

SAHARA DREAM

Algeria... Tadrart e Admer!

BOZZA

del PROGRAMMA DEL VIAGGIO

13-29 aprile (nave)

17-25 aprile (aereo)

1° Giorno

Appuntamento al porto di Genova alle 12:00, imbarco e partenza previsti alle ore 15:00.

2° Giorno 24 dicembre Km 310

-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, carino e scelto in quanto per la sua posizione ci permette di non perdere tempo entrando in città come Hammamet o Sfax.

3° Giorno Km 520

Sveglia di buon ora. Trasferimento in frontiera Algerina, 340Km, (previste fino a 5/6 ore in dogana, ma non si può mai sapere...). Dovremmo raggiungere Touggourt, probabile, ma non assicurabile (oltre che dal tempo impiegato in frontiera dipenderà dal volere della nostra scorta) dove ci sistemereemo in albergo. Siamo in Algeria: è possibile, anche se difficile, che saremo costretti a passare la notte in campo tra la frontiera e Touggourt. Cena e pernottamento in hotel (non assicurabile).

4° Giorno Km 630

Trasferimento fino a Tin Fouye (non assicurabile, ultima volta che lo scrivo, poi sarà sempre sottinteso). Cena in ristorante per camionisti (più che discreto per gli standard Algerini) e pernottamento in ostello della gioventù (pessimo, ma non esiste di meglio per centinaia di chilometri). Chi vuole, è ovviamente libero di montare la propria tenda nei dintorni dell'ostello o dormire nella propria tenda nel parcheggio dello stesso usufruendo dei bagni. Cena al ristorante e pernottamento in ostello.

5° Giorno Km 900

Comincia la parte più bella del viaggio: attraverseremo in asfalto le prime grandi dune e raggiungeremo la splendida regione di Illizi, quindi quello che un tempo era il "famigerato" (per le condizioni della pista pietrosa) Plateau del Fadnoun che si percorreva in almeno due giorni di sofferenza, adesso è attraversato da una strada di montagna piena di curve, ma ben asfaltata. Ci porteremo in quota per poi scendere ed incontrare la spianata sabbiosa che attraverseremo in asfalto per raggiungere Djanet, dove ci sistemereemo in un ottimo (per gli standard locali, sia chiaro) villaggio turistico: sarà ultima doccia prima di una settimana di deserto ;-). Scarico delle moto. Giornata libera da dedicare ai rifornimenti.

-Aviotrasportati. Volo dall'Europa con coincidenza ad Algeri. Volo Algeri-Tamanrasset-Djanet alle 22:00. Scalo a Tamanrasset e appuntamento a Djanet alle 02:15. Trasferimento all'hotel e pernottamento.

6° Giorno - 12° Giorno Km 1100 circa

Sveglia tardi per recuperare dal lungo trasferimento stradale ed dal volo notturno, scarico delle moto, rifornimenti , tutto questo mente i corrispondenti provvederanno all'ottenimento dei permessi (si possono solo fare in loco coi passaporti in mano). Appena possibile, di certo nel pomeriggio, lasceremo "il mondo civile". Nei prossimi giorni percorreremo 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 (agli altri basta digitarlo su Google). Cene e pernottamenti al campo tra paesaggi 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 pomeriggio libero. Carico delle moto e rifornimento carburante. Cena e pernottamento in hotel.

13° Giorno Km 900

-Aviotrasportati.

Volo Djanet-Algeri dopo mezzanotte di domenica 11, alle 03:15 di lunedì 12, con arrivo ad Algeri alle 5:30. Volo per l'Europa con destinazione ed orario a scelta del partecipante.

-Croceristi. Cominceremo la risalita. Cena e pernottamento in campo (se non riusciremo a raggiungere l'ostello di Tin Fouye dell'andata).

14° Giorno Km 650

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.

15° Giorno 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 (o magari proseguiamo per accorciare la tappa di domani), cena e pernottamento in hotel.

16° Giorno Km 450

-Croceristi. Partenza senza fretta. Trasferimento a Tunisi. Appuntamento al porto alle 15:00. Partenza della nave prevista alle 18:00.

17° Giorno

Arrivo della nave a Genova previsto per le ore 23:00. 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 19.00) all'alba (ore 6:00) 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 e cartina (non indispensabili, ma può essere interessante sapere dove ci si trova), **posate (comode quelle richiudibili)**, **bicchiere**, **penne a sfera**, **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, per esempio, 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, ma 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 accorgete che i consigli giusti e, se necessario, un aiuto da un'altra auto, sono molto più utili.

RICETRASMETTENTE 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) 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.

QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Passeggero auto propria (grossi sconti per famiglie con figli)	€ 1450,00
Passeggero veicoli organizzazione	€ 1950,00
Conducente + moto	€ 1950,00
Conducente + auto / quad	€ 1950,00
Supplemento volo aereo (per passeggeri e motociclisti si scontano circa 350-450€ e si aggiunge il costo del biglietto aereo)	su richiesta
Visto	€ 140,00
Quota iscrizione	€ 40,00
Assicurazione annullamento viaggio	da definire

LA QUOTA COMPRENDE:

- Biglietto passaggio nave Genova - Tunisi - Genova, prima classe, cabina doppia fino ad esaurimento disponibilità, pasti inclusi.
- Trasporto dei passeggeri su fuoristrada con autisti/guide, nei tratti desertici ed in fuoristrada, minibus o taxi per i trasferimenti stradali.
- Trasporto dei veicoli dall'Europa a Djanet e ritorno per tutti i quad ed i motociclisti, fino ad esaurimento posti disponibili (i ritardatari può darsi che debbano guidare).
- Pernottamenti in hotel Tunisini e pernottamenti in hotel a Djanet, mezza pensione, bevande escluse.
- Pasti caldi serali e pranzi al sacco sulle piste, quando le condizioni del percorso consentono la sosta di mezzogiorno.
- Assistenza tecnica (manutenzioni straordinarie e riparazioni impreviste) e logistica per tutto il corso del viaggio con insegnamento delle nozioni basilari di orientamento e navigazione con uso di bussola e satellitare.
- Bevande varie nei tratti desertici.
- Accompagnatore italiano al seguito.
- Guide e/o accompagnatori locali se e dove necessario.
- Utilizzo completamente gratuito del telefono satellitare in caso di emergenza.
- Recupero moto in avaria.
- Traino delle auto guaste o incidentate fino all'asfalto, solo se possibile con i veicoli dell'organizzazione con l'aiuto degli altri clienti (in trent'anni, ma persa una macchina).**
- Trasporto carburante per moto e quad.
- Assicurazione assistenza medica e bagaglio.

LA QUOTA NON COMPRENDE:

- Tutto quanto non espressamente indicato nel

precedente paragrafo ed in particolare:

- Eventuali ristoranti di cui si potrebbe fare uso per il pranzo di mezzogiorno.
- Eventuali cene speciali in ristoranti esclusivi che il gruppo potrebbe decidere di frequentare.
- Alberghi lungo la tratta stradale in Algeria, in quanto impossibile sapere prima quali e quanti saranno (comunque sempre tra il poco costoso ed il "quasi gratis").
- Bevande varie, al di fuori dei percorsi desertici.
- Carburante (in Algeria circa 0,15 € al litro il gasolio e 0,22€ la benzina, in Tunisia circa 0,5 € al litro il gasolio e 0,7€ la benzina).
- Pratica di rilascio del visto consolare.
- Assicurazione RCA Algerina, circa 30 Euro ogni veicolo proprio. In Tunisia DI SOLITO vale la propria carta verde (informarsi presso la propria assicurazione).
- Assicurazione "Europe Assistance" o corrispondente per il rimpatrio delle auto guaste o incidentate (se trovate un'assicurazione che ve la fa, normalmente costa molto. Ci siamo sempre arrangiati senza)
- Manutenzione ordinaria dei Vs. veicoli, anche se ci sarà sempre chi vi insegnerà come fare.
- Utilizzo del telefono satellitare per comunicazioni personali.

Le quote sono valide per un minimo di 15 persone.

Organizzazione tecnica a cura di

Unitour italia snc di Dal Bosco Oriana & c.

Via Sabotino 7 Rivalta di Torino

Partita Iva 11356920014 - Tel. (+39) 335 8352518

Informazioni tecniche: Tel. (+39) 335 8018383

E-mail sahara@saharadream.com Web

www.saharadream.com

PASSAPORTO / VISTO

La procedura per l'ottenimento del visto è cambiata da un paio di anni:

- 1 - Passaporto in originale con la validità residua di minimo 6 mesi dalla data del rientro. Deve essere firmato.
- 2 - 45 giorni prima della partenza, anche se non si è sicuri di partecipare, spedire la scansione del passaporto e compilare il file Excel con le informazioni richieste. Con queste informazioni potremo richiedere l'invito necessario.
- 3 - Circa 15 giorni prima della partenza, appena ci verrà richiesto dal consolato, spedire il passaporto in originale a Unitour che lo presenterà in consolato stesso appena questo sarà in possesso dell'invito emesso dal ministero preposto.

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

- 1 - Copia della 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.
- 4 - Assicurazione personale valida in Algeria per un valore di almeno 30.000€.

DOCUMENTI VEICOLO

Libretto del veicolo (fare anche una fotocopia da portare in viaggio) intestato al conducente (altrimenti serve una delega), 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.