

SAHARA DREAM

Marocco... sulle piste dei rally

PROGRAMMA DEL VIAGGIO

Importante che si sappia:

ci sono remotissime possibilità (in trent'anni non ci è mai successo, ma ad altri sì) che la dogana Marocchina faccia dei problemi ad importare le moto senza il proprietario presente.

E' importantissimo che le autorizzazioni ad importare la propria moto in Marocco siano effettuate in maniera corretta e non inventando stratagemmi con scanner, stampanti, fax, ecc... (cosa già successa e che ci è costato una mancia notevole per fare chiudere un occhio di fronte a documenti "impresentabili" necessari a portare a termine una procedura comunque legale). Una sola autorizzazione falsa probabilmente blocca tutto il gruppo.

Reduci da passate esperienze, per essere sicuri che nessuno si inventi un'autorizzazione diversa da quella che può autenticare l'ufficio dell'anagrafe, l'ACI o un notaio, le autorizzazioni devono pervenirci la settimana prima della partenza delle moto.

Qualora poi, anche facendo tutte le cose in regola, incontrassimo il funzionario che non avendo mai fatto una pratica del genere in precedenza, per non correre il rischio di sbagliare, non ci facesse passare, sarà necessario che il minibus dei motociclisti arrivi fino alla frontiera, per entrare in Marocco assieme alla moto.

Capiamo che sarebbe una grossa scocciatura, ma, ripetiamo, è quasi impossibile che succeda.

Però siamo in Africa ed in Africa a volte capita anche l'impossibile.

Giovedì

Ritrovo per il carico delle moto che usufruiscono del trasporto sui mezzi di assistenza fino Midelt e degli equipaggi che viaggiano in traghetto, alle ore 10.00 al porto di Genova. Imbarco e partenza prevista per le 13:00.

Venerdì

Navigazione

Sabato

Sbarco a Tanger alle 11:00. Operazioni doganali e trasferimento a Midelt (1500 s.l.m.) (550 Km) dove si scaricheranno le moto dal carrello e ci sistemeremo in hotel.

Aviotrasportati: appuntamento in aeroporto due ore prima della partenza dall'Italia, sbarco a Fes, Tanger, Casablanca o Marrakech e trasferimento in minibus o taxi a Midelt. Ad oggi, il volo Bergamo – Fes con Ryanair che parte alle 17:35 ed arriva alle 19:40, costa 39€.

Ci ritroveremo tutti quanti a Midelt, (chi vuole, può unirsi all'assistenza già da Tanger) finisce il trasferimento e comincia la vacanza!

Pranzo libero, cena e pernottamento inclusi.

Domenica

Colazione in hotel. Cinque chilometri d'asfalto e comincia la festa. In base al meteo decideremo quale pista percorrere per arrivare ad Imilchil. Probabilmente attraverseremo lo spettacolare Cinque de Jaffar (altrimenti lo percorreremo l'ultimo giorno): 160 km di pista bellissima con due passi a oltre 2300m, vedremo la neve sulle montagne che ci circondano e saremo immersi nei campi di lavanda fioriti (in estate). Anni fa, prima che la sua manutenzione venisse cessata in favore di altre piste, che magari ora sono state anche asfaltate, era una tappa del Rally dell'Atlas e attualmente il passaggio non è poi così facile. Raggiungeremo Imilchil a quota 2160 metri e ci sistemeremo in un albergo semplice, ma pulitissimo e con un'ottima cucina. Sarà il nostro "baricentro" per alcuni giorni. Pranzo al sacco e cena inclusa.

Lunedì

Colazione in hotel e percorso ad anello di circa 160 Km, bellissimo e molto panoramico, molto spesso sopra i 2000 metri di quota. Che spettacolo! Rientro ad Imilchil. Pranzo al sacco e cena inclusa.

Martedì

Giornata MOLTO lunga. Sveglia di buon'ora e colazione in hotel. Un primo passo a 2900 metri, Tizi-n-Ouano, mozzafiato, ci porterà a Boumalne Dades percorrendo poi le omonime gole, quindi un altro passo di 2300, sul Jbel Saghro, altri panorami inimmaginabili, ci porterà nel deserto appena scesi di quota su una pista piuttosto impegnativa. 200 km di piste e un'ottantina di asfalto e sistemazione a Nekob in un altro albergo semplice, ma molto carino e pulito. Veloce pranzo al sacco (per guadagnare tempo) e cena inclusa.

Mercoledì

Deserto! Colazione in hotel. Ci attende il deserto con le piste normalmente percorse da dal Rally del Marocco e dalla Dakar prima che emigrasse in Sudamerica. Arriveremo a Merzouga (250 Km) e ci sistemereemo in un hotel da mille e una notte, giusto di fronte alle dune. Idromassaggio o guida sulle dune fino al tramonto... questo è il dilemma! Pranzo al sacco, cena inclusa.

Giovedì

Colazione in hotel. Un po' di giochi sulle dune, quindi piste desertiche fino ad Alnif. Sistemazione in hotel. Pranzo al sacco, cena inclusa.

Venerdì

Colazione in albergo. Ancora in montagna, ma altre piste: circa 100 km di pista a tratti DIFFICILE, quindi ancora una quarantina d'asfalto. Chi non se la sente o non ha il veicolo adatto può aggirare il Jbel Saghro invece di attraversarlo. Pranzo libero o al sacco, appuntamento con cena e pernottamento in hotel vicino a Tinrhir, proprio dentro alle gole di Todra.

Sabato

Colazione in hotel. Decideremo sul posto se faticare meno sul passo di Tirherhouzine a 2700, oppure se dividere il gruppo con i più "estremi" che percorreranno un inedito passo a 2800 ed il 2900 già fatto in precedenza, ma questa volta in senso inverso rispetto come lo avevano percorso tre giorni prima. (120/170Km). Pernottamento di nuovo ad Imilchil. Pranzo libero (ristorantino?) o al sacco e cena inclusa.

Domenica

Sveglia di buon ora. Colazione in albergo. Torneremo verso Jaffar su di un percorso parallelo a quello fatto all'andata, ma diverso per la quasi totalità del percorso e più scorrevole. Ancora pista di montagna tra scenari incredibili: viaggeremo nel fondovalle a quota 2000, dove potremo vedere orti rigogliosi circondati da montagne aride, attraverseremo passi di 2200/2500 metri e paesini dove il tempo sembra essersi fermato. Nel primo pomeriggio saremo a Midelt (160Km), all'hotel che ci ha custodito il carrello per il trasporto delle moto. Pranzo libero (ristorantino?) o al sacco e cena inclusa.

Lunedì

Sveglia di buon ora, colazione in hotel. Ci attendono 550 chilometri di strada per raggiungere Tanger con sufficiente margine per l'imbarco previsto per le 23:00
Aviotrasportati: trasferimento in aeroporto (da definire) e volo di ritorno.

Martedì

Navigazione.

Mercoledì.

Navigazione.

Giovedì

Sbarco a Genova previsto per le 7:00. Scarico delle moto al porto. Fine dei servizi

Purtroppo a volte è indispensabile cambiare il programma del viaggio per adeguarlo alle condizioni meteo: qualora dovesse piovere molto in montagna, non frequente, ma nemmeno impossibile, si dovranno fare due trasferimenti stradali di 200 Km (andata e ritorno) o carrellare le moto ed utilizzare un minibus (escluso dalla quota) per stare tutto il tempo nel deserto.

CONSIGLI UTILI

NOTIZIE GENERALI

CLIMA

Risente molto della grande varietà di paesaggi presente. Esistono tre zone ben classificabili: la zona desertica con classico clima sahariano, dove le temperature estive sono elevate, pur presentando le condizioni invernali, fredde, proprie di tutta l'Africa Settentrionale e con quelle notturne che risentono della perdita di calore per irradiazione. La zona marittima, ovviamente, gode di un clima mitigato dalla presenza del mare.

La grande zona montuosa dove anche in agosto si può vedere la neve sulla vetta del monte Toubkal a sud di Marrakech stupisce chi non conosce quei luoghi per il fresco estivo (notare che molti passi stradali vengono chiusi fino a primavera inoltrata per neve).

E' pertanto necessario un equipaggiamento personale adeguato alle variazioni di temperatura, che possono comportare notti fresche anche in estate.

LINGUA

Le lingue ufficiali sono l'arabo ed il francese. Lo spagnolo è abbastanza conosciuto, l'inglese o l'italiano possono essere usati nelle zone turistiche.

VARIE

La moneta corrente è il Dirham, Dh, non può essere importato né esportato, ne occorrono circa 11 per fare un Euro ed è conveniente cambiare direttamente sul posto. Le banche sono aperte dal Lunedì al Venerdì.

L'importazione di bevande alcoliche è regolamentata.

E' proibito fotografare tutto quello che ha attinenza con militari e polizia.

Il fuso orario è un'ora meno (in estate due) dell'Italia.

EQUIPAGGIAMENTO

VESTIARIO

Jeans, calzoncini corti (le signore dovranno usarli con discrezione fuori dalle zone turistiche), un maglione e pigiama o tuta da ginnastica, costume da bagno, scarpe da ginnastica o trekking, ciabatte o scarpette per doccia.

Per i motociclisti è indispensabile l'abbigliamento specifico ed in particolare, oltre all'immancabile casco, stivali e guanti da motocross, ginocchiere, fascia lombare (consigliata), giacca (con protezioni per gomiti, spalle e schiena, in primavera e autunno possibilmente in Goretex).

Per gli automobilisti si consiglia un gilet di tela, imbottito o meno in base alla stagione, tipo fotografo, con un grande numero di tasche e giacca a vento.

TOILETTE

Spazzolino, dentifricio, sapone, shampoo, pettine o spazzola, rasoio, schiuma, lamette, deodorante, asciugamano grande e piccolo, carta igienica, fazzoletti, salviette detergenti, 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 per uso personale.

VACCINAZIONI

Nessuna obbligatoria, consigliabile quella antitifica con tre pastiglie di Vivotif 15 giorni prima della partenza.

CARTINE

Si consigliano quelle in scala 1:1.000.000 come la Michelin 742, FMB, Touring, RV, ed altre: ognuna di queste possiede qualcosa di meglio e qualcosa di peggio delle altre. Per la cronaca, l'organizzazione userà cartine e foto satellitari digitalizzate appositamente studiate per l'uso degli strumenti di navigazione di cui è dotata.

VARIE

Chiavi di scorta per l'auto o la moto (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, penne a sfera, pastiglie tipo Enervit o Polase, barrette energetiche tipo Mars, vivamente consigliata **la torcia elettrica da fronte con pile di scorta** (ne esistono delle bellissime, a LED, che funzionano 150 ore con tre pile mini stilo), ago e filo, accendino o fiammiferi, occhiali da sole. Per i motociclisti sono molto comode le borracce soffici e piatte da fissare dietro la schiena ed i marsupi del tipo usato durante le competizioni enduro, o uno zainetto, dove tenere le cose di uso immediato come macchina fotografica, borraccia, ecc.

Gli utilizzatori dei mezzi di assistenza per il loro bagaglio, sono vincolati da evidenti motivi di organizzazione del carico, all'utilizzo di una sola borsa grande o due piccole per abbigliamento, ricambi, ecc.

Le borse verranno caricate al mattino e scaricate alla sera (si confida in una cortese collaborazione). Gli oggetti che verranno usati durante il giorno (camere d'aria, macchina fotografica, videocamera, ecc.) e gli indumenti che ci si toglierà quando il sole inizierà a scaldare (maglioni, guanti, ecc.) saranno portati dai rispettivi proprietari nei propri marsupi o zainetti.

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 veicolo di assistenza, 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 sole operazioni indispensabili nella preparazione di una motocicletta sono il controllo dello stato di **catena, corona** (di ferro o in lega di ottima qualità, in alluminio NON DURANO) e **pignone** (catene esclusivamente del tipo O-Ring, nuove o quasi), controllo della catena di distribuzione, controllo 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) oppure, anche se meno consigliati, altri **modelli specifici per entro-fuoristrada**, in ogni caso meno affidabili dei Desert. **Non montare assolutamente altri tipi di gomme se non dopo averle discusse con l'organizzazione** (esistono pneumatici eccellenti per impieghi "europei" che si sono dimostrati penosi in Africa). Le mousse devono essere nuove e di ottima qualità, altrimenti, non montare le mousse, ottime nelle competizioni, ma che richiedono di essere sostituite spesso..., ripeto, **chiedere consigli all'organizzazione** prima di scegliere le gomme, possono diventare un grande problema. Portare una maglia di congiunzione catena (se possessori di moto con la catena diversa dalla solita "520" o "135" portarne una intera vecchia, o nuova, di scorta), filtro aria di scorta, e se possibile, leve frizione e freno, leva del cambio se in alluminio, candele, cavi gas e frizione, raggi ruota. L'**autonomia** minima deve essere di **200 km**.

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 bagaglio lungo le piste** per futili motivi quale una foratura.

Consigliamo il montaggio di paramani chiusi sui lati del manubrio, salvano sia le mani che le leve (in questo caso non servono quelle di scorta). **Informarsi sui difetti congeniti del proprio modello di moto** (esempio: **cuscinetti delle ruote, in particolare la posteriore dei ktm**, ecc.)

I cuscinetti delle ruote costano poco ed infastidisce molto doverli cambiare sul posto, per disincentivare la cattiva abitudine di partire con i cuscinetti vecchi, portarsi con se i nuovi e farseli cambiare durante il viaggio dall'assistenza, questo servizio verrà effettuato solo a seguito di pagamento di 100€. Inoltre si rischia che quando i cuscinetti si rompono danneggino anche il mozzo: ha senso rischiare di terminare la vacanza il primo giorno per due cuscinetti?

Le auto **dovranno** essere munite di pneumatici adatti alle piste (più due di scorta). Importante la misura: la gomma alta e larga si taglia meno sulle pietre, ma rende l'auto meno stabile su strada. **Si sconsigliano vivamente i portapacchi** (se non abbondantemente collaudati). Portare filtri aria e gasolio di scorta, cinghie per pompa acqua e alternatore, kit per riparazione tubeless, cric (meglio se a binda), cinghia di traino.

DOCUMENTI PERSONALI

Passaporto bollato e valido per almeno 6 mesi. Importante: sul passaporto non devono comparire visti o timbri di Israele.

DOCUMENTI AUTO E MOTO

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

NOTA

Può essere molto utile in caso di smarrimento dei documenti avere delle fotocopie conservate in un altro luogo.

QUOTE DI PARTECIPAZIONE da confermare

4Conducente moto da Midelt a Midelt	€ 1480
Conducente auto propria Midelt a Midelt	€ 1630
Passeggero auto propria Midelt a Midelt	€ 1240
Passeggero veicoli organizzazione	€ 1380
Supplemento volo aereo Italia-Marocco e trasferimento in minibus (estremamente variabile in base agli aeroporti scelti e la data di conferma del volo, generalmente da 80 a 300€ circa)	su richiesta
Supplemento traghetto Genova-Tanger 1 pax in cab doppia + moto	€ 457 (ad oggi, pasti incl.)
Supplemento traghetto Genova-Tanger 2 pax in cab doppia + auto L>5,0, h>1,90	€ 1123 (ad oggi, pasti incl.)
Trasporto moto A* Italia – Midelt – Italia	€ 160
Trasporto moto B* Italia – Midelt – Italia	€ 310
Noleggio moto KTM 525 EXC	€ 800
Noleggio auto, dipende dal modello	€ 800-1200
Quota iscrizione al viaggio	€ 40,00

Organizzazione tecnica a cura di Macedonia Adventure

* Moto A: larghezza, manubrio escluso, fino a cm 60 - Moto B = larghezza, manubrio escluso, oltre cm 60

LA QUOTA BASE, DA MIDELE A MIDELE, COMPRENDE:

Pernottamenti in hotel, mezza pensione, bevande alcoliche escluse.

Pasti caldi serali e pranzi al sacco sulle piste, quando le condizioni del percorso consentono la sosta di mezzogiorno, bevande analcoliche incluse.

Acqua minerale durante i percorsi.

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.

Rimpatrio di motociclette in avaria.

Se possibile, traino delle auto sino al termine delle piste/inizio asfalto.

Trasporto viveri, bagagli, carburante, ricambi di proprietà dei partecipanti.

Utilizzo del telefono satellitare in caso di emergenza.

Assicurazione per rimpatrio sanitario "CEA Assistance" o corrispondente (prendere nota delle condizioni).

LA QUOTA BASE, DA MIDELE A MIDELE, 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.

Bevande al di fuori della cena in ristoranti e hotel.

Manutenzione ordinaria dei Vs. veicoli, anche se ci sarà sempre chi vi insegnerà come fare.

Carburante. Per le moto verrà istituita una cassa comune in valuta del luogo, conservata da uno dei motociclisti, in quanto spesso verrà effettuato il rifornimento attingendo dalla cisterna trasportata sul veicolo di assistenza e sarebbe difficoltoso quantificare i consumi.

Utilizzo del telefono satellitare per comunicazioni personali (5 € ogni chiamata ricevuta, 5 € al minuto o frazione di minuto per chiamare, sempre disponibile)

Assicurazione "CEA Assistance" o corrispondente per il rimpatrio delle auto guaste o incidentate.

Assicurazione RCA Marocchina (l'ultima volta circa una trentina di €).

Le quote sono valide per un minimo di 10 persone.