

¿Es seguro el automovilismo argentino?

El automovilismo nacional no parece brindar la mayor seguridad para sus pilotos y copilotos. Al menos así lo demuestran algunos hechos recientes. Maniobras negligentes, mal estado de los circuitos, falta de controles y disparidad de criterios entre categorías pueden ser algunas de las razones. En esta nota se intenta determinar cuán seguro es este deporte que apasiona tanto a los argentinos.

La confesión de Gabriel Ponce de León luego de su triunfo en la carrera de TC 2000 de Rafaela presentó el interrogante sobre la seguridad que ofrece el automovilismo local. A pesar de su euforia, el piloto de Ford confesó: “Hasta que me tranquilice, las sensaciones que tendré serán el recuerdo del accidente de Yanantuoni y la imagen de otro auto doblando junto con el mío a 230 kilómetros por hora. Para mí era lo mismo llegar primero, segundo o tercero. Lo importante era llegar con los huesos sanos”.

En el ambiente del automovilismo nacional se abrió un debate sobre los riesgos de elegir un circuito extremadamente veloz, como el de Rafaela. La competencia dejó un panorama de riesgo: un auto roto, un piloto en el hospital, y varios golpes contra el muro.

Leonardo Monti, responsable técnico del equipo Honda de Víctor Rosso, quien calculó 100.000 pesos de gastos por el choque de Fabián Yannantuoni, señaló: “La categoría sabía que algún auto iba a llevarse en la bolsa”.





“LOS PILOTOS NO SOMOS CONSCIENTES DE LA SEGURIDAD.
NOS DAMOS CUENTA DESPUÉS DE QUE OCURRIÓ
UNA TRAGEDIA”. (ERNESTO TITO BESSONE)

El Honda recibió un toque, se cruzó y, de cola, se fue hasta el muro de la Curva Norte golpeando a una velocidad de 180 kilómetros por hora. Se produjo una verdadera carambola de autos circulando a altas velocidades. No hubo tragedia por milagro. Yannantuoni sufrió politraumatismos con conmoción cerebral, esguince de columna cervical y una herida cortante en la lengua.

Por otra parte, algunos pilotos fueron sancionados por maniobras incorrectas y perjudiciales. La Comisión Asesora y Fiscalizadora de la ACTC (Asociación Corredores Turismo Carretera) sancionó a Marcos Di Palma por “la maniobra de conducir sin visibilidad, que provoca irresponsablemente un múltiple accidente en la reciente competencia de Top Race desarrollada en el Autódromo de La Plata, conllevando su actitud una inaceptable falta de consideración a sus pares”.

Parece que las acciones riesgosas por parte de los pilotos son moneda corriente. Guillermo Ortelli fue apercibido por una mala maniobra realizada a la salida de boxes de Paraná: le tiró su auto a los auxiliares del Lincoln Sport Group.

Accidentes, roces, autos destrozados, en ese contexto está el automovilismo deportivo. Maniobras negligentes, riesgos exagerados, ¿mala intención? Todo esto se suma a la pobre infraestructura de los circuitos, al poco mantenimiento que reciben y a un sistema de seguridad que no está presente en todas las categorías para afrontar rápida y eficientemente los casos de accidentes.

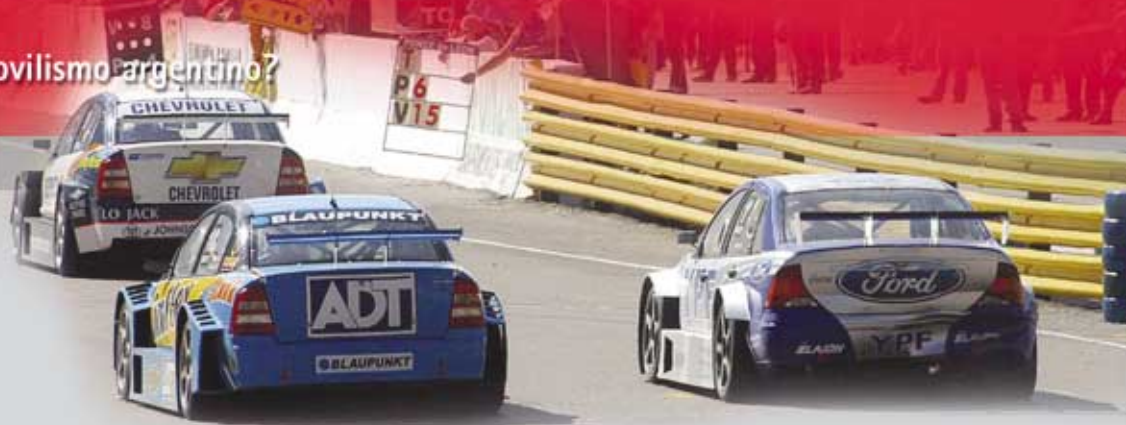
Según Ernesto Tito Bessone: “Los pilotos no somos conscientes de la seguridad. Nos damos cuenta después de que ocurrió una tragedia”. Sin embargo, Tito cree que el problema pasa fundamentalmente por los circuitos: “Algunos circuitos quedaron desactualizados para la velocidad que tienen hoy los autos de TC y TC 2000. Les faltan vías de escape, no todos tienen chapas protectoras y guardrails. Hay que evaluar si están en condiciones de amortiguar impactos. No hay que olvidarse que son 1.400 kilos que necesitan una estructura importante”.

El ex piloto de Fórmula 1 Norberto Fontana coincide en las deficiencias de los circuitos: “Nosotros estamos en riesgo permanente. Cuando probamos un circuito, por ejemplo, si llegamos a tener un accidente, no hay ambulancia ni helicóptero para socorrernos. Yo creo que deberíamos pagar más dinero del que pagamos y que nos garanticen seguridad e infraestructura”. Fontana también cree que los autos de TC no son del todo seguros: “Habría que reforzar los laterales, ponerles más caños donde estamos sentados nosotros. Creo que ahí no son tan seguros”.

En la búsqueda de analizar profundamente la problemática de la seguridad en el automovilismo nacional consultamos a



¿Es seguro el automovilismo argentino?



Rodolfo Balinotti, Jefe Médico de la Asociación de Corredores de Turismo Carretera y encargado de los dispositivos de seguridad que se montan en las carreras de TC y TC 2000.

—●— ¿Es seguro el automovilismo argentino?

- La seguridad en el automovilismo argentino hay que medirla desde varios lugares. Desde el punto de vista de los autos, los más seguros son los de TC y TC 2000. Realmente tienen una estructura que protege al conductor y al acompañante. No podemos decir lo mismo de las otras categorías. En cuanto a los autódromos, hay algunos muy seguros como los de Olavarría, La Plata y Mar de Ajó. Otros son riesgosos como los de Rafaela, Balcarce y San Juan, porque permiten alcanzar altas velocidades. Y en algunos casos, como Alta Gracia, el circuito es peligroso por su mala infraestructura. Un punto importante a tener en cuenta son los servicios de seguridad en la competencia. En este tema, el TC y TC 2000 cuentan con equipo propio de rescate, con bomberos, médicos, hospitales rodantes, ambulancias. Son 35 personas que

van a todas las carreras del año. Las otras categorías se manejan precariamente, con la ambulancia de la ciudad, con los bomberos del lugar. Y esto es un problema porque esos bomberos no están preparados para sacar al piloto de adentro del auto, no saben cómo cortar los cinturones, ni por donde entrar.

—●— ¿Hay negligencia en los pilotos?

- En TC y TC2000 para poder correr tenés que haber sido campeón o subcampeón en otras categorías menores, que son como una especie de filtro. Por eso la mayoría llega con experiencia y se permite realizar maniobras arriesgadas para buscar mejores posiciones. Pero no creo que haya mala intención. Lo que preocupa son las otras competencias donde hay muchos pilotos inexpertos, que ponen en peligro sus vidas y las de otros pilotos.

—●— ¿No le parece que algunos pilotos son demasiado jóvenes para correr?

- Este tema es preocupante en la Fórmula Renault, donde hay chicos de 15 años corriendo contra otros que tienen 18, a mucha velocidad y con muchos autos en competencia. Por eso hay varios accidentes.

"HABRÍA QUE REFORZAR LOS LATERALES DE LOS AUTOS, PONERLES MÁS CAÑOS DONDE ESTAMOS SENTADOS NOSOTROS. CREO QUE AHÍ NO SON TAN SEGUROS". (NORBERTO FONTANA)





—●• ¿Qué cambios introduciría en las reglamentaciones en pos de mejorar la seguridad?

- Me parece que habría que unificar criterios en cuanto a la obligatoriedad de los elementos de seguridad como las butacas, los buzos antífama, los cascos cerrados, el sistema Hans. En TC, TC 2000, Top Race y Turismo Nacional se controla que los pilotos los usen, pero en otras categorías no lo hacen nunca. En algunas carreras vemos mínimas condiciones de seguridad. Todavía se ven autos con tanques de combustible de chapas, que son un peligro. Deberían ser de goma indestructibles, que cuestan unos 600 dólares.

Está claro que, en materia de seguridad deportiva, el país tiene mucho por mejorar. Sin embargo, la situación no parece ser tan dramática. Con reglamentaciones claras e iguales para todas las categorías, con mayor conciencia y respeto por los demás por parte de los pilotos y un correcto estado y mantenimiento de los circuitos, se podrían mejorar considerablemente las condiciones de seguridad.

Pablo Olivieri
crashtest-revista@cesvi.com.ar

“ Me parece que habría que unificar criterios en cuanto a la obligatoriedad de los elementos de seguridad como las butacas, los buzos antífama, los cascos cerrados, el sistema Hans. (Rodolfo Balinotti) ”

