



Ángel Charte

Responsable médico de MotoGP

«En el Mundial, no hacemos diagnósticos, salvamos vidas»

Dirige el mejor equipo médico de intervención inmediata del mundo. Lo aseguran los pilotos, que saben que están en las mejores manos.

EMILIO PÉREZ DE ROZAS
Palma

Lo que hace el equipo médico de intervención inmediata creado y dirigido por el doctor Ángel Charte, jefe del Servicio de Medicina Interna del Hospital Universitario Quirón Dexeus y uno de los mejores internistas europeos, es convertirse en el ángel de la guarda de los 76 pilotos de las tres parrillas del Mundial de motociclismo.

— ¿Cómo nació esta unidad?

— La unidad arranca del trágico accidente de Marco Simoncelli, en Malasia, en 2011. La lectura de aquel desastre fue que había que dar una oportunidad de vida a los pilotos y se creó una unidad de intensivos de intervención inmediata.

— Intervenir de inmediato es vital para salvar al piloto.

— De los más de mil accidentes que suelen producirse en una temporada, ocho o nueve son graves. Y, sin duda, la intervención inmediata, a pie de pista, es vital para el piloto.

— Estamos hablando de minutos.

— De segundos. Si tú tienes un sangrado cerebral, que puede ser una lesión grave habitual, y no lo paras en menos de dos minutos, el paciente se te va. Creo que esta unidad es un invento espectacular y tremendamente eficaz. Este es el deporte más peligroso de todos, más que la F-1 y, por tanto, debíamos dotarlo de un equipo humano y técnico de estas dimensiones, que siempre ha sacado a los pilotos vivos del trazado, incluso a los cuatro que yo he perdido, ya en el hospital.

— Insisto, ¿cómo empezó todo?

— Empezó cuando los dos máximos responsables de Dorna Sports, entonces organizadora del Mundial, Carmelo Ezpeleta y Manel Arroyo, contactaron con el doctor Xavier Mir para planear qué se debía hacer. Entre todos me convencieron para liderar esta unidad.

— Dicen que los pilotos son de otra pasta, son de un material especial.



El doctor Ángel Charte, en una parrilla del Mundial, antes de subir al coche de asistencia rápida.

— Es una leyenda urbana. El cuerpo humano es idéntico en todos. Es evidente, a cierta edad, no podemos hacer determinadas cosas. Ellos empiezan a asumir el riesgo de muy pequeños. Es evidente que ellos han sufrido muchos accidentes, han aprendido a caer, a sobrevivir pero, como mucho, son especiales, no extraterrestres. Controlan el riesgo, saben dónde y cuándo arriesgar. Aquí, créame, no hay ningún loco.

— Diría que toleran el dolor mejor que nosotros, que la gente normal.

— Ese es otro cuento. El dolor es el mismo para todo el mundo. Repito, son como nosotros. Estamos en 2026 y tenemos una batería farmacológica para calmar el dolor en siete segundos. El dolor no lo controlan ellos, lo controlamos nosotros.

— Es verdad que en Sachsenring, Bezzecchi no quiso que le tocara

ningún médico alemán y esperó a que llegase usted a la clínica?

— Es verdad, sí. Es más, yo llegué con el coche de intervención inmediata a las puertas de la clínica y, sin quitarme el casco, fui a visitarlo.

— ¿Es cierto que anda preocupado por la salud mental de los pilotos?

— Sí, claro, la salud mental es muy importante en este deporte, donde es vital que tu mente esté despejada



«Los pilotos controlan el riesgo, saben dónde y cuándo arriesgar. No hay ningún loco»

y a la altura de tu físico, de tus aspiraciones, de tus expectativas. Pero no es nada fácil afrontar esa parte de la salud, de la preparación de los pilotos. Y no porque ellos no quieran, sino porque ese acercamiento hay que hacerlo con mucho tacto y, desde luego, no tiene nada que ver con nuestro equipo de intervención inmediata.

— Pero ya está en ello, seguro.

— Sí, sí, ya hemos empezado a buscar especialistas, desde luego yo no lo soy, pero estoy consultando y conversando con compañeros de profesión para contactar con ellos y encontrar la fórmula de llegar a los pilotos con tacto, sin que se agobien, que no es fácil.

— ¿Han compartido con los pilotos cómo utilizarán esta ayuda?

— Sí, sí, ya hemos dado los primeros pasos y compartido las prime-

ras ideas. En principio, hemos llegado a la conclusión de que, en un primer estadio, el contacto será de forma telemática. No es nada fácil que alguien se abra y te cuente sus sensaciones, sus vivencias, sus miedos, cuándo quieren volver... Y, desde luego, en ningún momento vamos a forzar la situación. Si a ellos no les apetece, nos quitaremos la idea de la cabeza y punto.

— Ellos suelen decir que su ayuda es la familia, los amigos, el equipo, tal vez les cueste abrirse.

— Nosotros estamos hablando de algo más, de mucho más. Estamos hablando de una ayuda que les servirá de mucho. Puede, sí, que les cueste, pero ellos saben que el mundo, todo el mundo, va en esa dirección. Y si lo que ustedes quieren es mi opinión personal, les diré que se abrirán porque tendrán la sensación de que hablar con nuestros profesionales les aportará seguridad. Y la seguridad es vital en su profesión pues les permitirá salir a pista mucho mejor preparados.

— Hablemos de usted, aunque sabemos que no le apetece, y de sus médicos. ¿También es falso que ustedes sean de una pasta especial para intervenir, en la pista, con la dureza y contundencia que, a veces, se ven obligados a utilizar?

— Veamos, es cierto que nuestras intervenciones en la pista no tienen nada que ver con el trabajo que desarrollamos, también en casos desesperados, en nuestros hospitales, donde lo tenemos todo mucho más controlado. Pero aquí yo voy con mucha tranquilidad a los accidentes. No es lo mismo ir con tensión, que ir nervioso. Aquí me dicen por radio «curva dos, piloto inconsciente», y yo no sé qué me voy a encontrar. Me lo puedo imaginar, pero puedo equivocarme.

— ¿Cuál es la fórmula para sobrevivir a esos momentos de tensión máxima, salvar vidas in extremis, padecer ese tipo de estrés y dormir de un tirón?

— Muy a menudo, especialmente si se trata de niños, no dormimos de un tirón, no, ya se lo garantizo. Cuando regresamos a casa, tratamos de aparcar nuestros pacientes, pero hay casos que no puedo, ni yo, ni ningún colega. Hay casos que te llegan al alma y así llevo ya 46 años.

— ¿Intuye cuándo puede encontrarse a un piloto en un estado muy delicado?

— Miren, nosotros, cuando salimos a pista sabiendo que es una intervención urgente, no es, desde luego, para hacer un diagnóstico lo más certero posible, no es para salvar vidas. Nosotros no hacemos diagnósticos, salvamos vidas. Tu misión es hacer lo que sea y, cuando digo lo que sea, es ¡jijo que sea!!, para salvarle la vida al piloto. ■