

## Etape 6

Soumis par Stéphane Hamard  
07-01-2010

Hier soir, je suis allé faire le plein dans la ville de Copiapo, à près de 20 Kms du bivouac, car je n'étais pas sûr d'avoir suffisamment de temps ce matin lors de la liaison. Et c'est avec bonheur que je me suis « retrouvé », dans la même station qu'en 2005, lors du rallye Por Las Pampas !

Ce matin, départ liaison à 6h15, et je me dirige comme tous vers la spéciale à 90 Kms, sur la route d'Alejandro De Oro. Au kilomètre 60, je me rends compte, horreur, que j'ai oublié (et/ou qu'on ne m'a pas donné) mon carton de pointage au départ. Demi-tour immédiat, et retour au bivouac, je ne veux pas risquer 2h de pénalités, voire plus. Je sais que j'ai 1h30 pour faire la liaison, je devrais être en retard mais beaucoup moins qu'une pénalité. Mon heure de départ théorique de spéciale est conservée, et le chrono défile depuis ce top départ, que je sois là ou non ! Le problème est qu'il faut que je refasse l'essence au passage, et lorsque j'arrive au pointage de la spéciale, le dernier concurrent moto vient de partir ! Je dois avoir environ 40mn de retard. C'est donc parti pour la remontée infernale ! Dès le km 8, je rejoins un quad, le genre de véhicule qu'il est difficile de doubler, tant la poussière qu'il soulève est importante. Je suis dans un super rythme, et je commence à remonter une à une pas mal de motos. La piste est assez roulante, très technique et super agréable, c'est un régal de pilotage. Je me sens super bien sur ma SHERCO, et j'avale les kilomètres. Sauf qu'au km 25, c'est le dérouleur de road-book qui se met en rade, il va falloir dérouler à la main. Rien de bien grave, je me plais à reconnaître quelques concurrents que je croise le soir aux malles motos. On passe encore dans des décors somptueux, sur des pistes encaissées dans des montagnes, c'est magique. D'autant plus que je remonte toujours des places. Mon seul gros problème, comme toujours, ce sont les quads qui sont vraiment dangereux à doubler. Vu l'unanimité au sein du bivouac, je pense qu'il faudra bientôt créer une propre catégorie de course pour ces véhicules, à l'instar des voitures et camions. J'arrive à la hauteur d'Eduardo Alan, mon ami Argentin, lorsqu'on pénètre dans une zone terrible de fesh-fesh, un sable si fin qu'on se croirait dans la farine. Le gros danger est qu'il se cache souvent de gros cailloux dedans ! De plus, ça soulève une grosse poussière, et comme le brouillard est apparu dans ces cols, ça fait un amalgame "moyen" sur l'écran de lunettes. Encore un petit point technique, il faut essayer d'un petit coup de gant sur l'écran au bon moment ; pas trop tôt pour que les gouttes d'eau s'évalent et déforment la vision, et pas trop tard pour que la poussière sèche raye l'écran. Sur un changement de direction, on doit quitter la piste principale pour passer en hors-piste, je vois 2 quads et 1 moto filer tout droit avant de se rendre compte de leur erreur ; Je me cale nickel sur le bon cap, ouf, 3 concurrents et surtout 2 quads de passés sans trop de mal ! Au kilomètre 90, dans une portion hors-piste de gros cailloux dans du sable mou, je vois déjà quelques motos immobilisées, il doit y avoir déjà quelques chutes. Juste avant le 1er ravitaillement essence au km 120, je double « Cali » qui a stoppé sa belle KTM noire, je lui fais signe, pas de problème. Arrivé au ravitaillement essence, avec neutralisation obligatoire de 10mn, je me rends compte que j'ai déjà pas mal rattrapé mon problème de ce matin, je suis revenu à hauteur des motos qui partaient théoriquement environ 20mn derrière moi, tout va bien. Juste à mon top départ, c'est le « monstre monster » de Robby Gordon qui pointe au CP (les autos n'ont pas de neutralisation ni de ravitaillement). On repart ensuite sur une piste roulante où je fais le forcing pour doubler encore quelques motos et 3 quads, alors que les premières autos font sonner mon Sentinel et me doublent à une vitesse &hellip;. folle. Les passages deviennent de plus en plus difficiles, avec les trous surprenants dans du hors-piste au sable mou, mais je me sens super bien, et bien calé sur la moto. Sauf que sur une petite falaise indiquée sur le road-book, j'arrive dessus un peu vite, et je couche la moto pour m'arrêter à temps. Ouf, pas de bobo, je viens juste de tordre un peu le levier d'embrayage. A peine relevé, je vois arriver en trombe un VW Tuareg Red Bull, je leur fais signe de stopper, ils ont compris, je crois qu'ils me doivent une belle reconnaissance (cf Sainz l'an dernier) ; la passe est un peu à droite, et on attaque des montées descentes de collines de sable noir en surface avec un sable ocre en dessous, toujours très mou, et qui fait souffrir les mécaniques. Au risque de me répéter, les paysages sont sublimes, et je éclate à piloter dans ces décors de rêve. Après une super descente très impressionnante, on remonte par une piste plutôt rapide qui n'en finit plus, style « Pike's Peak ». J'imagine le spectacle des top pilotes voitures là-dessus !

483 Kms de spéciale, je crois que ça va laisser des traces ce soir ! Mais pour moi, ça m'arrange plutôt, ça me permettra de « lisser » un peu mon retard, car je ne souffre pas encore, et c'est dans ces secteurs assez longs que je me sens le mieux et adapte mon rythme.

Arrive le deuxième CP essence, et là, grosse satisfaction, je repère des pilotes qui sont « dans mes temps » généralement ; Ca veut dire que j'ai rattrapé mon retard, c'est super, d'autant que je suis en forme. Alors qu'à la vue générale de la mine des pilotes et de l'aspect des motos, ce sera une étape marquante. Comme la SHERCO consomme peu, je ne fais pas le plein total, il me reste 150 Kms de spéciale à couvrir, je remplis à peine un réservoir avant, et ils me reste les deux arrières complets. J'avale deux barres de céréales, un litre d'eau, et me présente au contrôle départ en avance, en espérant « gratter » un peu de temps !! Puisque la

plupart des pilotes sont si fatigués (et leur moto aussi !) qu'ils ne sont plus « à la seconde » pour repartir. Implacable, le commissaire ne veut rien savoir (je m'en doutais à vrai dire !!) et égrène toutes les secondes de ma neutralisation. Je reprends le hors-piste, concentré et sans rien lâcher, je sens que je fais une « bonne étape ». Il ne faut surtout pas « penser » et rester concentré, enchaîner les kilomètres et les difficultés. Vers le km 380, alors que j'ai en ligne de mire un pilote à passer, ma moto perd sensiblement de la puissance ; Je relance en descendant une vitesse, je dois être surpris par un terrain très mou qui me bouffe de la puissance. Mais non, ça ne répond pas ; Zut, je dois être en limite essence, je me penche sur le côté gauche pour basculer les réservoirs arrières, et ça revient, mais la YAM a repris pas mal de distance. Je le passe enfin, sûr de mon pilotage, et je m'impose, mais 500m plus loin, c'est à nouveau la panne d'essence ! Bizarre, je me mets sur le côté, et vérifie les niveaux d'essence. Tout est normal. Je repars, mais je n'arrive pas à dépasser les 60 km/h, et j'attends un peu, peut-être une saleté dans l'essence qui va s'évacuer petit à petit. Je roule toujours mais sans ma pleine puissance, et je pense à la pompe à essence, elle doit être entrain de lâcher. Ok, je m'arrête pour changer les durites d'alimentation et brancher ma pompe de secours, dans le deuxième réservoir avant. Malheureusement, quelques motos me repassent pendant mon arrêt. C'est reparti, mais après environ 3 ou 4 kms, ça le refait ! Damned, je continue ainsi, 60 km/h, c'est déjà pas mal, et je calcule qu'il vaut mieux aller au prochain CP où j'analyserai la panne. Mon niveau d'huile est Ok, le moteur me semble nickel. La moto devient de plus en plus désagréable et cale même parfois. Elle repart toujours après quelques coups de démarreur, mais ça devient dangereux dans les reprises de gaz importantes. Plus loin au km 420, la moto cale définitivement en hors-piste, au milieu d'un grand plateau ouvert, en plein soleil évidemment. Pas de panique, je m'organise : j'enlève le casque, veste, pare-pierres etc, et sors les outils. Je vais changer la bougie, pourquoi pas. Le démontage est assez rapide (compte-tenu des outils sommaires que j'ai sur moi) et je rebranche l'essence sans remettre le réservoir en place, juste pour tester, et bingo, ça démarre !!! Ouahouh, je remonte tout dans le calme, et me voilà sauvé. Ma « petite SHERCO » a repris des couleurs, je la laisse reprendre sa température, et c'est « vissé » que je repars pour les 60 derniers kilomètres de spéciale.

Malheureusement, au km 449, elle s'arrête de nouveau, et là, au son, ça apparaît franc, elle ne repartira pas comme ça ; J'envisage toutes les solutions, mais je suis à cours de pièces, je pense à un problème électronique.

J'étudie rapidement le road-book à venir, je suis à 5 kms du prochain CP ! Trop bête, mais bon, il me faut encore 30 kms avant la fin de spéciale, avec des portions de fesh-fesh, donc remorquage par un autre concurrent impossible. A l'ombre de la moto, je ne me résigne pas, et songe à me faire tracter par une auto, mais chacune roule encore contre le chrono, et personne ne veut s'arrêter, voyant que je ne suis pas en danger. Et puis, finalement, une sangle derrière une voiture, avec la poussière et la piste défoncée, et le fesh-fesh à venir, c'est suicidaire !! Comme Cyril, mon coéquipier SHERCO sur la 78, est derrière moi, je m'attendrai pour voir si à nous deux, on trouve une solution pour rallier l'arrivée. Il ne me rejoindra jamais ; lui aussi en détresse.

Les heures passent, et finalement, à 20h30, alors que mon temps imparti pour faire le parcours chronométré s'achève dans 30 mn, un 4x4 de l'organisation arrive à ma hauteur, fais le point, et organise mon « dépannage ». Je démonte les éléments de sécurité (balise de détresse, GPS, Iritrack, Sentinel), j'abandonne la moto sur le bord de la piste, le camion balai viendra la récupérer dans la nuit ; L'hélico de l'Armée Chilienne viendra me « ramasser » pour me ramener au bivouac. Fin de l'histoire.

Le Dakar commençait à peine, j'étais super bien... C'est la première fois que j'abandonne sur panne mécanique, c'est très dur à avaler ; Surtout que la moto est saine, et qu'il s'agit sûrement d'une « connerie à deux balles ». Mais bon, il faut bien l'accepter, et c'est ça aussi le monde des rallyes ; Tout doit être parfait, le moindre grain de sable, et tout s'écroule ;