

Tecnicatura Superior Universitaria en Periodismo Deportivo  
- F P y CS - UNLP



## Periodismo Deportivo III

# AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



Apuntes realizados por el Docente,  
Lic. Santiago Nicolás Fernández

# PERIODISMO DEPORTIVO 3

## AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

### **Unidad Temática 1:**

#### **1 - ESTRUCTURA ORGANIZATIVA**

**HERRAMIENTAS PARA FISCALIZAR UNA COMPETENCIA**

#### **2- CATEGORIAS**

**CLASIFICACIONES POR ALCANCE, CHASIS Y MOTOR**

#### **3 - ESTRUCTURA DE TRABAJO**

**EQUIPO DE COMPETICIÓN**

### **Unidad Temática 2:**

#### **1 - DESARROLLO DE UNA COMPETENCIA CLASIFICACION / SERIES / FINAL**

### **Unidad Temática 3:**

#### **1- ESCENARIO DE LA COMPETENCIA**

**RESEÑA HISTORICA- AUTODROMO - CIRCUITO .**

### **Unidad Temática 4:**

#### **1- COBERTURA PERIODISTICA**

**CATEGORIAS NACIONALES**

---

## PERIODISMO DEPORTIVO 3

### AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

## Unidad Temática 1:

### 1 - ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

En la actualidad, y desde hace mucho tiempo el automovilismo está regido mundialmente por una entidad madre, la **Federación Internacional del Automóvil (FIA)**, que delega en otras menores -generalmente representativas de un país o región- el poder de organizar, desarrollar y fiscalizar competencias deportivas con vehículos de diversas características.

Bajo su órbita, en forma lineal, directa y organizadas por su estructura se encuentran varias de las categorías más importantes del mundo, como la Fórmula Uno, el Campeonato Mundial de Rally y el tradicional Rally-Raid Dakar.



### EN ARGENTINA

A nivel Nacional, pero bajo la línea de la FIA en nuestro país se encuentra como encargado de la organización y la fiscalización de las competencias deportivas de automovilismo, el **A.C.A** (Automóvil Club Argentino). El mismo depende directamente de la entidad madre y es el ente oficial regulador de gran parte de la actividad. Como se sabe este Club desarrolla diferentes disciplinas en la vida social de



nuestra nación. Pero, dentro de su estructura mantiene una **Comisión Deportiva Automovilística (CDA)**. En su labor y bajo su acción esta comisión permite la realización de los campeonatos de categorías como el TC 2000, Turismo

Nacional, Formula Renault, Rally Nacional, etc.

Pero no solo por medio del ACA y su Comisión se puede desarrollar la actividad en la Argentina, desde hace muchos años se creó una asociación paralela que comenzó a llevar a cabo la fiscalización de otras categorías. Todo comenzó cuando a fines de la década del sesenta, los pilotos de TC (Turismo Carretera), hasta ese entonces la categoría más popular del país y bajo la órbita del ACA, deciden separarse y auto fiscalizar sus propias competencias. Desde allí crearon la **ACTC** (Asociación Corredores Turismo Carretera) La misma con el paso del tiempo creció y dividió el automovilismo en dos en el país. Creó nuevas categorías como el TOP RACE, TC Pista, etc., y se lanzaron a manejar gran parte del automovilismo nacional desde esta Asociación privada.



## FEDERACIONES REGIONALES

**El Automovilismo** Zonal en nuestro país se encuentra regido desde los diferentes puntos por la CDA del ACA. La misma tiene bajo su órbita a las diferentes Federaciones Regionales (generalmente hay una por provincia, mientras que la de Buenos Aires está dividida en 7 partes) encargadas de nuclear la actividad en la zona correspondiente

Por otra parte, y también con el fin de organizar la red de automovilismo en las diferentes ciudades de la Argentina, esta comisión tiene bajo su cargo a las Subcomisiones Asesoras, estas pueden ser de Autódromos, Penalidades, Reglamentos, etc...



Cada categoría está representada en la CDA y responde y depende de ella para llevar a cabo la actividad deportiva autorizada.

**.El Automóvil Club Argentino, a través de la CDA,** se encarga de coordinar el funcionamiento del automovilismo en todo el territorio argentino, y para ello cuenta con estas Federaciones Regionales en las que delega el poder de organizar, desarrollar y fiscalizar competencias. Éstas cubren una determinada

porción del país y tienen límites bien determinados, pese a que en ocasiones se han prestado a confusión y disputa por temas de jurisdicción y pertenencia.

Las federaciones, pilares en el andamiaje deportivo automovilístico, muchas veces representan estrictamente a una provincia (como es el caso de la de Córdoba), y en otras, dado el tamaño e importancia de la superficie en cuestión, varias federaciones conviven dentro de una misma provincia (tal como ocurre en Buenos Aires).

Dentro de los límites de una federación están por supuesto los autódromos y categorías propias de la región, que se manejan de acuerdo a los lineamientos que ésta propone, siempre en concordancia con la entidad madre que es el ACA.

Como ejemplo podemos tomar a la Federación Regional del Automovilismo Deportivo N° 3 "Río de La Plata" (luego de ser intervenida fue absorbida por la hoy denominada Federación Metropolitana), que concentra a varios de los trazados ubicados en las cercanías de la ciudad de La Plata, como el Autódromo Roberto Mouras y el Kartódromo de La Plata Karting Club. Del mismo modo que a una importante cantidad de categorías que compiten en dichos escenarios, tal es el caso del TC Rioplatense, el TC Platense clase "D" o los Fiat 600 ATN.



Esto no quiere decir que estas categorías no puedan optar por desarrollar una de las fechas de su calendario en un circuito que no esté enclavado dentro de los límites de la mencionada federación. O que los trazados citados estén obligados a recibir solamente a las especialidades que están bajo el ala de la Federación Regional del Automovilismo Deportivo N° 3. En este aspecto se permiten ciertas 'licencias', a veces bien determinadas y otras un poco más confusas, que amplían el espectro de las partes. Aunque la idea inicial es que exista un orden, lo más estricto posible, para que el deporte motor no se vuelva una actividad incontrolable, un caos.

Con los pilotos sucede algo similar, ya que para poder conducir un auto de carrera deben tener una licencia (que nada tiene que ver con la licencia de conductor que se requiere para transitar por las calles con un vehículo) y ésta es suministrada por la propia federación, que es en definitiva la que habilita o no a un corredor.

Además, cada 'volante' debe renovar anualmente una licencia médica, que indica si está apto para competir y prevé ciertos beneficios para cada conductor en caso de accidentes o internaciones.

## **HERRAMIENTAS PARA FISCALIZAR UNA COMPETENCIA**

Para completar este primer acercamiento a la estructura organizativa del automovilismo, es fundamental detallar, al menos brevemente, las herramientas que utiliza un ente rector (en este caso la Comisión Deportiva Automovilística del ACA) para poder organizar, desarrollar y fiscalizar competencias.



La CDA, en conformidad con el Código Deportivo Internacional (CDI) emanado de la FIA, utiliza el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) para encuadrar al deporte motor en nuestro país. Sobre esta carta, que plantea en extenso toda la estructura reglamentaria de la actividad, se han ido conformando los Reglamentos de Campeonato (RC), particulares a cada categoría, que por supuesto se ponen en juego en cada una de las presentaciones de las mismas.

Dichos reglamentos, consideran prioritariamente a cuatro figuras, o partes involucradas en el automovilismo: organizadores, concurrentes, pilotos y oficiales deportivos, bases de toda competencia. Mientras que para el cumplimiento de la fiscalización de una prueba, *la CDA puede designar a diferentes autoridades: Comisario Deportivo, Director de Carrera, Comisarios Técnicos, Oficial Cronometrista, Delegado Médico.*

Ellos tienen la obligación de legalizar cada competencia. Así como el Comisario Deportivo debe 'conducir' una carrera basándose en la letra del reglamento deportivo, el Comisario Técnico hará lo propio a la hora de verificar si un determinado vehículo, se ajusta estrictamente a lo que manda el reglamento técnico de la categoría.

La cantidad o diversidad de autoridades intervinientes en una prueba, dependerá exclusivamente del grado de complejidad que ésta presente y será



determinado por el ente regulador. De todos modos, sea cual fuere la elección final, la estructura será conformada verticalmente, cediendo a cada una de las autoridades porcentajes mayores o menores de 'poder' y funciones específicas. Un ejemplo: el Comisario Técnico responde al Comisario Deportivo, está por debajo de éste; pero su función es tan importante y particular, que generalmente su decisión no será desautorizada por el Comisario Deportivo, pese a que tiene la facultad para hacerlo.

## **2- CATEGORIAS**

### **¿Qué es una categoría?**

Es un grupo de personas que tienen como objetivo común, agruparse para llevar adelante la práctica del automovilismo deportivo organizado. Estos integrantes del grupo, son los pilotos. Las categorías se rigen bajo un estatuto y un reglamento de entidad social, llevando adelante una personería jurídica, estableciendo un nombre, con el único objetivo de conseguir una fiscalización autorizada y correr carreras de autos reglamentariamente y abalados por la ley.

En una categoría existe una **Comisión Directiva**, con los cargos estipulados en la misma (Presidente, vice, Tesorero, vocal, etc.) encargada de representar a la totalidad de los integrantes de la misma, para tomar decisiones en cuanto al futuro del grupo.

Una vez que pertenecen a una Asociación fiscalizadora, la categoría se encuentra regida bajo una serie de constituciones que deberán respetar:

**Reglamento Interno:** es la ampliación del estatuto, con una serie de artículos que rigen el compartimiento de los integrantes, en relación con diferentes conductas que cada uno puede llegar a tener con el par.

**Reglamento Deportivo:** En la mayoría de los casos, este es el RDA (Reglamento Deportivo Automovilístico) perteneciente a la CDA del Automóvil Club Argentino, dependiendo directamente del CAI. (Código Automovilístico Internacional) que propone la FIA como institución madre en el mundo. Este RDA, es el reglamento del deporte en nuestro país, y es el que aplica el Comisario Deportivo en cada una de las competencias.



**Reglamento Técnico:** Es el documento que va a homologar y habilitar los autos que cada piloto estará utilizando en la especialidad (categoría). Es confeccionado de forma muy minuciosa y explícita por los integrantes de la comisión directiva en el momento de la creación de la categoría, pudiendo ser modificado en cada año, por circunstancias de la evolución técnica, o por necesidad de aclarar diferentes puntos que no son bien interpretados o crean confusiones en los preparadores a la hora de armar un auto de competición.

Al comenzar una temporada, cada categoría planifica su año, arreglando las diferentes fechas que va a disputar en cada fin de semana del calendario y en que autódromo habilitado para hacerlo. En cada una de esas competencias estipulados, se realiza una repartición de puntos aclarada en el reglamento, que llevarán adelante el campeonato de la especialidad, consagrando un campeón a final de temporada. El campeón lucirá el número uno en su auto el año siguiente, el subcampeón el dos, y así sucesivamente. Esta numeración se tendrá que respetar todo el año y será el ranking oficial de la categoría.

## CATEGORIAS : Clasificación por alcance.

Las maneras de clasificar a las categorías son muchas. Por un lado existe la posibilidad de hacerlo a través de su jurisdicción:

**Internacional:** Es la categoría que en su calendario posee fechas estipuladas en autódromos ubicados en diferentes países. Por ese mismo motivo, dentro de sus participantes, albergan pilotos de diferentes nacionalidades. En la mayoría de los casos, se encuentran directamente fiscalizadas por la FIA, o en defecto por alguna organización continental.

**Nacional:** Es la categoría que se encuentra bajo la órbita de alguna Asociación que cubre la fiscalización automovilística de un país. Es la que posee una federalización en la elección de autódromos en donde va a correr. Normalmente visita circuitos de diferentes provincias y ciudades, atrayendo público y pilotos de diferentes puntos del país. En la mayoría de los casos son las más populares.

**Zonal:** Es aquella categoría que se encuentra bajo la fiscalización de alguna Federación Regional perteneciente al ente fiscalizador nacional (Ej.: ACA). Forman parte de una jurisdicción menor, más acotada, y los autódromos en donde desarrollan la actividad pertenecen a una misma provincia área preestablecida. De la misma manera, se encuentran plasmado el origen de los pilotos.

Esta forma de clasificar categorías, es inherente a la hora de hablar de cobertura periodística de las mismas. Cuando uno plantea un producto radial, gráfico o televisivo, debe establecer a qué ámbito del automovilismo va a apuntar, para facilitar el trabajo de la cobertura misma.

## CATEGORIAS: Clasificación por estructura de autos.

Otra manera de diferenciar categorías dentro del automovilismo deportivo, es la utilizada para la identificación de la misma a simple vista. Tiene que ver con los vehículos y sus variedades para competir.

En primer lugar, se puede hablar de la estructura del auto (carrocería y chasis):



**Súper Turismo:** Son prototipos de gran porte, que mantienen la estructura de autos antiguos, y se le realizan varias modificaciones adaptables a la seguridad requerida y a la competitividad de cada categoría. Son los más pesados, y que



necesitan un gran impulsor para llegar a buenas velocidades. Ej.: Turismo Carretera en la Argentina (Ford Falcon, Chevrolet, Dodge, Torino), DTM en Alemania; Súper Turismo Brasileiro, etc.

**Turismo:** Son autos de calle, fabricados en serie por las casas matrices, que se adaptan a los reglamentos técnicos de cada categoría, convirtiéndose en autos de competición. Son los modelos de las principales marcas Nacionales e Internacionales del momento, que salen al mercado para su venta y utilizan estas categorías para mostrarlos. Su preparación contiene la última tecnología.

Ejemplos: TC 2000 en Argentina, (Toyota Corolla, Ford Escort, Peugeot 206, Volkswagen Bora, etc.)

**Monopostos:** El nombre deriva de la capacidad que contiene el habitáculo para llevar una sola persona (piloto) en su interior. Son autos de carrera por excelencia, fueron fabricados desde los distintos puntos y parámetros para competir. Es una carrocería aerodinámicamente estipulada, y estratégicamente diseñada para luego ser adaptada a un chasis preparado especialmente para competir. Dependiendo de la mecánica que se utiliza, también pueden ser denominados "Formulas".



**Karting:** Es una unidad de competición sin carrocería. Es un chasis puro y simple, anclado a una estructura basada en caños. Es un vehículo de competición base, donde el piloto se encuentra al descubierto, sentado en una butaca central.



La parte aerodinámica se trabaja colocando plásticos especialmente diseñados como pueden ser pontones o alerones.

## EQUIPO DE COMPETICIÓN

### **CATEGORIAS: Clasificación por tipo de motores.**

También, a la hora de pre clasificar a las categorías del automovilismo deportivo, se puede tener en cuenta las características del motor utilizado. Esta clasificación es la más complicada de utilizar debido a que a simple vista no se puede detectar el tipo de impulsor que utilizan.

En la mayoría de los casos los motores se diferencian por medio de la cilindrada (**Cm3- centímetros cúbicos**). Ese número en algunos casos aparece en el mismo nombre de la categoría. La cubicación, es la capacidad que tiene el motor de trabajar fluidos y combustible, y se notifica en litros.

Ejemplo.: **TC 2000** (2000 Cm3)..

Otra posibilidad es hacerlo a través de la cantidad y ubicación de los cilindros del motor. En estos casos, al nombre de la categoría se le incorpora la posición y la cantidad de cilindros que utilizan los motores.

Ejemplo **TR V6**. (Top Race V6)

### 3 - ESTRUCTURA DE TRABAJO

Para empezar, de ante mano, hay que marcar algo que está a la vista, y es que en el automovilismo deportivo existe una herramienta externa al desempeño físico-humano de cada deportista: **El Auto**.

Una unidad mecánica que le permitirá al piloto poder desarrollar su mejor labor dentro de una competencia. Años y años se discutió sobre los porcentajes en cuanto a la importancia de cada parte dentro de una carrera. Siempre hay que tenerlo en cuenta a la hora del análisis, para conseguir un buen resultado varias partes de un equilibrio tienen que funcionar de manera óptima.

Nunca, en el momento de buscar datos, entrevistar, analizar u opinar, hay que dejar de lado esta cuestión de la unidad mecánica.

Alrededor de un auto de carreras existe un grupo de personas encargadas de la preparación. Conocer el trabajo de estos sirve luego para sacar conclusiones en el desempeño de un piloto durante el transcurso de la competencia.

Esta estructura inicial de trabajo comienza de manera ordenada. Los autos de carrera y los elementos para prepararlos no se regalan en cualquier feria. Hay que comenzar sabiendo que es un deporte caro en todo sentido. Y partiendo de la base que se requiere de un capital inicial para su práctica. La misma comienza designando un Presupuesto para la obtención del coche y su puesta en pista. Es el punta pie inicial para desarrollar cualquier actividad profesional, y este caso no es la excepción. El acercamiento a un auto de carrera se puede llevar a cabo de diferentes formas:



- **Podes alquilarlo, por un tiempo determinado a un equipo que ya se encargo de la preparación previa y se va a encargar de la asistencia del mismo frente a tu actividad, llevando a cabo solamente la función de piloto.**
- **Podes comprarlo ya preparado, y armar un equipo de competición para seguir con la asistencia propia.**
- **O se puede comprar un “auto de calle” (carrocería) y encargarte íntegramente de la construcción del mismo.**

Para cualquiera de estas tres posibilidades se requiere de **un presupuesto**. El mismo, la mayoría de las veces se logra a través des **Sponsoreo** (empresas, organismos, comercios, etc.) que publicitan en el auto. Intercambian con acuerdo de por medio espacios en algún lugar determinado de la unidad por dinero. La difusión de la categoría en los medios permitirá que los sponsor luzcan sus nombres en pantalla de transmisión en caso de televisión., en el agradecimiento de un piloto en caso de radio, o en cualquier fotografía en caso de gráfica. Esta es la clave con la cual se lleva a cabo esa relación entre el sponsor y el protagonista. La búsqueda organizada y previa de este recurso, permite toda la actividad posterior del equipo durante un cierto número de carreras predeterminadas de antemano.



En este punto hay que hacer un paréntesis muy importante, siempre hay que tener en cuenta que para la continuidad de este acuerdo comercial entre empresa y equipo, los resultados juegan un papel fundamental. Es claro y obvio que lo que busca la empresa es que su nombre figure y aparezca. Y para que esto ocurra en distintas dimensiones el auto tiene que tener buenos resultados y aparecer en puestos importantes debido a que de esta manera será buscado por la prensa en oportunidades mas seguidas.

Una vez recolectado el recurso monetario, (el tan nombrado y famoso "Presupuesto") se destina las partes del mismo a la **preparación de la unidad**, semana tras semana siempre buscando las mejoras en el rendimiento del auto.

Para esto existe la necesidad de un equilibrio justo y saber coordinar la mezcla de necesidades previas que terminan con la conclusión que siempre es el manejo del piloto durante la competencia en busca de la bandera a cuadros.

Para todo este trabajo existe una gran lista de pasos a seguir, como así también de gente que trabaja. En toda esta seguidilla de etapas de la preparación siempre hay que poder manejar los tiempos del equipo.

**Hay que tener en cuenta que cualquier desempeño de un piloto durante el transcurso de 16 vueltas exitosas, puede caerse a pedazos por simples desperfectos mecánicos en su coche. Desde la rotura de un neumático, hasta algo más complejo de prevenir como un problema eléctrico, va la lista de situaciones mecánicas con que se puede encontrar un equipo durante todo un fin de semana de competencia.**

Lo que si es cierto, es que con los neumáticos en pista, la labor queda en manos del piloto y tendrá que aprovechar las bondades de su unidad para poder girar lo más rápido posible al trazado. Esto no es una labor fácil y mas adelante será desarrollada con precisión. Solamente un buen resultado podrá ser efectivizado ante la presencia de un elemento mecánico propicio, y esto depende de un grupo de personas que trabajan hora tras hora sobre el auto toda la semana previa a la carrera y todo el fin de semana de competencia.

A nivel profesional la exigencia de los preparadores es cada vez mayor. La especialización de tareas dentro de un mismo equipo, es algo que denota la manera de trabajo. Hoy en día el Automovilismo Profesional en la Argentina (Turismo Carretera, TC 2000, etc.) reúne en la parte de preparación desde Ingenieros mecánicos a chapistas.

**Un equipo de competición** está a cargo de un Director (**Jefe de equipo**) que maneja y coordina las actividades de un fin de semana dentro de un Box de carreras en lo que tiene que ver todo lo referente a la competencia y la preparación del auto.

Dentro de un equipo, el equilibrio del que tanto se habla, tiene que ver con la interacción perfecta y el buen funcionamiento de tres "patas" fundamentales durante una competencia: **El motor – El Chasis – El piloto.**

Son las tres cosas que tienen que funcionar de manera perfecta si se quiere que todo el trabajo previo a la carrera brinde sus resultados.

## MOTORES

Las actividades mecánicas están bien diferenciadas. Existe una persona encargada de la Unidad impulsora (**Motor**) que tendrá en sus manos el acondicionamiento del mismo, como así también la búsqueda de su máximo rendimiento. **El motorista** es una pieza tan importante, tal como lo es el elemento

para el auto. La potencia del impulsor es la meta a conseguir para cualquier preparador de unidades de carreras. Y para esto trabajan durante el transcurso de distintas semanas. Técnicamente está capacitado para esa función y ponen todo su conocimiento para el desarrollo de la potencia que luego tendrá que manejar el piloto con el complemento del auto en su totalidad.

Para todo este trabajo sobre este elemento tan importante se requerirá de una de las partes grandes del presupuesto, teniendo en cuenta que cada pieza del mismo se tiene que comprar o construir. **Un Pistón, una biela, un tapa de cilindro**, etc., son todos elementos que hacen al funcionamiento específico del motor, y son fierros que con el uso y la exigencia en competición se rompen, se gastan y se tienen que cambiar.

En esa búsqueda de velocidad (requisito indispensable para el rendimiento de un auto) se trabaja minuciosamente. A parte de poner el motor en el auto e ir a una recta a acelerar, existe en algunos talleres "**el banco de pruebas**", especie de maquina capacitada de forma electro mecánica para que por medio de parámetros pueda probar el motor ante la total observación específica del motorista.

El motorista no en todas las oportunidades pertenece exclusivamente a un equipo. Normalmente tienen un taller dedicado al desarrollo de unidades impulsoras, donde construyen en cantidad para luego alquilar a los diferentes equipos. Con el alquiler, el motorista se encarga de la entrega del motor en el Autodromo, la asistencia en competencia, y el retiro para que la unidad vuelva al taller de donde salió y se "repase" (fijarse que se gasto o rompió para cambiar o arreglar para la siguiente carrera). Por otra parte, cuando se prueba durante la semana, los equipos cuentan con "**Motores de Pruebas**", realizados especialmente para esa actividad, que mantenga las bondades de un motor de carrera pero no tiene todo el desarrollo de los mismos. Durante una prueba, se gira mucho, y se exige en demasía a los motores, y por eso siempre es mejor romper uno construido para esa ocasión.

## CHASIS

Siguiendo con la continuidad en la búsqueda del equilibrio, nos encontramos con otro aspecto vital para un auto de carreras. Como existe un Motorista, también en un equipo de competición existe la persona encargada del resto de la unidad. **El Chasista** (ya si específicamente integrado al equipo) cuenta con la responsabilidad de poner a punto el resto de las piezas que componen un auto de competición. El funcionamiento parejo y coordinado entre elementos de **suspensión** (parrillas delanteras y traseras, Suspensión), conjunto de **frenaje** (discos, circuitos, bomba, etc.) y parte **aerodinámica** (alerones, tomas de aire, trompas, spoiler, etc.) es una de las tareas que lleva más tiempo dentro de la preparación de una unidad. A parte de



Estructura de jaula de Seguridad.



llevar tiempo, este trabajo, que estará a cargo del chasista y realizado por un conjunto de mecánicos, requiere una atención permanente al tratarse de características que el auto puede ir cambiando durante un fin de semana dependiendo de las influencias de factores externos como pueden ser las condiciones meteorológicas, el estado de la pista, la adaptación del piloto al trazado, etc.

Por esta y otras cosas, el trabajo de un equipo de competición la mayoría de las veces para alguien que no sigue la actividad esta oculto y no se reconoce. Solamente se reconoce algo de lo hecho en la preparación, si el piloto arriba al podio, o en alguna posición cercana a la punta que no esta acostumbrado a hacerlo.

Pero todo esto lleva un trabajo semanal previo que tienen que ver a la necesidad de probar en la semana los cambios realizados en busca de mejor rendimiento.

Para este trabajo el equipo cuenta con una parte del presupuesto destinado a las **pruebas**. Normalmente las mismas se llevan a cabo en el transcurso de la semana y en un autodromo elegido según lo que se tenga que probar. Estas llevan una o más jornadas donde el piloto gira para sacar conclusiones junto a su equipo. Y es en este punto donde tiene que aparecer una excelente comunicación entre las partes. El trabajo de "testeo" es un paso fundamental para llegar a una competencia y evitar imprevistos o complicaciones mecánicas, que igualmente ocurren.

Por este mismo motivo, la mayoría de las justificaciones ante este tipo de situaciones están seguidos por la famosa frase "son fierros y se rompen". Pero hay que tener en claro que cuanto uno mas trabaja en la semana probando cosas, menores son las posibilidades de errores y roturas.



Amortiguadores de competición.

## PILOTO

Como en todo deporte la parte humana también se encuentra reflejada al máximo. La tercer "pata" de este equilibrio es la que hace a esta actividad un deporte. Como en diferentes disciplinas la parte física juega un papel fundamental. La persona encargada de conducir un auto de carrera a las velocidades que hoy por hoy se está manejando, debe ser sin dudas una **persona capacitada** en diferentes aspectos. Si bien la **preparación física** es importante, lo es menos que en otros deportes. Un piloto fuera de estado, a nivel profesional, lo más probable que pierda rendimiento durante el transcurso de las vueltas. La exigencia física existe y si se cansa no podrá mantener el auto girando a altas velocidades por mucho tiempo.



**La parte mental** también juega un papel importante a la hora del manejo. Para poder desarrollar un buen rendimiento durante el transcurso de una carrera se debe llegar a un alto grado de concentración. Se ponen en juego muchas cosas vuelta tras vuelta y se "coquetea" con el peligro en tiempos muy

cortos. La adrenalina debe ser manejada con mucho cuidado para no desbordarse, ni perder las riendas de las diferentes situaciones que tiene que afrontar un piloto en el transito por una pista junto a sus competidores.

La función del piloto es "girar" (dar vueltas al trazado) lo mas rápido posible. Para esto debe tener una perfecta adaptación al auto que conduce y conocer los diferentes movimientos de la pista (curvas, rectas, chicanas, etc.).

La búsqueda de esa velocidad es proporcionalmente a las condiciones del piloto. Su experiencia, su conocimiento, y sus virtudes. **La comunicación** del piloto con el resto del equipo es fundamental para la actividad. Poder reflejarle lo que hace el auto en pista a su jefe de equipo ( Chasista ) es importante para adaptar la maquina o mejorar ante cualquier falla que se note en la pista. Para poder tocar el auto en busca de la mejora es Preparador debe saber con exactitud que hace el auto en las diferentes partes del circuito.



Importancia de la comunicación.

Dentro de las capacidades, los defectos y las virtudes que se pueden tener. Un piloto puede ser catalogado de diferentes maneras según el manejo...

Si bien todos los corredores deben se "RAPIDOS" debido a que de eso se trata, obviamente existen unos mas rápidos que otros. Esto tiene que ver con la manera de realizar la vuelta, con la manera de tomar la curva, de salir y entrar de la misma. Se suele escuchar en muchas oportunidades que "X" piloto tiene buen ritmo. Esto tiene que ver con la similitud con que realiza las vueltas. Giro tras giro mantiene los mismos tiempos sin decaer en vueltas lentas. Un piloto puede ser aguerrido y tiene que ver con la constancia que utiliza en su búsqueda por pasar al competidor de adelante, no especula, no espera el error del adversario sino que lo exige y lo busca.

Como estas existen varias maneras de catalogar a los pilotos, y las mismas se otorgan con el transcurso de las carreras. Estas de utilizan en el momento del análisis, de los comentarios, del relato, etc.

	KARTING	MONOPOSTOS	TURISMOC	SUPER TURISMOC	RALLY
<p><b>Internacional</b></p> <p>En su mayoría, pertenecen a la FIA. Corren en diferentes partes del mundo.</p>	<p>CAMPEONATO MUNDIAL EUROPEC SUDAMERICANC</p>	<p>FORMULA UNC GP2 F 3 SUDAMERICANA</p>	<p>DTM (ALEMAN) SUPER GT</p>	<p>GTV</p>	<p>WORD RALLY CAR PARIS DAKAR</p>
<p><b>Nacional</b></p> <p>Pertenecen a diferentes Asociaciones y Federaciones. Dependen de la ACTC, la CDA, o alguna federación específica. Corren en distintas partes del país.</p>	<p>CAMPEONATO ARGENTINO DE KARTING</p> <p>CAMPEONATO BONAERENSE</p> <p>SOMEX CATEGORIA PAKC</p>	<p>FORMULA RENAULT FORMULA SUPER RENAULT FORMULA RENAULT PLUS FORMULA 1000 SPORT PROTOTIPC</p>	<p>TURISMO NACIONAL Clase 2 y Clase 3 TURISMO PISTA Clase 2 y Clase 3 TURISMO INTERNACIONAL</p>	<p>TURISMO CARRETERA TURISMO CARRETERA PISTA</p> <p>TURISMO CARRETERA MOURAS</p> <p>TURISMO COMPETICION 2000</p> <p>TOP RACE V 6 TOPO RACE</p> <p>TURISMO 4000 ARGENTINC</p>	<p>RALLY FEDERAL RALLY NACIONAL</p>
<p><b>Zonal</b></p> <p>Son las mas conocidas, que corren gran parte del calendario en el autódromo platense. Pertenecen a la Federación Regional Metropolitana.</p>	<p>LPKC La Plata Karting Club 50 estándar 50 libres 125 Promocional 140 Senior</p>	<p>CAFETERAS Asocoación Bonaerense 1100 FORMULA 2000 LIMITADA TC BIPLAZA DE BRANSEND TC DEL SUR SPORT 1050</p>	<p>TURISMO ZONAL PISTA TC 2000 PLATENSE TURISMO ZONAL TIERRA GT 900 ENDURANCE FIAT UNO ASV MONOMARCA FIAT</p> <p>FIAT 600..... ATN PROMOCIONAL LIGHT</p>	<p>TC RIOPLATENSE TC PLATENSE TC REGIONAL PROCAR 4000</p>	<p>RALLY REGIONAL RALLY BONAERENSE RALLY METROPOLITANC</p>

---

## PERIODISMO DEPORTIVO 3

### AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

## Unidad Temática 2:

### 1 - DESARROLLO DE UNA COMPETENCIA

¿Qué es una carrera de automóviles? Una competencia en la que intervienen vehículos conducidos por pilotos; la misma se desarrolla sobre un circuito; tiene una duración determinada (cantidad de giros o límite de tiempo); y se impone el auto que llegue en primer término a la meta establecida.

Obviadas al margen, sin entrar en las particularidades propias de cada estilo de carrera, esa es la misión de todo 'piloto' y su 'máquina' dentro del automovilismo deportivo actual y de siempre: **recorrer un trayecto lo más rápidamente posible, para llegar en primer término a la bandera de cuadros.**

¿Cómo se desarrolla una carrera en la República Argentina? Existe una gran similitud entre las competencias que son fiscalizadas por el Automóvil Club Argentino y las que se disputan bajo el ala de la Asociación Corredores Turismo Carretera.



**EITC**, por ejemplo, realiza 16 carreras por temporada. Cada una de ellas tiene lugar en un autódromo, donde la categoría permanece instalada al menos durante los tres días (viernes, sábado y domingo) previos a la competencia final, y afronta una serie de instancias antes de consagrar a un auto y a su conductor.

#### **ACTIVIDAD OFICIAL**

La actividad oficial de cada uno de los 16 fines de semana elegidos, va pasando por diferentes instancias, algunas de entrenamientos y otras de competición. Habitualmente y dependiendo del cronograma de instancias, todo

comienza los viernes, se realiza una verificación técnica (vehículos) y administrativa (pilotos), para certificar que se cumplen las normas que marca el reglamento (elementos de seguridad, peso mínimo, distancia entre ejes -para los primeros-, licencias -en el segundo caso-). Y de ese modo quedan habilitados para empezar a competir.

En esa instancia se le entregará al equipo, un elemento muy importante para llevar adelante el resto de la fiscalización de la competencia. Se les dará un **Sensor oficial**, que deberán colocar en el auto, en un lugar preestablecido por el reglamento

### Sistema de tiempos:

Con el paso del tiempo, y el avance de la tecnología en los diferentes deportes, en el automovilismo deportivo, se dió un gran avance en lo referido a la toma de tiempo. Históricamente, hasta la llegada de este nuevo sistema, los tiempos de vueltas se tomaban a mano por medio de cronómetros analógicos y manejados por asistentes del comisario deportivo. Existía mucho margen de error y mucha pérdida de tiempo. Hace varios años, con la llegada de los sensores para este uso, se implemento un sistema avanzado se registros de tiempos automático.



Por medio de una PC, ubicada en la torre de control, se pueden almacenar automáticamente, para luego clasificar y ordenar, cada uno del tiempo de vueltas de cada uno de los autos en competencia. Esto se logra con la simplicidad del censor ubicado en el coche, que al pasar por otro censor establecido en el asfalto de alguna parte del circuito (habitualmente lo hacen en la recta principal), activa en el sistema la apertura del cronometro, que vuelve a parar en el momento que el auto vuelve a pasar por el mismo lugar (o sea, termina una vuelta). En ese instante este sistema permite que en el momento que cierre una vuelta, automáticamente abra otra para seguir registrando. Ese tiempo que tardó en dar un giro, es uno de sus registros de vuelta. Cada uno de esos registros realizados por un solo auto, se almacenaran, se calificara al mejor, (o sea el mas chico, la vuelta mas rápida), para luego compararlo con el resto de los competidores que simultáneamente realizaron este proceso de almacenamiento de tiempos. Esta comparación llevará a la confección de un clasificador de competencia por tiempos.

de la categoría, debido a que luego será verificado por el técnico correspondiente. Con ese elemento se podrá llevar adelante todo lo referente a la toma de tiempos.

Una vez ya establecidas y controladas todas las normas reglamentarias técnicas y deportivas, se desarrolla la primera actividad en pista que es una sesión de **entrenamientos libres** (instancia que permite poner a punto las máquinas de cara a lo próximo), antes de dar paso a **la primera sesión clasificatoria**, que es la que determinará un ordenamiento inicial de largada para las series clasificatorias del día domingo.

*El mismo puede ser definitivo o no, dependiendo de lo que suceda el sábado con la segunda tanda de clasificación, ya que si en esa instancia los pilotos no pueden bajar los tiempos del viernes, la primera sesión se utilizará como referencia. Lo contrario sucederá si el sábado surgen mejores registros, que finalmente serán los que se usarán para conformar las series.*

De acuerdo a las características de cada trazado, cobra mayor o menor importancia obtener un puesto de privilegio en dicha instancia, aunque es sabido que el vehículo que parte más adelante, tiene mayores posibilidades de alcanzar la meta en primer término...

### CLASIFICACIÓN

Esta instancia es la primera oportunidad de competencia oficial entre participantes. Ya se dejan de lado los entrenamientos, y a partir de ese momento se abre la pista por un tiempo determinado, para que en tandas de participantes, cada competidor salga a dar vueltas al circuito, con el objetivo de registrar la mejor vuelta. Esta cualidad del giro la marcará el tiempo registrado en el sistema de tiempos. Cuando todos los pilotos hayan terminado su tanda de vueltas, se dará por finalizada la TANDA DE CLASIFICACIÓN. Ahí existe una primera instancia de Verificación técnica post competencia. El objetivo es garantizar que el auto siga ajustado al reglamento. Lo mismo sucederá después de cada una de las competencias que

dispute la categoría. Dependiendo de la categoría, de su reglamento deportivo propio, y del cronograma de actividades del fin de semana, esta instancia de clasificación se puede repetir antes de pasar a una nueva etapa.

Al término de las tandas de clasificación quedará confeccionada una planilla con los mejores registros de cada uno de los pilotos, esta estará confeccionada utilizando el mejor tiempo de cada piloto, y estos ordenados “del mejor al peor”, determinado puestos de clasificación. El ms rápido se llevará la Pole Position. (Mejor posición)

## SERIES CLASIFICATORIAS

En una siguiente instancia de competición, todos los autos clasificados que quedaron incluidos dentro del 103 por ciento (\*) del tiempo que registró el “Poleman”, son divididos equitativamente en tres grupos para afrontar una mini-carrera (a 6 giros) antes de la final, que se denomina **serie**.

¿Cómo se arma la grilla de las series? Con la clasificación como referencia, en filas de dos vehículos; la primera contará con los siguientes autos-pilotos: 1º y 4º; 7º y 10º; 13º y 16º, etc.; la segunda: 2º y 5º; 8º y 11º; 14º y 17º, etc.; la tercera: 3º y 6º; 9º y 12º; 15º y 18º, etc.

**Como la mayoría de las categorías largan sus competencias en movimiento, es decir que los vehículos no se detienen sobre la recta principal y esperan a que el semáforo pase de rojo a verde para salir (como ocurre con la Fórmula Uno), los pilotos están obligados a formar filas de dos autos y respetarlas a marcha lenta hasta que el Comisario Deportivo dé la señal de inicio (semáforo verde o bandera verde).**

¿Cuál es la función de cada serie? Seleccionar, a través de la competencia en pista y no de forma arbitraria, a los mejores 48 autos-pilotos y así poder generar **la grilla de partida** para la competencia culminante, ya que reglamentariamente no es posible realizar una carrera simultáneamente con una cifra de vehículos superior a la mencionada.

**EJEMPLO:** si clasifican 60 autos-pilotos y el límite fijado es ‘48’, habrá 12 que no podrán largar la final, con lo que ello implica (pérdida de puntaje, imposibilidad de mostrar las publicidades que lleva cada vehículo por televisión, etc.).

Las series, además, otorgan puntos (5 al ganador, 4.5 al segundo, etc.), aspecto no menor para los autos-pilotos que luchan por el campeonato.

Una vez concluidas las tres series, se procederá a realizar dicha selección, extrayendo de la clasificación de cada una a los 48 autos-pilotos mejor ubicados.

¿De qué manera? Para privilegiar a los más rápidos, los ganadores de las series más veloces largarán la final desde la primera fila (el más rápido de los dos tendrá además la cuerda, es decir que si la primera curva del circuito es hacia la derecha, será ubicado de ese lado para que tenga más chances de doblar primero). En tanto, el vencedor de la serie más lenta integrará la segunda fila con el segundo de la primera, y así sucesivamente hasta completar las 24 filas (48 máquinas).



## LA FINAL

La carrera final, que coronará a quien se imponga como el ganador de la fecha y le dará un total de 20 unidades (puntaje máximo, al que se le suman las unidades obtenidas en la serie), se largará en movimiento (como las series) y tendrá una duración de 25 vueltas ó 50 minutos.

Desde el comienzo, los autos-pilotos deberán dar un giro de reconocimiento al circuito, antes de iniciar las acciones. En esa vuelta serán guiados por un vehículo insignia (**auto de seguridad, pace car, safety car**, como se lo conoce en el mundo), que mostrará el camino y permanecerá en la pista hasta que el Comisario Deportivo le indique que debe retirarse. Al hacerlo, la primera fila de la grilla pasa a oficiar de auto de seguridad y ‘controla’ el ritmo de la competencia. Hasta allí, los vehículos no pueden superarse y deben guardar sus posiciones en la grilla, a la espera de la señal de largada.



Esta será dada por el Comisario Deportivo únicamente sobre la recta principal (la mayor extensión lineal del circuito, donde está instalada la línea de llegada) una vez que todos los vehículos se encuentren transitando por ese sector. Este dato es muy importante, ya que no es lo mismo acelerar en una recta que en una



curva; por eso se busca que todos estén en dicho sector para que nadie se perjudique.

Con todo el parque automotor transitando a marcha lenta sobre la recta, el Comisario Deportivo indicará que el semáforo cambie de rojo a verde, lo que equivale a largar la carrera. A partir de la presencia del 'verde', los

pilotos quedan habilitados para acelerar y romper filas.

De no mediar incidentes (toques, despistes, ingreso de público al circuito, cambio dramático en las condiciones climáticas, etc.) la carrera no volverá a detenerse hasta que los vehículos cumplan con el recorrido establecido. El primero, por supuesto, ganará la competencia 'en pista', ya que para consolidar el triunfo deberá superar exitosamente la verificación técnica final, que se realizará inmediatamente finalizada la prueba, sin que los equipos puedan manipular el vehículo.

Por eso, luego de cruzar la línea de meta, el auto ganador deberá seguir transitando el circuito hasta completarlo nuevamente y tendrá que ingresar directamente desde la pista al sector de parque cerrado, sitio donde se desarrollará la verificación. Una vez concluida esa instancia, en caso de no mediar anomalías, recién será consagrado como vencedor el auto-piloto que terminó primero el recorrido.



Esta no es una cuestión menor, puesto que en el automovilismo actual (regido por los tiempos de la televisión), muchos pilotos han festejado en el podio un triunfo y posteriormente se constató que sus autos no respetaban el reglamento, hecho que motivó su desclasificación de la competencia.

**Nota:** Si surgen incidentes durante una competencia, que impiden su normal desarrollo, será exhibida a largo del circuito la señal de auto de seguridad, hecho que obliga a los pilotos a disminuir la velocidad y les impide superarse. El auto de seguridad ingresará al trazado y se ubicará delante del líder, para guiar al parque automotor hasta que se solucione el inconveniente. Una vez resuelto, dejará el circuito y el Comisario Deportivo re largará la prueba.

**Nota 2:** Como se dijo, la cantidad máxima de autos habilitados para largar una competencia, depende de la extensión que tiene el circuito en el que se va a disputar. Reglamentariamente, el trazado está habilitado para albergar a un auto cada 90 metros, es decir que para que puedan correr 48 vehículos simultáneamente, la pista tiene que tener una cuerda mínima de 4.320 metros. Por eso, si la categoría compite en autódromos más pequeños, menos máquinas podrán intervenir en una final.

---

## PERIODISMO DEPORTIVO 3

### AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

## Unidad Temática 3:

### ESCENARIO DE LA COMPETENCIA

Los escenarios deportivos en diferentes disciplinas, siempre están adaptados a las exigencias del deporte que se va a practicar. Es un lugar físico, totalmente encerrado en las normas reglamentarias que responden a la actividad que se va a desarrollar. En el caso del Automovilismo esta característica esta bien marcada. Si bien en otras épocas se podía practicar "automovilismo" en cualquier parte (se llegó a hacerlo en las rutas Argentinas) el único lugar propicio para "correr" carreras de autos, es UNAUTODROMO.

### Reseña Histórica

La máxima categoría de nuestro país se llama Turismo Carretera, propiamente porque nació y creció recorriendo diferentes carreteras (rutas argentinas). Se marcaban trayectos entre pueblos o ciudades, para ser transitados por la totalidad de los autos en competencia. En sus comienzos muy parecido a lo que hoy en día se realiza en una competencia de Rally. Mas adelante, con el tiempo empezaron a crear circuitos por medio de cruces de rutas y caminos, y lo corrían en varias oportunidades utilizando el mecanismo de la sumatoria de tiempos para referenciar las posiciones. Teniendo en cuenta que los caminos eran angostos, con curvas casi rectas (90°), y banquetas no preparadas, las maquinas no determinaban el resultado de la carrera por orden de llegada, sino que se fijaba el tiempo que tardaban para hacer el recorrido y largaban de parejas de a dos cada 6 segundos para no formar grandes pelotones de autos. Estos "circuitos" fueron conocidos con el nombre de "Semi-permanentes".



La citada, fue una época que colaboro dentro de la historia del TC, para inclinarse a este tinte místico y Folclórico que tiene y tuvo la categoría a través

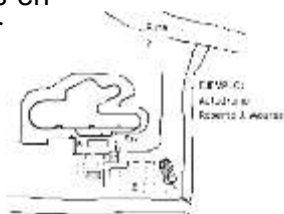
de los años. Como en todos los casos, ante toda evolución, este mecanismo de carreras comenzó a complicarse. Los autos llegaban al fin de semana mucho más preparados, desarrollaban más velocidades, y la categoría reglamentaria y tecnológicamente daba saltos importantes todos los años. Junto a eso la cantidad de competidores que se acercaban de las distintas partes del país, la competitividad, el duelo de marcas, de nombres, y el profesionalismo que de a poco comenzaba a desarrollarse. Todo esto llevo a que en los años 60 y 70, la categoría comenzara a inclinarse a los autodromos. No eran muchos los capacitados para albergar a la máxima categoría teniendo en cuenta que en esos tiempos los circuitos se construían en las distintas localidades para llevar a cabo la actividad zonal, pero de a poco empezaron a alternar las carreras en ruta, con las realizadas en predios específicos. Ya entrada la década del 90 se emparejo la cuestión, y los autodromos empezaron a perfeccionarse y a construirse nuevos escenarios con las medidas justas para la altura de las categorías



Nacionales. La década del 90, especialmente el año 1992, fue el punto clave donde los accidentes en carreras de rutas comenzaron a preocupar. Las muertes de Osvaldo Morresi en La Plata (ruta36) y Roberto Mouras en la localidad de Lobos, empujaron la medida definitiva de suspender las carreras en ese tipo de lugares. A partir de esa circunstancia, los entes encargados de fiscalizar comenzaron a promover junto a los clubes organizadores de cada localidad, la construcción de nuevos escenarios para poder desarrollar la actividad que el automovilismo nacional demandaba.

## 1- EL AUTODROMO

Un Autodromo es un predio que funciona como complejo deportivo especialmente preparado para llevar a cabo competencias automovilísticas. Las instalaciones del mismo deberán estar a la altura de la disciplina a practicar y deberá contar con una serie de requisitos en diferentes aspectos. El requisito principal es abarcar las medidas de seguridad adecuadas para la práctica de la actividad. Por otra parte el predio debe contar con amplios espacios para brindar comodidad a los concurrentes. Tanto como el que va a trabajar como a los espectadores que se acercan a presenciar la



carrera. Teniendo en cuenta la concurrencia de público y especialmente la comodidad para los equipos de competición es importante el tema de los accesos a los diferentes sectores. Deben estar en buenas condiciones para ser transitados con facilidad. Normalmente los accesos se encuentran diferenciados para ordenar el ingreso. Existe un acceso directo a la zona de los boxes, por donde se dirigen los equipos de competición, y en la mayoría de los casos la prensa especializada que se acerca a cubrir la competencia. Por otro lado, y bien delimitado existe el acceso de publico que llevara al mismo a los alrededores de la pista para presenciar la carrera en si.



Primordialmente un autodromo debe tener una **PISTA**. La pista es "la cinta asfáltica", básicamente es el lugar donde se practica el deporte. Es el "campo de juego" en toda su expresión. Tiene medida reglamentaria formara en su continuidad uno o varios circuitos.

**EL CIRCUITO** es el trayecto convexo que tiene que recorrer el piloto conduciendo un vehículo. Es el trazado por el cual se debe transitar, que al completarse en su recorrido el piloto estará cumpliendo la "vuelta" al mismo.

Dentro de una misma pista pueden existir varios circuitos dependiendo su uso a la característica y cantidad de autos de la categoría que se prepara para correr en el lugar.



Dentro de las instalaciones deberá existir un lugar determinado para la preparación de los autos. **LOS BOXES**, es el sitio donde se instalan los equipos de competición durante un fin de semana para llevar a cabo la serie de trabajos previos a la competencia. Normalmente se puede encontrar a un costado de la recta principal y separada de la misma por un paredón que lo aleja de la pista. En la actualidad se pueden ver en diferentes autodromos, lugares ya preparados de antemano para el trabajo de preparación a realizar,



o también playones para la instalación de carpas. En ese sector deberá existir el suministro de energía para el aprovisionamiento de luz y electricidad para facilitar el funcionamiento de cierto tipo de herramientas. Los Boxes deben tener una calle interna, una calle de entrada y una de salida, todas bien determinadas, libres y señalizadas para el movimiento de los autos durante el desarrollo de la competencia.



Otro lugar delimitado que se tiene que encontrar en un autódromo es el

**PARQUE CERRADO.** Es el sector donde se realiza la verificación técnica a los vehículos antes y después de cada competencia. El mismo debe estar bien determinado, cercado y controlado, para la ubicación de los autos. El parque cerrado debe tener un acceso directo de la pista, y en el mismo se podrá encontrar entre otras cosas, una balanza (para el pesaje de los autos). Ese es el sector de trabajo de los técnicos que forman parte de la fiscalización que brinda el ente encargado de cada categoría. Otro lugar donde también se ubicaran las personas encargadas de la fiscalización es LA **TORRE DE**

**CONTROL.** Es una estructura preparada para albergar el trabajo de las autoridades de la competencia. Los directores de la prueba como son el Comisario deportivo, comisario de pista, la gente de cronometraje, etc. Estará ubicado en un lugar estratégico para poder observar la mayor parte del trazado y seguir las alternativas de la carrera.

Además, las instalaciones de un autódromo deben estar preparadas para recibir a la gente que va a trabajar en los equipos y al mismo público que se acerca al lugar para ver la competencia. A nivel del automovilismo nacional, los autódromos cuentan con un playón en la cercanía de los boxes, donde se ubican los micros (motor home) que se instalan para dormir el fin de semana en el autódromo. En esa zona deben estar los servicios indispensables para pasar un fin de semana: baños, vestuarios, proveeduría, etc.

## 2- VARIANTES DEL CIRCUITO

En todo deporte existe lo que se puede denominar un "campo de juego". En el caso del automovilismo es el circuito (la pista), lugar donde se desarrolla la totalidad de la actividad deportiva. El deporte se trata de manejar (llevar el

vehículo) y girar vueltas sobre ese recorrido. Es un trazado compuesto de una cinta asfáltica y especialmente preparado para cualquier tipo de alternativas de carrera. Por ejemplo, alrededor del pavimento se puede encontrar las banquetas preparadas con "vías de escape" ante cualquier despiste de los autos. Todos esos aditamentos que rodean al trazado en si, están puestos previo un análisis basado en reglas de seguridad. Las vías de escape son muy importantes para evitar accidentes post despistes. También existen "muñecos" protectores de neumáticos, "camas de leca", para reducir la velocidad ante el despiste, etc.

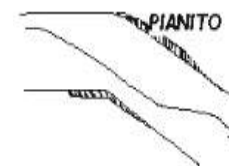
Todos estos detalles y componentes de un circuito es importante conocerlos a la hora de cubrir una actividad automovilística. Pero si hablamos de la carrera en si, es más que importante conocer el recorrido del circuito. El trazado esta compuesto por una serie de "accidentes" que en la variedad y continuidad hacen a cada uno muy particular. Los nombres de cada uno de estas alternativas del trazado, también es de vital importancia

Conocerlos. Un circuito puede o debe tener....

**RECTA PRINCIPAL:** es la parte recta del trazado que en la mayoría de los casos es la más larga de todos los posibles tramos rectos. Normalmente se encuentra frente a los boxes y la torre de control. Sobre la misma se ubicaran los autos para largar (Grilla de Partida: fila de duplas de "cajones" donde se ubican los autos para partir) y ahí mismo se encontrara la "llegada", lugar donde se ubica el Comisario de pista encargado de las banderas de señalización, entre ellas la "bandera a cuadros" que marca el final de la competencia. El piloto en esta parte solamente debe acelerar y pasar cambios ascendentes para aprovechar la potencia del motor y llegar a la velocidad máxima.



**CURVAS:** Es la alternativa de pista que obliga al piloto a frenar para doblar y torcer la dirección de giro. Existen diferentes tipos de curvas en un mismo circuito. Abiertas, Cerradas, etc. Cada una de ellas se realiza de diferentes manera, y cada una tiene un radio de giro ideal que el piloto deberá conseguir y tratar de hacerlo en todas la vueltas.

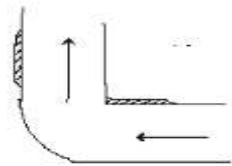


**El Pianito:** Es un aditamento en la terminación de la cinta asfáltica, que los pilotos utilizan como referencia

en el momento de doblar. En algunos casos lo pisan para corregir el radio de giro. Y depende del manejo de cada uno que lo toman o no como recurso en todas las vueltas.

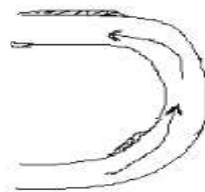
Hay que tener en cuenta que las curvas son los lugares que confirman y legitiman el trabajo del piloto. El manejo del auto sobre ellas es muy preciso. Para transitar por una curva se debe realizar tres o cuatro funciones esenciales y coordinadas a la vez. Normalmente previo a una curva se encuentra una recta a plena aceleración, para realizarla se debe empezar a frenar en el momento indicado, realizar rebajes de cambios si se requiere, doblar también por el lugar indicado y volver a acelerar para retomar la velocidad y no perder tiempo. El punto clave que resume el tránsito por una curva es la tracción del auto. Esto quiere decir que las ruedas no dejen de girar sobre el pavimento para que permita la continuidad en el avance del vehículo. De no ser así las ruedas se bloquearían (dejarían de girar) y se perderá tiempo en el doblado.

**CHICANA:** Es una alternativa de pista que se utiliza como recurso para "cortar" una recta muy extensa. Cumple la función de reductor de velocidad, debido a que para hacerla se debe entrar posterior a un frenaje.

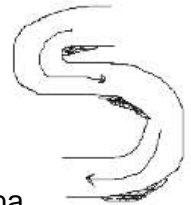


**CURVA RECTA:** Es una curva que en su dimensión forma un ángulo de 90 grados aprox. El frenaje es muy brusco debido a que hay que cambiar en su totalidad el sentido de giro. Para esto hay que colocar bien el auto para no perder tiempo en la re-aceleración.

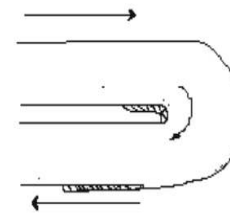
**CURVON:** Es un sector muy particular de cada trazado. La mayoría de los circuitos tiene uno o más. Se trata de una curva en donde el cambio de dirección no es tan brusco sino que se realiza de manera más prolongada, debido a la característica de la curva que es abierta. El auto se encuentra doblando una cantidad de tiempo mayor a la de una curva normal. Para eso se requiere un buen trabajo en la totalidad del tren delantero debido a que a pesar que sea una curva, el mismo se transita a altas velocidades. También es un lugar donde juega un papel importante la aerodinámica del coche debido a la característica doblar a una velocidad considerable.



**ESE ("S"):** Es el nombre que se le otorga a la sucesión de dos curvas seguidas con direcciones de giro opuestas. Una primera curva que dobla para un lado y una segunda para el otro. Depende del grado de las curvas, la "S" puede ser rápida o lenta. Requiere mucha atención en el manejo del piloto para cambiar de dirección coordinando los lugares de frenaje.



**MIXTOS:** La mayoría de los circuitos tiene un sector denominado de la citada manera, y al mismo se lo denomina así debido a que es el lugar donde se reúne la variedad de curvas. Normalmente es el sector más lento del trazado, donde se frena mucho y se exige gran cantidad de elementos del auto. La variedad de curvas alterna entre cerradas y abiertas, para un lado y para el otro. Otro de los nombres que se le puede otorgar, es "trabado", "Mixterio", etc.



**HORQUILLA:** Normalmente es la curva más cerrada del trazado. Por consecuencia requiere el mayor frenaje y el mayor esfuerzo en los elementos de suspensión. El sentido de giro cambia de manera brusca y la parte de re-aceleración es clave debido a que en la mayoría de los casos se desemboca en una recta importante que puede ser o no la principal. Es el sector donde más se exige el sistema de frenos, y para no tener inconvenientes en hacerla se deberá contar con excelente un mecanismo de chasis en general. (Suspensión, tren delantero, etc)

### Característica de los circuitos.

Estas son solo algunas de las partes principales y comunes que se pueden encontrar en los diferentes circuitos donde se practica automovilismo. Cada uno tiene su propia característica que depende de la cantidad de "alternativas" o variantes que tenga en su cuerda...

Un circuito puede ser rápido o lento, puede tener varios sectores de sobre paso, o puede tener pocos, pero en la mayoría de los casos cada uno tiene sectores claves para hacer diferencia en el tránsito. Es el campo de juego de un deporte muy exigente en donde se ponen muchas cosas en juego, y cada piloto debe conocerlo prácticamente de memoria para no dar ventajas ante sus rivales. Con el correr de las vueltas, el piloto intentará perfeccionar el recorrido sobre el mismo para perder la menor cantidad de tiempo posible.

La preparación de los autos está íntimamente relacionada con el circuito

en donde se va a correr. El coche tiene una serie de variantes y posibles modificaciones. (Por ejemplo, la aerodinámica, la suspensión, los motores, las relaciones de caja, etc) que van siendo vistas de antemano según el circuito en que se va a desarrollar la competencia. El trazado también es cuestión de equipo. Para la preparación previa de la que hablábamos, y también para el trabajo de recolección de datos durante el pasar del auto por diferentes lugares. El trazado se “parcializa” se divide en sectores que luego serán cronometrados de manera individual para notar la mejora luego de los retoque mecánicos.

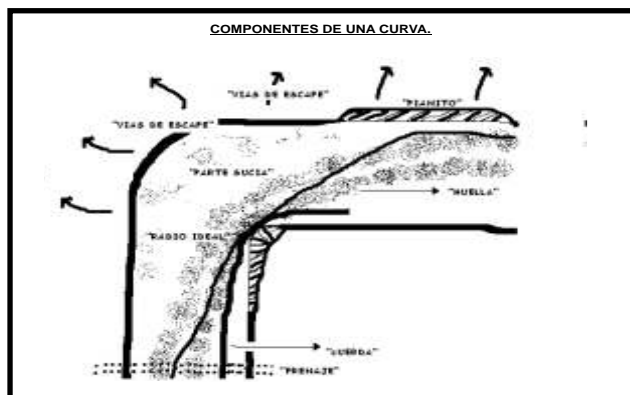
Por eso, los motivos son varios, y conocer el Autódromo donde se va a correr, para poder llevar adelante la cobertura periodística, es fundamental... Sabiendo de antemano las variantes del trazado, el cronista podrá facilitar el análisis ante ciertas circunstancias de carreras y en referencia a las características de manejo de los distintos competidores. Para el seguimiento de la competencia también es propicio conocer el “nombre” de cada sector. Esto para poder ubicar al público de los lugares en que se realizan las maniobras.

**La referencia del sector los pilotos la renombran, y es una especie de código que existe en el ambiente de cada autódromo. La mayoría de las curvas tienen sus nombres y se la llama de una manera especial para diferenciarlas del resto.**

## **ANEXO 2- COMPONENTES DE UNA CURVA.**

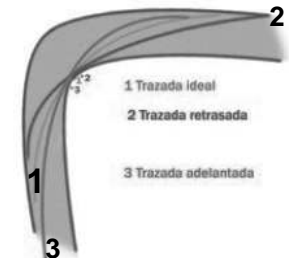
Una curva, es la principal alternativa y variante mas repetitiva que puede tener un trazado. El transito por la misma es de lo mas importante que tiene que hacer el piloto durante la carrera. Como tal, esta alternativa contiene una serie de componentes que son tenidos en cuenta ,

r e c o n o c i d o s y aprovechados por los protagonistas, y por los mismo analistas al momento de comentar la competencia.



**FRENAJE:** Es la “puerta” de la curva, es una línea imaginaria que está al comienzo de la misma, donde el piloto sabe que tiene que frenar por primera vez en el sector, para que el auto vaya perdiendo parte de la velocidad con la que viene, y el piloto lo pueda ir llevando a doblar (transitar por dentro de la curva). Es totalmente relativa, y depende de la capacidad del piloto en respetarla, tenerla en cuenta, estirla para entrar más tarde, etc.

**RADIO DE GIRO:** Es una línea imaginaria y teórica que marca el transitar conveniente de una curva. Es supuestamente, el lugar por donde hay que pasar a la hora de realizar ese sector, para no perder tiempo y hacerlo lo más rápido posible. Obviamente es relativa y tiene flexibilidad en la preferencia del piloto, que la tiene en cuenta para conducir el vehículo por ese sector.sto y medido.



**EL Radio de giro es el lugar por donde se transita la curva, depende del ángulo de la misma y de lo que cada auto le permita realizar a cada piloto. Normalmente se busca acortar espacios y no perder velocidad en la salida de la misma. El “ideal” es el que te permite perder la menor cantidad de tiempo posible.**



**HUELLA:** Es una franja visible y palpable, que se provoca en el asfalto, consecuencia del transitar constante de los autos por ese lugar. Como dijimos, el piloto tiene en cuenta el radio de giro y trata de hacerlo en cada una de las vueltas cuando pasa por ahí. Por eso, se va formando en el asfalto, una huella. La misma esta compuesta por la goma que el neumático va gastando contra el asfalto de la pista. El mismo se engoma y fabrica una franja, que se transforma en el lugar ideal para transitar, debido a que la rueda por la condición del asfalto, va a traccionar mejor, (se va a agarrar) adhiriéndose al piso.

**PORTE SUCIA:** Es la parte de la pista que no sufrió el transitar de los autos, por ende no se “engoma” y no contiene las características mencionadas en la huella. En la mayoría de las curvas, es la parte externa (de afuera). Cuando un auto transita por ese sector, va a sufrir la falta de agarre de los neumáticos y se dificultará el transitar, complicándosele al piloto poder dominar el auto, y

teniendo muchas chances de terminar en un despiste, si no mide la maniobra.

**VIAS DE ESCAPE:** Es la parte de la curva que está relacionada con la seguridad. Esta fuera de la pista, es un lugar que se destinó para que el auto que pierda agarre y se termine despistando (saliendo de pista), siga transitando sobre la banquina y vaya perdiendo velocidad, sin golpear contra algo. Puede ser; la misma banquina con césped, tierra arada, cama de leca, etc.

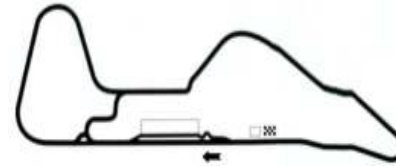


**CUERDA:**

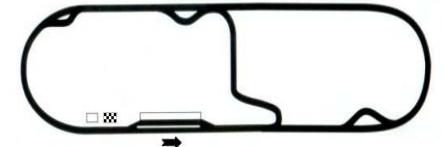
Es el margen interno de la curva, es donde se apoya el radio de giro. Tiene ingerencia en el momento de la maniobra de sobre paso, porque a la hora de doblar, el que se encuentra del lado de “la cuerda” será, en la mayoría de los casos, el que complete el radio de giro ideal, y salga adelante, y bien parado del sector, para volver a acelerar.

**PIANITO:**

Es un accesorio que tiene la pista en las curvas. Puede haber uno, o varios, depende del transitar de la misma. Es una pequeña prolongación del asfalto sobre la banquina, que el piloto utiliza como referencia para poder doblar. La idea es apoyar la rueda en el, para transitar mejor el sector. En la mayoría de los casos, se encuentran en el interior y en la salida externa de la curva. Es una ayuda externa que tiene el piloto para realizar el radio de giro ideal.



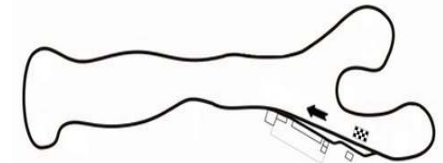
9 DE JULIO



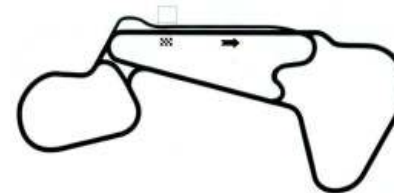
RAFAELA



BALCARCE



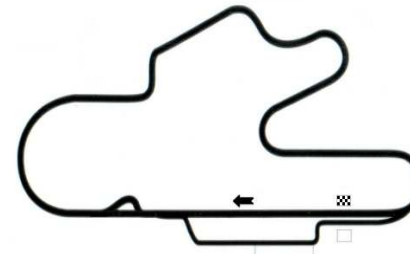
TRELEW



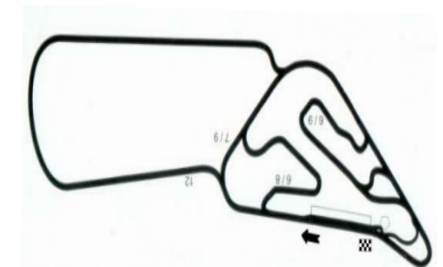
MAR DE AJO



RIO CUARTO



LA PLATA



BUENOS AIRES

---

## PERIODISMO DEPORTIVO 3

### AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

## Unidad Temática 4:

### COBERTURA PERIODISTICA

Si bien todas las coberturas periodísticas de cualquier evento deportivo mantienen las mismas líneas teóricas y pasos a seguir, a la hora de cubrir Automovilismo existen diferentes características y recursos periodísticos que hay que tener en cuenta para la especialidad.

Cuando hablamos de cobertura Periodística, hay que saber que como en las demás disciplinas, existen distintas manera de comunicar y contar ello que ocurre, que en este caso es siempre el mismo: Una **carreras de autos** y todas las variaciones que la misma contiene.

En el mundo, los diferentes medios de comunicación, sea radio, grafica o televisión realizan **Periodismo de Automovilismo**. La diferencia en cada uno de estos casos (hablamos de medios) es la manera con que utilizan su recurso periodístico para brindarle la mayor cantidad de datos posibles sobre las diferentes competencias.

**En sí, es un deporte que en su esencia, en su actividad, tiene muchas cosas para seguir o prestarle atención a lo largo de su desarrollo.**

Y básicamente sobre esto se trata, cualquiera sea el formato designado, la clave está en aportar la mayor cantidad de información teniendo en cuenta que el deporte lo requiere para un mejor entendimiento.

Teniendo en cuenta estas y otras características que nos entrega el deporte motor, la cobertura Periodística del mismo se puede llevar a cabo de diferente manera como cualquier otra disciplina deportiva.

Entre las diferencias, se encuentra el tema del escenario en que transcurre la actividad.

En un **Autódromo** (único lugar donde se puede desarrollar hoy por hoy una competencia de automovilismo), el posicionamiento de un cronista es casi estratégico. El movimiento por las instalaciones



del mismo durante un fin de semana es importante para luego estar informado de la mayoría de las cosas que ocurren y quede fuera del informe la menor cantidad de datos posibles. Si bien en Autódromo la actividad principal de la competencia se desenvuelve en el propio **circuito** (pista), existen diferentes lugares donde la actividad también es importante y está en directa relación con el acto deportivo. (Sobre el Circuito se volverá en forma más destacada)



Por ejemplo, **los Boxes** es un lugar importante para recabar información, en la mayoría de los casos estos se encuentran frente a la recta principal y en ellos se ubican los diferentes equipos de competición para trabajar cómodamente en la preparación de los autos. En ese sitio y realizando charlas constante con pilotos y preparadores es donde se recobran los

datos más “jugosos” para la posterior elaboración conceptual de la cobertura. Siempre es conveniente al empezar una jornada de competencia recordar la ubicación de los diferentes equipos en los distintos lugares de trabajo. Esto para luego facilitar la búsqueda de futuros testimonios y posible recolección de datos específicos ante cualquier circunstancia en pista.

Otro lugar importante para trabajar, es el sector conocido como **“Parque Cerrado”**: lugar por donde pasan los autos antes de cada competencia para ser verificados técnicamente y que cumplan todos los requisitos reglamentarios que la categoría requiere. También es el mismo lugar donde los mismos comisarios técnicos reciben a los autos luego de cada competencia para realizar la misma verificación post carrera... Ahí mismo se puede observar el auto de cerca, compararlo con los demás en caso de golpes, sacar propias conclusiones y tener directo contacto con el piloto al momento que baja del vehículo. Por el lado de la parte técnica-reglamentara, se está en el lugar donde se va a decidir la legalidad de la carrera, teniendo en cuenta que se va a revisar a los autos ubicados en los tres primeros lugares del clasificador final.



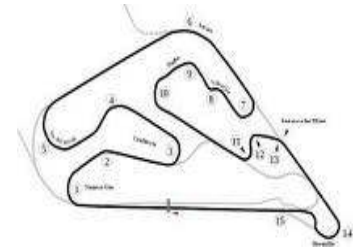
A parte de la fiscalización técnica mencionada, existe un control reglamentario de la carrera. Como en todo deporte existen cosas que se pueden hacer y cosas que no en el momento de competir, para juzgar esta cuestión que tiene que ver con la disciplina deportiva en pista, el ente organizador cuenta con un grupo de autoridades que tiene como función arbitrar el accionar de los pilotos en carrera. Las máximas autoridades de la prueba se encuentran ubicadas en **La torre de control**. En este lugar

especifico se ubican: El Comisario Deportivo, autoridad máxima en cuanto a lo deportivo, junto al Comisario de pista, comunicados con los distintos “veedores” y banderilleros ubicados en las diferentes curvas del trazado. En ese lugar y con una mecánica determinada por un único reglamento, se deciden la legalidad de las maniobras y el futuro reglamentario de los toques dudosos, que terminan luego del análisis en recargos o exclusiones. Durante la carrera es casi imposible que se autorice la entrada a la torre, pero siempre es un lugar al que hay que acercarse para conocer diferentes alternativas o decisiones de lo que uno vio en la pista.

### ¿Cómo mirar una carrera?

Para el seguimiento de la competencia en sí, algo que hay que tener en cuenta de antemano antes de que el semáforo se ponga en verde, son **los datos previos relevantes**. Es todo lo referente a las alternativas principales que se estuvieron desarrollando en los boxes antes de la competencia, las mismas pueden ser, roturas de elementos importantes (Ej.: Motor), elección de cubiertas, o datos mecánicos útiles para luego llevar a cabo la observación de la competencia sin dejar pasar nada.

Otro factor importante es el **previo conocimiento del circuito**. En el automovilismo los escenarios varían fechas tras fechas, y cada uno tiene en cuanto a su pista, diferentes características. *Curvas, rectas, chicanas, curvones, horquilla, contra curvas*, etc., son algunos de los “accidentes” que se pueden encontrar en un trazado, y cada uno requiere una forma diferente de transitarlo, y prevé distintas maneras de aprovecharlos. Conocer esta alternativas del circuito de antemano, permitirá luego prestar la atención adecuada ante las diferentes maniobras en el ritmo de observación que requiere una carrera en velocidad.



Simplemente se trata de saber en donde se realizan normalmente las maniobras más dudosas o exigidas que lleven a un posterior análisis detallado. Conocer los lugares que son propicios para el sobre-paso en cuanto al frenaje es clave para seguir en el transcurso de la carrera, teniendo en cuenta que luego las maniobras mas discutidas y trascendentes se llevaran a cabo ahí mismo. En un Circuito la ubicación visual es relevante teniendo en cuenta que físicamente es un escenario extenso que no se podrá cubrir en su totalidad con la cercanía que cada sector requiere.

Los protagonistas de una carrera (los pilotos) también requieren una atención primordial para poder entender las diferentes alternativas que ellos mismos provocaran con su manejo. Conocer quiénes son **los competidores** y con qué auto están corriendo es importante. Cada auto tendrá un número visible que será designado en relación con el Ranking de la categoría (en la mayoría de los casos tiene que ver con la ubicación final en el campeonato pasado). Si bien el número es identificativo, muchas veces se visibilidad se dificulta y para contrarrestar ese problema es conveniente ubicar al coche en pista por medio de otras referencias visuales, como pueden ser el color, la combinación de dibujos, publicidades, etc. Por eso es imprescindible, en categorías numerosas que no te permita conocerlos de memoria la totalidad de los inscriptos, contar con el **ranking** en mano, para saber al instante de quien se trata.

Pos	Nombre	Auto	Pos	Pos
1	AMIGO	111	1	1
2	...	...	...	...
3	...	...	...	...
4	...	...	...	...
5	...	...	...	...
6	...	...	...	...
7	...	...	...	...
8	...	...	...	...
9	...	...	...	...
10	...	...	...	...

Ya con la carrera dispuesta a largarse, en esos primeros segundos de la misma, a lo que hay que prestarle principal atención, es el paso del semáforo de rojo a verde, la ubicación de la grilla de los principales protagonistas y estar atentos a los posibles adelantamientos de la largada, que si existen luego podrán ser sancionados.



De inmediato con todos los autos en aceleración a pleno, fijar la mirada en las primeras curvas donde se disputan las primeras luchas de posiciones debido a que todavía no se ha formado

la tradicional "fila India" que ordenara los coches para el resto de las vueltas. También hay que prestarle atención a la punta del pelotón, para ver quién toma la delantera antes o durante la primera curva, para saber quién es el piloto que marcará el ritmo de la carrera aunque sea en esa primera instancia.

Una vez lanzada la carrera, la atención en las diferentes alternativas es algo a decidirse según una serie de factores y circunstancia de la misma. En una competencia peleada en la punta, normalmente se sigue con mayor atención al **puntero y sus perseguidores**, atento a las posibles maniobras de sobre-paso que tendrán influencia en el futuro ganador de la competencia. Cuando en "la punta" de la carrera no esta tan peleada la cuestión, se manejará el tema de las diferencias que se achica o se agrandan vuelta tras vuelta. Al mismo tiempo la



atención se debe dividir con el resto de los pelotones formados que también son parte de la competencia. Autos y pilotos que viene haciendo vueltas rápidas y remontando desde atrás son otras de las alternativas que nos podemos encontrar en una carrera de autos.

Gran parte de la competencia se desarrolla a pura velocidad, y tiene que ver con la aceleración plena, pero como ya dijimos: el piloto tiene que **manejar**, esto es *acelerar, frenar y doblar*, y en estas dos últimas dos instancias de manejo son donde en la mayoría de los casos se definen la maniobras de sobre-paso.

**Las maniobras de sobre-paso** son las instancias claves en el transcurso de una competencia de autos. No solo en cuanto a lo que tiene que ver con el espectáculo (es lo que el publico espera ver) sino también en cuanto a la definición de un puesto para una clasificación final. Para que se lleve a cabo esta alternativa de carrera deben existir dos o más autos en pelea por una posición. Existe alguien que viene adelante cuidando la posición y otro detrás con intención de pasarlo. Para esto existen una serie de requisitos reglamentarios que se deben respetar por todas las partes involucradas. Entre los más importantes y conocidos, se encuentra el impedimento para el que viene detrás, de "golpearlo" para sacarlo de pista (si lo hace será sancionado) como así también la imposibilidad del que va adelante de cerrar su marcha bruscamente para impedir el sobre-paso. Ante esta alternativa, la línea es muy delgada y depende del criterio del comisario deportivo, que deberá juzgar ante la maniobra la intencionalidad de los pilotos. Durante el desarrollo de una carrera este tipo de maniobras, serán muy comunes y se repetirán en un gran número de oportunidades.



En la continuidad de la carrera, otro trabajo a realizar como cronista es llevar la contabilidad de las vueltas para no sorprenderse ante la finalización de la misma. Para el seguimiento de la carrera y no perderse con las posiciones de los autos en pista, se recomienda llevar a cabo vuelta tras vuelta el ordenamiento del **clasificador**: esto quiere decir anotar los números de los autos en cuanto van pasando por la torre de control formando una fila, que te permitirá ir observando los cambios de posiciones con el transcurso de las vueltas. La última vez que pasen por ese lugar y ya cumplidas el número de vueltas estipuladas, el comisario de pista le bajara la **Bandera de cuadros** y siguiendo con el mismo mecanismo tendrá extraoficialmente el clasificador final de la competencia, aguardando las restantes instancias de verificación (Deportiva y Técnica) que culmine con la competencia en su totalidad.

---

Si bien terminó la competencia, el trabajo de un gran número de personas que se encuentran en el autódromo (excepto el público) no termina luego de estas instancias. Como pasa en todos los deportes, “**la nota post-competencia**” es muy importante para el cronista que se llegó hasta el lugar. Las declaraciones de los verdaderos protagonistas, que son los pilotos, luego de terminada la carrera es lo que se busca, para saber bien que fue lo que paso en las diferentes alternativas que tuvieron que sobrellevar en pista. Ante determinadas maniobras, solo los pilotos podrán esclarecer dudas planteadas desde los que estamos fuera del auto. La elección de las entrevistas, queda bajo exclusivo criterio periodístico de cada cronista



Normalmente, en la mayoría de las categorías, apenas termina la competencia se realiza la ceremonia del **Podio**, en donde el ganador de la carrera junto al segundo y al tercero festejan y celebran su desempeño ante el grupo de personas (seguidores) que se acercaron al autódromo. Luego, para facilitar el trabajo de los periodistas en el lugar, se lleva a cabo una **conferencia de Prensa** con los tres protagonistas principales para que cuenten que fue lo ocurrido durante el transcurso de la competencia.



---

## CATEGORIAS NACIONALES

### TURISMO CARRETERA

**El 5 de agosto de 1937**, un puñado de audaces se lanzaron a recorrer doce provincias de la Argentina, por caminos inexistentes, a bordo de automóviles armados con poco más que pasión y así nació el Turismo Carretera, la categoría más popular que ha tenido desde siempre esta tierra.

Por supuesto nuestro país era muy distinto al actual: tenía menos de la mitad de los habitantes que hoy cuenta; una red vial que apenas superaba los 19.000 kilómetros, los cuales eran transitados por 371.000 vehículos de todo tipo. Y el TC no era la excepción, en nada se parecía a la especialidad que conocemos, moderna, dueña de un parque automotor millonario, acotada a autódromos que no superan los seis kilómetros y con una gran cobertura gráfica, radial y televisiva.



Cupecitas en su comienzos.

Sólo basta con recordar los aspectos que esta especialidad debió cumplir para disputar esa primera competencia, que inicio la gran historia: eran excluidos los autos de carrera o gran sport; se permitía la participación de vehículos cuyas carrocerías debían ser del tipo turismo o paseo (cerrados), en tanto que los 'abiertos' tenían que conservar el parabrisas y la capota; la extensión de la prueba debía superar los 1.000 kilómetros y recorrer diferentes caminos y provincias; las máquinas no podían superar los 120 km de velocidad máxima.

Con estas particularidades, al primer minuto del día 5 de agosto de 1937, el Presidente de la Nación, General Agustín B. Justo dio la señal de partida al primer auto participante, que tripulaba Arturo Kruse, quien fue escoltado por otros 68 automóviles que terminaron recorriendo doce provincias y un total de 6.894 kilómetros.

Ángel Lo Valvo (Ford), bajo el seudónimo 'Hipómanes' se convirtió en el primer ganador del Turismo Carretera, aún cuándo esa denominación todavía no existía.

**Para 1939**, la CDA del Automóvil Club



El Primer modelo de Coupe.

Argentino dispuso que a partir del primer día de ese año, el Campeonato Argentino comprendería los títulos de Campeón de Pista, de Velocidad y de Carretera. Y Ángel Lo Valvo volvió a inscribir su nombre en la historia del TC, al consagrarse Campeón Argentino de Carretera.

Por aquellos autos de 'turismo' que intervinieron en la primera competencia, junto al título que lució el ganador absoluto de esa temporada (campeón de carretera), comenzó a formarse popularmente el nombre que llevó definitivamente la categoría: Turismo Carretera o TC.



**Fangio y sus comienzos en TC.**

Antes de convertirse en el piloto argentino más grande de todos los tiempos, Juan Manuel Fangio paseó su talento por la especialidad y logró las coronas de 1940 y 1941, hecho que con el paso de los años le aportó prestigio al TC.

En esa misma época comenzó a manifestarse con claridad la rivalidad entre las dos marcas más importantes que compiten desde siempre en el TC: Ford y Chevrolet. La primera era defendida por Juan y Oscar Gálvez, dos de los pilotos más éxitos que pasaron por la categoría; y la segunda por el Chueco de Balcarce, luego cinco veces campeón de la Fórmula Uno.

Sobre el final de la década del '40 (en 1948) tuvo lugar uno de los mayores espectáculos automovilísticos argentinos: el Gran Premio de la América del Sur. La competencia unió a lo largo de catorce etapas las ciudades de Buenos Aires y Caracas, Venezuela (consagró a Domingo Marimón), para luego entrelazar Lima, Perú y nuevamente Buenos Aires (se impuso Oscar Gálvez).

Por aquellos años empezaron a disputarse las famosas 'Vueltas', y entre ellas se destacaron las de Santa Fe, Tres Arroyos, Mar y Sierras, Necochea y Olavarría.



**Galera de los Emiliozzi.**

**La década del '50** se caracterizó por la aparición de pilotos que a la vez oficiaban de mecánicos, hecho propio de esta categoría que ya forma parte del folclore. Los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi, junto a los ya consagrados Gálvez, fueron abanderados de esta tendencia.

**En 1962** empezó a vislumbrarse el gran cambio que se avecinaba en el Turismo Carretera. Chrysler presentó su modelo Valiant, Ford hizo lo propio con el Falcon y General Motors puso a

consideración del público el Chevrolet 400. Los nuevos modelos fueron relegando a las viejas 'cupecitas' y se instaló la primera polémica entre los defensores de éstas y los que aseguraban que el automovilismo debía evolucionar.



**Dante y Torcuato Emiliozzi**

**La edición 1963 marca dos hechos trascendentales para el TC. En la Vuelta de Necochea el promedio de la competencia supera por primera vez los 200 kilómetros** (lo consiguen los hermanos Emiliozzi con un Ford). Y en la Vuelta de Olavarría se mata Juan Gálvez, el corredor más saliente que tuvo el TC (es el único que consiguió nueve títulos).

Luego del abrumador dominio de Ford, con los Hermanos Emiliozzi a la cabeza (ganaron los campeonatos de 1962, '63, '64 y '65, Juan Manuel Bordeu logra quebrar con un Chevrolet la hegemonía del óvalo.

En la Vuelta de San Pedro, disputada en 1967, hacen su debut los Torino, tripulados por Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi y Jorge Ternengo (la famosa CGT). La primera victoria fue para Gradassi y el campeonato de esa temporada para Copello, su compañero de equipo.



**Luis Di Palma**

La marca, con el propio Copello, Gastón Perkins y Luis Di Palma se adueñó del Turismo Carretera de los años '69, '70 y '71, frente a la impotencia del resto. Con la intención de neutralizarlos, se fueron creando las bases para la aparición de los sport prototipos, que marcaron un punto de inflexión en el TC, que llegó a poner en riesgo la salud de la categoría.

Las tragedias también marcaron la historia. El '73 se llevó a César Malnatti y a su acompañante, Miguel Gorosito, en la carrera de Pergamino. Sobre el final del año, en la disputa del Gran Premio, Nasif Estéfano halló la muerte en Aimogasta. El 'Califa Chico' fue el único campeón post mortem en la historia del TC.

Otro hito para la época fue el triunfo del debutante de Jorge Recalde con un Ford en Olavarría, quien luego se convirtió en uno de los mejores pilotos de rally que dio nuestro país.



**En 1977**, Juan María **Traverso** entró a la historia grande del automovilismo cuando logró la primera de sus seis coronas dentro del TC.

**Traverso y su primer TC**

## A.C.T.C

Las marchas y contramarchas entre la CADAD y el ACA, las dos entidades que venían batallando por controlar el automovilismo en la Argentina, facilitaron el camino para que a partir de 1979, se junten los pilotos, en una especie de revolución y creen la ACTC (Asociación Corredores Turismo de Carretera). A partir de ese momento, dicha entidad comenzó a fiscalizar las competencias de su propia categoría.



Las temporadas '80 / '81 marcaron la llegada de una nueva generación de pilotos: Antonio Aventín, Juan De Benedictis, Oscar Castellano y la reaparición de Roberto Mouras.

Con el regreso de la lucha de marcas, en 1982 se sumó Dodge a la vieja antinomia Ford-Chevrolet. El campeonato se disputó a dientes apretados entre Jorge Martínez Boero (Ford), Emilio Satriano (Chevrolet) y Oscar Aventín (Dodge), y fue el primero quién finalmente se adjudicó la corona.

Con el tricampeonato en el bolsillo, Roberto Mouras retornó al Chevrolet en 1986, esta vez definitivamente. Por esos días, la categoría competía cada vez más asiduamente en autódromos, lo cual obligó a utilizar por primera vez neumáticos slick. El debut se produjo en el autódromo de Las Flores, hecho que inició una nueva era.

La temporada 1987 marcó el comienzo de la serie de tres títulos consecutivos para el piloto-preparador de Lobería, Oscar Castellano, con su 'Naranja Mecánica'.

Las tres marcas volvieron a encontrarse en la definición del título de 1992: Juan Manuel Landa (Dodge), Oscar Aventín (Ford) y Roberto Mouras (Chevrolet) fueron los candidatos al título, que finalmente quedó en poder del segundo. Ese año, Roberto Mouras encontró la muerte.

La lucha entre las nuevas figuras y las ya consagradas, marcó los últimos diez años del TC, y mostró el predominio de dos de los pilotos más salientes de la historia: Juan María Traverso y Guillermo Ortelli. Ellos se convirtieron en los máximos exponentes de esta categoría, que se transformó en un fenómeno mediático de grandes proporciones y creció



Dodge campeona de Mouras.

sustancialmente en el aspecto tecnológico.

La especialización y el desarrollo en los vehículos alcanzó en este tiempo niveles muy elevados, algo que encareció al TC. Los pilotos también tuvieron que mejorar, básicamente porque el adiós a las competencias en rutas y el paso definitivo a los autódromos motivó un cambio muy grande en la forma de manejar, y en la puesta a punto de los vehículos.

De todos modos, pese a las diferencias que este TC tiene con el de las décadas pasada, su esencia sigue intacta y se funda como siempre en la tradicional lucha de marcas, que hizo grande a la categoría.

### 2007: El Ojo en la seguridad.

El año 2007 será recordado como uno de cambios. Se produjo uno sustancial, la supresión de los copilotos, la modificación más significativa desde que se dejó de correr en la ruta (en 1997). Para la carrera de Rafaela (circuito de alta velocidad) se implementaron los pontones. Este sistema de protección se utiliza en TC 2000, por ejemplo, y su implementación en TC, fue un hecho. Todo esto fue a causa de la muerte de Guillermo Castellanos en Comodoro Rivadavia.

Otro de los cambios fue reducir el peso de los autos a unos 1.100 kilos para aligerar la magnitud de un eventual impacto.

### MANEJO ACTUAL DE LA PUBLICIDAD Y LA DIFUSION

El automovilismo representa una de las dos pasiones de los argentinos. Es un espectáculo que abarca un público multitarget y permite vincular a las empresas, con un amplio espectro de consumidores.

A diferencia de otros deportes el evento dura 3 (tres) días consecutivos: viernes (pruebas), sábado (clasificación), y domingo (carrera).

La cobertura periodística excede a los medios especializados y abarca programas de radio y TV y los suplementos deportivos de los principales diarios del país, además garantiza valiosos minutos en televisión abierta.

Durante todo el campeonato, las ciudades donde se disputan las competencias reciben a miles de



fanáticos, garantizando una cobertura federal como en ninguna otra actividad.

La asistencia promedia los 40.000 espectadores, con picos de hasta 62.000 asistentes por carrera.

La empatía y el compromiso que adopta el público con los pilotos y sus autos son valores que se trasladan directamente a las marcas que participan del espectáculo.

Las promotoras y la distribución de merchandising de la compañía en las carreras, refuerza la presencia de la marca en los autódromos y en los medios que cubren el evento.

El rating de cada una de las competencias, así como por los diferentes programas que las suceden y anteceden, se ha convertido en uno de los mayores incentivos para que decenas de compañías hayan ya optado por auspiciar o promocionar las carreras. Durante el 2004, el promedio anual de rating de la categoría trepó hasta los 9 puntos con picos de hasta 15,5. Esos valores aseguran una audiencia que puede oscilar entre 900.000 y 1.550.000 personas.

## TURISMO COMPETICION 2000



**El Turismo Competición 2000 (TC 2000)** es la categoría más evolucionada tecnológicamente dentro del automovilismo deportivo argentino. Sus bases están afirmadas en la presencia de los mejores pilotos, los autos más modernos del mercado y los preparadores más exitosos.



La historia dice que en 1979 **comenzó la actividad del TC 2000**, con un campeonato presentación que constó de 5 carreras y que tuvo como ganador a Osvaldo Cocho López con un Peugeot 504. Los vehículos que participaban eran tracción trasera, 2000 cm3 y caja de velocidades de 4 marchas. Además del Peugeot corrían Dodge 1500 (Di Palma, Del Río, Pontoriero), Ford Taunus (Traverso, Fernandino,

Sáenz) y Fiat 125.

**El campeonato de 1980 fue el primero con validez nacional** y merced a su confiabilidad, el equipo integrado por Juan Carlos Pianetto (padre e hijo), Aldo Bellavigna y Jorge Omar del Río como piloto, ganó sobre Rubén Luis Di Palma y Juan María Traverso.

Los años '81 y '82 marcaron la misma tendencia, siendo nuevamente Del Río el campeón con VW 1500, imponiéndose sobre los mismos rivales que año a año se acercaban en sus performances.

**En 1983**, Del Río sólo ganó una carrera y Rubén Luis Di Palma fue el líder de la marca, para luchar con el equipo Ford de José Miguel Herceg, que tenía como pilotos a Juan María Traverso y Mario Gayraud. A mitad de la temporada la desvinculación del hombre de Ramallo y su integración al equipo de Carlos Akel, con otro Taunus, permitieron el reingreso de Esteban Fernandino. De esa situación supo sacar provecho Di Palma para ganar el último título para Volkswagen hasta 1994.

**El '84** fue el año de Herceg y Ford. Su equipo decidió el resultado del campeonato entre Gayraud y Fernandino, quedando el título para el primero a





pesar de los seis triunfos consecutivos del 'Chango'. También ese año se consolidó la presencia de Renault con Jorge Serafini (quien había ingresado tiempo atrás con un Renault 18) y Rodolfo Zuain.

Al TC 2000 no sólo ingresaba otra marca. Este hecho significó la incorporación de vehículos de tracción delantera, que obligaron a un cambio en el reglamento técnico, que permitió a esos autos ser competitivos desde el inicio de su desarrollo, y que complicaría, años después, a la categoría en sí.

**Para 1985** debutó la coupe **Ford Sierra XR4** y con este auto Rubén Daray se consagró campeón sobre Mario Gayraud (quien a mitad de año comenzó a conducir un auto similar) y Juan María Traverso, protagonista del gran cambio de la temporada, dejó Ford después de 11 años para correr con un Renault 18.

La otra novedad fue el debut de las coupe **Renault Fuego**. Primero fue Daniel Mustafá con un auto de Oreste Berta y cerca del fin del campeonato tuvieron las suyas Jorge Serafini y Ernesto 'Tito' Bessone, este último ganó en Las Flores e hizo la pole en Buenos Aires.

**En 1986** se conformó el equipo oficial Renault, con dos Fuego para Juan María Traverso y Ernesto Soto; Ford nombró equipo oficial a la escuadra de José Miguel Herceg, con Mario Gayraud y 'Tito' Bessone; y a **Volkswagen** se le dio un handicap reglamentario para mantener competitivo al VW 1500, que había quedado relegado respecto a los nuevos modelos.



En Balcarce, en la carrera apertura, Di Palma y su VW ganaron ampliamente y estalló una polémica que quitó lo concedido a la marca, alejándola definitivamente de la punta. La Fuego de Traverso ganó el primer campeonato de una

seguidilla récord. A fin de año debutó ganando Juan Pablo Zampa con una Renault Fuego en Bahía Blanca, hecho irrepetible en la historia de la categoría.

**1987** fue un año memorable. Con tres compuestos de neumáticos diferentes, las cubiertas definieron buena parte del campeonato. Bessone y Traverso, oficiales de Ford y Renault, respectivamente, sucumbieron ante el joven Silvio Oltra, quien con otra **coupe Fuego** ganó un título con sabor a hazaña, en la última competencia en Buenos Aires.

Para **1988** comenzaron a ser más notables las desventajas reglamentarias

que siempre tuvieron los autos de tracción trasera, frente a los de tracción delantera. Las trompas permitían cargas aerodinámicas que no existían en la parte trasera de los TC 2000. Sólo Maldonado, por tener un motor de 1800 cm3 podía compensar esa pérdida con 100 Kg de handicap, para ser competitivo con las Fuego. Traverso y Cocho López se chocaron en varias carreras, hasta que la fábrica retiró el apoyo al equipo de este último.

Los años siguientes fueron similares con Berta y Renault campeones, ya fuera con Miguel Ángel Guerra en el '89 o con Traverso en los cuatro años posteriores. Maldonado volvió a ser un duro rival, primero con el **VW Gacel** y después con el Carat, obteniendo el subcampeonato en el '91. En 1989 debutó el Fiat **Regatta** oficial de Osvaldo Antelo, con el que corrió Cocho López y ganó cinco carreras (cuatro consecutivas) en 1990, coronándose subcampeón. Ese año se niveló reglamentariamente la categoría, permitiendo a los Ford utilizar un alerón trasero, lo que regresó a Ernesto Bessone a la punta con su propio equipo.

También llegó al TC 2000 **en 1991** René Zanatta, con Hugo Bini y Juan Carlos Pianetto (h) como preparadores. Tanto Bessone como Zanatta contaron con amplias posibilidades de ganar los campeonatos '91 y '92, pero al estar en equipos particulares pelearon entre sí y perdieron toda chance ante la organización de Renault y el poderío de la dupla Traverso-Berta.

Esa vinculación deportiva duró sólo un año más y en 1993 Traverso ganó su último campeonato con Renault, antes de pasar a Peugeot para iniciar el proyecto 405.

**En 1994**, con Traverso alejado de la punta desarrollando el Peugeot 405, la lucha por el título quedó circunscripta al VW Gol de Maldonado, los nuevos Renault 19 de Belloso y Etchegaray, y los Ford Sierra Ghia particulares de Zanatta y Bessone. A fin de año los Renault llegaron sin chances y los Ford volvieron a pelear entre sí, quedándose con el campeonato Guillermo Maldonado.

Juan María Traverso (Peugeot) dominó el torneo del '95, en el que sólo tuvo la oposición de Daniel Cingolani, con un Renault 19 oficial, y de Ernesto Bessone, quien con un Ford Escort estuvo a punto de quedarse con el



TC2000. Cinco victorias con el Regatta en 1990.



subcampeonato.

**El '96** fue un año distinto en el TC 2000, con carreras de larga duración y cambio de neumáticos. 'Tito' Bessone y su equipo ganaron finalmente un merecido campeonato, con la asistencia técnica y deportiva de los Berta (padre e hijo), que significó el fin de una era, la de los autos con motores de dos válvulas por cilindro y las carrocerías modificadas, con trompas y alerones fuera de lo convencional.

Con las nuevas reglas de 1997, las carrocerías copiaron la forma original de los autos de serie, que fueron impulsados a partir de allí por motores de 16 válvulas y 280 HP. Y empezaron disputarse dos carreras por domingo, por lo que fue como arrancar de cero para todos los equipos.



Walter Hernández tuvo un gran inicio de año, basado en la confiabilidad y desarrollo de su VW Polo, en un equipo que tenía desde ese año a Guillermo Maldonado como director general y ya no como piloto. Mientras transcurría el año, el equipo oficial Ford, con el Berta Motorsport, comenzó a ganar carreras con el nuevo Ford Escort Zetec de

Henry Martin, a pesar de algunos problemas de durabilidad en los motores. El sanjuanino logró una espectacular seguidilla con 7 victorias consecutivas y llegó a la última fecha en Rafaela a pelear el título con Hernández. En una confusa jornada con lluvia y denuncias, Martin se llevó el campeonato para Ford.

**Las temporadas '98 y '99** fueron dominadas por **Honda**, con Omar Martínez y Juan Manuel Silva, respectivamente, quienes se llevaron dos títulos consecutivos para la marca japonesa y para el equipo Pro Racing, a pesar de la resistencia por parte de Ford con Martin, Cingolani y el joven Gabriel Ponce de León y de Hernández con su VW Polo oficial. Estos años significaron el reingreso y el debut de varios equipos oficiales al TC 2000: Ford, Honda, Chrysler, Chevrolet y Peugeot.



**En 2000** se hizo un nuevo cambio en el modo de carreras, ya que se abandonó el sistema de dos competencias por fin de semana, retornando al clásico de una sola, pero con un recorrido mínimo de 130 kilómetros o un máximo de una hora. El título se definió entre dos pilotos oficiales Ford:

Martin y Cingolani, quedándose este último con el campeonato.

**En 2001**, el TC 2000 tuvo al campeón más joven de su historia, con Gabriel Ponce de León conduciendo un Ford **Escort Zetec** oficial. Ese año también se incorporaron las series clasificatorias para armar la grilla de la competencia final.



Ya en 2002, el dominio pasó a manos del **equipo Toyota**, con Norberto Fontana (se consagró campeón) y Omar Martínez como pilotos oficiales, mientras que el team Ford se lanzó a competir formalmente con el Focus, vehículo en pleno desarrollo que empezó a ser protagonista recién en **2003**. Así, un vez más de la mano del joven de Junín, Gabriel Ponce de León, **el equipo Ford oficial** llevó a lo más alto al vehículo mencionado y sumó un nuevo título dentro de la categoría.

**Para 2004**, la aparición formal del **team oficial Chevrolet** generó un vuelco drástico en el seno de la especialidad, que impidió plantear decididamente una puja de marcas con Ford. Es que Christian Ledesma, el crédito de Mar del Plata, fue tan contundente a lo largo del año, que prácticamente le restó interés al torneo y anticipadamente se quedó con la corona. Como referencia, sumó cuatro victoria con el exitoso modelo **Astra**.

En cuanto a lo técnico, se hizo una matriz nueva de la llanta, con un desplazamiento de los rayos hacia el interior de la misma, solucionando el problema de las roturas que se registraba ante la fricción entre autos, ya que antes estaban expuestas.