



Montevideo, 04 de Octubre de 2021

25 RAZONES PARA SENTIRSE CUIDADO

En la Asociación Uruguaya de Volantes, en labor conjunta y con el asesoramiento del Automóvil Club del Uruguay (justo es reconocerlo), hemos estado trabajando sin descanso y en silencio en pos de mejorar la seguridad de la infraestructura de nuestro querido autódromo Víctor Borrat Fabini de El Pinar, con la única finalidad de proteger la integridad física de nuestros pilotos, del público que nos acompaña y de nuestros colaboradores.

Ello ha permitido, entre otras cosas, que un auto de la categoría más potente que ha girado en el VBF en los últimos 10 años –el TCR South América-, y que se quedara sin frenos, fuera detenido por la arena arada en el escape de la curva Gonchi, sin necesidad de que debieran funcionar las defensas de neumáticos que se encontraban más allá. Lo mismo con otro auto que fue contenido por los guard-rails al chocar de frente contra ellos en plena aceleración a la salida de la curva Gota Beco Passadore. Las protecciones funcionaron, como lo comentara en la transmisión televisiva un connotado integrante de la UNASEV, entrañable y valioso colaborador de AUVO.

Sin embargo, poniendo de manifiesto una vez más que el automovilismo es un deporte de riesgo, y que aún las zonas protegidas pueden no ser seguras ante hechos que escapan a la experiencia histórica de décadas y a la mirada exhaustiva de los expertos, hemos visto como lo imprevisible e impensable puede ocurrir también, tal como ocurriera el domingo pasado en la competencia de Súper Sonic.

Ese hecho en cuestión que, al igual que muchos otros, no pasó inadvertido ni será indiferente a la acción de nuestro Club, es un buen motivo para repasar algunas de las medidas de seguridad adoptadas solamente en los últimos 90 días:

1. Se ajustaron y reforzaron patas en toda la fila de guard-rails de la recta principal desde la curva “gota larga” en adelante.
2. Se ajustaron guard-rails y patas en la toda la recta de boxes.



3. Se colocaron muñecos de cubiertas acostados detrás del guard-rail del lado externo en la zona de frenaje de la recta principal.
4. Se reforzó con más muñecos de cubiertas el acceso a boxes desde la recta.
5. Se colocaron “colas de pato” en distintos puntos cubriendo filos vivos de guard-rails.
6. Se colocó doble hilera de neumáticos en el escape de la curva “Gota vieja”.
7. Se sustituyó la doble hilera de guard-rails existente en la bajada de la “S” por hilera triple en doble fila.
8. Se colocó doble hilera de neumáticos cortando la curva Monthlery y separando las dos rectas que van y vienen hacia y desde curva de “el Cajón”.
9. Se eliminaron de los pianos todos los restos metálicos de viejos demarcadores de pista.
10. Se implementó un sistema extraíble de muñecos de cubiertas demarcatorios de pista, lingados y amurados bajo tierra.
11. Se alisó el escape externo (derecho) de la curva número 5 viniendo de la curva “Veloz”.
12. Se rellenó el desnivel existente en la parte externa de la bajada de la curva “Veloz”, previo a la curva número 5.
13. Se rellenó y alisó desnivel del escape frente a la curva número 5 cruzando la pista en la bajada de la curva “Veloz”.
14. Se rellenó y alisó el desnivel existente en el escape interno (izquierdo) de la curva número 5.
15. Se rellenó y alisó el escape de la curva número 1.
16. Se reforzaron con más muñecos de cubiertas las defensas existentes en el escape de la curva 1.
17. Se colocaron muñecos de cubiertas en toda la parte interna del curvón entre curva número 3 y la número 5.
18. Se reforzó con más muñecos de cubiertas el puesto de banderillero de la curva número 2.



19. Se araron los escapes de las curvas Gonchi, Boxes, Número 1 y Gota larga, lo que se repite y repasa de forma nocturna en forma previa a cada carrera viernes y sábado.
20. Se pavimentaron 60 metros de largo por 1,20 de ancho en la parte externa en la salida de la curva número 3.
21. Se reparó el piano y se pavimentó la parte externa a la salida de la curva número 5.
22. Se pavimentó con asfalto de 1,20 metros de ancho y reductores de velocidad la parte interna previa al ingreso a la curva Gota Beco Passadore.
23. Se pavimentó con asfalto de 1,20 metros de ancho la parte interna del piano de boxes.
24. Se repararon saltos y deterioros en el pavimento de bajada de curva número 1.
25. Se repararon los deterioros de pavimento de calle de auxiliar de acceso a pista.

A nuestros pilotos que han sufrido accidentes y roturas mecánicas, entonces, primero, nos alegramos de que se encuentren bien, y luego, mucha fuerza y entusiasmo para prepararse para la próxima.

A ellos, a nuestro público y a nuestros colaboradores disculpas si vivieron algún momento de tensión, pero sepan que estamos pensando en su seguridad permanentemente y proactivamente –y no reaccionando solamente-, y tengan la confianza de que seguiremos poniendo nuestra máxima diligencia buscando