

MUNDIAL DE KARTING 2009 EN EGIPTO (ROTAX MAX CHALLENGE GRAND FINALS 2009), Jesús Pérez-Santander

1.- INTRODUCCIÓN:

A pesar de que cada día el deporte del karting es más conocido en nuestro país gracias a los éxitos de Fernando Alonso, Pedro Martínez de la Rosa o Jaime Alguersuari, quienes no se cansan de recalcar su formación como pilotos en el karting, debo ser realista al reconocer que seguimos siendo un deporte minoritario y que muchos asocian nuestro deporte a los circuitos de alquiler a los que se suele acudir en despedidas de soltero, o reuniones de amigos.

Sin embargo, y pese al escaso seguimiento mediático, el karting es una modalidad del automovilismo compleja y tremendamente exigente, en la que por un lado se inician en el mundo de la competición automovilística los futuros pilotos profesionales, pero por otro lado, se mantienen en activo muchos otros deportistas que ven en esta competición el cauce perfecto para vivir en primera persona las sensaciones de las carreras automovilísticas, con un coste económico asumible para la mayoría de las personas.

Dentro del deporte del karting, existen varias categorías y diversos campeonatos, nacionales e internacionales, todos ellos bajo la autoridad deportiva de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).

Sin duda, la categoría más extendida y consolidada internacionalmente en el karting es la copa monomarca Rotax Max Challenge, que cada año se disputa en más de 60 países y en la que participan unos 15.000 pilotos en todo el mundo en sus fases regionales y nacionales.

En efecto, a lo largo de los cinco continentes, 15.000 pilotos participan dentro de la Rotax Max Challenge en sus respectivos campeonatos locales o regionales y muchos de ellos toman parte en sus campeonatos nacionales que son los que dan la clasificación para disputar el Campeonato Mundial o Rotax Grand Finals, que desde hace 10 años se celebra anualmente en un escenario previamente elegido por el organizador, siempre buscando localizaciones exóticas como Malasia, Lanzarote, Puerto Rico, Egipto, Sudáfrica, etc. etc.

La peculiaridad de estas “Rotax Grand Finals” es que para tomar parte en ellas, un piloto debe conseguir su clasificación en su respectivo campeonato nacional, y para ello sólo sirve alcanzar el título nacional, o en su caso alguno de los dos o tres primeros puestos (dependiendo de número de plazas que cada país tenga asignada en función del número de pilotos que participan en cada nación).

Es decir, que en el Campeonato Mundial, sólo acuden como pilotos participantes los mejores de cada país. Obviamente los campeones nacionales de los 60 países o en su caso los subcampeones, si el país tiene esa plaza “extra” asignada.

También existe otra vía para clasificarse y participar, y es conseguir una de las tres primeras plazas en los campeonatos continentales que se organizan; Europeo, Pan Americano y Asiático.

En conclusión, sólo los mejores pilotos de karting del mundo tienen anualmente el privilegio de acudir al mundial, representando a su nación.

En total, 216 pilotos, divididos en tres categorías se dan cita cada año en el mundial; (categoría Junior para pilotos de hasta 15 años, categoría Max, con karts sin cambio de marchas para pilotos de más de 15 años, y categoría DD2 con los karts más potentes con cambio de marchas para pilotos de 15 años en adelante).

No sólo eso, sino que dentro de la categoría máxima, la DD2, hay una clasificación específica para los pilotos de más de 32 años, denominada la categoría Master, con su propio podium y título de Campeón.

Cada una de las tres categorías generales, congrega a los 72 mejores pilotos del mundo.

Además de ello, hay que resaltar otra característica esencial de este Campeonato Mundial de Karting; la igualdad.

Aquí no hay excusa en el rendimiento o prestaciones del kart ya que la organización se encarga de suministrar los 216 karts (72 por cada una de las tres categorías), que son exactamente iguales, todos ellos completamente nuevos y revisados en banco de potencia, para asegurar que todos los motores tienen exactamente el mismo rendimiento.

Todo ello, hace que el Campeonato Mundial Rotax, se ha convertido en una cita deportiva de primer nivel en el deporte del karting, y casi en un mito para todos los pilotos, cuya máxima aspiración es tener la ocasión, al menos una vez en la vida, de representar a su país en esta espectacular cita deportiva.

Quien les escribe, no es una excepción, y en los últimos siete años, ha tratado de conseguir la clasificación para participar en este Campeonato de Mundo, tarea nada fácil si consideramos el requisito necesario para ello, que en España pasa por ganar el Campeonato Nacional.

2.- CAMPEONATO DE ESPAÑA 2009.

Desde el año 2003, intenté clasificarme para las Finales Mundiales, participando en los distintos Campeonatos de España, pero con dos Subcampeonatos de España, hasta el año 2009 no había conseguido mi objetivo, a veces por pura mala suerte, otras simplemente por ser superado por pilotos más preparados que yo, llegando a dar por imposible esta difícil misión.

Sin embargo, en noviembre de 2009 mi suerte cambió. Este año, el Campeonato de España se celebraba en el Circuito Internacional de Zuera, y el “*factor campo*”, jugaba esta vez a mi favor. Corría en mi casa, en la pista que mejor conocía y en la que siempre marcaba mayores distancias con mis rivales, al menos en el Campeonato de Aragón.

En 2009 había decidido dar el salto a la máxima categoría de la Copa Rotax, la DD2 (karts con cambio de marcha, una potencia de 32 c.v. y una velocidad punta de 145 km/h), y la apuesta salió bien, ya que finalicé el Campeonato de España con el título en el bolsillo, y lo que es más importante, la clasificación para participar en la décima edición del Mundial Rotax, que en diciembre de 2009 se disputaría en Sharm El Sheikh (Egipto).

Además, otro factor importante confluyó para cambiar mi destino ese año. En mi equipo, Arakart, decidimos contar con un nuevo mecánico con experiencia previa en la categoría DD2, Bernardo Oliver, quien a pesar de no ser un mecánico profesional, sino un aficionado y apasionado a las carreras, y un gran amigo, puso todo de su parte para formar juntos un tándem eficaz en la puesta a punto del kart.

Lo cierto es que todo salió perfecto, cada cual hizo su trabajo de forma satisfactoria, dentro y fuera de la pista, y conseguimos un título nacional que había tardado muchísimo en llegar.

La alegría e ilusión de la clasificación que llegaba tras 7 años intentándolo, se fue transformando en los días siguientes en la tensión y la responsabilidad de representar a España en la carrera de karts más igualada y exigente del mundo.

Ciertamente no era una tarea sencilla, y prueba de ello es que en las nueve ediciones anteriores, pocos españoles habían conseguido clasificarse para la final, o mejor dicho para la finalísima.

Explicaré este detalle; los 72 pilotos que participan en el mundial, dentro de cada categoría, no pueden disputar la carrera final del mundial que es la que da la clasificación definitiva.

Sencillamente, no caben todos al mismo tiempo en una pista de karts.

Para ello, durante varios días, se disputan entrenamientos y carreras clasificatorias, que dan como resultado a 34 “finalistas” que serán los que disputarán esa carrera final del mundial.

Pues bien, en las 9 ediciones anteriores del mundial, sólo un puñado de pilotos españoles habían logrado completar satisfactoriamente las clasificatorias previas y acceder a la finalísima. La mayoría quedaban fuera de ese privilegio. El gran nivel de los participantes, y en muchas ocasiones los accidentes en carrera hacían todo un reto alcanzar la finalísima.

Por si esto fuera poco, en el Campeonato Mundial de Karting organizado por Rotax, cada año, el nivel de competitividad estaba incrementándose, puesto que cada año eran más y más los participantes en todo el mundo, y una temporada tras otra, los medios y la preparación de los equipos aumentaban igualmente.

Precisamente por ello, alcanzar la finalísima del mundial fue el objetivo principal que nos marcamos de cara al campeonato de Egipto 2009.

Debíamos alcanzar la final, fuera como fuera.

Considerando que con 37 años, también estaría encuadrado dentro de la categoría Master (pilotos de más de 32 años), también intentaríamos conseguir un puesto entre los tres primeros de dicha categoría que nos diera acceso al podium final del mundial.

3.- LLEGADA A EGIPTO. DOMINGO DÍA 6 DE DICIEMBRE.

Los días que transcurrieron entre el Campeonato de España de principios de noviembre, y la salida hacia Egipto (5 de diciembre) transcurrieron para mí con lentitud y con los nervios de enfrentarse al mayor reto de mi vida como piloto de karting.

Finalmente, dejamos los primeros fríos del mes de diciembre y partimos desde el aeropuerto de Barcelona, rumbo a Egipto, previa escala en Londres.

La expedición aragonesa, estaba compuesta por el piloto, por el mecánico Bernardo Oliver, que como aficionado me había ayudado en el Cto. de España y se había ofrecido a hacer lo propio en el mundial de Egipto, y por mi mujer, Begoña, que no quería perderse la ocasión de estar durante una semana en las playas de Sharm El Sheikh, y de paso animar en lo posible en tan difícil "*cruzada*".

En Londres nos encontramos con los otros dos españoles clasificados para disputar el mundial de Egipto en sus respectivas categorías; el madrileño de 15 años Jesús Curras, Campeón de España Junior, y el Barcelonés de 20 años Albert Tuneu, Campeón de España de la categoría intermedia, la Rotax Max.

Juntos tomamos el último vuelo de British Airways con destino en Sharm El Sheikh, donde aterrizamos en el amanecer del domingo 6 de diciembre.

Después de tratar de recuperar las horas de sueño perdido durante el viaje, e inspeccionar el impresionante hotel en el que la organización del evento nos había reservado las habitaciones, decidimos acercarnos al circuito en el que estaríamos los siguientes 6 días "*concentrados*".

La pista tenía un aspecto muy cuidado, y estaba preparada para albergar el mundial. Los técnicos de Rotax habían estado trabajando duramente la semana anterior para tenerlo todo listo.

Sin embargo, la apariencia no podía esconder la realidad. Estábamos en Egipto, y el circuito, como trazado no podía equipararse con las pistas europeas, y más particularmente los circuitos con los que contamos en Aragón. Motorland Aragón y Circuito Internacional de Zuera, son dos instalaciones de primer orden mundial.

4.- LUNES 7-12-2009. COMIENZA LA ACTIVIDAD CON EL SORTEO DE KARTS.

Una de las imágenes más espectaculares de cada Mundial Rotax, es el sorteo previo de los karts. Ver los 216 vehículos alineados en tres hileras (una por cada categoría) de 72 karts exactamente iguales y nuevos, es una imagen difícil de olvidar.

Durante toda la mañana del lunes, los 216 participantes vamos desfilando uno a uno para extraer de una urna el número del kart que utilizaremos durante toda la semana y que nos esperaba al sol del mediodía en la recta del circuito.

En realidad es un trámite para garantizar la completa igualdad y disipar la posible duda de “enchufes” o favoritismos de la organización hacia algún piloto concreto, ya que todos los karts son exactamente iguales, todos nuevos a estrenar y todos revisados minuciosamente por los técnicos de la fábrica.

Tras recibir nuestro kart, el resto del día transcurrió en nuestra zona del paddock, previamente asignada, con las labores de montaje del asiento, adaptación de los mandos, volante, pedales, etc. a la medida del piloto, instalación de los pesos necesarios (puesto que todos debemos tener un peso mínimo en carrera precisamente para evitar la ventaja de pilotos más delgados), etc. etc.

Los tres españoles estábamos instalados en la zona del paddock reservada a los países latinos, por lo tanto nos encontrábamos junto a los representantes de México, Argentina, Chile, Venezuela, Costa Rica, etc. etc. y por supuesto junto a nuestros vecinos Ibéricos, los Portugueses.

El día, por lo tanto, fue tranquilo, fue una calma tensa, la última antes de empezar las hostilidades en la pista.

5.- MARTES 8-12-2009 COMIENZA LA ACCIÓN EN PISTA.

El martes era el día previsto para salir a pista en los entrenamientos oficiales, y se notaba que todos teníamos ya ganas de probar los karts y verificar la pista.

La organización nos entregaba el primer juego de neumáticos que nos deberían servir para los dos días de entrenamientos oficiales, y por fin salíamos a pista encuadrados en el grupo de dorsales impares de la DD2.

Dicen que la primera impresión es la que cuenta, y desde luego mi primera impresión acerca del trazado y especialmente del estado del asfalto del circuito contó mucho ... para mal.

El trazado era muy descompensado, una zona tremendamente virada y una zona bastante rápida, y el asfalto muy bacheado.

Debería pensar que, al fin y al cabo, era igual para todos, pero desde el inicio algunos de los pilotos parecían haber rodado toda su vida en esa pista. El nivel general era altísimo, en cualquier punto de la pista te podías encontrar con pilotos de todas las nacionalidades, que andaban realmente rápido. Igual te adelantaba un americano, que un francés, o un tailandés ... pero ¿es que aquí son todos tan rápidos?

Las primeras referencias de tiempos tomadas a mano por mi mecánico nos situaban relativamente cerca del gran favorito, el Sudafricano Ralf Odendaal, que en 2009 había dominado el Campeonato de Europa en el que participaba encuadrado en un equipo Portugués. Tan sólo tres décimas de segundo nos separaban de su tiempo.

A lo largo del día nos dedicábamos a tratar de buscar algunos pequeños ajustes en el kart que nos permitieran ganar ritmo e ir mejorando los tiempos iniciales, sin embargo, no podemos olvidar que la expedición de Mañiland estaba compuesta por un piloto entrado en años, sin previa experiencia en una prueba internacional y un mecánico amateur, así es que no se podían pedir peras al olmo.

Entre tanda y tanda, y mientras mi mecánico analizaba los datos de tiempos, parciales, revoluciones del motor, etc. yo me dedicaba a pasear por el paddock, saludar a otros pilotos, muchos de ellos los conocía como participantes y protagonistas de anteriores mundiales y europeos.

En resumidas cuentas, la experiencia de estar en el mundial, quería que fuera no sólo una experiencia deportiva sino también personal.

Lógicamente, la barrera lingüística podía ser un obstáculo a priori, excepto en el caso de los pilotos latino-americanos, con los que enseguida fui tomando contacto, intercambiando sensaciones respecto de la pista y en definitiva trabando una incipiente amistad.

Con el resto de los participantes, el inglés, que tan arrinconado tenía desde hacía años, era la principal y en mi caso única vía de comunicación.

Podría contar muchas anécdotas de esos días, aunque por resumirlas, me centraré en la amistad que hice con el representante de China, Vica Chong, con el que la simple coincidencia en los colores de nuestro mono de piloto

(producto de la coincidencia de colores entre las banderas de China y España), nos hizo a ambos encontrar un pequeño referente común entre el colorido grupo de pilotos de todo el mundo.

A partir de ahí, el Chino y yo éramos, casi, casi, compañeros de equipo y tras cada una de las tandas comentábamos las sensaciones. Quizás Vica era uno de los pilotos ... menos destacados, supongo que la afición al karting en China no era tan popular como a la Gimnasia Deportiva, de modo que en una ocasión, y al ver como mi amigo se salía reiteradamente de pista en los entrenamientos, me acerqué y le pregunté:

Vica ¿hay alguna curva en especial que te resulte complicada?

Mi reciente amigo de ojos rasgados, tras pensar unos instantes me respondió: ¡Todas!, y nos pusimos a reír ambos.

Tras la dura jornada inaugural, nos esperaba un merecido descanso en el hotel, ya que la posibilidad de salir a conocer la noche egipcia era misión imposible habida cuenta del cansancio y tensión acumulados y las duras jornadas que nos esperaban en lo que restaba de semana.

6.- MIÉRCOLES 9-12-2009 JORNADA CRÍTICA, ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

El miércoles iba a ser un día crucial para nuestras aspiraciones a luchar por un puesto en la final, ya que tras las últimas sesiones de entrenamientos libres, la jornada concluía con los entrenamientos oficiales cronometrados, cuyo resultado suponía el puesto de partida en las carreras clasificatorias de los dos días siguientes.

De modo que, con 72 pilotos luchando por unos de los 34 puestos de finalista, un mal crono era una losa difícil de superar ya que los adelantamientos en pista son siempre un riesgo, máximo si consideramos que en un mundial *“el más tonto hace relojes de madera”* como repetidamente me recordaba mi mecánico al ver los tiempos de los demás pilotos.

La mañana del miércoles concentraba las dos últimas sesiones de libres y ya sería por la tarde cuando afrontaríamos el momento clave de los cronos.

Intentábamos mejorar el ritmo y los tiempos por vuelta cuando sucedió algo que no me podía permitir; al afrontar la curva de acceso a meta, mordí en exceso el bordillo interior, provocando que por un momento el kart se pusiera literalmente a dos ruedas en plena curva. Aunque cambié rápidamente la trayectoria con el volante, no pude evitar que la caída brusca del lado interior golpeando el asfalto me repercutiera en el costado izquierdo, lesionándome dolorosamente dicha parte de mi cuerpo.

El desgarro muscular del costado es una lesión típica del karting, y a pesar de llevar las correspondientes protecciones rígidas, la ausencia de

suspensión o amortiguación alguna, hace repercutir directamente todos los baches en el asiento del kart, que por otro lado es igualmente rígido.

Terminé la vuelta viendo literalmente las estrellas en cada curva a derechas, en las que la fuerza centrífuga apretaba mi costado izquierdo contra el asiento.

Nada más terminar, y quitarme el casco, le dije a mi mecánico que probablemente hasta aquí habíamos llegado en el mundial.

Acudimos juntos al puesto de asistencia médica del circuito, donde un ATS (o lo que sea en Egipto) estaba durmiendo la siesta en la camilla.

Cuando conseguimos hacernos entender y explicarle lo que nos sucedía, y una vez me había recostado en la misma camilla que previamente le servía para echar la siesta al enfermero, nos indicó que lo mejor era inyectar anestesia local directamente en el costado.

Olvidando el dolor, me levanté como un resorte, a la par que mi mecánico Bernardo le decía: ¡No way!, supongo que ambos imaginamos al mismo tiempo los múltiples efectos de semejante tratamiento dispensado en unas condiciones de dudosa esterilidad, de modo que salimos de nuevo hacia el paddock, buscando un remedio más “seguro” como unos analgésicos que pudimos encontrar en los compañeros de Portugal.

Así las cosas, afrontamos los temibles entrenamientos cronometrados, sin saber muy bien hasta que punto podría emplearme a fondo y mejorar lo necesario para hacer un resultado mínimamente aceptable.

En Egipto amanecía pronto y también atardecía pronto, de modo que a las cinco y media de la tarde, hora en la que nos tocaba salir a los pilotos de la categoría DD2 con dorsales impares, el sol se acercaba ya al horizonte y teñía de rojo el cielo.

Tenía tan sólo 10 minutos, es decir aproximadamente 9 vueltas para encontrar un espacio libre de tráfico y marcar, al menos una vuelta al máximo de mis posibilidades. En esta ocasión mi experiencia de tantos años en carreras, me sirvió para leer con claridad los espacios y encontrar justo mi sitio.

Tras calentar adecuadamente los nuevos neumáticos que acabábamos de montar para los cronos, al igual que el resto de pilotos, me di cuenta que los analgésicos amortiguaban lo suficiente el dolor como para que la adrenalina y la concentración hicieran el resto y me permitieran darlo todo por unos instantes.

Enseguida noté que el kart funcionaba a la perfección y la adherencia del nuevo juego de neumáticos me permitía mejorar vuelta a vuelta mis mejores cronos. En cada giro bajaba mi propio record, y no quise detener ese ritmo hasta que no alcancé un crono estable, y advertí que había llegado a mi límite

en varias vueltas consecutivas. Tenía buenas sensaciones y entré a boxes satisfecho.

Las pantallas marcaban el 16º puesto de mi grupo, que en unión con los tiempos obtenidos por los pilotos del otro grupo (dorsales pares) me situaba a tan sólo cinco décimas de segundo de la pole conseguida por el Sudafricano Odendaal.

Sin embargo, en un mundial medio segundo es un mundo, y la posición final entre los 72 pilotos era el puesto 30.

Sin duda, mejor de lo que cabía esperar tras la lesión, pero un resultado que me situaba al filo de las posiciones de finalista y que auguraban unas carreras clasificatorias al límite con el resto de pilotos que rondaban esas posiciones de clasificación.

En cualquier caso, el trigésimo más rápido del mundo, a tan sólo medio segundo del mejor, y en las condiciones en las que estábamos compitiendo ... no estaba tan mal.

Tras revisar el kart, y los datos de la telemetría, volvimos al hotel con la sensación de haber vivido en un solo día toda una vida en el circuito, mención aparte de la excitante experiencia de ser conducido a toda velocidad por las carreteras de Sharm El Sheik, por uno de los taxistas locales que desde luego desconocen los límites de velocidad (si es que los hay en Egipto) y casi los límites de la física. Sinceramente llegamos a pensar que cualquiera de los taxistas de allí estarían en disposición de ganar la carrera de karts, ... si llegaban vivos a la meta, claro.

El puesto 30, no está mal, pero al repasar las hojas oficiales de resultados, una buena noticia nos alegra el día. Estamos en tercer lugar entre los pilotos de la categoría Master, (23 en total de los 72 participantes), a una centésima del Campeón de Europa Master, el Holandés Danny Brand y a una décima del Campeón de Grecia, Stoyan Gosevits. Otros de los mejores pilotos Master, como los franceses Guy Pansard, Guillaume Berteaux, o el mejicano Rene Martinelli, estaba también en escasas dos décimas de segundo.

¿Podemos soñar con el podium Master? Para ello hay que clasificarse para la final.

7.- JUEVES 10-12-2009 COMIENZA LA VERDADERA GUERRA, LAS CARRERAS CLASIFICATORIAS.

Hasta el jueves, todos luchamos contra el crono, y sólo indirectamente contra los otros pilotos en pista. Un adelantamiento, durante los entrenamientos, no representaba ganar o perder una posición, por lo tanto ni arriesgábamos en exceso al adelantar ni defendíamos con celo nuestra posición si otro piloto nos intentaba superar.

Hoy sí. Todo cambia cuando entras en las carreras clasificatorias. Los 72 queremos conseguir un puesto en la final. Los 28 primeros clasificados tras las clasificatorias obtendrán el pase directo a la final. Del 29 al 62 tendrán la ocasión de jugarse el pase a la final “*in extremis*” en la temida carrera de repesca, donde sólo los seis primeros completarán la parrilla de los finalistas (28 clasificados directos + 6 clasificados en la “repesca”; 34 finalistas).

Aquí comienza una guerra de nervios y una serie de batallas por ganar o por defender los puestos.

Y yo estoy, justo en el límite.

Sabemos que cada piloto tendrá que afrontar tres carreras clasificatorias. Los 72 participantes somos divididos en cuatro grupos de 18 unidades que se enfrentarán de dos en dos, en carreras de 36 pilotos, donde finalmente todos correremos contra todos en alguna ocasión.

El puesto de partida de cada carrera clasificatoria dependerá del resultado de los entrenamientos cronometrados, de modo que mi puesto de salida sería siempre correlativo al crono realizado en mi grupo, es decir, entre el 15 y el 16.

Conociendo la historia y características de los mundiales, los accidentes son muy habituales en las clasificatorias, de modo que si consigo terminar mis tres carreras en torno al puesto 15 o 16, pasaré directo a la final, y eso es lo que tengo que hacer.

La primera clasificatoria que disputamos a media mañana no defrauda mis expectativas, ya que desde el inicio la salida resulta complicadísima, saliendo por el exterior y teniendo incluso que esquivar un accidente por la tierra fuera del asfalto, perdiendo algunos puestos.

Trato de seguir el ritmo de un piloto de Malasia, y no arriesgarme en un adelantamiento que por otro lado veía posible, decisión que me cuesta algún puesto más ya que un ruso y un italiano aprovechan mi indecisión para lanzarse a tumba abierta y rebasarme en una maniobra casi temeraria.

Concluyo en una posición 18^a, luchando con un grupo de pilotos de la Master entre los que está el mejor de los franceses (Guy Pansard), así como los representantes de la Master de Japón y Sudáfrica.

No es suficiente, tengo que arriesgar un poco más, o al menos no perdonar ocasiones.

En cualquier caso, los analgésicos siguen siendo suficientes para mantener la concentración al volante, aunque cada vez el dolor es más intenso cuando cesa el efecto paliativo de la medicación.

La segunda clasificatoria la disputamos por la tarde, y desde el inicio de la carrera en la salida me siento más motivado y seguro en la lucha por las posiciones. Primero intercambio varios adelantamientos con el joven piloto alemán Fleischmann, y posteriormente con los mejicanos Camarillo y Martinelli

(uno de los rivales directos en la Master), a los que consigo mantener a ralla. El Campeón de Europa Master, el holandés Brand, está a tiro de piedra unos metros por delante de mi posición que finalmente será la 15ª al paso por la línea de meta.

Bueno ... pues de momento seguimos “*vivitos y coleando*” le digo a mi mecánico Bernardo al llegar a nuestro sitio en el paddock.

La jornada de carreras ha concluido, y nos queda la tercera y última clasificatoria en la mañana del viernes, y esperemos que no tengamos que llegar a correr la temida repesca del viernes por la tarde.

La organización nos facilita las clasificaciones provisionales de los 72 participantes y comprobamos emocionados que a falta de una última carrera clasificatoria, estamos dentro de los 28 primeros, o mejor dicho, estamos en el puesto 28. De momento la estrategia conservadora de evitar golpes y salidas de pista, nos está dando los frutos esperados. Si en la última carrera hacemos un resultado similar, entre el 15 y el 18, estaremos en al final directos, y le ahorraremos a mis costillas el dolor y a mi mente la tensión de la repesca.

8.- VIERNES 11-12-2009 ULTIMA CLASIFICATORIA ¿Y REPESCA?

El despertador suena a las 7,00 AM, como cada día puesto que la jornada en el circuito comienza a las 8,00 AM, con la reunión y charla diaria del Director de Carrera y Comisarios Deportivos a todos los pilotos para explicar una y otra vez las normas de carrera, salidas, sanciones, y todo lo previsto en el día.

Mientras disfrutamos del desayuno, y valoramos el incremento diario del dolor costal, antes de la reconfortante ingesta de analgésicos, Bernardo y yo repasamos nuestra tarea de hoy.

Es fundamental terminar la última clasificatoria sin percances, si alguno quiere pasar a toda costa, que pase ... es mejor perder un puesto que no tener un accidente y perder la clasificación. A algunos de los rivales ya les ha pasado, incluso rivales que estaban entre los favoritos para la victoria final se han complicado su clasificación por errores o golpes innecesarios.

Cada vez somos más conscientes de la dureza de un mundial, es una semana dándolo todo física y mentalmente, y allí sólo están los mejores ¿están? ... ¡estamos! Claro que si, pues tenemos delante de nuestros ojos el pase directo a la final de todo un mundial de karting.

La tercera clasificatoria se disputa a última hora de la mañana, cuando más calienta el sol de Egipto que, pese estar en el mes de diciembre, mantiene temperaturas cercanas a los 30 grados al medio día.

La tensión se palpa en el paddock, no sólo para nosotros, sino para todos los pilotos y en especial para los que estamos en el filo de la clasificación.

Como cada día, entramos en la zona de montaje de neumáticos y depósitos de gasolina, que son celosamente guardados por la organización justo hasta 5 minutos antes de cada carrera, todo ello para evitar manipulaciones o aditivos que pudieran alterar la igualdad mecánica en los karts.

Ya tenemos asimilada la rutina del mundial, y tras montar neumáticos, depósito de combustible lleno hasta arriba, accedemos juntos a la zona de preparilla, donde el Director de Carrera nos indica la posición de nuestro kart para la salida. De nuevo salimos en el puesto 15, puesto que nos vale y nos sobra para nuestro objetivo de ser finalistas directos.

El grupo anterior acaba de terminar su carrera y el Director da orden de encender los motores y salir a pista en formación de dos filas paralelas, formación con la que se recorre el circuito en la vuelta de calentamiento previa a la salida lanzada.

Conforme nos acercamos a la recta de salida, manteniendo en todo momento esa formación de dos filas simétricas y paralelas en la que está prohibido ganar puestos antes de pasar por meta, todos vamos acelerando, y al pasar por línea de meta, el semáforo pasa de rojo a verde y los motores de los 36 karts rugen a la orden de los pilotos.

Un enjambre de karts, en medio del cual, estoy yo, zigzaguean nerviosos y veloces buscando un hueco o un resquicio por el que abordar la primera curva por delante de los rivales.

Justo delante de mí, dos karts se tocan y salen despedidos hacia el exterior de la pista, los esquivo y enlazo con la recta larga en la que se alcanza la velocidad máxima cercana a los 140 km/h.

Al llegar al final de recta, me coloco por el centro de la pista para evitar ser adelantado, y tras accionar al máximo los frenos, noto un tremendo impacto por detrás que me lanza bruscamente hacia delante girando el kart ... me han dado y estoy fuera de la pista.

Arranco de nuevo el kart, desolado y consciente de mi mala suerte, y reemprendo la marcha por detrás de las últimas unidades del grupo, y lamentablemente compruebo que el eje trasero del kart está seriamente dañado, resultando difícil inscribir mi kart en las curvas más cerradas.

A pesar de ello sigo en carrera, y voy alcanzando a otros karts que van sufriendo percances similares al mío, y no son pocos.

Ya no entraré directo a la final, pero hay que seguir luchando ya que cada posición que gane será una posición que estoy ganando para la manga de repesca, en la que lamentablemente me jugaré mi última oportunidad de participar en la final del mundial y luchar por el podium de la Master.

Termino la última carrera clasificatoria en el puesto 21, por delante de un grupo de pilotos Master a los que he podido ir alcanzando y sobrepasando a lo largo de las 12 vueltas.

Sabemos que no es suficiente, y siento que no me quedan fuerzas ni moral para afrontar una repesca que siempre es mucho más dura que cualquiera de las clasificatorias, puesto que todos vamos a muerte a por una de las seis plazas restantes para disputar la final. Todos salimos a vida o muerte.

Seguramente no lo conseguiré, y lo he tenido tan cerca ...

Bernardo y el resto de españoles incluyendo los pilotos de la Junior y de la Max que tampoco han conseguido clasificarse para las finales me trata de animar, cuando la organización nos comunica que mi puesto de salida en la repesca será ... el sexto.

No doy crédito. Estoy justo en el puesto de la muerte. Sólo seis pasan a la final, Dios mío.

Todos los que salen detrás de mí sólo piensan en pasarme por encima (en el mejor de los casos), y entre ellos hay varios de los pilotos más rápidos del mundial que se han visto envueltos en incidentes similares en clasificatorias.

Por un lado, quiero darlo todo, por otro quiero terminar ya de sufrir y ver las finales como un espectador más. Incluso pienso en que no estaría mal quedarme el sábado en el hotel hasta la hora de la final, como un Señor y acudir, relajado a ver tranquila y cómodamente la mejor carrera de karts del año desde la grada.

Todos estos pensamientos van pasando por mi mente, en las horas que transcurren hasta la temida repesca.

Nuevamente, y quizás por última vez, Bernardo y yo repetimos el proceso previo a salir a pista. Son más de las cinco de la tarde y comienza a caer el sol enrojeciendo el atardecer en Sharm El Sheikh.

Mientras esperamos en la zona de preparilla nuestro turno de salir a pista, seguimos la carrera de repesca de la categoría intermedia, la Rotax Max, donde el joven barcelonés Albert Tuneu está luchando a muerte por avanzar las posiciones que le separan del sexto puesto. Finalmente y pese a tener una velocidad considerable en carrera, no lo ha conseguido y dice adiós a su participación en el mundial, igual que previamente le ha sucedido a nuestro representante en la categoría Junior.

Ya sólo quedo yo, y España, una vez más se irá sin pena ni gloria del mundial. Y eso no puede suceder. Ese pensamiento me da una motivación extra cuando encaro la recta de salida acelerando al máximo el kart, como todos los demás pilotos. Quizás nunca en la vida volveré a tener una oportunidad como esta ...

Consigo mantener la posición en la salida e incluso gano un puesto en la primera vuelta; ¡bien estoy quinto! Por detrás viene como una flecha el australiano Jason Pringle, uno de los más rápidos del mundial, que me pasa primero a mi, y después al que me precede, el Campeón Master francés Berteaux.

Sin percatarme de ello, el Master mejicano René Martinelli se ha pegado a mi kart y me ha cogido el rebufo en la recta de meta y hacia la tercera vuelta me supera limpiamente; ¡Dios; que estoy séptimo, fuera de la final!

Me coloco tras mi rival mejicano y sin esperar otra oportunidad le devuelvo la jugada en la recta siguiente, adelantándolo en plena apurada de frenada, mientras le hago un gesto con la mano con la intención de pedirle disculpas, no en vano él era quien estaba ahora fuera de la final y a fin de cuentas nos hemos hecho amigos estos días.

Voy sexto, pero me siguen muy de cerca, de modo que me arriesgo e intento un adelantamiento en la zona más virada de la pista al Campeón Master francés Berteaux, al que supero sin demasiados problemas en otra frenada al límite, alcanzando la quinta posición de la repesca.

Por delante, los cuatro primeros, comandados por el australiano Jason Pringle, han tomado unos metros de ventaja, de modo que tengo que tirar al máximo yo sólo para alejarme de la jauría que sólo piensa en quitarme mi plaza de finalista, sea como sea.

Las 12 vueltas se van consumiendo rápidamente y a falta de tan sólo dos para el final, sigo quinto, con dos pilotos muy cerca. Uno de ellos, Brinley Gread, otro australiano, me adelanta a la entrada de una curva cerrada y opto por facilitar su maniobra para evitar una colisión que ya sería fatal.

Él, agradecido, me hace un gesto señalando su cabeza, como queriendo decirme “*piensa*”, y efectivamente yo ya estaba pensando que un sexto puesto me valía igual que un quinto.

La última vuelta me pareció eterna, a un par de metros escasos de mi kart me seguía el representante de Chipre que, desesperado, lo daba todo por alcanzarme y arrebatarme la última plaza de finalista. No podía cometer el más mínimo error, o lo lamentaría toda la vida. Finalmente crucé la meta en una agónica sexta posición, que sin embargo me supo tan dulce como la mejor de las victorias y con una sensación de alivio como nunca antes había experimentado encima de un kart de carreras.

¡Estaba en la final! Al pasar por la grada reservada a los mecánicos, busqué con la mirada a mi amigo y mecánico Bernardo Oliver que saltaba también de alegría; ¡¡Estábamos juntos en la final del mundial!!

De acuerdo; fue por los pelos, in extremis, sufriendo hasta el final.

Pero lo había logrado y por fin haría realidad mi sueño como piloto de karting, estar en la final de un mundial, entre los 34 mejores del mundo ese año 2009.

Tras compartir un saludo con el australiano Brinley Gread que me había pasado limpiamente a dos vueltas del final, y consolar a mi amigo mejicano René Martinelli, recibí las felicitaciones de todos los españoles, pilotos, mecánicos, del periodista Jordi López, desplazado para la ocasión.

También de muchos otros pilotos, clasificados y no clasificados, con los que en esos días habíamos comenzado a entablar amistad.

Fue sin duda un momento emocionante, de alegría por haber alcanzado nuestro primer objetivo, pero ¿Cuántos pilotos Master habíamos pasado el corte? De ello dependían mis aspiraciones a conseguir un podium en esta categoría.

Tan sólo cuatro de los 23 pilotos Master estábamos entre los 34 finalistas. Tres de ellos clasificados directos; el holandés Brand, Campeón de Europa Master, el Griego Stoyan Gosevits, el francés Guy Pansard, y sólo yo clasificado vía repesca.

Supongo que era demasiado duro para unos “viejos”. Los otros 19 pilotos Master quedaban como espectadores de la final, supongo que algunos decepcionados, pero seguro que otros aliviados por haber concluido esa tortura física y mental.

Esa tarde-noche en el hotel, habían desaparecido los nervios, aunque rápidamente empezaba a fraguarse en nuestro ánimo el siguiente objetivo ¿podríamos arañar unos cuantos puestos desde el final de la parrilla, y robar uno de los tres puestos del podium?

Sinceramente, se antojaba más que complicado. Todos mis rivales, los 33, eran demasiado buenos, demasiado rápidos y parecían más enteros que yo.

El costado acusaba los días de competición, cada vuelta a aquel tortuoso circuito era un castigo para mis dañadas costillas y ahora ya eran necesarias dos pastillas de analgésico, una hora antes de cada carrera, para aguantar el dolor.

Eso, y la ilusión de estar donde siempre soñé estar.

9.- SÁBADO 12-12-2009 LA FINAL.

Parece mentira, que pronto olvidas tus metas y buscas superarte a ti mismo.

Al despertar el sábado por la mañana, además de notar el intenso dolor en mi costado izquierdo, recordaba perfectamente el sueño que me había

acompañado por la noche; estaba en la rueda de prensa tras la final, y tenía que hablar en inglés, todo apurado ¿me estaría volviendo loco, acaso?

Sólo los finalistas acudimos a las 8,00 AM a la reunión de pilotos con el Director de Carrera, y en comparación con los días anteriores, esa reunión parecía mucho más *“intima”*.

Más de la mitad de los 216 participantes habían concluido su concurso en el mundial y el sábado por la mañana el paddock parecía desolado. Sólo 102 pilotos, 34 por cada una de las tres categorías, habíamos quedado para el último día de competición.

En nuestra zona, la zona del paddock latina, la debacle era considerablemente mayor que en la de los norteamericanos (EEUU y Canadá), o europeos (los otros europeos).

La organización nos entregó el último juego de neumáticos nuevos que montamos para salir a los entrenamientos libres previos a las dos carreras del día, la prefinal y por fin la gran final del mundial.

La prefinal, sería una carrera a 15 vueltas que tan sólo sirve para concretar el puesto de salida en la final, que es la carrera cuyo resultado determina la clasificación del campeonato mundial.

Una semana entera para echar una carrera de 24 vueltas, casi media hora. Pero ... ¡que carrera!

El trámite de la prefinal, lo tomé así, como un trámite, ya que saliendo desde la última posición, y considerando que no tenía un ritmo tan rápido como los pilotos de delante, mi oportunidad era la de cazar puestos de los pilotos que pudieran colisionar o salirse de pista, al mismo tiempo que conservaba al máximo la mecánica, evitaba daños en el kart, y lo más importante, conservaba los neumáticos nuevos en el mejor estado posible para la final, donde si tendría mi oportunidad definitiva de asaltar el podium de la Master.

Concluí la prefinal en un discreto puesto 30, ya que tan sólo cuatro pilotos tuvieron algún percance en la carrera, y estuve controlando desde el final del grupo los movimientos y el ritmo de mis rivales más directos, entre los que se encontraba el experimentado piloto Master francés Guy Pansard, tercero de la Master que en definitiva era mi presa para la final.

Sería muy difícil, puesto que el francés ya había disputado otros mundiales siendo tercero en el año 2007, y era realmente un gran piloto con enorme experiencia en carrera.

Una vez terminada la prefinal, se organizó el desfile de los 216 pilotos participantes, de 60 países, todos agrupados por naciones, con nuestras respectivas banderas. Los jóvenes compatriotas Jesús Curras y Albert Tuneu, Campeones de España Junior y Max respectivamente, no habían logrado el

pase a la final, pero estaban allí compartiendo conmigo la experiencia de participar en el evento más importante del año en el karting internacional.

Ellos y toda la expedición española estaba allí para animarme desde la grada, situación que fue un estímulo adicional para cambiar mi mentalidad ultra-conservadora de toda la semana, por un afán de concluir el mundial con una actuación, cuando menos digna.

Recuerdo perfectamente el momento en el cual, a falta de un cuarto de hora para acceder a la preparilla de la final y mientras estaba descansando y esperando a que hicieran efecto las dos pastillas de anélgésico, junto a mi mecánico Bernardo y a mi mujer Begoña (que había superado el miedo de ver las carreras de karts y estaba allí con nosotros), les solté la siguiente frase:

“Bueno, ya que estamos en la final ... creo que ha llegado el momento de ir a por todas ¿no? ¡Que sea lo que Dios quiera!, pero no me voy del mundial sin pelear en la mejor carrera de mi vida”

El contraste entre la expresión de mi mecánico Bernardo y mi mujer Begoña, fue muy llamativo.

Bernardo, que vive las carreras con tanta pasión como yo, esbozó una sonrisa y exclamó: *“¡Ya era hora, Jesús!, corre como tu sabes”*.

Mientras Begoña, retorció el gesto en una mezcla de enfado y preocupación, mientras me recordaba: *“Jesús ... que tienes dos niños y tienes que volver entero a España”*

La situación me hizo gracia, y traté de calmar a Begoña, sin ocultar una sonrisa hacia Bernardo.

La decisión estaba tomada, saldría al máximo desde la primera curva, y lucharía por el podium de la Master.

Ahora si, por última vez, Bernardo y yo repetimos la rutina de preparación del kart, montaje de ruedas, depósito de combustible, y colocación en nuestra posición de salida en la preparilla.

Pero en esta ocasión, fue un poco diferente, ya que a los finalistas nos reservaron un protocolo especial, y la preparilla se formó en plena línea de meta, con toda la parafernalia de cámaras, periodistas y azafatas con sombrillas que solemos ver en las retransmisiones de las carreras de motos o de Formula 1. ¡Estábamos en un mundial!

Disfruté del momento, estaba feliz y relajado, aunque decidido a darlo todo por un hueco en el podium, un recuerdo que esperaba quedaría para siempre. Y si no lo lograba, no me podría reprochar jamás que no lo hubiera intentado con toda mi alma, con todo mi corazón.

En la final salía en trigésima posición, lo cual no me permitía contar con la ventaja de la prefinal en la que salí el último y pude dejar un espacio para esquivar los mantecados y polvorones de la primera vuelta.

Pero, encima, en las dos líneas detrás mío, tenía a cuatro pilotos estratosféricos, como Jason Pringle (el australiano que había ganado la repesca), Troy Castaneda (Californiano Campeón de EEUU), Brady (Brinley Gread el otro Ausi que se empeñaba una y otra vez en salir a mi espalda para pasarme en cada manga), y creo que Ryan Urban (New Zeland), que también era de los más rápidos y había tenido un incidente en la prefinal ... vamos para echarse a temblar ...

Por si todo esto fuera poco, salía por el exterior, y los recuerdos de la primera clasificatoria no eran precisamente tranquilizadores.

Tras las vueltas de calentamiento y formación, se da la salida, y me toca abordar la primera curva por fuera, trazando por el piano exterior y posteriormente por la tierra, pero con el gas a fondo, esquivando una especie de "melé" de karts agolpados en el interior de la primera curva, de modo que gané cuatro o cinco puestos y salí vivo. ¡Bien!

Entre los pilotos que superé, estaba el Master francés Guy Pansard, de modo que ya estaba en posición de podium, pero debía mantenerla, y quería más.

La primera gran frenada, tras la recta larga del circuito, justo donde me habían sacado en la tercera clasificatoria, deparó la primera colisión de otros tres pilotos que querían entrar por un espacio destinado a un coche de scalextric más que a un kart.

Creo que a esos tres los pasé por dentro.

La segunda frenada fuerte del circuito, estaba jalonada por otros dos "contendientes" que departían amigablemente sobre teorías de física cuántica en torno a la posibilidad teórica de que dos karts pudieran compartir el mismo espacio al mismo tiempo, teorías que se demostraron completamente equivocadas a juzgar por mi, y me permitieron avanzar otras dos posiciones.

Más o menos en esta línea discurrieron las dos primeras vueltas.

Yo machacaba a tope el pedal del acelerador (el del freno tampoco estuvo relajado precisamente), y adelantaba o esquivaba karts que entraban o salían a mi encuentro renqueando tras toques de más o menos importancia.

Creo que hacia la tercera vuelta, o quizás la cuarta, ya se podía ver una línea más o menos definida de karts, con esporádicos ataques de unos hacia otros, pero ya en la línea de la normalidad y corrección dentro de lo que cabe esperar en una final de un mundial de karting.

Cuando quiero darme cuenta, veo que tengo a Stoyan Gosevit (el Campeón griego que era otro de los Master finalistas y había salido hacia el puesto 20 de la final), justo delante de mi.

Como al francés Guy Pansard, lo había superado en la segunda vuelta ... tuve claro que adelantarle suponía luchar por el subcampeonato mundial de la Master, ya que suponía que el holandés Danny Brand (Campeón de Europa de la Master-DD2) estaría un poco más adelante ya que había salido cerca del puesto 15.

Ni me lo pensé y cuando abordábamos la frenada más contundente del trazado, que daba acceso a una curva de 180 grados extremadamente cerrada, apuré la frenada al límite y me tiré al interior, deteniendo el kart justo en el vértice de la curva, y saliendo de ella con el espacio cubierto y el kart controlado sin dejar a Stoyan opción alguna de recuperar el puesto.

Stoyan me confesó al terminar la carrera, que cuando vio el mono rojo y amarillo superándole en la frenada se quedó de piedra, y que el adelantamiento fue ultra-limpio, por lo que sólo trató de colocarse tras mi para seguirme (well done Stoyan).

Esto me colocaba, a mi entender, en segunda posición de la Master, pero abierto a entablar "*conversaciones diplomáticas*" con el representante griego que no era, ni mucho menos, una hermanita de la caridad, y que había sido muy rápido toda la semana.

A partir de ahí, tiré un par o tres de vueltas, tratando de no perder la estela del campeón italiano Mirco Rossi, que cerraba un grupo de unos 5 o 6 pilotos delante mío.

Tres vueltas después de superar al griego de danone, y justo en la misma frenada, me adelanta Joao Correia, el más rápido de los portugueses, y automáticamente me pongo tras su rueda.

Creo que tomé la decisión de forma instantánea; Joao Correia era un par de décimas más rápido que yo en vuelta rápida, aunque no tan constante como yo en ritmo sostenido, de modo que si no le atacaba y le dejaba tirar sería bueno para los dos.

Correia lo entendió claramente y me hizo un gesto señalando para delante, así que en las siguientes 10 vueltas apretamos los dos a fondo y sacamos ventaja al grupo perseguidor, acercándonos paulatinamente a los 10 primeros.

Llegamos a la última vuelta, y las cosas se vuelven a poner locas como en la primera; veo como por delante nuestro se sale el kart del Canadiense Daniel Morad, volando literalmente por los aires y levantando una polvareda al final de la recta larga, y de ella, súbitamente aparece el alemán Dennis Thum (subcampeón de Europa DD2), al que todo el grupo comienza a pasar de forma

desorganizada, montándose un lío tremendo de karts cruzándose de un lado a otro.

Al mismo tiempo, Jason Pringle (el australiano que había salido detrás de mi, y me estaba acompañando en la remontada), me supera a falta de media vuelta, y hace lo propio con Dennis Thum.

A falta de dos curvas, veo un holandés labrando las áridas tierras egipcias con su kart por el exterior de una curva, y el corazón me da un vuelco ¿ESE ERA DANNY BRAND? ¿VOY PRIMERO DE LA MÁSTER?.

No estaba totalmente seguro, ya que los tres pilotos holandeses finalistas vestían el mismo mono naranja (al igual que su equipo de fútbol), pero es que por delante sólo quedaba otro holandés y ese era el joven pero experto Jim Rindemberg (compañero de los pilotos de Formula 1 Nico Rosberg y Lewis Hamilton en sus tiempos de karting).

Llegamos a la penúltima curva y adelanto otros dos puesto, era el campeón italiano Mirco Rossi, y el costarricense Francisco Chamberlain, que habían quedado por el exterior tras la maniobra de adelantamiento de Pringle o de Correia.

Recta de tribunas y última curva ... la locura ...

Veo a cinco karts entrando juntos a la última curva tocándose por delante, lateralmente, cruzándose y saliendo como pueden mientras aceleran al máximo.

Dudo un instante, si acelerar y meterme por medio de todos aprovechando que yo entraba limpio y por el sitio correcto a recta de meta, ya que podía pasar a tres o cuatro, pero la posibilidad de perder el podium del Campeonato Mundial Master, me hace levantar pié y no intentarlo.

Paso la línea de meta, dudando si he sido primero o segundo de la Master, pero gritando de alegría por lo que había conseguido.

Mi mente deja de aislarme del dolor y mi cuerpo dice "*basta*" y casi no podía girar el volante en las curvas durante la vuelta de deceleración.

Pasé por las tribunas buscando con la mirada a los miembros del equipo español, y veo levemente una bandera de España agitándose ... ¡BIÉN!

Mi mecánico Bernardo Oliver también me felicita efusivamente al pasar por su lado en la grada de mecánicos, pero sigo sin saber si he quedado primero o segundo de la Master.

Cuando paro el kart en la fila de la báscula, cuento los que tengo delante y ... uno, dos, tres ... DIEZ, sólo diez karts han entrado antes que yo, y no veo al holandés Danny Brand entre ellos, el holandés que entra tres puestos delante mío no es él, sino Jim Rindemberg, que no es Master.

Realmente y aunque yo no lo sabía, Danny Brand había caído durante la segunda vuelta en la lucha a muerte con el Mexicano Rudi Camarillo, al que si recuerdo haber adelantado al inicio de carrera, de modo que desde que adelanté a Stoyan Gosevit, en las primeras vueltas, estaba liderando la Master-DD2, ¡y yo sin saberlo!

En ese momento escucho al speaker, decir claramente por megafonía:

"JESÚS SANTANDER, THE NEW WORLD CHAMPION ON THE MASTER-DD2"
...

Mis rodillas no aguantaron al oír esto. Primero tocaron tierra y después me hice un ovillo hasta que también mi casco besó el suelo.

Rápidamente acudieron dos personas de la organización creyendo que me había pasado algo fruto del cansancio o la tensión, pero cuando abrieron la visera y me vieron consciente y llorando, se dieron cuenta de lo que ocurría.

Empujé el kart los metros que restaban hasta báscula, y mi satisfacción fue completa cuando la báscula señaló 174,5 kg, un kilo y medio pasado del mínimo exigible.

Sólo entonces Bernardo Oliver pudo tocar el kart, lo subimos al carro, nos abrazamos llorando los dos, y dejamos el kart en parque cerrado para las oportunas verificaciones.

Bernardo se sentó en el suelo con gesto atónito, yo andaba errático por el parque cerrado y sólo acertaba a decir:

"Pero ¿como es posible? si salía el 30 ¿como es posible esto?"

En ese momento el personal de la organización, *"me secuestró"*, junto al francés Guy Pansard (Subcampeón tras adelantar al griego Stoyan Gosevits a dos vueltas del final) y al propio Campeón Griego que concluyó tercero de la Master.

Rápidamente nos llevaron al edificio principal donde estaba dirección de carrera y el speaker, me miró sonriendo, cuando le dije:

"I CANT BELEIVE IT"

No recuerdo exactamente lo que dije en la entrevista que me hizo allí mismo, más allá de pedir disculpas por mi pobre inglés. Estaba en estado de shock.

Si recuerdo que un montón de gente me abrazó, el Venezolano Oscar Lobo y el Chino Vica Chong con quienes había hecho amistad los días antes, fueron especialmente efusivos y también estaban a punto de llorar de alegría.

Empezaron a tirarme fotos justo antes de que me pasaran a otra zona del edificio principal anexa al podium. Allí nos sentamos los tres Master, cerca del resto de ganadores, y mientras comenzaban a entregar los trofeos a los Junior, Senior Max, estuvimos conversando Stoyan, Guy y yo acerca de la carrera.

La ceremonia del podium era impresionante, con bandera e himno nacional, exactamente la misma estética que cualquier Gran Premio de Formula 1 o carrera del mundial de motos.

Yo entré en el podium con la sonrisa puesta, y al subir pude ver entre una multitud de gente y una nube de fotógrafos a la expedición española, a los que dediqué un gesto muy expresivo como diciendo *"increíble, pero cierto"*, y tras ello y antes de recibir el enorme trofeo coronado con una bola del mundo, sin pensarlo dos veces y sin haberlo meditado antes, hice el baile del egipcio:

"Walk like an Egyptian", para el jolgorio y alegría de todo el mundo.

Una ráfaga de flashes llenaron el atardecer que ya teñía de rojo el cielo de Sharm El Sheikh, y el momento ha quedado immortalizado como una de las imágenes del mundial 2009.

A continuación la entrega del "trofeo" de manos de la autoridad local de turno, y la bandera de España en el centro, junto con la de Francia y Grecia.

Lástima que con el himno de España se equivocaron, puesto que las notas que comenzaron a sonar fueron las del británico.

Lógicamente hice gestos dando a entender el error y no me descubrí, ya que no era correcto por parte de la organización semejante error.

En cualquier caso, la alegría de escuchar nuevamente mi nombre como nuevo campeón mundial de la Rotax DD2-Master, aplaca cualquier atisbo de orgullo patrio herido, y tras el podium y un nuevo baño de cava (sí, sí en Egipto nos dieron un cava embotellado en Euskadi ...), me secuestran de nuevo para ir a la rueda de prensa oficial.

Si ya me hacían sentir como un piloto profesional con la ceremonia del podium ... una rueda de prensa y con un buen número de periodistas, cámaras, luchando entre ellos por ocupar una posición privilegiada ...

Y ahora ¿que digo yo? y además en inglés otra vez ... Mi subconsciente debía tener una premonición cuando esta mañana me desperté con el recuerdo del sueño que había tenido hablando en inglés.

Bueno, ya saldrá algo, que Dios me pille confesado.

Siendo fiel a mi condición de charlatán empedernido, y aún con el obstáculo de tener que emplear un idioma que no practico desde que salí del colegio, creo que les pegué un rollo considerable, desde luego notablemente

mayor que las lacónicas contestaciones del resto de pilotos que habían pasado el trámite antes que yo.

Traté de expresar mis sentimientos, y todo lo que había amado el karting, disfrutando y sufriendo con este deporte en todos estos años. Lo increíble que era terminar el mundial de este modo, acordándome de la clasificación "in extremis" en la carrera de repesca, y la remontada que acababa de realizar desde el final del grupo hasta rozar el top 10.

Si que recuerdo que al terminar mi discursito, alguna emoción debí despertar entre los presentes, ya que aplaudieron de forma significativa.

Mi sueño se había cumplido, pero no el sábado en la finalísima al ganar un campeonato mundial, sino el día anterior cuando conseguí esa sexta plaza en la repesca y me di cuenta que estaba entre los 34 finalistas.

La remontada desde el 30 hasta el 11, era algo que ni en mis sueños o pensamientos más delirantes hubiera podido considerar, como tampoco podía llegar a pensar en salir de Egipto como campeón mundial de la Master-DD2, ya que mi objetivo era alcanzar la final, y luchar por el tercer puesto del podium con el francés Guy Pansard.

Pero, quizás la suerte, o el destino, que tan ingratos habían sido conmigo en los años anteriores, simplemente me tenía reservado este irrepentible momento en mi vida.

O quizás, y más probablemente, desde el 4 de septiembre de 2009, tengo un embajador en el cielo que vela por mi, y que ha abogado en mi favor, simplemente para apartar de mi lado la mala suerte, simplemente para que una forma de afrontar las carreras de la que me siento fiel representante, "*gentleman driver*" se impusiera en esta ocasión a la agresividad, la actuación egoísta e impulsiva que tantas veces hemos visto en el karting.

Sin duda, mi padre ha sido espectador de excepción de esta carrera, probablemente corrió conmigo las mejores 24 vueltas de toda mi vida, me dio la serenidad de tomar en décimas de segundo las mejores decisiones, de esquivar los golpes, de mantener el mejor ritmo del que era capaz, de tener la serenidad de colaborar con el portugués Joao Correia y el australiano Jason Pringle en lugar de luchar con entre nosotros al igual que hacían todos los demás con los pilotos que les precedían.

El caso es que, este año 2009 se cierra para mí con la más absoluta satisfacción como piloto y como persona.

Nunca esperé llegar tan lejos, porque nunca creí que fuera posible alcanzar una meta que aparentemente era inalcanzable, y quizás por eso mi satisfacción personal es hoy tan grande como jamás pude imaginar.

Vivir esta experiencia, ha merecido la pena, aunque haya tardado tantos años en llegar. Quizás precisamente por ello, se vive con tanta satisfacción.

10.- EPILOGO

Al final, el karting es un deporte amateur, aunque muy caro, y ganar el mundial no me ha supuesto un cambio sustancial en mi vida, pero si me ha abierto algunas puertas para seguir compitiendo.

La Federación Aragonesa de Automovilismo, se volcó conmigo nada más volví de Egipto y me presentó como candidato a Deportista Aragonés del año 2009.

Estuve en la gala retransmitida por televisión, aunque lógicamente no me llevé el título de deportista aragonés del año, y con justicia, pues hay otros deportistas aragoneses con mayores méritos que los míos.

La Federación Aragonesa de Automovilismo, me homenajeó en la gala anual de entrega de trofeos de los Campeonatos de Aragón, y publicó destacada la noticia en su página web anunciándolo como uno de los hitos más importantes de la historia del automovilismo aragonés. Es uno de los mejores regalos, contar con el reconocimiento de los tuyos.

También mi Federación me ha presentado ante el Gobierno de Aragón, para que se me incluya como deportista aragonés de nivel cualificado, situación que se me ha reconocido recientemente, incluyéndome en un Decreto con una lista de tan sólo 100 deportistas aragoneses, y con derecho a solicitar ayudas y subvenciones, que todavía no han llegado, (supongo que la crisis y los recortes presupuestarios tienen alguna relación) aunque moralmente se agradece.

Los medios de comunicación especializados, si se hicieron eco del éxito en Egipto, pero también el Heraldo de Aragón que me dedicó un artículo muy emotivo sobre toda mi trayectoria como piloto (son más de 200 carreras disputadas en casi 15 años). Ahora el Heraldo no deja pasar una sola carrera del Campeonato de Aragón de Karting, sin publicar el lunes los resultados y alguna foto. Hemos conseguido dejar de ser invisibles, al menos.

Tengo un pequeño patrocinador como es Agua Fontecabras, e incluso estoy negociando un segundo patrocinio si me clasifico de nuevo para el mundial, y mis condiciones en definitiva como deportista amateur han mejorado.

Me siento muy valorado por mi Federación, por mis compañeros del mundo del karting, y lo que es más importante, me siento muy satisfecho y realizado como piloto y como persona.

Me quitó un peso de encima muy grande cuando conseguí ganar el Cto. de España a finales del 2009 y lograr mi sueño de estar una vez en la vida en un mundial representando a mi país. Además la aventura terminó con un éxito inimaginable para mi, de modo que he cumplido todas mis expectativas como deportista.

Ahora disfruto mucho más de las carreras, con 38 años no he tocado techo, pues este año estoy superando mis anteriores marcas, y llevo seis victorias de seis carreras disputadas en el Cto. de Aragón, seguramente porque corro con más experiencia, sin ninguna presión, disfrutando de verdad de las carreras, de la sensación de pilotar un kart, algo de lo que es imposible cansarse o aburrirse jamás.

Sólo pienso en mejorar día a día y volver a conseguir clasificarme para el mundial 2010 que será en Italia en el mes de noviembre y revivir allí el sueño de esa semana mágica en Egipto.

Entre juicio y juicio tengo las carreras, ... o quizás es al contrario, entre carrera y carrera tengo los juicios. Ya no se si soy un abogado que pasa el tiempo libre pilotando, o un piloto que se gana la vida litigando ¿quien sabe? Lo cierto es que el deporte me ha completado y mejorado como persona, y me ha dado algunas de las satisfacciones más grandes de mi vida.