

Jordi Ginesta: A vegades em pregunto que estic fent aquí, però...

Corria l'any 1986 quant, el pilot de motos andorrà Jordi Ginesta es va començar a plantejar de manera seriosa la seva participació en la cursa més dura i mediàtica del calendari internacional, no hi ha dubte que estem parlant del que en aquells moments s'anomenava, Ral·li Paris-Dakar. A partir de llavors, han estat 22 edicions completades entre elles totes les que s'han disputat a Sud-Amèrica.

Els contactes, negociacions, i la burocràcia que comportava la participació en la cursa van arribar a bon port i el Jordi el dia 1 de Gener del 1987 prenia la sortida des de el podi situat en el Parc dels Prínceps de Paris al volant d'un camió d'assistència en pista de l'equip Camper que, tenia al pilot català d'enduro, Carles Mas, com a gran referència pel triomf a la seva categoria.

Quin es el record d'aquella primera presència en el Dakar?

Doncs com qualsevol situació que afrontes per primera vegada, tot es nou i per tant, des de les inscripcions, les verificacions, els parcs de treball, els enllaços, en fi era un món en el que, no tenies la seguretat que et dona l'experiència en el moment d'improvisar una solució tècnica o una resposta. I en carrera per Àfrica doncs ja no t'ho explico. Els mitjans tampoc eren els actuals i per tant van ser dies molt llargs, dormir poc o gens i anar enllaçant etapes fins arribar a Dakar.

Fins a aquelles dates era habitual veure't a les pujades d'Andorra pilotant una moto o un quad, però al Dakar i vas anar al volant d'un camió.

Com es va produir aquest canvi tan radical i quin era el teu objectiu a la cursa?

Eren els inicis de l'equip EPSILON i en aquest equip solament hi havien camions es a dir es necessitaven pilots (de camió) o navegants... vaig escollir anar assentat darrera del volant.

En quant al meu objectiu, sempre ha sigut el mateix, fer l'assistència a la pista als pilots de moto i cotxe del nostre equip. Queda clar doncs que sempre he anat per el recorregut de competició.

Explica'ns una mica quina es la funció d'un camió d'assistència a la pista?

Molt fàcil, de camions que fan el recorregut dels participants n'hi han de dos tipus, els que van 100% de carreres, es a dir porten una carga mínima i els que portem 13 tones de recanvis que els equips, a qui donem suport, poden utilitzar a la pista. A part hi han els monstres, normalment T6, que son els que, quan arribem a la campament, ens reposen el material que s'ha gastat durant l'etapa. Aquets son els únics que fan el recorregut paral·lel, previst per l'organització, per anar a cada final d'etapa.

En tantes edicions disputades, tindràs mil i una anècdotes o situacions compromeses que has tingut que solucionar sobre la marxa.

Ens en podries destacar alguna?

Pot ser la mes dura va ser la que vam viure amb Salvador Servià y Jaume Puig. Vam remolcar el Lancia HF durant 300 km per les dunes fins arribar al parc de treball de final d'etapa, amb ells a dintre del cotxe. De tan en tan, paràvem a veure com estaven ja que tota la sorra i/o pols que aixecava el camió anava a sobre d'ells, Va ser molt dur però van aguantar

L'endemà ells no van poder seguir, el motor del Lancia estava trencat, però nosaltres, sense dormir, vam seguir endavant.

Un altre més còmica es la que ens va passar després d'arreglar un problema mecànic en el nostre camió, vam tornar a arrencar i després d'una estona ens vam adonar que dintre de la cabina tan sols érem dos, ens havíem deixat el mecànic a terra. El cansament de vegades en juga males passades.

Per cert, Àfrica o Sud-Amèrica, hi han moltes diferències?

La veritat es que sí, m'atreveria a afirmar que la duresa d'Àfrica solament la trobem a tres o quatre etapes en el nou recorregut. Aquelles etapes de 800 km per pistes plenes de pedres a Sud-Amèrica no existeixen. Les etapes del desert d'Atacama son, pot ser, les mes complicades d'aquest nou recorregut.

Un altre tema que de vegades es posa en dubte, sobre tot des de fora de la cursa, es la seguretat dels participants del Dakar.

Como es veu aquest aspecte des de la mateixa cursa?

La meva opinió es que estem assistits i controlats en tot moment. He viscut situacions que em fan tenir aquesta opinió com per exemple: en una ocasió, degut a que anava molt carregat, vaig agafar una pista per intentar rodejar una duna molt gran i em vaig perdre. Suposo que des del centre de control de cursa (que està a Paris) es van adonar que no sabia a on anava i en van trucar preguntant que passava, els hi vaig explicar i em van indicar amb tota mena de detall la manera de tornar al recorregut.

El control de la velocitat es total en tot moment, en el pas dels pobles i d'altres llocs en el que cal anar a velocitat reduïda, i les sancions a final d'etapa son inapel·lables.

Amb l'IDITRACK en cada instant saben si un vehicle a topat, està sobre totes les rodes, mig bolcat o bolcat del tot. Si s'activa la senyal d'accident greu (valisa) l'helicòpter medicalitzat apareix en pocs minuts.

Com deia, sempre en sens ates.

Aquesta temporada, el Team Boucou va participar a la Baja España com ha preparació del proper Dakar.

Com valores l'experiència?

Crec que ha estat molt positiva. Hem detectat problemes que si s'haguessin produït al Dakar haurien pogut ser un mal somni. El mes important ha sigut en el canvi de velocitats, ens vam quedar sense la cinquena velocitat, sens dubte la mes utilitzada en un camió. En aquets moments els dos vehicles ja s'estan repassant de d'alt a baix, no es pot perdre temps, el proper mes de novembre ja s'embarquen els camions en direcció a l'Argentina.

Com es desprèn de les seves paraules, Jordi Ginesta està preparat pel que serà el seu 23è Dakar, una competició que ha canviat en moltes coses, però que manté intacte la seva atracció per els equips i/o pilots per tal de poder-hi participar i per els aficionats que no perden detall del seu desenvolupament durant la primera quinzena de gener de cada any des de que, en el 1979, concretament el 26 de desembre del 1978, Thierry Sabine va reunir 178 vehicles amb la intenció de completar 10.000 km entre la plaça Trocadero de Paris i la capital del Senegal, Dakar.