

SAHARA DREAM

Algeria... Tadrart, Admer e Tassili!

BOZZA di PROGRAMMA DEL VIAGGIO:

1° Giorno sabato 23 dicembre

Appuntamento al porto di Genova alle 12:00, imbarco e partenza previsti alle ore 16:00.

2° Giorno 24 dicembre Km 300

-Croceristi. Arrivo al porto di Tunisi previsto per le 14:00 sbarco, operazioni doganali. Percorreremo un trasferimento sino a Mahares. Cena e pernottamento in alberghetto sul mare, poco più che decente e scelto solo in quanto comodo per la sua posizione e per non entrare in città come Hammamet o Sfax.

3° Giorno 25 dicembre Km 540

Partenza all'alba. Trasferimento stradale ed arrivo alla frontiera Algerina (previste fino a 5/6 ore in dogana), notte in campo tra la frontiera e Touggourt. Qualora riuscissimo a raggiungere El Oued o Touggourt, difficile, ma possibile (oltre che dal tempo impiegato in frontiera dipenderà dal volere della nostra scorta) potremmo riuscire a dormire in albergo (non compreso nella quota).

4° Giorno 26 dicembre Km 800

Trasferimento fino a Ohanet. Cena e pernottamento in campo nelle vicinanze della strada.

5° Giorno 27 dicembre Km 770

Qualora avessimo accumulato ritardi i giorni precedenti (tutt'altro che impossibile, anche perché saremo assoggettati ai tempi e modi di viaggiare della nostra scorta Algerina), non sarà possibile completare la tappa e monteremo il campo da qualche parte, ma se tutto filerà liscio arriveremo a sera tarda a Djanet dove ci sistemereemo in un ottimo (per gli standard locali, sia chiaro) villaggio turistico. Scarico delle eventuali moto.

-Aviotrasportati. Volo da Milano o Roma con coincidenza ad Algeri. Appuntamento a Djanet poco dopo mezzanotte.

6° Giorno 28 dicembre

7° Giorno 29 dicembre

8° Giorno 30 dicembre

9° Giorno 31 dicembre

10° Giorno 1 gennaio

11° Giorno 2 gennaio

12° Giorno 3 gennaio Km 1200 circa

Un centinaio di chilometri d'asfalto, poi un migliaio di fuoristrada bellissimo in una delle regioni più spettacolari di tutto il Sahara. Una settimana di panorami mozzafiato che comprenderanno letti di fiumi insabbiati, rocce con le forme più strane, dune spalmate sulle falesie e in cordoni (sia chiaro che non è un viaggio "per fare dune", anche se, specialmente con le moto, ci sarà spesso l'occasione di "pestarne" qualcuna), graffiti e pitture neolitiche tra le più belle al mondo. Ma cosa devo spiegare? Basta dire Tadrart, Tenerè (Algerino) ed Erg d'Admer ed a chi ha un minimo di conoscenza del Sahara viene la pelle d'oca. Cene e pernottamenti in campi mozzafiato. L'ultimo giorno, per chiudere in bellezza, visiteremo uno dei graffiti rupestri più famosi, la vacca che piange, e da lì in pochissimi chilometri raggiungeremo Djanet. Pranzo libero e nel pomeriggio visita della cittadina. Cena e pernottamento al villaggio turistico.

13° Giorno 4 gennaio

14° Giorno 5 gennaio

15° Giorno 6 gennaio

16° Giorno 7 gennaio 1000Km

Salutati i compagni di viaggio che devono tornare prima di noi e fatto rifornimento, ripartiremo subito per il deserto, questa volta un anello in direzione Tassili. Cambia il tipo di viaggio, in questi giorni faremo parecchi più chilometri al giorno che nella prima parte del viaggio. Afra (o Afara, che dir si voglia), Tamdjert, erg Tihodaine... quindi, dopo 4 giorni, torneremo a Djanet nel pomeriggio. Carico delle moto. Cena e pernottamento al villaggio turistico.

17° Giorno lunedì 8 gennaio Km 700

-Aviotrasportati. Volo Djanet-Algeri verso le 3 di mattina, coincidenza ad Algeri per arrivare a Roma in serata ed eventualmente prendere la coincidenza per Milano o altre città Italiane.

-Croceristi. Cominceremo la risalita. Cena e pernottamento in campo.

18° Giorno lunedì 9 gennaio Km 840

-Croceristi. Trasferimento su asfalto lungo le strade Algerine, molto panoramiche e poco frequentate al di fuori delle città. Guideremo fino a Touggourt. Cena e pernottamento in hotel a Touggourt, se ci arriveremo in tempo, non compreso, oppure in campo lungo la strada.

19° Giorno lunedì 10 gennaio Km 240

-Croceristi. Fortunatamente l'uscita dall'Algeria è molto più veloce dell'entrata, breve trasferimento in terra Tunisina fino a Tozeur dove dovremmo arrivare molto presto dopo qualche ora in frontiera, cena e pernottamento in hotel.

20° Giorno lunedì 11 gennaio

-Croceristi. Fine delle alzatacce! Partenza con tutta calma in direzione Tunisi dove ci installeremo in un ottimo hotel poco fuori dal centro. Serata e cena libera.

21° Giorno lunedì 12 gennaio Km 20

-Croceristi. Mattina libera. Appuntamento al porto alle 11:00. Partenza della nave prevista alle 14:00. Se non ci saranno ritardi, pranzo in nave, altrimenti libero.

22° Giorno lunedì 13 gennaio

Arrivo della nave a Genova previsto per le ore 12:00. Fine dei servizi.

In Algeria, lungo i trasferimenti stradali, la Gendarmeria **NORMALMENTE** (in Africa, mai dare nulla per scontato) non permette di guidare dal tramonto (ore 18.00) all'alba (ore 7:00) e può imporre di fare il campo in luoghi da lei stabiliti, solitamente nelle vicinanze di posti di blocco, anche se c'è l'hotel prenotato a pochi km di distanza, per cui nella tratta stradale non possiamo prevedere soste in hotel che andrebbero prenotati e pagati in anticipo. Se ci arriveremo in tempo e decideremo di usarli, lo potremo sapere solo sul posto.

Inoltre, purtroppo, l'esperienza personale e quella di altri ci hanno insegnato che in Algeria, più che in altri Paesi, non è impossibile che la polizia o i militari, dalla sera alla mattina "chiudano" una certa zona. La regione che abbiamo scelto per questo viaggio è indiscutibilmente, oltre che una delle più belle, anche una delle più sicure di tutta l'Algeria ed è lontana da zone "calde". Comunque, perché non succeda anche a noi quanto già successo ad altri, abbiamo già pronto il "piano B", altrettanto bello.

CONSIGLI UTILI

CLIMA

Nonostante l'ampia facciata marittima, l'Algeria beneficia in misura marginale delle condizioni climatiche proprie della regione mediterranea. Le temperature estive sono, all'interno del paese ovunque molto elevate mentre quelle invernali possono essere estremamente basse e risentono grandemente della perdita di calore per irradiazione. E' pertanto necessario un equipaggiamento personale adeguato alle variazioni di temperatura, che possono comportare notti fredde (in inverno anche molto inferiori allo 0°).

LINGUA

La lingua ufficiale è l'arabo. Molti parlano il Francese, alcuni l'Inglese o l'Italiano.

VARIE

La moneta corrente è il Dinaro Algerino, vale circa 0.01 Euro. E' proibita l'importazione di armi, anche del genere "coltello di Rambo" e quella degli alcolici è regolamentata. E' proibito fotografare e filmare tutto quello che ha attinenza con aerei, militari, petrolio, polizia e governo in genere (ma spesso basta chiedere il permesso e questo viene dato).

ALBERGHI

Le strutture alberghiere che utilizziamo sono sempre le migliori o tra le migliori della zona o vengono scelte per la loro comodità e/o vicinanza a servizi come ad esempio i porti e frontiere e/o sicurezza del parcheggio. Non bisogna dimenticare, però, che l'Algeria non è avvezza al turismo ed è normale incontrare disservizi anche nei migliori hotel e scarsa pulizia in genere. Utilizzeremo quindi spesso la regola "meglio nel mio sporco che in quello degli altri", approfittando di campeggi e ostelli dove dormiremo nei nostri sacchi a pelo. Nei campeggi l'acqua non manca mai, ma spesso per fare la doccia calda bisogna arrangiarsi a orari strani.

CAMPI

Nei nostri campi l'acqua non mancherà mai, ma non saranno tollerati gli sprechi.

EQUIPAGGIAMENTO

VESTIARIO

Pantaloni comodi, calzoncini corti (le signore dovranno usarli con discrezione), felpa, costume da bagno (anche in inverno), calzini, slip, scarpe da ginnastica o trekking, ciabatte o scarpette per doccia, magliette. In inverno aggiungere un maglione pesante e pigiama o tuta da ginnastica e giacca a vento. Per gli automobilisti si consiglia un gilet di tela, imbottito o meno in base alla stagione, tipo fotografo, con un grande numero di tasche.

Per i motociclisti è indispensabile l'abbigliamento specifico ed in particolare, oltre all'immane casco, anche protezioni per schiena, gomiti e spalle, stivali e guanti da motocross, ginocchiere, fascia lombare, giacca da enduro.

Ripeto, in inverno può essere molto, molto freddo.

TOILETTE

Spazzolino, dentifricio, sapone, shampoo, pettine o spazzola, deodorante, asciugamano grande e piccolo, carta igienica, fazzoletti, salviette detergenti umidificate (molto comode), assorbenti, collirio, burro di cacao, crema solare e idratante.

MEDICINALI

Una piccola farmacia per il pronto soccorso e per le necessità basilari è a disposizione durante il viaggio. Premunirsi comunque dei farmaci di uso abituale.

VACCINAZIONI

Nessuna obbligatoria.

CARTINE

La più conosciuta è la Michelin 741, che sostituisce la famosa 153 (poi 953), Africa Nord ovest scala 1:4.000.000, di facile reperibilità. Per la cronaca, l'organizzazione userà cartine digitali e foto satellitari ad alta definizione appositamente studiate per l'uso degli strumenti di navigazione di cui è dotata.

VARIE

Marsupio per conservare documenti, se non si usano pantaloni o gilet "multitasche", chiavi di scorta per l'auto e la moto che ne è provvista (attaccate con del nastro adesivo al veicolo), coltello milleusi, pinzette (per togliere eventuali spine, in genere incorporate nel milleusi), bussola e/o satellitare (non indispensabili, ma può essere interessante sapere dove ci si trova), cartina, **posate (comode quelle richiudibili)**, **bicchiere**, penna a sfera, pastiglie tipo Enervit o Polase, barrette energetiche, **torcia elettrica da fronte** con pile di scorta, ago e filo, accendino o fiammiferi (anche per bruciare la carta igienica usata), occhiali da sole, sacco a pelo in piuma di ottima qualità (per viaggi invernali e primaverili) o normale, materassino, tenda (sufficiente una ogni 2-3 persone). Per i motociclisti è molto comoda la borraccia soffice e piatta da fissare dietro la schiena (**camel**) ed il **marsupio** del tipo usato durante le competizioni enduro, o uno zainetto, dove tenere le cose di uso immediato come macchina fotografica, bottiglia d'acqua (la borraccia, in particolare quelle di alluminio, può fare male se si cade), bicchiere, posate, ecc.

Gli utilizzatori dei mezzi di assistenza per il loro bagaglio personale, sono vincolati da evidenti motivi di organizzazione del carico, **all'utilizzo di una sola borsa morbida grande (max 40x50x80) o due piccole** per abbigliamento, ricambi, ecc. Le borse saranno caricate al mattino e scaricate alla sera (**si confida in una cortese collaborazione**). Gli oggetti che saranno usati durante il giorno (camere d'aria, macchina fotografica, videocamera, ecc.) e **gli indumenti che ci si toglierà quando il sole inizierà a scaldare (felpe, guanti, ecc.) saranno portati dai rispettivi proprietari nei propri marsupi o zainetti** (ma visto che di solito guidando in fuoristrada ci si scalda immediatamente, normalmente si parte con l'abbigliamento adeguato a tutta la giornata).

Non saranno assolutamente permesse, neanche per periodi limitati, situazioni del genere: caschi, giacche, stivali da moto dentro alle auto dell'assistenza durante i tragitti stradali (anche se brevissimi), nonché scarpe o qualsiasi altra cosa dentro alla busta di plastica a spasso per il camion, tanto c'è posto, verranno "PERSE" (si dice così) immediatamente.

MOTO E AUTO

Sono indispensabili mezzi in perfetta efficienza anche se non preparati specificamente. Le operazioni più importanti nella preparazione di una motocicletta sono il controllo dello stato di **catena**, **corona** (di acciaio o in lega di ottima qualità, in alluminio NON DURANO) e **pignone** (catene esclusivamente del tipo O-Ring, nuove o quasi), **abbiamo ottimi contatti con un'azienda produttrice e vi possiamo fornire questo materiale di qualità ed a prezzi ottimi**, controllo della catena di distribuzione e relativo tenditore, controllo dei cuscinetti ruote (difetto classico dei KTM EXC) e sterzo, della tensione dei raggi ruota, montaggio di un filtro per la benzina, di camere d'aria rinforzate e di **pneumatici Michelin Desert** (molto costosi e di difficile reperibilità), indispensabili per le moto pesanti, oppure, ma solo per moto leggere e non tutti i viaggi, di altri **modelli specifici per entro-fuoristrada. Non montare assolutamente altri tipi di gomme che non siano i Desert se non dopo averle discusse con l'organizzazione** (esistono pneumatici eccellenti per impieghi "europei" che si sono dimostrati penosi in Africa). Per alcune tipologie di viaggio, ma non tutti, consigliamo le mousse. **Non montare le mousse se non dopo averne discusso con l'organizzazione**, ottime nelle competizioni, richiedono nell'uso accorgimenti non conosciuti dalla maggior parte dei motociclisti. Ripeto, **chiedere consigli all'organizzazione** prima di scegliere le gomme, possono diventare un grande problema per se e per gli altri del gruppo. Portare una maglia di congiunzione adatta alla propria catena (se possessori di moto con la catena diversa dalla solita "520" o "135" portarne una intera di scorta), **filtro aria di scorta** (anche se in spugna, si può rompere lavandolo), leve frizione e freno, leva del cambio, specialmente se in alluminio, candele, cavi gas e frizione, raggi ruota. **L'autonomia minima deve essere di 100 km.** Consigliamo il montaggio di paramani chiusi sui lati del manubrio, di solito salvano sia le mani sia le leve (in questo caso sono meno utili quelle di scorta). **Informarsi sui difetti congeniti del proprio modello di moto.**

L'organizzazione sarà dotata di varie camere d'aria di scorta che potranno essere fornite al bisogno, a pagamento. Coloro i quali desiderino utilizzare le proprie **dovranno** tenerle a portata di mano (fissate alla moto, nel marsupio... ecc.), **non sarà possibile accedere al proprio bagaglio lungo le piste** per futili motivi quale una foratura.

Le auto dovranno essere munite di pneumatici adatti alle piste desertiche (più due di scorta: almeno una ruota completa ed una senza cerchio). Importante la misura: la gomma alta e larga galleggia meglio sulla sabbia e si taglia meno sulle pietre, ma rende l'auto meno stabile su strada e stressa maggiormente la trasmissione se male utilizzata. Si sconsigliano vivamente i portapacchi (se non abbondantemente collaudati), ne riportiamo a casa nel camion in media uno ogni due viaggi (per disincentivare l'utilizzo di portapacchi scadenti, per la riparazione o il recupero di portapacchi o tende da tetto, se possibile, saranno richiesti 200€). Portare filtri aria e gasolio di scorta, cinghie per pompa acqua e alternatore, 1 camere d'aria e kit per riparazione tubeless, cric (meglio se a binda per le auto alte e con supporti specifici, meglio a pallone per auto basse), piastre da sabbia (se si hanno già a disposizione, altrimenti non serve acquistarle), pala, **cinghia di traino e relativi ganci**, serbatoi supplementari o tuniche (solo in ferro per la benzina) per una autonomia minima, con consumi molto superiori al normale, di **700 km.**

Nota bene: non crediate che il fatto di non essere costretti a portare le piastre sottintenda un percorso "da incapaci". Vi accorgerete che i consigli giusti e, se necessario, un aiuto da un'altra auto, sono molto più utili.

RICETRASMITTENTE e GPS

Per le auto è assolutamente consigliato l'uso di una radio ricetrasmittente CB (possibilmente molto semplice con

pochi tasti e pomelli, meno rischio di problemi per la sabbia, da accoppiare ad un'antenna più lunga possibile e piazzata in alto, sul tetto, ed un altoparlante esterno per le auto rumorose) o meglio ancora una ricetrasmittente (anche palmare, ottima anche per le moto) VHF/UHF che abbiamo già collaudato con successo e se ordinata in tempo utile possiamo fornire. Il GPS non è indispensabile, ma può essere utile averlo per propria soddisfazione personale o per ulteriore sicurezza (se legato ad una ricetrasmittente efficiente).

La situazione ad oggi è la seguente:

Dovremo attraversare la Tunisia, dove il GPS è permesso, ma richiede circa un'ora di tempo per l'autorizzazione, quello del CB, VHF, UHF, LPD, PMR e ricetrasmittenti di qualsiasi tipo, non è permesso.

I GPS però, se visti o dichiarati alla dogana Tunisina, dato che ci porterebbero a perdere un sacco di tempo, tanto vale nasconderli molto bene e per male che vada, se vengono trovati, si perderà tempo a compilare le suddette dichiarazioni. Le ricetrasmittenti potrebbero essere confiscate, con la necessità di perdere ulteriore tempo per la consegna nell'apposito ufficio ed al rientro per la riconsegna (si parla di ore).

DOCUMENTI PERSONALI

Passaporto bollato e valido per almeno 6 mesi e munito di visto, che possiamo fornirvi o che potrete richiedere personalmente a seguito della presentazione dell'invito che forniremo (in ogni caso un delirio burocratico).

DOCUMENTI AUTO E MOTO

Carta di circolazione ed eventuale delega a condurre il veicolo qualora non fosse di proprietà del conducente, carta verde e libretto internazionale per coloro non ancora in possesso del libretto definitivo.

PASSAPORTO, LIBRETTO ED EVENTUALE DELEGA, DEVONO ESSERE PORTATI CON SE AI PIANI SUPERIORI DELLA NAVE PER ESPLETARE LE FORMALITA' DOGANALI DURANTE LA NAVIGAZIONE.

Cancellare le opzioni che non interessano:

Non dispongo di tenda - Sono autosufficiente - Dispongo di tenda e metto a disposizione 1/2/3 posti

Condivido la tenda con

PASSAPORTO / VISTO

Consegnare tassativamente entro 30 giorni dalla partenza (dal 29° giorno in poi € 80 di supplemento e non si assicurerà l'ottenimento del visto per i ritardatari):

- 1 - Passaporto in originale con la validità residua di minimo 6 mesi dalla data del rientro. Deve essere firmato.
- 2 - 2 fototessera.
- 3 - 2 moduli compilati e firmati dal richiedente (che vi forniremo), riportando le date di viaggio uguali alla lettera di invito.
- 4 - Assicurazione medica nominativa in originale (non cumulativa) per l'intero periodo di viaggio con i massimali minimo 30.000€ + copia, altrimenti la faremo noi al costo di 30€.

A coloro i quali volessero provvedere autonomamente al proprio visto, noi dovremo fornire:

- 1 - Lettera di invito con la presa in carico, proveniente dal corrispondente Algerino.
- 2 - Lettera di agenzia che ha organizzato il viaggio con l'itinerario dettagliato in originale.
- 3 - Biglietto nominativo per la nave andata / ritorno.

DOCUMENTI VEICOLO

Libretto del veicolo (fare anche una fotocopia da portare in viaggio) intestato al conducente, da consegnare il giorno dell'imbarco per chi si fa trasportare il veicolo.

Ripeto, quando si entra in nave, portare con se in cabina i documenti del veicolo per sbrigare le pratiche doganali durante la navigazione.