



# I Duatlón ORDIZIA-TXINDOKI-ORDIZIA (2013/06/15)

Se trata de la primera edición de esta prueba que pretende recordar que en su día completaron Rezola (en el año 56) y Mallorca (en el año 78).

Se trata de una adaptación de esta prueba abierta a la participación de hasta 250 corredores que con salida en Fray Andrés a las 16:00 recorrerá en bici los 9 km y medio que hay hasta Larraitz (boxes) para continuar a pie hasta la cima del Txindoki (por el camino del rayo, 3,88 km ), vuelta corriendo hasta Larraitz donde volver a coger la bici hasta la meta situada de nuevo en la Avenida.

Txapel Gorri ha mantenido contacto con la Federación Vasca de Triatlón para el asesoramiento técnico y para recabar la colaboración de los jueces para la prueba.

También han mantenido contacto con atletas locales para, basándose en su experiencia, resolver muchas de las dudas que les han ido surgiendo.

El esfuerzo organizativo que requiere la prueba obliga a contar con la colaboración de distintos colectivos del pueblo. Hablamos de:

- Montañeros (balizamiento y seguimiento de la prueba desde Larraitz a Txindoki)
- Atletismo (para la atención de las zonas de avituallamiento – dos zonas, la primera a unos 300 de la langa y la segunda en el collado al terminar el camino del rayo)
- Emanurre (para el montaje, atención y recogida de la zona de boxes).
- DYA (asistencia sanitaria)
- Protección Civil (para el control de tráfico y coordinación de comunicaciones)..

Ayer jueves celebramos una primera reunión de toma de contacto y coordinación donde la organización nos informó de los pasos dados hasta el momento y el nivel de compromiso que se espera de cada uno de los colectivos invitados para decidir si tiran para delante con la prueba o no.

Asistió también a la reunión el guarda de la Macomunidad, experto conocedor del terreno, que se encargará de llevar los sumonistros a la segunda zona de avituallamiento en mulo.

Dentro de 15 días (jueves 16) volveremos a reunirnos para confirmar el grado de colaboración que cada grupo puede ofrecer y, seguir avanzando

En nuestro caso tenemos que analizar el trabajo que nos puede suponer el control de tráfico de la prueba, que por otra parte, según comenta la organización, se celebrará con tráfico abierto.



**Lo primero y mas importante, es confirmar cuantos de nosotros estamos libres para colaborar ese día (15 de junio).**

En estos 15 días debemos analizar el recorrido, los puntos más críticos, (variante de Zaldibia, cruce Saturdi, cruce Gaintza, alto de Larraitz...) plantear el control de la salida hasta Larraitz (grupo más compacto), el control de la vuelta (rota la carrera, abierta al tráfico), la organización del tramo final hasta la llegada etc..

Confirmar que vamos a disponer de comunicaciones durante todo el recorrido (cobertura del repetidor), establecer los canales de trabajo, entre nosotros, con los otros grupos que colaboran).

Lo razonable sería ir a la reunión de dentro de 15 días con todo esto analizado y alguna propuesta por nuestra parte.

### **Recorrido rodado:**

La organización ha planteado una salida neutralizada. Nosotros proponemos que la primera parte de la carrera sea semi neutralizada desde Ordizia hasta Larraitz. Dos vehículos abren la marcha para, a través de la megafonía pedir a los conductores que en ese momento circulen por la vía, se detengan en el arcén hasta el paso del pelotón.

No sería descabellado neutralizar el tráfico en Larraitz y el cruce de Gainza para impedir, en la medida de lo posible, que circulen vehículos en sentido contrario a la carrera. (Quedan muchos cruces de acceso a caserios de muy difícil control pero sería un tráfico residual controlable desde el vehículo que abre carrera).

Cabeza de carrera irá informando continuamente de su posición. Cola hará otro tanto para que todo el mundo sea consciente de cómo está transcurriendo la carrera.

Salida neutralizada: La salida es desde Fray Andrés hacia la rotonda del cementerio, donde la carrera tomará por el acceso de la autovía hacia la Toyota, lugar donde finalizará la neutralización.

Si el pelotón se ajusta al carril por el que le corresponde circular con dos vehículos de apertura quizás fuera suficiente para neutralizar el tráfico en los puntos conflictivos.

Es previsible pensar que una vez superada la neutralización el pelotón tienda a alargarse aunque a pesar de ello y si se llega al límite de la inscripción establecido por la organización, se mantendrá relativamente compacto durante la ascensión a Larraitz.



Girada vuelta de reconocimiento al recorrido observamos que únicamente en dos puntos en el camino de subida pierde la preferencia el carril derecho,. El primero en la rotonda del industrialdea de Zaldibia y el segundo en el momento de acceder a la variante a la altura de Bilore.

En estos puntos sería deseable controlar el tráfico rodado dando preferencia a la carrera para darle fluidez y evitar riesgos.

Otro punto que requiere especial atención y toma de decisiones es el acceso al aparcamiento próximo a la langa donde se van a instalar los boxes y el propio aparcamiento. Hay que determinar que parte va a quedar ocupada por la instalación de los boxes, vehículos de la organización (ambulancia, protección civil, etc) y qué planteamiento se hace con el resto del parking. (si va a haber circulación durante el desarrollo de la prueba (coches entrando y saliendo). (Dificultades para maniobrar).

Si se decide restringir el tráfico habría que garantizar que nadie aparca indebidamente en el arcén del acceso a Larraitz, de manera que estreche la calzada.

Hay que garantizar que el acceso al aparcamiento queda franco para evitar problemas con la incorporación de los corredores a la carretera de bajada (punto a neutralizar).

(Balizamiento y vigilancia desde la víspera)



A pesar de celebrarse el duatlon la afluencia será importante, desde gente que quiere dar un paseo hacia el Txindoki, espectadores del propio duatlon, a la gente que vaya a comer o a tomar algo a los restarurante, al Txindokiko Itzala, , etc.

Posibilidad de habilitar zonas de parking alternativas. (Apertura de pastos)

### **Bajada:**

Analizada la bajada observamos que, hasta Zaldibia, hay del orden de 14 puntos por los que podría incorporarse algún vehículo a la carretera, amén de los caseríos ubicados a pie de carretera. Se trata de una zona aislada del casco en el que es necesario el uso de vehículo para los desplazamientos ordinarios. El control de cada uno de estos puntos sería prácticamente imposible a la vista del a caantida de zonas a controlar y a la diferencia que pueda darse entre el primer y el último clasificado (cierre de control a 1,30 horas en Larraitz).

Es cierto que los carriles están perfectamente delimitados con señalización horizontal en todo el recorrido. (El reglamento debería establecer la prohibición de invadir el sentido contrario, también hay que decidir sobre si se autoriza o no el drafting)

Apertura de carrera. Entendiendo que un pequeño grupo pueda marcar la diferencia y luche por disputar el triunfo sería conveniente preceder a este grupo con algún vehículo (oficial?) que facilite su circulación (otro tanto con la primera fémina).

Ante la imposibilidad de controlar todos los puntos conflictivos de la bajada sería razonable establecer puntos de control en la bajada para que en caso de incidente se pueda informar a la organización y/o requerir la intervención de las asistencias. (Tejería – Bilore)

Una vez de llegar a Zaldibia pueblo la carretera recupera anchura y así transcurre hasta Ordizia donde habría que establecer un dispositivo que garantice que el último kilómetro sea de acceso preferente para los participantes en la prueba. (Control del tráfico en la Toyota, Zumalakarregi, Avda. Navarra, acceso desde Industrialdea, Tximista, Joseba Rezola).

### **RECORRIDO A PIE:**

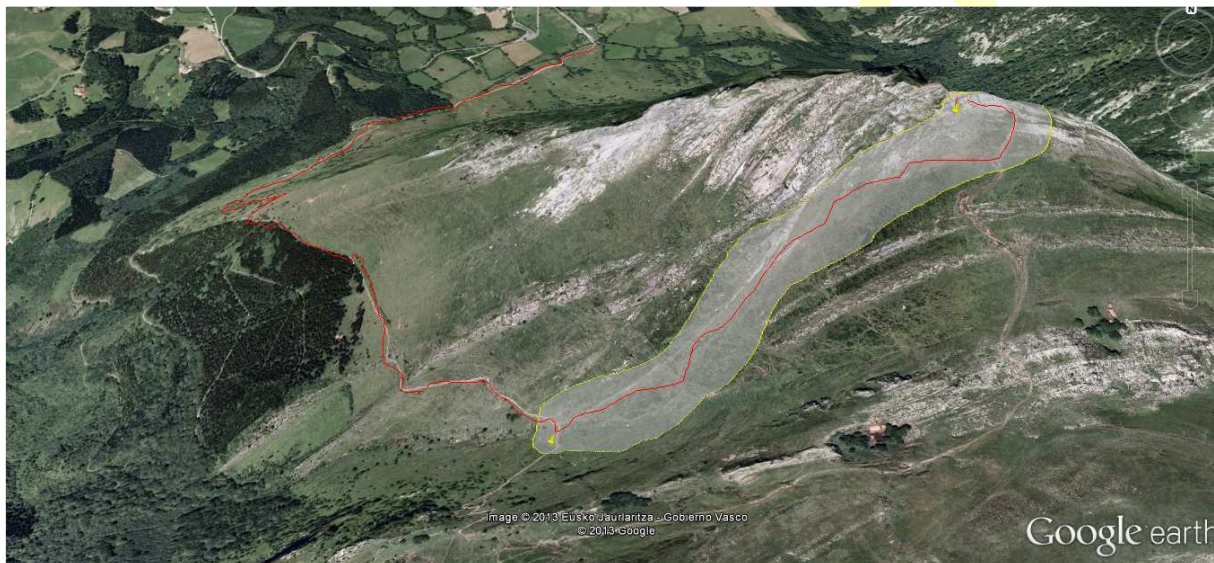
En el tramo a pie que discurre desde la langa de Larraitz hasta la cima y vuelta el punto más conflictivo es, evidentemente, el tramo final, de 1,3 km aproximadamente, que ataca la cumbre desde el rayo, con una pronunciada pendiente. Es la zona en la que, objetivamente, hay más riesgo de sufrir un percance y en la que se multiplican las dificultades para un rescate ya que no hay acceso rodado hasta la misma.

Pendiente de confirmar con el guarda del a Mancomunidad los posibles puntos de acceso rodado, intuimos que como mucho cabría la posibilidad de acceder con un 4x4 hasta poco más arriba del desvío que lleva al repetidor (a 1,2 km de la langa).



Desde aquí hasta el comienzo del rayo hay unos 2 km de distancia que habría que recorrer a pie cargando con el herido, amén de la dificultad del rescate si el percance se produce en la propia ladera.

Si el incidente es en la zona más próxima a la cima cabría la posibilidad de trasladar al accidentado por el collado de Egurral hasta las bordas próximas donde, si el tiempo no complica la circulación por la pista, podríamos ubicar un 4x4 (accediendo desde Ataun). Éste podría ser el punto de extracción. La atención debería prestarse in situ, por personal ubicado en la zona.



En caso de riesgo vital sería precisa la extracción por vía aérea, con el helicóptero de SOS Deiak.

(Pendiente de confirmar la zona hasta la que se podría acceder con el quad de protección civil.)

(No hay que olvidar que, finalizada la prueba todavía quedará personal de apoyo en la zona –avituallamiento)

### **Asistencia sanitaria**

Asumiendo que es a quien va a prestar la atención sanitaria a quien le corresponde dimensionar y localizar las asistencias, visto el planteamiento de la prueba y las dificultades del recorrido nos atrevemos a proponer los siguientes puntos de atención.

- Meta
- Boxes
- 2º avituallamiento (personal a pie)



Meta: Analizados los tiempos de corte vemos que entre el primer corredor en llegar a meta y el último, puede haber un lapso de 1,30 horas. Después del esfuerzo e posible que se acusen molestias que requieran atención.

Boxes: Punto intermedio y de transición. Dese aquí también se prestaría apoyo a la dotación desplazada a pie.

2º avituallamiento: Punto crítico debido a las dificultades del terreno que permitiría una atención prácticamente en el momento de producirse el incidente. Primera valoración y socorro. En función de las dificultades de movilidad y/o gavedad del herido se plantearía el rescate por vía terrestre o aérea.

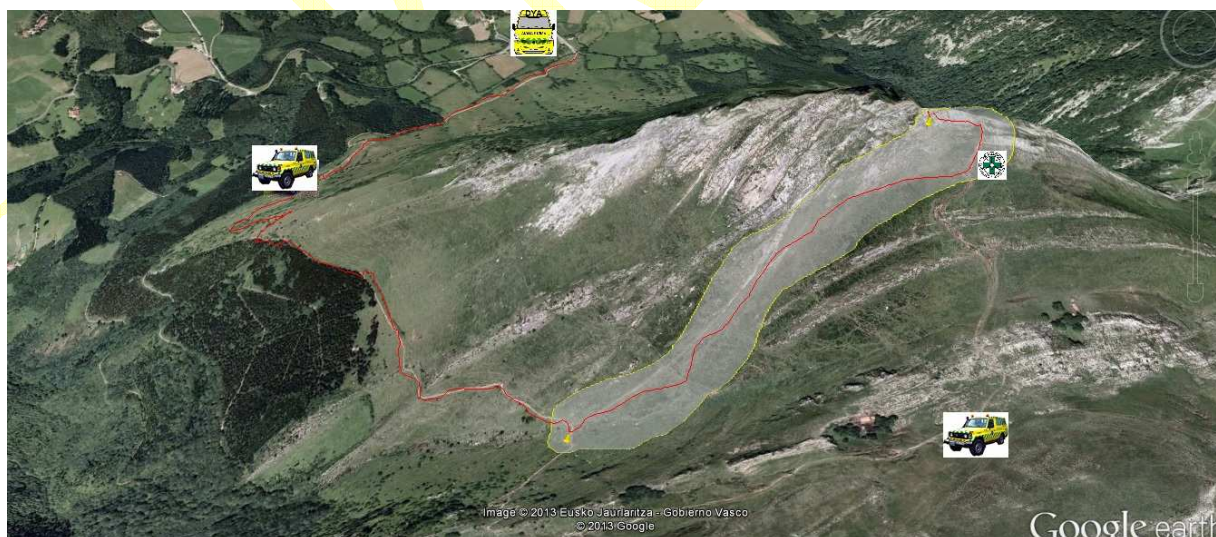
La organización pone a disposición del operativo sanitario personal facultativo que habría que ubicar en la zona (2º avituallamiento?, primera fuente?).

Quedaría pendiente de decidir si procede localizar una alfa 4x4 en los puntos antes sugeridos y/o que protección civil también pueda colaborar con los medios disponibles (4x4, quad y carpa).

El 4x4 podría permitir, retirados los asientos traseros, trasladar a una persona herida hasta el punto de atención sanitaria más próximo).

El quad podría permitir acercar personal facultativo y/o sanitario y medios materiales al punto del incidente.

La carpa podría hace las veces de hospital de campaña en la zona de boxes donde podrían descansar y/o ser atendidos los corredores.



## Comunicaciones.

Para el correcto desarrollo de la prueba y la puntual atención en caso de incidente se hace necesaria una correcta coordinación de los grupos intervinientes: DYA,



---

avituallamiento (atletismo), protección civil, organización, que pasa por la disponibilidad de comunicaciones. Quizás fuera oportuno establecer un centro de coordinación o PMA que permitiera cumplir esta función.

Entendemos que DYA utilizará sus propios canales para la coordinación de sus recursos. A su vez protección civil hará otro tanto con sus recursos. Faltaría por dotar de medios a la organización y a los puntos de avituallamiento.

Es necesario analizar las necesidades que puedan surgir para establecer los canales y medios que nos podrían hacer falta,

BORRADOR