

# **ENTREVISTA A MÁXIMO FÉLIX GUERRERO**

**Director Adjunto a Pista del Circuito de Navarra.**

## **¿Cuál es la función de un Director Adjunto a Pista?**

En carreras de cierta importancia, como Campeonatos de España, es el encargado de coordinar a todo el personal que tenemos en pista y todo lo que sucede en ella, procedimientos de salida de carrera, rescates. Si se produce uno de ellos y hay que sacar del trazado un vehículo, nos encargamos de comprobar, bien hablando con el jefe de puesto, bien yendo en persona, que todo se encuentre en perfectas condiciones para reanudar la carrera (limpieza de posibles manchas en el firme, objetos...)

## **¿Qué se pretende con esta formación?**

En Navarra tenemos un grupo muy amplio y con mucha ilusión, pero son gente nueva, por lo que deben conseguir una mínima experiencia antes de enfrentarse a una carrera.

## **¿Hay algún objetivo cercano para plasmar estos conocimientos?**

Si. Todas esas enseñanzas se realizan con vistas a la primera prueba de envergadura que van a tener que cubrir y que será el 26 de septiembre con la disputa de una prueba del Campeonato de España GT.

Para entonces tenemos que tenerlos formados y que sepan cuál es su trabajo en pista. Este aprendizaje es un proceso muy largo y constante que empecé hace casi un año, continúa con este fin de semana de formación y tendrá su culminación con la experiencia de las carreras reales que es donde van a aplicar todo lo que han aprendido hasta ese momento.

Al final todos ellos, cuando salgan a pista, sabrán como limpiar un vertido, cómo tienen que enganchar un coche, cómo lo tienen que sacar, cómo tienen que señalizar el puesto para que un compañero salga a retirar algo que ha caído en el circuito... en fin, estarán preparados para solventar cualquier contingencia en el tema del rescate.

## **¿Cuáles son algunos de los aspectos que se han tratado desde el punto de vista de los procedimientos de rescate?**

En lo que se refiere al rescate de vehículos, aquí disponemos de un *fórmula* y un turismo, que son los dos modelos más representativos de los que compiten en un circuito. Los primeros, por ejemplo, son coches muy delicados, tienen

componentes que están a la vista (barras de dirección, suspensiones...), no puedes engancharlos de cualquier sitio. Hay zonas con las que te puedes quemar, con otras te puedes cortar y otras se pueden romper, con lo cual hay que tener muy claro cómo manipularlo.

Otra cuestión que hemos tratado es cuando llevas el coche colgado de una grúa. Aquí el vehículo actúa como un péndulo que tiene unas inercias (por ejemplo en un frenazo) y te puede golpear si no estás atento.

### **¿Las circunstancias de carrera hacen que cambien a veces los planteamientos de seguridad?**

Sin duda. Aquí comenzamos con unas pautas que vamos modificando a medida que comprobamos “cómo se comporta el circuito”.

Por ejemplo: Nosotros hacemos un esbozo sobre dónde puede estar mejor ubicada una ambulancia para llegar más rápido a varios sitios y luego la carrera te marca el lugar donde se salen más vehículos y ese primer cálculo ya no nos vale y quizás esa ubicación tiene que cambiar.

Además cada evento es distinto y tiene un planteamiento diferente: no es lo mismo unas tandas de aficionados a las motos donde tenemos un par de ambulancias y un doctor en el Centro Médico, que una carrera de Campeonato de España donde habrá tres o cuatro ambulancias de soporte vital básico, una medicalizada de soporte vital avanzado, con varios médicos especializados en urgencias, anestesia...

Todo los recursos van en función de lo que tienes en la pistas.

### **¿En el tema del rescate de vehículos también?**

En efecto. Si seguimos con el ejemplo de las tandas de motos, puede ocurrir un percance que suponga rescatar en medio del circuito. Entonces se para la carrera, se saca a todo el mundo y actuamos.

Una cita oficial no la puedes parar, hay otros medios (safety car) que implican que el rescate se tiene que hacer con los demás vehículos rodando a la vez.

Digamos que para el primer caso dispondríamos de dos vehículos de rescate y siete u ocho comisarios en los puestos y en el segundo, estaríamos hablando de unos 110 ó 120 comisarios y un numero muchísimo más amplio de servicios auxiliares.

### **¿Cuál sería su valoración de este fin de semana de trabajo?**

Estas formaciones son indispensables. No puedes mandar a alguien con una mera educación teórica a rescatar un coche mientras a su alrededor circulan otros a más de 150 kilómetros por hora.