

El dia dels Innocents començarà el seu setè París-Dakar

## Carles Mas, "com una moto"

Carles Mas es diposa, el proper 28 de desembre, dia dels Innocents, mamprendre per setena vegada l'aventura del París-Dakar, el "ral.li més dur del món", sobre i "com una moto". Mas ha estat ja segon en aquesta marató i assegura que l'únic que encara no hi ha fet és "guanyar".

**L**a moto és, més que un vehicle, una manera de viure. Per a Carles Mas, són quinze anys de convivència amb el món de les competicions, conèixer gent, viatges... ja n'estava cansat; els ral.lis africans, però, li han fet conèixer una altra dimensió i encara que estava una mica cansat t'animen a continuar", confessa. Per a altres motoristes, potser anònims, també hi ha diferències. Són persones "totalment diferents. El motorista té la màquina no només per disfrutar de la vida, perquè dona llibertat, sinó que es pren l'existència d'una altra manera i estableix una relació amb la màquina molt unida. També es una actitud pròpia de la joventut; molta gent deixa la moto quan es casa, o quan té fills...".

No és aquest el cas del nostre aventurer. Al despatx de la seva botiga d'Esplugues -de motos, delegació d'una famosa marca japonesa, com no podia ser d'altra manera- ens parla orgullós del seu primer fill, nascut divendres 15 de novembre, amb una satisfacció diversa i molt més forta que quan parla dels èxits esportius.

¿I la família? ¿Com suporta aquestes absències? "Ha d'aguantar, perquè hi està acostumada. Pateix, com és natural, però...".

### TAN DIFÍCIL COM DIUEN

Diuen que ara el París-Dakar, des de l'accident mortal del seu *inventor*, Thierry Sabin, ja no és tan dur. Si més no, s'han deixat de banda les improvisacions absolutes, i les coses estan una mica més preparades... encara que a l'Àfrica, la programació es "pràcticament impossible".

I sí, aquest ral.li, per al pilot barceloní, és tant com diu la fama: "Té de tot, és dur, amb una gran dosi d'aventura, amb un gran marge de possibilitats diverses

quant a competició, i de tot això en uns països increïbles".

Els cotxes, els camions, tenen les seves dificultats pròpies. Però en moto, al desert, en soledat, al sol, és més dur. Hi està acostumat. "És clar -diu Carles- com persones com nosaltres, acostumats a patir. I sembla mentida el que pot aguantar un cos humà. Fas vuit hores seguides sense parlar amb ningú, concentrat en el recorregut. Però més dur encara que per als competidors és per a la gent dels camions d'assistència, carregats, sense poder passar de 50 o 60 per hora i fent etapes de 600 a 800 quilòmetres per dia. Els he vist, de vegades, quatre dies seguits per aquelles pistes, sense parar un moment ni per dormir una estona".

### PITJOR ÉS EL DEL GOLF

Gent preocupada per la solidaritat internacional ha manifestat el rebuig al París-Dakar, perquè diuen que és una ostentació de prepotència del "primer món" entre la misèria africana. Carles té la seva opinió sobre això i és clar: "Quan estic allà faig una ajuda directa a persones que em proporcionen coses i que, amb el ral.li, tenen resolta la seva vida per un any. Carregar de benzina la moto em costa 25.000 pessetes. Un ampolla d'aigua precintada, amb garantia, de litre i mig, 1.800. Un taxi per anar a buscar un lloc on trobar menjar, a uns vint quilòmetres, 5.000. Hi compro artesanía, records... És cert que si tot el pressupost es destinés a aquests països podrien fer alguna cosa, però, a la fi, ¿què es això comparat amb el que s'està movent al Golf?".

És difícil traduir a paraules les greus situacions, els perills, la tensió d'una aventura com aquesta. Busquem dades concretes que ho confirmen. I Carles Mas ens les va donant, des de la tranquil·litat de qui ha tingut sort i ha passat

per quasibé tot, amb èxit. Sempre ha completat el recorregut, ha estat segon, quart, cinquè, setè...

El 85, quan hi corria per primera vegada, va perdre més de cinc quilos. Ara ja no, "perquè va mes preparat". Però la pallissa és considerable.

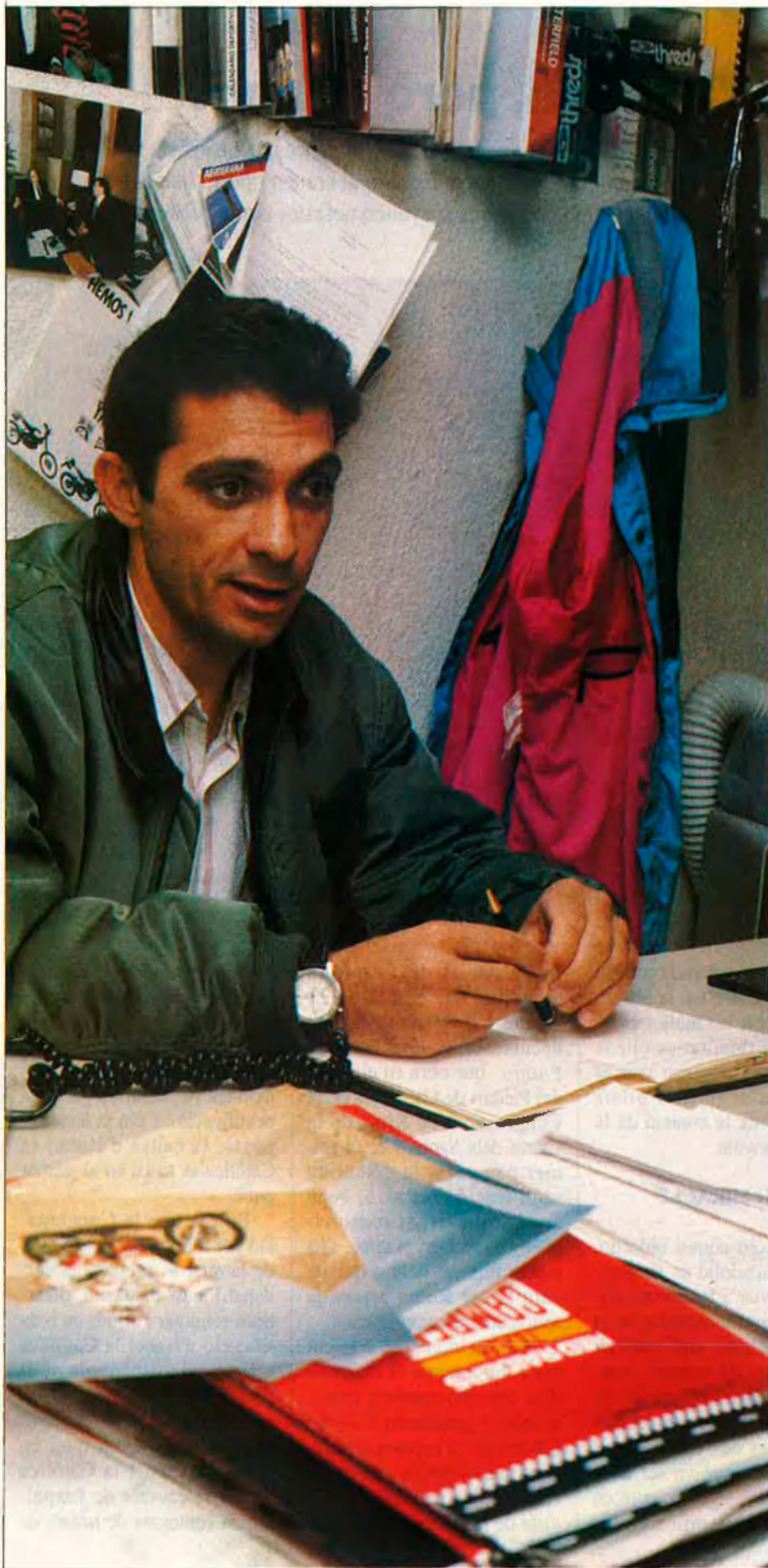
Amb sort, el dia que més, un pilot pot dormir set hores. La mitjana, però, està entre cinc i sis.

El menjar és absolutament diferent i molt difícil de trobar amb unes certes garanties sanitàries. L'organització ofereix cada nit una mena de ranxo, sopa de llauana. Si un dia s'acaba d'hora, el participant pot buscar un quiosquet conegut d'anys precedents, per tal de menjar un cuscús o, com un gran luxe, uns spaghetti.

### TRETS, ROBATORIS, AVARIES...

De vegades, els participants senten trets. Han arribat a disparar contra ells. Dos motoristes que es van perdre i van entrar en territori de Guinea Conakry van tenir grans dificultats a l'hora de sortir-ne. Van robar fins i tot un cotxe de competició, l'any passat. I la pirateria, els nadius no saben què és. Només saben que si veuen alguna cosa que els agradi, l'agafen. "Et poden traure fins les botes".

¿Carreteres? No n'hi ha. Són pistes. De vegades esborrades per la sorra i el vent. Els participants reben uns *route-books* -que el nostre interlocutor ens mostra- per enrotllar al manillar de la moto. Són dibuixos elementals, que semblen fets per infants, amb uns signes d'allò més simplificats i sigles que volen dir: "Seguiu la pista principal. Deixeu la pista principal. Deixeu la muntanya a l'esquerra". ¿Mapes? Ni un. I als croquis de vegades s'obliden de posar una muntanya, que hi era. És fàcil que estiguin equivocats, i que un competidor es perdi. De tant en tant, un natiu pot ajudar a trobar el camí.



Les assistències poden trigar vint minuts a arribar, o mitja hora. De manera que el pilot, durant el dia, ha de sortir-se'n tot sol. Ha d'evitar, a més dels perills, que la moto s'enfonsi a la sorra d'una duna, ha de portar a sobre recanvis de quasi tot, eines, sense oblidar l'equip obligatori: "Cinc litres d'aigua, una ràdio-balisa perquè et puguin trobar si et perds o tens un accident, una manta d'alumini, bengales, una bomba de fum... i a part les eines, uns recanvis mínims i suficients per a la moto, alguna cosa de menjar..."

Tot això ens ho explica Carles amb una gran serenitat i modèstia, com si parlés d'històries d'altres, o d'una novel·la, com traient-li importància.

#### EQUIP PER GUANYAR

Això sí, a l'hora de l'esperança esportiva, l'objectiu d'aquest català d'acer és la victòria absoluta. I no dissimula la seva confiança.

Enguany –millor dit, el 17 de gener del 91– espera prendre el bany del camió, tradicional, a la platja de Dakar. Per això ha buscat i trobat un altre patrocinador i un equip italià format per pilots de diverses nacionalitats.

Després de tres anys amb marques espanyoles, amb l'equip italià tindrà més mitjans, un gran pressupost, encara que no amaga la decepció per no haver aconseguit el mateix dins les fronteres de l'estat.

Al cap i a la fi, com a consol, hi ha el fet que "anant amb italians, almenys cada dia podem menjar pasta". I recorden, "això és un luxe".

Però enguany, com cada nova edició del París-Dakar, els organitzadors busquen complicar encara una mica més l'aventura. I tres nits –no seguides, però tres– seran de les que diuen "etapa-marató". Això vol dir que, arribats els pilots a un indret, els diuen: "avui s'ha acabat". I que aquella nit no tindran ni un camió d'assistència, ni el ranxo de l'organització, ni cap altre tipus d'ajut o provisió... fins al dia següent.

Més que mai a Carles hi caldrà tota la força, l'habilitat, el seny, la resistència... i la sort, per anar "com una moto" pel desert, cap a la victòria que només un dels més de cent participants pot aconseguir.

**Robert Petit**