



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN**

**FÓRMULA 2000. PASIÓN SOBRE RUEDAS.
REPORTAJE**

T E S I N A

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN COMUNICACIÓN**

P R E S E N T A:

DANIELA BETHEL RIVERA GARCÍA

ASESOR: MTRO. MARIO ALBERTO REVILLA BASURTO

DICIEMBRE 2011



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

GRACIAS

Gracias por vuestro apoyo...

Gracias a los que habéis estado ahí desde el día uno (Maestro Mario Alberto Revilla Basurto y Maestro Daniel Mendoza Estrada).

Hoy me siento afortunada de poder decirlo y convertirlo en este trabajo para que así podáis sentirlo, hoy quiero dar las gracias por existir, por sonreír y celebrar que aún queda mucho por venir.

Gracias a mis padres bondadosos (Ma. Teresa García Alvarado y Javier Rivera Durán) que me ayudaron, voy haceros sentir orgullosos, y a mis hermanas (Dulce Marisol Rivera García, Ma. Fernanda González Bonilla, Gisele Fernández López, Montserrat Mancilla Hernández, Karen Lizeth Ávalos García) por su confianza, por enseñarme que la base es el trabajo y la constancia.

Gracias doy a Dios por ayudarme a no caer en la maldad y en la ignorancia, por nacer en tierra de luz y abundancia.

Gracias por mis momentos de paz y malas sorpresas, por una cama y un plato lleno en mi mesa, gracias a los autos, a la música jazz y h-h por refrescarme y a los colegas (Ing. Fernando Hernández, Sra. Rossy Bonilla) por su apoyo y por sus ánimos.

Gracias amigos (Calixto Ramírez Lucas, Norma Esmeralda Mejía Hernández, Iván Torres Ponce) por dejarme descansar, enemigos por hacerme reaccionar, os digo gracias.

Finalmente, agradezco a aquellos que se lo merecen, a los que conmigo se alegran y por mi padecen, a aquellos que comparten conmigo esta Pasión Sobre Ruedas...

INTRODUCCIÓN

PRIMERA PARTE

PERIODISMO ESPECIALIZADO EN DEPORTES

1.	PERIODISMO DEPORTIVO Y GÉNEROS PERIODÍSTICOS, ¿SE TRATAN POR SEPARADO?.....	10
2.	<i>SIMPLEMENTE</i> PERIODISMO.....	12
2.1	Nociones sobre Periodismo Especializado.....	16
2.2	Génesis del Periodismo Deportivo.....	19
2.3	Periodismo de Autos.....	25
2.3.1	Go Karts.....	26
2.3.2	GP2 Series.....	27
2.3.3	Fórmula 2000.....	28
2.3.4	Nascar.....	29
2.3.5	Grand-Am.....	30
2.4	Géneros Periodísticos y Deporte.....	31
2.4.1	Nota Informativa.....	31
2.4.2	Reportaje.....	32
2.4.3	Crónica.....	33

SEGUNDA PARTE

I.	LATAM.....	35
II.	Puebla de manteles largos, recibe al LATAM	(1ª. y 2ª. fecha).....37
III.	Autos, emoción, ambiente...yo Querétaro	(3ª. y 4ª. fecha).....54
IV.	De retache en Puebla	(5ª. y 6ª. fecha).....67
V.	La Perla Tapatía siente la adrenalina	(7ª. y 8ª. fecha).....77
VI.	Unión de Calores en La Cantera	(9ª. y 10ª. fecha)....95
VII.	Desde el Cerro de la Silla a la parrilla de salida	(11ª. y 12ª. fecha)...107
VIII.	Tierras Potosinas dicen adiós al serial	(13ª. y 14ª. fecha)...114
	Conclusiones.....	121
	Fuentes de Consulta.....	129
	Anexos.....	132



INTRODUCCIÓN

En nuestro país, existen y se practican gran cantidad de deportes como son el futbol, el basquetbol, el beisbol, el tae kwon do, la natación, el tenis, el atletismo, el box y por qué no, el automovilismo. Siendo este último, un deporte motor con todo y reglamento y no precisamente el de tránsito.

El automovilismo, por su parte, no sólo requiere de un lugar específico para ser practicado sino también, costear - entre otras cosas- neumáticos especiales, casco, combustible, lubricantes, herramientas y un auto en particular para poder participar en una carrera o temporada que cuesta alrededor de un millón y medio de pesos, para empezar.

Además, nuestro país cuenta con una tradición y pasión automovilística y no es gratuito contar con un autódromo muy famoso, el Autódromo Hermanos Rodríguez.

El Autódromo Hermanos Rodríguez es uno de los circuitos más importantes del deporte motor en nuestro país. Ha sido sede de carreras de grandes campeonatos desde que fue inaugurado hace más de 40 años y aunque en la actualidad no se llevan a cabo carreras de Fórmula en este recinto, si le abre sus puertas, por ejemplo, al serial Nascar, entre otros eventos automovilísticos.



Como mencionaba, Fórmula Uno, Serie Cart, Campeonato de Autos Sport Prototipos, IMSA, USRRC (Grupo 7), Fórmula Atlantic, Fórmula Vee, **Fórmula 2000**, Fórmula 3000, Dragsters y todo tipo de categorías de monoplasas, turismos, gran turismo y karts han corrido en esta pista.

Asimismo, se trata de un deporte lleno de adrenalina, emociones, organización y poca difusión-debido en gran medida a una centralización de los medios de información en el fútbol- en el que algunos cuantos ven una oportunidad de negocios. De ahí la importancia de realizar un reportaje que amplíe el panorama de este deporte moto, en particular de la temporada 2009 de Fórmula 2000 LATAM Challenge Series, e impulse de alguna manera su promoción y práctica.

Este trabajo pretende analizar los aspectos de mayor importancia referentes al automovilismo deportivo, específicamente a la Fórmula 2000, presentándolos bajo la estructura y estilo del reportaje para dar a conocer un panorama más amplio acerca de este deporte motor y de este serial en nuestro país.

El trabajo aquí presentado consta de *dos* partes. La primera parte hace referencia al objetivo de este reportaje y la Teoría en la que me baso para su realización, misma que me fue de gran ayuda a lo largo del mismo escrito.

La segunda parte tiene ocho capítulos, los cuales abordan la historia del LATAM y las fechas en las que se corrió el serial en algunos estados de nuestra República Mexicana y lo más sobresaliente de cada una de estas rondas.

Fórmula 2000. Pasión sobre ruedas. Reportaje, es un trabajo que hace un recuento de lo más destacado de la temporada 2009 celebrada en siete estados de nuestro país (Puebla [2 veces], Querétaro, Guadalajara, Chihuahua, Monterrey y San Luis Potosí), recabando testimonios de los pilotos más sobresalientes y prensa del evento en esas fechas y en el que va plasmada *mi pasión sobre ruedas*.

Ahora bien, respecto a la actividad en la que me he apoyado para este trabajo, el periodismo, puedo decir que es una actividad que consiste en recolectar, sintetizar, jerarquizar y publicar información relativa a la actualidad.

Para obtener dicha información, el periodista debe recurrir obligatoriamente a fuentes verificables o a su propio testimonio. La base del periodismo es la noticia, pero comprende otros géneros, muchos de los cuales se interrelacionan, como la entrevista, el reportaje, la crónica, el documental y la opinión.

El periodismo puede ser informativo, interpretativo o de opinión.

La información es difundida por medios o soportes técnicos, lo que da lugar al periodismo gráfico, la prensa escrita, el periodismo radiofónico, el audiovisual (mediante televisión y el cine) y el periodismo digital o multimedia.

El periodista queda sujeto a su obligación de actuar con la mayor diligencia posible en el acceso a las fuentes y en el contraste de opiniones confrontada.

El periodismo persigue crear una metodología adecuada para poder presentar cualquier tipo de noticia, ser objetivo, buscar fuentes seguras y por tanto verificables.

Desde hace miles de años, en su necesidad de interactuar con el entorno, el ser humano *buscó* un medio por el cual pudiera intercambiar información, misma que le permitió acrecentar su intelecto y satisfacer tales necesidades, convirtiéndose, con el paso del tiempo, el periodismo una de sus armas más trascendentes y letales.

El periodismo, considero que es un arma letal puesto que se trata de información en grandes cantidades y el hombre se ha valido de esto para hacer y deshacer cuanto ha querido en cualquier terreno en el que ha estado.

Por otro lado, el periodismo es y ha sido un escaparate de la *verdad* que aqueja a muchas personas y sociedades. Es un trabajo arduo de investigación que persigue, como es sabido, la objetividad, factor en disputa debido a que por lo regular se logra mezclar uno que otro sentimiento u opinión de quien cuenta lo que ve, lo que sabe, lo que vive.

Pero... ¿si se puede ser objetivo?, ¿es esto posible en el periodismo? Considero que si y no, en la medida en la que satisfaga a una de las partes implicadas en determinado suceso, o que mejor, ambas. No obstante, muchas veces se sacrifica la opinión o postura de quien enuncia.

Ahora bien, se habla de *verdad* y este es un concepto difícil de emplear ya que lo que para uno es verídico, para otro no puede serlo, no le consta y no precisamente me refiero a que se pueda ver, sino a que en ocasiones, nuestra experiencia, obviamente, no es la del otro.

Si se define periodismo como oficio o profesión es porque puede ser cualquiera de las dos, ya que, anteriormente, para ser periodista no era necesario estudiar una carrera universitaria, y aunque en la actualidad esto sucede en muchos casos. Hoy en día en muchas universidades existe la carrera de comunicación, en donde, además de estudiarse las bases del periodismo, se enseña todo lo concerniente a los medios de información.

No obstante, es importante tener en cuenta que para hacer un excelente periodismo no basta con estudiar comunicación, pues se necesita práctica, mucho trabajo y, sobre todo, mucha pasión y amor por lo que se está haciendo, pues si bien es cierto que conseguir una noticia puede ser relativamente sencillo, la dificultad que implica el oficio del periodismo reside en darle un adecuado manejo, en saber cómo comunicarla, cuándo y en dónde.



En resumen, el periodismo en general es, entonces, una especie de espejo donde se puede intentar entender lo que le pasa al ser humano en cualquier parte del mundo; es una manera de saber qué ocurre en lugares lejanos que no es posible visitar, en las ciudades que ni siquiera sabemos que existen; es, en últimas, la forma más práctica de conocer el mundo y lo que sucede con él.

Finalmente, me resta decir que mucho se ha dicho y/o escrito acerca de lo que es el periodismo. Para muchos es todo un arte, para otros un espectáculo, para otros más una manera de expresar la *realidad* y para otros tantos, una forma de vida.



PRIMERA PARTE

PERIODISMO ESPECIALIZADO EN DEPORTES

1. PERIODISMO DEPORTIVO Y GÉNEROS PERIODÍSTICOS: ¿SE TRATAN POR SEPARADO?

Es menester diferenciar qué son los géneros periodísticos y qué es el periodismo especializado. Ambos elementos están relacionados directamente en la actividad periodística.

Según expresa Carlos Marín, los géneros periodísticos “se refieren a las formas variadas de narración y se distinguen entre sí por su carácter informativo, interpretativo o híbrido de sus contenidos”.¹

Por otra parte, la especialización hace referencia a la gran variedad de saberes y/o conocimientos en los que se desarrolla un tema para ser expuesto al público.

Los géneros periodísticos son una herramienta que expresa la actividad periodística y por lo regular son atendidos por el especializado, de la manera en la que lo enuncia Joseph María Sanmartí: “el periodismo especializado se expresa por medio de los géneros periodísticos o formas narrativas propias de cada medio (escrito, audiovisual, red, etc.), en consecuencia con el mensaje que se quiere transmitir a la audiencia que lo recibe.”²

¹ Marín, Carlos, *Manual de periodismo*, Ed. Grijalbo, México, 2003, p. 61

² Sanmartí, Joseph María, Op. Cit., p. 18

En su clasificación general, los géneros periodísticos son: nota informativa, entrevista y reportaje, siendo éstos los informativos; editorial y artículo, de opinión y la crónica y la columna son híbridos, según Carlos Marín.

Independientemente del género y la especialidad para interpretar y describir lo que acontece se necesita “ser un experto en su ámbito y conocedor del sector en que se desarrolla su actividad y la primera exigencia es el conocimiento y dominio de varias lenguas, empezando, claro está, por la propia”, asegura Sanmartí.

En definitiva, un periodista siempre tiene que estar mayormente preparado además de tomar en cuenta al público al que se vaya a dirigir.

La información especializada, “supone el antídoto contra la mediocridad e incrementa la responsabilidad social del periodismo especializado”.³

Por su parte, Pedro Ortiz puntualiza en que “la función del periodista no implica una parcelación de su conocimiento, ni una limitación en su quehacer profesional, muy al contrario, se trata de un valor añadido a un saber profesional periodístico, que le permite, además, estar especializado en algún campo concreto del conocimiento”.⁴

En el *mejor* momento, el buen periodista sabrá usar su especialización para ofrecer a su público la información que recabe de algún tema de interés social.

³ ÍDEM p. 21.

⁴ Ortiz Simarro, Pedro, “La formación dual del periodista especializado” en *Estudios sobre Información Periodística especializada*, CEU, San Pablo, Valencia, 1997, pp. 61 y 62.

2. SIMPLEMENTE PERIODISMO

El periodismo es una actividad que consiste en recolectar, sintetizar, jerarquizar y publicar información relativa a la actualidad.

Para obtener dicha información, el periodista debe recurrir obligatoriamente a fuentes verificables o a su propio testimonio. La base del periodismo es la noticia, pero comprende otros géneros, muchos de los cuales se interrelacionan, como la entrevista, el reportaje, la crónica, el documental y la opinión.

El periodismo puede ser informativo, interpretativo o de opinión.

La información es difundida por medios o soportes técnicos, lo que da lugar al periodismo gráfico, la prensa escrita, el periodismo radiofónico, el audiovisual (por medio de la televisión y el cine) y el periodismo digital o multimedia.

El periodista queda sujeto a su obligación de actuar con la mayor diligencia posible en el acceso a las fuentes y en el contraste de opiniones confrontadas.

El periodismo persigue crear una metodología adecuada para poder presentar cualquier tipo de noticia, ser objetivo, buscar fuentes seguras y por tanto verificables.

Desde hace miles de años, en su necesidad de interactuar con el entorno, el ser humano *buscó* un medio por el cual pudiera intercambiar información, misma que le permitió acrecentar su intelecto y satisfacer tales necesidades, convirtiéndose, con el paso del tiempo, el periodismo una de sus armas más trascendentes y letales.

El periodismo, considero que es un arma letal puesto que se trata de información en grandes cantidades y el hombre se ha valido de esto para hacer y deshacer cuanto ha querido en cualquier terreno en el que ha estado.

Por otro lado, el periodismo es y ha sido un escaparate de la *verdad* que aqueja a muchas personas y sociedades. Es un trabajo arduo de investigación que persigue, como es sabido, la objetividad, factor en disputa debido a que por lo regular se logra mezclar uno que otro sentimiento u opinión de quien cuenta lo que ve, lo que sabe, lo que vive.

Pero... ¿si se puede ser objetivo?, ¿es esto posible en el periodismo? Considero que si y no, en la medida en la que satisfaga a una de las partes implicadas en determinado suceso, o que mejor, ambas. No obstante, muchas veces se sacrifica la opinión o postura de quien enuncia.

Ahora bien, se habla de *verdad* y este es un concepto difícil de emplear ya que lo que para uno es verídico, para otro no puede serlo, no le consta y no precisamente me refiero a que se pueda ver, sino a que en ocasiones, nuestra experiencia, obviamente, no es la del otro.

Si se define periodismo como oficio o profesión es porque puede ser cualquiera de las dos, ya que, anteriormente, para ser periodista no era necesario estudiar una carrera universitaria, aunque en la actualidad esto sucede en muchos casos.

Hoy en día en muchas universidades existe la carrera de comunicación, en donde, además de estudiarse las bases del periodismo, se enseña todo lo concerniente a los medios de información.

No obstante, es importante tener en cuenta que para hacer un excelente periodismo no basta con estudiar comunicación, pues se necesita práctica, mucho trabajo y, sobre todo, mucha pasión y amor por lo que se está haciendo, pues si bien es cierto que conseguir una noticia puede ser relativamente sencillo, la dificultad que implica el oficio del periodismo reside en darle un adecuado manejo, en saber cómo comunicarla, cuándo y en dónde.



En resumen, el periodismo en general es, entonces, una especie de espejo donde se puede intentar entender lo que le pasa al ser humano en cualquier parte del mundo; es una manera de saber qué ocurre en lugares lejanos que no es posible visitar, en las ciudades que ni siquiera sabemos que existen; es, en últimas, la forma más práctica de conocer el mundo y lo que sucede con él.

Finalmente, me resta decir que mucho se ha dicho y/o escrito acerca de lo que es el periodismo. Para muchos es todo un arte, para otros un espectáculo, para otros más una manera de expresar la *realidad* y para otros tantos, una forma de vida.

2.1 NOCIONES SOBRE PERIODISMO ESPECIALIZADO:

La gente demanda estar informada, pero además ya pide tener información de un tema específico y es por ello que el periodismo se ha encargado de ofrecer esa información a detalle que el público aclama.

Si bien es cierto que el estar mayormente informado en un área específica, el estarlo, te aleja del panorama general que te rodea y esto a su vez, implica un problema comunicativo según también plantea Joseph María Sanmartí.

Tal autor, describe en su texto que tal especialización “ha conllevado a una pérdida de su dimensión social y de su sentido unitario, tal como lo entendían los filósofos griegos y humanistas”.⁵

Por otro lado, dicho autor argumenta también que “sin la especialización del conocimiento no habría llegado al punto en que se encuentra hoy en día, pero al mismo tiempo la fragmentación se ha convertido en su peor enemigo, hasta el punto en que una persona súper especializada puede acabar siendo una ignorante”.⁶

El dar a conocer lo más relevante que acontece en el mundo, en un principio no estuvo clasificado como hoy en día conocemos. Y aquí hace su aparición el periodismo especializado, tal como mencionan Javier Fernández del Moral y Francisco Esteve en su libro *Fundamentos de la información periodística especializada*, “pero no con el afán de ser subdividido, sino para hacer de cada especialidad algo comunicable, objeto de información periodística, susceptible de codificación para mensajes universales”.⁷

⁵ Sanmartí, Joseph María, *Periodismo Especializado, el nexa entre conocimiento y sociedad, 10 lecciones de periodismo Especializado*. Ed. Fragua, Madrid 2003.

⁶ IBIDEM, p. 7

⁷ Fernández del Moral, Javier y Esteve Ramírez, Francisco, *Fundamentos de la información periodística especializada*, Ed. Síntesis S.A, Madrid 1993.

Este tipo de periodismo también es parte de las Ciencias de la Información y pretende dar algunas reflexiones teóricas y algunas conclusiones respecto al ejercicio que actualmente hace el periodismo a través de la Teoría General del periodismo Especializado.

Hace algún tiempo, en diversos países desarrollados se comenzó a hablar del periodismo especializado como si éste fuera la cuarta era del periodismo, posterior a la era ideológica, informativa e interpretativa. Sin embargo, en esta búsqueda del origen del periodismo especializado -como en otros ámbitos- surgen polémicas pues algunos teóricos afirman que tal periodismo surgió en la Grecia clásica y algunos otros lo ubican en el método de estudio que tenían las universidades medievales y para otros tantos, nace en el siglo XV a partir de la creación de la imprenta.

Joseph María Sanmartí comenta que el nacimiento de la especialización en el ámbito periodístico surge “cuando el 3 de marzo de 1923, la revista norteamericana Time salió a la calle con la misión de dar un resumen legible y coherente de las noticias aparecidas durante la semana, empezaba a dar los primeros pasos el periodismo especializado, quizá sin percibirlo”.⁸

⁸ Sanmartí, Joseph María, *Periodismo Especializado, el nexos entre conocimiento y sociedad, 10 lecciones de periodismo Especializado*. Ed. Fragua, Madrid 2003.

A partir de la segunda Guerra Mundial, se liga el conocimiento con la sociedad para ofrecer una visión particular de lo que acontecía y contextualizar esto.

Sanmartí agrega además que “los primeros tanteos en los años 40 y 50 fueron debido a necesidades de organización de los medios, especialmente en el terreno de la información económica y a intuiciones que a formulaciones sistemáticas, como las que disponemos hoy en día”.⁹

En México, es a partir del siglo XX cuando se intensificó el periodismo deportivo, dando mayor importancia a las estadísticas y opiniones.

Hoy en día, en todo el mundo, los medios de información usan el periodismo especializado y éste es visto como un instrumento mediante el que se tiene mejor organización y de esta manera se ofrece información detallada.

Lo anterior también hace que el periodista se prepare más.

En general, los principales teóricos coinciden en que el ejercicio del periodismo especializado surgió gracias a los nuevos intereses de quienes recibían las noticias, sumándose a la competencia entre medios de información inmersos en el mercado mediático. Tal especialización se percibe en todos los medios con secciones, programas, estaciones y canales (de radio y tv) especializados.

⁹ IBIDEM, p. 10

2.2 Génesis del Periodismo Deportivo

La cobertura de los deportes no es un suceso nuevo, existen rastros que remontan esta actividad que se remontan a Roma en el año 158, época de gladiadores. En aquel entonces, surgió Galeno, un médico muy famoso en tal civilización, que ligado a la práctica en la escuela de los atletas, tenía la labor de sanar las heridas que sufrían en los entrenamientos y a diario. En otras palabras, el Galeno era el encargado de prevenir la salud de los deportistas-guerreros.

Tal suceso, sembró las bases para que dejase el Galeno numerosos escritos en donde daba *tips* de cómo atender lesiones sufridas en la arena, invitando además a practicar el levantamiento de pesas en pro de la salud.¹⁰

Sin embargo, la manera que podría ser considerada como crónica deportiva en tal época fue la llevada a cabo por el ayudante del Galeno, un hombre llamado Tesalio, el cual describía en una gaceta la bitácora que les proporcionaba a los gladiadores. De esta manera, muchos entrenadores y alguno que otro apostador, conocían el grado de lesión de su peleador preferido y esto les ayudaba a saber el tiempo de recuperación y hacer, a su vez, un análisis sobre sus apuestas.

¹⁰ Lara, Miguel Ángel. Ensayo Periodismo *Deportivo: La fantasía de un oficio hecho profesión.*

Disponibile en línea en:

http://revistacomunicologia.org /index .php?Itemid=73&id=158&option=com_content&task=view

Si bien es cierto que proporcionaba cierta información, la actividad del Galeno y de Tesalio, no ofrecía tantos detalles y datos como - con el transcurso de los años - se desarrolló en cada civilización.

Antonio Alcoba López, en su libro *Cómo hacer periodismo* “los primeros informadores de temas deportivos en los periódicos no fueron periodistas, sino aficionados a un fenómeno incipiente, portador de una fuerza de atracción irresistible, y que realizaban comentarios con el estilo propio de la época, retórico y floreado.”¹¹

Ahora bien, con la multiplicación de competencias en diversas ciudades y países, los espectadores requerían más información detallada que la que daban las gacetas y algunos periódicos notaron que cubrir esas actividades era de suma importancia y se les ocurrió contratar a algunos deportistas retirados para trabajar en sus diarios.

¹¹ Alcoba, López, Antonio, *Cómo hacer periodismo deportivo*, Ed. Paraninfo, España, 1993, p. 41

Siendo un éxito para los periódicos, la información deportiva empezó a crecer y fue una de las especializaciones pioneras en los medios escritos. Y no sólo una actividad pionera, sino una de las que empezaba a tener mayor audiencia, llegando el momento de preparar periodistas especializados en tal materia que pudieran comentar los deportes con claridad, agilidad y perspicacia.

En México, se crearon periódicos especializados como *La Afición* (1930), *Ovaciones* (1947), *Esto* (1976), *Récord* (2002), por mencionar algunos, donde fueron incrementando de manera considerable los periodistas deportivos.

También la radio fue un excelente medio que sirvió de escaparate para las grandes voces deportivas, caracterizadas por sus crónicas y narraciones llenas de emoción y peculiaridad. En la década de los 40, surgen las primeras narraciones, sobre todo, de beisbol y la tauromaquia, creándose más tarde programas radiofónicos especializados dedicados las 24 horas del día a transmitir todo lo referente al mundo deportivo. Dando como resultado, que el periodismo se haya convertido en una actividad - desde hace muchos años – punta de lanza para dar información veraz y oportuna de una práctica y producto que consume el ser humano: el deporte.

Los periodistas deportivos tienen un papel determinante en la información que le ofrecen al *homo ludens* (hombre que juega), ayudando a determinar sus hábitos de consumo en la información deportiva.

Los medios y sus metodologías, permiten aún que el periodismo deportivo se desenvuelva en un ambiente de competitividad por tener acercamiento a los protagonistas del deporte. Sin embargo, en muchos casos no ofrece calidad ni ética para el público salvo en algunos casos, pero esto no le importa al periodista deportivo, lo que importa es vender, cumplir con las exigencias de la radiodifusora, televisora, periódico o revista (impreso o digital).

El deporte es parte de una apertura global, democrática y política. Por tanto el tratamiento por parte de los medios debería centrarse en la calidad de la información.

El papel del periodista debe trascender por hacer un trabajo efectivo que ayude a la sociedad a construir un criterio sobre la situación de la actividad deportiva en su entorno y en el mundo y no a descartar o hacer simples menciones de otros deportes para cubrir un espacio al aire y que no se diga que falta algo.

No se pretende juzgar el desempeño del periodista deportivo como tal.

Aquí, la revisión “histórica” del periodismo deportivo se realiza para llegar a una conclusión donde se pretende mostrar que además del futbol soccer, existen otros deportes, en este caso, el automovilismo, los cuales merecen el apoyo, difusión y aplauso que les ha arrebatado el balón pie, dejando ver con esto que el periodismo deportivo que va más allá del llamado *lenguaje* universal (futbol) en nuestro país está poco desarrollado. No sentencio con ello que nadie hable de otros deportes en diversos medios, sino que no está equilibrada la balanza.

El deporte es una actividad social y cultural definitiva para el desarrollo de un país, puede incluso ser generador de ingresos importantes, pues no sólo se mencionan las marcas y artículos que patrocinan a los deportistas, sino que además facilitan la práctica de deportes costosos como el automovilismo, aumentando con ello las ventas de lo que nos ofrecen, se necesiten o no sus productos. La moda y por lo tanto, la aceptación en un grupo social aquí hacen su aparición.

El futbol no lo es todo, hay mucha *tela de dónde cortar...*

En la actualidad, el deporte es considerado un fenómeno cultural que llama la atención de un enorme número de seguidores pero no sólo lo hace en el terreno del ejercicio deportivo, sino que también crea espectadores.

Con el paso del tiempo, el periodismo deportivo ha cambiado y ya no sólo responde a las necesidades de la audiencia sino también a las necesidades y recursos tecnológicos que han hecho un fuerte lazo entre los medios de información masiva y el periodismo especializado.

El deporte es otra forma de esparcimiento, entretenimiento y diversión, factores que ayudan a las personas a lidiar con el estrés diario y la rutina de su vida. Por tanto, el deporte puede considerarse un escaparate que, por un lado, *puede* ser practicado y por otro lado, si no es posible, de todas maneras se puede ser partícipe al verlo, oírlo o leerlo.

Lo anterior, como mencioné, nos hace espectadores y luego, casi de inmediato, aficionados que queremos estar más informados y contar - de alguna manera- con análisis e investigaciones profundas de nuestros deportes favoritos.

Finalmente, no sólo el deporte en si nos atrae, también las historias deportivas trascienden con frecuencia los mismos juegos, tomando un significado socio-político. Controversias modernas que tienen que ver con la remuneración de grandes atletas, la vida *privada* de los deportistas, el uso de metabólicos y otras drogas no permitidas, el costo local o nacional de los gobiernos para la construcción de infraestructuras, especialmente en eventos de gran trascendencia como los juegos olímpicos, demuestra que el deporte gana un espacio importante en diversos medios de información.

2.3 Periodismo de Autos

Como menciono párrafos arriba, el futbol no lo es todo y en este caso existe un deporte que también atrae la atención de miles de personas alrededor del mundo: el automovilismo.

La Fórmula 1 es el deporte central de toda Europa y algunos otros países alrededor del globo terráqueo, siendo la máxima categoría de autos se está expandiendo a nivel internacional, donde íconos como Michael Schumacher y los mexicanos Sergio “checo” Pérez, Esteban Gutiérrez y Memo Rojas han cautivado a multitudes. Hay muchas otras carreras de autos, incluyendo GP2 Series, Fórmula 2000, Nascar, Grand-Am y la cuna del automovilismo: go Karts.

Aquí en México muchos son los que recuerdan con gusto la famosa Carrera Panamericana, tal como lo hace el Licenciado Rodolfo Sánchez Noya, ícono e institución en cuestiones de automovilismo se refiere.

* “Ser amigo y correr además con los hermanos Rodríguez, es uno de los bellos recuerdos que atesoro con gran nostalgia pues no sólo se trataba de autos y parranda, se trataba de una familia dentro y fuera de la pista”, comenta Sánchez Noya.

* Entrevista realizada por la autora de este reportaje (Daniela Rivera) al Licenciado Rodolfo Sánchez Noya, mayo 2010.

2.3.1 go Karts

Un kart es un vehículo terrestre monoplaza sin techo, sin suspensiones y con o sin elementos de carrocería, con cuatro ruedas no alineadas que están en contacto con el suelo. Las dos ruedas delanteras ejerciendo el control de dirección, y las dos traseras conectadas por un eje de una pieza que transmiten la potencia de un motor, generalmente mono cilíndrico. Sus partes principales son el chasis, los neumáticos y el motor.

El karting nace en marzo de 1956 en una base de aviación de California, Estados Unidos. Durante un fin de semana de permiso de los soldados allí destinados, y por el aburrimiento que les producía el estar fuera de servicio, algunos de ellos tomaron la decisión de fabricar algo que les pudiera hacer disfrutar de las pistas de aviación que tenían.

El resto fue fácil, ya que con tubos de calefacción soldados, ruedas de colas de avión, un motor de podadora y el volante de un antiguo avión les bastó para hacer un "go-kart". Así nació el karting, con unos aparatos muy rudimentarios que podían alcanzar los 50 km/h.



Foto: go Kart antiguo



Foto: go Kart actual

2.3.2 GP2 Series

La GP2 Series (abreviada GP2) es una competencia automovilística de velocidad creada en el año 2005, la cual sustituyó a la Fórmula.

Esta categoría está diseñada para hacer carreras iguales entre los equipos respecto a que usan el mismo chasis, mismo motor y mismos neumáticos (categoría monomarca), todo ello para demostrar la habilidad del piloto, la GP2 es un entrenamiento magnífico para la vida en la Fórmula 1. El mexicano Esteban Gutiérrez es actual (2011) piloto de esta categoría cosechando triunfos para la escudería Telmex en Europa y poniendo el nombre de nuestro país en alto.

Es un vehículo que puede ir de 0 a 200 km/h en 6.7 segundos y tiene una velocidad máxima de 328 km/h, poco menos que un Fórmula 1.



Foto: ejemplo de auto GP2

2.3. 3 Fórmula 2000

Fórmula 2 es un tipo de automóvil de carreras creado en 1948 por la Federación Internacional del Automóvil y representa la segunda categoría de monoplazas del mundo, por debajo de la Fórmula 1.

La categoría se transformó en 1985 y se renombró *Fórmula 3000*. No obstante, en junio del 2008, la FIA volvió a crear la Fórmula 2 como categoría formativa para aspirantes a participar de la Fórmula 1. El motor de un F2000 es un 1.8 litros turboalimentado y el chasis ahora es revestido por un kit aerodinámico que los hace más rápidos en las pistas.



Foto: Ejemplo de Auto Fórmula 2000

2.3.4 Nascar

NASCAR son las iniciales en inglés de National Association for Stock Car Auto Racing ("*Asociación Nacional de Carreras de Automóviles de Serie*") y representa actualmente a la categoría automovilística más comercial de Estados Unidos y la competencia de *stock cars* ("automóviles de serie") más importante del mundo.

La particularidad de estas competiciones se basa principalmente en que suelen correr en óvalos y son siempre automóviles de serie, cuyo diseño básico es el de un automóvil salido de fábrica, claro está, con modificaciones.

Aquí en México es nombrada NASCAR Corona Series, categoría disputada es en nuestro país desde el año 2004. El nombre inicial de la competición fue Desafío Corona durante las temporadas 2004 a 2006, NASCAR México Series en 2007 y 2008, y NASCAR Corona Series a partir de 2009.

Es el principal certamen mexicano de automovilismo de velocidad, y es organizado por NASCAR México y la empresa mexicana OCESA. También es el primer campeonato de la NASCAR organizado fuera de Estados Unidos (el segundo fue la NASCAR Canadá Series).



Foto: ejemplo de Auto Nascar

2.3. 5 Grand-Am

Llamada Grand-Am (Rolex Sports Car Series) es un campeonato de autos gran turismo y sport prototipo disputado en México, Estados Unidos y Canadá. La carrera más destacada de la Grand-Am Series es Las 24 horas de Daytona, una de las carreras de resistencia más importantes del mundo.

Anteriormente denominada *United States Road Racing Championship* en 1998 y 1999 y *Grand American Road Racing Championship* en 2000 y 2001, abreviada posteriormente Grand-Am Series.

Suele llamarse "gran turismo" (GT) a los automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, peso total relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande. Sin embargo no siempre deben ser vehículos de dos plazas: muchos grandes *coupé* pueden tener sólo dos butacas y ser auténticos GT, ya que su comportamiento así lo muestra.

Las 24 horas de Le Mans es la carrera de gran turismo más importante del mundo. Otras carreras de relevancia son las 12 horas de Sebring y la Petit Le Mans. Todas ellas salvo las 24 horas de Daytona forman parte de la Copa Intercontinental Le Mans, donde además de gran turismos participan sport prototipos.

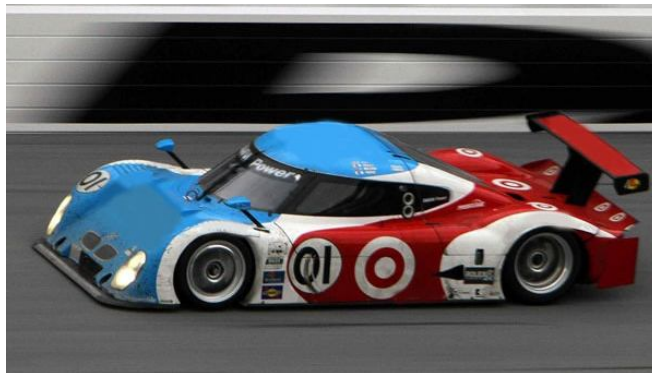


Foto: Ejemplo de Auto Grand- Am

2.4 Géneros Periodísticos y Deporte

Si bien es cierto que el periodismo es una actividad que aporta, de diferentes maneras, una gran cantidad de información de diversos temas, en cuanto al deporte se refiere, podemos encontrar a tres géneros en particular que hacen que el deporte nos llegue de una singular manera, ya sea de forma escrita, oída o vista.

2.4.1 Nota informativa

Si se trata de informar meramente, aquí hace su aparición la **Nota Informativa**, cuyas características (*preguntar* qué, cómo, dónde, cuándo y por qué) permiten a los aficionados del deporte, conocer estadísticas, tabla de posiciones, puntuación, en sí, las novedades que se relacionan con las diferentes disciplinas deportivas, ya sea por medio de los periódicos y/o revistas impresos, radio, televisión y ahora, internet.

Muchos son los lugares en donde aparecen notas relacionadas a múltiples disciplinas y, por ende, deportistas que no sólo desean sobresalir a nivel regional, sino a nivel nacional e internacional. Es aquí donde el periodista deportivo aparece para ofrecerles a los aficionados, la información precisa y al *momento* de lo que ocurre en una carrera, partido, pelea, etc.

2.4.2 Reportaje

Este es de los géneros periodísticos, el rey. Sí, el rey, puesto que el reportaje nos permite mezclar en él otros géneros tal y como son la nota informativa y la entrevista, todo ello sin afectar de manera considerable la estructura que demos a nuestro trabajo, claro, sabiéndolo acomodar.

Habiendo diversos tipos de reportaje (descriptivo, instructivo, narrativo, de entretenimiento y demostrativo), se pueden hacer gala de éstos para *hablar* de varios deportes, con la finalidad de mantener informados a los inchas.

El reportaje es un género que nos permite muchos matices en cuanto al manejo que podemos hacer de la información y más aún cuando se trata de actividades deportivas en las que no sólo se nos presenta un valor numérico sino también el sentir de quien practica dicha actividad antes, durante y después de la misma, el ambiente a su alrededor, el pensar de sus preparadores, en fin.

Personajes importantes del deporte han sido inmortalizados en diversos reportajes a lo largo de la historia, pues la información que nos regalan es por demás amplia, permitiéndonos conocer todas las caras posibles de nuestros deportistas preferidos.

Todo eso y mucho más nos permite este género periodístico, el reportaje.

2.4.3 Crónica

Si lo que se pretende es narrar un hecho tal cual sucedió, de manera cronológica, el género periodístico que hace esto de forma particular, es la crónica. Además de recrear un determinado suceso, poniendo atención en el cómo ocurrió, la crónica incluye las impresiones de quien enuncia.

Una crónica puede ser: informativa, de opinión o interpretativa.

En el deporte, llama mucho la atención que nos cuenten a detalle lo que aconteció en alguna prueba, carrera, partido o pelea deportiva, queremos enterarnos de “*pe a pa*” cómo fue, y la crónica nos proporciona esa sensación de saciedad, aunque siempre queremos más.

Así como otros géneros han deleitado a las multitudes por diversos medios de información como los impresos, la televisión y actualmente el internet, la crónica no se ha quedado atrás y en radio dejaron huella: Fernando Marcos (futbol), Pepe “el mago” Septién (beisbol), Ángel Fernández (futbol), Rodolfo Sánchez Noya (automovilismo), por mencionar algunos.

En general, los tres géneros periodísticos antes mencionados van muy bien con el deporte y no sólo arrojan información sin pies ni cabeza ya que se trata de que el reportero o periodista deportivo esté presente en los hechos y analice el desempeño de los deportistas, presentando además un panorama completo de tal o cual actividad de esta índole.

Tal como el resto de las demás disciplinas del periodismo, el deportivo contribuyó en un principio no sólo a informar, sino también a formar ciudadanos, quien ejercía periodismo deportivo debía tener un compromiso de responsabilidad con las audiencias, trataba de aislar los sentimientos de la razón, pues los sentimientos eran sólo para el aficionado. No obstante, en la actualidad eso no ocurre y aunque hay quienes sólo hacen con su voz (en radio y/o tv) un deporte tedioso o fastidioso, hay quienes hacen todo lo contrario: nos transmiten su emoción, su enojo, su alegría, su entusiasmo, nos hacen vibrar y que mejor que con nuestro deporte favorito.

El periodismo deportivo también debe manejar una ética, pues en él -reitero- no sólo deporte es el fútbol, hay muchas disciplinas que merecen atención. Esta profesión se debe manejar con idoneidad pues quienes la practican tienden a ponerse la camiseta de ciertos equipos, perdiendo el equilibrio informativo y con ello, bajan y suben el prestigio de un jugador o de un equipo en cuestión de segundos. No se trata de eso, se trata de difundir y apoyar más de una disciplina, que aunque puede resultar más compleja, aburrida y costosa, merece cierta atención y reconocimiento.

SEGUNDA PARTE

1. LATAM

Mucha gente es responsable de hacer realidad el campeonato de autos fórmula más importante de Latinoamérica. Detrás de cada volante hay un sólo piloto, pero detrás de cada piloto hay docenas de personas que hacen posible el espectáculo en pista que tanto *nos* apasiona.

LATAM, Latin American Series o Campeonato Latinoamericano está conformado por jefes de equipo, ingenieros, mecánicos, oficiales, patrocinadores y prensa especializada quienes ponen su invaluable granito de arena para que el serial de la Fórmula 2000 devore kilómetros y kilómetros en pistas de México, Estados Unidos y otros lugares.

Ese esfuerzo y dedicación tuvo su origen de cara a la campaña 2008, cuando los dueños de equipo se unieron para crear el Latam Challenge Series, básicamente como una forma de hacer las cosas de una forma diferente, en la que los principales beneficiados sean estrictamente los equipos, pilotos, patrocinadores, y aficionados.

Pilotos de México, Colombia, Costa Rica, Panamá y, muy especialmente, Venezuela han aportado su talento en las pistas para hacer de la serie un espectacular y competitivo reto.



En poco tiempo, el Latam se lanzó a la conquista de circuitos internacionales, como La Guácima en Costa Rica, y apenas la campaña pasada en Cresson y Angleton, Texas. Tal crecimiento llamó la atención de Volkswagen, quien se convirtió en el pilar del campeonato no como patrocinador, sino como socio y cómplice de esta aventura deportiva.

Dirigida por el H. C. Roberto de la Vega, el serial se ha perfilado desde hace ya algunas temporadas como el deporte que trae -a los amantes del automovilismo deportivo- lo que más se acerca al máximo escalón de las carreras de autos, la Fórmula 1, “es realmente un espectáculo que atrae la atención de muchas personas a quienes nos gustan las carreras de autos tipo Fórmula y a la vez representa una oportunidad de crecimiento para los pilotos que aspiran llegar a la Fórmula 1”, comentaba alguna vez de la Vega.

No son sólo carreras de autos hechas en un lugar cualquiera, se trata de toda una organización y precisión por parte de los equipos con su respectivo personal y también de los organizadores y directivos apoyados por la Federación de Automovilismo Deportivo A.C (FEMADAC) en manos de José Sánchez Jassen.

Entre 10 y 25 pilotos con sus respectivos equipos, son los que temporada tras temporada se inscriben en este serial para demostrar de qué están hechos y con ello dejar su huella tanto en las pistas en las que se presentan como en el corazón de quienes los siguen y son fanáticos de este deporte motor.

2. Puebla de manteles largos, recibe al LATAM

(1ª y 2ª fecha)

Todo está listo, las gradas van llenándose poco a poco, los aficionados buscan su lugar apresurados, no quieren perderse el inicio, algunos compran una bebida o golosinas que comer mientras observan la carrera, la parrilla de salida está repleta de fotógrafos, edecanes y por supuesto, de los pilotos participantes a bordo de los bólidos relucientes.

La carrera número 1 del serial LATAM Challenge Series, serial muy afamado y esperado por muchos aficionados al deporte motor, según prensa del evento, está por comenzar.

Todos los ajenos a la competencia directamente salen de la pista a prisa al oír que está a punto de ser ondeada la bandera de salida.

En la torre de control ya está todo a la vista, en los monitores se ve cada una de las curvas del autódromo, al parecer, ningún detalle se escapa.

Ya se oye el rugir de los potentes autos de Fórmula 2000, el sudor empieza a recorrerles la frente a algunos de los pilotos, ya sea por el intenso calor o por los nervios.

¡Arrancan!...

Desde temprano, los equipos participantes, Megaracing Motorsport, Dynamic Motorsports, Costa Rica Único Racing, RAM Racing, Team Costa Rica, RE Racing, N Gas Express, Palacio de los Números, Pvdsa, Team CSM y Avior Airlines, llegan al autódromo correspondiente a cada una de las fechas de la temporada 2009, evento que más o menos con un mes de anticipación mantiene, literal y prácticamente, a las carreras a todos los pilotos, mecánicos, ingenieros, familiares y demás organizadores.



Es una organización y precisión impresionante, todo debe estar calculado, en las ciudades a donde llega LATAM se respira un aire de gentileza, de hospitalidad, de euforia y alegría... el sólo hecho de pensar en carreras de F2000 - gracias a la afición no extintas - es sinónimo de emoción y adrenalina.

En cuanto ves la pista desde las gradas y mejor aún, desde los pits y ves además a los apuestos pilotos en sus brillantes y veloces autos fórmula, engalanando sus *nomex* (ropa especial que usan para correr los pilotos) y portando orgullosos las marcas de sus patrocinadores, te dan ganas de querer correr uno de esos bólidos, aunque no sepas manejar...

La primer fecha del 2009 se corrió, como mencioné antes, en Puebla, en el Autódromo de Amozóc, el pasado 21 y 22 de marzo y un gran espectáculo y emoción fueron esas dos primeras fechas de la mejor categoría de autos tipo fórmula en Latinoamérica.

Toda la Ciudad está vuelta loca, es una gran fiesta, se oye la euforia en cada una de las esquinas del Autódromo Miguel E. Abed en Puebla. No hay un sólo rincón en este lugar que esté exento del rugir de los motores de Fórmula 2000 y de la adrenalina que genera el simple hecho de escuchar tales bólidos.

En la parrilla de salida podemos ver a André Solano, Giancarlo Serenelli, Gerardo Nieto, David Farías, Enrique Baca, Rudy Camarillo, Freddy Zebebe, David Arrayales, Ricardo Vera, Juan Piedrahita, Martin Fuentes, engalanando los *nomex* o uniformes de su equipo, llevando en su mente y corazón, además, el orgullo de sus nacionalidades. En esta temporada participarán más de 20 pilotos provenientes de Venezuela, Colombia, Costa Rica y por supuesto México bajo la batuta de escuderías como Megaracing Motorsport, Dynamic Motorsports, R/E Racing, Único Racing, JL Racing, RAM Racing, Team Costa Rica, CSM, entre otras.

El autódromo de la ciudad de los camotes, se empapaba del sudor y pericia de André Solano, joven piloto costarricense que logró lo que muy pocos: una primera posición de este serial de la Fórmula 2000 en tierra extraña. Ahí lo veía la afición salir a toda velocidad rumbo a la meta, librando las curvas de aquella pista, hambriento de ondear la bandera a cuadros.

Los F2000 que participaron en Puebla aquel día demostraron lo serio y estable que fue ese 2009 para todos los equipos y pilotos.

Fue gratificante y excitante apreciar que para todos los asistentes y aficionados a este deporte motor y para los equipos Megaracing Motorsport, Dynamic Motorsports, Costa Rica Único, RAM Racing, Team Costa Rica y RE Racing los F2000 fueron protagonistas en Amozóc, mostrando gran calidad y compromiso de sus pilotos.

El campeón defensor el venezolano Giancarlo Serenelli (#45 Pdsva-Herdez) arrasó con las dos fechas inaugurales de ese 2009, poniéndose a la cabeza del campeonato que visitó Querétaro, San Luis Potosí, Tuxtla Gutiérrez, Chihuahua, Cancún, Colombia, El Salvador, Guatemala y cerró en Costa Rica.

“Fue un fin de semana redondo estuvimos entrenando previo a la inauguración de la temporada en Puebla y logramos el objetivo ganar las dos fechas, ahora viene Querétaro donde esperamos seguir con el ritmo con el que comenzamos en LATAM”, comentó Giancarlo “Gato” Serenelli, piloto venezolano.

Los pilotos del equipo Megaracing: Enrique Baca, David Arrayales y Rodrigo Peralta, se metieron dentro del Top Ten de las primeras dos fechas de la Fórmula 2000, en aquel autódromo.

“Los tres pilotos mostraron su gran potencial y con más entrenamientos seguramente estaremos peleando la punta”, dijo Marco Reyes acerca de los nuevos pilotos de su equipo.

Enrique “Tatita” Baca (auto #11), con apenas 2 fechas corridas en el 2008, ingresó al equipo Megaracing en el inicio de la temporada 2009 y logró colocarse en la 4ª posición en la primer fecha del serial y en la 6ª posición en la 2 segunda, sumando 26 valiosos puntos para el campeonato.

“Llegamos a esta carrera sin tanta preparación, al principio nos costó un poco adaptarnos a la pista y al carro pero poco a poco, calificamos en 10º en la carrera del sábado y terminamos en un muy buen 4 lugar, fuimos los cuartos más rápidos. En la carrera del domingo, arrancamos en la 5ª posición, al principio el auto se comportó un poquito resbaloso, me fui hasta la 11ª pero ya que agarró ritmo, avanzamos y recuperé el 6º lugar y logramos ser los quintos más rápidos”, declaró Baca, quien obtuvo los mejores resultados del fin de semana.

El tapatío, David “Chilillo” Arrayales (auto #14, Il Panino) que compitió por primera vez en un Fórmula 2000 dejó muy buen sabor de boca al lograr en la primera carrera del fin de semana la 6ª posición y en la segunda carrera mantuvo la segunda posición. Sin embargo, quedó fuera de la carrera.

“Me sentí muy bien, fuimos siempre muy rápidos, estuvimos siempre dentro de los primeros 5, es mi primera carrera y gracias a mi mamá, a mi papá, a Marco y al equipo tuvimos buenos resultados. Aunque de esta fecha sacamos puntos esperamos que en Querétaro con el entrenamiento nos vaya mejor”, comentó Arrayales.

Rodrigo Peralta (auto #15, Tochigi Nissan) que corre su segunda temporada con el equipo Megaracing no fue afortunado en la primera carrera ya que se rompió el retén de la caja pero en la segunda carrera tuvo un espectacular regreso desde la posición 19 hasta el 7º lugar.

“Creo que fue una carrera muy buena remontamos hasta 7º lugar, fue divertida con muchos rebases. Es cuestión de estar en el auto, dar vueltas y retomar la confianza para lograr la mayor cantidad de pódiums y el campeonato está difícil, pero nada es imposible”, declaró Peralta al término de esa fecha.

Ahora bien, hablando del autódromo de la ciudad poblana, éste es también conocido como **Autódromo de Puebla-Amozóc** es una pista de carreras ubicada en el municipio de Amozóc, a 30 kilómetros (18.64 millas) al este de la ciudad en el estado mexicano del mismo nombre.

Fue inaugurado en 2005 y está considerada una de las instalaciones de competición más importantes de México. Cuenta con un trazado de carretera y 2,01 km de forma oval. La pista ha acogido cuatro eventos de World Touring Car Championship (WTCC) en 2005, 2006, 2008 y 2009. Había un evento programado para el 2010, pero se suspendió por la falta de seguridad ciudadana.



Este circuito se basa en un óvalo de estilo americano con unas aperaltadas curvas. La parte interna y más técnica, contiene una superficie extremadamente difícil debido a la superficie rugosa.

“Para construir la pista primero se abrió una caja de 40 centímetros de espesor donde se instaló material sub-base y luego otros 30 centímetros de base, una carpeta de 8 centímetros y otra carpeta de 3 centímetros de asfalto, la que trabaja para el agarre de los autos. En todo el ancho de la pista del ovalo que tiene 16 metros de ancho y una sección construida de 12 metros constantes para la pista interior, de acuerdo al lineamiento que marca la Federación Internacional de Automovilismo, FIA”.

Por lo que se refiere a volúmenes de base y sub-base fueron 60 mil metros cúbicos, que es bastante grande de carpeta asfáltica, se manejaron además sobre 12,000 toneladas para toda la pista. Por lo que se refiere a mallas de protección de la pista fueron 14 kilómetros. Todo este material hubiera servido para construir un edificio de 18 pisos, para construir el paso a desnivel que es espectacular se hicieron muchos estudios del tipo de humedades que tiene y darle toda la tecnología de un paso deprimido.

Hay que tomar en cuenta que “el pavimento está perfectamente bien elaborado porque permite que bajo cualquier condición climatológica o con lluvia ésta se deslice hacia la zona del drenaje y no se encharque además tampoco se inunde el paso a desnivel”, comentó el ingeniero Julián Abed Rouanet, director responsable de la construcción de este autódromo.



Foto: Julián Abed Rouanet

Como nos podemos dar cuenta, no es tan sencillo manejar un auto de Fórmula a altas velocidades y menos en un lugar difícil, pero bello, para hacerlo, ya que en este también tiene que ver las características tecnológicas con las que cuenta el vehículo, tales como el agarre de los neumáticos, pues éstos no son comunes y corrientes como los que usan los autos que vemos en un día normal de tránsito en nuestra ciudad.

La tecnología aquí juega un papel determinante no sólo en la estrategia que los equipos usan para intentar llevarse el podio cada carrera y con ello la temporada al final, sino que además se invierte una suma considerable de dinero en cada juego de neumáticos por fecha, es decir, estamos hablando de un gasto aproximado a los \$ 5,000 pesos por un par de llantas en cada carrera, o sea, \$ 10,000 pesos por las cuatro ruedas. No obstante, si llueve en la ciudad donde se celebre determinada fecha, los neumáticos no son los mismos debido a que el agarre es distinto y por lo tanto éstos tienen un costo diferente, lo que aumenta el presupuesto quizá al doble.

El coche en sí, es un despunte de tecnología y precisión. Se trata de usar lo mejor y vanguardista en cuanto a desempeño del auto. Motor súper potente, frenos, computadora, sistema contra incendio, entre otros aditamentos, hacen de un vehículo de Fórmula 2000, un estuche de monerías a toda velocidad.

Aquí la ficha técnica de uno de esos autos, tomada del portal de internet www.latamchallengeseries.com.mx para que se puedan dar una idea más precisa de las especificaciones de un Fórmula 2000.

Ficha Técnica de un Auto Fórmula 2000

Fórmula-2000

Chasis:
Monocasco Tatuus

Material:
Fibra de carbono

Motor:
Volkswagen FSI - 2.0 L
16 Valvulas

Cuerpos de aceleración:
Extrudabody 48 mm.

Nº cilindros:
4 en linea.

Cc:
2019 c.c

Inyección Electrónica:
Haltech Platimun 1000

Max. Revoluciones:
7000 R.P.M

Potencia: 215 HP

Torque: 185 lb.Ft

Caja de velocidades:
6 velocidades secuencial

Frenos:
4 pistones de aluminio

Disco de freno:
Ventilados
274mm x 17.5 mm

Cinturones de seguridad:
6 puntos de 3 pulgadas

Distancia entre ejes:
2.645 mm

Anchura al frente:
1.590 mm

Ancho en la parte trasera:
1.529 mm

Rines:
De alineación OZ
Racing birlo central.

Longitud total:
4.300 mm

Altura:
900 mm

Neumáticos :
Kumho

Celda de combustible:
39 L

Peso:
490 Kg

Max. velocidad:
245 Km/h





En la primera práctica en Puebla se contó con una parrilla de 21 autos F2000, estrenándose la temporada en el marco de la segunda fecha el Campeonato Mundial de Turismos (WTCC).

En una mañana muy soleada el campeón reinante Giancarlo Serenelli (Venezuela, #45 Pdvsa-Herdez/Re Racing) dominó el primer entrenamiento parando los cronómetros en 1'33:416", seguido del piloto André Solano de Costa Rica (#3 Sensormatic/Costa Rica Único) con un tiempo 1'33:461", quien ocupó el puesto del tercero más rápido de la mañana fue Martín Fuentes (#7 Palacio de los Números-Edhardy-Fruler/Re Racing) con 1'34:175".

Entre los diez más rápidos de la práctica vimos a: Rudy Camarillo, Gerardo Nieto, Roberto Dalton, Juan Piedrahita, David Arrayales, Hugo Oliveras y Ricardo Marroquín.

El 20 de marzo 2009, con la segunda practica libre de LATAM Challenge Series continuó la actividad en el trazado de 3.2 kilómetros, tras hacer ajustes minúsculos en los monoplazas F2000, los 21 pilotos salieron a la pista a buscar el punto exacto para desafiar al día siguiente la calificación previo a la fecha inaugural del LATAM Challenge Series.

Para esta segunda, el más rápido fue Martín Fuentes (#7 Palacio de los números-Ed hardy-Fruler/Re Racing), seguido del venezolano Giancarlo Serenelli (#45 Pdvsa-Herdez/Re Racing) dejando a André Solano de Costa Rica (#3 Sensormatic/Costa Rica Único) en la tercera posición.



Posición	N°	Nombre	Mejor Tiempo
1	7	Martín Fuentes	1:33.149
2	45	Giancarlo Serenelli	1:33.383
3	3	André Solano	1:33.994
4	22	Gerardo Nieto	1:34.153
5	14	David Arrayales	1:34.211
6	13	Roberto Dalton	1:34.254
7	18	David Farias	1:34.405
8	8	José Sandoval	1:34.623
9	48	Hugo Oliveras	1:34.730
10	6	Rudy Camarillo	1:35.135
11	19	Santiago Tovar	1:35.324
12	99	Ricardo Marroquín	1:35.580
13	2	Juan Piedrahita	1:35.599
14	11	Enrique Baca	1:36.049
15	9	Oscar P. Arroyo	1:36.122



16	47	Carlos Arellano	1:36.237
17	24	Francisco Díaz	1:36.555
18	83	Juan Villamil	1:37.898
19	27	Esteban Yanguas	1:38.294
20	34	Juan Manuel González	1:38.721
21	15	Rodrigo Peralta	1:39.236

La tercera y última sesión de entrenamiento fue crucial para poner los F2000 listos para la calificación del día e inmediatamente, ahora sí, correr la primera fecha de la temporada LATAM Challenge Series 2009.

El mismo viernes 20 de marzo 2009, finalizó la actividad con la última práctica libre del día previa a la calificación del sábado 21, en el autódromo Miguel E. Abed y quien puso el ritmo en dos de las tres prácticas libres a lo largo del día fue el campeón defensor, el venezolano Giancarlo “gato” Serenelli (#45 Pdvsa-Herdez/Re Racing), seguido del tico André Solano (#3 Sensormatic/Costa Rica Único) y al final mejorando en la tercera posición Gerardo “grillo” Nieto (#22 Gas Express Nieto/ Re Racing).



Aquí los tiempos de la tercera calificación LATAM.

Posición	Número	Piloto	Mejor Tiempo
1	45	Giancarlo Serenelli	1'32.636"
2	3	André Solano	1'33.226"
3	22	Gerardo Nieto	1'33.628"
4	14	David Arrayales	1'33.725"
5	8	José Sandoval	1'33.745"
6	7	Martín Fuentes	1'34.022"
7	48	Hugo Oliveras	1'34.210"
8	34	Juan Manuel González	1'34.577"
9	18	David Farías	1'34.651"
10	13	Roberto Dalton	1'34.866"
11	11	Enrique Baca	1'34.962"
12	15	Rodrigo Peralta	1'35.719"
13	6	Rudy Camarillo	1'35.853"
14	99	Ricardo Marroquín	1'36.290"
15	83	Juan Villamil	1'36.523"
16	9	Oscar P. Arroyo	1'36.708"
17	24	Francisco Díaz	1'36.892"
18	47	Carlos Arellano	1'37.966"
19	27	Esteban Yanguas	1'38.359"
20	12	Ricardo Vera	1'39.306"
21	2	Juan Piedrahita	1'41.381"



La calificación de LATAM Challenge Series, se llevó a cabo en punto de las 11:50 de la mañana, la primer carrera arrancó a las 5 pm, teniendo los pilotos un reto más por la nueva forma de parrilla de salida invertida, modelo aplicado con éxito en distintos torneos europeos como GP2 Series, World Series by Renault, Fórmula 3 Europea y Fórmula Master, es decir, los 8 primeros lugares en la parrilla de salida, se invertirán, quedando el 8º en primer lugar de salida, el 7º en segundo lugar de salida, el 6º en tercer lugar de salida y así sucesivamente.

Entre otras cosas, los diez primeros de la tabla de posiciones la completaron el guatemalteco Robert Dalton en cuarto, José Sandoval en quinto, Enrique Baca en sexto, Rodrigo Peralta en séptimo, Hugo Oliveras en octavo, Juan Manuel González en noveno y Gerardo Nieto en el décimo.

21 autos conformaron la segunda fecha del Latam Challenge Series. De ellas, sólo 15 terminaron las 22 vueltas pactadas para la competencia y seis no lo lograron por diversas circunstancias.

David Farías se adjudicó la vuelta más rápida al circuito de esa carrera con un tiempo de 1'31.398'' y a una velocidad promedio de 126.042 kilómetros por hora.



Nos quedamos, para la tercera y cuarta fecha a llevarse a cabo los días 25 y 26 de abril del 2009, con la imagen de un “gato” Serenelli como candidato a llevarse una vez más el triunfo, sin dejar en la pelea a David Farías y Enrique Baca que estaban pisándole los talones a Serenelli en la tabla de los puntos.

Con un muy buen sabor de boca, esperamos ansiosos la próxima carrera en el bello estado de Querétaro en donde arrancaremos con todo...



3. Autos, emoción, ambiente...yo Querétaro

(3ª y 4ª fecha)

Al unísono varios decimos ¡salud! por la ocasión, por la victoria que todos esperamos de nuestros corredores mientras las apuestas se lanzan ya al aire, las edecanes roban unos instantes la atención de los espectadores pero en cuanto se hagan presentes los autos en la parrilla de salida ellas pasarán a segundo plano.

Lo más importante ahora son sólo esos hermosos autos, el sonido estridente que hacen al ser encendidos y quien se lleva la victoria con la bandera a cuadros por delante.

Ahora, aquí en el estado de Querétaro está todo listo para recibir la oleada de adrenalina y emoción que traen a gran velocidad los Fórmula 2000, ya se siente la ovación en las gradas, en los pits y en cada esquina del autódromo que esta fiesta genera, la gente impaciente de recibir a sus equipos y pilotos favoritos espera en sus asientos, el calor sigue haciendo de las suyas y una cervecita bien fría a nadie le cae mal.

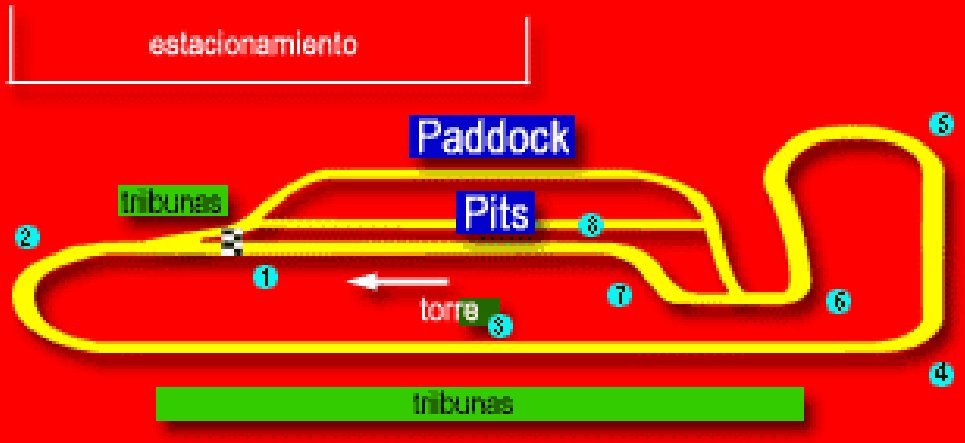
Esta pista mide alrededor de 2.3 kilómetros, tiene un circuito y un óvalo, así como un contador electrónico de vueltas, cronómetro y posiciones de cada piloto. De la misma manera, el nuevo Autódromo de Querétaro cuenta con gradas con capacidad para más de 10 mil asistentes, estacionamiento con 7 mil cajones y una torre de control, digo nuevo por que fue remodelado y reinaugurado el pasado 30 de abril del año 2008, no hace mucho.



Autódromo Querétaro



Querétaro, Qro. México





En efecto, el 25 y 26 de abril 2009, el autódromo de Querétaro se vistió de los colores de la bandera a cuadros y de los autos de Fórmula 2000 que pisaron esta pista para continuar con la 3ª y 4ª fecha de la temporada, en donde uno pensaría que es muy fácil llevar esos automóviles y todo el espectáculo en general pero si revisamos las cifras nos damos cuenta de que no es así porque el “simple” hecho de arrancar –literalmente- un equipo de carreras nos lleva aproximadamente un millón y medio de pesos por temporada, según la experiencia de Omar López León, jefe de taller del equipo Costa Rica Único Racing Team, quien radica actualmente en Costa Rica.

Quienes conocen más de cerca este negocio saben que quizá se invierta poco más del millón y medio. Con tan sólo 30 años de edad, el ingeniero Fernando Hernández, también Director de Prensa LATAM, cuenta que desde muy niño se vio involucrado en el mundo de las carreras y el oficio de periodismo ya que su padre, el periodista Gonzalo Hernández (periódico Ovociones) lo llevaba a la redacción del diario y a la cabina de radio a escuchar por horas la crónica de su padre, el gusto que tenía por los autos y las carreras. De aquí que él sepa cómo se maneja este negocio y esté enterado de lo que se necesita para entrarle de lleno a una de estas fabulosas carreras de este serial.

Él se atreve a decir que “aproximadamente se requieren dos millones de pesos” para participar en una carrera de LATAM, debido a que en primera instancia se necesita pagar una cuota de inscripción por auto (aproximadamente \$ 10,000 pesos cada auto).



Y si a lo anterior le sumamos los gastos de transportación, viáticos, el salario de los mecánicos, asistentes y demás personal requerido los días de las carreras, la suma sigue creciendo. Esto es sólo por parte del equipo, pero imagínense el dineral que invierte el Estado o Ciudad en el que se vaya a efectuar la carrera, en sí, los gastos de publicidad y demás patrocinio como aditivos para los bólidos, bebidas energéticas, ropa deportiva y demás que se consigan para el evento.

- Inscripción al serial: \$ 10,000 pesos por auto
- Hospedaje: \$ 1,500 pesos por día y persona (3 días)
- Desayuno, Comida y Cena: \$ 500 pesos por día y persona (de 15 a 20 personas por equipo).
- Transportación (casetas, gasolina, etc.): \$ 3,000 pesos por día
- Par de neumáticos para Fórmula 2000: \$ 2,500 pesos
- Nómex o uniformes de los pilotos: \$ 1,500 cada uno
- Casco, botas y guantes: \$ 3,000
- Salarios: \$ 40,000 pesos.

Total: \$65,000 sin contar costos extras en refacciones y demás gastos.

En fin, la lista anterior es un aproximado de los gastos que tiene que cubrir un equipo de carreras de Fórmula 2000 en cada una de las fechas del serial, sin contar uno que otro percance al que todos están sujetos en *el camino por llegar a la meta*.

Todo esto es un monstruo a toda velocidad.



Los patrocinios aquí son una pieza importante y fundamental. Empresas como las refresqueras - con sus variantes bebidas como energéticas - , las empresas de combustibles y aditamentos automotrices, las de ropa deportiva y algunas otras de entretenimiento le han apostado al automovilismo deportivo pues ven en los deportes motor, un excelente escaparate publicitario y comercial de la gran cantidad de productos que tienen y ofrecen a un público variado en edades, gustos e intereses.

El ingeniero Fernando Hernández, Director de Prensa de LATAM señala que “es un verdadero negocio esto de las carreras, de ahí que muchas empresas le apuesten a este deporte, no sólo tiene que acaparar la atención de las personas y los medios de *comunicación* el futbol, no todo tiene por qué ser así, existen muchos otros deportes que admira y sigue la gente. Lo que se tiene que hacer es descentralizar a las masas y permitirles ver otro tipo de deportes que además también ofrecen un muy buen espectáculo, si es esto lo que quieren, sin caer en lo burdo. LATAM pretende eso e impulsar la carrera en el automovilismo de muchos jovencitos mexicanos que han demostrado estar al nivel de otras naciones muy competitivas”.

El dinero no sólo debe de ser para el futbol.

En la mayoría de los casos, los pilotos y sus respectivos directivos hacen lo posible por buscar, por lo menos, el 40% del financiamiento o patrocinio por parte de las empresas a las que se dirigen para que de esa manera sea más flexible entrarle a esto de las carreras.

La manera en la que el piloto y su equipo le retribuyen a determinadas empresas su apoyo financiero es evidente al portar y hacer visible la *marca* de sus productos tanto en el auto como en la ropa que portan en cada carrera y a veces en anuncios comerciales por diversos medios impresos y electrónicos.

Regresando al mero día de la carrera, se vivió de todo un poco en Querétaro. André Solano, uno de los favoritos, de manera inesperada, el día sábado en la primera carrera del fin de semana, sufrió un fuerte **accidente** cuando a más de 130 kilómetros por hora de velocidad, el vehículo del joven tico, Solano, chocó contra un muro de llantas, nadie lo esperábamos, todo iba de maravilla, a todos nos tenían de pie de lo emocionante que estaba la carrera...todo puede pasar.



Foto: cortesía sportcar.com

“Hubo muchos accidentes apenas en el inicio de la carrera. En ese momento, nosotros salíamos desde muy atrás y empezamos a recuperar posiciones y forzamos mucho el auto para meternos entre los cinco primeros lugares” explicó André Solano.

Pareciera que sólo “el auto apenas tocó unos centímetros fuera de la pista pero con la velocidad a que veníamos, fue suficiente para salirnos de la pista” comentó el piloto costarricense.

El día domingo, el muchacho inició la competencia desde la décimo quinta posición de la parrilla, lo cual obligó lo a realizar un gran esfuerzo para recuperar puntos y posiciones y logró terminar en la cuarta posición en una jornada más de la Fórmula 2000 del campeonato Latam Challenge Series.

“Fui más rápido en la carrera del domingo, lo cual me dio dos puntos extras por marcar la vuelta más rápida de la carrera. Logré llegar al cuarto lugar, pero el auto se degradó mucho y no pude avanzar más” explicó el piloto tico.

Pero además de lo anterior, Solano impuso en Querétaro un nuevo récord de pista, luego de bajar la anterior cifra en cuatro décimas de segundo el sábado durante la sesión de calentamiento

Ahí estaba en la pista, corriendo como la mantequilla se desliza en un pan recién horneado, apenas lo veíamos pasar de lo rápido que iba. En sí, la manera en la que todos los pilotos salían bien librados de las curvas y aceleraban más y más, era genial.

La pista quedaba chica para tales maniobras.

“Fue gratificante saber que todo el fin de semana fuimos rápidos, aunque la carrera no fue del todo lo que queríamos, pero los puntos ganados nos mantienen más que vivos en la pelea por el título” agregó Solano, subcampeón de la serie.



André Solano

Foto: cortesía Costa Rica Único Racing Team

Solano quien corría por segunda vez en dicho autódromo empezó a marcar el ritmo de competencia desde la segunda práctica del día viernes cuando su mejor vuelta fue de 58.107, tiempo con el que logró la segunda posición.



Luego en la cuarta práctica del fin de semana, el costarricense mejoró su tiempo en 57.819 con lo que alcanzó el primer lugar de esa sesión, luego en el quinto entrenamiento del viernes nuevamente fue el más rápido con un tiempo de 57.924 segundos.

Para el día sábado el equipo Costa Rica Único Racing Team colocó a dos de sus pilotos como los más rápidos del día al lograr Solano la primera posición con un tiempo de 57.399 logrando con ello un nuevo récord de pista, mientras que el mexicano Hugo Oliveras lo hizo parando el cronometro en 57.625.



Hugo Oliveras

Foto: cortesía Costa Rica Único Racing Team

Para la sesión de clasificación el costarricense nuevamente logró la primera posición, sin embargo una decisión de los jueces le hizo acreedor a una penalización que lo colocó en la séptima posición de la parrilla de salida.



“Pagamos con una sanción la mala organización del evento el día sábado, no es posible que nuestro equipo sufra las consecuencias de un mal trabajo de los encargados del evento” dijo Carlos Solano propietario del equipo Costa Rica Único Racing Team al referirse a la sanción aplicada al costarricense.

Además Solano también fue enfático en afirmar que la sanción recibida no fue por no dar el peso de reglamento durante la clasificación del sábado.

“Las pesas no estaban señalizadas, no fue posible saber en ese momento dónde estaban ubicadas, pero negamos rotundamente que el auto no tuviera el peso reglamentario, de hecho fueron 14 autos los que recibieron el castigo y no sólo los nuestros” dijo el propietario del Costa Rica Único Racing Team.

El dominio del costarricense sobre el trazado de Querétaro también dejó sus frutos en la tabla de posiciones, pues al realizar la vuelta más rápida en la carrera del día domingo, aseguró sumar dos puntos más dentro de la pelea por el campeonato 2009.

Así vimos que el piloto costarricense André Solano del equipo Costa Rica Único Racing Team destacó ese fin de semana en la tercera y cuarta fecha del serial como uno de los pilotos más rápidos en el autódromo de Querétaro.

Mientras tanto, el equipo Megaracing llevó a David Arrayales y Rodrigo Peralta a lo más alto del podio en Querétaro, llevándose el 1º y 2º lugar respectivamente en la 4ª fecha de la Fórmula 2000.

David Arrayales



Rodrigo Peralta



Fotos: cortesía Prensa Latam Challenge

David “Chilillo” Arrayales (auto #14, el Panino-Megaracing.net) de Guadalajara arrancó de la 5ª posición donde tuvo que aguantar la presión de sus adversarios y compañeros de equipo para adjudicarse la primera posición del día.



“Estuvo muy reñida la carrera pero pudimos poner el carro adelante, estoy muy contento de todo lo que hicimos el equipo Megaracing y yo. Gracias a *il Panino* es mi cuarta carrera, ya me llevé el primer podio y vamos a luchar todo el año por llevarnos el primer lugar. Gracias al equipo”, declaró David. Joven que apenas corre su 4ª carrera en la categoría Fórmula 2000 y ya obtuvo su primer triunfo.

David “Chilillo” Arrayales dio 35 vueltas en un tiempo total de 39 minutos 20.637 segundos y su vuelta más rápida fue en 58.934 segundos.

La vuelta más rápida de Rodrigo Peralta de Rodrigo Peralta (auto #15, Tochigi-Nissan-Megaracing.net) fue registrada en 58.996 segundos y además de que un día antes fue el tercer lugar de la 3ª fecha mejoró la posición y acompañó a su coequipero en el podio.

“Estoy muy contento, se logró algo que esperábamos desde los entrenamientos. Muy contentos del 1-2. Creo que nos dio buenos resultados, nos acoplamos bien a la pista y logramos poner un buen coche, gracias a Dios nos pudimos subir dos veces al podio este fin de semana”, declaró Rodrigo Peralta.

El tercer lugar de la competencia fue el panameño Freddy Zebede del equipo Uno Express Racing. Y la vuelta más rápida fue del piloto de Costa Rica, André Solano auto #3 /Sensormatic.

Freddy Zebede



André Solano



Fotos: cortesía Prensa Latam Challenge

El representante de Chihuahua, Enrique Baca del auto #11 megaracing.net terminó en la 16ª posición de la tabla general por un contacto que hizo que el auto girara como un trompo, después sufrió una falla en los frenos que lo obligó a abandonar la carrera.



Foto: Enrique Baca, cortesía Prensa Latam Challenge

Vemos aquí que los pilotos del equipo Megaracing avanzaron posiciones en el serial de manera considerable.

A punto de ser ondeada la bandera que indica que es la última vuelta, el sudor en la frente de los apoderados, ingenieros, demás familiares de los jóvenes al volante de los Fórmula y también de los fanáticos en las gradas escurre de manera lenta...

La carrera ha estado reñida, todos querían llevarse la bandera, apretamos los puños con fuerza, pedimos mentalmente que nuestro favorito sea quien se suba al podio. Sin embargo, en esta ocasión la de cuadros es para David Farías en la 3ª fecha en la 4ª para David Arrayales; la pole position fue para André Solano y Carlos Arellano, respectivamente en dichas fechas.

David Farías



David Arrayales



Fotos: cortesía Prensa Latam Challenge

Esperemos que lo que les depare en las próximas fechas sea exitoso para “todos” los equipos y sus respectivos patrocinadores.



4. De retache en Puebla (5ª y 6ª fecha)

Vemos “desempacar” el equipaje que resguardan los enormes remolques de los equipos participantes: Sensormatic, Pdvsa, N Gas Express, Daewoo-Esto, Mega Racing, Uno Express Racing, Palacio de los Números, Panino, Team Puerto Rico, Petrosur, Escape, Team CSM, Tochigi, Tecnitransporte, Artec, Red Bull Guatemala, Ram Racing, Cooper Tires, México, Team Costa Rica, todos de una manera precisa y ordenada, arman su rompecabezas para la acción...

Lo más sobresaliente de esa tarde fue que Solano logró alcanzar la pole position en las clasificaciones sobre 17 pilotos, para que en la tarde del mismo día el tico lograra cerrar con broche de oro y subir a lo más alto del podio.

“Desde la mañana fue una prueba *talladísima*, las primeras 10 vueltas con llantas frías costó acoplarse; pero pude mantener el ritmo en la punta, Serenelli y Richards me mantuvieron con presión durante la carrera. Esta temporada habíamos sido los más rápidos pero hasta ahora logramos obtener la primera posición, por ende nos deja un buen sabor de boca” manifestó Solano posterior al podio de ese sábado.

En esta ocasión, las novedades de la F2000 nos dictan que el ganador de la primera largada sale en la 8ª casilla, el segundo lugar parte desde la 7ª., el tercero desde la 6ª. y así sucesivamente hasta el 8º lugar. Pese a esto Solano mostró un desempeño extraordinario, rebasando rivales para ubicarse en la segunda posición.



Por la tarde, la competencia se presentó muy reñida, todos perseguían con sagacidad la victoria del día, Solano se encontró con un nivel exigente de competencia en donde “el estado del tiempo por la mañana me hizo pensar que íbamos a correr con lluvia, pero no se dio... una lástima porque me siento bien sobre pista mojada. Pero bueno la lluvia no llegó y tuvimos una carrera dura, gracias a Dios y a mi equipo una vez más logramos poner la bandera de Costa Rica en los más alto del podio” declaró André al término de la carrera.

De pronto, la pista le hizo una mala pasada: “Bueno salimos con buen ritmo desde el principio, rebasando a los demás pilotos inclusive con la vuelta más rápida de la fecha. Sin embargo, cuando estaba de segundo ingresó el *pace car* y a la salida del *pace car* intenté rebasar al primero por la parte sucia de la pista... y en una frenada tuvimos un accidente. Pese a esto nos quedamos con la vuelta más rápida y sumamos con esto 2 puntos valiosos en la tabla” comentó el piloto.



Con estos Resultados André continúa como uno de los principales protagonistas de la temporada, a saber:

Posición.	Piloto	Equipo	Total Puntos
1	David Farias	Daewoo-Esto	104
2	David Arrayales	Panino	96
3	Giancarlo Serenelli	Pdvs	88
4	Enrique Baca	Mega Racing	78
5	André Solano	Sensormatic	76
6	Freddy Zebede	Uno Express Racing	56
7	Rodrigo Peralta	Tochigi	52
8	Martin Fuentes	Palacio de los Números	44
9	Rudy Camarillo		36
10	Carlos Arellano		30



Mientras tanto, el joven piloto Gerardo “grillo” Nieto de la escudería Gas Express Nieto / #22, tuvo una buena participación en la quinta y sexta ronda del serial automovilístico más importante de Latinoamérica.

Gerardo hizo su presentación del sábado sobre el trazado poblano de 3.1 Km al clasificar y cronometrar un tiempo de 1:25.112, colocándose en la sexta posición de la parrilla de partida.

En la arrancada, el “Grillo” comenzó a experimentar problemas con su bólido, obligándolo a llevar una carrera conservadora el resto de la competencia para no comprometer el auto y lograr terminar la misma.

La tecnología aquí se desarrolla de manera significativa debido a que no se trata de autos sencillos como los que estamos acostumbrados a ver circular en las calles. Se trata de vehículos que son corridos a grandes velocidades en las que un descuido o error mínimo puede ser de suma importancia en los resultados finales de la carrera en juego, aunque también la suerte y el auto podrían ser engañosos y conforme se está en la competencia algo puede averiarse y causar que el carro se detenga por completo, se incendie o - por qué no- se desarme en plana pista.

Un auto de Fórmula 2000 además de tener, de manera general, neumáticos y un motor, éstos no son tan sencillos pues además de costosos, son especiales y precisos en cuanto al desempeño para el que son fabricados.



El trabajo de los ingenieros es crucial antes, durante y después de la carrera ya que tienen que estar en constante comunicación con sus pilotos y mecánicos por si algo diferente a lo que se esperaba ocurre. Todo esto lo hacen mediante

pantallas en el vehículo que le indican al piloto la cantidad de combustible que tiene, los niveles de aceite del mismo y el desgaste de los neumáticos, por mencionar algunas tareas técnicas que en sí, son considerablemente costosas en un equipo de carreras, ya que se está hablando de los recursos materiales y el personal que presta sus servicios y aporta sus conocimientos.



Si en algún momento ocurre un accidente, lo primero que se hace en pista es indicar con bandera amarilla lo ocurrido, posteriormente, los demás participantes reducen su velocidad y siguen al *pace car*, vehículo seguido por todos los demás pilotos en lo que las maniobras pertinentes para librar a todos los pilotos son llevadas a

cabo en el menor tiempo posible.

Foto: Ejemplo de *safety car* en el Gran premio de Mónaco

Los bomberos y el *medical car* o auto médico, están al pendiente de la situación, representando esto, un gasto más en una carrera.

Dando un salto de nuevo con el “grillo” Nieto, mencionó además que “fue un compromiso realmente difícil este fin de semana desde la calificación el día sábado, pues amaneció el circuito con lluvia y esto obligó a cancelar la primera práctica, pero bueno, tratamos de hacer lo mejor posible las cosas y arrancamos en la sexta posición el sábado, desgraciadamente el auto empezó a darme problemas muy temprano y bueno tuvimos que irnos hasta la posición 11, así son las carreras hay rachas buenas y malas”, dijo el “grillo” Nieto.



Foto:cortesía Prensa Latam Challenge

Sobre su participación el día domingo, agregó que “el día domingo tratamos de buscar los primeros lugares logramos remontar varias posiciones, estuvimos rodando siempre en el grupo punteros, mi equipo hizo un buen trabajo con el auto y logramos terminar en la séptima posición, pero bueno ahora vamos a poner la mente por completo en la siguiente carrera, vamos con todo a San Luis Potosí” expresó Gerardo “Grillo” Nieto.

Por otra parte, el joven piloto guatemalteco del equipo Red Bull Guatemala, Roberto Dalton concluyó su presentación en nuestras tierras, al celebrarse la sexta ronda, arrancando en la novena posición y enfrentando un fin de semana complicado ya que tuvo que terminar su presentación del domingo antes de lo planeado pues una falla en el auto le impidió llegar al final de la carrera.

La tecnología sigue haciendo de las suyas...

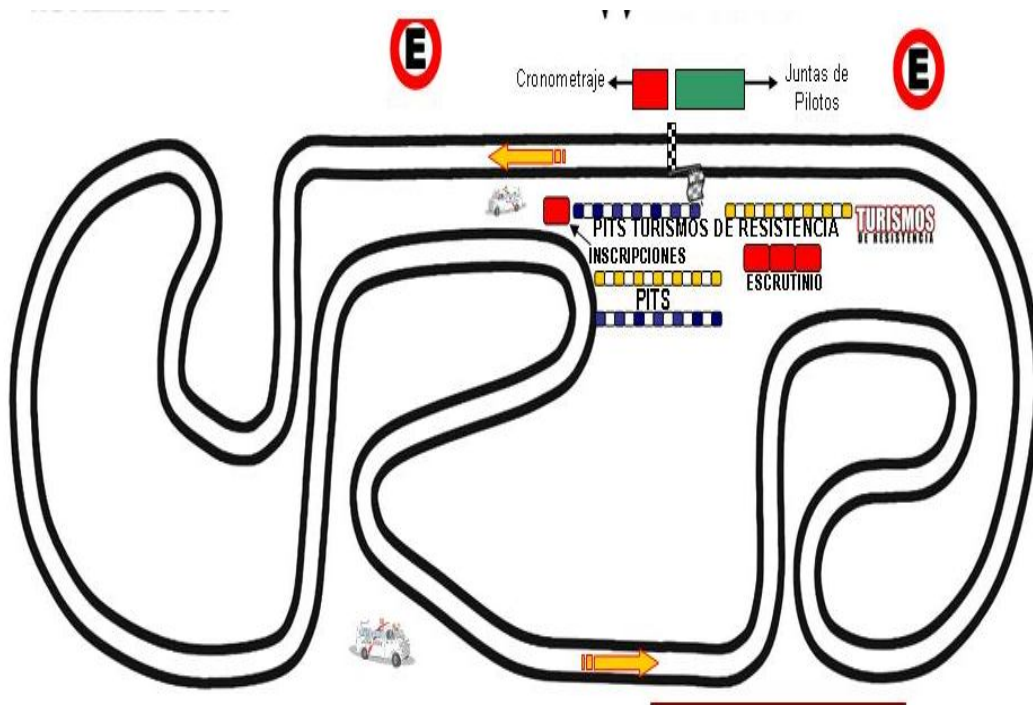


“La verdad la carrera estuvo bastante dura al principio, en la arrancada todos los carros estábamos muy parejos, todos en un mismo grupo peleando rueda a rueda por posiciones esto la hizo muy apretada, desgraciadamente tuve un par de roses con unos pilotos que venían atrás y esto dañó una fibra de las que cubren la rueda e hizo que la llanta se fuera desgastando más rápido y esto me obligó a bajar el ritmo de la carrera, después en una curva muy rápida la llanta simplemente no aguantó más y estallo” apuntó Roberto Dalton.

Foto: cortesía Prensa Latam Challenge

Curiosamente, el autódromo Miguel E. Abed es uno de los circuitos a los que Roberto Dalton guarda gran cariño y expresó que “es muy grato volver a correr en este circuito ya que fue aquí donde hice mi debut en la Fórmula 2000 además de ser uno de los circuitos que más me gusta correr, tiene secciones muy rápidas y muy técnicas, pero bueno ahora vamos a pensar en nuestra siguiente carrera y vamos a hacer las cosas lo mejor posible para poder poner el nombre de Guatemala y mis patrocinadores en lo más alto del pódium”, ultimó Roberto Dalton.

A continuación, otra imagen que ilustra el autódromo poblano del que tiene muy gratos recuerdos el joven piloto guatemalteco Roberto Dalton.



Por su parte, el joven puertorriqueño Ricardo Vera con el número 12 / Greatwall Puerto Rico / Team Costa Rica, concluyó su presentación en la ronda número seis de este extraordinario serial.

Ricardo y su equipo trabajaron fuertemente sobre la puesta a punto del auto #12/ Greatwall Puerto Rico /Team Costa Rica que el día anterior había sufrido una serie de desperfectos los cuales el equipo supo sortear de manera extraordinaria, pues el auto de Vera se comportó nuevamente de manera perfecta según comentó el puertorriqueño.



Foto: Ricardo Vera, cortesía Prensa Latam Challenge

“Tuvimos un auto perfecto, fue una carrera muy emocionante, desgraciadamente al inicio de la competencia mi auto trompeo y esto nos dejó aún mas lejos del grupo puntero ya que arrancamos en la posición 16, pero bueno nos dimos a la tarea de acercarnos a ellos hasta comenzar con los rebases y al final de la competencia pudimos colocarnos en la sexta posición” comentó Ricardo Vera.



Ricardo Vera nos hizo vibrar de la emoción y puso a toda la concurrencia del Miguel E. Abed de pie al verlo realizar rebases increíbles y espectaculares al final de la competencia.

“Este es el inicio de un gran proyecto con mi equipo el Greatwall Puerto Rico / Team Costa Rica, vamos a trabajar muy fuerte para poner el nombre mi patria en lo más alto y que mi gente se sienta orgullosa de ello, aprovecho para agradecer a mi equipo el Team Costa Rica por el buen trabajo realizado” finalizó Vera con una enorme sonrisa dibujada en su rostro.

En fin, esto es sólo un oco de lo que sucedió en la 5ª y 6ª fecha del Latam Challenge Series 2009, de regreso en el bello estado de Puebla, estado donde no sólo se disfruta del camote, sino también de una cerveza bien fría desde las gradas o zona de pits en el autódromo poblano, de la adrenalina y de la emoción que traen consigo ls carreras de autos Fórmula 2000

La próxima ronda del “LATAM Challenge Series” se realizará en la Perla Tapatía, Guadalajara.

¿Ya escuchan el rugir de los autos en la parrilla de salida?



5. La Perla Tapatía siente la adrenalina

(7ª y 8ª fecha)

De nueva cuenta se eriza la piel al oír el rugido de los motores de los Fórmula 2000 listos para arrancar en la parrilla de Guadalajara. Los pilotos merodean su auto en sus respectivos remolques, todo debe estar a doc para la carrera. Los mecánicos tienen todo listo, sólo hacen algunos ajustes más.

Los *souvenirs* en los puestecillos realzan por su color y variedad...autos a escala, gorras, playeras, pulseras, chamarras de piel, pines y tenis pueden ser un bonito recuerdo de la carrera, aunque en la mente llevaremos ese sonido en particular a la hora del arranque y la imagen de nuestro piloto al cruzar la meta.

LATAM Challenges Series regresa a la perla tapatía para llevar a cabo sus rondas 7 y 8 del campeonato en el Autódromo Guadalajara, en Toluquilla, Jalisco. Los días 19, 20 y 21 de junio son los elegidos para que disfrutemos hasta del olor a llanta quemada.

Después de Puebla, se tiene en la mira al piloto David Arrayales, como buen tapatío, mentalizándose a alcanzar el liderato que actualmente posee el piloto capitalino David Farías. No obstante, muy cerca - con fuertes zarpazos - está el actual campeón de la categoría, el venezolano Giancarlo "gato" Serenelli.

Para la fecha doble en Guadalajara tenemos de líder del campeonato al piloto capitalino David Farías (#18 Daewoo-Esto) con 102 puntos, muy cerca sólo con 6 puntos de diferencia, tenemos al tapatío David Arrayales (Megaracing #14 il Panino), mientras que en la tercera posición está el venezolano Giancarlo "Gato" Serenelli (Re Racing #45 Pdvsa-Yamaro-Herdez) con 88 puntos.



A continuación presento el programa oficial LATAM Challenge, Guadalajara TECATE 2009:

- Programa viernes 19 de Junio del 2009:

7:00-9:00 DIRECTOR DE PISTA/AUTORIDADES INSPECCION DE PISTA

9:30-9:55 Clío Entrenamiento Libre 1 Entrada Libre

10:05-10:35 F2000 Novatos F2000 Entrada Libre

10:45-11:10 Clío Entrenamiento Libre 2 Entrada Libre

11:20-11:50 F2000 Entrenamiento Libre 1 Entrada Libre

12:00-12:25 Clío Entrenamiento Libre 3 Entrada Libre

12:25-12:40 Revisión de Pista

12:45-13:15 F2000 Entrenamiento Libre 2 Entrada Libre

13:25-13:50 Clío Entrenamiento Libre 4 Entrada Libre

14:00-14:30 F2000 Entrenamiento Libre 3 Entrada Libre

14:40-15:05 Clío Entrenamiento Libre 5 Entrada Libre

15:15-15:45 F2000 Entrenamiento Libre 4 Entrada Libre

15:45-16:00 Revisión de Pista

16:00-16:30 F2000 Entrenamiento Libre 5 Entrada Libre



- Sábado 20 de junio:

7:00-8:00 DIRECTOR DE PISTA/AUTORIDADES INSPECCIÓN DE PISTA

09:00-09:25 Clío Cup Entrenamiento Libre 1 Entrada Libre

09:35-10:05 F2000 Entrenamiento Libre 1 Entrada Libre

10:10-10:35 Clío Cup Entrenamiento Libre 2 Entrada Libre

10:40-11:10 F2000 Entrenamiento Libre 2 Entrada Libre

11:10-11:25 Revisión de pista

11:25-11:50 Clío Cup Entrenamiento Calificado

11:50-12:05 Junta de Pilotos Clío Cup

11:50-12:05 Revisión de pista

12:10-12:30 Calificación Grupo B Entrenamiento Cal F2000

12:35-12:55 Calificación Grupo A Entrenamiento Cal F2000

12:55-13:25 Revisión Técnica F2000

13:25-13:40 Junta de Pilotos F2000 Revisión de Pista

13:45-13:50 Formación Clío

13:50-14:20 Carrera 1 Clío

14:20-14:35 Revisión de pista



14:40-14:50 Parrilla Falsa F2000 Parrilla Falsa Parrilla Falsa

14:50-15:00 Formación de Parrilla F2000

15:00-15:40 Carrera 1 F2000

15:40-15:55 Revisión Primeros 6 lugares F2000 R

- Programa Oficial domingo 21 de junio del 2009:

9:00-10:30 DIRECTOR DE PISTA/AUTORIDADES INSPECCIÓN DE PISTA

10:30-10:45 Warm Up Clio

10:50-11:10 Warm Up F2000

11:15-11:30 Revisión de pista

11:15-11:25 Junta de Pilotos F2000

11:35-11:45 Formación Clío

11:45-12:15 Carrera Clío Carrera 2

12:20-12:35 Revisión de pista

12:35-13:15 Protocolo F2000

13:20-13:30 Parrilla Falsa F2000



13:30-13:40 Parrilla de Formación

13:40-14:20 Carrera 2 F2000

14:30-14:45 Revisión Primeros 6 lugares F2000

14:45-14:55 Premiación F2000

14:55-15:05 Premiación Clío

Programa Oficial cortesía de sportcar.com

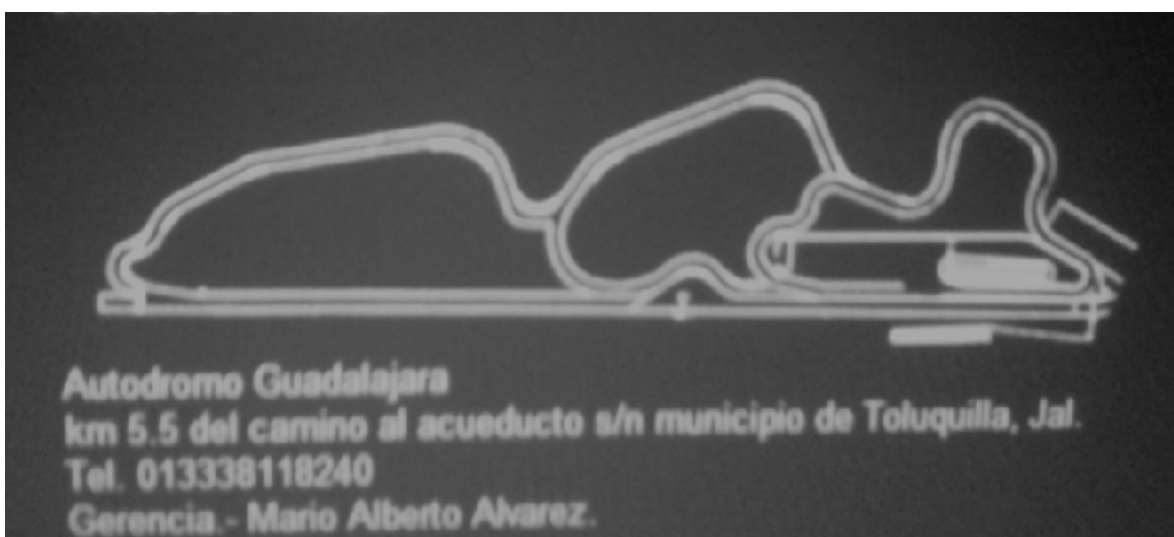
El autódromo de Guadalajara, se encuentra ubicado en Adolfo B. Horn Km. 5.5 del camino al acueducto Toluquilla, Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

Cuenta con instalaciones suficientes para 8,000 espectadores. Dividido en dos tipos de gradas (VIP y General). Servicio de sanitarios, área de estacionamiento para 3,000 vehículos.

En este escenario se presentan campeonatos nacionales y locales de diferentes tipos y modalidades todos avalados y respaldados por los principales organismos nacionales e internacionales, FEMADAC, FIA, entre otros.

Posee una longitud de Pista, área de pits, pista para eventos de circuito y pista para eventos de 1/4 de milla.

El autódromo de Toluquilla es realmente una belleza, el estar sobre la pista y sentir cómo vibra a causa de la carrera que emprenden los bólidos en competencia, es una maravilla, una joya más de la Perla Tapatía en dónde se han disputado grandes duelos del serial LATAM Challenge Series y en donde se ha dejado el sudor, el grito de ovación y el hambre de victoria de quienes corren su Fórmula 2000 el día que hay competencia.



Los pilotos del equipo Mega Racing Motorsport estaban muy emocionados, ansiosos y motivados para ese fin de semana afrontar las carreras 7 y 8 del campeonato de la Fórmula 2000 en el autódromo de Toluquilla en Guadalajara.

Los tres mosqueteros, como los llaman algunos, del equipo Megaracing Motorsport, Rodrigo Peralta (#15 Tochigi-Nissan), Enrique Baca (#11 Petrogas-Eglobal) y David Arrayales (#14 ilpanino-Eglobal), se encontraban a la espera del inicio de estas fechas.



De izquierda a derecha: Enrique Baca, Rodrigo Peralta y David Arrayales

Foto: cortesía sportcar.com



Rodrigo Peralta piloto capitalino poseedor de dos podios en Querétaro comentó sobre sus expectativas de la carrera de ese fin de semana en Guadalajara: “Yo creo que el equipo ha trabajado muy bien para ponernos un buen coche a mí y a mis coequiperos, el equipo llega el viernes a las 8 de la mañana y empezamos las prácticas, agradecemos a la ciudad de Guadalajara por recibirnos de esta manera, a Ipanino que es patrocinador de esta carrera y a Tecate, Coca-Cola, los esperamos en el Autódromo de Toluquilla”.



El equipo Megaracing Motorsport no sólo viene de ganar sus últimas carreras, tanto en la Fórmula 2000, sino también en los Mini Stocks por lo que la motivación se encuentra en las alturas.

El regio Enrique Baca ganó la última fecha de la Fórmula 2000 en Puebla y ahora buscará hilar otro triunfo en Guadalajara, sobre lo que nos comentó:

“Pues la verdad estoy muy contento con mi nuevo patrocinador Petrogas, desde la carrera pasada nos apoyó y nos llevamos un triunfo, que ya se nos había negado una vez en Querétaro. Vinimos con el equipo muy motivados, David (Arrayales) y yo venimos con una victoria cada quien y en una pista difícil que es Guadalajara esperamos mejorar resultados para avanzar un poco más en el campeonato, vinimos cuartos ahí más o menos, la meta es avanzar, obtener puntos, terminar las carreras y seguir peleando este campeonato”.



Por su parte, el piloto local que representara los intereses de los tapatíos, David Arrayales viene de ganar en Puebla en la categoría Mini Stock y habló sobre su experiencia en el autódromo de Toluquilla:

“Lo he corrido en Fórmula Vee y en las camionetas. Es un autódromo que espero que ya me quiera porque tuve las poles en los Vee y en las camionetas pero no acabé. Entonces espero que ya me quiera ahora en esta Fórmula 2000, vamos a tratar de tener un buen *setting* rápido para luego luego apoderarnos de la primera posición en las prácticas. Vamos a luchar porque el equipo viene motivado y yo ya me quiero ir al primer lugar del campeonato. Entonces vamos a tratar de echarle todas las ganas porque el piloto que está delante de nosotros es fuerte, David Farías y luego Giancarlo Serenelli y atrás viene Enrique Baca y le vamos a echar ganas para ganar. Agregaba David Arrayales.

El “Chilillo” Arrayales, mejor conocido así por sus amigos dijo estar muy contento de correr en su tierra además de sentirse muy comprometido con su gente “porque me he dado cuenta que me está apoyando y quiere que yo gane. Venimos de una conferencia de prensa en Il Panino, entonces yo creo que la gente quiere que yo gane y entonces no los voy a defraudar para llevarme el primer lugar”.

El equipo Megaracing Motorsport y sus tres mosqueteros entraron en acción ese viernes en las primeras prácticas de la Fórmula 2000 en el Tecate Grand Prix de Guadalajara.

David Farías, líder del Campeonato es el único piloto del Team que conoce la pista y espera lograr buenos resultados que le permitan permanecer en el liderato del Campeonato.



Por su parte, los cuatro pilotos ticos del Team Costa Rica del Latam Challenge Series, llegaron a la ciudad de Guadalajara el jueves, donde ya se les podía ver listos para esta 7ª y 8ª fecha del Campeonato 2009. El equipo está dirigido por Eduardo Aguilar y esperan ansiosos a que todo esté listo para arrancar con gran ímpetu.

“Nosotros trabajamos carrera por carrera buscando los mejores resultados en cada fecha, porque el Campeonato está muy competitivo y los demás pilotos tienen las mismas oportunidades de ganar y así lo han demostrado en este año, al no repetir ninguno de ellos el primer lugar en las fechas anteriores, lo cual habla de lo difícil que es ganar, por esta razón el Team Costa Rica tiene como filosofía trabajar de carrera en carrera en busca de los mejores resultados”, emitió David Farías.

En plena acción en la pista
de Toluquilla, Jalisco.

Foto: cortesía Prensa Latam Challenge



Otro hecho que nos mantuvo al filo de las gradas o pegados casi casi al muro de contención fueron las veces en las que el piloto tico Ricardo Vera tuvo que entrar intempestivamente a los pits debido a que su monoplaza, el número 12, presentó diversos problemas mecánicos, perdiendo con ello algunas posiciones en la pista.

En la séptima ronda, es decir, el día sábado 20 de junio, Ricardo había empezado en la posición número 11 y posterior a la carrera comentó que “si, desgraciadamente tuvimos un problema con el auto, arrancamos muy bien pero de inmediato el auto empezó a comportarse de manera extraña y tuvimos que hacer una parada forzosa en los pits, lo cual nos hizo perder posiciones, pero echamos todo de nuestra parte para seguir en la pelea y terminamos en el lugar 13”.

Es emocionante y admirable a la vez, apreciar cómo es que los ingenieros y mecánicos de cada equipo se abalanzan sobre el auto en cuanto entran a los pits los bólidos de sus pilotos al presentar diferentes fallas mecánicas. Por lo regular, en un dos por tres, lo solucionan y de esa manera, procuran que no se pierdan muchas posiciones en la competencia y que mejor, que no abandonen la ronda.

Para la octava fecha, el día domingo 21 de junio, Vera largó desde la posición número 13 ya que el reglamento de “LATAM” indica que de la posición 9 en adelante los autos arrancarán como terminaron en la carrera del día anterior.



Ricardo Vera, señaló enfático al término de su participación que “la idea era salir a remontar posiciones desde el inicio de la competencia, pero al principio tuvimos un pequeño percance y en la salida me rebasaron, colocándome en la penúltima posición pero después fuimos rebasando poco a poco y al final de la competencia estábamos colocados en la posición 8.”

Como nos damos cuenta, la habilidad de los pilotos es impresionante y en momentos en los que te imaginas que ya no recobrarás su posición, con rebases y maniobras espectaculares, lo logran. Son amos y señores de las pistas.

Lo anterior no le ocurrió a David Arrayales, pues arrancó en la 3^a posición al cronometrar un tiempo de 1 minuto, 11.197 segundos, seguido de su coequipero regio, Enrique Baca del auto #11 Petrogas-Megaracing.net que registró un tiempo de 1 minuto, 11.291 segundos con lo que ambos conformaron la segunda fila de la parrilla de la primera carrera de ese fin de semana.

Era todo un show, lleno de nerviosismo, de gritos, de porras, de ovación, todos queríamos ya ver ondear la de cuadros en manos de nuestro favorito y faltando unos minutos para dar por concluida la competencia, vimos y escuchamos de manera estruendosa que la mayor ovación fue para el “grillo” Nieto con el auto número 22 (N Gas Express/ Sport City/Re Racing), quien dominó la pista y cruzó la meta de manera celestial en la séptima fecha.

Con apenas 15 años de edad, Nieto, originario del Estado de Querétaro, dejó ver que el ser constante deja deliciosos frutos sabor victoria, dejándonos apreciar su poderío desde la calificación del mismo sábado, en donde impuso el tiempo más veloz (1:10.957, record de pista) ganando con ello la posición privilegiada.

El segundo lugar lo ocupó David Farías y el tercero fue para Enrique Baca.

No obstante el podio para Nieto, Farías (# 18 Daewoo/ESTO/PartyPokerRacing.com/ Team Costa Rica) mantiene el liderato del serial con 126 puntos, mientras que el regiomontano Baca (#11 Petrogas/Megaracing.net) lució nueva imagen, dándole esto mucha suerte.

“Gracias al RE Racing, mi equipo el cual me dio las armas para poder ganar, sabíamos que teníamos el auto y solo dependía de mi logar el triunfo, sabía que la constancia y el trabajo duro daría frutos y así fue, me siento muy feliz con ello, este triunfo se lo dedico al gran piloto que fue Carlos Pardo, sé que él está desde el cielo viéndonos y quiero dedicarle mi victoria a él y a su familia para que encuentren una pronta resignación”. Finalizó Gerardo Nieto.



Gerardo "Grillo" Nieto



David Farías



Enrique Baca

Foto: cortesía prensa Latam Challenge



Recordemos que hace poco el piloto de NASCAR Carlos Pardo perdió la vida al estrellarse contra el muro de contención en la fuera su última carrera.

Al respecto de los resultados obtenidos, David Farías dijo que “fue un resultado bueno pero no el ideal, buscamos el triunfo pero no se pudo, luchamos pero nos faltó un poco para rebasar a él “Grillo”, pero con este resultado mantenemos el liderato y ahora para la 8ª fecha este domingo, la estrategia a seguir es terminar delante de David Arrayales y de Baca.

Los colores representan no sólo ciertas cosas, en ocasiones son como amuletos de la buena suerte y para el regiomontano Enrique Baca los nuevos colores le trajeron buenos augurios: “Alcanzamos pódium en esta 7ª fecha en Guadalajara, y que mejor que con mis nuevos colores de mi patrocinador “Petrogas”, sé que no los defraudé y para la 8ª fecha aquí mismo el domingo, debo de ganar la carrera , aunque con el formato de parrilla invertida tendré que emplearme a fondo ya que arrancaré desde la sexta posición, no hay nada imposible”. Certificó un entusiasta Enrique Baca.



Para la acción de la 8ª fecha en el Grand Challenge Guadalajara TECATE, la parrilla de salida quedó conformada de la siguiente manera:

1. Francisco Díaz Colombia (#24 Tecnitransporte / Costa Rica Único Racing
2. André Solano Costa Rica (#3 Sensormatic/ Costa Rica Único Racing
3. Giancarlo Serenelli Venezuela (#45 PDVSA/Yamaro/HERDEZ/Sport City/ RE Racing
4. Juan Piedrahita (#2 Petrosur/Sport City/ RE Racing
5. Carlos Arellano #47 Solid Gold/ Costa Rica Único Racing
6. Enrique Baca (#11 Petrogas/Megaracing.net)
7. David Farías (#18 Daewoo/ESTO/PartyPokerRacing.com/ Team Costa Rica)
8. Gerardo "Grillo" Nieto (#22 N Gas Express/Sport City/ RE Racing)

Con los resultados del sábado, el equipo Megaracing Motorsport tiene a David Arrayales en la 2ª posición del campeonato con 100 puntos a Enrique Baca en la 3ª posición con 98 puntos y a Rodrigo Peralta en 7º con 52 puntos.

Aunque cabe mencionar que no todo estuvo a favor de los tres integrantes del equipo Megaracing Motorsport, debido a que una falla en la palanca de velocidades del auto de Arrayales (auto #14 ilpanino-Eglobal), le hizo una mala jugada y lo llevó a la 9ª posición.

Mientras que Rodrigo Peralta con su auto #15 Tochigi-Nissan al tratar de escalar posiciones se encontró también con problemas en su auto que lo orillaron a abandonar la competencia tras un despiste por lo que su posición final fue la 14. Su vuelta más rápida lo dio en 1 minuto, 12.570 segundos.



Ya con lo anterior, estaba todo listo para que el domingo 21 de junio se realizase la 8ª fecha en el Grand Challenge Guadalajara TECATE 2009. La cita se dio a partir de las 9:30 de la mañana en el Autódromo Guadalajara en Toluquilla, Jalisco.



En una carrera cerradísima y peleadísima por todos los pilotos, vimos a un André Solano decidido desde un principio a apoderarse de la pista y con ello, del podio. Y lo logró, arrancando en la segunda posición, Solano antes de cerrar la primera vuelta se apoderó del primer lugar y ya no lo soltó.



Foto: cortesía Prensa Latam Challenge



“Sabíamos que teníamos con que pelear el triunfo el sábado se nos complicó un poco pero sabíamos que el domingo sería diferente y lo demostramos, fue complicado pero al final se dio el resultado que nos motiva para poder escalar en el campeonato, ahora demostramos que venimos con todo”. Comento André Solano.

Solano obtiene su segundo triunfo de la temporada el primero fue el Puebla el pasado 23 de mayo. Con este triunfo el costarricense André Solano (#3 Sensormatic/ Costa Rica Único Racing), remonta posiciones en el estado del campeonato se coloca en la cuarta posición de la tabla general.

Por otra parte el “gato” Serenelli, vuelve por el liderato que posee David Farías, ya que con este segundo lugar Giancarlo Serenelli (#45 Pdvsa/Yamaro/Herdez/Sport City/ Re Racing) se coloca a sólo 4 puntos de Farías quien retiene el liderato con 126 unidades.

“Tuvimos problemas para la calificación se rompió el motor y por eso arrancamos desde atrás de la parrilla, lo que el sábado nos limitó un poco en la pelea de los puntos y del triunfo para esa carrera, pero ya el domingo fue diferente porque anduvimos rápido, no pudimos rebasar a Solano pero para mí y el equipo fue un excelente resultado, nos vamos contentos pero no satisfechos”. Afirmó Serenelli.

El novato Enrique Baca (#11 Petrogas/Megaracing.net) estuvo presente en el pódium en los dos días del Grand Challenge Guadalajara Tecate 2009, y al parecer la nueva imagen en su F2000 le trajo excelente suerte.



“Estuvimos muy cerca de ganar ambas fechas este fin de semana, pero bueno demostramos que somos competitivos y ya con los resultados estamos en tercer lugar del campeonato”, comentó Baca.

Después del Grand Challenge Guadalajara Tecate 2009 y de todo lo que se vivió ahí, LATAM tiene como líder aún a David Farías con 126 puntos, en segundo sitio a Giancarlo Serenelli con 122 puntos y en tercer lugar a Enrique Baca con 188 unidades.

La 9ª y 10ª rondas de LATAM Challenge Series serán la ciudad de Chihuahua los días 1 y 2 de agosto del mismo año.

**Desde ahorita ya vayamos preparándonos para una dosis más de adrenalina,
adrenalina a más de 120 km/h. ¿No?**



6. Unión de calores en La Cantera

(9ª y 10ª fecha)

El sudor recorre la frente de los asistentes, el calor hace de las suyas pero es una tarde excelente para pasarla en familia esperando a que arranquen los bólidos en la parrilla de salida, cualquier bebida helada es un alivio.

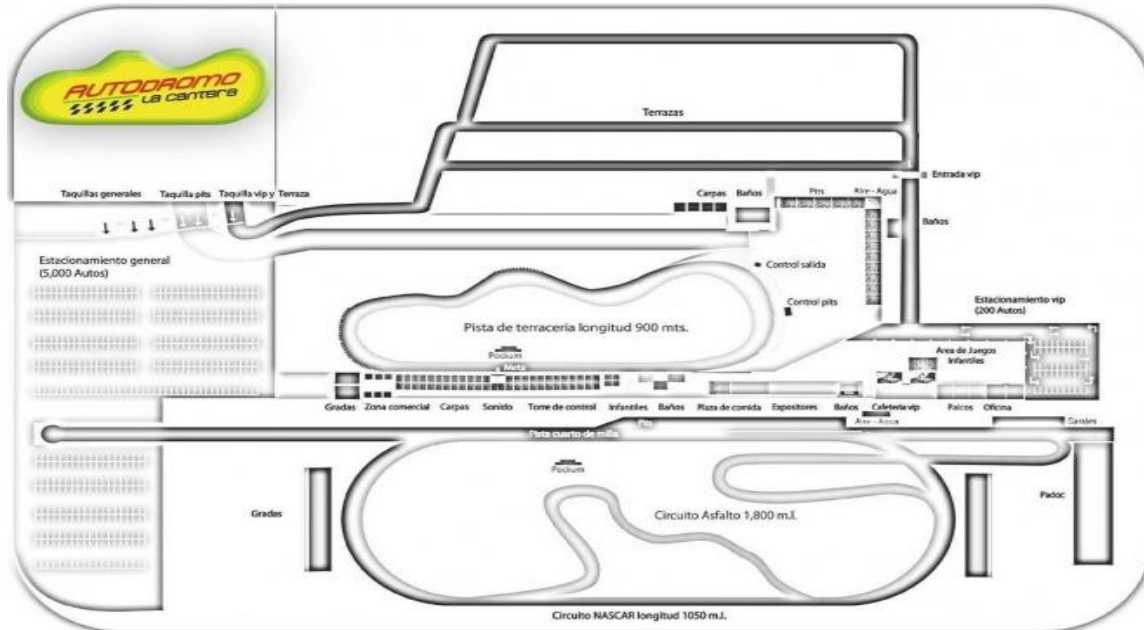
Podemos ver a lo lejos cómo los pilotos, mecánicos y demás personal se van acomodando en sus lugares para dejar todo listo antes de la arrancada. Algunos van probando sus motores y ya desde antes de la carrera se oye ese rugir característico que a muchos eriza la piel.

El circuito de La Cantera, ubicado en el caluroso estado de Chihuahua, Chihuahua, es un lugar lleno de sorpresas para chicos y grandes y desde hace ya varios años ha buscado promover el deporte motor, apoyando de manera extraordinaria el serial de LATAM Challenge Series y en esta ocasión unieron tanto el calor de la ciudad como el de su gente en la pista.

Tiene un Circuito tradicional, Óvalo NASCAR, Recta de 1/4 de milla con alumbrado fijo, Zona de pits dentro de pista con espacio para 20 vehículos sombreados, Zona de pits fuera de pista, además de *paddock* con una Superficie abierta de 4,000 metros cuadrados y cercada de 3,000 metros cuadrados.

Cuenta también con un estacionamiento con capacidad para 5,000 automóviles, 3 casetas de cobro dobles, accesos controlados y bien definidos hacia estacionamiento, pits, cafetería, área de gradas para 25,000 personas (con y sin sombra), torre de control de 3 niveles (prensa, TV, *spotters*), en fin, son variados los servicios que ofrece al público en general el autódromo de La Cantera, en Chihuahua.

Autódromo La Cantera, Chihuahua, Chihuahua



Mapa



Vista real



El calor era demasiado, todos buscaban con qué refrescarse, ya fuera una cerveza, un helado o sólo agua. A pesar de ello, los aficionados al deporte motor, estaban llegando desde temprano a tomar sus lugares en La Cantera, nada impediría que vieran y disfrutaran de la pericia y habilidad de los pilotos en la fecha 9 y 10 de este serial, LATAM Challenge Series, que ya en sus inicios, en el estado de Puebla, pasando por Querétaro y Guadalajara, han dejado aún las ansias de ver quién sigue peleando por el campeonato y logra ser el ganador del serial.

El 27 de julio del 2009, los directivos del LATAM, daban a conocer los pormenores del “Chihuahua Grand Challenge 2009”, rondas 9 y 10 del actual campeonato, a efectuarse, los días 1 y 2 de agosto de ese año.

Con presencia de Yuri Chang, Director General LATAM, Roberto De la Vega, Presidente de Consejo y de los Socios Directores de LATAM, Carlos González, Óscar Torres, Marco Reyes y Eric De la Vega, se dieron los pormenores de esta fiesta motor.

Por segundo ocasión se presentan estos bólidos con todo y su espectáculo en el bello estado de Chihuahua. Para el “Chihuahua Grand Challenge 2009”, LATAM tiene en el liderato de tabla general al piloto mexicano David Farías (#18 Daewoo/ESTO/PartyPokerRacing.com/Team Costa Rica) con 126 puntos, en segundo lugar a Giancarlo Serenelli (#45 Pdvsa/Yamaro/Herdez/Sport City/Re Racing) con 122 puntos y en tercero a Enrique Baca (#11 Petrogas/Megaracing.net) con 188 unidades.



En el cuarto peldaño tenemos al tico André Solano (#3 Sensormatic/Costa Rica Único Racing), y en la quinta posición está el piloto tapatío David Arrayales (#14 il Panino /Megaracing).

Estado del Campeonato LATAM Challenge Series 2009 :

Pos.	Piloto	Total Puntos
1	David Farías	126
2	Giancarlo Serenelli	122
3	Enrique Baca	118
4	André Solano	114
5	David Arrayales	102
6	Carlos Arellano	58
7	Gerardo Nieto	58
8	Freddy Zebebe	56
9	Rodrigo Peralta	52
10	Martin Fuentes	44
11	Juan Piedrahita	40
12	Rudy Camarillo	36



13	Roberto Dalton	26
14	José Sandoval	24
15	Francisco Díaz	22
16	Homero Richards	22
17	Ricardo Vera	20
18	Hugo Oliveras	14
19	Santiago Tovar	10
20	Juan Manuel González	8
21	Oscar P. Arroyo	4
22	Ricardo Marroquín	2
23	Esteban Yanguas	0
24	Juan Villamil	0

David Farías, supo que sería un fin de semana complicado por la cercanía de Serenelli y el acoso de Baca por hacerse del liderato de LATAM.

“Conozco la pista pese a que es nuestro segundo año visitando Chihuahua, se nos da y como es muy rápida sabemos que tenemos los elementos para seguir manteniendo el liderato del campeonato al finalizar este fin de semana”. Comentó el joven piloto mexicano.



“Es importante que termine en las dos fechas en La Cantera por delante de Serenelli y de Baca, pero puede haber muchos factores, un ejemplo es el calor que está muy fuerte, 40 grados y eso quieras o no puede ir degradando la puesta a punto del F2000, pero sé que tendremos los resultados y ganaremos el sábado y el domingo para apuntarnos en el liderato de LATAM”. Agregó Farías.

La actividad de los F2000 comenzó el viernes con los entrenamientos libres y preparar las cosas para que el sábado 1 de agosto se de la calificación por la mañana.

Quien llegó desde el jueves a temprana hora, fue el tico André Solano, siendo envidiado quizá por algunos de sus compañeros ya que tiene en su poder los siguientes resultados:

- Mejor tiempo de clasificación: 58.90 (2008)
- Mejor promedio de velocidad: 110 Km/h
- Vuelta más rápida: 58.87
- 2 Podios consecutivos en 2008

Sin demeritar el esfuerzo de los demás pilotos, puedo decir que hasta aquí, algunos de los pilotos se mantiene concentrados en acumular puntos y conservan la esperanza e ilusión de poder ocupar el podio en las próximas dos fechas más del LATAM.



Siendo la primera visita al autódromo de La Cantera, del joven piloto panameño Freedy Zebede, éste se declara listo para enfrentar la novena y décima ronda del campeonato latinoamericano.

El piloto regiomontano, Rudy Camarillo mostró velocidad durante las prácticas del viernes colocándose entre los más rápidos del día pero se vio forzado a calificar en el primer grupo debido a problemas antes de la calificación. Camarillo arrancará el domingo en la cuarta posición y buscará obtener su segundo pódium en la categoría.

Si bien es cierto que los autos tienen lo mejor en cuanto a tecnología les demanda su categoría, a veces, ni esto sirve si el clima o alguna falla sorpresiva, hacen de las suyas y mandan varias posiciones atrás a los pilotos o bien, logran sacarlos de la competencia. Todo puede pasar.

“Desafortunadamente tuvimos problemas durante las prácticas en la mañana y eso nos forzó a calificar con el grupo de los lentos. Habían hecho unos arreglos en la pista que la dejó muy sucia y nosotros fuimos el grupo que la estuvimos limpiando, lo cual nos costó mucho tiempo ya que estaba muy resbalosa la pista. La carrera la arrancamos en quinto y terminamos igual, aunque creo que teníamos un auto superior a los de adelante, en esta pista es muy difícil rebasar. Mañana arrancamos más adelante y creo que tendremos una mejor oportunidad de rebasar y pelear por el pódium”. Comentaba un Rudy Camarillo un tanto serio.



Para ser la primera carrera del Team CSM “creo que hemos hecho un gran trabajo, tenemos muy buena organización y aunque aún hay que arreglar unos detalles no cabe duda de que somos uno de los equipos a vencer”. Agregó el regio.

A la hora de la acción, vimos a un “grillo” Nieto pelear por llevarse el podio como si fuera la última carrera de su vida, entregado a la pista por completo, desafiando a la velocidad, seguro de sí mismo...

La novena fecha fue para él, arrancando desde la segunda posición, pisándole los talones al “gato” Serenelli y en la vuelta dos, de manera espectacular, rebasó a su contrincante para hacer suya la posición privilegiada y no soltarla hasta no verse en el podio.

“Me siento muy feliz, la verdad es que fue una carrera muy demandante, pero gracias al buen trabajo que venimos realizando con el equipo, logramos ponernos a la altura y mantenernos en la primera posición, no fue nada sencillo pues Giancarlo Serenelli es un gran piloto y permite pocos rebases pero pusimos un gran esfuerzo y logramos llevarnos esta novena fecha aquí en Chihuahua.” Comentó Gerardo Nieto.

Hay que recordar que su primera victoria la obtuvo en la carrera pasada, en Guadalajara y sigue sorprendiendo por su corta edad, demostrando que no le hace falta nada para poder llegar a ser el número uno.

Al día siguiente, el domingo 2 de agosto, continuaron las actividades para la décima fecha, en donde Nieto arrancó desde la 8ª posición pues así lo marca el reglamento de LATAM y ahora muy de cerca, siguiéndoles los pasos, en 7ª posición Serenelli.

No sólo ellos buscaban la primera posición y un cierre espectacular de jornada, el panameño Freddy Zebede y el costarricense André Solano eran unos de los más entusiastas y aguerridos pilotos que luchaban en la pista por quedarse con un lugar en el podio, que mejor el primer lugar.

Un clima por demás extenuante fue el marco para la realización de la décima fecha, pues la humedad prevalecía en el circuito, mismo que permaneció mojado gran parte de la competencia.

Freddy, largando desde la quinta posición, la cual dejaría pasadas ocho vueltas de la competencia, pues en ese transcurso comenzó a remontar posiciones y logró colocarse en el primer puesto el cual no pudo retener ya que en una maniobra en la curva diez la curva se encontraba mojada y el auto de Zebede se trompeó impidiendo al panameño afianzar la primera plaza conformándose con el segundo lugar de la competencia.



De izquierda a derecha: Enrique Baca (3er. lugar), André Solano (1er. Lugar) y Freddy Zebede (2º. lugar)

Foto: cortesía Prensa Latam Challenge



“Estoy realmente muy contento, creo que el equipo y yo ya hemos encontrado la receta perfecta para estar al frente, fue una gran carrera y muy demandante, el clima fue un factor importante, la humedad era demasiada el calor dentro del auto era severo pero bueno creo que fue un buen resultado...”. Apuntó Freddy al bajarse del podio, luego de la tradicional lluvia de champagne que los deja empapados al festejar el triunfo obtenido.

Freddy es el primero panameño en disputar un campeonato de esta clase y estar 3 veces en el pódium en su primera participación en el serial.

Por su parte, en su cierre de jornada espectacular André Solano, el único piloto costarricense participando en la Fórmula 2000 sacó la cara por su país al terminar en el primer lugar en la 10° fecha del Latam Challenge Series efectuada ese fin de semana en Chihuahua, México.

Finalmente, el actual campeón de LATAM Challenge Series, el venezolano Giancarlo Serenelli (#45 Pdvsa/Yamaro/Herdez/Sport City/ Re Racing), tras el Chihuahua Grand Challenge recupera el liderato del campeonato con la obtención de la Pole Position y el tercer lugar del sábado primero de agosto.

Sumando los puntos obtenidos el domingo con el quinto lugar, el “Gato” Serenelli se va a delante de la tabla general con 156 puntos, dejando en el segundo sitio al mexicano David Farías (#18 Daewoo/PartyPokerRacing.com/ Team Costa Rica).



Quien logró colocarse dentro de los tres por la pelea del campeonato es el piloto de Costa Rica André Solano (#3 Sensormatic/ Costa Rica Único Racing), sumando ya 148 unidades.

De esta manera, el “gato” Serenelli adquiere el liderato del campeonato, en el Chihuahua Grand Challenge, donde se demostró que está muy pareja y competitiva esta competencia en los F2000 y sin importar las peripecias del clima, vemos como cada equipo hace hasta lo imposible –pero bien planeado- por llevarse una presea y figurar en el podio de los campeones.

Para la historia, debemos recordar que **Fórmula 2** es un tipo de automóvil de carreras creado en 1948 por la Federación Internacional del Automóvil, por debajo de la Fórmula 1. Se organizaron campeonatos europeos, británicos, japoneses (Fórmula Nippon), mexicanos y australianos de Fórmula 2. La categoría se transformó en 1985 y se renombró a Fórmula 3000.

En 2009 se ha vuelto a crear la Fórmula 2 como categoría directamente filial a la Fórmula 1 conjuntamente con las GP2 Series y luego nombradas Corona Series, entrando ahora aquí el importante y mejor serial de Latinoamérica, el LATAM Challenge Series.



Por lo que podemos ver que no es tan fácil llevar a cabo una carrera de este u otro serial debido a las implicaciones económicas y tecnológicas que posibilitan un evento de tal magnitud en el mundo motor.

No sólo los pilotos y la gran familia que los acompaña en cada carrera son los más felices al lograr un podio o bien, el campeonato, los patrocinadores saltan de gusto al ver a sus jóvenes coronarse campeones pues representa un excelente escaparate publicitario para sus marcas.

Con todo eso, nos acercamos cada vez más al cierre en nuestro país de este serial.

¿Ya tomaron su lugar en las gradas?

No se lo pueden perder...

7. Desde el Cerro de la Silla a la parrilla de salida

(11ª. Y 12ª fecha)

Para quienes amamos el deporte motor, el estar en una de las ciudades más hermosas y coloridas de nuestra República Mexicana y poder disfrutar no sólo de su comida, sino de su gente, hospitalidad y un verdadero espectáculo a toda velocidad, es una de las mejores experiencias que puedes tener cuando la vida y todo te lo permiten.

Monterrey ciudad bella de día y de noche, también tiene su circuito, el Autódromo Internacional de Monterrey, lugar con todo lo necesario para ofrecer a muchas personas un show automotor de primer nivel. Esta pista data del año 1970 y desde entonces ha albergado diversos eventos automovilísticos hasta nuestros días.

La longitud de este recinto es de 3.2 kilómetros, tiene 19 curvas, de las cuales, 6 son derechas y 13 izquierdas; la temperatura promedio es de 28°C y su humedad es del 56%.



Siendo sede ahora de la 11ª y 12ª fecha del LATAM Challenge Series, el autódromo Monterrey abrió sus puertas los días 12 y 13 de septiembre del 2009, siendo ésta la segunda ocasión, que la sultana del norte recibe a los autos Fórmula 2000, pues en el 2008, se presentaron con gran éxito y afición.

Las estadísticas hasta aquí, dicen que los favoritos para estas rondas son Serenelli o Solano, pero no hay que descartar a los pilotos mexicanos que están al acecho.

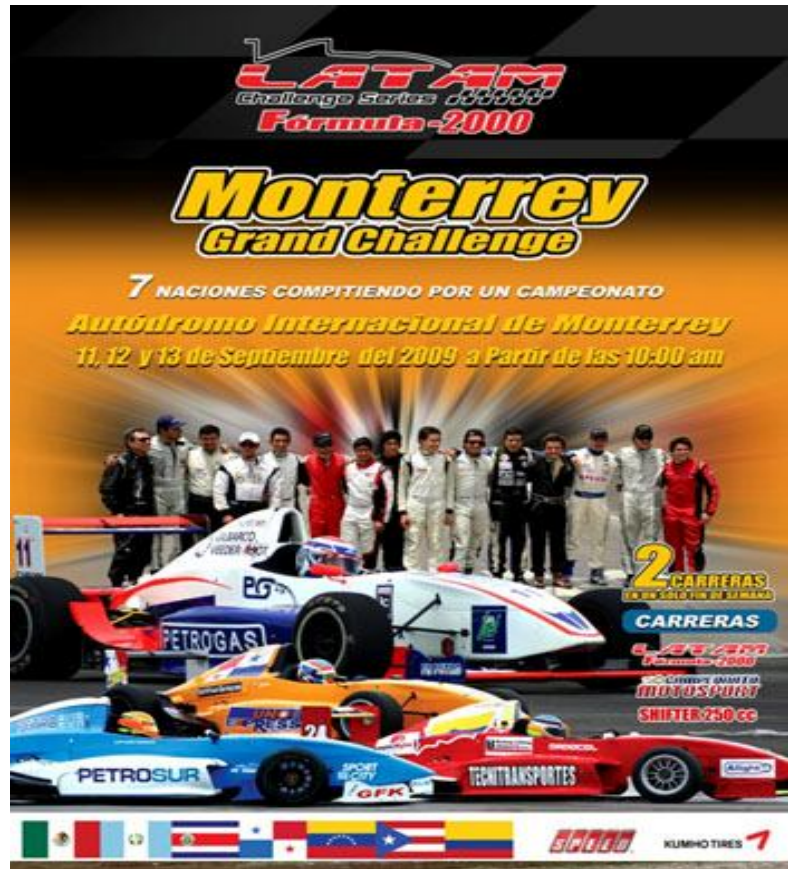


Foto: poster cortesía Prensa Latam Challenge

El viernes se realizan las pruebas oficiales y como es costumbre la mañana del sábado se toma para clasificaciones. El mismo sábado por la tarde se lanza la 11ª jornada y el domingo también por la mañana se efectúa la 12ª fecha.



Con una mañana soleada y un poco de aire fresco, todos nos alistamos para llegar desde temprano al Autódromo Monterrey y ver desde la preparación de los autos hasta las prácticas y junta de pilotos que tienen previa a la competencia por arrebatarse el podio entre pilotos.

Es una organización increíble, un goce, una fiesta...

Todo alrededor de la pista va de maravilla, todo tranquilo, esperando a que sean convocados los pilotos a la parrilla de salida, ya sea para las fotos clásicas de estos eventos o para alguna entrevista en donde los hábiles conductores expresen su sentir hasta ese momento de la temporada completa.

Vemos a un Serenelli tranquilo, confiado; a un Solano concentrado; a un Nieto entusiasmado. En fin, vemos a todos los pilotos tomar sus posiciones en la parrilla a bordo de sus bólidos brillantes , esperando a que los medios y demás personas salgan de la pista para envolvernos con el estridente y excitante rugir de los Fórmula 2000 antes del banderazo de salida.

Con una temperatura promedio de 28°C en la sultana del norte, está todo listo y resguardado de cualquier peligro tanto para los competidores como para los demás asistentes.



Dicha ciudad representa para los pilotos, quizá, cosas diferentes pero todos comparten algo el día de la largada: la sed de victoria, el hambre del podio...

“Monterrey es una de las pistas que más me gusta, una de las más rápidas y de las pocas en las que se puede usar frecuentemente la sexta velocidad; evidentemente cuenta con una velocidad final muy alta. Sabemos que el estado del tiempo este fin de semana va a presentar temperaturas altas, por ende nos hemos estado preparando en gimnasio y practicando surfing con el fin de que la temperatura no sea un factor en contra”, indicó el joven piloto costarricense André Solano.

El tico se ubica en la tercera posición de la tabla general a tan sólo cuatro puntos del segundo lugar David Farías y a diez puntos del primer lugar Giancarlo Serenelli; por lo que con una buena presentación este fin de semana escalaría posiciones y ¿por qué no?, dependiendo de los zarpazos del “gato” Serenelli podría tomar la tan aclamada primerísima posición.

Algunos otros como los del equipo CSM están más que listos para esta fecha y hasta podría decirse que confiados pero más comprometidos con los resultados a obtener porque corren en su casa.

A diferencia de varios de sus competidores, el Team CSM y Camarillo tienen amplia experiencia en este complicado trazado de 3.2km y al estar a sólo unos minutos de su base tendrán el apoyo de aficionados e invitados que atenderán este evento, brindándole su apoyo y ovación al regiomontano.



“Esta fue la pista en la cual me subí a un auto Fórmula por primera vez y en la cual empecé mis carreras en el kartismo, para mi esta es una pista con mucho pasado. Espero que este fin de semana sea inolvidable para todos los integrantes de mi equipo, llevamos preparándonos por mucho tiempo para este evento”, comentaba con gran entusiasmo y un tanto de nostalgia Camarillo, previo a las competencias.

El trazado del Autódromo Monterrey es muy rápido, es una pista en la cual tienes que ser muy fino con tu manejo por que la pista requiere que mantengas ritmo y la mayor velocidad posible en la parte rápida.

“Mi equipo y yo hemos probado muchos setups para esta pista y siento que el que tenemos ahora es el mejor que pudimos sacar. Tengo mucha fe en mi equipo y sé que juntos haremos todo lo posible para que esta carrera pueda ser mía y del Team CSM”, platicaba Rudy Camarillo.

Además agradeció el apoyo de su padre, a los directores del equipo y a toda la gente que lo sigue.

Sin embargo, el mero día de la competencia el Team CSM tuvo una difícil largada, siendo la única escuadra representando a la afición regia como local, por incidentes en la pista y una interrupción por lluvia no le permitió representar a su ciudad en el pódium.

Cuando no es una falla técnica, la culpa la tiene el clima y resulta ser frustrante para quienes vienen dejando el alma en la pista desde carreras atrás.

Después de liderar la mayoría de las prácticas de la LATAM Challenge Series del viernes, el novato Rudy Camarillo se tuvo que conformar con el quinto lugar de calificación para la parrilla de la primera carrera el sábado.

Camarillo logró un buen arranque y subió a la cuarta posición en las primeras vueltas.

El *volante* de sólo 17 años aprovecho su experiencia en este trazado de 3.2km para aplicar presión en el auto en tercer lugar y buscar lograr su segundo pódium de la temporada. Desafortunadamente la carrera terminó prematuramente debido a lluvia y Camarillo no tuvo la oportunidad de escalar más posiciones y terminó en la cuarta posición, lo cual le dio la quinta posición en la parrilla para la segunda carrera que se llevo a cabo el domingo.



El día domingo 13 de septiembre, en la segunda carrera, un problema en la arrancada hizo que Camarillo se cayera a la séptima posición.

Ahí veíamos a Rudy, esquivar las curvas y a sus contrincantes con sagacidad y coraje, pero el piloto regiomontano rápidamente recupero las posiciones perdidas y se concentro en atacar por el cuarto lugar.

Foto: Rudy Camarillo, cortesía Prensa Latam

De pronto, la frustración del fin de semana continuó cuando **un choque** entre los autos en la tercera y cuarta posición dejaron a Camarillo sin escape y lo obligaron a retirarse después de hacer contacto y dañar su auto #60 Roca Acero / Team CSM.

Todos en las gradas se pusieron de pie, algunas señoras alarmadas ahogaron un grito mientras que apretaban sus manos en señal de preocupación, otros tantos arrojaban las manos al aire descontentos por lo ocurrido. De prisa, con la bandera amarilla ondeante, indicando peligro, entraron a la pista los elementos de seguridad de la misma a socorrer a los pilotos y retirar con grúas los autos dañados. Ningún herido de gravedad.

A Camarillo y al Team CSM ahora sólo le queda concentrarse en las siguientes dos rondas de la LATAM Challenge Series en la fecha 13 y 14 que se llevarán a cabo en San Luis Potosí el 3 y 4 de Octubre en el autódromo Tangamanga II.



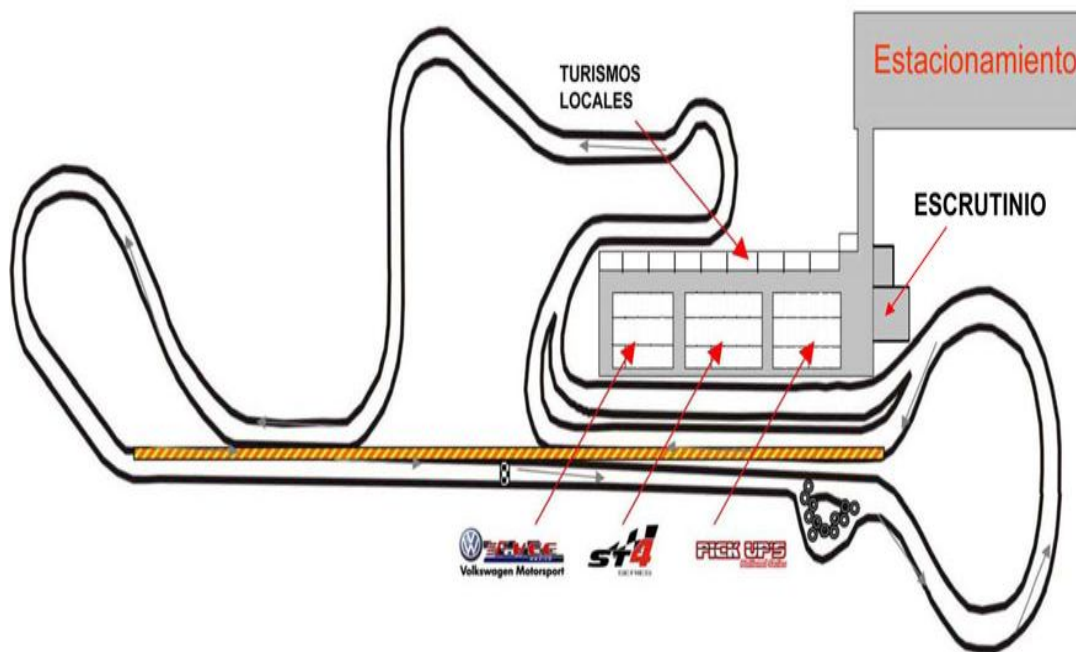
Foto: Daniela Rivera

8. Tierras Potosinas dicen adiós al serial

(13ª y 14ª fecha)

* “Hay dos tipos de autos: los que te llevan del punto A al punto B muy rápido y los autos que te llevan del punto A al punto B muy muy rápido”. Es excitante la velocidad... y así de rápido llegamos hasta San Luis Potosí, con la 13ª y 14ª fechas del serial LATAM Challenge Series.

El circuito de San Luis Potosí, el Tangamanga II, al igual que el de Mónaco son los dos únicos que tienen una glorieta en su trazo, la del Tangamanga se toma a regular velocidad y el mismo agarre de las llantas indica hasta donde pueden acelerar los pilotos en una pista muy técnica donde todo puede suceder.



Autódromo Parque Tangamanga II

* Película “Red Line”, Director: Andy Cheng, Estados Unidos, 2007.



Tanto en la ciudad de México como en San Luis Potosí, se realizó el anuncio oficial del “San Luis Potosí Grand Challenge 2009”, a efectuarse en el autódromo Parque Tangamanga II.

Para LATAM se correrán las rondas 13 y 14 de la actual temporada, mientras que la Copa RC Racing, disputará su sexta fecha puntuable. Dos eventos del deporte motor que la gente disfruta mucho en compañía de toda la familia. Por una parte en el Restaurant del Casino Militar en la ciudad de México, con la presencia de Yuri Chang, Roberto y Eric de la Vega, socios directores del Serial, se dieron los pormenores de esta fecha doble a correrse en suelo potosino.

Foto: poster cortesía Prensa Latam Challenge

Es el segundo año que LATAM visita la pista del Parque Tangamanga II y llega con un nuevo líder del Campeonato que es el piloto de Costa Rica, André Solano (#3 Sensormatic/Costa Rica Único Racing), siendo esta carrera la que diga adiós al serial en suelo mexicano.



El tico se apoderó del liderato gracias a estar presente en los podios correspondientes a las fechas 11 y 12 del Grand Challenge de Monterrey. André Solano tiene 192 unidades, su más cercano contrincante es el piloto mexicano David Farías (#18 Daewoo/PartyPokerRacing.com/Team Costa Rica) con 182 puntos, mientras que en el tercer sitio está el regio Enrique Baca (#11 Petrogas/Megaracing.net) con 170 puntos.

En el cuarto sitio de la general encontramos a Gerardo “grillo” Nieto (#22 N Gas Express/Sport City) quien con sendos triunfos en Monterrey ya se coloca en la pelea del título con 162 unidades y en la quinta posición esta el venezolano Giancarlo “gato Serenelli, (#45 PDVSA/Yamaro/HERDEZ/Sport City/ RE Racing) empatado con 162 puntos.

LATAM San Luis Potosí como clave para la pelea del campeonato, ya que es una pista que conocen muy bien los primeros cinco lugares de este emocionante serial.

El público potosino, gran conocedor de estas carreras ya está esperando vivir la emoción de la velocidad de un buen evento de automovilismo, todo en un ambiente familiar.

Sin duda es una de las mejores carreras por lo peleado del campeonato, siendo la última de este año en suelo mexicano.



David Farías # 18



André Solano # 3



Gerardo Nieto # 22

Dando inicio de lleno esta fecha en el entrenamiento libre del sábado el más rápido en la pista por la mañana fue el piloto mexicano David Farías (#18 Daewoo/PartyPokerRacing.com/ Team Costa Rica), con un tiempo de 1:13:425 seguido del actual líder del campeonato el tico André Solano (#3 Sensormatic/ Costa Rica Único Racing), con: 1:13:488, y el tercero más rápido fue Gerardo “Grillo” Nieto (#22 N Gas Express/Sport City) con 1:13:714. David Farías está buscando recuperar el liderato que posee el de Costa Rica André Solano, mientras que el “Grillo” Nieto busca recuperar posiciones y entrar en la búsqueda del liderato en San Luis Potosí. “Es un circuito trabado, con pocos espacios para rebasar y lo ideal es hacer una muy buena calificación, el asfalto esta resbaloso pero sabemos que hacer y el auto esta puesto para colocarme en la punta y así poder sumar los puntos necesarios para recuperar el liderato del campeonato”. Comentó el piloto del #18 Daewoo/PartyPokerRacing.com/ Team Costa Rica, David Farías.



“Lo importante es la calificación, es importante estar en la punta, vamos con todo y ahí a defender el liderato, para alejarnos de los demás pilotos y así estar más tranquilo para cerrar la válida 13 dentro de LATAM”. Declaro Solano #3 Sensomatic/ Costa Rica Único Racing.

“Estoy acercando me mucho a los 3 primeros lugares, sé que lo ideal es tener la mejor posición de arranque porque aquí en San Luís, no tenemos espacios para rebasar, es un circuito complicado pero ya lo entendimos y sé que vamos a estar muy rápidos, tenemos buena racha y es el objetivo: ganar en cada fecha, sigue la calificación y estoy seguro que tendremos la Pole”. Comentó Nieto #22 N Gas Express/Sport City.

Todos confían en su equipo, en su auto, en su habilidad...

Aquí el **estado general del campeonato** desde la primera fecha en Puebla hasta la fecha 14 celebrada en San Luis Potosí:

Todo el serial estuvo cargado de adrenalina y emoción, los puntos acumulados por los pilotos participantes hablan del trabajo de los mismos y sus respectivos equipos. Fue una fiesta, llena de sorpresas, champaña, buen ambiente, tranquilidad y el rugir de los motores desde el inicio de las carreras hasta su término aquí en la República Mexicana, ahora resta esperar qué les depara en Costa Rica a estos hábiles e intrépidos pilotos nacionales y extranjeros en donde se prepara ya todo para recibir a este deporte motor.

André Solano ya casi se ve recibiendo el trofeo que lo acredite como campeón absoluto del serial LATAM Challenge Series pues va al cabeza, seguido de Giancarlo “gato” Serenelli y Gerardo “grillo” Nieto.

Por ahora **esto fue todo** lo que se vivió a lo largo de 14 fechas **en** tierra azteca, **México**.





CONCLUSIONES

1. Conclusiones Teóricas:

El periodismo es una actividad que consiste en recolectar, sintetizar, jerarquizar y publicar información relativa a la actualidad, además de las opiniones, interpretaciones y análisis que los expertos y/o especialistas hacen sobre dicha información.

Para obtener los datos y las declaraciones el reportero debe recurrir a las fuentes informativas en donde podrá encontrar los datos para argumentar su relato periodístico. Las fuentes, son las personas, instituciones y lugares de donde emana la información.

Para el caso de este reportaje, las autoridades de la Federación Mexicana de Automovilismo (FIA), así como la Dirección de Prensa del LATAM, los pilotos, los mecánicos y hasta los reporteros de distintos medios, aportaron datos y opiniones para darle forma y fondo, además de la observación directa y hasta participante de mi persona (reportera) en las distintas rondas y los siguientes seriales hasta la fecha.

La base del periodismo es la noticia, pero éste va mucho más allá, pues los hechos pueden difundirse a través de géneros como la entrevista, el reportaje y la crónica, mientras que la opinión, en el automovilismo, tiene como espacios naturales para su exposición al artículo y la columna.



La función del periodista es investigar y redactar relatos que den cuenta del acontecer que le fue asignado por la institución o empresa para la que labora, en este particular, vale la pena señalar que antes de comenzar a escribir este reportaje, me encontraba yendo a algunos estados del país, precisamente a las carreras de Fórmula 2000, ahí nació el interés por el tema y por dicha actividad deportiva.

La tarea comienza desde el mismo momento en que el reportero recibe la orden de trabajo, y para este caso en particular, desde que decidí hacer un reportaje sobre el automovilismo deportivo. Así que inicié con una investigación previa sobre el tema, asunto o actividad sobre la que debía inquirir.

Hasta hace unos años, la hemeroteca del medio daba respuesta a las interrogantes que sobre la marcha se iba haciendo el reportero; hoy, en la página web oficial del medio de manera fácil y expedita se puede encontrar esa misma información, que aunque propicia un primer acercamiento al tema, también resulta fundamental para un mejor logro de la faena encomendada.

Así, el periodismo especializado sirve de vínculo entre los especialistas y sus públicos, a los que les posibilita un mayor caudal de conocimientos sobre la complejidad del mundo y en específico de los aspectos en particular que son de interés de éstos. Y si bien los profesionales de la palabra deben poseer un conocimiento general de la realidad en la que se desenvuelven, esto no basta para mantener informado al receptor, pues, sólo quien domine a fondo un tema o actividad, podrá ofrecer buenas nuevas y mejores argumentos a lectores mucho más exigentes.



El reportero especializado combina su experiencia profesional y el amplio conocimiento en su área, con las técnicas periodísticas generales que le permiten informar al público de manera eficaz, clara y casi instantánea, de ahí que se torne urgente la formación del profesional de la prensa mediante un proceso simultáneo de aprendizaje en donde, prácticamente, las universidades propicien la preparación en un determinado campo del saber, a la vez que los provean de las armas precisas para el logro de una comunicación efectiva.

Al periodista especializado le atañe el compromiso de reflejar, en productos comunicativos más profundos, los pormenores del ámbito del saber en el que se ha inmiscuido con el propósito de satisfacer las necesidades más inmediatas de sus lectores.

Particularizando en el periodismo deportivo, éste es el que recolecta información sobre los acontecimientos de esta índole, sean locales, nacionales e internacionales, esto significa estar en los hechos para informar y analizar el desempeño de los deportistas, por lo tanto, quien lo ejerce debe hacer que tanto el aficionado como el practicante lo vean desde una perspectiva crítica y en algunos casos como una mera descripción de los acontecimientos, pero redactados de tal forma que permitan una vivencia plena por parte de los receptores del mensaje.

En muchos medios de información quienes se dedican al periodismo deportivo son llamados profesionales del juego y son conscientes que esta área ha crecido en importancia a medida que el deporte mismo se ha convertido en un poder económico e influyente y en un verdadero negocio.



Además, no es casualidad que existan asociaciones y gremios influyentes de periodistas deportivos en los diferentes países e incluso en el nivel regional e internacional que se dediquen al oficio de transmitir, a través de los más diversos medios, información específicamente deportiva.

Los periodistas deportivos son como cualquier otro reportero y deben encontrar historias que vayan más allá de simples reportes dados por los equipos, instituciones o los entrenadores. Deben comprobar tal o cual información, evitando con ello, un sin fin de conflictos con los mismos participantes, equipos y demás personas implicadas directamente con un determinado deporte.

2. Conclusiones Técnico-Methodológicas:

Respecto a la manera en la que decidí darle tratamiento a la información, el reportaje como género periodístico me fue de gran utilidad y de gran importancia ya que es el *género de géneros* por la flexibilidad que le es inherente en aspectos como la amplia gama de fuentes de consulta, la variedad de estructuras y la posibilidad de dar rienda suelta a la creatividad y el manejo de los datos.

Con base en herramientas como la entrevista o la observación, el reportaje permite recabar toda la información referente al tema en cuestión y autores como Vicente Leñero y Carlos Marín hacen que uno se enamore de este género al leer sus trabajos pues brindan una manera distinta y atractiva de concebir lo que sucede a nuestro alrededor.



Luego de emprender mi exploración en la hemeroteca del medio, me dediqué a hacer una búsqueda en otros portales de Internet con la intención de obtener más detalles, hice un listado de algunas de las personas que están involucrados en el automovilismo (particularmente en LATAM Fórmula 2000) y sopesé las posibilidades de lograr un acercamiento para entrevistarlos.

Una vez que me hice de los conocimientos básicos del tema o de la biografía mínima de los personajes y mientras hacía los trámites y acuerdos para lograr las entrevistas, me di a la tarea de redactar una guía de preguntas para que llegado el momento pudiese llevar a buen término la conversación.

Una de mis primeras entrevistas fue con el Licenciado Rodolfo Sánchez Noya, posteriormente él me contactó con el Ingeniero Fernando Hernández, director de prensa del serial LATAM Challenge Series y de una de las revistas electrónicas de automovilismo más importantes y sobresalientes de nuestro país (Carreras en Vivo.com).



Hablando un par de veces por teléfono con el ingeniero Hernández, acordamos conocernos en una de las próximas paradas del serial, en Querétaro. Lo demás fue *pan comido*, pues con su apoyo logré conseguir información más que importante y valiosa, además de maravillosas experiencias y anécdotas por parte de otros colegas, sí, periodistas y reporteros amantes –como yo– del deporte motor.

Logrando además colaborar hasta la fecha como *asistente de prensa* del mismo ingeniero Fernando Hernández, actividad que en lo personal significa demasiado no sólo por amar el deporte motor sino también porque “alguien” como el ingeniero Hernández comienzan a creer en mi trabajo, hago lo que me gusta y además...me pagan.

A lo largo de un año aproximadamente, pude apreciar en diferentes puntos de la República Mexicana las carreras del serial LATAM Challenge Series, desde las gradas y hasta los pits, pude darme cuenta del monstruo a toda velocidad que es dicho evento.



3. Conclusiones Temáticas:

El campeonato reúne entre 10 y 25 equipos con sus respectivos pilotos y patrocinios y juntos se plantean la meta de ganar en cada ronda para coronarse al final de la temporada como campeones absolutos. Visitando más de 5 Estados de nuestra República Mexicana, el LATAM Challenge Series reúne tanto a chicos como a grandes, familias enteras de fanáticos del deporte motor que han visto -dentro y fuera de las pistas- lo mejor de sus equipos y pilotos favoritos y aunque no todos logran cruzar la meta en primer lugar, el “simple” hecho de hacerlo sanos y salvos, habla del gran trabajo que hacen y la manera en la que se muestran agradecidos con su público y patrocinadores.

Por otra parte, a lo largo de tales escalas se cumplió el objetivo que en un principio me planteé, de presentar un panorama general de los aspectos de mayor importancia referentes al automovilismo deportivo, específicamente a la Fórmula 2000 y a la temporada 2009 del LATAM Challenge Series y a pesar de que este trabajo es presentado dos temporadas después, puedo decir que éstas han sido igual o más emocionantes ya que en la temporada 2011, la *fiesta* LATAM se llevó a cabo en el majestuoso y legendario Autódromo Hermanos Rodríguez (2 y 3 de julio), logrando reunir a más de 25,000 personas en las gradas, quienes gozaron de un espectáculo a gran velocidad en donde varios factores, como la sorpresiva lluvia, alguno que otro accidente en pista (afortunadamente con saldo blanco) y el calor de los aficionados, dejaron un excelente sabor de boca.



Con las valiosas aportaciones de los pilotos, organizadores y prensa, protagonistas y antagonistas de este serial, pude atestiguar y plasmar lo que encierra este deporte motor, semillero de quienes le apuntan más alto, a la Fórmula 1.

A lo largo de este tiempo he adquirido experiencias que me han permitido adentrarme en el periodismo deportivo y creo como Martínez Albertos que “la prensa especializada está constituida por aquellas publicaciones que van dirigidas a profesionales concretos, especialistas en una determinada actividad científica, técnica o industrial, es decir, un público teóricamente tan amplio como puede ser la audiencia concreta de cada periódico”.¹²

Al respecto, puedo decir que Fórmula 2000 y su serial LATAM, ofrecen la facilidad de convivir tanto con los pilotos y demás personal que trabaje en tales competencias, pues ha servido de difusión y apoyo para este deporte que cada vez tiene más y más seguidores.

¹² Martínez Albertos, Francisco Javier, *Especialización: futuro del periodismo*, Revista Latina de Comunicación Social, disponible en la siguiente URL: <http://www.lazarillo.com/latina/a/70obr.htm>



FUENTES DE CONSULTA

- **Bibliografía:**

Alcoba, López, Antonio, *Cómo hacer periodismo deportivo*, Ed. Paraninfo, España, 1993.

Benavides, José Luis, Quintero, Carlos, *Escribir en Prensa*, Editorial Pearson Educación, 2ª. Edición, Madrid, 2004.

Benítez, José Antonio, *Técnica periodística*, Editorial Pueblo y Educación, México, 1983.

Buendía Tellezgirón, Manuel, *Ejercicio periodístico*, Editorial Brau, La Habana, 1983.

Díaz Rancel, Eleazer, *Miraflores fuera del juego*, Editorial Lisboa, Caracas, 1978.

Fernández Del Moral, J. y Francisco Estévez Ramírez: "*Fundamentos de la información periodística especializada*", Ed. Síntesis, Madrid, 1993.

Ibarrola Jiménez Javier, *El reportaje*, Ed. Gernika, México, 1986.

Marín Carlos, *Manual de periodismo*, Ed. De Bolsillo, México, 2007.

Martínez Albertos, José Luis, *Curso general de redacción periodística*, Editorial MES, La Habana, 1991.

Muñoz Zapata, Rodolfo, *De la noticia al reportaje humano*, Editorial Brau, La Habana, 1990.

Ortiz Simarro, Pedro: "La formación dual del periodista Especializado", en *Estudios sobre Información Periodística Especializada*, CEU, San Pablo, Valencia, 1997.

Rodríguez Betancourt, Miriam, *Tipología del periodismo contemporáneo. Disertación*, Editorial Instituto Internacional de Periodismo José Martí, La Habana, 2001

Ulibarri Bilbao, Eduardo, *Idea y vida del reportaje*, Editorial Trillas, México, 1994.



- **Entrevistas** (realizadas por la autora de este reportaje, Daniela Bethel Rivera García) :

Entrevista al ingeniero Fernando Hernández, Director de prensa LATAM, 21 y 22 de marzo 2009, Puebla y Edo. de Méx., agosto 2010, 2011.

Entrevista al ingeniero Roberto de la Vega, Director del LATAM, junio 2010 y mayo 2011.

Entrevista a André Solano, piloto participante, 25 de abril 2009, Querétaro, México.

Entrevista al licenciado Rodolfo Sánchez Noya, periodista y cronista deportivo, 9 de mayo 2010, México D.F.

Entrevista a Enrique Baca, piloto participante, 24 de mayo 2009, Puebla, México.

Entrevista a Gerardo Nieto, piloto participante, 20 de junio 2009, Guadalajara, México.

Entrevista a Jorge Arai González Soria, piloto retirado, 2 de julio 2009, Lindavista, México D.F.

Entrevista a Exel Barrios y Javier López Rico, encargados del Taller del equipo Costa Rica Único Racing Team, 6 de agosto 2009, Atizapán, Estado de México.

Entrevista a Giancarlo "Gato" Serenelli, piloto participante, 12 de septiembre 2009, Monterrey, México y 26 de septiembre 2010 en Querétaro, México.

Entrevista a David Farías, piloto participante, 25 de abril 2009 en Querétaro, México.

Entrevista a David Arrayales, piloto participante, 26 de abril 2009 en Querétaro, México.

Entrevista a André Solano, piloto participante, febrero 2010 en México, D.F.

Entrevista a Martín Fuentes, piloto participante, 26 de Septiembre 2010, Querétaro, México.

Entrevista a Alex Popow, piloto participante, 26 de septiembre 2010, Querétaro, México.

Entrevista a Rodolfo "Rudy" Camarillo, piloto participante del serial, mayo 2011.



- **Ciberografía:**

Ávila Bermúdez, Rodrigo: *"La especialización del periodismo a partir de una perspectiva social"*. Disponible en la siguiente URL: <http://www.cddiputados.gob.mx/POLEMEX/DGCS/conferencias/foroperiodismo/Actat/10.html>.

Edo, Concha: *"Las revistas e Internet como soportes del periodismo especializado y la divulgación"* en *Universidad Complutense de Madrid, Madrid*. Disponible en la siguiente URL: <http://www.ucm.es/info/emp/Numer05/5-3-Estu/5-3-4.htm>

Fernández Obregón, Francisco Javier: *"Especialización: futuro del Periodismo"*, *Revista Latina de Comunicación Social*, No. 7, julio de 1998, La Laguna, Tenerife, Disponible en la siguiente URL: <http://www.lazarillo.com/latina/a/70obr.htm>.

González García, Carlos Alberto: *"Especialización en el periodismo, una tendencia en el mundo de hoy"*, en Miriam Rodríguez Betancourt, *"Tendencias del periodismo contemporáneo (Selección de lecturas)"*, Ed. Pablo de la Torriente, La Habana, 2005, o en la siguiente URL: <http://lateclaconcafe.blogia.com/temas/teoricafeando.php>

Lara, Miguel Ángel. Ensayo "Periodismo Deportivo: La fantasía de un oficio hecho profesión". Disponible en línea en: http://revistacomunicologia.org/index.php?Itemid=73&id=158&option=com_content&task=view

Ramírez De La Piscina, Txema: *"Realidad y utopía de la especialización en el periodismo"* en *Revista Zer*, España, disponible en la siguiente URL: <http://www.ehu.es/zer/13txema.htm>.

(Sin autor): *"El periodismo especializado"*, en la siguiente URL: <http://html.rincondelvago.com/periodismo-especializado.html>

www.carrerasenvivo.com

www.latamchallengeseries.com

www.sportcar.com

www.wikipedia.com



ANEXOS

➤ PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN

Finalmente, me resta señalar cómo fui decidiendo plasmar lo que quería en mi reportaje. A decir verdad, no fue una tarea sencilla debido a que sólo tenía clara mi pasión por los autos y por el deporte motor.

Nascar, Fórmula 2000, Grand-Am, Karts, Fórmula Vee, en fin, no se acaban las categorías automovilísticas y pues, luego de sumergirme un poco en algunas de ellas tomé la decisión de realizar un reportaje acerca de Fórmula 2000. ¿Por qué? Pues porque esta categoría es lo más cercana y parecida a la Fórmula 1.

En resumen, mi protocolo de investigación es:

Tema: Automovilismo Deportivo en México, serial LATAM Fórmula 2000.

Objetivo: Analizar los aspectos de mayor importancia referentes al automovilismo deportivo, en particular, a la Fórmula 2000 (temporada 2009), presentándolos bajo la estructura y estilo del reportaje para dar a conocer un panorama más amplio acerca de este deporte motor.

Delimitación: El presente reportaje aborda aspectos generales acerca del automovilismo deportivo en nuestro país y hace un recuento de lo más sobresaliente de la temporada 2009 del LATAM Challenge Series en diferentes estados de nuestra República Mexicana.



Justificación:

En nuestro país, existen y se practican gran cantidad de deportes como son el futbol, el basquetbol, el beisbol, el tae kwon do, la natación, el tenis, el atletismo, el box y por qué no, el automovilismo. Siendo este último, un deporte motor con todo y reglamento y no precisamente el de tránsito.

El automovilismo, por su parte, no sólo requiere de un lugar específico para ser practicado sino también, costear - entre otras cosas- neumáticos especiales, casco, combustible, lubricantes, herramientas y un auto en particular para poder participar en una carrera o temporada que cuesta alrededor de un millón y medio de pesos, para empezar.

Además, nuestro país cuenta con una tradición y pasión automovilística y no es gratuito contar con un autódromo muy famoso, el Autódromo Hermanos Rodríguez.

El Autódromo Hermanos Rodríguez es uno de los circuitos más importantes del deporte motor en nuestro país. Ha sido sede de carreras de grandes campeonatos desde que fue inaugurado hace más de 40 años y aunque en la actualidad no se llevan a cabo carreras de Fórmula 1 en este recinto, si le abre sus puertas, por ejemplo, al serial Nascar, entre otros eventos automovilísticos.



No se trata de una actividad de niños ricos, como me comentaron alguna vez, pues no todos tienen la posibilidad de que sus *papis les cumplan el caprichito*, tal es el ejemplo de Sergio “Checo” Pérez, orgulloso representante de México en la escudería Sauber y piloto entusiasta de la Fórmula 1, “quien en un principio batalló mucho para llegar a donde está ahora, claro, ahora gana una fortuna pero en un principio no fue así”, comentaba Martín Ramírez López -en una entrevista realizada por mí, autora de este reportaje- cronista de la mayoría de las carreras del LATAM hasta la fecha.

Se trata de un deporte con todas las de la ley, un deporte que combina la habilidad del piloto al volante, la ingeniería y tecnología con la que cuenta el vehículo y el trabajo y organización tanto de mecánicos como de oficiales de pista y demás personas que trabajan dentro y fuera de la pista antes, durante y después de una carrera.

Las empresas y marcas que los financian juegan un papel sumamente importante pues sin ellos, es un tanto difícil costear todo el serial debido a que se desembolsan más o menos dos millones de pesos por temporada, incluyendo aquí los gastos del personal que trabaja para cada equipo, transporte, viáticos y difusión.



En nuestro país, como en muchos otros, los medios de información le apuestan a otras actividades deportivas y le dan poco espacio al automovilismo, ejemplo de esto lo vemos en la televisión cuando -si bien nos va- le dedican 30 segundos máximo a deportes como el automovilismo. Quienes sí le apuestan, han descubierto que es un negocio que deja ganancias extraordinarias y proyección a nivel internacional, teniendo nuevamente como muestra la brillante participación y desempeño de “Checo” Pérez y también la de Esteban Gutiérrez (actual campeón de GP2 en Valencia) y Guillermo Rojas (piloto de Grand-Am).

No sólo el espectáculo que presentan es el rugir de los motores a la hora de la arrancada, las edecanes o el olor a llanta quemada que vemos y oímos en el serial; es también una fuerte inversión por parte de los equipos y sus respectivos patrocinios; es organización y logística por parte de la prensa invitada y encargada del apoyo a la difusión de este deporte motor; es una excelente oportunidad y escaparate para los pilotos que piensan escalar hasta llegar a la cúspide del automovilismo; es constancia, práctica, disciplina, entrega; es...

pasión sobre ruedas.



➤ **GLOSARIO:**

FIA: Federación Internacional de Automovilismo. Organismo que organiza el automovilismo mundial y rige la inmensa mayoría de las asociaciones automovilísticas nacionales.

Nomex: uniforme que usan en cada carrera los pilotos el cual tiene el nombre de los mismos y a sus respectivos patrocinadores.

Pace car: En los deportes de motor, el *pace car* es un coche de seguridad que limita la velocidad de los automóviles que compiten en una pista de carreras en el caso de un período de precaución tales como una obstrucción en la pista, éste entran antes de ser ondeada la bandera verde que da inicio a la carrera.

Paddock: La zona de aparcamiento detrás de los garajes donde todos los equipos tienen sus camiones, recambios y auto caravanas para los pilotos (hoy en día auténticas demostraciones de poderío).

Pit: (Box) Cada uno de los recintos destinados a la asistencia técnica de los vehículos que participan en una carrera.



Pole position o simplemente *pole* (en inglés, literalmente: "posición de poste"): es el término que se utiliza en circuito para designar uno de los tres primeros lugares en la parrilla de salida de una carrera.

Safety Car: Durante un periodo de precaución el coche de seguridad entra en la pista por delante del líder y se retira hasta que el peligro haya terminado, continuando así la carrera de manera normal.

Set-up: En los coches de carreras, el set-up del coche es el conjunto de los ajustes efectuados en el vehículo con el fin de optimizar su comportamiento (rendimiento, manejo, fiabilidad, etc.) Los ajustes pueden hacerse en suspensiones, frenos, transmisión, y muchos otros.

Spotter: los ojos del piloto, es la persona que está en un punto clave de la pista donde puede ver la mayor parte de ésta, en caso de autódromos muy grandes se llegan a utilizar más de 5 spotters. Él se encarga de ver lo que sucede dentro de la pista y comentarle al piloto de lo que sucede, por ejemplo si hay un choque el spotter rápidamente tiene que decirle en que curva o recta se ha provocado este al fin de tener precavido al piloto.

PILOTOS LATAM FÓRMULA 2000



Galería Fotográfica



Roberto de la Vega (Dir. LATAM Challenge Series), Giancarlo "gato" Serenelli (piloto y campeón 2010 del LATAM Challenge Series) y Daniela Rivera (reportera y autora de este trabajo).



De izquierda a derecha: Daniela Rivera (reportera y autora de este trabajo), Martín Fuentes (empresario y piloto de LATAM Challenge Series) y Jackeline Bracamontes (conductora de tv).



Ingeniero Fernando Hernández (Dir. Prensa LATAM Challenge Series y Carreras en Vivo.com) y Daniela Rivera (reportera y autora de este trabajo).



Rodolfo "Rudy" Camarillo (piloto de LATAM Challenge Series).



De izquierda a derecha: Ing. Fernando Hernández, Francisco Ciprián (Periodista), Alex Popow, Daniela Rivera y Giancarlo “gato” Serenelli (pilotos Venezolanos de LATAM Challenge Series).



Daniela Rivera y Gerardo “grillo” Nieto (piloto LATAM Challenge Series)



Diego Ferreira (piloto Venezolano LATAM Challenge Series y Daniela Rivera.



Prensa LATAM Challenge Series.



De izquierda a derecha: Giancarlo “gato” Serenelli, Diego Ferreira, Daniela Rivera, Alex Popow y Francisco Cerullo (pilotos Venezolanos LATAM Challenge Series).



Entrevista a Diego Ferreira previa a una carrera LATAM.



De pie y de izquierda a derecha: Diego Menchaca, Alex Popow, Christofer Ramírez, Rudy Camarillo, Diego Ferreira, Gabriel Iema, Alfonso Célis Jr.
Sentados y de izquierda a derecha: Gerardo “grillo” Nieto, David Farías, Martín Fuentes, Giancarlo “gato” Serenelli, Juan Pablo Sierra, Oscar Arroyo y Francisco Cerullo.
(Pilotos LATAM Challenge Series 2011)
Foto: Daniela Rivera



Equipo Re Racing firmando autógrafos
Fotos: Daniela Rivera



Gradas con aficionados en el Autódromo Hermanos Rodríguez, LATAM México 2011.