

Emanuel Moriatis, piloto de TC y TC2000.

"Nunca más corro con un amigo"



Es el último ganador del TC en Buenos Aires. Tuvo un accidente muy grave en Rafaela en el 2004, donde casi muere su acompañante. Conversamos con él este polémico tema y le contamos su punto de vista.

Los que saben del automovilismo aseguran que para ser un piloto completo es necesario haber pasado sí o sí por un kart o un monoposto. Pero hay excepciones a las reglas. "Yo soy una", dice Emanuel Moriatis, el último ganador del Turismo Carretera, en Buenos Aires. Fue su primera victoria en el mítico Oscar Alfredo Gálvez, pero seguramente no la última.

Empezó corriendo en cuatriciclo, donde salió campeón argentino. Se subió a un auto recién a los 18 años, cuando debutó en el campeonato argentino

Copa Citroën en 1998 y, al año siguiente, se incorporó al Turismo Nacional Clase 2, donde logró sus primeros podios. "Allí aprendí muchas cosas, como andar en pelotón, por ejemplo", confiesa Emanuel. Los buenos resultados fueron el trampolín para llegar al TC Pista en el 2001 y, más tarde, al TC. A un año de su debut en el Turismo Carretera logró su primera victoria. Fue en 9 de julio y se transformó en el segundo piloto más joven en ganar una carrera de TC.

Hoy, su tiempo lo divide entre las dos categorías nacionales más importantes: el TC y el TC2000. Emanuel Moriatis dejó de ser una promesa. Ya es la realidad de un gran piloto.

Señas particulares

Fecha y lugar de nacimiento:

19 de enero de 1980 en Lanús, provincia de Buenos Aires

Reside en: Lanús

Estado Civil: Soltero

Nacionalidad: Argentina

CT: ¿Cuándo decidiste que querías ser piloto profesional?

EM: Siempre fui un apasionado de los autos. De chiquito jugaba con autitos y cuando acompañaba a mi papá en el auto prestaba mucha atención a cómo manejaba, cómo pasaba los cambios. Después el automovilismo empezó como un hobby.

CT: Vos demostraste que no es tan necesario empezar por los kart y los monopostos...

EM: Es bueno porque aprendés a poner a pun-







"He visto pilotos subiéndose al auto para correr con cascos impresentables. Yo creo que muchos piensan que nunca les va a pasar nada, pero afortunadamente se está tomando más conciencia en esto".



Trayectoria

- 1998:** Debuta en el automovilismo en la Copa Citroën.
- 1999:** Empieza a competir en Turismo Nacional Clase 2.
- 2001:** Se incorpora hacia fin de año al TC Pista.
- 2002:** Primer triunfo en TC Pista y empieza a correr en TC. Sigue disputando el torneo de TN.
- 2003:** Con 23 años y 19 carreras logra alcanzar su primer triunfo en TC (en 9 de Julio) y se convierte en el segundo piloto más joven en ganar en la categoría. Alterna con participaciones en el TN.
- 2004:** Continúa corriendo en TC y TN. Corre por primera vez un TC2000 con un VW Polo como piloto invitado en la carrera especial de Buenos Aires.
- 2005:** En un año más tranquilo, corre sólo en Turismo Carretera. Participa nuevamente en la carrera especial de Buenos Aires de TC2000, esta vez como piloto invitado del equipo YPF-Ford.

2006: Se incorpora definitivamente como piloto de TC2000 en el equipo RV Competición.



to un auto. Tanto los kart como los monopostos son autos muy difíciles de poner a punto para una pista y cualquier cambio pequeño que hacés, el auto cambia su performance de manera radical. Pero creo que con práctica, esfuerzo y dedicación todo se logra y se puede aprender de otras maneras. Tuve la suerte de estar al lado de buenos profesionales y cuando estás dispuesto a aprender, todo resulta más fácil de asimilar.

CT: Se puede decir que llegaste rápido a todo.

EM: Realmente sí. Cuando empecé, veía a las categorías grandes como algo muy lejano. En realidad, para mí era un sueño. Llegué al TC y al TC2000 con mucho trabajo y esfuerzo.

CT: En cuanto a la seguridad ¿en qué situación está el automovilismo argentino?

EM: Veo que cada día se está trabajando más en este tema. Hace pocos años no se le daba la importancia que hoy se le da a la seguridad de los pilotos, pero creo que en los últimos años se trabajó intensamente y estamos mucho más seguros arriba de un auto de carrera. Se trabajó mucho en las estructuras de los autos, con jaulas de protección mucho más resistentes, pero todavía se podría hacer mucho más.

CT: ¿Cómo qué?

EM: Por ejemplo, el sistema HANS. Es muy importante que se haya dispuesto su uso obligatorio, pero todavía hay categorías menores en la Argentina que sus pilotos no lo utilizan.

CT: Justamente, vos fuiste protagonista de un accidente en Rafaela durante el 2004 con consecuencias muy graves para tu copiloto. ¿Qué sacaste en limpio de esa situación?

EM: La pasé muy mal en ese accidente casi fatal para mi copiloto. Lo bueno es que después de mi accidente se trabajó en la seguridad, sobre todo de los autos. Por ejemplo, se agregaron caños en los laterales para soportar mejor los impactos y se re-

glamentó el uso del HANS, medidas que ayudaron a mejorar la seguridad de los autos.

CT: Después de haber pasado por el TN, el TC Pista y de estar corriendo actualmente en TC y TC2000, ¿qué ves de diferente en cada categoría?

EM: Son muy distintas todas, empezando por los autos. En TC2000, por ejemplo, son autos más livianos, el piloto va solo y está ubicado más al medio, es decir, más protegido. Los autos tienen la trompa de un auto de calle, por lo que se mantiene toda la estructura de deformación programada del diseño original; en cambio, el auto de TC tiene caños en toda su estructura, por lo que es más rígido y en un accidente el piloto tiene que absorber mayor energía. En TC creo que habría que buscar un diseño para la estructura del auto para que se deforme antes de llegar a la jaula de protección y que amortigüe el impacto.

CT: ¿Cuál es tu posición sobre la presencia de copilotos en el TC?

EM: Yo estoy de acuerdo con que habría que correr sin acompañante. De esta manera los autos irían más livianos, la masa transportada sería menor y se podría reubicar la butaca del piloto, ponerla más hacia el centro del auto, alejándonos de las puertas. Creo que esta sería una buena medida. Después que tuve el accidente me convencí de que era necesario bajar a los copilotos del TC porque no cumplen una función necesaria como sí pasa en el rally, pero también porque de esta manera se disminuyen los riesgos de personas accidentadas; en principio, se baja el riesgo a la mitad.

CT: ¿Es decir que podrían correr perfectamente sin acompañantes?

EM: Seguro. Con la tecnología que existe desde hace años en las competencias, sí. Todos los pilotos estamos comunicados permanentemente con nuestros equipos y ellos nos informan de cualquier situación anormal. El copiloto es un espectador de lujo.

CT: Y, en muchos casos, los acompañantes son familiares, amigos o personas muy allegadas, con lo cual el dolor es mucho más grande cuando ocurre un accidente grave.

EM: Ni hablar. En el accidente, mi copiloto era un amigo de toda la vida. Después de esa experiencia dije que nunca más iba a llevar a nadie amigo. Pero el acompañante que tengo ahora, luego de dos años de estar conmigo todas las carreras, también



se convirtió en un amigo. Por esto creo que está muy bien que la categoría haya tomado la decisión de eliminar los copilotos.

CT: Hay un mito que dice que los pilotos prefieren invertir en fierros que en seguridad. ¿Es tan así?

EM: Lamentablemente, todavía hay pilotos así. Aunque por suerte estamos cambiando mucho. Hay de todo. He visto pilotos subiéndose al auto para correr con cascos impresentables. Yo creo que muchos piensan que nunca les va a pasar nada, pero afortunadamente se está tomando más conciencia en esto.

CT: ¿Tuviste la posibilidad de ver cómo se trabaja afuera de nuestro país en materia de seguridad?

EM: Sí, y hay muchísimas cosas para imitar, pero siempre nos vemos trabados por lo mismo: el factor económico. Los autódromos en Europa o Estados Unidos están impecables y acá muchas veces se rompe el pavimento o los pianitos. Pero me deja tranquilo que se está trabajando y que cada vez hay más gente preocupada por hacer las cosas de manera profesional. ■

Leandro Gutiérrez
crashtest-revista@cesvi.com.ar