



La pista Antenas de KL

El 13 de marzo, la estación de Grandvalira acoge una prueba FIS de kilómetro lanzado, paso previo a organizar una cita de la Copa del Mundo de la especialidad.

Con vistas a que todo salga a pedir de boca, el pasado 12 de febrero la estación andorrana realizó un test en compañía de dos de los mejores especialistas: el suizo Philippe May y el español Ricardo Adarraga. Y si tenemos que hacer caso a las opiniones de ambos, la línea trazada es la correcta.

Texto: Celes Piedrabuena
Fotos: Grandvalira-Martín Mazzei/tusplacas.com

Ambos velocistas se fueron de Grandvalira con la sensación de haber testado una buena pista. Los responsables del dominio andorrano habían hecho un buen trabajo. Tanto Philippe como Ricardo realizaron un total de tres bajadas a la pista Antenas de Grandvalira-Grau Roig, que tiene una longitud de 380 m, una zona de frenada de 320 m y un desnivel de 230 m. Tras reconocerla con detenimiento, estos dos probadores de lujo se percataron de que la pista tenía una ligera caída a la izquierda; un detalle muy importante en una especialidad como ésta, en la que todo tiene que estar muy controlado.

Técnica y difícil

Hay que estudiar la línea ideal, la colocación de las células... y tras una primera bajada –en la que el suizo se decantó por unos esquís más cortos–, ambos realizaron los descensos definitivos. Philippe May registró una velocidad de 157,07 km/h, por los 153,67 km/h de Ricardo Adarraga. Unas velocidades que nos pueden parecer muy altas, pero que ambos han superado con creces con anterioridad. May, ganador de la Copa del Mundo de 2002 y subcampeón en los años 2005, 2007 y 2009, es uno de los únicos cinco esquiadores que han superado la barrera de los 250 km/h. Por su parte, Ricardo tiene el récord de España de esta especialidad, con unos más que respetables 213,56 km/h. Una vez testado el estadio, Ricardo comentaba: "La pista es técnicamente difícil, lo que desde mi punto de vista es bueno. Es nueva y hay que seguir trabajando en ella, pero para eso hemos venido. La principal cuestión es que tiene un pequeño cambio de rasante, no muy recomendable en una especialidad como la nuestra. Además, este cambio está justo antes de la



Philippe May, el esquiador que más rápido ha esquiado en Grandvalira.

primera célula, justo antes del punto más rápido". Para añadir a continuación: "Cuando haya más nieve se podría elevar el punto de salida y de esta forma se podrían alcanzar los 180 km/h; puestos a mejorar, también se podría trabajar un poco más en la zona de frenado". Pequeños detalles que no tienen que ser un problema para que Grandvalira disfrute de una pista de KL de primera magnitud. Para Adarraga, "la accesibilidad de la pista es genial, pues se llega fácil con un telesilla. Les Antenes me ha parecido muy bonita y es como a mí me gusta: empinada. Soy muy partidario de las grandes aceleraciones. Prefiero que la salida sea muy pendiente y que después la pista llanee". Unas condiciones que tienen que servir para que el dominio andorrano pueda acoger a los mejores especialistas de kilómetro lanzado (o Speed Skiing, como se denomina oficialmente).

La mente es el músculo más importante en el KL

Hay que tener en cuenta que la inclinación de la pista no decide la velocidad final, sino la aceleración que se logre. Un estadio de KL consta de tres partes. La primera es la de la aceleración (la más larga del mundo, la pista olímpica de Les Arcs, mide 800 metros; la de Grandvalira, 300 m). La segunda es la de medición, efectuada a través de dos células. El tramo final es el de frenado, que debe ser suave y llano. Los expertos dicen que una buena pista de KL debe tener (no podía ser de otra forma) mucho desnivel. Una gran diferencia de cota entre la salida y la llegada, una notable inclinación (por lo menos del 70 % -100 % en la salida-). Y tan fundamental como el tramo de velocidad es la zona de frenada. Hay una máxima que nunca tiene que fallar: la zona de frenado tiene que ser tan larga como la de aceleración. El perfil ideal de un estadio de velocidad es una pared que acabe en un

valle muy llano. Dos referencias buenas serían la estación de Vars y Verbier, ya que cuando el esquiador ve que puede coger velocidades sin problemas, se tirará sin miedo y dejará correr los esquiús.

Después ya entra en juego la destreza individual. Las altas velocidades se alcanzan cuando el esquiador lleva una posición muy compacta, cuando deja correr los esquiús y no se siente forzado. A lo largo de un descenso de KL es muy importante que el corredor deslice con suavidad, que mantenga la posición compacta, que no luche contra la pista, que deje correr los esquiús y, sobre todo, que haya ejercitado el músculo más importante de todos: el de la mente, pues en este deporte el componente psicológico es muy importante.

Es más que destacable el esfuerzo realizado por Grandvalira para posicionar su pista Antenes como un referente en esta disciplina. En todo caso, la prueba del pasado mes de febrero no es fruto de la casualidad. Los contactos entre Philippe May y Nadal Antor (director de Actividades, Estadios y Snowparks de Grandvalira) se empezaron a forjar hace unos tres años en Verbier. Durante estos dos últimos años, ambos han estado trabajando en el tema. Buscando la pendiente que reuniera las mejores condiciones, y parece ser que la encontraron. "Tanto Philippe como yo estamos impresionados con el trabajo que han hecho en Grandvalira. Es sorprendente, y tienen una voluntad enorme de hacer una pista de KL acorde con las exigencias de la Copa del Mundo. Y eso es algo que, como corredor, para mí es muy importante: prestan atención a nuestras sugerencias para mejorar las condiciones de la pista", sentencia Ricardo.



Philippe May, a punto de iniciar su bajada



Ricardo Adarraga, el mejor velocista español.



El estadio de KL de Grandvalira, en la pista Les Antenas de Grau Roig.

El material

Poco o nada tiene que ver el material que se utiliza en una prueba de kilómetro lanzado con el empleado en cualquier otra disciplina, por más que haya quien pueda establecer ciertos paralelismos entre esta modalidad y el descenso. Veamos, pues, cómo es la equipación de KL.

Casco

Muchos corredores se lo fabrican ellos mismos, utilizando fibra de vidrio, aunque otros, como Ricardo Adarraga, lo compran al fabricante suizo Beat Engel, empresa especializada en cascos para el descenso y ¡escafandras! Por su aparatoso diseño, es uno de los elementos más característicos de la indumentaria de un velocista. En un casco es básica la seguridad. En caso de caída, la carcasa aerodinámica exterior del mismo salta, un sistema que está patentado por Beat Engel y que es obligatorio por la FIS. Su peso está entre los 4 y los 5 kg.

Traje

Hay dos o tres fabricantes especializados. Uno de ellos es Jonathan & Fletcher, el que utiliza Adarraga. Los trajes son de látex y muy duros. Un corredor tarda diez minutos en embutirse en el traje; es muy importante que éste no sea blando. El color rojo es el estándar, y debajo se suele llevar una primera capa, aunque también hay quien se decanta por el traje de descenso. Con estas primeras capas se evitan las quemaduras en caso de caída, que en KL pueden llegar a ser de segundo grado. La protección de espalda es obligatoria. Todo buen especialista en KL sabe que en caso de caída tiene que hacer lo posible para poner rápidamente la espalda en contacto con la nieve.

Alerones

Otra de las partes artesanales de esta especialidad, ubicados en la parte posterior de las piernas. Uno de los aspectos que más gusta a Ricardo. Él se los hace con materiales de plástico y espuma de poliuretano.

Botas

Son de serie. Ricardo emplea unas Atomic de competición. Los corredores de KL las tunean para mejorar la aerodinámica. Básicamente les quitan los ganchos inferiores, que sustituyen por cinta americana. También hay quien todavía utiliza las antiguas Salomon SX91 de hace 20 años (es el caso de May), precisamente porque no tienen estos ganchos.

Bastones

Los hay de dos tipos. Hay quien prefiere los de descenso, con la curvatura más acentuada, y hay quien opta por los de estilo finlandés, en forma de *h* minúscula, para una posición más compacta.

Esquí

Están pensados para deslizar en línea recta, y en realidad poco tienen que ver con los de descenso. Miden 2,40 metros, son más anchos, un poco más pesados, más duros y sin línea de cotas. Incluida la fijación, su peso máximo está en 15 kg. A mayor peso, mayor inercia y mayor dificultad a la hora de dirigirlos. Los que lleva Ricardo son unos Atomic de edición limitada. Para que os hagáis una idea, esta temporada en la fábrica de Altenmarkt sólo se han hecho 14 pares de estos esquís. La clave de un esquí de KL está en su estabilidad: tiene que ser suficientemente flexible para poder controlarlo, pero sin ser blando, ya que perdería estabilidad. Hay que encontrar un equilibrio exacto entre la dureza y flexibilidad. Atomic acapara casi toda la disciplina.



Ricardo Adarraga en Grandvalira el día de la inauguración de la pista Antenes.

¿Quién es Ricardo Adarraga?

Puede que te preguntes por qué Grandvalira confía en los consejos de un tal Ricardo Adarraga. Ricardo es un viejo amigo de Solo Nieve, al que entrevistamos hace ya cinco años (en el número 4, invierno 2006). Te diremos que es uno de los mejores especialistas mundiales de KL y que en la Copa del Mundo de 2010 se clasificó decimotercero. Sepamos un poco más de él.

¿De dónde eres Ricardo?

Vivo en Heidelberg (Alemania) desde hace 15 años, pero mi ubicación es complicada. Nací en Barcelona, pero con uno o dos años me fui a Madrid. Estuve hasta los ocho años; después me fui a Alemania a estudiar. Además, mi padre es vasco y mi madre suiza.

Vaya mezcla... ¿Cuándo empezaste a esquiar?

Con tres años, entre la sierra de Madrid y Suiza. En Navacerrada, La Pinilla, Davos... He practicado muchos deportes: atletismo, rugby..., pero nunca llegué a competir en esquí alpino. El esquí era y es mi pasión. Llegué a tener buen nivel y siempre me ha fascinado la velocidad.

¿Cómo fue tu primera toma de contacto con el KL?

Una vez estaba esquiando en Les Arcs, vi que la pista de KL estaba abierta e hice tres bajadas. Pagabas 20 euros, te daban unas instrucciones básicas y ya está. Iba vestido de turista y alcancé los 120, 140 y hasta los 150 km/h.

¿Primera carrera?

Fue en Goldeck (Austria), donde la pista es del 100% de inclinación. Ahí estaba yo, con mi traje y casco nuevos, mis esquíes de 2,40 m y la pista absolutamente helada. Los corredores más experimentados decían que la pista estaba muy peligrosa. Quedé penúltimo, pero nunca lo olvidaré. Fue aquí donde me di cuenta de que se puede negociar el miedo y superarte. El nuestro no es un deporte de locos. Los locos se hacen daño, y en el KL hay que tener un gran equilibrio mental.

Pero no me negarás que pasas miedo en plena bajada...

Sí, reconozco que he pasado mucho miedo, pero para mí esto es lo bonito: la lucha interior entre tu instinto y el querer ir más rápido. El KL es el triunfo de la inteligencia sobre el instinto. Por suerte, sólo he tenido dos accidentes serios, y fueron porque se me generó una turbulencia.

El papel de las ceras en una especialidad como ésta tiene que ser básico.

Fundamental. Los que nos dedicamos a esto somos unos obsesos de las ceras. Se invierte mucho dinero en ello. La cera juega un papel decisivo en los primeros 50 metros de la salida.

Por cierto: ¿un buen descendeur puede ser un buen velocista?

No tiene por qué. Hay buenos corredores de descenso que se pasan al KL. Conozco algunos que cuando lo han visto de cerca se han dado la vuelta, y otros como Christian Gedina que lo han hecho muy bien. Vino a Verbier en 2007 y lo hizo bien, pero no quedó de los diez primeros. El estilo de un esquiador de KL y uno de DH es distinto. El esquiador moderno de descenso es muy luchador, se pelea mucho con la pista y los esquíes, justo lo que en el KL es malo.



**ESPECIALISTAS
EN SKI DE ALTAS
PRESTACIONES**

*Te ofrecemos las últimas novedades
y el mejor asesoramiento
personalizado*

Siempre con las mejores marcas!!



phenix



NORDICA



ARC'TERYX



POC
HELMETS & ARMOR



ROSSIGNOL



TECNICA



ATOMIC

91 527 54 40

Ronda valencia, 8 • 28012 Madrid
www.tornalmoya.es • info@tornalmoya.es