



# ORIENTACIÓN DE ACERCAMIENTO AL 4X4.



**ASOCIACIÓN  
EUSKADI 4X4  
RESKATES Y AYUDA.**

[www.euskadi4x4.com](http://www.euskadi4x4.com)



• • • •  
• • • •

Euskadi 4x4, es una asociación de voluntarios, sin ánimo de lucro, unidos por la pasión a la naturaleza, distintos deportes y al mundo de la automoción, especialmente al 4x4. Actualmente consta de 58 socios y más de 400 simpatizantes, pero nuestra intención es seguir creciendo y hacer más visible las distintas labores que desarrollamos.

De las actividades que realizamos, podemos destacar el cuidado de nuestro entorno, manteniendo las pistas forestales evitando que se cierren en colaboración con las autoridades competentes de cada zona. También se nos conoce por la labor de rescate de vehículos 4x4 por los montes. Todo el que tenga un problema, puede contactar con nosotros a través del grupo de telegram y haremos todo lo que esté en nuestras manos, dentro de los parámetros de seguridad en cada situación, para solucionarlo.

# Quiénes somos



# Conceptos básicos

## Conocerás tu coche como a ti mismo.

¿Qué tontería, verdad? Pues no lo es tanto porque hay que decir que existen coches que son más capaces que el propio conductor, o sea, que el conductor no se atreve porque no sabe si podrá mientras que el vehículo lo podría superar sin problema (y le diría al conductor "Tira para delante que podemos" o bien al revés: yo sé que sería capaz de subir una pista de 55 o 60° de inclinación; pero sé que el coche no va a poder. Por lo que sea: porque es viejo, porque no tiene potencia o, simplemente, porque no llevo ruedas de tacos. Entonces, NO SUBO. NI LO INTENTO PORQUE, LO MÁS PROBABLE, ES QUE TENGA UN ACCIDENTE.

## Equipamiento.

Hay que ir mínimamente equipado o nos dedicamos única y exclusivamente a ir de paseo por pistas sin ninguna complicación.

¿En qué consiste el equipamiento básico?

- Eslingas.
- Grilletes.

Y, realmente no tan necesario porque siempre podremos ir a una gasolinera, compresor de aire y manómetro.

Y no son imprescindibles, pero sí importantes, pala, hacha y/o sierra. Y digo no tan necesarias, porque siempre podremos dar media vuelta si hay un árbol caído, un barrizal o todo aquello que no se veamos claro que podemos pasar sin medir la longitud de un barranco.

Quiero dejar muy claro que este equipamiento es para cuando SE VA ACOMPAÑADO.

En caso de tener que ser rescatado, otro coche podrá atarse al mío con los grilletes y las eslingas para tirar de él.



# Conceptos básicos

Y el tercer, Y MÁS IMPORTANTE, de los conceptos a tener en cuenta es:

## Conocimientos.

Se refiere a dos conocimientos: Tener "dos dedos de frente", para no intentar lo que es evidente que nos va a llevar a "quedarnos tirados" o, directamente, a un accidente.

Y me refiero también al conocimiento básico de lo que es el 4x4. Y para esto estamos aquí.



# Ideas básicas para empezar

- **4x4 o tracción integral:** Se utiliza cuando el terreno es resbaladizo. (lo mismo que decimos que "cuatro ojos ven mis qué dos", cuatro ruedas traccionan más que sólo las traseras).
- **Reductora o cortas:** Es la relación más corta de la caja de cambios. Tiene mucha fuerza y poca velocidad. Se emplea cuando el suelo está complicado: muchas piedras; muchas pendientes para subir y para bajar; suelo muy roto (piedras, barro, agujeros, escalones, todo ello y más) y bajando una pendiente muy-muy pronunciada, porque retiene el coche y apenas hay que tocar el freno.
- **Presiones:** En monte, arena, nieve y/o barro hay que bajar las presiones de las redas. ¿Por qué? Porque mejora el agarre al suelo (como una mano cuando tiene que asir cial cosa).

## ¿Cuánto hay que bajar las presiones de todas las ruedas?

Por regla general:

ASFALTO= lo que diga el fabricante del coche (o sea, nada).

ARENA= 0,8 bares.

BARRO= 1,2 bares.

GRAVILLA= 1,5 bares.

ROCAS= 1 bar.

Y aquí volvemos al primer punto: conocerás tu coche.

Porque esas medidas son orientativas. Puede que no necesites tanto o tan poco. O sea: ¡Conoce tu coche!



# Equipamiento

- Eslingas: Tienen que ser de alta capacidad de arrastre. Debemos saber cuánto pesa nuestro coche y intriguadas su consecuencia. ¿Cómo se usa? Se unen mediante grilletes al coche y entre ellas.; Nunca unir des eslingas entre ellas con un nudo.
- Grillete: Nunca se aprieta del todo: Cuando al cerrarlo haga tope, girar en sentido contrario, un cuarto de vuelta o menos). Asi evitaremos que se gripe después del esfuerzo y lo podremos soltar con facilidad.

Y un equipo básico fundamental, sobre todo si vamos a salir solos, es el cabestrante o winch que todo el mundo sabe lo que es. Debe soportar, al menos, vez y media el, peso del coche. ¿Por qué? Porque al remolcar el coche hay que tener en cuenta el peso del coche rescatado más aquello que arrastre (nieve, barro, pendientes...).

**¿Para qué sirve? Para rescatar un coche, para auto-rescates, para apartar del camino un tronco cruzado, para asegurar la maniobra, y más.**

PARA RESCATAR UN COCHE se necesitan eslingas y grilletes.

Se actúa así: un grillete al coche rescatado y un extremo de la eslinga, otro grillete del lado de la eslinga del coche rescatador con un grillete para unirlos y se tira del coche rescatador al rescatado.

Si es con cabestrante podría ser enganchado el extremo del cable al coche rescatado directamente.



# Auto – rescate

Necesitaremos una eslinga de árbol, que suele ser y más ancha que la de remolque. Nunca enrollar el cable del cabrestante directamente sobre el árbol. Porque podemos estrangular el árbol y, con esto, quedarnos sin el cable. Porque puede ocurrir que no lo recuperemos al quedar atascado en el tronco.

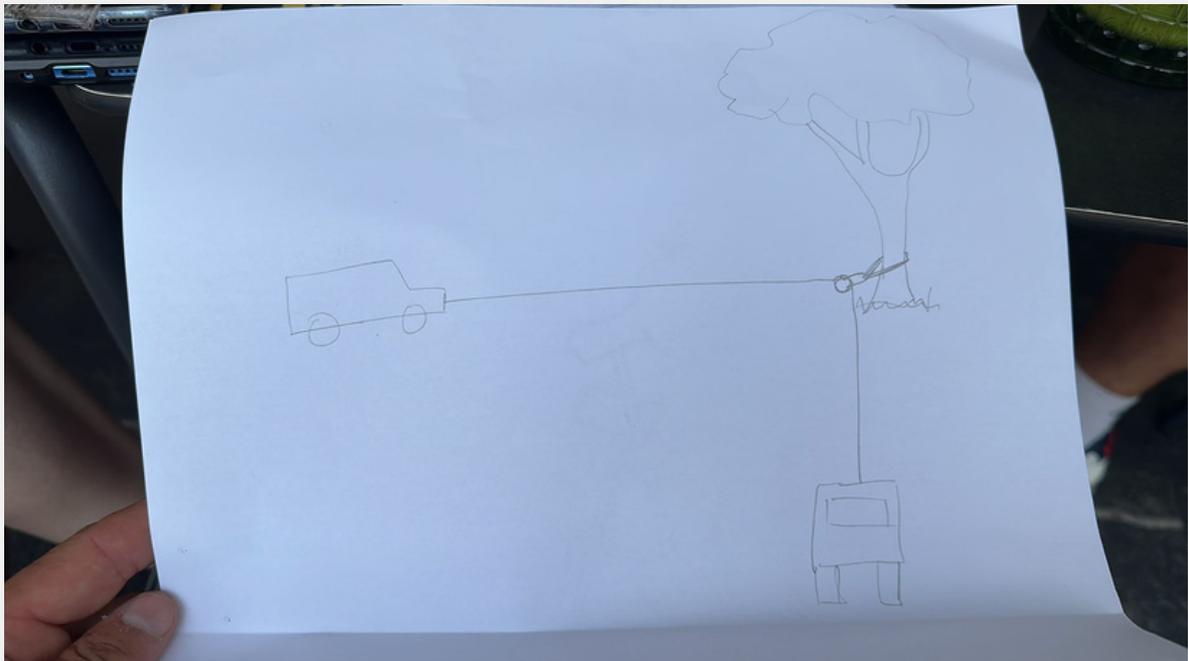
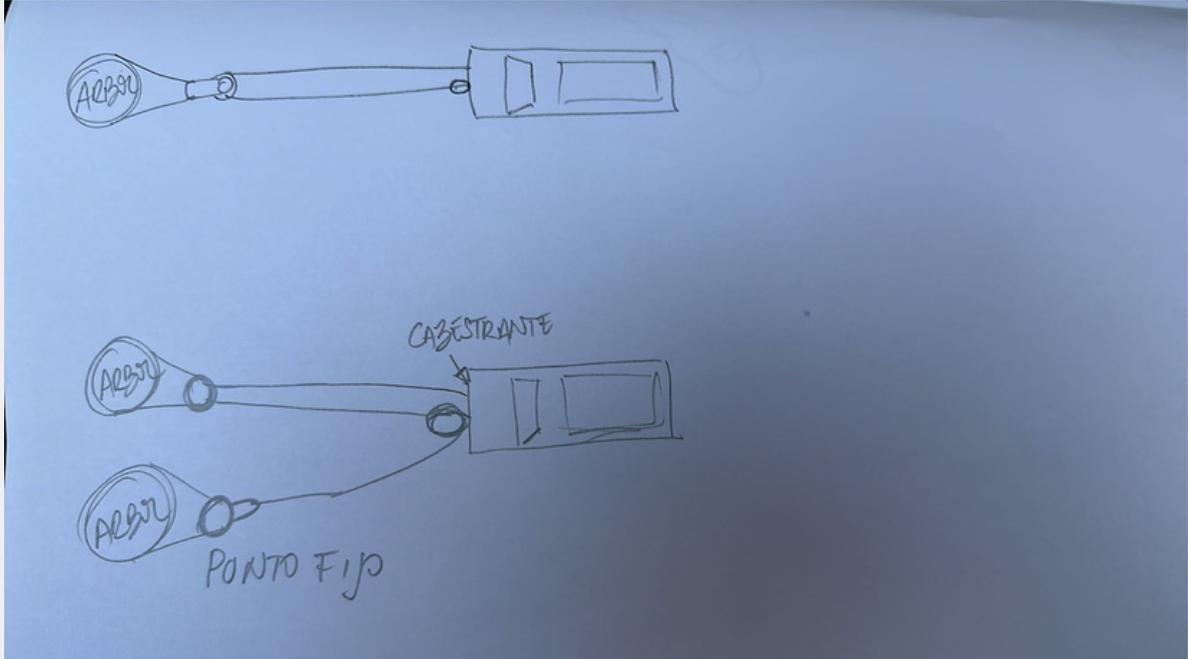
También necesitaremos una polea de reenvío, que es una roldana por la que circula el cable del cabrestante cambiándole el sentido de marcha. La polea se une, mediante grillete, a la eslinga del árbol. Si no tenemos polea de reenvío, se podrá utilizar un grillete (si lo podemos engrasar mucho mejor).

## COMO EFECTUAR UN AUTO-RESCATE

Abrazar el árbol con la eslinga y la polea. Pasar el cable por la polea, atarlo a tu coche y poner en marcha el cabrestante. La polea de re-envío también se puede utilizar para rescatar otro coche. Ahí se divide el esfuerzo de la máquina cabrestante.



# Auto - rescate



# Otros conceptos

- VADEO: supone cruzar un río o una charca.

¿Qué hay que tener en cuenta?

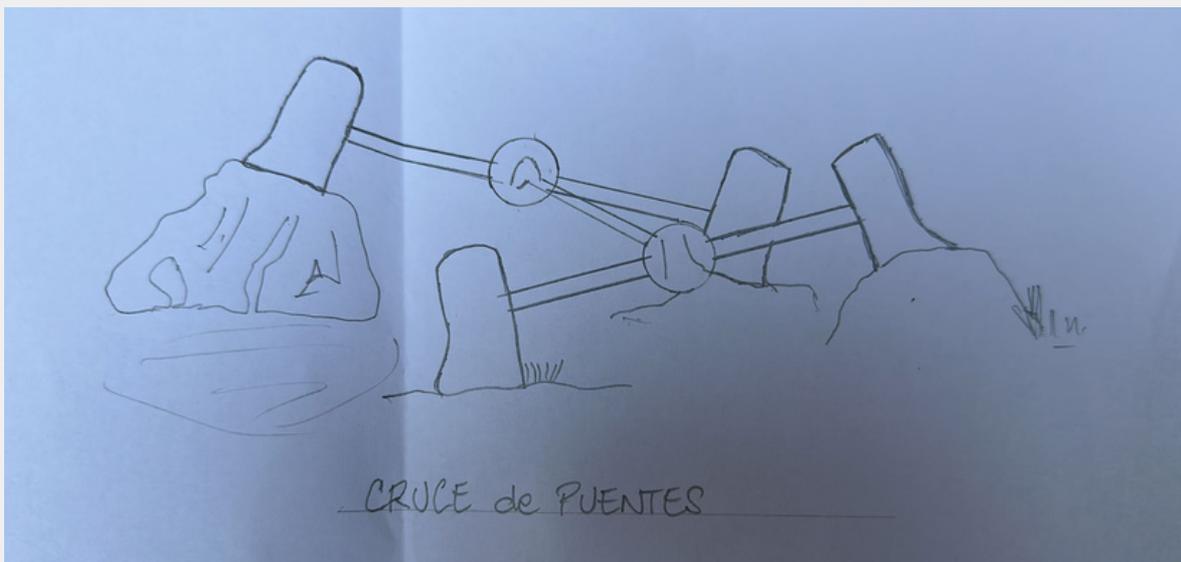
**Filtro del aire:** Altura a la que se encuentra. Nunca llevar la altura del agua a la suya. La razón es evidente: le entraría agua a la admisión del aire. Si el coche es gasolina, hay que tener muy en cuenta la profundidad.

Bien. La profundidad, así como saber cómo es el fondo: agujeros, piedras etc... Antes de meter el coche en el agua, hay que bajarse de él y tantear, en la medida de la posible, el fondo. Lo mismo ocurre cuando la hierba está muy alta: No se sabe lo que oculta.

Bueno. Para atravesar una charca conectaremos el 4x4 en largas. Entraremos con inercia o sea, "alegres" de velocidad (que no quiero decir que sea a 100/hora). No empezar desde la misma orilla y sostener firme el volante.

Atravesar un río es mas complicado. Hay que tener en cuenta la profundidad, la cantidad de agua y su velocidad. Hay que pasar muy despacio y si es necesario en cortas.

- CRUCE de PUENTES: En el cambio de inclinación de los ejes en sentidos contrarios. Es decir, hacer una equis.



# ¿Cómo se conduce?

Despacio, sin perder la vista del camino (si quieres observar algo, mejor detener el coche). El volante cogido con las dos manos con los pulgares por fuera del arco del volante. No se agarra como circulando por carretera porque, si caemos por ejemplo, en un agujero con una sola rueda, el volantazo que va a tener lugar nos podría partir un dedo.

Las ventanillas estarán siempre cerradas, una rama nos puede depilar en seco. Si necesitaríamos escuchar algo, se bajan un poco. Hay que evitar las ramas.

Otro pequeño detalle, si el suelo está muy roto, hay que ir callados y con la boca cerrada, porque te puedes morder la lengua con el bamboleo (no es broma).

Las pendientes se suben con el gas constante: No hay que variar el ritmo y sobretodo no soltar el acelerador. Repito; no digo ir rapidísimo, se trata de no dejar de dar gas.

Las pendientes en bajadas se ataca con la reductora, en primera y sin forzar el acelerador. No hay prisa. El freno se pisará solo si es muy necesario y de manera muy-muy Suave.

Los espejos retrovisores en marcha atrás: mucho cuidado porque no ves todo el suelo.



# El rescate

El rescatador debe tenerlo todo en cuenta: Estado del coche a rescatar (que no tenga nada que obstaculice su liberación (piedras, árboles, el borde de un precipicio...)) Hay que estudiar la situación del coche en el terreno (si está en el fondo de un barranco a punto de caer o apoyado en un árbol) y la disposición del conductor para obedecer las instrucciones que se le den (puede estar nervioso o tener miedo).

Hay que estudiar la situación con calma. Hacer un plan mental de cómo se va a proceder. Calculando, en la medida de lo posible, las adversidades que puedan surgir (que se resbale el coche según empezamos a tirar de él, por ejemplo).

Evidentemente, no estoy hablando de sacar un coche de un canalón en la nieve; sino de algo complicado.

Imaginemos un vehículo que se ha caído de un terraplén y se ha parado al chocar contra un árbol. Si le ha arado un árbol es muy probable (sobre todo en nuestra zona) que se trate de un bosque. Así que tenemos una pendiente de arboles y van a obstaculizar la maniobra.



# Qué tendría yo que tener en cuenta

La pendiente por la que hay que subirlo incrementará el esfuerzo del cabestrante. Así que, de entrada, hay que buscar dónde sujetar el coche rescatador para que no sea arrastrado. Un árbol donde amarrar al coche por la parte trasera y unas piedras en las ruedas, a modo de calzo, lo asegurará.

- ¿DÓNDE?

A una distancia del borde de la planicie de rescate con suficiente espacio para subir el coche rescatado dejándolo en zona segura, que quepa con seguridad.

- ¿COMO? HAY QUE MEDIR LA DISTANCIA ENTRE COCHES.

Hay que tener en cuenta que no se debe desenrollar el cable del cabestrante, así que igual hay que empalmar el cable con eslingas.

Bien. Diseñada la maniobra, conociendo el estado del coche y del conductor a rescatar, hay que darle otra vuelta a la maniobra mirando todo mientras se prepara. Lo mejor será hacer varios reenvios para reducir el esfuerzo del cabestrante.

También es importante dejar muy claras las instrucciones al conductor rescatado: que quite el freno de mano, cuándo acelerar, cuánto, etc.

Y solo queda proceder, con cautela, sin dejar de observar la maniobra, sin prisas

Lo mismo para charcas, nieve, etc.

