio de los recambios básicos, rodamientos, embrague, etc. Los Jimny ya estaban listos, pero todavía teníamos que preparar otros apartados fundamentales para el buen desarrollo de nuestro viaje.

La alimentación es un punto que hay que cuidar en un recorrido de tantos días, así que preparamos una serie de menús equilibrados y variados, basándose en conservas pero tratando de incluir un poco de todo: legumbres, carne, verduras y fruta.

El agua es escasa en estas zonas. Cada vehículo debería incluir una reserva de treinta litros aparte de un litro de leche, otro de zumo y un tercero de una bebida isotónica por día. El botiquín es otro punto a tener en cuenta y, como siempre, es aconsejable asesorarse por un médico que nos oriente a la hora de administrar las medicinas que llevamos.

El mayor problema que encontramos fue el abastecimiento de combustible. Con los planos en la mano observamos como había tramos en el viaje de 800 km sin repostar. Si tenemos en cuenta que en condiciones extremas los pequeños Suzuki superan los 15 litros a los cien, no nos quedó más remedio que adquirir un par de depósitos adicionales. Estos depósitos, hechos a medida en acero inoxidable, se alojaron continuación de los asientos delanteros, para centrar lo mejor posible el peso y se anclaron firmemente a los vehículos.

A consecuencia del peso del depósito (casi 140 l de capacidad), unidos a los recambios, comida y material de acampada, nos encontramos con los muelles traseros muy hundidos. Para mejorar las suspensiones se reforzaron los muelles y se sustituyeron los amortiguadores originales por unos HCS de botella separada que no dieron ningún problema durante el recorrido y además se instalaron limitadores de recorrido en las cuatro ruedas. Este es uno de los puntos principales que hay que potenciar en los vehículos utilizados en este tipo de viajes.

La ventilación del depósito auxiliar es fundamental en nuestro viaje.

Los neumáticos deberán superar todo tipo de terrenos, incluso barro.

Los vehículos se revisarón a fondo en Suzuki Automadrid, antes de partir.

Del barro a las piedras, pasando por la arena. Un recorrido muy exigente.

Una buena labor de preparación previa es la base del éxito en nuestro viaje

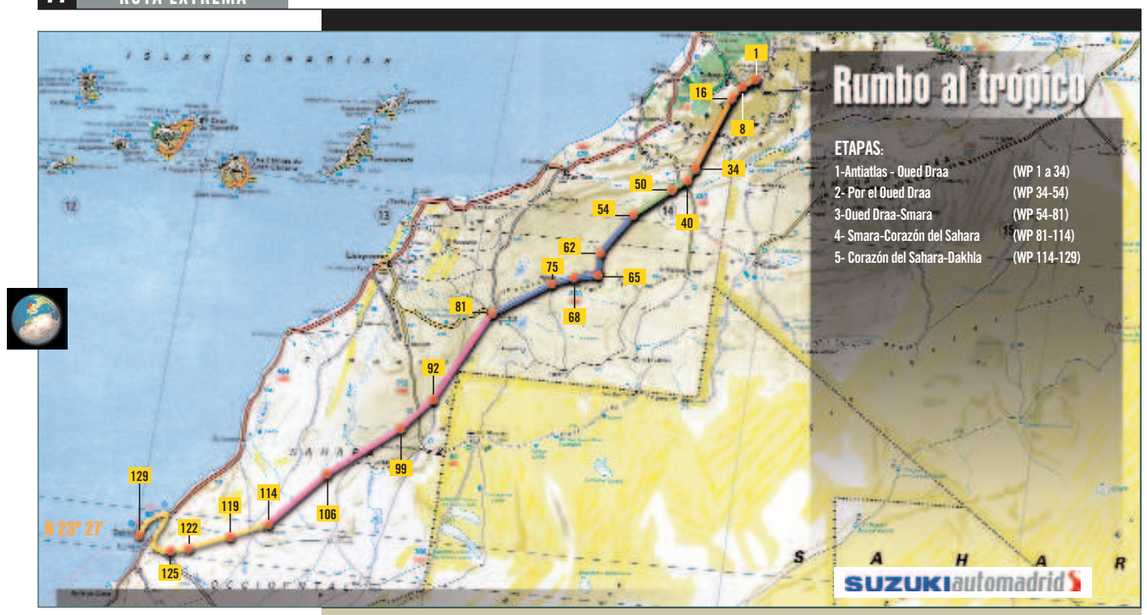
Como siempre, los radios CB fueron imprescindibles para mantener el contacto entre los vehículos, pero en esta ocasión y dado que durante muchos kilómetros los teléfonos móviles no disponen de cobertura, decidimos alquilar un teléfono vía satélite que funcionó a la perfección y nos proporcionó un alto grado de seguridad.

Como siempre los días previos al viaje hay que realizar un sinfín de tareas de última hora. Poco a poco todo está listo, pasaportes, seguros, intendencia, recambios, y con la sensación de que siempre se olvida algo, llega el día señalado. Por un lado Rosa y Fran, y Juan con el que escribe esta líneas en los Jimny y Mercedes y Juan Carlos y Luis y Rafa en los vehículos de apoyo nos ponemos en marcha. Por delante 1.614 km, distancia que nos llevará a Tazegzoute, pueblo situado a unos 70 km al oeste de Tata y a unos 50 de donde terminamos nuestro anterior viaje. Pero antes nos quedan 650 km de autopista hasta Algeciras, pasar la frontera de Ceuta, donde aprovechamos para cargar nuestros depósitos de gasolina a muy buen precio.

Ya en África nos dirigimos a Casablanca, donde hacemos noche. Nuestro siguiente destino Marrakech, sus gentes y sus mercados constituyen la base del encanto de esta singular ciudad situada a los pies del Alto Atlas. Pero nosotros seguimos nuestro camino, atravesando un espectacular puerto de montaña que nos lleva a Taroudannt. Ya queda poco para iniciar nuestro recorrido todoterreno, pero todavía nos separan 60 ó 70 km de Igherm, población situada en el Anti-Atlas, donde repostamos y realizamos los últimos preparativos.

La suspensión es el elemento mecánico que más sufre en este tipo de viajes.

TT30 64-68.qxd 7/26/2010 10:53 AM PÆgina 68



Por Luis Heras

COMUNICACIÓN VÍA SATÉLITE

En un viaje en el que durante muchos días estaremos apartados de cualquier contacto humano, es imprescindible estar conectado con la civilización para cualquier emergencia. Dado que los lugares por los que viajamos están despoblados y no existe cobertura para un teléfono móvil convencional, debemos recurrir a un sistema de comunicación vía satélite. Cuando nos planteamos esta idea lo primero que pensamos fue en el coste, pero tras comenzar los trámites nos sorprendió que era una solución asequible. El sistema se alquila a Telefónica Móviles, el servicio denominado Global que permite alquilar el terminal por un precio de 14 €/día, no existe cuota de

alta y el minuto de comunicación tiene un coste de 8 €.
La forma de contratarlo es a través del teléfono 1485 ó 609 desde cualquier móvil, también en *www.movistar.com* . Como consejo, debemos contratálo al menos con dos semanas de antelación y para nuestro uso debemos pedir que nos proporcionen un cargador para coche. La cobertura está garantizada en cualquier parte del mundo mediante los 4 satélites Inmarsat-3, dos cubren la región oceánica Atlántica, otro el Pacífico y el cuarto el Índico. Además no sólo disponemos de comunicación de voz, sino que también tenemos posibilidad de conectar un PC o fax. La utilización es muy sencilla, debemos estar orientados al satélite que nos da cobertura, para lo cual nos entregan un mapa de situación y el terminal está dotado de una pequeña brújula.

PREPARACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Para la preparación de cualquier viaje-expedición, necesitamos documentarnos al máximo, una vez recopilado todo el material; libros, guías, mapas e Internet (recomiendo Google, como el mejor buscador), necesitamos poner todo en 'limpio'. Preparar resúmenes, rutómetros, digitalizar los mapas para poder planificar la ruta sobre el PC y más tarde utilizarlo junto con el GPS, realizar varios juegos de toda la documentación de cada uno de los participantes y sus vehículos y un largo etcetera. Para todo esto hemos contado con la ayuda de Xerox y su nueva solución documental DocuColor 2240. Este equipo nos permite copiar, imprimir y digitalizar, en color o en blanco y negro

hasta un tamaño de 320mmx450mm, ideal para los mapas. La resolución es muy elevada, garantizando los detalles. Otro factor importante es que utiliza un nuevo tóner que permite escribir encima sin ningún problema. *www.xerox.es*

Cinco minutos son suficientes para autoabastecerse.

Repostar puede llegar a ser una obsesión.

El depósito auxiliar debe estar firmemente sujeto al vehículo y las bocas de llenado y ventilación disponer de un fácil acceso.