

## I<sup>er</sup> RALLYE DE MAURITANIA

4X4 - MOTOS - QUADS -  
BUGGYS - SSV...



### Presentación:

**Primer rally de Mauritania** se desarrollará del 1<sup>o</sup> al 8 de enero de 2009 en rizo alrededor de la ciudad mauritana de Atar conocida por todos los apasionados a los rallyes africanos como **ciudad etapa del rally raid "París - Dakar"**.

El principio de nuestro rally obedece a **dos reglas fundamentales** que deberían facilitar la vida de los participantes, los pilotos y los asistentes.

- **el placer de llevar sus maquinas** por las dunas más difíciles de cruzar del mundo, sin dejar de lado la **seguridad de los pilotos** con abastecimientos de carburante cada 120km.
- **un coste reducido** para la presentación y el mantenimiento de las maquinas con etapas de vuelta alrededor de Atar donde estarán basadas las asistencias.

El Rally de Mauritania, mucha gente lo había imaginado, pero nunca nadie había intentado llevarlo a cabo porque había **que atreverse a atacarse a una leyenda** de cerca de 30 años llamada "París-Dakar".

Este último ahora en conquista de nuevos continentes. Los enamorados de África, de la arena y de sus increíbles dunas se quedaban con un hambre de dunas. Es por que **hicimos la apuesta de proponerles un rally** donde el placer se codeará con seguridad y precio comprimido.



¿ Cuáles fueron **las ideas directoras** que presidieron a la elaboración de este rally?

Fueron en total de seis:

**"Todo para el placer de pilotar"** así poder comprometer maquinas ligeras, lo más cerca posible de la serie con un objetivo principal, **"la seguridad del piloto"** que nos parece prioritario porque sabemos que cuanto más ligera es la montura, menos peligro de herir a su piloto durante una caída **"un costo de preparación reducido"** porque cuanto más próxima a las maquinas de serie, menor es el precio de la preparación **"asistencia limitada"** gracias a un punto central de asistencia a Atar.



La posibilidad de **"no hacer o no acabar una etapa"** y participar en la etapa siguiente si estar **eliminado "muy pocos kms de enlaces (menos de 100km) con"** un recorrido casi inedito **(más de 1800km)**.

De hecho, y **desde hace más de seis años** nuestra agencia lleva a los apasionados de los raids deportivos al asalto de las



dunas mauritanas con motos y quads.

Y en el curso de los años, nos percibimos que los quads podían realizar figuras y pasos extraordinarios en las dunas y que **practicar surf sobre las dunas en quad se acercaba del placer de deslizamiento sentido haciendo esquí fuera de pista o del free ride.**

Posteriormente vimos **llevando a motoristas** que con motos ligeras y poderosas, **podían seguir los quads** en las dunas extremas, una cosa en la que no confiábamos al principio.

También llevamos **SSV (Yamaha Rhino)** y estos últimos nos demostraron ser capaces de **practicar surf sobre las crestas de dunas, en modo de “ grande 8 “.**

Hoy nos queda solamente **demostrar que los buggies y los 4x4 pueden apisonar el peón a todo el mundo.**

Por supuesto, sobre ciertos terrenos, particularmente durante las **primeras etapas, los 4x4 y las motos van a ser intocables**, pero luego, cuando haya que atacar las dunas y no caer en el fondo de las **hondonadas impresionantes** bajo pena de pasar por lo menos la noche con las palas y eslingas, los quads y los buggies van a compensar las primeras etapas.

Para resumir, la palabra de orden para el piloto será **darse el gusto.**

Y la palabra de orden para nosotros, organizadores, será **la seguridad** porque queremos hacerle soñar y haremos todo para evitar los accidentes.



## La planificación barco y avión:

Dos soluciones se presentan para los competidores:

1 ° Los que transportan en vehículo su maquina a ATAR y la cita esta fijada el domingo, 28 de diciembre 2008 a ATAR para las revisiones técnicas.

2 ° Nos ocupamos de la transferencia de las maquinas por barco y la planificación estará el siguiente:

- **embarque** de las vehiculos por contenedor desde Marsella o el **Havre el lunes, 1 ° de diciembre de 2008**
- **pago de los derechos de aduana** y desembarque de los vehiculos en Nouakchott el viernes, **26 de diciembre**
- **llegada por avión** de los asistentes y competidores el viernes, **26 de diciembre a Nouakchott**
- **traslado en camión** de los vehiculoss entre Nouakchott y Atar, el **viernes, 26 y sábado, 27 de diciembre de 2008**
- **revisión técnica** de los vehiculos de carrera el **domingo, 28 y lunes, 29 de diciembre de 2008**
- llegada de los últimos competidores por avión el **martes, 30 de diciembre de 2008 a Nouakchott**
- **puesta en parque cerrado** por los vehiculos en **Atar el martes, 30 de diciembre de 2008**
- prólogo el **martes, 31 de diciembre**
- principio de la carrera el **jueves 1 ° enero de 2009**
- **fin de la carrera** y reparto de premios el **jueves 08 de enero de 2009**
- **traslado de los vehiculos** y puesta en contenedores el **viernes 9 y sábado 10 de enero de 2009**
- **vuelta a Francia por avión** de los competidores el **domingo 11 de enero**
- **vuelta de las maquinas a Francia** hacia el **15 de febrero de 2009**





## El recorrido :

Contiene varias etapas:

**Prólogo de 10 km el miércoles 31 de diciembre de 2008** en los alrededores de Atar para determinar la orden de salida de los competidores.



**1 ° etapa: el jueves, 1 de enero de 2009 :**

**Atar-Tidjikja: 375 km cuyo 350 km ineditos**

El trayecto se presenta por un **enlace de una veintena de kilómetros** en dirección a

Chinguetti, hasta el **cuello de Nouatil**. La pista cambia de rumbo hacia la derecha y es el principio del primer descubrimiento que toma la pista de Tidjika.

La pista, bien marcada, que bordea los Montes Zarga, luego continua hasta el cráter de Aouelloul.

**Es el principio del cruce o del contorno (es aconsejado) de los barkhanes** (tipos de pequeñas dunas muy blandas y en arco de círculo), que se extienden hasta el macizo de Irmechât.

Ven luego una zona de pasto cerca del pozo de Amjenjer. Dejamos la localidad de Aïn Cefra sobre la derecha y proseguimos sobre **la pista de Tidjikja** que serpentea de nuevo entre los barkhanes en dirección del sur, hasta el pozo de Touajil. Luego la pista gira hacia el este en dirección de **la palmariaie y el guelta de Touajafet**. La pista sigue el batha (la cama del río) del oued Tidjikja **hasta el pueblo de Rachid**.

Continuamos siguiendo el batha luego subimos sobre la meseta para retornamos a la ciudad de **Tidjikja, distancia aproximadamente 45 km.**

Fin de la primera etapa.

No hay **asistencia en Tidjikja** y cada competidor debe hacer su propia mecánica.



**2° etapa: viernes, 2 de enero de 2009 : vuelta Tidjikja –Atar por una pista diferente: 360 km Ineditos**

El principio de esta segunda etapa es lo mismo que el fin de la **prime-**

**ra hasta el pueblo de Aïn Cefra.**

A partir de esta localidad, tomamos rumbo dirección oeste en dirección del pueblo de N' Terguent. A partir de esta localidad, la pista sube hacia el norte. El paisaje es magnífico con pasos encajonados **en el oued Le-Hnouk** (" el oued de las mandíbulas "), un desfile con paredes abruptas de 80 metros de altura, en dirección de los pueblos de Ouagchodda y Maaden. Luego retornamos al oued El Abiod y el **palmeral de ensueño** :Toungad, Tifourad... hasta el puesto de policía

de Amatil. Seguimos luego la cama enarenada del oued Seguelil a los alrededores de Atar, plazo de esta segunda etapa.

**3° etapa: sábado, 3 de enero de 2009 : Atar-El Beyyed: 220 km**

La primera parte es bastante rápida **hasta el pueblo de Jraïf** distancia de 80 km. sin embargo es neces-

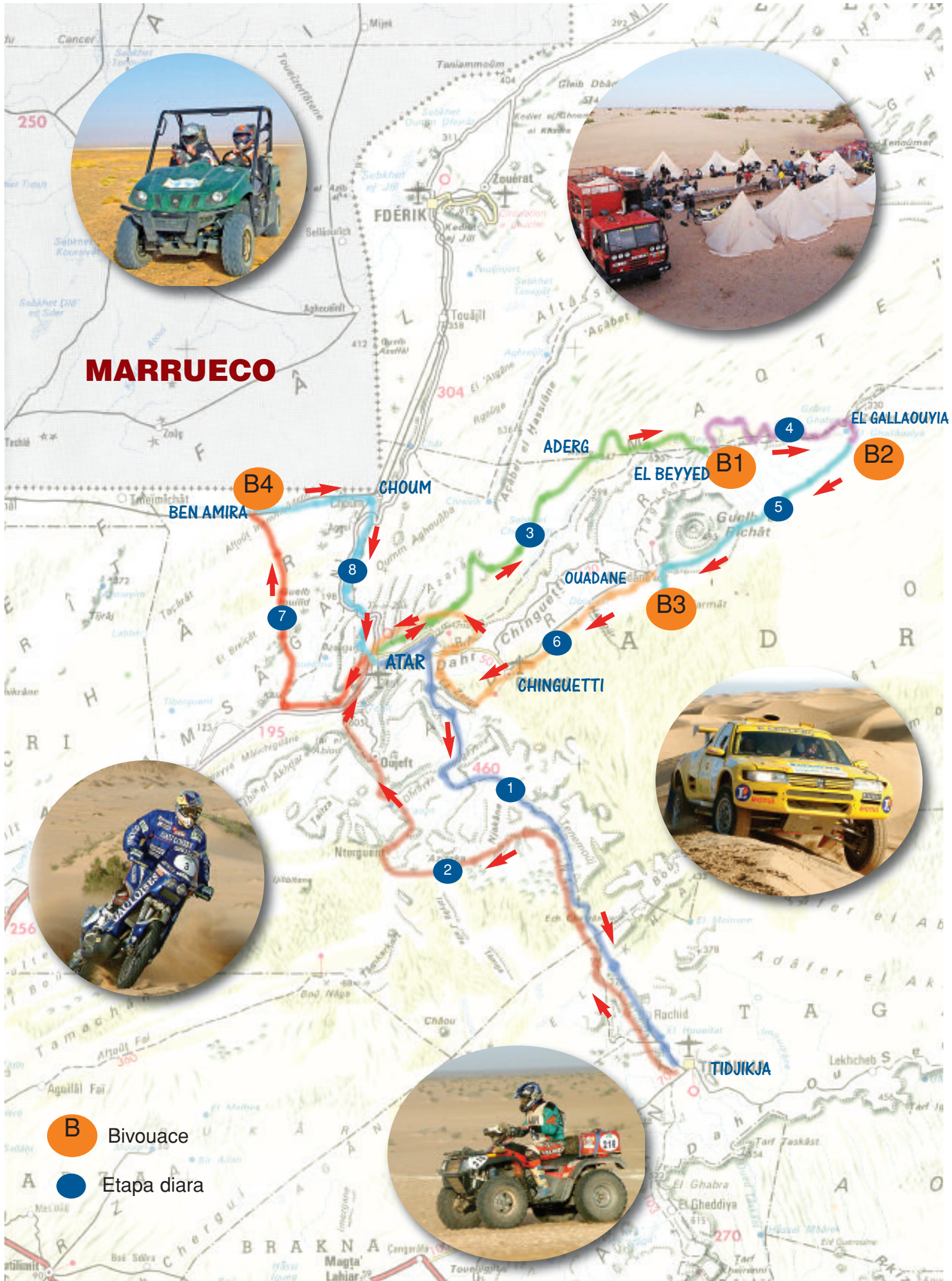
ario de rodar con máxima atención porque las piedras son muy afiladas.

A partir del pueblo de Jraïf, la pista contornea **la casa del morabito** luego gira hacia el norte en dirección de la Montaña de Aderg que se descubre después de haber **atra-**





# El recorrido :







**vesado un chott seco** de más de 50 km de longitud. Los colores alrededor de la montaña son suntuosos, ¡de ocre a la miel pasando por el salmón!

Y es allí donde comienza “ **el infierno de las dunas** ” para los competidores. Hay que en efecto alcanzar el **pico de Tazazmout** recorriendo dos tramos distintos en las dunas.

En el momento de la primera vuelta, entre Aderg y el pie de las grandes dunas, hay que **retornar a un punto GPS** situado cerca de 2 km del borde de las dunas. Es bastante fácil para las motos y los quads y más delicado para los 4x4 y los buggies que van a necesitar de colabo-

raciones conjuntas.

El segundo tramo es **más difícil** porque si el trayecto en línea recta sólo es distante de 6 km, el punto GPS en las dunas impone de entrada de **escalar y salvar las grandes dunas que bordean la pista**.

El tercer tramo cubre una distancia de 1 km en línea recta pero impone el paso por dos puntos GPS muy difícil de alcanzar, sobre todo el primero cerca de Tazazmout, que se alcanza después de haber subido **las primeras dunas a pisos**.



El final de la **etapa serpentea entre los árboles** y sigue la pista que conduce al pueblo de El Beyyed, término de esta segunda etapa.

**Un primer Bivouac en pleno desierto le espera para que el sueño se haga realidad.**



#### **4° etapa: domingo, 4 enero de 2009 : las subidas imposibles de El Beyyed y los famosos hondonadas: 80 km inéditos.**

La etapa empieza por dos **subidas difíciles, incluso “imposibles”**, diferentes para los quads y las motos por una parte y los 4x4, buggies y SV del otro. **El desinflado de los vehículos** es obligatorio para llegar a la cumbre de estas dunas.

Luego la pista va hacia el este en dirección del paso de El Beyyed. Antes de alcanzar el paso, **una cuarto tramo entre dunas y rocas** espera a los competidores encima de un espléndido circo. Una vez el paso salvado, una nueva prueba espera a los competidores con tres nuevas vueltas sucesivas.

**El quinto tramo, siempre en las dunas, es relativamente rápida**, pero el sexto es terriblemente difícil ya que implica el meandro de las **famosas hondonadas** o “escudillas” del macizo del Ouarane. en efecto, aquí, **el viento vuelve y las dunas están en todos los sentidos, sin ningún orden ni dirección precisa**.

En la cumbre más alta de las dunas, el GPS indica un nivel de 501 metros sobre el nivel del mar. En este punto es rodeado de hondonadas profundas y muy blandas que va a haber que esquivar o contornear bajo pena de no poder volver a salir o con mucha dificultad (incluso en quad, la solidaridad impone que un amigo venga a ayudarlo si cae en el fondo de una hondonada)

Es **siempre el mismo principio para recorrer estos tres tramos**: se debe reunirse a un punto GPS situado en medio de un océano de dunas, a 2/3 km del borde de la pista.



**El séptimo tramo es más fácil** porque las dunas forman cordones rectilíneos orientados hacia el nordeste. Es el fin de la primera meseta. Continuamos en direc-



ción de Fuerte de El Gallaouya.

La segunda meseta y el **octavo tramo** se perfilan esta vez con dos tipos de punto GPS en las dunas. Más duramente sería pasado **si un noveno y último tramo** no nos espere al pie de las dunas gigantes de Izirgui.

Subir en la cumbre de las dunas requiere dominar el arte del inclinado porque sólo un trayecto "S" puede hacerle esperar llegar a la cumbre salvadora.

El resto de la etapa nos conduce por la pista al militar Fuerte de El Gallaouyia. La prudencia impone **moderar la velocidad porque los militares mauritanos "¡no están de broma!"** El Bivouac a 10 km después del Fuerte, justo en medio del famoso paso de Sbil conocido por **sus grabados rupestres.**



### **5° etapa: lunes, de 5 enero de 2009 : El Gallaouyia-Ouadane: 230 km cuyo 220km ineditos**

Hoy es una **etapa agil la que le espera.**

Es necesario salir del paso de Sbil vigilando de no pinchar un neumático sobre las piedras que nivelan la cama del oued.

Por encima del acantilado un decorado increíble le sorprendera:

**un mar de arena. Récord de velocidad fuera pista** sigue para algunos, pero hay que tener cuidado porque el paisaje se vuelve cada vez más ondulado y las grandes piedras cubren el hueco de los vallejitos. **¡ Prudencia obligatoria!**

Alcanzamos cerca 130 km fuera pista **el famoso Gelb Er Richat** que es en realidad una **depresión volcánica** invadida por la arena y las dunas. Los científicos piensan que el circo del guelb, que hace 40 km de diámetro, corresponde a un **volcán que se formó y volvió a caer como una onda haciendo hinchazones concéntricas.**

Los colores, vistos de arriba, hacen pensar en el mar con **el blanco que se combina con el azul de las sales de cobre.**

La travesía del guelb impone cruzar un **nuevo chott central.** A continuación se bordea una antigua colonia portuguesa, el palmariaie Agoueidir.



Luego, treinta kilómetros más lejos, se perfilan la ciudad santa de Ouadane que forma parte del patrimonio de la UNESCO. Cinco kilómetros antes del Ouadane, el circo tuerce a la izquierda en dirección **"del Oasis de las rosas del desierto"**, punto final de esta quinta etapa.

**Enlace Ouadane (10 km)** y una de sus albergues para una ducha bien merecida.

### **6° etapa: martes, de 6 enero de 2009 : Ouadane-Chinguetti-Atar: 220 km ineditos**

Es una **etapa de nuevo móvil la que nos espera.**

De Ouadane a Chinguetti, la pista arenosa de 110 km pasa por el **bonito oasis de Tanouchert con sus palmeras entre mares de arena.**

Chinguetti es el paraíso de las excursionistas y la velocidad de los competidores no deberá sobrepasar 30 km/h durante 2 km que preceden y 2 km que siguen esta ciudad religiosa que es la ciudad más conocida de Mauritania y que es el feudo de los aficionados de excursionismo.

De Chinguetti, seguimos la falda del oued **en dirección del Monte Zarga.** Luego atravesamos a reg (desierto) de 25 km para reunir la cumbre **del paso de Amojjiar** donde **reina el célebre Fuerte Saganne.** El resto del circuito toma el paso célebre de Ammojjiar que se parece al gran Cañón americano. **¡ Es grandioso! La vuelta sobre**





Atar se hace por una pista rápida sin gran dificultad. Por la noche en hotel o en mesón en Atar.

**7° etapa: miércoles, 7 enero de 2009 : Atar-Yeghref-Ben Amira : 250 km cuyo 180 ineditos**

**Empiezas por un enlace de 70 km.** Los competidores se reúnen por la carretera Atar-Nouakchott el pueblo de Yeghref distante de 70 km.

**Continuamos por un paso de 180 km.** Por primera vez de la carrera, un largo trayecto al GPS espera a los competidores que directamente van a retornar al **monolítico de Ben Amira**. Este monolítico es el segundo mayor del mundo después de el de Ayers Rock en Australia. **Se sitúa cerca del ferrocarril Nouadhibou-Choum**, en aproximadamente 80 km de Choum.

Para alcanzarlo, los competidores van parcialmente a tener que **atravesar las famosas dunas muertas de Mauritania**, dunas que hicieron famosa la tripulación **Mitsubishi Saby-Séryies** durante un Dakar de leyenda donde habían estado los únicos en cruzarlas.

**El Bivouac está levantado a los alrededores de Ben Amira.** La noche es mecida por el paso cercano **del famoso tren más largo del mundo: ¡ 3 km de longitud y más de 200 vagones! ¡ Inolvidable!**



**8° etapa: jueves, 8 de enero de 2009 : Ben Amira-Atar: 200 km de piste 190 kms ineditos**

La pista más o menos en arena **bordea la via férrea en dirección de la estación de Choum.**

Luego la pista serpentea en el valle en dirección de **dos pasos sucesivos** que permiten a los competidores cruzar la barrera rocosa. De ahí, reunimos el **pueblo de Azougui** situado a una decena de kilómetros de Atar.

**Es el final de la carrera.**

Retornamos a Atar en enlace (en fin de mañana para los más rápidos)

**Entrega de los premios y tarde de fiesta para todos.**





# New Gate Travel



IMAGE COULLEUR Amnecy - 04 50 57 07 04