

Pasión **4X4** **Rosario**

APUNTES Y CONCEJOS PARA LA PRÁCTICA DEL 4X4



18° Encuentro Nacional, San Nicolas, 2022.

Les acercamos estos consejos para una práctica más segura y, por ende, más placentera de esta hermosa actividad que nos apasiona.

Temas a tratar

- Elementos Fundamentales de seguridad
- Elementos Adicionales
- Bases, frecuencias, potencias
- Emergencias y seguridad, RCP
- Meteorología básica
- Tránsito en altura, uso del oxígeno
- Electricidad y electrónica básica
- Toma de decisiones
- Psicología del deporte: el manejo de las emociones y el factor humano
- Manejo en distintos tipos de terrenos
 - Piedra
 - Arena
 - Barro
 - Nieve
 - Hielo
 - Mixtos
 - Salares
 - Vegas
- Cruces de ríos, Pendientes, Inclinaciones .
- Comidas y Alimentación.

Elementos fundamentales

√	Revisión a conciencia del estado de la chata (Luces, aceite, presión de las cubiertas , refrigerante, etc.)
√	Combustible (Para cuantos días o km de autonomía necesito)
√	Eslínga (mínima 1 por chata más alguna sogá o cuerda extra)
√	Grilletes (mínimo 2 por chata en lo posible marcados y probados en sus correspondientes alojamientos.)
√	Polea de Reenvío (al menos una por grupo)
√	Compresor (1 cada 2 chatas y medidor de presión)
√	Malacate, PROBADO , extendiéndolo al máximo y luego enrollado nuevamente
√	Base o Handy con la Frecuencia que se va a usar GRABADA Y PROBADA
√	Pala (1 cada 2 chatas)
√	Hí Lift (uno cada 2 chats)
√	Planchas de Desatasco o Escaleras
√	Tarugos y Solución para cubiertas
√	Llave Cruz.
√	Línterna Frontal
√	Ancla
	<u>Opcionales</u>
	Barretas, Cuarta de Remolque, Cables de batería y para Soldar, Electrodo y Máscara, Guantes, Ciano y Bicarbonato, Air Life

Elementos adicionales

✓	Agua potable suficiente
✓	Elementos de camping (Plato, Vaso, Cubiertos, Madera, Mesa, Sillón plegable, Linterna, Pava, Calentador, Garrafito, Olla,)
✓	Carpa, bolsa de dormir, aislante, colchoneta y abrigo
✓	Guirnalda de luces o luces de campamento
✓	Comidas calculadas para todos los días más extra
✓	Botiquín de Primeros Auxilios
✓	Parrilla y disco
✓	Botas y Ropas adecuadas para el tipo de Travesía



Tránsito en Altura

El tránsito en mayores altitudes a las que uno está acostumbrado, trae cambios en nuestros organismos que nos producen cierta incomodidad, sobre todo cuando hablamos de alturas mayores de 3000 ms. La falta de oxígeno a partir de esa altura se hace notar.

El cuerpo se va adaptando de a poco a la falta de oxígeno, sólo hay que subir muy gradualmente. La idea, siempre que se pueda, es llegar a la altura que queremos durante el día pero, preferentemente, dormir lo más bajo posible, ya que es en ese momento donde más se siente y no nos deja dormir bien. Una buena aclimatación se logra subiendo en etapas, y desde los 3000 ms, subir de unos 800 ms por día si es posible, aunque muchas veces es medio complicado lograrlo; lo importante, siempre y cuando se pueda, es buscar algún lugar más bajo para dormir. También se pueden llevar tubos de oxígeno, pero no hay que depender sólo de eso, hay que buscar que el cuerpo se aclimate.

Todos los movimientos que se hagan en la altura, ya sea caminar, manejar alguna herramienta, pala, mover piedras, etc., tienen que ser realizados muy lentamente y sin mover mucho la cabeza. También por el clima seco, propio de la altura, hay que hidratarse con agua bebiendo por lo menos de 3 a 4 litros por día, así como también comer comidas livianas y fáciles de digerir, *también evitar el alcohol.*

Una buena medida podría ser llevar comidas ya listas como por ejemplo Sabores de Reyes, que son comidas elaboradas muy ricas y que se vencen a los 3 años, o sea se pueden tener en las chatas por cualquier emergencia, por ejemplo si nos agarra la noche con mal tiempo como para cocinar.

Otro tema a tener en cuenta es el frío y el viento que por lo general van de la mano con la altura. Si se sabe que se va a transitar en altura o se sospecha que podrá ser así, hay que llevar ropa apropiada (calzoncillos y camisetas térmicas, guantes de abrigo, gorro polar, calzado y medias apropiadas), como así también una buena bolsa de dormir o frazadas por si hace mucho frío.



Toma de decisiones

Este punto es muy amplio y da para más que un comentario, sobre todo cuando uno está con un grupo de Amigos.

Hay tomas de decisiones que son personales, como por ejemplo cuánto tiempo le destine a la preparación previa a la travesía (sé a dónde vamos?, sé qué tipo de terreno voy a transitar?, se cuanto combustible tengo que llevar?, *estoy realmente preparado tanto yo como el vehículo para esta travesía en particular?*, etc.).

Cuando vamos a hacer una salida hay que tener en cuenta que lo vamos a disfrutar mucho más y nos va a servir mucho más siempre y cuando sepamos ESTAR PRESENTES, que es simplemente estar, no sólo con el cuerpo presente sino con la mente y los pensamientos también. Si vamos y seguimos enroscados en los problemas que cada uno tiene en su vida diaria no lo vamos a disfrutar, porque no vamos a ESTAR PRESENTES .

Otro tema interesante es el del Miedo. Muchas veces nos pasa que ante una maniobra peligrosa nos agarra Miedo y esto no es malo (siempre y cuando no nos paralice) ya que el Miedo nos hace estar mucho más atentos a lo que tenemos que hacer y por supuesto que la maniobra que hagamos tiene que ser hecha *conscientemente*, sabiendo lo que hacemos. Recordemos que a medida que más nos entrenemos, más cómodos nos vamos a sentir en cada salida. Messi llegó a donde hoy está como jugador de Fútbol porque destinó mucho TIEMPO y ESFUERZO a entrenarse. Si queremos “ser buenos” en esto, y por supuesto en todo, tenemos que *entrenarnos*.

Siempre es importante la Toma de Decisión sobre a qué hora parar para armar campamento y sobre todo la elección del lugar para hacer del mismo un momento de *encuentro agradable*. En lo posible hay que hacerlo con tiempo antes que nos quedemos sin luz solar, porque de lo contrario se nos van a dificultar las tareas. Siempre que se pueda, hay que buscar un lugar donde tengamos agua cerca, pero tener en cuenta si puede haber crecidas inesperadas.

A la hora de parar hay que tener en cuenta varias cosas como por ej.: cuanto trayecto nos falta como para llegar a alguna construcción donde nos podamos alojar , las condiciones meteorológicas , o sea , si hay mucho viento o está lloviendo o nevando y también depende de que tan equipados estemos como para hacer campamento.

Es importante actuar con calma cuando las cosas se complican. Tomarse un tiempo para evaluar todas las posibilidades que tenemos y no solamente enfocarnos en una. La mayoría de las veces hay varias opciones. No sirve buscar culpables de determinada situación, sino buscar soluciones. Tampoco sirve hacernos la cabeza de todo lo malo que nos puede pasar ya que la mayoría de las veces, esas cosas malas nunca suceden. Hay que confiar en el Grupo.

Todos los inconvenientes que sucedan, luego a la vuelta de cada salida quedarán como recuerdo y anécdotas uniendo más al Grupo.

No hay que menospreciar el estado Físico, ya que para hacer algunas travesías o salidas más complicadas se necesita tener cierto estado de salud ya que hay que subir montañas en altura, alcanzar y colocar eslingas y grilletes, trasladar piedras o manejar la pala o barreta. Y si a todo eso le sumamos frío, viento, altura, etc., si no estamos bien físicamente todo se complica.

Siempre tratar de hacer la menor huella posible en los terrenos para no dejar todo marcado.

Tener en cuenta también el tema de que a los puesteros cada vez les gusta menos que pasemos por sus propiedades con lo cual tratemos de no producir conflictos, sino todo lo contrario, tomémos un tiempo para compartir con ellos y entender su forma de Vivir y en lo posible tratemos de darles una mano.

Otra toma de decisión importante es cuando, ante la rotura de un vehículo, hay que decidir si se lo lleva a tiro (siempre y cuando no signifique más inconvenientes a otro vehículo o gente) o se lo deja y se va a conseguir los repuestos necesarios para su reparación. Siempre hay que tener claro que lo importante es la seguridad de las personas.



Manejo 4x4 en distintos tipos de terrenos

Lo primero es acostumbrarse a leer el terreno. Hay formas de manejar en cada tipo de terreno, pero no siempre es igual: **aprender a LEER el camino.**

PIEDRA



Generalmente se usa una presión de neumáticos media, donde la goma se amolda a la forma de la piedra para tener mejor agarre a la misma, pero sin exagerar en el desinflado y por supuesto dependiendo del tipo de piedras. Generalmente, dependiendo de la marca de la rueda, 20 libras es una buena presión para usar.

Cuando el paso es muy justo en el ancho de la camioneta, se busca subir directamente la piedra, siempre y cuando sea posible, para no dañar los talones de la goma. El manejo en general tiene que ser prolijo y metódico y no atolondrado, siempre, en la medida de lo posible, sin jugar mucho con el embrague.

ARENA



En general se usa las gomas con bastante poca presión para que la superficie de contacto con la arena sea mayor. Los giros tienen que ser amplios para evitar desbandar las ruedas debido a la baja presión que tienen. Las subidas en pendientes largas deben ser subidas hasta la cresta de la lomada y no cortar el motor antes ya que perderemos tracción, obviamente, siempre y cuando sepamos que hay después de la cresta de esa loma.

Los motores se llevan siempre a muchas vueltas, de esta forma nos aseguraremos de tener buena tracción. Otra cosa importante es la hora en que se va a transitar por la arena, ya que por la mañana temprano siempre está más compacta, mientras que por la tarde estará más floja.

BARRO



El tránsito en el barro dificulta mucho la adherencia. Antes de meterse hay que leerlo un poco ya que uno no sabe que hay abajo del barro y podría quedarse colgado si la huella es muy profunda, así también hay que analizar qué tan largo es. De ser posible caminar previamente el sector. Hay que fijarse en la salida para ver si se distinguen lugares donde se vean huellas de otras camionetas, porque de lo contrario podría significar que es muy difícil salir. El motor se lleva siempre a buen ritmo para no perder tracción; si ves que el vehículo deja de avanzar no hay que seguir acelerando ya que sólo lograremos enterrarnos más; en ese caso poner marcha atrás y empezar de nuevo. Los neumáticos, dependiendo de lo que encontremos mezclado en el barro, se le pueden bajar de presión para tener más superficie de apoyo y al deformarse la rueda pueda expulsar algo del barro que tiene adherido. Si nos quedamos atascados habrá que usar planchas, ramas o lo que tengamos a mano para lograr alguna tracción. También se podría usar un ancla junto con el malacate.

NIEVE



Al transitar por la nieve se busca aplastarla para formar huella o en su defecto romper la capa dura superficial, para llegar a la nieve más firme. Siempre que se pueda hay que aplastarla porque de lo contrario si se va acumulando adelante del vehículo llegará un punto donde nos impedirá el avance si la nieve es muy profunda. A su vez hay que analizar qué tan extenso es el sector que queremos cruzar. Se maneja en general a baja velocidad y frenando con el motor y no con los frenos, para que no se produzca deslizamiento. Las cadenas sirven para romper la capa de hielo superficial y afirmarse más profundamente, la mejor forma de colocarla es desinflando un poco las cubiertas y después de colocarlas, y darle otra vez un poco de presión a las gomas para que se ajusten bien. Donde se encuentren Penitentes en general no hay que pasar ya que nos quedaríamos colgados por lo firme que son. A las cubiertas se le bajan la presión para que aplasten mejor la nieve y tengan mejor tracción.

HIELO



Donde encontremos hielo será muy difícil transitar o será imposible.

Unas de las formas será hacer una canaleta con picos o barretas si lo que se tiene que pasar es sólo un sector.

Sobre todo, si ese sector está inclinado, tendremos que hacer una huella para que se claven en ella las 2 ruedas de un lado.

Si se tiene que pasar una laguna totalmente congelada y no se sabe bien si aguantará el peso del vehículo, una forma de evaluarlo será ver los bordes de dicha laguna porque si no se aprecia donde termina la laguna y donde empiezan los bordes es una buena señal de que es bien gruesa. Si la capa es continua sólo bastará un espesor de 7 cm para aguantar el peso de un vehículo.

Siempre que se pueda, circular con cadenas y a muy baja velocidad.

CRUCE DE RÍOS



A los cruces de ríos hay que estudiarlos muy bien, tanto su caudal, sus bordes, la profundidad, cuan ancho son, su sentido de circulación, como es el fondo, o sea, arenoso, con mucho barro, con piedras grandes etc.

Siempre que se puedan se deben cruzar a favor de la corriente y por el sector menos profundo. Para saber la profundidad no queda otra que meterse con un palo para cerciorarse de su profundidad. Tener en cuenta que los ríos de montaña siempre van a estar más bajos y claros a la mañana que a la tarde. Si se tiene dudas, habrá que cruzar una chata eslingado para seguridad. Si hay mucho caudal habrá que pasar todas las chatas enganchadas, sobre todo las más livianas, y si por casualidad se empieza a llevar alguna chata lo mejor será abrir las puertas para que pueda pasar el agua. Siempre perder tiempo en estudiar la jugada.

MIXTOS

En lugares donde el terreno es mixto, se va muy a los extremos. Tendremos que ir variando la forma de manejar, como así también la presión de los neumáticos, de lo contrario podríamos producir roturas de cubiertas o quedarnos enterrados por falta de tracción, muchas veces por no bajarnos a inflar o desinflar, rompemos algo. Sigue siendo muy útil llevar un extinguidor de los viejos para cargar rápidamente las gomas y no perder tanto tiempo como con el compresor.

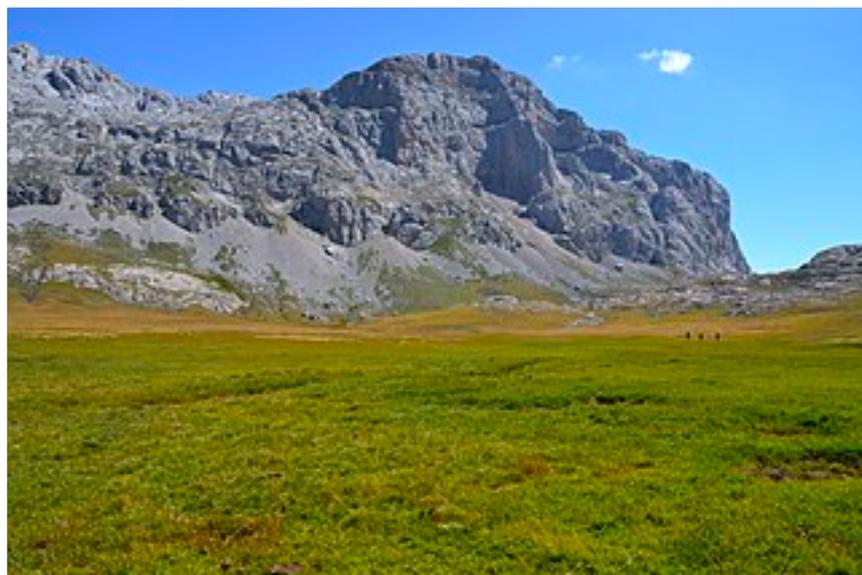
SALARES



Los Salares son otro terreno difícil de transitar ya que tiene partes muy firmes y algunas muy engañosas que te pueden chupar literalmente la chata. Siempre que sea posible circular por donde se vean huellas de otros vehículos que en teoría nos darán idea de que puede ser

más firme. Andar siempre, a menos que se esté seguro de que es firme, muy lentamente para poder detener el vehículo apenas uno vea que se empieza a enterrar y así poder retroceder. Las áreas blandas en aspecto se ven muy similar a las firmes, pero son así también tan extensas como éstas. A menos que uno se vea obligado si o si a tener que pasar por estos lugares, hay que evitarlos y rodearlos. Tener en cuenta que puede haber partes firmes y de golpe continuar con partes blandas. Las tareas para sacar a un vehículo chupado por un salar suelen quitarnos bastante tiempo por lo engorrosas que son, además de lo dañino que es la sal de por sí.

VEGAS



Las vegas se distinguen en general por su color verde intenso, debido a la constante irrigación de agua que tiene. Siempre que, no se pueda evitar pasar por dicho lugar, hay que elegir la parte donde se ve el pasto más seco con un color verde pero menos intenso y más tirando al color amarillo o marrón. Siempre es preferible elegir otro paso alternativo, o en su defecto la parte menos ancha.

PENDIENTES



En las pendientes siempre se tiene que circular con el cambio puesto y soltando el embrague, acelerando más o menos según corresponda. En bajadas flojas se bajará en la marcha ya establecida y no se cambiará de marcha durante su trayecto sólo si el vehículo tiende a cruzarse se acelerará un poco para que la tracción vuelva a enderezar el vehículo. Generalmente se bajara en primera o segunda marcha para que la caja vaya teniendo el vehículo. En las subidas depende mucho del tipo de piso que tengamos, de la inclinación, de las variantes que tenga en su trayecto la inclinación y de lo larga que sean .Hay que decidir en qué cambio subir antes de empezar y no variarlo en la subida. Si elegimos un cambio incorrecto, bajar marcha atrás y empezar de nuevo. Al igual que en las dunas cuando el terreno es flojo hay que subirlo hasta arriba y no frenar antes.

INCLINACIONES



Este tipo de circulación, que es muy propio sobretodo de zonas montañosas ,requiere de mucho conocimiento del vehículo que estamos manejando ,por cómo se comporta y requiere mucho de SENTIR la chata .En general (suponiendo que el conjunto resortes o elásticos y amortiguadores y demás componentes de la suspensión están en optimas condiciones), los vehículos se pueden inclinar más de lo que pensamos y al menos el centro de gravedad este muy alto o tengamos mucha carga en las partes altas del vehículo , se pueden hacer pasos muy inclinados . En realidad hay que conocer el vehículo para saber bien cuánto lo podemos inclinar.

Recuerda:

SIEMPRE CIRCULA TAN DESPACIO COMO SEA
POSIBLE Y SOLO TAN RÁPIDO COMO SEA
NECESARIO.