



Norberto Fontana

“Es más peligrosa una ruta que una pista de carrera”

Norberto Fontana compete actualmente en TC y TC 2000. Tiene 29 años, pero su amplia trayectoria lo convierte en un experimentado. Corrió por varias categorías de diferentes países, incluyendo un paso por la Fórmula 1 como tester y piloto. En esta entrevista exclusiva que le concedió a Crash Test habló de la seguridad en la máxima categoría, las virtudes y las falencias de la actividad local y los problemas del tránsito en Argentina. Una charla a fondo para no perderse.

36]

Desde su pequeño cuerpo parece mentira que Norberto Fontana maneje esas tremendas máquinas a casi 300 kilómetros por hora. **Sin embargo, cuando habla de automovilismo se le ilumina la cara, eleva su figura y muestra a flor de piel su pasión por este deporte que practica profesionalmente desde hace 12 años. Se nota que ha recorrido boxes y circuitos en busca de un lugar en el mundo de los fierros.**

Fuera de la pista, con los pies sobre la tierra, lejos del ruido de los motores, habló en profundidad y sin escaparse a boxes.

Ya han pasado muchos años y se han dicho muchas cosas.

“Si yo hiciera el reglamento aumentaría el peso mínimo de 1.330kg, que es el actual, a 1400 para reforzar los laterales de los autos”



¿Qué análisis hacés de tu paso por la Fórmula 1?

Lo analizo muy tranquilo, sabiendo que no se dio de la manera que a mí me hubiese gustado. En Argentina se generó demasiada expectativa por mi llegada a la Fórmula 1, pero lo cierto es que yo entré por la lesión de Gianni Morbidelli. Sauber me había contratado, con 19 años, como piloto de pruebas y, de repente, tuve que salir a la pista con un auto que no conocía. Yo probaba cajas de cambios, desarrollos de software en pistas de aeropuertos, pero pocas veces en autódromos. **Los autos de Fórmula 1 tienen que estar dentro tuyo, necesitás manejarlos 5.000 ó 6.000 kilómetros antes de llegar a una carrera.**

¿Cómo se maneja la seguridad en la Fórmula 1?

Los autos son de fibra de carbono, con la última tecnología, y se le practican crash tests tanto frontales como laterales. Pude ver cómo muchas veces han tenido que tirar monoscascos porque no pasaban el crash. Cuando estaba en el equipo Sauber se buscaba construir los autos con el mejor compromiso posible de aguante del impacto y a su vez rendimiento aerodinámico. Era difícil.

Yo presenciaba las pruebas de impacto y me gustaba ver cómo se empezaba a construir el monocasco en un molde de madera. Primero los construían tipo sandwich, después se descubrió que rolaban mucho, entonces se empezaron a fabricar de costado, al revés, para que el monocasco sea más fuerte. Ahora se consiguió que una máquina haga el monocasco en una sola pieza, lo que le otorga más rigidez.

¿Qué medidas de protección hay en los circuitos?

Desde el accidente de Ayrton Senna cambiaron muchos aspectos de seguridad en los autódromos. Ahora son mucho más seguros utilizando una buena cama de leca y nuevos asfaltos. Hay más espacios en las chicanas, se corrieron los guard rails hacia afuera y se abrió más el panorama para que el auto tenga lugar para girar o hacer un trompo. Se ha puesto más cantidad de neumáticos para que amortiguen los golpes.

¿Usaste alguna vez el sistema Hans?

Yo fui el primer piloto que corrió con Hans, en el 2000. Nadie quería usarlo porque decían que era incómodo. Había tenido un accidente en Motegi, Japón, y estaba lesionado en la zona del cuello por el impacto. En ese momento los directivos me dijeron que para seguir corriendo tenía que usar el Hans. En realidad querían a alguien que lo probara en pista. Al principio me parecía incómodo, pero después te acostumbrás y es muy importante para la seguridad. Te protege en el impacto frontal o en diagonal. Lo que hace el Hans es llevar la cabeza hacia atrás para que no llegue a romperse una vértebra. Es muy importante que esté bien regulada la medida de la soga. Quizás está muy corta y te puede hacer el efecto al revés.

¿Qué opinás de la seguridad en las competencias locales?

Falta mejorar mucho. En Barcelona, por ejemplo, te piden entre 3.000 y 5.000 euros para probar en un circuito. Es caro, pero vos sabés que en caso de accidente tenés la cama de leca, un helicóptero que te puede llevar rápido al hospital, toda una estructura a tu disposición. Acá vas a probar a un circuito y no hay helicóptero, a veces no tenés ambulancia. Si te accidentas, estás muerto. Te cobran 100 ó 200 pesos por el alquiler de un autódromo y eso no cubre nada. No alcanza ni para cortar el pasto. Creo que todos tenemos que ponernos de acuerdo para pagarle más dinero a los autódromos y que nos garanticen seguridad e infraestructura.

¿Son seguros los autos de TC?

Si yo hiciera el reglamento aumentaría el peso mínimo de 1.330kg, que es el actual, a 1400 para reforzar los laterales de los autos, ponerle más caños donde estamos sentados nosotros. Creo que ahí no son del todo seguros.



Norberto Fontana

¿Y en cuanto a la seguridad personal del piloto?
Los cascos tienen una fecha de vencimiento que te la controlan a principio de año. El buzo antinflama corre más por cuenta de cada uno. Yo soy muy respetuoso de eso porque sé que en caso de incendio me puede salvar. En Argentina no se controla, pero en la Fórmula 3, por ejemplo, antes de una carrera en Brasil, me hicieron bajar del auto porque no tenía puesta la camiseta ignífuga que va debajo del buzo.

Tránsito y conducción

Fontana nació en Arrecifes. Ese es su punto de descanso, con su familia, cuando el automovilismo se lo permite. Una vez a la semana viaja a Buenos Aires para atender algunos negocios que comparte con un amigo. Allí logra dis-tenderse un poco, se olvida de la competencia y habla de otros temas.

¿Cómo manejas en la vida cotidiana?

En general manejo tranquilo. Soy consciente de que Argentina tiene mucho por mejorar con respecto al tránsito. Acá es más peligroso manejar en una ruta que una pista de carreras. Hay gente que va sobre la mano izquierda a 60 km/h y tiene que ir por la derecha, otros que van haciendo zig-zag, algunos que no usan los intermitentes. Por eso hay que manejar con cinco ojos.

Vos viviste en Japón, en Europa, en Estados Unidos. ¿Qué diferencia tiene el tránsito de esos países con el argentino?

En las autopistas tanto de Japón, Alemania y Estados Unidos el conductor es mucho más educado que acá. Se respetan mucho más el uno al otro y cumplen al pie de la letra con las señales y las normas. Si cometés una infracción te toman el número de patente y te llega una citación en un par de días. Acá hay mucha corrupción y la gente no respeta nada. Habría que empezar de cero educando a la gente para que luego tenga conducta en el tránsito.

Carrera deportiva:

A continuación, los momentos más importantes de su carrera.

1993.	Campeón de la Fórmula Ford Suiza 1.600.
1995.	Campeón de la Fórmula 3 Alemana.
1997.	Corrió 4 grandes premios en Fórmula 1 para el equipo Sauber. Mejores resultados: 9° puesto en Gran Bretaña y Alemania.
1998.	Terminó 4° en el campeonato de la Fórmula Nippon.
1999.	Participó de 10 carreras en la Fórmula 3.000 Internacional.
2000.	Compitió en 10 carreras de la Fórmula Cart.
2002.	Campeón de TC 2000 con el equipo Toyota.
2003.	Debut en Turismo Carretera con Dodge.

Pablo Olivieri
pablo.olivieri@cesvi.com.ar

