Siete semanas de preparación para 14 horas de carrera en el final del WEC en Baréin

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

27/10/2021 Este próximo fin de semana comenzará el gran final de temporada del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC). Los títulos del certamen se decidirán en dos fines de semana consecutivos en Baréin. Este primer evento doble en la historia del WEC plantea algunos desafíos especiales para el equipo oficial Porsche.

En solo ocho días, se disputarán una carrera de seis horas, el 30 de octubre, y otra de ocho horas, el 6 de noviembre, en el Circuito Internacional de Baréin, cerca de Manama, la capital. El equipo Porsche GT luchará por los títulos en la categoría GTE-Pro con dos 911 RSR.

Los talleres del equipo de operaciones Manthey están casi vacíos desde el 6 de septiembre. Ese día,

DHL, socio logístico del WEC, recogió cinco contenedores de doce metros de largo cada uno y los envió a Baréin desde la ciudad portuaria belga de Amberes. Estos contenedores están cargados con el material para las dos carreras en el país insular, incluidos los dos Porsche 911 RSR y los dos coches de seguridad, también mantenidos por Manthey. El equipo solo necesita más equipamiento que este para el plato fuerte de la temporada, las 24 Horas de Le Mans. A vuelo de pájaro, Le Mans, en Francia, está a solo 556 kilómetros, mientras que Baréin es un viaje de 4.558 kilómetros. Sin embargo, el proceso del transporte sigue siendo sorprendentemente fácil de gestionar.

"Desde el punto de vista logístico, las carreras consecutivas en el golfo Pérsico son mucho más fáciles que una carrera en Fuji y otra en Baréin", afirma el Director del equipo, Bernhard Demmer. Inicialmente, el calendario del WEC había previsto una carrera en Japón y otra en Baréin, a finales de año. Esto habría supuesto un esfuerzo mucho mayor, sobre todo de trámites aduaneros en ambos países. "En Baréin, todo se gestiona como 'importación temporal': el material solo se importa durante un breve periodo de tiempo y luego se vuelve a exportar exactamente igual. Es notablemente más fácil de organizar", explica Demmer.

Transporte marítimo en lugar de aéreo

"En Japón, la carga entra en el país a través del llamado 'Carnet ATA'. Esto requiere, entre otras cosas, una garantía de la Cámara de Industria y Comercio, así como muchas firmas y sellos. En definitiva, mucho más complicado", dice el Director del equipo, conocido como "Berno". Y continúa: "Debido a lo ajustado de los plazos, también habríamos tenido que transportar a Fuji nuestros coches y material por vía aérea. Eso habría sido entre siete y diez veces más caro que enviarlos por mar".

Gracias a este acuerdo para el final de la temporada, el equipo Porsche GT no solo ahorra dinero, también mano de obra en algunas áreas. No hay que montar y desmontar nada de una carrera a otra y los vehículos se revisan en el garaje bien equipado entre los dos eventos. Todos los integrantes de la escudería pasarán un total de 14 días en Oriente Medio. "Sin duda, hay lugares peores que Baréin para una situación así", dice Demmer con una sonrisa. "La gente de allí es amable, los hoteles son de primera clase y las condiciones de la pista, ideales. Además, todo el mundo puede tomar allí su dosis de sol y calor antes del invierno europeo".

"La primera carrera termina el sábado por la noche, seguida de cuatro días en los que los coches tienen que ser atendidos, pero hay tiempo para que el personal recobre el aliento", informa Alexander Stehlig, Jefe de Operaciones de Porsche para el WEC. Y añade: "Es tarea nuestra en la dirección del equipo crear las condiciones para que todos puedan tener un día libre. De este modo, también evitamos los inconvenientes de estar recluidos allí. Además, tenemos que gestionar bien nuestras fuerzas para este evento doble". El calendario de trabajo es similar al de las 24 Horas de Le Mans de 2021. El evento de este año en Francia arrancó con la jornada de pruebas oficiales. La prueba clásica de resistencia comenzó seis días después: un programa racionalizado, pero agotador.

Trabajo intensivo y descansos

En Baréin, las dos carreras suman un total de 14 horas, más un día de pruebas para los debutantes el domingo, después del final de la temporada. El equipo Porsche GT tiene un plan que incluye tanto el trabajo intensivo como los necesarios descansos. Si los dos Porsche 911 RSR cruzan la línea de meta sin ningún daño importante en la primera carrera, se revisarán el domingo y el lunes por la mañana. El equipo dispondrá entonces de unas 24 horas de tiempo libre. La puesta a punto y la alineación de los coches no tendrán lugar hasta el martes por la tarde. La primera sesión del segundo fin de semana comienza el jueves.

"Hay una cosa importante, que a menudo se pasa por alto: si vuelas a casa entre dos carreras, como en Fuji y Baréin, por ejemplo, es como pulsar un botón de reinicio. Automáticamente, el equipo se concentraría totalmente en cada uno de los fines de semana de carrera", dice Bernhard Demmer. "Tenemos que conseguir el mismo efecto en este próximo evento consecutivo, aunque parezca un solo evento largo. Todos debemos dividir nuestra concentración y energía de forma óptima, porque en estas dos últimas carreras se trata nada menos que del campeonato", subraya el Director del equipo.

Centrarse en los ingenieros

"Aquí es precisamente donde se convierte en una especie de experimento, porque nunca antes habíamos empleado este formato", añade Alexander Stehlig. "Los ingenieros adquieren una relevancia especial en esta situación. Tienen que seguir, analizar y preparar de nuevo en cuatro días todo lo que normalmente hacen en dos o tres semanas. No hay manera de entrenar eso. Disputamos seis carreras del WEC cada temporada, a diferencia, por ejemplo, de la NASCAR, donde se disputan 36 carreras prácticamente un fin de semana tras otro. Allí los equipos están mucho más acostumbrados a los análisis concisos y a la preparación de las carreras".

"Aunque ganemos la primera carrera, los pilotos y los ingenieros seguirán encontrando cosas que optimizar", dice el Jefe de Operaciones del WEC. Con una sonrisa, añade: "Yo mismo fui ingeniero de pista durante mucho tiempo. Sé que nos gusta calcular hasta el segundo decimal, aunque el primero sería suficiente. Así es como trabajamos y es algo bueno. Sin embargo, tenemos que gestionar bien nuestras fuerzas también en este ámbito. Un ingeniero quizá debería permitirse tres horas de tiempo libre".

La meticulosa atención a los detalles en el equipo Porsche GT incluye elementos aparentemente cotidianos. El Director del equipo, Bernhard Demmer, hizo que dos de estos elementos fueran embalados de forma segura y enviados a Baréin. "Tenemos una lavadora y una secadora en nuestro equipaje", sonríe. Para contextualizar: en un evento tan largo, la ropa del equipo y de los pilotos debe limpiarse de vez en cuando, sobre todo en el calor sofocante del desierto. "Con un servicio de lavandería de terceros, como el de un hotel, siempre se corre el riesgo de que las cosas vuelvan con una talla menos. Preferimos lavar nuestra propia ropa", ríe Demmer.

Image Sublines

Path: Siete semanas de preparación para 14 horas de carrera en el final del WEC en Baréin/fotos/img_1.jpg
Title: Bernhard Demmer, Director del equipo Manthey, 2021, Porsche AG
Subline: Bernhard Demmer, Director del equipo Manthey.

Path: Siete semanas de preparación para 14 horas de carrera en el final del WEC en Baréin/fotos/img_3.jpg
Title: Alexander Stehlig, Jefe de Operaciones para el WEC, 2021, Porsche AG
Subline: Alexander Stehlig, Jefe de Operaciones para el WEC.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2021/es-porsche-fia-wec-campeonato-mundo-resistencia-preparacion-final-barein-26187.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f7954573-26f2-425f-a518-6c3bc2a797c9.zip