[ O DIÁRIO DE BORDO DE ELISABETE JACINTO ]

# "ÁFRICA MINHA"!

**ESTE ANO ELISABETE JACINTO CONQUISTOU O SÉTIMO POSTO ABSOLUTO NO 'AFRICA RACE'. A PILOTO CONTA-NOS A SUA EXPERIÊNCIA, PARTILHANDO COM OS LEITORES DA TODO TERRENO UM DIÁRIO DE BORDO QUE REFLECTE TODOS OS MOMENTOS MARCANTES DA CORRIDA. DA SUA CORRIDA, CLARO!...**

[Texto: Elisabete Jacinto  Fotos: AIFA/Jorge Cunha]

Sonangol
MAN
OLEOBAN
www.oleoban.pt
Elisabete Jacinto
Marco Cochinho
sparco

Por muitos anos que façamos provas destas e por muito tempo que tenhamos para as preparar, esse tempo nunca será suficiente. Uma vez mais, foi isso mesmo que percebemos quando finalmente fechámos as malas e partimos rumo a África, ao encontro da caravana do "Africa Race".

## 31 DE DEZEMBRO DE 2013- NADOR/BOUDNIB (632 KM)

Finalmente a caminho da primeira etapa. Esta noite dormimos pouco. Entrámos no barco já passava da meia-noite e antes das cinco da manhã já nos estavam a acordar para desembarcar... mas o cansaço já vem de longe.

Temos 355 km de estrada para fazer antes do início da especial. Os últimos cinco são de todo-o-terreno. Vamos com os cintos largos e o camião sacode-nos com uma violência brutal, o que nos deixa muito surpreendidos.

A especial é magnífica. A terra é quase vermelha salpicada por tufos de ervas muito verdes. Não há qualquer hipótese de sair da pista. É preciso obrigar o camião àquele ziguezaguear. São apenas 87 km mas dão que fazer! O piso vai ficando cada vez mais esburacado. O volante começa a sacudir com força. Ouvi um barulho... acho que partimos qualquer coisa.

Partimos o amortecedor de direcção! À noite descobrimos o motivo por que partiu e encontramos uma solução. Montamos o suplente.

## 1 DE JANEIRO DE 2014- BOUDNIB/FOUM ZGUID (611 KM)

Esta especial está a ser horrível. Já a fiz em outros anos mas desta vez está difícil de suportar. O camião sacode de uma forma brutal e mal consigo segurar o volante que não pára de chicotear. O capacete, que já uso há várias corridas, começa a apertar-me as bochechas. Tudo me satura.

É importante passar bem o Erg Cheggaga. Sei que vou devagar mas o importante é não parar... não enterrar. O sol está muito baixo, bate-me forte nos olhos e há momentos em que não consigo ver o perfil das dunas. O coração bate acelerado. As gotas de suor escorrem pela cara. Desço as dunas com jeitinho mas não consigo evitar partir os degraus do lado do Marques... e ainda vamos no início do rali.

O CP da saída está mal colocado. Temos de voltar para trás para que o GPS registe o ponto de saída das dunas. Por momentos as distâncias não batem certas. Vamos muito depressa sobre o lago Iriki quando uma irregularidade do terreno nos faz saltar com violência. Com o impacto, o conta-quilómetros desliga-se sem que o Marques dê por ela. Quando dá conta já é tarde. As notas não batem certo. Encontramos uma pista, tal como era suposto, mas não sabemos bem onde estamos... Sabemos que a etapa acaba em Foum Zguid. "Só há uma pista para Foum Zguid, pode ser esta!" comenta o Zé. "Sei que há duas..." respondo eu. Continuamos em agonia durante muitos quilómetros. Não há pó no horizonte. Não se vê ninguém. Foum Zguid vê-se lá ao longe mas... será que vamos encontrar a chegada? Vou mais devagar porque não sei onde estão os perigos... "Estamos bem!" declara o Marco ao ver um operador de câmara atrás do seu tripé

Nas tiradas rápidas, de bom piso, era fácil atingir a velocidade máxima, mas haveria que tomar cuidado para não ultrapassar o limite permitido por regulamento. Os cenários, esses eram, como de costume, de prender o fôlego

à beira da pista. Que alívio! No acampamento e o meu coração fica gelado quando damos conta de que temos um amortecedor partido. Está explicado o mau comportamento do camião... mas não percebemos porque partiu! Será que vão continuar a partir? "Vais ter de andar devagar!" diz-me o Jorge. Como é que é isso?... Andar devagar?!

## 2 DE JANEIRO DE 2014- FOUM ZGUID/ASSA (404 KM)

Que estranho! As rodas de trás estão sempre a patinar e o camião está a travar mal! "É o bloqueio que se está a desligar!" diz-me o Marco. Ele tem razão. Sempre que travo, ou que o piso é mau, o bloqueio desliga-se e o camião patina. Não anda para a frente. Tenho de gerir muito bem a aceleração... Não paro de pensar numa subida difícil a que o director de prova fez referência no Briefing. Como é que a vou subir?! Não paro de olhar para o conta-quilómetros. Estou ansiosa por terminar esta etapa.

"Não estamos bem. Temos de voltar para trás!" diz-me o navegador. Cruzo-me com o Tomecek que também anda à procura do caminho certo. Ganhei-lhe bastante tempo mesmo assim. Rapidamente volta a ultrapassar-me lançando pó... E desaparecendo no horizonte. Mas a pista é cheia de pedras... a probabilidade de furar é muito grande. Vou com muito cuidado. Estou convencida de que já fiz a subida difícil... acho mesmo que estou uma especialista a conduzir o camião só com duas rodas motrizes. Descontraio-me um pouco, mas... por pouco tempo. Ela ali está, mesmo à minha frente. Ingreme, pedregosa e ameaçadora. Penso na aceleração, na rotação na velocidade... Solto alguns desabafos e lá vou eu. Subo à primeira nem acredito que seja verdade. Incrível!... O Tomecek está parado. Furou. Vou ganhar a especial. Boa!

## 3 DE JANEIRO DE 2014- ASSA/AS SAKN (405 KM)

Espanto-me com a capacidade que o Mètge tem para nos surpreender com estes magníficos percursos. Esta especial é um colosso. Sempre é possível encontrar etapas de bom piso em Marrocos! Mas ele fez referência a uma trialeira difícil para camiões, o que é sempre preocupante. Vou o mais depressa que posso. Levanto o pé e tenho cuidado com a aceleração nos sítios de mau piso. Não posso partir mais amortecedores. O Tomecek ultrapassa-me de tal forma que pensei tratar-se do helicóptero a fazer um voo rasante. O Kovacs também já me passou mas vai á minha frente a fazer pó. Estou farta de tanto

pó... Peço ao Marco para tocar na sentinela. Acaba por me deixar passar. Vou em segundo dos camiões... não está mau de todo.

A trialeira é deveras horrível. Temos de percorrer uma pista ao longo de uma vertente muito inclinada e cheia de pedras. O problema é que a pista é mais estreita que o camião e não temos espaço para fazer as curvas. Falta-me o ar. Tenho de parar e avançar centímetro a centímetro... não há hipótese! Temos de deixar a pista e atirar-nos lá para baixa... por cima de todos aqueles pedregulhos. Temos de ter sorte. Suspiro de alívio ao chegar lá em baixo! Como é possível fazerem-nos passar nestes sítios?! Estamos quase a chegar ao fim...

"Marco podes ver a roda aqui do meu lado?... está estranha!"

"Estamos furados"

"Bolas! Não é justo!" Afinal não terminámos em segundo, mas sim em quarto. Paciência!

Temos uma peça importante partida. O Hélder vai tentar soldá-la. Só não percebo bem com é que se partiu. Não houve razão para isso... ah... sim! Aquele degrau na trialieira quando fizemos o corta-mato. Pode ser... sim! ...mas passámos tão devagarinho!... Que azar!

## 4 DE JANEIRO DE 2014- ASSA/AS SAKN (405 KM)

Ora aqui está uma especial que é uma verdadeira armadilha para a navegação...mas tenho muita confiança no Zé. O homem não falha!

Nesta zona o piso é muito bom. Posso ir a fundo. Só não percebo porque é que o camião abana tanto se o piso é excelente.

O Speedox não pára de tocar o tempo todo. Quer dizer que cheguei aos 145 km/h. A partir daqui tenho de ter cuidado. Se ultrapassar os 150 km/h corro o risco de penalizar. Tenho de gerir bem o acelerador.

Aquele pó lá ao fundo é uma tentação... vou já por aqui. O piso é bom. Ganho um metro aqui, outro acolá... vou ultrapassando os camiões que saíram à minha frente. O Zé não se engana mesmo que eu lhe faça a vida negra ao diminuir a distância entre notas. O pó lá ao longe... é irresistível.

"Acho que aquele ali ao fundo é o Tomecek!" diz o Marco. Está longe. A especial está quase a acabar. Mas fomos os quartos a partir... acho que vamos ganhar a especial.

Uff... ganhámos mesmo esta especial! Espectáculo!!!...

## 5 DE JANEIRO DE 2014- DAKHLA (DIA DE DESCANSO)

Estamos acampados à beira mar. Acordámos com as tendas todas encharcadas. Toda a noite ouvimos carros a passar na estrada. O deserto já não é o que era! Está vento. Faz frio.

O pessoal está nervoso. A soldadura não aguentou. Os problemas não param de aparecer. Reorganizo a bagagem, vou ao fisiatra a ver se ele me estica os músculos, pois pareço uma tábua. O Kovacs solda-me a tal peça, pois tem uma super máquina de soldar. Tento dormir uma sesta mas não me consigo descontrair.

## 6 DE JANEIRO DE 2014- DAKHLA/CHAMI (611 KM)

A alvorada é às cinco horas da manhã. Temos muitos quilómetros para fazer para chegar á fronteira. Conduzimos ainda antes de nascer-do-sol. Passa-se bem a fonteira de Marrocos e, na Mauritânia, temos de fazer registos biométricos. Ou seja, temos de fazer pose em frente ao computador para tirar uma foto e pôr todos os dedos sobre uma máquina para recolher as impressões digitais. Os mauritanos são super eficientes mas só têm dois computadores. Somos muitos.

A etapa vai começar com umas horas de atraso. A culpa é dos helicópteros que demoraram bastante com a burocracia de fronteira. Estamos todos à espera deles.

Está muito calor hoje. A etapa é pequena e não é nada difícil. Curiosamente, ao contrário da última de Marrocos, apesar de ir a fundo, não consigo chegar aos 145km/h e ouvir o speedox. O piso já mudou bastante.

O camião afunda mais para o lado do navegador. Peço ao Marco para substituir um dos amortecedores daquele lado. Comparando os dois chega facilmente à conclusão de que os veios estão tortos. O drama instala-se. Não vou conseguir chegar ao fim! Começo a sentir uma sufocante falta de ar. Não sei o que pensar de tudo isto.

"Podes ficar descansada que os amortecedores não vão partir!" garante-me o Jorge discretamente. O quanto eu gostava de acreditar nas suas palavras... Que angustia!

## 7 DE JANEIRO DE 2014- CHAMI /AKJOUJT (534 KM)

Etapa longa, rápida e fácil. Levo demasiado gasóleo e o camião vai muito pesado. Este ano, por causa da chuva, há menos areia. Não vou ter problemas de consumo mas não consigo atingir o limite de velocidade. Quarenta quilómetros de dunas difíceis é a promessa para a etapa de hoje. Lembro-me bem que o ano passado cavei durante 4 horas para desenterrar o camião.

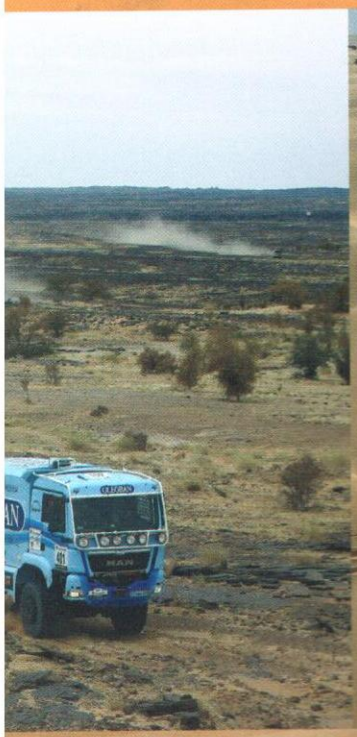
Este ano passo muito melhor, pois graças aos Beadlocks posso ir com a pressão dos pneus bem mais baixa. Perco tempo aqui e acolá porque a areia está muito mole e o camião não quer avançar. Tenho de fazer marcha atrás de vez em quando. Ele é muito pesado...

Temos mesmo que cavar um bocadinho...para tirar toda esta areia da frente o eixo. Demorámos

10 ou 15 minutos. Enfim... apesar de tudo foi tudo bem melhor que no ano passado.

## 8 DE JANEIRO DE 2014- AKJOUJT/ AKJOUJT (523 KM)

Hoje é o dia da etapa mais difícil do rali. É o dia de fazer tudo bem, sem stress, sem nervos... Vou acabar tarde porque a etapa é longa e lenta, mas não posso perder tempo em sítio nenhum. As paisagens são lindas de morrer. Tenho pena de não poder parar para apreciar, mas a aflição é constante pois o tipo de piso muda bruscamente.



As dunas representaram, mais uma vez, o maior desafio desta edição do Africa Race. Não só pelas dificuldades que impunham à condução como pelo esforço que exigiam à mecânica.
O MAN não passou incólume aos problemas e a prova foi terminada apenas com tracção às rodas traseiras, depois de o diferencial dianteiro ter cedido na penúltima etapa

Vamos na areia e o camião tem dificuldade em progredir e eis que, de repente, é preciso saltar para cima de pedras bicudas e acelerar a fundo para subir a encosta. Ou vamos com os pneus muito cheios e temos de entrar na areia e, claro, com os pneus cheios o camião não anda na areia. O Marco passa todo o tempo a carregar nos botões da máquina de encher os pneus e nunca está em dia.

Quando a areia é muito mole o camião assenta no fundo e lá estamos nós a perder tempo, devagarinho, a tentar avançar e recuar... devagarinho. Com toda a técnica, a ver se ele sai... Temos de cavar... O camião afundou até ao pára-choques. Se tirarmos areia da frente do eixo ele avança. Não é preciso pôr os macacos. É preciso, acima de tudo, manter a calma. Ainda faltam muitos quilómetros e a tarde começa a avançar.

Chegamos às dunas. Temos vários cordões de dunas para passar. Felizmente tenho os traços do Kovac e do Tomecek. Se sair dos traços deles vou ficar enterrada. Não quero correr risco. O coração bate forte, as gotas de suor vêm umas atrás das outras, o peito começa a arder. Tento manter-me calma mesmo quando ando nos topos das dunas e não sobra um centímetro para cada lado das rodas... Devagarinho vou subindo e descendo cada duna, usando todo o tempo que me parece necessário para não cometer erros. O segredo da etapa é não cometer erros... é não me deixar levar pelos nervos. Nesta etapa todos passam maus bocados... todos têm problemas.

Somos das poucas equipas a chegar de dia. Cansados mas quase contentes. Chegámos em terceiro dos camiões e entre os sete primeiros. Nada mal...

## 9 DE JANEIRO DE 2014- AKJOUJT/ TOUEILA (309 KM)

Esta especial é completamente nova. Foram anunciadas dunas muito difíceis. O director de prova aconselha ir ver a pé em caso de dificuldade.

Quando chego encontro vários carros e os camiões que se saíram à minha frente a tentar manobrar entre as dunas. Paro porque todos eles me bloqueiam as passagens possíveis. As dunas são, de facto, muito altas. Vejo o fumo dos camiões mas não percebo o que está do outro lado. Peço ao Marco para sair e ir ver. Não sabe o que optar. Tudo parece demasiado difícil. Impaciente dou uma buzinadela e aponto uma duna ainda sem traços. Confirma-me que posso avançar. Subo essa duna e ainda a outra seguinte...e retomo os traços. Consigo ganhar muito tempo nesta manobra.

Ultrapasso o Kovacs na zona rápida. Entro no último cordão de dunas e vejo o fumo do Tomecek a sair entre dunas mais à frente. Estas também não são nada fáceis e, para mal dos meus pecados, o pneu sai da jante mesmo com o Beadlocks. Paro imediatamente. O Marco sai e com umas marretadas põe-no no sítio rapidamente. Perdemos uns dois minutos. Na classificação dessa etapa ficámos em segundo dos camiões a menos de um minuto do Tomecek.

## 10 DE JANEIRO DE 2014- TOUEILA/SAINT LOUIS (494 KM)

A especial de hoje é de apenas 202 km. Não é difícil. O meu problema é que tenho menos de quatro minutos de vantagem para o Kovacs. A pista vai ser lenta, daquelas entre ervas, mau piso e vamos ter dunas. Acordo de noite e fico às voltas no saco cama. Este percurso não me é nada favorável. O Kovacs vai-me apanhar enquanto o 'diabo esfrega um olho'. O meu camião é lento neste tipo de piso. O Kovacs aparece e passa-me num instante.

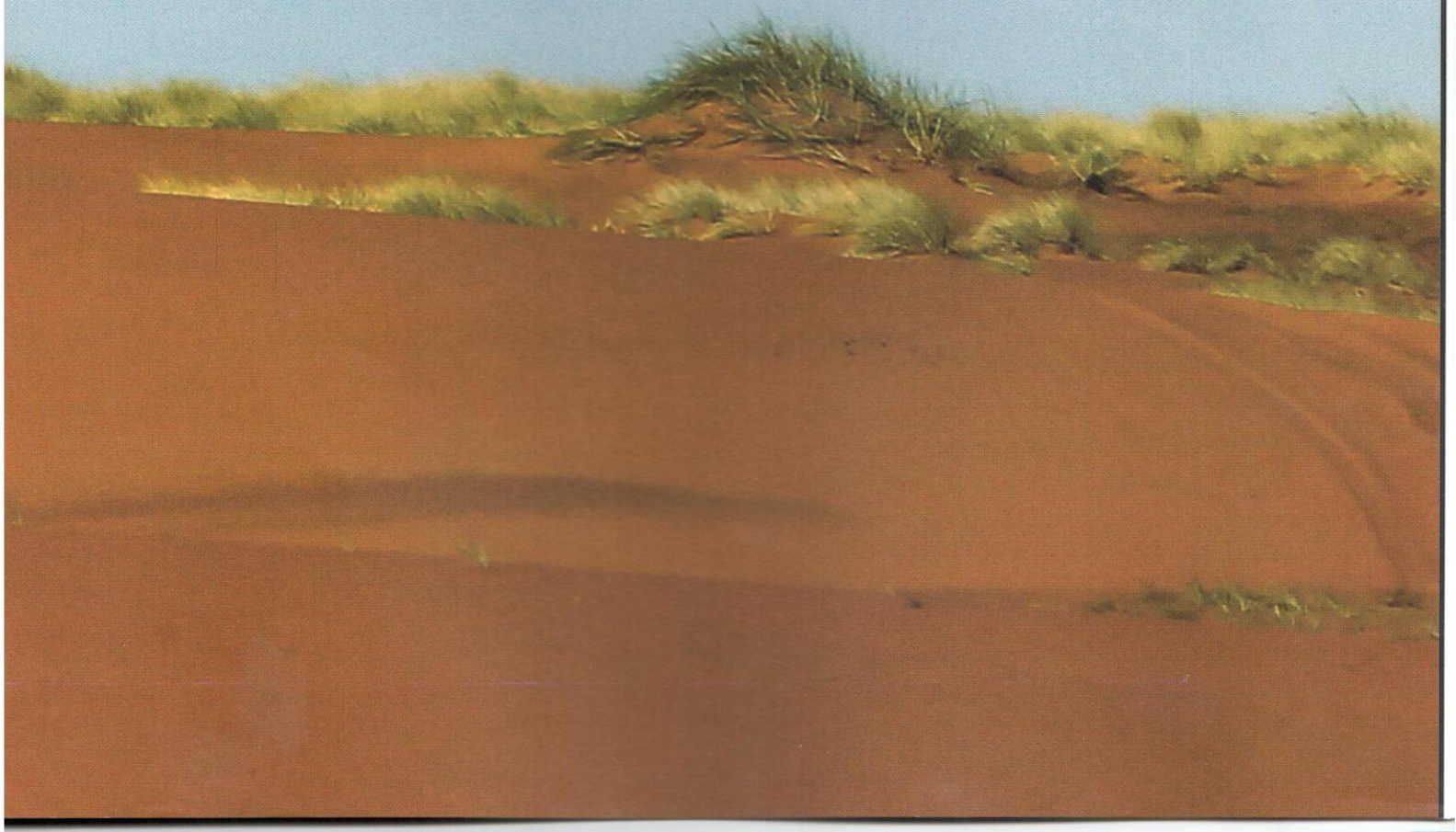
Nas dunas oiço um barulho, mas o comportamento do camião não se altera.

Acabam as dunas e começa uma pista que é um gozo de condução. O barulho começa a repetir-se. É preocupante. "Pára. Tenho de ir ver o que é" diz o Marco. Dá a volta ao camião e está tudo inteiro. Retomamos o percurso e o barulho intensifica-se. "Pára lá outra vez!" pede-me o Marco. Voltei a parar. "Espera. Vou desligar o bloqueio a ver se desparece!". O barulho despareceu e faço, com todas as dificuldades inerentes, os últimos 60 km com tração a duas rodas... Onde é que o Kovacs já vai! Lá se foi o segundo lugar dos camiões!

## 11 DE JANEIRO DE 2014- SAINT LOUIS/DAKAR (494 KM)

A má notícia chega mesmo à noite, já no acampamento, depois do camião sair do parque fechado. O problema não tem solução. É o diferencial da frente. "Será que conseguimos fazer a última especial?", "Não sei. Isto pode bloquear a qualquer momento. Depois, só de reboque!" responde. As más notícias massacram-me até ao fim do rali. Tenho de fazer a praia com duas rodas motrizes... Depois, há as curvas de saída, cheias de areia... Será que vou conseguir? Tenho de chegar ao fim do rali...

Os camiões, todos engalanados, são os veículos mais bonitos do rali. Estamos orgulhosos por os conduzir. A organização decidiu fazê-los partir todos na mesma linha. O Kovacs anda de trás para a frente para calcar a areia e fazer um grande arranque. Nós vamos arrancar com duas rodas... e rezar para que não parta.

O Kovacs acabou por deixar o motor ir abaixo e foi o último a arrancar, mas rapidamente nos apanha e todos vão desaparecendo no horizonte.

Chegamos ao fim e vamos ao pódio. A sensação é de alívio, satisfação. E frustração!