

AVIS AUX AMATEURS DE HUM DE HUM

Un ami, coureur du Raid 28, mis au courant des aventures secrètes qui attendent les concurrents, nous a exprimé ses inquiétudes en nous demandant si nous n'étions pas un peu... Hum de hum. C'est la réponse.

Revenons aux "hum de hum". C'est en allant sur place pendant la reconnaissance générale il y a quinze jours que nous nous sommes rendus compte que la plupart des équipes se déplaceraient en suivant des trajectoires assez logiques mais que les interprétations de l'orienteur pouvaient les amener quelquefois à décaler le chemin que nous avons envisagé avec notre bon sens à nous organisateurs pour aller vers des passages plus ou moins hasardeux qui les feraient sortir des zones où nous avons pensé dans un premier temps qu'ils seraient amenés à découvrir en interprétant les instructions de la feuille de route et en suivant le cap à la boussole sans dévier à cause des accidents de terrain qui se trouvent inévitablement aux places où on ne les attend pas surtout la nuit avec du brouillard si les membres de l'équipe se séparent un peu et que cela inquiète le capitaine qui doit faire bien attention à la cohésion de son groupe et aux personnes qui pourraient discuter les décisions de l'orienteur surtout quand cela devient difficile pour trouver les balises vertes mais aussi aller se battre pour découvrir les balises bleues bonifiantes permettant de diminuer le temps si on arrive à les découvrir assez vite dans un délai inférieur au bonus qu'elles vont procurer mais comme on ne sait jamais si les organisateurs ont mis un piège pour trouver les bleues il faut faire preuve d'intelligence dans la stratégie à adopter pour ne pas être stoppés à des barrières horaires car les balises bleues sont souvent sur des spéciales et se succèdent les unes après les autres ce qui fait que lorsque l'équipe s'est engagée dans une telle partie du parcours elle est confrontée à des difficultés à la fois de terrain de navigation de fatigue et de froid surtout la nuit et même vers le lever du jour il y a des moments où il fait bien en dessous de zéro et il reste encore pas mal de kilomètres à faire sans ravitaillement et sans s'arrêter trop longtemps parce que les arrêts sont très pénalisants quand on a des équipiers un peu usés qui ont du mal à redémarrer si on fait une halte trop longue dans des conditions assez précaires vu que nous ne prévoyons pas d'abri sur le parcours sinon les équipes cherchant des refuges risquent d'être éliminées bien que nous n'ayons jamais pu contrôler la totalité du parcours en même temps ce qui fait quatre-vingt kilomètres avec des bénévoles et des commissaires alors que nous ne sommes qu'une centaine de volontaires très occupés à assurer la sécurité le chronométrage et la régularité de l'épreuve mais nous savons bien que ce n'est pas la peine de compliquer exprès car les équipes tombent toutes seules dans les "hum de hum" que nous connaissons bien pour notre part vu que c'est en allant sur place pendant la reconnaissance générale il y a quinze jours que nous nous sommes rendus compte que la plupart des équipes se déplaceraient en suivant des trajectoires assez logiques mais que les interprétations de l'orienteur pouvaient les amener quelquefois à décaler le chemin que nous avons envisagé avec notre bon sens à nous, organisateur, pour aller vers des passages plus ou moins hasardeux qui les feraient sortir des zones où nous avons pensé dans un premier temps qu'ils seraient amenés à découvrir en interprétant les instructions de la feuille de route et en suivant le cap à la boussole sans dévier à cause des accidents de terrain qui se trouvent inévitablement aux places où on ne les attend pas surtout la nuit avec du brouillard si les membres de l'équipe se séparent un peu et que cela inquiète le capitaine qui doit faire bien attention à la cohésion de son groupe et aux personnes qui pourraient discuter les décisions de l'orienteur surtout quand cela devient difficile pour trouver les balises vertes mais aussi aller se battre pour découvrir les balises bleues bonifiantes permettant de diminuer le temps si on arrive à les découvrir assez vite dans un délai inférieur au bonus qu'elles vont procurer mais comme on ne sait jamais si les organisateurs ont mis un piège pour trouver les bleues il faut faire preuve d'intelligence dans la stratégie à adopter pour ne pas être stoppés à des barrières horaires car les balises bleues sont souvent sur des spéciales et se succèdent les unes après les autres ce qui fait que lorsque l'équipe s'est engagée dans une telle partie du parcours elle est confrontée à des difficultés à la fois de terrain, de navigation, de fatigue et de froid surtout la nuit et même vers le lever du jour il y a des moments où il fait bien en dessous de zéro et il reste encore pas mal de kilomètres à faire sans ravitaillement et sans s'arrêter trop longtemps parce que les arrêts sont très pénalisants quand on a des équipiers un peu usés qui ont du mal à redémarrer si on fait une halte trop longue dans des conditions assez précaires vu que nous ne prévoyons pas d'abri sur le parcours sinon les équipes cherchant des refuges risquent d'être éliminées bien que nous n'ayons jamais pu contrôler la totalité du parcours en même temps ce qui fait quatre-vingt kilomètres avec des bénévoles et des commissaires alors que nous ne sommes qu'une centaine de volontaires très occupés à assurer la sécurité le chronométrage et la régularité de l'épreuve mais nous savons bien que ce n'est pas la peine de compliquer exprès car les équipes tombent toutes seules dans les "hum de hum".

Voilà, tu en sais assez maintenant pour l'expliquer à ton équipe. Si tu as compris, reviens nous l'expliquer car en ce moment nous sommes un peu "hum de hum"... Surtout moi !

Patrick