Foto Esport
Agencia de fotos i notícies
www.fotoesport.com
fotoesport@fotoesport.com

ANDORRA AL DIA motor
DISTRIBUCIÓ QUINZENAL

Jordi Ginesta: *A veces me pregunto que estoy haciendo aquí, pero...*

Corría el año 1986 cuánto el piloto de motos andorrano Jordi Ginesta se empezó a plantear de manera seria su participación en la carrera más dura y mediática del calendario internacional, no hay duda que estamos hablando del que en aquellos momentos se denominaba, Rally Paris-Dakar. A partir de entonces, han sido 22 ediciones completadas entre ellas todas las que se han disputado en América del Sur.

Los contactos, negociaciones, y la burocracia que comportaba la participación en la prueba llegaron a buen puerto y Jordi el día 1 de Enero del 1987 tomaba la salida desde el podio situado en el Parque de los Príncipes de Paris al volante de un camión de asistencia en pista del equipo Camper que, tenía al piloto catalán de enduro, Carles Mas, como gran referencia para el triunfo en su categoría.

Qué recuerdas de aquella primera presencia en el Dakar?

Pues como cualquier situación que afrontas por primera vez todo se nuevo y por lo tanto, desde las inscripciones, las verificaciones, los parques de trabajo, los enlaces, en fin era un mundo en el que, no tenías la seguridad que te da la experiencia en el momento de improvisar una solución técnica o una respuesta. Y en carrera por África pues ya no te lo explico. Los medios tampoco eran los actuales y por lo tanto fueron días muy largos, dormir poco o nada e ir enlazando etapas hasta llegar a Dakar.

Hasta aquellas fechas era habitual verte en las subidas de Andorra pilotando una moto o un quad, pero en el Dakar fuiste al volante de un camión.

Cómo se produjo este cambio tan radical y cual era tu objetivo en la carrera?

Eran los inicios del equipo EPSILON y en este equipo solamente habían camiones es decir se necesitaban pilotos (de camión) o navegantes... Escogí ir sentado detrás del volante.

En cuanto a mi objetivo, siempre ha sido el mismo, hacer la asistencia en la pista a los pilotos de moto y coches de nuestro equipo. Queda claro pues que siempre he ido por el recorrido de competición.

Explícanos un poco cual es la función de un camión de asistencia en la pista?

Muy fácil, de camiones que hacen el recorrido de los participantes hay de dos tipos, los que van 100% de carreras, es a decir traen una carga mínima y los que llevamos 13 toneladas de recambios que los equipos, a quienes apoyamos, pueden utilizar en la pista. Aparte hay los monstruos, normalmente T6, que son los que, cuando llegamos al campamento, nos reponen el material que se ha gastado durante la etapa. Estos son los únicos que hacen el recorrido paralelo, previsto por la organización, para ir a cada final de etapa.

En tantas ediciones disputadas, tendrás mil y una anécdotas o situaciones comprometidas que has tenido que solucionar sobre la marcha.

Nos podrías destacar alguna?

Puede ser que la mas dura fue la que vivimos con Salvador Servià y Jaume Puig. Remolcamos el Lancia HF durante 300 km por las dunas hasta llegar al parque de trabajo de final de etapa, con ellos dentro del coche. Íbamos parando para ver como estaban, toda la arena y/o polvo que levantaba el camión iba encima de ellos, Fue muy duro pero aguantaron ....

El día siguiente ellos no pudieron seguir, el motor del Lancia estaba roto, pero nosotros, sin dormir, seguimos adelante.

Otra más cómica es la que nos pasó después de arreglar un problema mecánico en nuestro camión, volvimos a arrancar y después de un rato nos dimos cuenta que dentro la cabina tan sólo éramos dos, nos habíamos dejado el mecánico. El cansancio a veces juega malas pasadas.

Por cierto, África o Sudamérica, hay muchas diferencias?

La verdad se que sí, me atrevería a afirmar que la dureza de África solamente la encontramos en tres o cuatro etapas en el nuevo recorrido. Aquellas etapas de 800 km por pistas llenas de piedras en Sudamérica no existen. Las etapas del desierto de Atacama son, quizá, las más complicadas de este nuevo recorrido.

Otro tema que a veces se pone en entredicho, sobre todo desde fuera de la carrera, es la seguridad de los participantes del Dakar.

Como se ve este aspecto desde dentro?

Mi opinión se que estamos asistidos y controlados en todo momento. He vivido situaciones que me hacen tener esta opinión como por ejemplo: en una ocasión, debido a que iba muy cargado, cogí una pista para intentar rodear una duna muy grande y me perdí. Supongo que desde el centro de control de la prueba (que está a Paris) se dieron cuenta que no sabía donde iba y llamaron preguntando que pasaba, les expliqué la situación y me indicaron, con todo tipo de detalle, la manera de volver al recorrido de la etapa.

El control de la velocidad es total en todo momento, en el paso de los pueblos y otros lugares en el que hay que ir a velocidad reducida, y las sanciones a final de etapa son inapelables.

Con el IDITRACK en cada instante saben si un vehículo a chocado, está sobre todas las ruedas, medio volcado o volcado del todo. Si se activa la señal de accidente grave (valiza) el helicóptero medicalizado aparece en pocos minutos.

Cómo decía, siempre te sientes atendido.

Esta temporada, el Team Boucou participó a la Baja España cómo preparación del cercano Dakar.

Cómo valoras la experiencia?

Creo que ha sido muy positiva. Hemos detectado problemas que si se hubieran producido en el Dakar habrían podido ser un problema grave. El más importante ha sido en el cambio de velocidades, nos quedamos sin la quinta velocidad, sin duda la más utilizada en un camión. En estos momentos los dos vehículos ya se están repasando a fondo, no se puede perder tiempo, el próximo mes de noviembre se embarcan los camiones en dirección a Argentina.

Cómo se desprende de sus palabras, Jordi Ginesta está preparado para el que será su 23º Dakar, una competición que ha cambiado en muchas cosas, pero que mantiene intacta la atracción que tienen los equipos y/o pilotos para poder participar y para los aficionados que no pierden detalle de su desarrollo durante la primera quincena de enero de cada año desde que en el 1979, concretamente el 26 de diciembre del 1978, Thierry Sabine reunió 178 vehículos con la intención de completar 10.000 km entre la plaza Trocadero de Paris y la capital del Senegal, Dakar.