



Julián Alfaro murió el mes pasado en la carrera de Top Race V6 de Mar de Ajó. Las causas de su muerte generaron un profundo debate. ¿Si estaba atado?, ¿si el sistema Hans lo hubiera salvado?, ¿si falló el casco? Aún no se pudieron determinar las causas del deceso, pero esta tragedia, al menos, sirvió para que las autoridades de la categoría se replanteen el tema de la seguridad y para que los pilotos comiencen a tomar conciencia de cómo deben protegerse.

El Chevrolet Vectra de Julio Francischetti quedó cruzado al final de la recta luego de un trompo. Christian Dose lo pudo esquivar, pero no ocurrió lo mismo con el Citroën C5 de Julián Alfaro, quien intentó esquivarlo pero impactó violentamente de cola ya que el auto llegó al lugar a una velocidad cercana a los 200 kilómetros por hora. Inmediatamente Alfaro fue trasladado al hospital de Mar de Ajó, donde murió dos días después a causa de las graves lesiones que recibió en el cráneo.

**En estos días todo el mundo opinó sobre las causas de la muerte de Alfaro, pero Crash Test no quiso entrar en suposiciones y entrevistó al Dr. Jorge Alvarez, el médico que atendió a Alfaro ni bien se produjo el accidente.**

**-¿Con qué se encontró cuando llegó al auto de Alfaro?**

- Cuando llego al lugar del accidente primero me voy a atender a Francischetti porque presumía que era el de mayor gravedad por el estado de su auto. Pero no fue así. Después me acerqué al auto de Alfaro y encontré que estaba sin casco, sin collar, con la capucha llena de sangre y le sangraban mucho los oídos, algo que indica una fractura en la base del cráneo. Estaba en coma y con un estado clínicamente irreversible. Pero no puedo determinar si manejaba sin esos elementos o si se los sacaron luego del accidente los bomberos que llegaron en primera instancia.



### Cambios rápidos

Sin demoras, las autoridades del TR V6, introdujeron modificaciones en el reglamento de la categoría para garantizar una mayor seguridad. Cambios que comenzaron a regir a partir de la carrera de Concordia, en la provincia de Entre Ríos.

Ante la necesidad por calendario, de correr en seis días dos competencias de su campeonato 2005, se decidió que las tandas de clasificación se hagan a boxes abiertos, y no cerrados, como ocurrió hasta la competencia de Mar de Ajó.

La intención de la medida es minimizar, al menos en algo, los riesgos de las pruebas de clasificación, momento en el que cada piloto busca la mejor vuelta posible, y en esa situación, suele asumir mayores riesgos, tales como no abortar una vuelta de tiempo si otro competidor sufre un despiste delante suyo. Pero además, con la posibilidad de ingresar a boxes, también se evita que un piloto quede en pista enfriando para preparar otra vuelta rápida, y que quien deba hacer algún ajuste de puesta a punto o problema mecánico lo haga, y no se vea obligado a tener que clasificar con un auto que tiene alguna deficiencia.

-¿Por qué cree que se produce esa lesión fatal?

- Son varios los factores que le provocan una lesión irreversible. Antes que nada el piloto recibió toda la energía. El impacto movió su cabeza para ambos lados. Pocos humanos pueden soportar semejantes movimientos. Esa rotación para un lado y para el otro fue tremenda. Pero hay también un tema técnico importante en el diseño de las butacas que el Dr. Rodolfo Balinotti viene hablando desde hace unos meses. Las aletas deberían ser superiores para contener al casco ya que las que usan en Top Race están muy alejadas de los cascos. Entre el casco y la aleta debería haber una luz de 2 centímetros, en el auto de Alfaro habían 15 centímetros. Eso lo hubiera ayudado a contener un poco más esos movimientos laterales. Y aquí quiero desmitificar el tema del sistema Hans que en este caso no hubiera servido para nada ya que no ofrece protección ante un impacto lateral, sirve para los impactos frontales o traseros.

-¿De qué manera advirtieron sobre el tema de las aletas?

- Después de la carrera de San Juan el Dr. Balinotti informó a la categoría y a todos los pilotos la necesidad de agrandar las aletas de las butacas para que el casco no tuviera tanto recorrido; pero fue desoído por la mayoría.

### Piloto e ingeniero

Julián Alfaro nació el 3 de diciembre de 1976 en Bragado, Buenos Aires, donde residía actualmente. Este ingeniero de 29 años era soltero, pero estaba de novio. Su debut en el automovilismo fue en 1996 por la Copa Citroën AX. Un año más tarde se integró al Top Race, corrió con Honda Prelude y Hyundai Coupé. Este año compró un prototipo de Citroën C5 para el TR V6. Su trayectoria consistió en 118 carreras, con 4 triunfos y 10 podios.

Federico Alfaro, padre del piloto fallecido, habló públicamente del accidente de su hijo: "La junta médica nos confirmó que tan severo cuadro fue producido por la violenta desaceleración del impacto, agravada por el giro que dio el auto, y por consiguiente su cuerpo. Según los médicos, la cabeza no puede soportar tanta fuerza en direcciones cambiantes, lo que causa entonces un daño irreparable".

Respecto a los sistemas de seguridad del auto de su hijo, también tuvo conceptos: "Por su formación, su capacidad y su inteligencia, Julián sabía perfectamente la importancia que tenían todos y cada uno de los elementos de seguridad en el auto. Ponía especial cuidado en la preparación de su indumentaria antes de salir a pista. No usaba el Hans, pero sí llevaba cuellera, y si los cinturones de seguridad cedieron algo, no fue porque estaban flojos, sino porque los cinturones tienen que cumplir de ese modo con su función, reteniendo hasta un punto y cediendo algo, para evitar fracturar el cuerpo. Al menos eso nos dijeron los médicos".



“Son varios los factores que le provocan una lesión irreversible. Antes que nada el piloto recibió toda la energía. El impacto movió su cabeza para ambos lados. Pocos humanos pueden soportar semejantes movimientos. Esa rotación para un lado y para el otro fue tremenda.”

#### Antecedentes fatales

Estos son los últimos accidentes fatales que se produjeron en el automovilismo argentino antes de que falleciera Julián Alfaro.

- Matías Rico, Río Cuarto, 14/4/2002. Tenía 19 años y corría en Fórmula Renault. Hizo un trompo al entrar en la recta principal y quedó cruzado en la pista. Fue embestido y falleció en un sanatorio, poco después.
- Julio César Talamona, Rosario, 24/10/2000. Casado, 37 años, con dos hijos. Se mató luego de pegar contra un talud mientras probaba un Ford Escort de la Clase 2.
- Omar Vera, Entre Ríos, 12/11/1999. Miguel Nonnenmacher volcó mientras probaba su Clío de rally en un camino de Concepción del Uruguay. El preparador Omar Vera, copiloto ocasional, se mató. Iban sin cinturones, buzos ni cascos.
- Raúl Petrich y Oscar Lofeudo, Rafaela, 31/7/1998. En ensayos para TC, Raúl Petrich (Dodge) se despistó y atravesó el guardrail. Junto a su acompañante esa tarde, el chasista Oscar Lofeudo, fallecieron en forma instantánea.

- Este lamentable suceso puede servir como lección.
- Le hace muy mal al automovilismo no prestar atención a las recomendaciones de seguridad. En este momento más que buscar culpables, tenemos que encontrar soluciones y aportar ideas los médicos, los técnicos, los pilotos, los constructores de autos. Hay que sacar conclusiones para que esta muerte no sea en vano.

#### - ¿Hay negligencia en los pilotos?

- El piloto tiene que prestar debida atención a todos los elementos de seguridad. Tiene que trabajar en conjunto con los técnicos. Si no toma conciencia, seguiremos mal. Hace poco tiempo, por ejemplo, corrían autos sin ventilación y los pilotos llegaban asfixiados. Yo tampoco sé si los cascos se renuevan periódicamente o si sufren golpes y se vuelven a usar. Pero todos hablamos de seguridad cuando hay una muerte y buscamos chivos expiatorios. •

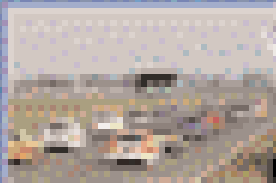
“EL PILOTO TIENE QUE PRESTAR DEBIDA ATENCIÓN A TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD. TIENE QUE TRABAJAR EN CONJUNTO CON LOS TÉCNICOS.

SI NO TOMA CONCIENCIA, SEGUIREMOS MAL.”

(DR. JORGE ALVAREZ)

Mazzacane también resaltó la falta de controles exhaustivos de los vehículos:

“Los autos se controlan cuando recién los armaron, pero después no hay un seguimiento. No se controla el estado de los cascos, los anclajes de los cinturones de seguridad. Aún no se reglamentó el sistema Hans para la categoría, algo que podría haber aminorado los golpes de Alfaro”.



## Comodidad o seguridad

Gastón Mazzacane, ex piloto de Fórmula 1, participó de la carrera de Mar de Ajó donde se produjo el fatal accidente. El piloto corre con un Ford Mondeo para el equipo Palermo Hollywood Racing. El nos dio su opinión sobre lo sucedido y mostró su preocupación por la seguridad:

“Cuando vi el auto jamás pensé que iba a tener esas consecuencias, no se percibían tantos daños. Pero esto nos shockeó porque ahora no se mueren pilotos como antes, no es algo habitual. Las pistas están en condiciones, los autos son más seguros. Por eso creo que la seguridad depende mucho de los pilotos. Nosotros buscamos una posición cómoda dentro del auto, pero no tenemos en cuenta cómo están agarrados los cinturones de seguridad, la posición de la columna de dirección, cómo trabaja la pedalera. Estamos pensando en comodidad, pero no en seguridad. Hay que rever la posición del piloto dentro del habitáculo”.

Mazzacane también resaltó la falta de controles exhaustivos de los vehículos: “Los autos se controlan cuando recién los armaron,

pero después no hay un seguimiento. No se controla el estado de los cascos, los anclajes de los cinturones de seguridad. Aún no se reglamentó el sistema Hans para la categoría, algo que podría haber aminorado los golpes de Alfaro”.

El piloto platense no esquivó la pregunta y también considera que hay responsabilidad de los pilotos: “Algunos corren más enneguados que otros sin prever las maniobras de otros pilotos. Otros tienen las cosas bajo control. En el automovilismo hay que ser astuto para decidir cuando frenar y cuando acelerar. Una mínima equivocación puede generar un accidente”.

A la hora de buscar soluciones, no se queda atrás y lanza una propuesta: “Esta categoría es la más rápida del automovilismo nacional y encima corren 30 autos. Creo que para minimizar los riesgos la clasificación se debería hacer en tandas de 3 autos en pista. Yo prefiero irme al pasto que chocar contra otro auto”:



Gastón Mazzacane  
(ex piloto de Fórmula 1)