

Etape 5 : Chilecito – Fiambala / 416 kms

Soumis par Stéphane Hamard
18-01-2012

Cette étape est annoncée comme étant très difficile, les dunes de Fiambala ayant laissé une très mauvaise impression aux concurrents de l'année dernière;

Après une liaison de 150 kms, on arrive au départ de cette spéciale de 265 kms. Un changement du déroulement de la journée a été décidé : en raison des pluies torrentielles de ces derniers jours, l'étape sera raccourcie et l'arrivée jugée au CP2, au kilomètre 195.

Départ sous un soleil de plomb, il faudra faire attention à la gestion de la machine et du pilote.

Ca commence déjà fort sur une succession de petites dunes avec des crêtes parfois bien piégeuses. L'effort et l'attention devront être permanents. Sur une plateau un peu surélevé, nous arrivons sur un danger 3 (sur une échelle de 4) qui signale une grande dépression pour plonger dans un rio ; Malheureusement, je suis un peu trop long et je ne peux emprunter la trajectoire de la majorité des pilotes. Je vois déjà 3 motos couchées en bas de cette dune et constate une descente effectivement bien raide qui contraste avec un sol dur en bas, ce qui fait que le passage descente / contact au sol est violent et difficile à maîtriser. Je ne peux plus faire demi-tour car ma moto est déjà engagée dans la cassure. Je décide de tenter la descente où je suis, tout en travers pour éviter la prise de vitesse. Et comme une fleur, je garde une vitesse minimale pour ne pas m'enfoncer et planter, mais pas trop pour négocier cette difficulté avec brio, je suis tout content de me retrouver en bas sans chute, j'enquille, heureux en laissant plusieurs derrière moi;

En suit une succession de rios avec changements de directions permanents, mais dans un décor de sable mêlé de petits cailloux. La température est presque insupportable, et j'essaie d'économiser la mécanique, mais les passages sont vraiment difficiles, avec une section de pistes très étroites qui sillonnent au fond de falaises, dans un sable mou et « remué » par la grosse soixantaine de concurrents devant moi. Je croise pas mal de motos coincées, j'ai l'impression que les mécaniques sont au bord de la rupture (et peut-être les pilotes aussi !). Le bruit des moteurs en sur-régime pour s'extraire de ces pièges au milieu des falaises très encaissées résonne comme des cris de désespoir de mécaniques qui ont déjà tout donné !!....

Après moi aussi pas mal de plantages, j'arrive sur un endroit avec des falaises qui ont laissé place à un talus d'environ 3 mètres de haut, toujours avec cette piste de sable mou très étroite. Comme un Italien que je vois pousser en faisant hurler son moteur, je décide de « grimper » sur la berge pour essayer de trouver un sol plus porteur, et surtout s'aérer un peu. Le problème est que le sable est très mou partout et il faut trouver assez d'élan pour monter de travers le talus. Après 5 tentatives, me voilà sur les contreforts du rio, sur un sol plus porteur. Je suis au milieu d'une végétation parfois dense en hors piste et avance en longeant les irrégularités du rio. On se retrouve à 3 motos avec cette même idée, mais on se sépare, on se retrouve un peu plus loin, mais ça n'avance pas fort... Le problème, c'est que les repères sont presque imperceptibles. Je comprends vite qu'on est entrain de « jardiner » (dans notre jargon, ça signifie qu'on est perdu, et qu'on tourne un peu pour retrouver la bonne piste). A un moment, je me retrouve derrière la RIEJU d'un Italien, on roule en se frayant une trace improbable parmi les petits arbustes, quand je vois surgir des flammes au niveau de sa jambe gauche. Stupeur, en l'espace de quelques secondes, je force pour le rejoindre et lui signaler mais il a vite vu et a jeté sa moto et s'éloigne comme il peut. Je m'éloigne aussi et la moto s'enflamme en un instant ; C'est la stupeur. Tout crame très vite, une grande fumée noire monte dans le ciel. Je donne l'alerte au PC Paris par mon bouton rouge sur l'iritrack et 5 secondes après, j'ai quelqu'un en ligne à qui je précise la situation. J'attends un peu avec le pilote et moins de 5 minutes plus tard, on voit arriver un hélico qui vient le récupérer. Je le laisse alors et continue mon « chemin de croix » en direction de la provenance de l'hélico, je me dis qu'il doit bien venir d'un point de l'itinéraire à récupérer, mais j'évalue à environ 15 kms dans cette végétation dense, dur dur. Pas plus de 3 minutes plus tard, je sens un point chaud sur ma cheville gauche, dingue, je vois des flammes au niveau de mon coude d'échappement. C'est un peu la panique, le cœur monte d'un coup dans le rouge, je cale le moteur, je saute de la moto en la maintenant de la main gauche et je concentre toute mon énergie à attraper du sable par terre pour étouffer les flammes !! Ca a l'air de marcher, mais ça reprend dans la seconde qui suit, je racle la terre et continue mon opération asphyxie du feu; plus de flammes, je crois que j'ai échappé au pire ! Je suis dans un état; j'ai vécu un moment très fort; et très chaud !! Je comprends alors qu'en hors piste, des brindilles se sont accumulées entre le sabot et le coude d'échappement en titane - ultra chaud puisque la température extérieure est étouffante mais aussi parce que je roule au ralenti dans cet hors piste, - qui les a embrasés. Je stoppe un moment, je laisse refroidir la

mécanique et nettoie alors tout le sabot. J'ai eu vraiment peur. Mon réservoir d'eau dans le sabot a commencé à fondre. Je reprends mon esprit, et ma progression ; Il me faut retrouver de la lucidité pour comprendre comment rattraper la bonne piste. Je reprends mon road-book et analyse que je suis parti trop à droite. En revenant sur un cap 300, je retrouve au loin un grand rio qui me semble être une bonne option. Au bout de 15 mn, j'arrive à proximité, et vois une puis deux fumées de poussière, super, je suis sauvé. Le problème, c'est d'atteindre le lit du rio car les parois sont plutôt du genre 2 mètres de haut. Ok, je repère un endroit plutôt favorable, je mets la moto sur béquille et je vais affaler le rebord pour me faire une rampe d'accès ; Je casse le rebord avec mes bottes, je monte et descend à pied 10 fois en écroulant un maximum de terre avec mes pieds et mes mains pour me faire une pente accessible. Je retourne chercher ma moto, descends dans le lit du rio, et voilà, je me retrouve « parmi les miens », soulagé. Je me remets petit à petit dans le rythme et essaie de recalculer un prochain repère sur le road-book pour savoir où j'en suis. A ce moment là, je me fais « déboîter » par Franz VERHOVEN, le n°15. Pouf, c'est un peu rassurant, je ne suis pas le seul « à la rue », cette étape va faire de gros écarts. A la fin de ce rio, j'arrive sur le CP, impeccable, ça me permet de me recalculer au plus juste. Ouf, enfin impeccable, d'après mon road-book et le calage kilométrique que je fais, j'évalue mon « jardinage » à près d'une heure de perdue ; Mais bon, ça aurait pu être plus grave.

Ensuite, on attaque une piste caillouteuse très technique, à flanc de montagne, et c'est vraiment un régal de pilotage ; c'est exactement le type de terrain que j'affectionne, des freinages limites, avec des pièges de terrains effondrés dans des courbes ou cuvettes, des courbes tout en glisse à l'accélération, je prends un plaisir fou.

A la fin de cette séance de franchissements de cols, on revient sur du plus ennuyeux, du hors-piste dans un sable noir et parfois très piègeux avec des cailloux parsemés ; Un peu usant.

A environ 30 kms de l'arrivée, on traverse un plateau en hors piste et j'apprécie mal une grosse compression, sanction immédiate : « coup de raquette » violent, l'arrière rebondit et m'envoie par-dessus le guidon ! Comme je suis surpris, je subis complètement avec surprise et j'ai l'impression de passer dans une essoreuse. Fin des cabrioles, j'ai mal partout mais apparemment, rien de cassé. Ouf, j'ai eu chaud. Je me relève mais je suis groggy, j'ai reçu direct le choc sur le casque, je titube comme un mec bourré ! Je vois ma moto à 10 mètres mais je ne sais plus dans quel sens on est. Pouf, je me mets à genoux et prends un peu de temps pour aspirer le camel bag, ça tourne et sonne dans le crâne. En tous les cas, mon collier cervical a été primordial (;) sur ce coup-là. J'angoisse en allant relever la moto, comment elle va ? Ouf, gros coup de bol, l'instrumentation de bord n'a pas bougé. Incroyable même. Chance inouïe car sur une chute comme ça, il est typique de retrouver tout le poste de pilotage complètement vrillé, et du coup, mécanique tardive assurée pour tout réparer. Et là, miracle, rien, juste la ligne d'échappement qui a bien reçu. Je n'en reviens pas, elle a dû rebondir de la roue avant et faire un front flip pour toucher le sol sur le côté droit. Je suis super chanceux, c'est un vrai joker !! J'essaie de repartir au plus vite pour ne pas laisser monter les douleurs etc, mais je sens que je suis un peu touché aux côtes droites et au genou gauche, mais bon, ça roule correct et je sens que je n'ai rien de compromettant. Je rejoins l'arrivée tant bien que mal mais les courbatures vont arriver !!

Ce soir, au moment de faire la mécanique, c'est séance direct sur l'émission Bivouac consacrée au « team sans assistance ». Gaël ROBIC vient nous interviewer et je lui explique les malles, notre organisation auprès du camion TOTAL, nos galères etc. L'ambiance est très sympa.

Ensuite, direction l'antenne médicale où le toujours très disponible Gouram gère une équipe impressionnant de « réparateurs de corps » ! Mon pote Jean-Luc me fait un cataplasme sur le genou gauche plutôt mal en point, et me propose même un massage salvateur !!

Pas le temps de trop s'attarder, il faut manger vite et dormir.