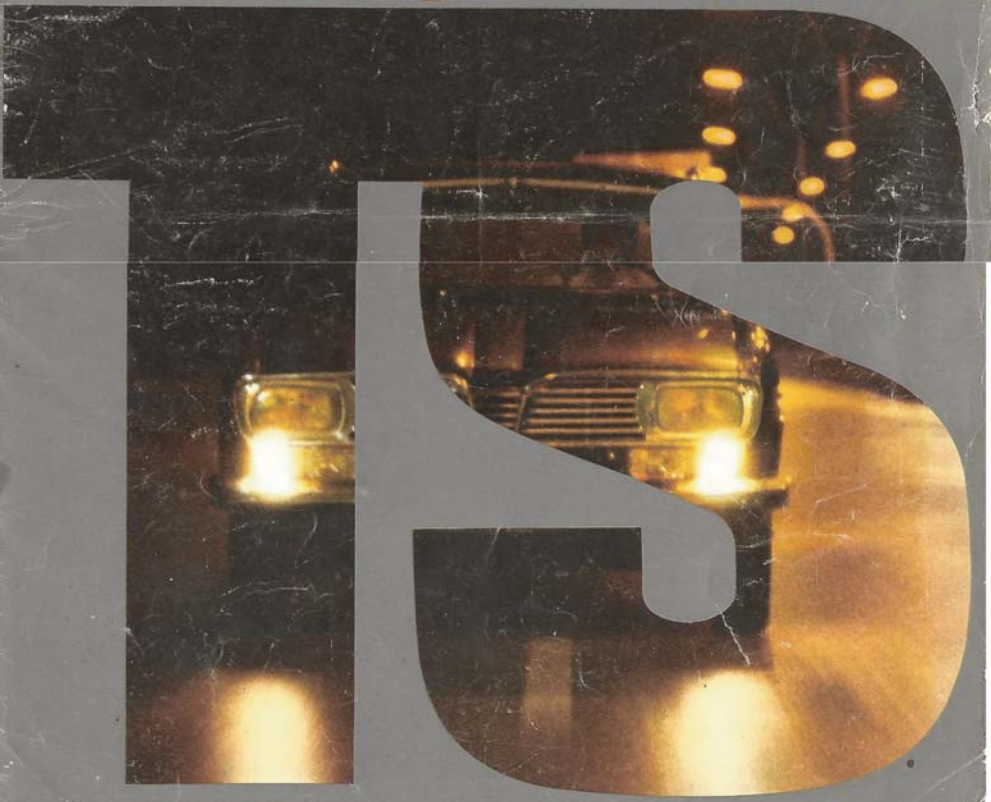
# RENAULT MAGAZINE

Mars 1968 numéro 66

## au rendez-vous de Grenoble

## premiers regards sur la T.S.



# au rendez-vous des gouffres turcs

D'Ankara à Konya, une route rectiligne et monotone entraîne nos trois Renault 4 vers le Sud. Sur ce haut plateau d'Anatolie, nous nous attendons à voir surgir des blés aux épis chétifs, quelque cavalier égaré des hordes d'Ertogrül. Une première fois, la monotonie est rompue avant Konya, ancienne capitale et patrie de Mevlana, père des Derviches Tourneurs : un imposant massif volcanique domine ce champ de blé; quelques forêts plutôt malingres et des sommets pelés tranchent alors avec des vallées plus humides où vivotent chevaux et buffles.

Au sortir de ces montagnes, une vaste dépression, occupée par un lac aux eaux vertes, somnole au pied de monts ennéigés jaillissant de la brume : Toros Daglari, les Monts Taurus.

La route, devenue mauvaise piste depuis Konya, longe le lac puis aborde les montagnes. Nous goûtons tour à tour à la tôle ondulée, à la poussière, aux lits de torrents asséchés et enfin au goudron frais qui enduit nos voitures définitivement. Mais aussi, au long des 250 kilomètres qui séparent Beyschir de Manavgat, de 3 000 mètres d'altitude à la mer, du calcaire à perte de vue.

19 h 30, mercredi 13 juillet 1966 : nous trouvons le Docteur Temmuçin Aygen au rendez-vous fixé; une demi-heure seulement de retard depuis Paris!

Le Docteur Aygen est un hydrogéologue chargé des travaux d'étude pour la construction d'un barrage; il est aussi Président de la Société Spéléologique de Turquie.

## études en profondeur

Quelques mois plus tôt (ce devait être en décembre), nous échafaudions des projets pour les vacances; projets bien particuliers, car il s'agissait des activités d'été d'un groupe de spéléologues de la Faculté des Sciences d'Orsay. Cinq étudiants en Géologie, deux en Chimie-Biologie, le dernier en Géographie : voilà une équipe nombreuse, mais indispensable, pour l'exploration souterraine.

Ma proposition provoqua des haussements d'épaules : la Turquie est un pays trois fois grand comme la France, livré à une dizaine de spéléologues depuis deux ans seulement; autant dire que le pays est neuf et que presque tout reste à découvrir et à explorer. La région primitivement choisie était celle d'Elmali à l'Ouest d'Antalya; l'un de nos assistants en géologie y travaillait depuis quelques années. Mais par la suite, nous avons été invités par le Docteur Aygen à mener nos explorations dans la région de Manavgat, à l'Est d'Antalya.

Le but de ces explorations devait être l'étude de l'alimentation en eau du futur lac de retenue d'un barrage haut de 200 mètres. Notre programme prévoit donc l'exploration (qui ne peut être que rapide) de deux régions éloignées de 100 kilomètres.

Mais pour nous rendre dans la région et pour y circuler, nous ne possédons aucun véhicule; c'est pourquoi presque tout le monde considère ce projet comme un rêve.

Fin février, j'apprends la création de la Dotation Renault « Les Routes du Monde ». Avec un ami, nous constituons le dossier... en deux jours et deux nuits, car il doit être remis avant le 1er mars. Puis, pendant près de deux mois, nous attendons; face aux doutes

émis par nos six camarades, nos espoirs commençaient à s'effondrer, quand nous apprîmes que nous étions lauréats. La fièvre s'empara de tous, car l'organisation du voyage devait empiéter sur le temps de préparation des examens. Le stage de mécanique débute le jour du dernier oral!

Dimanche 3 juillet : Alain Norvez, 22 ans, géographe; Alain Picaud, 22 ans, chimiste; Bernard Manigault, 23 ans, chimiste; Francis Gauthier, 20 ans, Jean-Pierre Ildefonse, 22 ans, Christian Martin 25 ans, Jean-Jacques Lefort, 24 ans, et Michel Bakalowicz, 24 ans, tous géologues; 150 kg de matériel documentaire (caméra 16 mm, magnétophone, appareils photos et films); des vivres, des outils et des pièces de rechange, tout cela charge lourdement nos trois Renault 4.

Aussi mettrons-nous dix jours pour atteindre Manavgat (4 300 km), après avoir visité, en touristes, les vastes grottes de Postojna, en Yougoslavie, Edirne, premier contact avec l'Orient, et nous être lancés dans la folle farandole des taxis d'Istanbul pour qui la seule loi est celle du pare-chocs et de l'avertisseur.

## sur un air de darbouka

Le 11 juillet, cap sur Ankara. De part et d'autre de la route (à deux voies) de larges bas-côtés (souvent hauts!) permettent aux camions de nous doubler à droite, quelquefois pendant qu'un autre double à gauche!

A Ankara, le soir, des gosses d'une dizaine d'années chantent, dans un terrain vague; l'un d'eux les accompagne à la darbouka, sorte de petit tambour; ils sont très fiers d'être enregistrés et voudraient que j'y passe la nuit!

Nous avons quelques difficultés à trouver le Ministère de la Santé, pour nous procurer du sérum contre les scorpions, car ils sont, paraît-il, très nombreux dans les grottes.

Puis c'est Konya, Beysehir et enfin Manavgat.

Le camp de base est établi à l'EIE Kampi, camp que la Compagnie d'Électricité a installé près du village de Homa, à 20 km de Manavgat. Un très mauvais chemin nous y mène en 45 minutes. Nous longeons des vestiges d'aqueduc romain (ou grec) qui alimentait la ville, dans un canyon profond, face à la résurgence de Dumauli : cette rivière souterraine, qui jaillit dans la paroi des gorges de la Manavgat, est la plus importante connue au monde actuellement; son débit varie de 15 à 300 m³/s (peut-être plus!) alors que notre Fontaine de Vaucluse ne débite pas plus de 150 m³/s, exceptionnellement.

Pour approcher de la Dumauli, il nous faut attendre que les ouvriers aient fini de percer une galerie dans la paroi du canyon, puis qu'ils contruisent une sorte de téléphérique pour traverser les gorges.

En attendant nous allons rechercher dans la montagne les origines possibles de cette rivière. Mais pour parcourir une région de près de 4 000 km², nous ne disposons que de 300 km de mauvaises pistes et autant de chemins; c'est-à-dire bien peu.

Nos premières explorations se situent à proximité du barrage. Mais ce ne sont là que des grottes sans grand développement; le seul intérêt d'étude est, sans doute, le fait qu'elles pourraient être des points de fuite du barrage.

## un métro peu fréquenté

24 au 26 juillet. Nous partons en montagne, vers les Poljés de Kembos, pour explorer deux grottes.

En chemin, nous descendons rapidement un gouffre profond de 40 mètres; un siphon arrête cette exploration; ce n'est là qu'une sorte de hors-d'œuvre. En effet, à Kembos nous découvrons deux grottes où les eaux du lac temporaire viennent s'engouffrer jusqu'en

juin. Dans la première, nous sommes arrêtés bientôt par un siphon terminant un lac où vivent poissons et crevettes d'eau douce entraînés par la crue. La seconde grotte est une vaste galerie dite « de métro », longue de 350 mètres, parfois large et haute de 10 mètres; là, l'exploration s'achève sur un immense éboulis souterrain. Le plus intéressant a été une récolte d'insectes destinés à être étudiés par des spécialistes en France; parmi eux, des animaux tout à fait inconnus, ce qui est logique, car ces grottes sont des « premières ».

Ces premières explorations nous ont un peu déçus, car nous espérions de vastes cavités; mais en France, combien y a-t-il de petits « trous de renard » pour un Padirac?

De retour à Homa, nous allons explorer une grotte de très grande taille. Un mauvais chemin nous conduit à un petit village perdu dans la montagne; là, toute la population mâle nous accueille, nous entoure; notre matériel va de main en main et, à chaque fois, l'un de nous doit faire une démonstration. Finalement les sacs sont prêts; mais alors vingt bras se tendent pour les porter; notre caravane est prête à partir; huit Français, trois spéléos turcs et... une trentaine d'enfants et d'adultes portant nos sacs. Deux heures de marche suffisent pour atteindre un porche immense, haut de 35 mètres, large de 80, qui laisse pénétrer le jour jusqu'à 80 mètres de profondeur; il y a bien de la place pour 40 personnes, car tous nous suivent! Beaucoup sont pieds nus, tous sont sans lampe et sans casque; personne n'a peur, à notre grand désarroi, et, lorsque nous atteignons les parties étroites, c'est une véritable bousculade!

Un lac les arrête cependant; nous aussi, car au bout c'est le siphon irrémédiable.

De retour au camp, nous trouvons une équipe de spéléos britanniques, venus en camion, un vieux camion âgé de 25 ans qui a déjà fait deux voyages au Hoggar! Ils viennent pour franchir des siphons; ce sont presque tous des plongeurs.

## les choses sérieuses commencent

29 juillet : nous repartons en montagne, cette fois-ci en Renault 4 car les spéléos anglais utilisent le camion tout-terrain, le leur étant en panne. Sur la piste, quelques surprises nous attendent : un arbre planté au milieu que l'on doit contourner; deux lacets successifs coupés par un « raccourci ». Nous la quittons au profit d'un chemin; parfois nous roulons sur la roche vive, parfois sur du véritable ballast, projeté par les roues; après quelques étroitures et quelques « marches », nous arrivons au bord d'un gouffre. Mais ces quelques kilomètres nous ont valu plusieurs crevaisons!

Impressionnant, ce gouffre, avec ses 120 mètres de verticale absolue! Jean-Pierre descend, pendant que Jean-Jacques s'occupe de la liaison au Talkie-Walkie et que j'organise l'assurance; car nos cordes ne sont pas assez longues et il faut faire des nœuds. Après 45 minutes de descente, Jean-Pierre nous dit « Kapali... » (fermé, en turc), à notre grand désespoir; mais nous tenons cependant le gouffre le plus profond de Turquie.

30 et 31 juillet. Ce « record » est de courte durée. En effet, à 30 kilomètres de là, nous découvrons un gouffre, au bord d'une plaine. Une reconnaissance rapide nous fait espérer une belle exploration. Tout le matériel est révisé et préparé pour l'assaut final. La foule commence à entourer l'orifice; heureusement, quatre gendarmes viennent, fusil à l'épaule, faire respecter l'ordre; mais ils voudraient bien descendre (comme tous les autres, d'ailleurs!). Trois équipes se répartissent la tâche : l'équipe de surface, Christian et Francis, font quelques photos dans les premiers puits; l'équipe de soutien, Jean-Jacques, Alain Norves et Bernard, a la tâche ingrate d'attendre en relai dans les grands puits (30 et 50 mètres); l'équipe de pointe et de topographie, Jean-Pierre, Alain Picaud et moi, explore le gouffre pendant

douze heures; nous atteignons — 155 mètres, après avoir assisté à quelques démonstrations d'escalade – plongeon dues à Alain ! Malheureusement, le siphon, bête noire du spéléologue, nous arrête.

En surface un sanglier, apporté par un chasseur, nous attend; mais, bien qu'affamés, nous n'arrivons pas à bout de ses... 100 kilos!

## « au revoir les copains »

1er août : trois d'entre nous, Jean-Jacques, Bernard et Alain, se préparent pour rentrer en France; en effet, n'ayant pas réussi leurs examens, ils doivent les repasser en septembre. Ils seront à Paris le 15 août.

2 au 5 août : Nous topographions plusieurs petites grottes explorées auparavant. Au cours de ces explorations, nous découvrons, imprimées dans l'argile, des traces d'un rat, à 60 mètres de profondeur. Ceci nous intrigue car on ne connait actuellement qu'une espèce de rat vivant sous terre et... aux États-Unis. Malgré de nombreux pièges nous n'arrivons pas à le capturer.

6 août : Le Docteur Aygen nous mène à Antalya pour nous expliquer le fonctionnement d'une rivière souterraine; l'étude qu'il a menée a permis d'utiliser une chute d'eau pour la métallurgie du chrome et pour l'irrigation des orangeraies de Pamphylie.

Le soir, nous quittons nos collègues anglais et toute l'équipe du Dr Aygen. Nous allons à présent dans la région d'Elmali, un peu plus à l'Ouest, où nous devons retrouver R. Lefèvre, notre assistant de géologie.

7 au 14 août : Elmali est une oasis au milieu de montagnes brûlées par le soleil. Notre arrivée provoque un attroupement et des embouteillages; on nous conduit à la terrasse d'un café, ou plutôt d'un « thé », car c'est ici la boisson nationale; le temps de nous asseoir et le « géologue français » est déjà là, prévenu par quelques gosses qui avaient couru jusque chez lui.

Tout en dégustant siskebab, ayran et yaourt, nous mettons sur pied un programme, avec Lefèvre. Il nous explique sommairement la géologie de la contrée et nous déçoit en nous annonçant que les grottes et les gouffres sont rares. Nous n'en trouvons que cinq, toutes totalement dépourvues d'intérêt.

## le cimetière du désert

En conséquence, nous décidons de partir en montagne avec Lefèvre.

Dans la poussière de la jeep que nous suivons, nous distinguons tant bien que mal des pierres dressées, hautes de un ou deux mètres : la piste traverse un immense cimetière, curieusement installé dans une région désertique où végètent tout au plus cinq cents personnes.

Nous sommes dans une Yayla (emplacement idéal pour camper) à plus de 2 000 mètres d'altitude; tous les Yürüks, des nomades éleveurs de chameaux, veulent nous inviter. Aussi, l'un des jeunes gens décide de nous servir de guide; il s'appelle Gengis; il aurait pu s'appeler Attila, montrant ainsi son origine turque incontestable, c'est-à-dire descendant des guerriers qui, venant d'Asie Centrale, s'installèrent vers le IXe siècle. Mais depuis le IXe siècle, le pays est devenu musulman, comme le prouve cette petite mosquée « en plein air ». Pourtant, Gengis s'habille à l'européenne, avec une casquette, coiffure nationale, même si sa femme conserve le vêtement de ses ancêtres; le transistor a trouvé place près du fusil, parfois vieux de 100 ans, et souvent « Made in France »; une écrémeuse moderne occupe le centre de la tente, montrant ainsi que ces gens sont, depuis des siècles, des pasteurs.

## gastronomie turque

Ils nous offrent du blé bouilli, des œufs sur le plat, de l'ayran, sorte de yaourt très liquide contenant des oignons, des sortes de crêpes de pain dans lesquelles on roule du Peynir, fromage blanc, plutôt caoutchouteux!

Puis nous sommes invités dans la tente voisine, où le même cérémonial se répète : le chef de famille nous tend la main; « Hos Geldiniz » (Soyez les bienvenus) nous dit-il. Nous répondons : « Hos buldak » (Merci beaucoup); puis viennent les salutations « Salam aleikum » « Aleikumsalam ». Nous nous asseyons en tailleur et les plats sont présentés. Parfois, si notre hôte est riche, il nous offre de petits morceaux de foie ou de rognon.

## de l'eau à l'arsenic

15 au 20 août : Nous n'oublions cependant pas la spéléo. Plus au Nord, vers Burdur, existe une grotte déjà partiellement connue et même exploitée touristiquement. Nous parcourons quelques galeries nouvelles mais sans grand intérêt.

Un peu de tourisme dans la région de Burdur dont l'eau du lac a un goût bizarre; le député-maire de la ville, qui nous invite un soir, nous apprend qu'elle contient de l'arsenic!

Cette soirée fut assez remarquable; en effet, nous avions fait la connaissance d'un Turc parlant parfaitement le français. Il demande à quelques commerçants de sortir des chaises et nous invite à boire le thé... sur le trottoir de la grande avenue. Rapidement nous sommes entourés de presque toute la population. Nous parlons de notre voyage à notre hôte, de ses études à Paris et nous apprenons par un spectateur qu'il est le député-maire de Burdur!

Le lendemain, nous quittons Burdur, pour accompagner Alain à Izmir : encore un examen à repasser qui réduit l'équipe à quatre. En route, nous faisons un peu de tourisme dans une région particulièrement riche en sites antiques.

20 au 31 août : Mais les routes nous ramènent à Manavgat où nous collègues britanniques, se préparent au retour; leur « lorry » a été réparé, c'est-à-dire qu'un forgeron leur a fabriqué les pièces cassées tout simplement. Il y eut un méchoui, avec un mouton entier, payé 40 francs, copieusement arrosé de Sacap (prononcer « charape »), vin qui est loin d'avoir la douceur de nos vins français; certains font un vilain jeu de mots à propos de cette qualité... aigrelette.

## une "première" pour nos Renault 4

Mais revenons à la recherche des origines de la Dumauli, cette si importante rivière souterraine. Nous avions appris l'existence d'une grotte prometteuse à une vingtaine de kilomètres en amont du camp. Seulement, pas question d'y aller à pied, car les canyons de la rivière sont impraticables; nous espérons que les Renault 4 nous y conduiront par un mauvais chemin de 70 kilomètres, puis un sentier pendant 7 kilomètres. Partis vers 4 heures le matin, nous arrivons à Sinanhoca à 9 heures : 80 kilomètres en 5 heures; le camion tout-terrain des Turcs arrive quelques minutes plus tard. Tout le village nous entoure, et pour cause! Aucune voiture ne s'était jamais risquée sur ce sentier où les obstacles les moins importants sont des gués boueux et des marches hautes de 20 ou 30 centimètres.

A l'aller, nous avons pu profiter de la descente. Mais le retour? Nous le faisons à la nuit, où la fraîcheur est tombée sur la montagne; l'échec d'une

marche de cinq heures pour ne rien voir, ou presque, et la fatigue nous ont plutôt abattus; en plus de tout cela il faut pousser les voitures, les soulever à chaque marche : sept kilomètres en cinquante minutes, puis cinquante kilomètres en quatre heures, avec 7 litres d'essence! Les moteurs, les pneus ont autant besoin de repos que nous; un gros platane, au bord du chemin, nous accueille pour le reste de la nuit.

La journée suivante est consacrée à l'exploration de petits gouffres dans un village. Tous nous entourent et attendent que nous ressortions en criant « Su, su,... de l'eau ! » Ici trois ou quatre cents personnes vivent grâce à des citernes remplies par les pluies printanières; les étés secs, dès le mois de septembre, des camions-citernes viennent de 200 kilomètres pour les sauver de la soif.

## des gouffres pleins de surprises

Dans le premier gouffre (profond de 7,50 m!), je découvre une enclume, Jean-Pierre et Christian la hissent et quand je sors, un petit homme me tombe dessus, me secouant pour me remercier; puis il part chez lui en courant, portant son enclume : fils d'un fabricant de cloches pour troupeau, lui-même fabricant de cloches, il vient de retrouver l'enclume volée à son père par le « Méchant du village », il y a 40 ans; et cette enclume a peut-être deux cents ans!

Ses amis nous disent aussitôt qu'il va tuer une ou deux poules en notre honneur, pour le repas; lorsque nous arrivons devant sa maison, les deux poules se sont transformées en une magnifique chèvre! Le reste de la journée se transforme en un long repas. Le seul gouffre exploré le soir arrête vite notre ardeur : profond de 30 mètres, il est accessoirement utilisé comme fosse d'aisance...

Comme dernière exploration, nous décidons de parcourir rapidement un gouffre reconnu par nos collègues britanniques. Nous sommes cinq : Christian, Jean-Pierre, deux spéléos turcs qui ont débuté en juillet avec nous, et moi. Tout le matériel est emporté (140 mètres d'échelles, 210 mètres de corde) et malgré cela nous en manquons : certains puits doivent être passés en escalade faute d'échelles; l'exploration devient passionnante et la simple reconnaissance est vite transformée : nous restons 14 heures, mais nous n'avons que deux kilos de loukoums pour toute nourriture.

Finalement, nous atteignons le fond par — 210 mètres. Le record est une nouvelle fois battu... jusqu'à l'an prochain maintenant.

## 4000 kilomètres sans phare et sans capot

Tous les quatre nous sommes plus ou moins malades et fatigués, surtout Fernand; malgré une trousse d'infirmerie bien complète, la dysenterie nous mine plus ou moins.

Dire ce que fut le retour reviendrait aussi à vous donner une suite d'anecdotes; à vous raconter comment je me trouvai « nez dans nez » avec un camion dix tonnes roulant à gauche, comment les gendarmes, baïonnette au canon, arrêtèrent le chauffeur en fuite; pourquoi Jean-Pierre fut piqué derrière l'oreille par un scorpion mauvais coucheur; comment à Istanbul nous avons marchandé le montant versé par l'assurance du camion. Nous aurions pu intituler ce retour « 4 000 kilomètres sans capot... et sans phares », avec un chapitre « Sur la difficulté de la traversée des tunnels yougoslaves », même avec une lampe à acétylène.

Le 18 septembre nous arrivons à Paris, fatigués mais sûrs d'être au moins deux à repartir en 1967.

Michel BAKALOVICZ.

En février 1967, le Club des Routes du Monde est créé. Il regroupe tous les anciens lauréats de la Dotation Renault « Les Routes du Monde » et a pour but, en particulier, d'aider par ses conseils tous les jeunes qui désirent préparer un voyage.
La correspondance doit être adressée à son secrétaire : M. Didier Guiraud, 3, rue Robert-Le Coin, Paris-XVIe.