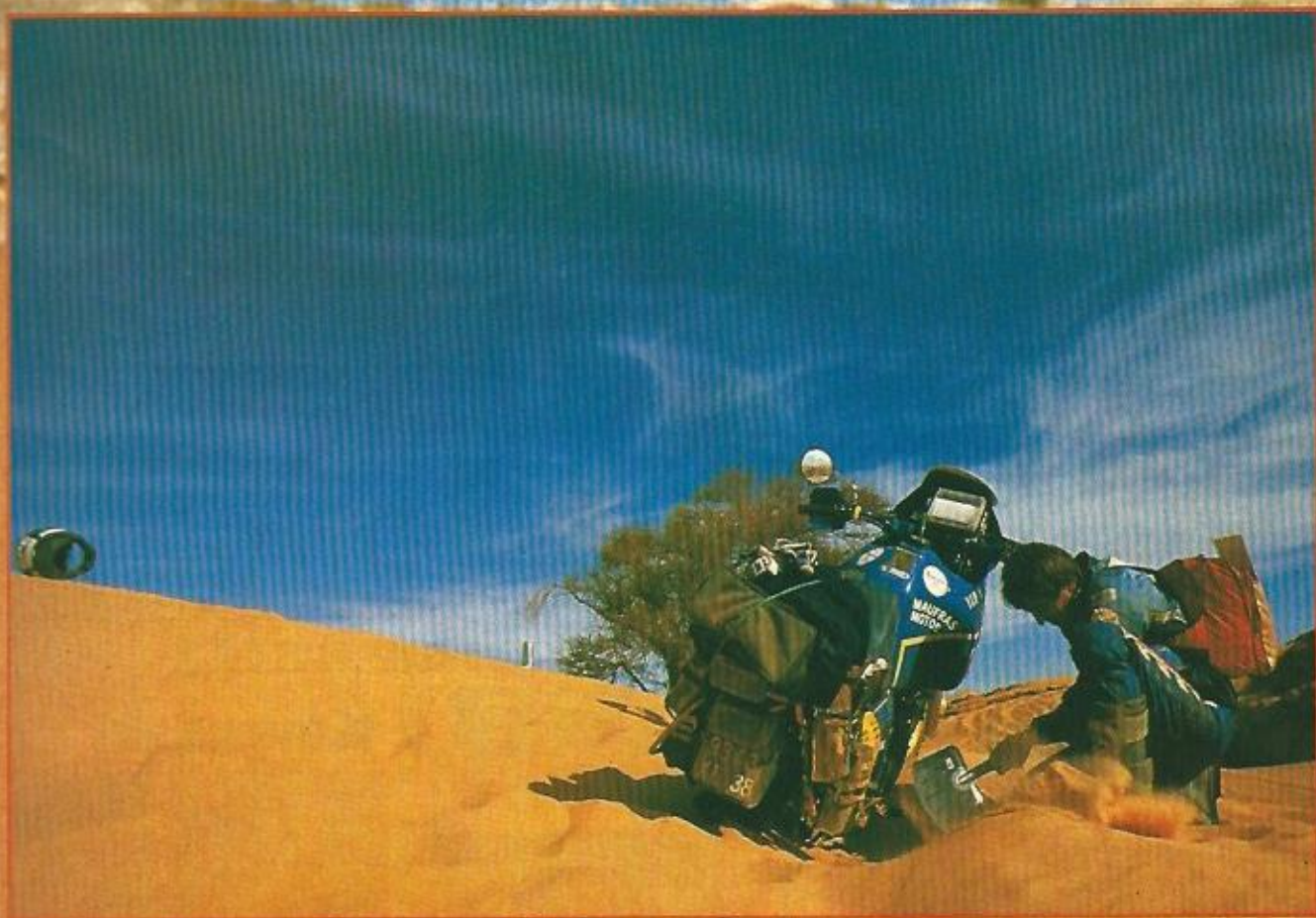




*El esfuerzo y la determinación. Los que siguen y los que se quedan. Así se escribe, kilómetro a kilómetro la historia del París-Dakar.*



Correr en el «Dakar»



# El valor y la locura

Poca gente se queda indiferente ante el París-Dakar. El Rallye es conocido cada vez por más gente gracias a la difusión que alcanza (a pesar de TVE) en los medios de comunicación y todos se sienten impresionados por su grandeza y por el desafío evidente que supone para los cuerpos, las mentes, las mecánicas y para las estructuras de la organización y de los equipos. La diferencia está en que aceptar el desafío es para unos una prueba de valor y coraje y para otros simple y llana locura.



## Correr en el Dakar

**T**ODOS los participantes aceptan que el Dakar, siendo duro para todos, lo es mucho más para los pilotos motociclistas. Una de las pocas féminas asiduas al Dakar en moto, Veronique Antequil, se pasó en esta edición a los automóviles y a las pocas etapas reconocía que «esto es otra cosa, ahora comprendo que el Dakar en moto es una locura».

Sin embargo, las palabras de Veronique están llenas de admiración hacia los «motards» del Dakar, porque ella, mejor que nadie, sabe lo desamparado que puede llegar a sentirse (¡y a estar en realidad! si no, preguntad a Johnny Regás por su odisea de 78 horas perdido en el Ténéré) el piloto de una moto en la inmensidad del desierto. En las etapas en las que la navegación es importante (muchísimas en esta edición), el trabajo del piloto es agotador. El esfuerzo de concentración en las largas especiales tiene que repartirse entre la pista o la travesía entre dunas para evitar las trampas que acechan a cada momento y en los instrumentos de orientación y situación. Brújula, road-book, trip master, compás y todo lo demás, no pueden suplir a la intuición y las dotes innatas del piloto como armas decisivas para hallar esa imaginaria «mínima distancia entre dos puntos» que en el Rallye más duro del mundo, casi nunca es la línea recta.

Y todo ello a la mayor velocidad posible, porque el reloj corre. Claro que, aunque sus manecillas se mueven en teoría a igual velocidad para todos, para los que aspiran a la victoria, el tiempo se mide en segundos y minutos, mientras que los que tienen como objetivo fundamental llegar a la capital de Senegal, sólo las horas tienen entidad suficiente.

### ¡Viva el vivac!

Llegar al vivac tras una jornada completa de caídas, sudores, calor y esfuerzo es una sensación de alegría inmensa. La del objetivo cumplido es el descanso... muy relativo. Al dejar la moto, los pilotos oficiales pueden casi siempre relajarse a placer. Unas instrucciones e indicaciones específicas mientras los mecánicos comienzan la rutina de mantenimiento diaria. Para el privado, siempre corto de asistencia, la vida es mucho más difícil.

Por suerte allí están los hombres de Africatours y sus camiones que desprenden unos olores irresistibles a comida. Desde el desayuno (también servido por Africatours), casi no ha habido tiempo de probar bocadillo y cuando lo ha habido la ración se componía en un 80 por ciento de arena, que se va metien-

## Un año después

**E**L recuerdo de Thierry Sabine ha estado muy presente en esta primera edición de su Rallye llevada a cabo sin él. La memoria del líder se hizo patente de forma especial en dos ocasiones. La primera, en la salida de la especial en línea desde el llamado Arbol Thierry Sabine, en su honor y donde fueron lanzadas sus cenizas a la hospitalidad del Ténéré. Los componentes del Rallye, antes de comenzar una de las etapas que a Sabine siempre le gustaron, se detuvieron a recordar unos instantes al maestro perdido. La segunda fue sin duda durante la etapa entre Niamey y Gao, al cumplirse el aniversario de su desaparición.

Ha pasado un año y sin embargo las causas del accidente que costó la vida a Sabine, Daniel Balavoine, Nathaly Odent, François-Xavier Bagnoud y Jean-Paul Lefur siguen sin estar determinadas. Se especuló en principio con un descuido del piloto pero se descartó. Se dijo después que Sabine podría haber tomado los mandos y se viera desbordado por las malas condiciones meteorológicas, pero también pareció una hipótesis improbable.

Una nueva explicación salía a la luz la semana pasada. La

presencia de una serpiente en el helicóptero podría haber sido la causa del terrible accidente, según la conclusión de un informe elaborado por un grupo de expertos franceses y que es todavía confidencial pero que fue desvelado por un periódico suizo «Le Matin». Según un documento del informe, muchas circunstancias permiten pensar que el accidente pudo haber sido provocado por el pánico debido a la presencia en el «cockpit» de un reptil venenoso que hubiera mordido a alguno de los ocupantes del «Ecureuil» (modelo del helicóptero) de Sabine. Prosigue el informe diciendo que «un hecho intrigó profundamente al reconstruir los últimos instantes anteriores al accidente: la posición de los cuerpos en el habitáculo. Así, Le Fur, el técnico de radio no estaba en su lugar sino en el centro del aparato».

Lo cierto es que la hipótesis de que todos los ocupantes estaban en un estado de auténtico enloquecimiento es la única que no se contradice con las evidencias encontradas. Además en esas regiones (Mali), la causa de pánico más frecuente son precisamente los reptiles venenosos. Obtener una certeza será, en cualquier caso, imposible.

Auriol (n.º 100), Neveu (n.º 95) y Rahier (n.º 101) apenas prestan atención a la tragedia que se desarrolla a unos metros de ellos.





*La soledad del desierto es muy fuerte sobre una moto.*

*Los momentos más tensos: esperando el diagnóstico de un accidentado.*



## **Clasificación Marathon** **Sin trampa ni cartón**

**L**OS reglamentos del París-Dakar dividen a los participantes en una serie de categorías. La 1 o «Internacional» y la 2 o «Promoción». La segunda está reservada a los pilotos que no hayan obtenido ningún resultado oficial en las dos últimas temporadas en ninguna especialidad motociclista (excepto trial). Dentro de cada categoría se convocan seis clases por cilindrada o número de ruedas: motos de hasta 125 c.c., hasta 250 c.c., hasta 500 c.c. y más de 500 c.c., trikes y quads.

Aparte de todas estas divisiones, se convoca una «Clasificación Marathon» en la que pueden solicitar incluirse quienes cumplan unas normas muy estrictas, resumidas en:

Ser el piloto el propietario de la moto (demostrándolo con los papeles).

La moto debe ser de serie, pudiéndose sustituir tan sólo el depósito, asiento, manillar y portapaquetes y la iluminación.

Pero no sólo esto, sino que se precintan la horquilla completa, el bastidor, el basculante, el depósito, las ruedas, el cárter, cilindros y culatas. En caso de cambiar por rotura durante la carrera cualquiera de estos elementos, se podrá seguir en carrera pero quedando excluido definitivamente de la clasificación Marathon.

La organización convoca esta clasificación para dar una opción de destacar y de triunfar a los privados y a los que cuentan con medios más limitados. Por ello las normas son muy estrictas.

En esta edición, el Marathon está teniendo un claro color español, pues tres compatriotas han estado peleando duro por esta victoria. Juan Hernández ha quedado fuera de carrera a causa de una fuerte caída a pocos kilómetros de Gao, pero si la mala suerte no se ensaña, este año podremos por fin celebrar el triunfo de un español en esta difícil clase.

## Correr en el Dakar

do por todos lados a lo largo de la pista. Las cenas este año están siendo príncipescas y los «chefs» de Africatours se lucen. En Tidkikja, por ejemplo, el menú se componía de crema de champiñones y macedonia, de legumbres de primero. Después, salteado de ternera con espinacas. Por último, arroz al chocolate negro y postres bretones. ¡Hmmm...! para chuparse los dedos, si no fuera porque la mayoría están demasiado sucios para ello.

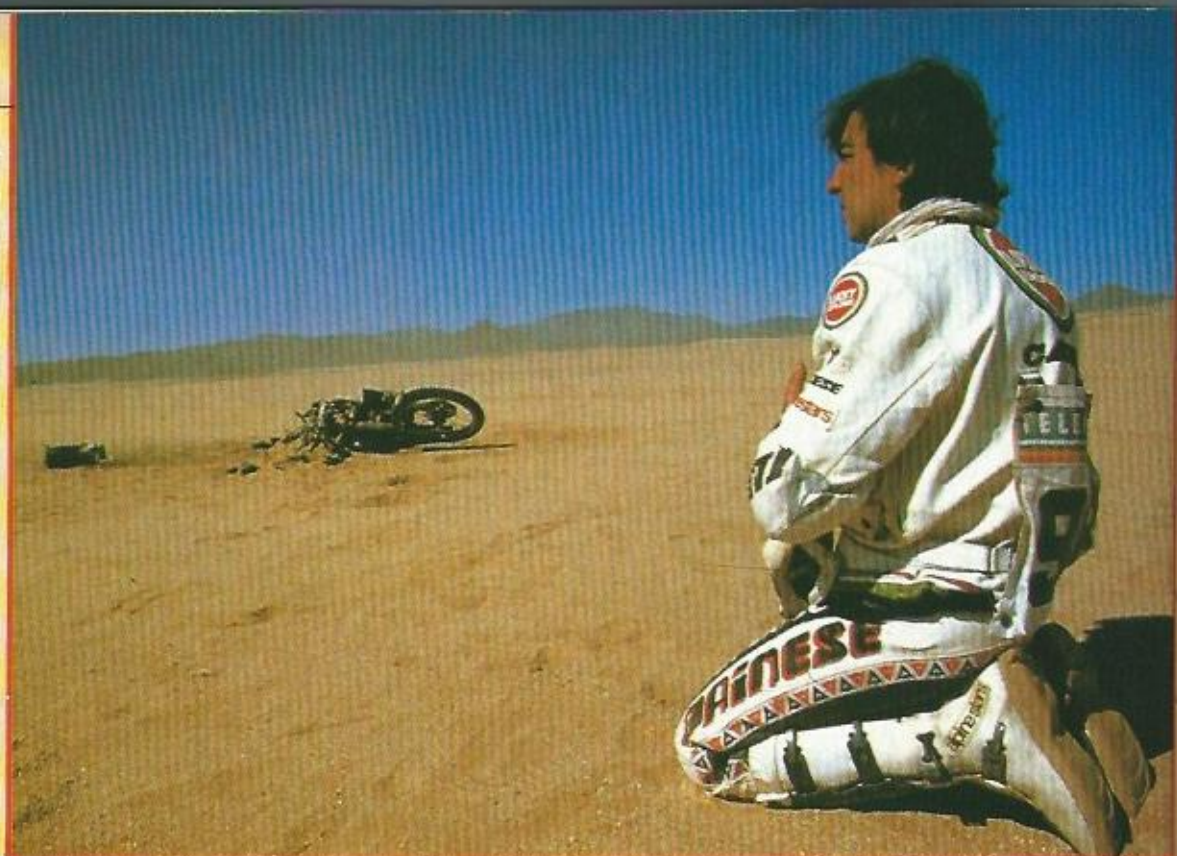
Porque, no es por cargar las tintas, pero la higiene no es un asunto fácil en el Dakar. Al cabo de siete días sin poder darte una ducha y con la ropa separada de la piel por una capa de arena laboriosamente trabajada, muchos darían su reino por un buen chorro de agua clara y una ropa limpia. Los grandes equipos tienen a veces sus duchas en los vehículos de asistencia pero el agua es un bien escaso y precioso (más cara que el whisky en el Sahel), y no hay para todos.

Son esas pequeñas y grandes miserias del Dakar las que lo hacen particularmente difícil y meritorio. El día comienza en algunas zonas con una transición rapidísima de temperatura, desde un frío considerable en el desierto durante la noche, a más de 30 grados en cuestión de una hora y a partir de ese momento todo se vuelve difícil. «Aquí el secreto es buscarte la vida para todo, no te puedes descuidar un momento», lo resume Agustín Fernández, uno de nuestros bravos pilotos de marathon. Alguna caída, problemas mecánicos, averías, todo está a la orden del día y a la hora de repostar hay que estar atentos a que no te engañen. Cuando estás haciendo alguna reparación, los nativos te rodean y más de uno se ha pasado horas buscando alguna pieza que alguien había cogido como recuerdo.

Es la vida del Dakar, dura, peligrosa y difícil, poniendo a prueba la resistencia de sus protagonistas. La aventura del Dakar está compuesta de esas pequeñas o grandes dificultades que se van sucediendo sin tregua y que van minando nuestra resistencia física y nuestra determinación de llegar a una meta siempre lejana. Si en medio de todo ello no desistes y sigues deseando siempre con fuerza el llegar a esa playa prometida, tienes la mitad de la partida ganada. La otra mitad ya no depende de ti, sino del desierto y de la suerte. Pero la suerte es un componente que no puede separarse de la aventura. ¿Te animas a probar tu suerte?

Luis Manuel GARCÍA

FOTOS: Antonio HERNÁNDEZ  
Ricardo MUÑOZ/D. P. I.



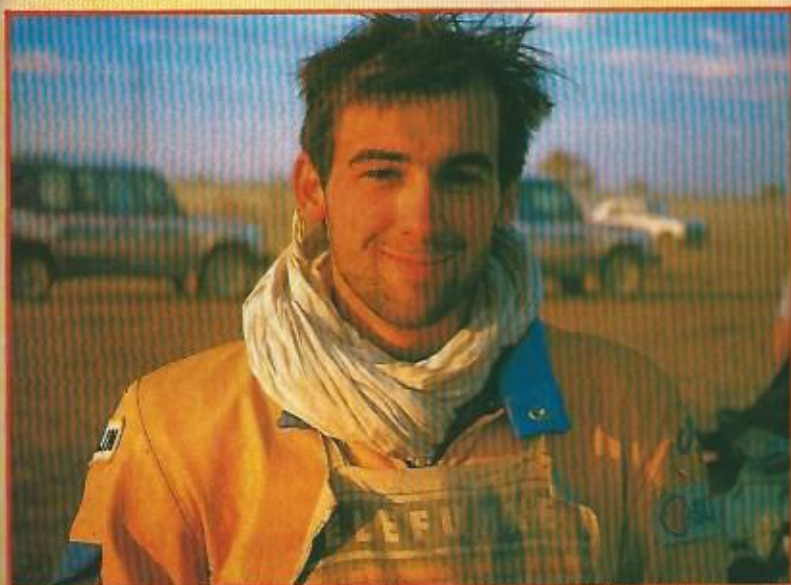
A la izquierda, sobre estas líneas: José Luis Álvarez es el otro candidato español a la victoria en el Marathon. A la derecha su única asistencia, José María Torres-Acero, que sigue como puede a J. L. tras romper su vehículo en los primeros kilómetros.

A la izquierda, cuando el material ha de durar todo el Rallye, aprovechar el espacio es vital.

A la izquierda, Gilles Picard ante los restos calcinados de su Cagiva. Auriol no puede contar más con la ayuda de su escudero.

Mala suerte la de Juan Hernández. Una caída arruinaba todo su empeño y determinación.

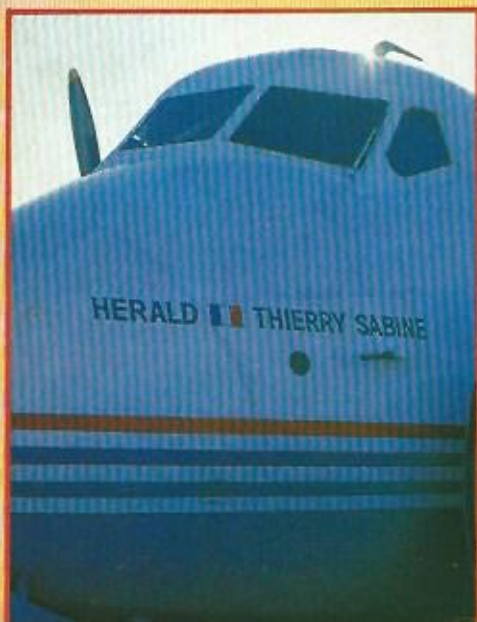
Mas, Picco, Grasso y Medardo han comprobado con impotencia que la desventaja en potencia de las monocilíndricas es demasiada para aspirar a la victoria.



Agustín Fernández sigue optando a la victoria en Marathon.

La suerte le puso las cosas difíciles a Carlos Mas.

Thierry Sabine sigue volando con el Dakar.



A la derecha, un momento siempre esperado: las cocinas de Africatours preparan el «maná» del desierto.

