



Perdersi per ritrovarsi

UN VIAGGIO NEL DESERTO: STAGGARE DA TUTTO PER RESTARE SOLO A CONTATTO DI SENSAZIONI MAGICHE, IN UN POSTO LONTANO DALLA CIVILTÀ. PER RITROVARSI NEL CUORE DEL GRAND ERG ORIENTALE. L'ABBIAMO FATTO ANCHE NOI!

Carovane di fuoristradisti partono in continuazione verso il deserto tunisino, in viaggi che abbiamo raccontato tante volte su queste pagine. Andare in Tunisia significa stare fuori almeno 7/8 giorni. Bisogna organizzarsi. Soprattutto scollegarsi! Per andarci con il proprio fuoristrada, da Roma, l'imbarco solitamente è a Civitavecchia, a soli 90 km

dalla Capitale. Non potevo starne fuori, prima o poi anche io dovevo essere là. Sicuramente l'intenzione era quella di partire al volante di un mezzo e non come semplice passeggero. Avrei dovuto ritagliarmi una settimana di spazio nel lavoro, cosa non facile, soprattutto quando sei immerso fino al collo in mille situazioni da risolvere quotidianamente.

LA PREPARAZIONE

Tanti amici, organizzatori di viaggi, hanno ripetutamente lanciato questo invito. Diverse volte sono stato sul punto di partire, ma poi qualche evento esterno mi ha sempre bloccato. "Andiamo in Tunisia sotto Pasqua, questa volta devi venire": è Silvio Totani che mi invita per l'ennesima volta a partire con Totani Adventure. Parlo con Luigi

Sodano, che immediatamente risponde "Andiamo!". Ma anche questa volta il dover stare lontano mi fa nuovamente riflettere: l'avaria meccanica per il mezzo e l'assistenza medica in caso di necessità. Il periodo è però quello buono perché a fine mese le lavorazioni delle riviste Elaborare, Elaborare4x4 ed EcoCar solitamente sono appena terminate. Dico a

Silvio Totani che preferisco andare con un mezzo "fresco", magari un bel Rubicon o un Land da chiedere in prova. "Ma dove vai! Ci lasci i paraurti... Vieni col tuo 70 (Toyota Land Cruiser n.d.r.) che ti diverti!". Mancano 20 giorni ancora alla partenza e mi lascio convincere. Dico di sì. Sono rassicurato anche dalla presenza di un medico DOC, un farmacista ed un

1.500 metri

tra un cordone di dune e l'altro

mezzo di assistenza meccanica al seguito. Poi dovrebbe esserci anche Eugenio Paschetta con il suo Unimog ed altri equipaggi. Questo mi rasserenava molto ed è stato fondamentale per vincere l'indecisione. Abbiamo il tempo di dare una bella controllata al Toyota KZJ70, che viaggia comunque già con la testata nuova e alcune riparazioni a seguito della sua rottura a 198.000 km. Morale della favola, a qualche giorno dalla partenza non abbiamo combinato nulla. Eccetto un treno di gomme nuove BF Goodrich montate. Il giorno prima di partire, carichiamo gli alimenti per circa 6 giorni. Al pasto serale ci penserà Desartica e Totani, che cucineranno al campo allestito. Carichiamo circa 60 litri d'acqua, non abbiamo alcuna struttura interna per sistemare il materiale. Usiamo casse di plastica dove sistemiamo tutto al meglio. Da Decathlon acquistiamo sandali, calzoncini lunghi leggeri, che diventano corti all'occorrenza. Durante il giorno farà caldo, mentre la mattina e la sera farà più freddo.





CONSIGLI PER COMFORT IN VIAGGIO



Per affrontare i viaggi è consigliato allestire un minimo il mezzo. In questo caso la Toyota Land Cruiser di Silvio Totani, oltre alla preparazione esterna, ha all'interno il frigorifero, il serbatoio d'acqua in acciaio con pompa, un compressore aria Vialr 460C, cassettiera in legno con planale per dormire. Per l'autonomia dispone di serbatoio di benzina da 225 litri, oltre ad uno supplementare di 75 litri.



IN QUESTO DESERTO
IMMENSO, SOTTO
QUESTO CIELO VIBRANTE
MI SEMBRA CHE
L'ANIMA SI CONCENTRI,
E PER UN ISTANCE,
CON FORZA, MI SENTO
LONTANA DA TUTTO,
SEPARATA DA TUTTO
CIO' CHE SONO,
COME ARRIVATA AL
CULMINE DI ME STESSA.
(ELLA MAILLARD)
"OASI PROIBITE"

ALLESTIMENTO DEL TOYOTA DI ELABORARE 4X4



Sul Toyota KZJ70 di Elaborare4x4 è stato installato il portapacchi in alluminio di 4Technique, con tenda AirCamping, 2 staffe portatitaniche per riserva di gasolio ed un ciclone sull'aspirazione. La vettura era già dotata di protezioni Raptor 4x4, blocchi anteriori e posteriori ARB (non fondamentali nel deserto, ma di aiuto in alcune situazioni), snorkel, radio CB, intercooler e assetto rialzato Old Manemu.



MAN DAKAR



Preparato e allestito per la prima volta nel 2004 per la Dakar, ne ha poi disputate 7 con Stefano Calzi e tutte portate a termine, l'ultima nel 2012. Ha partecipato al T4 per il Team Ralliart, assistendo Silvio Totani. 520 CV, 150 km/h limitati da regolamento, passo 4,5 m, ammortizzatori Fox, cambio ZF, 16 marce più ridotte, 3 blocchi, turbo speciale per altitudini di oltre 4.500 m, pressione 2,7 bar, sistema gonfia-sgonfia tipo militare, con passaggi interni al differenziale, misura gomme 14.00 20, peso 9 t.



IL PANE DI SABBIA



Tutto di corsa, ma non vedo l'ora di arrivare a toccare questo deserto, dove, mi dicono, tutto si rallenta... Arrivati al porto con il serbatoio del carburante quasi a secco, cerchiamo gli altri che sono già là. Non passa inosservato il camion Unimog di Desartica, nero e sabbia. Ma il più bello è il Man della Dakar di Stefano Calzi, uno spettacolo! Intravediamo anche il Toyota con le megascritte "Land Cruiser" e a bordo Silvio Totani. Imbarchiamo l'auto sulla nave, prendiamo con noi le valigie e saliamo per raggiungere le cabine (con letto quadruplo e bagno) di

questo paese e bisogna uscire dalla dogana alla fine del viaggio con la vettura con la quale sei entrato. Si compilano quindi i moduli con le informazioni del mezzo e quelli personali e si consegnano insieme al passaporto. Ci avviamo verso la prima pompa di benzina, alla ricerca del gasolio tunisino che costa un terzo rispetto all'Italia. Facciamo il pieno e mi viene da sorridere... Imbarchiamo circa 100 litri di gasolio con 110 dinari, circa 50 euro (da noi ci vogliono 170 euro): questa Tunisia già mi piace! Arriviamo ad Hammet, dove ci attendono anche altri amici, arrivati la sera prima

**NON ANDARE AL POZZO SENZA BERE E SENZA FAR BERE IL TUO MEHARI. NON ANDARE AL POZZO SPROVVISTO DI UN SECCHIO. NON INCONTRARE AL POZZO UN ALTRO VIAGGIATORE SENZA RIVOLGERGLI DOMANDE SUL VIAGGIO.
(DETTO TUAREG)**

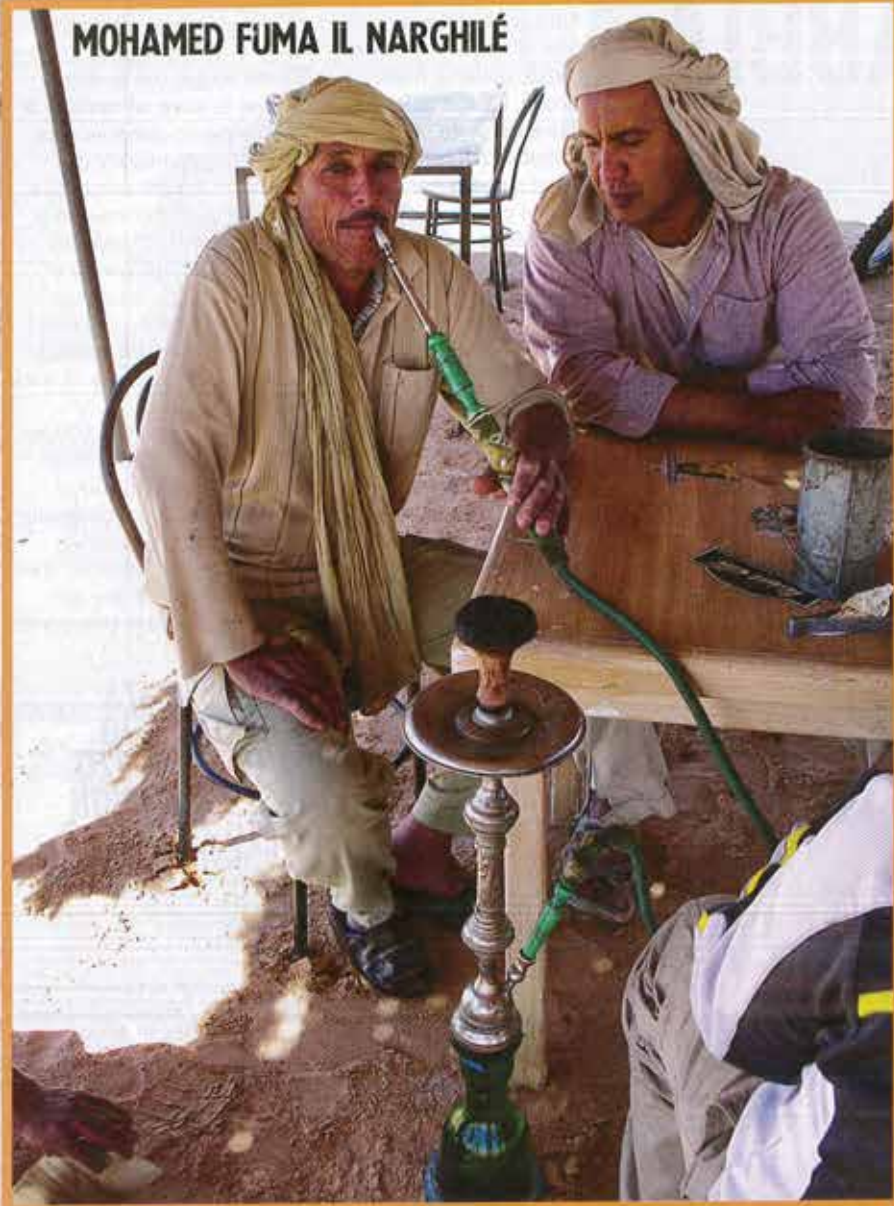
Grandi Navi Veloci. La nave è bella, viaggia a circa 42 km/h (circa 23 nodi) e ci aspettano 24 ore di navigazione. Subito i primi incontri; ci sono anche Davide Corsetti e Giancarlo Zanfi, noti tra gli appassionati del settore. Navighiamo su un mare inizialmente tranquillo, ma poi mosso durante la notte. Dopo i saluti di rito, scegliamo di stare distesi sul letto per non essere colpiti dal mal di mare. Siamo un bel "gruppone", 36 persone, distribuite su 16 fuoristrada e due potenti camion.

PRIMO GIORNO ARRIVO A TUNISI

Sbarchiamo a Tunisi dopo 24 ore di traversata. Dopo le formalità di rito, passiamo ai controlli della Dogana rigorosamente senza CB (vietato) e trascrivono la targa della vettura sul passaporto: è infatti vietato importare o lasciare auto straniere in

con una nave da Palermo: prima tappa in albergo. Sono i calabresi Vincenzo Federico col suo Toyota 70 bianco e Bruno Bertini col Toyo 90, entrambi portacolori di Elaborare 4x4. Ma c'è anche Francesco Di Vincenzo, da Messina, responsabile per il sud di Desartica. Tutti agguerritissimi. È l'ultima sera "comoda" in hotel, poi ci aspettano tenda, campo e poca acqua: quindi ultima possibilità di fare una doccia. Siamo tutti eccitati per il giorno successivo! Incontriamo anche le due guide che ci accompagneranno (obbligatorie per legge), Mohamed e Nasr, insieme a Nina, responsabile Desartica Tunisia. C'è anche Gianluca, col Toyota 80 pubblicato su questo numero. Anche lui è un po' ansioso per la partenza di domattina verso il nulla... Ci facciamo coraggio, ma la mia leggera ansia contagia un po' tutti...

MOHAMED FUMA IL NARGHILÉ



sale e si scende, mi sembra un parco giochi. Il motore non sforza minimamente; credevo peggio per la meccanica. Arriviamo verso le 18,00 al campo di Erg Zmillet e apriamo per la prima volta la nostra tenda da tetto. Sistemiamo le luci a pile, i sacchi a pelo, i cuscini. Un aperitivo per familiarizzare con gli altri equipaggi.

mezzo del nulla, a due giorni di navigazione da Ksar Ghilane, in direzione sud ovest. Attorno solo alti cordoni di dune. Basta allontanarsi di qualche metro per non vedere quasi nulla, le nostre lampade e le luci del camion penetrano solo una piccola porzione di oscurità, creando l'unico punto di luce nell'arco di chilometri e chilometri, almeno finché non



SECONDO GIORNO

Dopo la colazione in Hotel, partiamo da Hammamet. Spegliamo definitivamente il telefono dopo aver assicurato i familiari, avvisandoli di un periodo di 3-4 giorni di silenzio totale, in parte forzato, ma anche voluto. Andiamo in direzione Kairouan, poi verso Jelma e Gafsa. Dopo 350 km da Tunisi lasciamo l'asfalto e imbocchiamo i primi tratti sterrati, con pista secca, in

direzione sud. Passiamo per Bir Ali, El Amma (368 km da Tunisi). Ci dirigiamo verso Ksar Ghilane, la sfioriamo e tiriamo dritti (la rivedremo al ritorno): ci dirigiamo sempre a sud, verso il primo campo di Erg Zmillet, che raggiungeremo tra 20 km di sassosa pista. Qualche ora dedicata alla "scuola guida", per chi è alla sua prima esperienza di questo tipo, accende gli entusiasmi e la voglia di dune è palpabile.

Al km 521 inizia la sabbia vera. Sgonfiamo finalmente le gomme a 0,9 bar: non possiamo scendere di più con la pressione perché non abbiamo l'antistallonamento. Facciamo qualche chilometro di dune. Si viaggia piano, a circa 15/20 km/h: è il primo contatto. Iniziano le montagne russe, che affronto inizialmente in seconda marcia, per passare poi definitivamente alla terza e qualche volta alla quarta. Si

I bisonti Unimog e Man vengono avvicinati per creare una zona riparata, dove aprire una tenda per cucinare. Ai fornelli Silvio Totani prepara il sugo e Stefano si occupa della pasta. Ognuno a tavola deve portarsi la propria sedia, il proprio bicchiere e le posate. Sono le 22, è già calato il buio; intorno all'accampamento formato dai nostri mezzi, oscurità e deserto si presentano fusi in un'unica entità. Siamo nel bel

spunterà la luna. Ancora una volta assecondiamo i ritmi naturali e andiamo a dormire presto; domani inizierà un nuovo giorno, ma il deserto non se ne accorgerà nemmeno. Ci si addormenta per la prima volta all'aperto, con gli scherzi di Silvio che prende di mira un po' tutti gli equipaggi. A noi ci regala una "sheckerata" da mal di mare di auto e tenda, proprio mentre stava arrivando il sonno...





30 metri

il dislivello a picco dalla duna





TERZO/QUARTO GIORNO
Arriva la sveglia! "Nessun dorma" di Puccini, cantata da Bocelli, risuona nell'aria alle 6,00 esatte. Apriamo la lampo della tenda, ci affacciamo e ammiriamo il paesaggio incantato. Ci vestiamo velocemente e arriviamo al tavolo della colazione allestito da Desartica: self service con 2 mega contenitori, uno di caffè e uno con acqua calda per il the o per il cappuccino solubile. A disposizione marmellate, Nutella, biscotti, fette biscottate, miele. Che lusso! Verso le 8,00 tutti in macchina e si riparte. Il primo, difficile, cordone di dune è il termometro che consente a Eugenio di valutare la mobilità del gruppo e di decidere quale sarà il grado di difficoltà dei giorni successivi. Bir El Mida e Dekanis saranno le semitappe successive! Il clima, che ci avevano descritto come molto ventoso, è invece benevolo. La dimensione delle dune aumenta e il divertimento altrettanto. Apprendo subito

la tecnica da utilizzare per non restare affossati nella sabbia: slanciare l'auto nella fase finale della discesa per avere un buon abbrivio sulla salita della duna successiva, avendo l'accortezza di mantenere un'erogazione di potenza "giusta", ovvero senza esagerare, ma soprattutto di fermarsi quando le gomme iniziano a scavare e l'auto smette di avanzare. In questo caso retromarcia e poi nuovamente in avanti. La mattina la luce è radente ed accentua molto la geometria delle dune, con un bellissimo gioco di ombre; solo sabbia e nessun altro punto di riferimento. La carovana si muove lentamente, con Nasyr, la guida, avanti a tutti per individuare la traccia giusta. Tutti sono collegati con il CB e qualcuno, organizzazione compresa, anche con un VHF. Il tempo sembra scandito dal cambio di inclinazione del fuoristrada, che punta il muso prima verso il basso e poi in alto, verso il cielo. Nella fase della

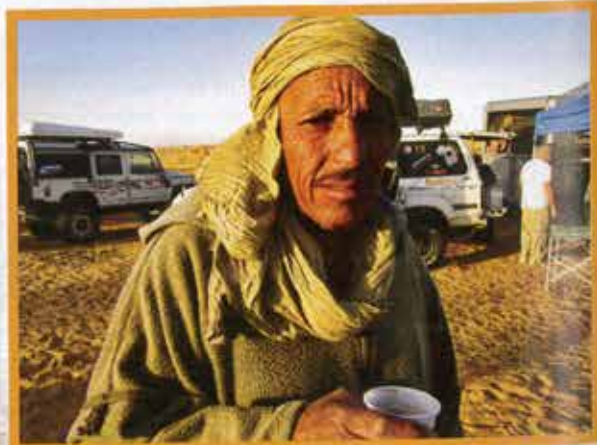
discesa, proprio nel cambio di inclinazione, avvertiamo un rumore sordo, che sembra dovuto alla compressione della sospensione. Dico a Luigi di non preoccuparsi, lo avevo già sentito in altre uscite offroad impegnative. Ogni fine compressione viene accompagnata da questo rumore, che scandisce salite e discese delle dune. Ad un certo punto la temperatura dell'acqua del motore inizia a salire. Maledizione! Lo strumento originale Toyota indica che è tutto ok, ma quello aggiuntivo posizionato sulla testata segna 110°C (prima era su 80/90°C). Mi fermo per controllare e vedo l'acqua scendere dal radiatore. La rimettiamo, scoprendo che ne mancavano circa 3 litri. Percorriamo qualche altro chilometro di dune e la temperatura sale di nuovo. Ne parlo con Silvio ed Eugenio. Abbiamo percorso quasi 18 km dalla mattina e ne mancano meno di una decina per arrivare all'oasi di Ain Oudette. Decidono di



RIPARAZIONE AVARIA RADIATORE



Il Toyota di Elaborare4x4 ha subito la rottura del radiatore. Alla riparazione ha provveduto Stefano Calzi di MotorTecnica, insieme a Silvio Totani, con del materiale bicomponente.





**IL MASSIMO
DIVERTIMENTO
ARRIVA
SULLE DUNE,
DOVE SILVIO
TOTANI CON
IL SUO TOYOTA 76
HA SFODERATO
LE SUE ABILITÀ
VELOCISTICHE DI
GUIDA SU SABBIA**

SENSAZIONI PARTICOLARI DI BARBARA ANGELINI



Bisognerebbe dare voce agli sguardi che ho visto in tutti noi in questi giorni; solo così si potrebbe davvero descrivere cosa sia stata questa esperienza... Cerco di chiudere gli occhi ed immaginarmi ancora insieme a tutti in mezzo all'infinita distesa di dune che ha fatto da cornice alle nostre meravigliose vite per una settimana. Qualcuno al

di ringraziare dal profondo qualcuno che ti ha aiutato a fare qualcosa di speciale, come guidare nel deserto quando mai avrei potuto immaginare, provando ancor di più la sensazione di cavalcare delle dune maestose. È stata la prima volta che vedevo il deserto e, come tutte le prime volte, vi era la follia del desiderio e la pienezza delle sensazioni che ho provato in ogni istante. La fantasia nel farsi sedurre da tutto quello che ti circonda, qualcosa d'inaspettato a cui non puoi dire di no perché è così intenso e forte che sarebbe come rinunciare a se stessi: peccato morale e mortale! Il sole: caldo, forte e delicato allo stesso tempo. Le stelle: pareva ti abbracciassero e non ti lasciassero scappare... Così tante da sembrare un albero di Natale. Il vento:

qualche volta ci sussurrava, qualche volta ululava per farsi notare... Ma mai ha smesso di raccontarsi. Le persone incontrate: così ospitali da farmi sentire sempre a casa. La magia del deserto ci fa sentire grati per aver aperto gli occhi insieme a dei compagni che conosci da poco, ma che senti comunque intimi e amici. Non si può scordare il sapore

del pane fatto nascere in pochi minuti sotto la brace e la sabbia, maneggiato con amore dalla saggezza antica di due berberi, che hanno compreso che la ricchezza più bella sia guardare l'Universo che li circonda. Cosa è stato per me il deserto? Una fuga inaspettata dall'aridità e indifferenza di un mondo che corre troppo veloce. Salire a tutta velocità su una duna, chiedendoti cosa ci sarà subito dopo, e rimanere con il fiato sospeso... Solo chi osa perdersi può ritrovarsi: il vero viaggio è stato arricchirsi di tutte queste bellissime sensazioni e condividerle con delle persone molto speciali, ognuna brillante di una luce propria che porterò sempre dentro di me... Così come il thé nel deserto o la sensazione della sabbia calda e fredda sotto i miei piedi ed il profumo del vento che mai mi ha abbandonato...

UNA FUGA DALL'ARIDITÀ ED INDIFFERENZA DI UN MONDO CHE CORRE TROPPO VELOCE

ha chiesto come fosse andato il viaggio. Ci ho messo un po' a decidere quale risposta dare. Ho realizzato che credevo di vivere in un mondo civilizzato e perfetto per tutto quello che ho a disposizione quotidianamente. Ma in pochi giorni ho visto due mondi tanto lontani e diversi tra loro: ho lasciato per qualche giorno le certezze dei riferimenti e delle comodità, per inabissarmi nell'infinito deserto di sabbia, un mondo che non conoscevo ed ora conosco un po'. Che magica realtà! Per pochi giorni le regole del comfort cittadino sono state sostituite dalla pazzia del perdersi in mezzo alle dune di sabbia. Mi chiedo se siamo stati un "po' folli" o, semplicemente, così percettivi da comprendere che solo perdendoci ci saremmo tutti ritrovati. Lontana dalla giungla del caos ho scoperto che è possibile alzarsi all'alba ed innamorarsi ogni giorno con entusiasmo della prima luce che ogni mattina ti sfiora la pelle, che è possibile essere puliti e limpidi fuori anche senza tanta acqua ed un comodo bagno a disposizione, e questo perché si è molto più liberi e limpidi dentro. Ho scoperto ancora di più la pienezza e l'importanza

farmi accompagnare dalla guida direttamente all'oasi, senza rimanere in colonna ad aspettare tutti gli altri. Ancora acqua e via, partiamo seguendo il Toyota 80 di Nasr, completamente originale e con gomme stradali. Andiamo spediti, lui viaggia sicuro tra una duna e l'altra, cambia direzione ed io lo seguo come un'ombra: malgrado l'emergenza, è un momento è bellissimo, con solo due auto che avanzano nel nulla. Ci fermiamo un paio di volte per rabboccare l'acqua e verso le 11, ora locale, arriviamo finalmente alla meta. L'itinerario scelto ci ha condotti all'oasi di Ain Ouadette, originata da una trivellazione fallita alla ricerca di petrolio e cinta da un verdissimo canneto. Le colline intorno sono un museo a cielo aperto di ogni tipo di roccia fossile. Ci facciamo un bel bagno in una pozza con l'acqua calda che esce dal fondo. Ci sono un paio di capanne, tavolini, sedie ed un gruppo di enduristi che sta trafficando con la messa in fase di un motore KTM. Nell'oasi c'è poca gente inizialmente. Sono disponibili bevande

fresche (coca cola, the, acqua), raffreddate con frigorifero alimentato a pannelli solari. Il termometro segna 40/42°C. L'aria è secca e la temperatura elevata non è poi così fastidiosa, merito anche di una lieve brezza. Arriva poi la nostra carovana Desartica Totani. Nasr, con l'aiuto di un amico locale, ha nel frattempo già provveduto a smontare il radiatore: la ventola di raffreddamento del motore l'ha lesionato. Il rumore avvertito era proprio questa interferenza che ne ha causato la foratura. Un grave problema causato da un intercooler montato con arretramento del radiatore di circa 5 cm verso il motore, con uno spazio tra ventola e radiatore ridotto a meno di 2 cm. Quando il fuoristrada arriva alla compressione tra la fine di una duna e l'inizio della successiva, il gruppo motore/cambio avanza leggermente e la ventola va a toccare il radiatore. Intervengono Silvio Totani e Stefano Calzi con un materiale bicomponente perappare il piccolissimo foro. Leghiamo il blocco.





motore/cambio al telaio con una strop per evitare che faccia proprio questo movimento. Mangiamo sotto la tenda il cus-cus e continuano anche i bagni nella sorgente d'acqua calda. Arrivano altri equipaggi all'oasi. Incontriamo Tiziana Chiriet di Adventure Operator con un altro gruppo di italiani, circa 15 equipaggi. Ma c'è anche il romano Massimo Puppo, arrivato da solo con il figlio Valerio, anche lui per la prima volta in Tunisia, e tre amici.

terminata. È davvero buono! Si cena tutti insieme, scambiando impressioni e commenti, e poi si va a nanna. Questo è il primo giorno trascorso totalmente tra le dune. Il paesaggio inizia ad essere familiare ed iniziamo ad avere un certo affiatamento con il deserto. Il vento ci accompagna per un paio d'ore e poi improvvisamente cessa dopo il tramonto, lasciandoci passare una tranquilla serata a tavola. La temperatura serale scende fino a 9/10°C.

SVEGLIARSI OGNI MATTINA IN UN PUNTO DIVERSO DEL VASTO DESERTO. USCIRE DALLA TENDA E TROVARSI DAVANTI ALLO SPLENDORE DI UN NUOVO MATTINO. TENDERE LE BRACCIA, STIRARSI NELL'ARIA FREDDA E PURA. (PIERRE LOTI)

Anche il romano Massimiliano Calanchini di Ave4x4 è con 5 equipaggi al seguito. Nasr rimonta il radiatore e le mascherine; rimette l'acqua ed è tutto ok. Allestiamo il campo per la sera. Mohamed prepara il pane di sabbia, che ci fa assaggiare a cottura

QUINTO GIORNO
Sveglia col "Nessun Dorma", colazione e si riparte dall'oasi di Ain Oudette per iniziare nuovamente a percorrere chilometri di dune in direzione ovest, verso l'Algeria, là dove i cordoni sono più alti e apparentemente

insuperabili. Inizia l'alternanza tra dune e catini. Sono come vulcani consecutivi da attraversare. Si sale sul cordone superando un dislivello di circa 30 metri e poi si discende verso il tratto pianeggiante. Tocchiamo la quota massima di 240 metri

e la minima di 180. Percorriamo salite graduali e poi discese a picco di circa 30 metri: da brivido! La giornata è ventosa e la visibilità è scarsa. Bisogna avanzare vicini, altrimenti si perdono anche le tracce della sabbia immediatamente cancellate

dal vento. Tra un cordone e l'altra intercorrono mediamente circa 2 km. In questo quarto giorno, a parte una pausa pranzo veloce sotto una tempesta di sabbia, "camminiamo" molto. Attraversiamo circa 10 catini e percorriamo in totale circa 50 km. Sono

IL GASOLIO TUNISINO COSTA UN TERZO



Abbiamo fatto il pieno: 76 litri per 89 dinari, equivalenti a 44 euro circa. Il costo per litro è di 1,170 dinari, ovvero 0,58 euro, un terzo rispetto all'Italia, dove sono necessari 134 euro. Andando più a sud, il gasolio non manca: nei rifornimenti volanti viene venduto quello ibico a 0,8 dinari (0,4 euro).



MAPPA DEL PERCORSO



indubbiamente giorni intensi, le emozioni si susseguono rapide e dall'adrenalina per un passaggio particolarmente impegnativo si passa alla meraviglia per lo splendore del paesaggio. Di volta in volta i passaggi cambiano e non serve seguire dei punti GPS

quasi "facile". Ci dirigiamo verso Tim Bain, la montagna che scorgiamo in lontananza. Ci fermiamo a fare campo in una zona sperduta nel nulla: anche alla fine di questa giornata, alle 20,00 circa, il vento cessa di soffiare e ci fa mangiare a tavola tranquilli.

NESSUN UOMO DOPO AVER CONOSCIUTO IL DESERTO PUO' RESTARE LO STESSO. PORTERA' INCISA PER SEMPRE DENTRO DI SE L'IMPRONTA DEL DESERTO... W.THESIGER

utilizzati in altre spedizioni. Qui infatti le dune si muovono in continuazione, spinte dai venti che soffiano costanti nel Grande Erg Orientale, e modificano continuamente la fisionomia del territorio. Nel nostro caso siamo fortunati: Eugenio di Desartica infatti è un ottimo e preparato navigatore e il consolidato rapporto che ha da anni con le sue guide rende il tutto

improvvisamente verso le 22.00 arriva una nuova bufera di sabbia: smontiamo tutto e di corsa a nanna.

SESTO GIORNO

Riprendiamo la marcia in direzione Tim Bain. Incontriamo un accampamento con numerose tende bianche ed arriviamo finalmente a destinazione, alle pendici della montagna. Foto di rito

del gruppone e ristoro da Amour, che, oltre a bibite fresche, offre anche bagni e possibilità di rifornimento. Ripartiamo in direzione Ksar Ghilane. Le dune si alternano con paesaggi mozzafiato. Costeggiamo l'infinita recinzione del Parco del Jebil per una decina di chilometri e riusciamo anche ad avvistare alcune gazzelle. Arriviamo al fortino romano che domina dall'alto uno spazio sconfinato. All'orizzonte si vede l'oasi di Ksar Ghilane, la nostra meta. Una volta raggiunta, ci rendiamo conto che è un luogo molto sviluppato, con notevoli piantagioni di datteri e vari negozietti. Ripartiamo in direzione Douz: ci aspettano circa 200 km di asfalto. Cala la sera e dopo un rifornimento volante, con prelievo di gasolio dall'Unimog di Eugenio, arriviamo a destinazione nel campeggio: ci sono bagni e docce per una bella lavata.

SETTIMO GIORNO

È sabato. Con la sveglia a Douz arriva anche lo

INFO

DESARTICA ADVENTURES

www.desartica.com - info@desartica.org
VEICOLI DI ASSISTENZA Mercedes Unimog - Man
CAPO GRUPPO Eugenio Paschetta
NUMERO PARTECIPANTI 38 persone, 18 veicoli
PERIODO aprile 2013
KM PERCORSI 1.600, di cui 400 in offroad

DESARTICA
ADVENTURES



DA SAPERE IN PILLOLE

LA BORSA DA PORTARE IN NAVE DEVE CONTENERE

Passaporto, patente, chiavi di scorta veicolo, libretto auto con eventuale delega, carta verde, eventuale delega alla guida, farmaci (per mal di mare e/o personali), necessario per toilette, necessario per la notte, penna, occhiali da sole, giacca a vento per stare sul ponte.

AUTONOMIA Serve un'autonomia di circa 1.000 km di asfalto. In Tunisia il carburante costa un terzo rispetto all'Italia. Avere almeno 50 km di autonomia allo sbarco.

ASSICURAZIONE TUNISIA Verificare se la carta verde è abilitata per la Tunisia, eventualmente bisognerà stipularla al porto di Tunisi con circa 20 euro. Non è obbligatoria, ma in caso di incidente sono guai!

VIVERI Piccola scorta di cibo per gli spuntini per tutti i giorni. Preparata la lista dell'indispensabile, portare la metà di quello che sembra giusto: si avrà comunque portato il doppio.

ACQUA 4 litri di acqua potabile a persona al giorno per bere. Nel percorso iniziale di sono negozi dove acquistare bibite e acqua minerale.

CAMBIO La moneta è il dinaro e non serve cambiare in Italia.

DA PORTARE La tenda e i relativi sacchi a pelo e cuscini (in inverno meglio pesanti), una forca (meglio se da fronte).

RICAMBI AUTO Filtro aria/gasolio/olio.

CARBURANTI Serbatoi e taniche per un'autonomia di carburante di almeno 1.000 km di asfalto.

PNEUMATICI È consigliata la camera d'aria anche con i tubeless.

ACCESSORI Badile a manico corto, manometro pressione gomme, cinghie per ancorare i bagagli, tavoletta in legno per appiattare l'appoggio del cric sulla sabbia, cinghia di trascinamento, con relativi ganci, di almeno 2 metri e resistente a circa 10.000 kg allo strappo, apparato radio CB, VHF, piastra sabbia (resina - alluminio - gomma), pallone sollevamento vettura o bolla, compressore aria per gonfiaggio pneumatici, snorkel.

TANTISSIMI I MOMENTI



FOTO E VIDEO COMPLETI S

NECESSARI, MA NON INDISPENSABILI



Nel viaggio organizzato, come questo di Desartica, si può avanzare "a vista" in carovana. Noi avevamo a bordo un Geosat 4x4 Crossover AvMap, mentre l'Unimog in testa di Eugenio Paschetta era dotato di un PC con sistema di navigazione Touratech e due GPS Garmin 276 e 162. In Tunisia è obbligatoria comunque una guida locale e non è consigliato avventurarsi da soli.

smarrimento delle chiavi del nostro Toyota... Scendo presto dalla tenda per fare qualche foto, apro l'auto con le chiavi che inespugnabilmente si volatilizzano. Tra i consigli di Desartica c'era anche l'avvertenza di portare la copia delle chiavi. Dopo più di un'ora di ricerca affannata, si mettono all'opera Giancarlo Zanfi e Davide Corsetti, per rompere il blocco dello sterzo. Circa un'ora di lavoro per cercare

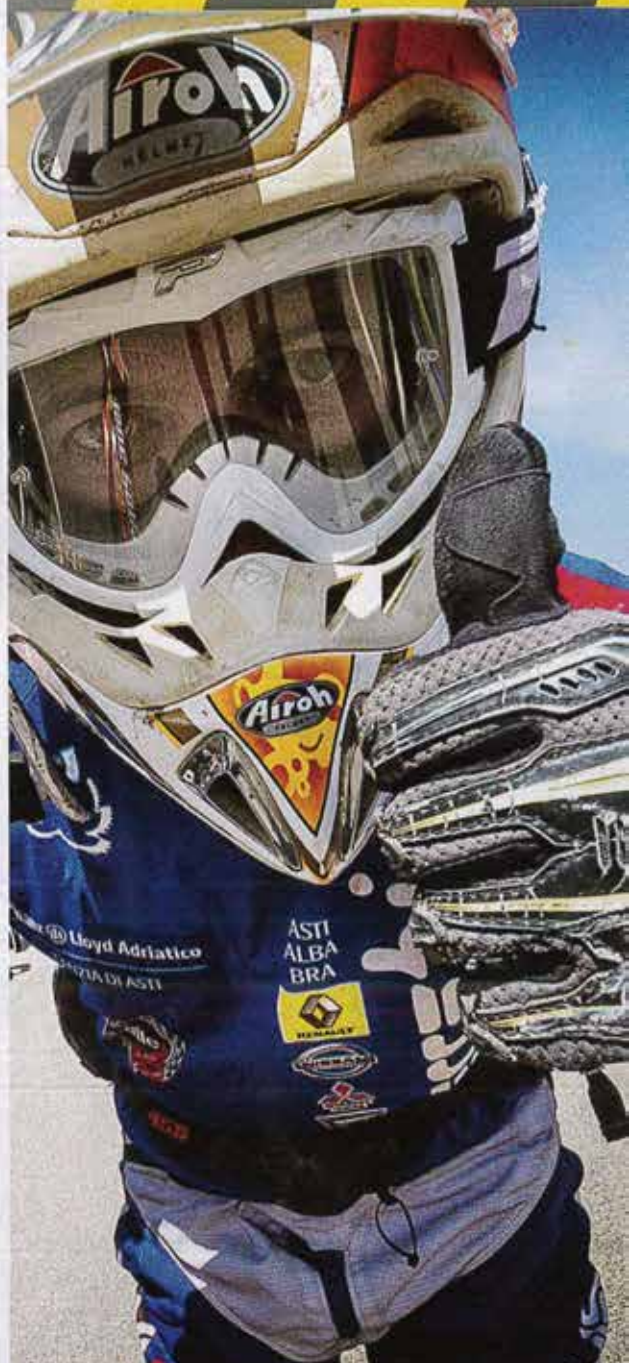
di fare meno danni possibili e finalmente il piantone viene liberato e posso mettere in moto il Toyota. Rigonfiamo le gomme: da adesso procederemo su asfalto. Qui la carovana si divide in 2 gruppi; la maggior parte ha come meta Hammamet per una serata in albergo e imbarco domenica alle 11 in direzione Genova. L'altro gruppo parte oggi alle 23,00 per Roma con scalo a Palermo. Percorriamo un tratto tutti insieme e poi ci

dividiamo. Rimangono noi di Elaborare4x4, Francesco di Desartica Sud, Vincenzo Santo e Bruno Bertini: i calabresi. Ci accompagna anche Nina. Passiamo la giornata in viaggio. Tappa per un pranzo volante a base di specialità calabresi e siciliane. Entriamo in autostrada e arriva il maltempo ed una grandinata impressionante. Ci dirigiamo di corsa verso Tunisi, lasciandoci dietro ricordi e paesaggi indimenticabili!

INDIMENTICABILI!



WWW.ELABORARE4X4.COM



endurista
LA RIVISTA
CHE TI PORTERÀ SULLA
CATTIVA STRADA!

Prove moto, avventure enduristiche,
motocavalcate, elaborazioni,
accessori, guide all'acquisto e un
grosso spazio dedicato ai bicilindrici