

Com es prepara una carrera de gegant?

Avui expliquem tot el que cal fer des que es decideix ser seu organitzadora fins que s'acaba el lliurament de premis d'un gran esdeveniment



L'esquiadora Anna Esteve al gegant de la Copa d'Europa d'esquí alpi celebrat el 2018 a La Molina *Autor/a: O Molas*

Com es prepara una carrera de gegant? Judith Lluent i Lluís Breitfuss ens ajuden a explicar-vos tots els passos que cal seguir des que una estació decideix ser seu organitzadora d'una carrera FIS fins que s'acaba el lliurament de premis. Parlem de com ha de ser una pista homologada, quines característiques ha de tenir la neu, quin equip humà es necessita, com es controla el cronometratge, o com es desenvolupa la cursa en sí, entre molts altres aspectes.



Preparant la pista Comella el 9 de març de 2018 per a una cursa de la Copa d'Europa a La Molina (arxiu DDLN).

Qui no s'ha trobat mai una pista tancada perquè hi estan preparant algun esdeveniment? Qui no s'ha mirat mai una competició, encara que sigui infantil, durant una estona de descans? Qui no ha vist mai una cursa a la televisió i s'ha preguntat què cal per organitzar tot allò i, sobretot, per garantir la seguretat d'uns corredors que, en molts casos, superen els 100 km/h? En definitiva, qui no s'ha preguntat mai com es prepara una carrera de gegant?

Avui us ho expliquem amb l'ajuda de la **Judith Lluent**, que és la cap del Comitè de Delegats, Jutges i Àrbitres de la Federació Catalana d'Esports d'Hivern (FCEH) i delegada tècnica (DT) internacional de la Federació Internacional d'Esquí (FIS), i d'en **Lluís Breitfuss**, que és vicepresident segon de la FCEH i responsable d'esdeveniments de les estacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).



Quan s'acosta la competició ja s'abalisa la pista (Foto: DDLN).

Primers passos

El primer que cal fer per organitzar una carrera de gegant és presentar la sol·licitud a la Federació Catalana d'Esports d'Hivern que, al seu torn, la transmetrà a la federació espanyola perquè formuli la petició oficial a la FIS. A partir d'aquí, l'estació o club entren al calendari, i tenen gairebé un any per preparar l'esdeveniment. Un any en què van seguint un *timing* marcat, començant per les qüestions més genèriques, per anar tancant temes a mida que es va acostant la data d'execució. I tal com explica Lluís Breitfuss, aquesta planificació se sol dividir en dues o tres vessants: **"la logística, que seria la part tècnica; la de seguretat, i la part de màrqueting i comunicació"**.

Requeriments de la pista, i de la neu

A nivell de logística i producció, el primer que cal és disposar d'un estadi homologat per la Federació Internacional. **"Tens una homologació FIS que ja et dona uns requeriments mínims de com has de protegir i ballar aquella pista"**, explica Breitfuss. En aquest sentit, la mateixa FIS actualitza cada any un llibre en què es marquen tots els ítems: des del nombre de tanques que hi ha d'haver a cada espai fins al desnivell mínim per a cada prova, passant pel màxim de portes, la disposició de matalassos, com es farà la meta o quin crono es necessita, entre d'altres. I tal com afegeix la Judith Lluent, **"les pistes**

s'homologuen pel tipus de competició que poden fer, perquè en un descens necessitem molt més desnivell vertical, i en un *slalom* en necessitem molt menys i menys amplada de la pista, per exemple".



La FIS dona uns ítems d'homologació per a cada tipus de prova, entre els quals la densitat i gruix de la neu (Foto: La Molina).

Amb la pista homologada, el segon que cal garantir és que les condicions de neu són les idònies, sempre tenint en compte el nivell dels participants. Perquè **"no és el mateix fer una carrera per nanos que tenen 10, 11 o 12 anys, que una carrera de Copa d'Europa o Copa del Món on, per exemple, et demanen un mínim de densitat o de duresa de la neu"**, explica la Judith, tot detallant que a la Copa del Món, per exemple, es demana una densitat mínima de 950 grams per litre.

Per garantir aquestes característiques, l'organització treballa la pista amb màquines. De fet, en Lluís explica que **"la pista la treballa diferent si és una prova de velocitat, tècnica o d'*snowboard*. Una d'alpí, per exemple, és molt més fàcil de fer, perquè utilitza una pista que normalment fa servir públic durant tota la temporada, i l'única cosa que fas és treballar-la durant tot l'any amb l'objectiu de tenir-la bé per aquelles dates"**. Amb "bé" es refereix a complir els estàndards marcats per la carrera en concret.

Però què passa si en els controls que es comencen a fer 15 dies abans de la carrera es detecta que això no és així? **"Doncs si la pista no està prou dura, perquè és neu molt fresca, implica injectar"**, explica la Judith. **"És a dir,**

regar. O imagina't com amb unes pintes, anar clavant cada X centímetres de neu aquestes punxes i [injectant](#)-hi aigua perquè s'endureixin els 20 o 30 primers centímetres de la superfície", afegeix.



Injecció d'aigua en una pista de Grandvalira (Foto: J. Pujol).

Els elements de seguretat, fonamentals

Amb la pista homologada i la neu en estat òptim, també s'han de garantir tots els elements de seguretat. Uns elements que també venen marcats per la mateixa homologació de la FIS. Perquè segons la Judith, "**cada pista, segons les seves característiques físiques, orogràfiques, i dels elements que té al voltant, requereix d'una sèrie d'elements de protecció que poden ser diferents**".

Hi ha, per exemple, xarxes de tipus A, que són les que van penjades d'uns arcs i després clavades a terra, o de tipus B, que són les que es claven directament a la neu; matalassos per protegir elements fixes, o altres tipus de xarxes o elements de seguretat. I no totes les pistes necessitaran els mateixos.



Cada pista requereix uns elements de seguretat diferent en funció de les seves característiques (Foto: DDLN).

"Perquè te'n facis una idea, l'Estadi de la Molina, des de dalt és una pista que és molt ampla, que no té cap piona ni res al mig, i com a molt et poden demanar, depèn de la prova que sigui, que desmuntis algun canó de neu o que el protegeixis... A més a més, et poden demanar que la abalissis de dalt a baix perquè no hi entri ningú que no sigui de la competició; i en segons quins punts, potser si hi ha un paravent en un costat, que és un element molt perillós, t'hi poden fer posar a 2 metres una xarxa tipus B, i encara una altra abans per seguretat", exemplifica la Judith. I afegeix que també "pot ser que fruit de com traça la persona que fa el recorregut de la cursa, el marcatge, el delegat tècnic demani alguna protecció addicional, perquè si algú surt del traçat i queda molt a prop d'algun element evitar qualsevol risc de lesió per als corredors".

A més, no es podrà començar cap competició si a la sortida no hi ha, com a mínim, un *pister* i una llitera, o una persona del departament de rescat, sigui de la pròpia estació o sigui de l'organització, perquè si algú es fa mal el pugui anar a atendre ràpidament.



Dos pistes atenen una corredora acabada de lesionar en un punt de sortida del traçat de descens (Foto: arxiu DDLN).

El cronometratge

Un cop controlada la part més física de la pista, també és imprescindible disposar del sistema de cronometratge requerit. L'equip ha d'incloure, com a mínim, un cronòmetre electrònic que, tot i que en algunes proves pot ser via ràdio, normalment és amb cable. Això vol dir que hi ha d'haver una línia tirada entre el punt de sortida i el d'arribada per passar la senyal del crono. I s'ha de muntar un portilló a la sortida i unes cèl·lules a l'arribada, i tenir els programes i els equips de cronometratge homologats.



Portilló de sortida en una prova de gegant de la Copa d'Europa celebrada a La Molina (Foto: O. Molas).

Paral·lelament, sempre un cronometratge manual per resoldre qualsevol problema electrònic que hi pugui haver.

L'equip humà

Perquè tot l'esdeveniment funcioni, és imprescindible l'equip humà.

D'una banda, el jurat estarà format pel director de la competició, el delegat tècnic i el jutge àrbitre. I en proves de velocitat hi ha un jutge àrbitre adjunt. El director de la prova serà el màxim responsable de tot l'*staff*. El delegat tècnic és la persona que representa la federació i s'assegura que es compleix tot el reglament: que s'han posat les mesures de seguretat, que el traçat s'ha dibuixat segons la normativa, que hi hagi les portes mínimes, que les figures es corresponguin amb la categoria, que la pista estigui homologada i tingui el desnivell que toca, que el cronòmetre funcioni... A més, després també valida que els resultats siguin correctes i els envia a la federació. I el jutge àrbitre és la persona que representa els corredors i defensa la seva posició.

En cas que hi hagi algun conflicte, alguna disputa o que s'hagi de prendre alguna decisió (ajornar la carrera per mal temps, aturar una màniga per boira, resoldre un problema amb el remuntadors...) aquestes tres persones són les que decidiran com finalitzar, com continuar o quines coses fer a nivell de la competició.

D'altra banda, també hi ha un jutge de sortida, que és el que ordena els corredors abans de començar; un jutge d'arribada, que controla la meta, i uns controladors, que garanteixen que cap esportista se salti cap porta. I a nivell més organitzatiu, una secretària tècnica, que és qui produeix, gestiona les reunions amb els caps d'equip, dona els dorsals, controla que els punts estiguin bé... "**Tota la part que seria de *backsage***", explica en Lluís.



L'equip humà és imprescindible per a organitzar qualsevol cursa homologada, sigui d'esquí o d'snowboard (Foto: DDLN).

A més, també són imprescindibles totes les persones que ajudin a mantenir la pista en condicions òptimes ("**si salta algun pal, o si es forada una mica la pista, necessitaré gent que vagi derrapant, o que tingui elements com rasclets, pales, taladros, pals de recanvi, banderes de recanvi...**", explica la Judith) i l'equip mèdic. I també s'hi poden afegir el personal de premsa, megafonia, televisió o amb altres funcions complementàries.

Marcant ja el traçat...

Amb tota la feina feta els dies, i mesos previs, a mida que es va acostant la carrera organitzadors, federacions i clubs han d'anar tancant tots els detalls concrets per al gran dia.

En termes físics, amb la neu de la pista ja treballada, s'han de començar a instal·lar tots els elements, també estipulats pel llibre de la FIS. "**Si és gegant**

marques dues portes, si és *slàlom* una, la ròtula que has de tenir, com es torça el pal i quines característiques ha de tenir... tot això està homologat, i tu ho has de revisar", explica en Lluís. I afegeix que, a part, "també hi ha el color blau que es posa. I tot el que necessites per tractar la neu, els arcs d'arribada i de sortida, etcètera".



Marcant el traçat de la cursa amb les portes (Foto: arxiu DDLN).

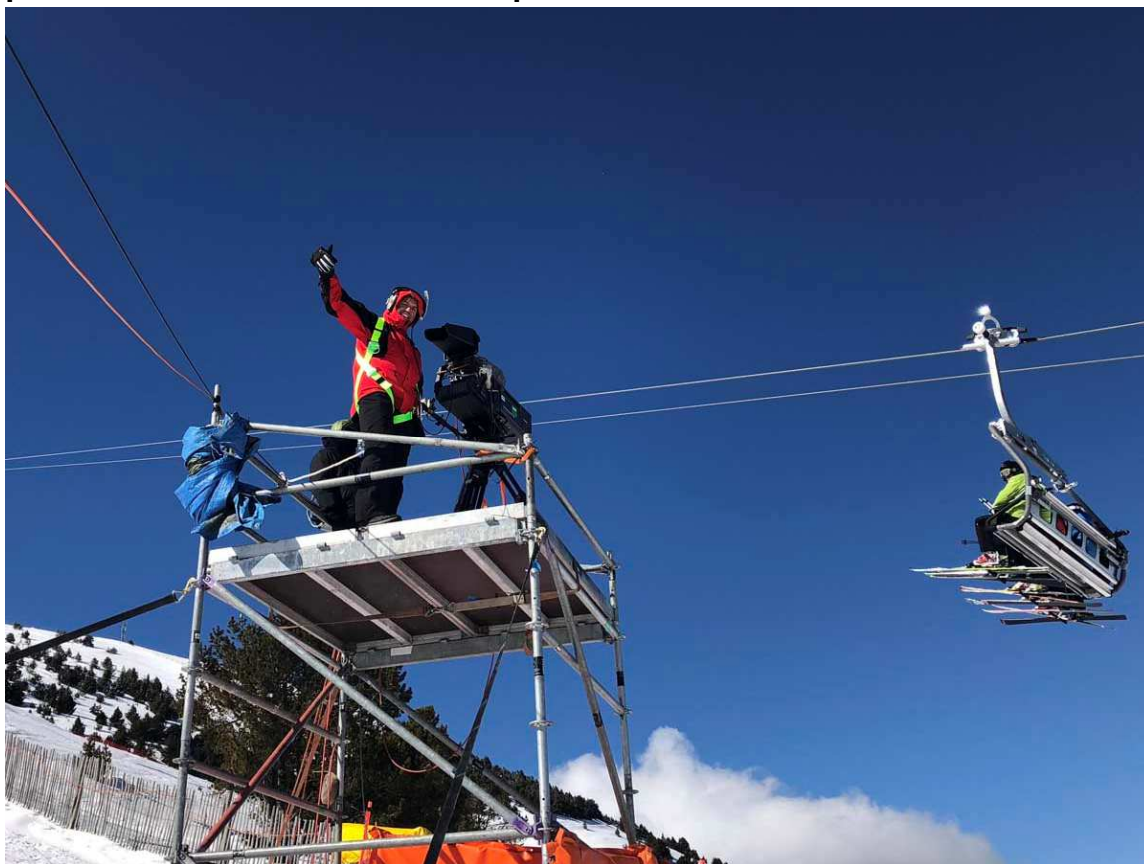
En aquest sentit, el traçat de la pista el decideixen entrenadors titulats (les federacions espanyola i catalana demanen com a mínim que sigui un tècnic de segon nivell o superior) que, a més, han de ser traçadors. Normalment són entrenadors dels equips participants, que poden ser l'organitzador, o no. A la Copa d'Europa i a la Copa del Món hi ha un registre de traçadors i, quan comença la temporada, els països ja saben on els tocarà traçar. **"És a dir, que es fa una distribució per països perquè hi hagi un *fair play*, perquè si jo marco pensant en el meu corredor, que sé que li va bé de certa manera, li estic donant entre cometes una mica d'avantatge"**, explica la Judith, que reitera que ha de ser un entrenador titulat, i traçador.

L'hora de la carrera

Amb tot això a punt, normalment 15 dies abans de la cursa s'envia el programa als equips, o es penja als web de les federacions. Aleshores els participants s'inscriuen, i l'organització els comença a distribuir per hotels. I 24 hores abans

del primer dia de la cursa, es fa una reunió amb els caps d'equip per ratificar les inscripcions, verificar que tots els corredors competiran i designar ja l'ordre de sortida.

Aquesta designació es fa en base al reglament que correspongui a cada competició, i varia en funció de la categoria o del tipus de cursa. **"És important saber qui seran els 15 primers, perquè són els que tindran més avantatge. Normalment, cada 10 dorsals puges mig segon o un segon"**, diu en Lluís. I explica que en les competicions d'alt nivell, l'ordre ve donat per un rànquing de punts de la FIS. **"El millor del món de Gegant, per exemple, té zero punts. I el pitjor, per dir alguna cosa, que és el 6.000 o 7.000 del món, pot tenir 1.000 punts"**, exemplifica. I afegeix: **"Però a Copa d'Europa només es classifiquen els 60 primers, i a Copa del Món els 30, i sempre s'inverteixen perquè a la segona màniga hi hagi un *fair plair*. Perquè el que ha quedat el 30, si s'ha trobat la pista malament, que a la segona màniga tingui una possibilitat de millorar el seu temps"**.



El seguiment d'una carrera pels diferents canals de comunicació és vital per a la difusió dels esports de neu però també per a altres qüestions (Foto: arxiu DDLN).

Tornant a la reunió amb els caps d'equip, també serveix per donar-los tot el programa de la jornada. Habitualment, les instal·lacions se solen obrir cap a les vuit del matí. A partir d'aquesta hora els equips poden pujar a dalt i disposen d'un temps determinat per fer la inspecció de la pista i l'escalfament. I després ja comença la carrera. **"Que el que es fa normalment és posar tres obridors**

que tenen el mateix nivell de la cursa o són corredors que tenen llicència FIS, per provar el circuit i comprovar que tot sigui correcte i tot estigui bé", explica en Lluís.

Quan s'engega la cursa, els corredors comencen a baixar i, en acabar la primera màniga, l'organització anuncia si hi ha desclassificats. En cas que n'hi hagi, si els afectats tenen algun vídeo o algun element que assegurí que han fet el pas de porta correctament poden recórrer i, en cas que se'ls accepti la reclamació, continuen competint. Aleshores es fa la segona màniga (se'n solen fer dues). I quan acaba se segueix el mateix procediment.

Durant la cursa en sí, l'organització acostuma a dividir la pista per sectors perquè tot l'equip tingui un lloc assignat i, en cas que hi hagi algun problema, es pugui resoldre amb més celeritat.

I un cop han baixat tots els esportistes, comença la part més protocol·lària de lliurament de premis, que es pot fer immediatament després de la cursa o bé més tard, en un lloc determinat que també pot ser seu d'un acte social.