

Campeonato Gallego Rali de A Coruña Víctor Senra estaba a casi veinte segundos de Iago Caamaño a falta de tres tramos debido a una avería, y ganó por un suspiro

## Un rali por una décima de segundo

PABLO GÓMEZ CUNDÍNS  
REDACCIÓN / LA VOZ

Fue premonitorio. Un equipo formado por dos históricos como Antonio Solórzano y Perfecto Calviño no alcanzaba el primer tramo cronometrado de Aranga. El embrague los dejaba fuera de combate en el enlace. Se auguraba un rali atípico.

La primera cita del calendario autonómico concentraba en el rali de A Coruña a 113 equipos y decenas de miles de espectadores que, a buen seguro, aumentarán exponencialmente el próximo año. Fue una carrera de las que hacen afición. Y eso que tras el primer capítulo, Víctor Senra e Iago Caamaño convirtieron el rali en un mano a mano. Alberto Otero ya se quedaba a más de catorce segundos. El piloto de Olveira logró seis *scratches* y el de Culleredo, dos.

Los participantes afrontaban un trazado novedoso (en sentido inverso) sobre tramos conocidos, en un formato inusual (tres pasadas por tramo). Las lluvias intermitentes llamaban a la precaución, pero los pilotos preferían optar por la pericia. La pugna por detrás de los dos favoritos era endiablada. Pero el punto de inflexión se produjo cuando iba a concluir el segundo bucle. El tramo de Culleredo-Arteixo espiraba con un Víctor Senra que acudía con cuatro segundos de ventaja. Y, de pronto, la palanca de cambios del de Dumbría decidió soltarse y descolgarlo a casi veinte segundos. El rali parecía sentenciado.

Pero el automovilismo es un deporte pasional, especialmente la modalidad de los ralis en Galicia. Si decenas de miles de personas se entregan hasta soportar frío y lluvia a lo largo de todo el día, los



Víctor Senra y David Vázquez lograron seis «scratches» en la carrera de ayer. NACHO CARBALLEIRA

equipos se ven en la obligación moral de corresponderles.

Fuese por ello o por puro afán competitivo, lo cierto es que Senra y Caamaño afrontaron el último bucle con la firme intención de no darse por vencidos.

En el tramo 7 (Aranga), Víctor decidió montar neumáticos de seco a pesar de la humedad del asfalto y recortó unos tres segundos, en el siguiente (Cerceda) calzó gomas de seco y de mojado cruzadas

**Ponte Aranga y la glorieta de Boedo volvieron a ser dos de los puntos calientes del trazado**

y dejó la diferencia en doce. Y en el último apretó los dientes para hacerse con el rali de A Coruña por 159 milésimas, tras 90 kilómetros.

De este modo, toma el relevo de Iván Ares en la carrera coruñesa, que vivió otro de sus momentos de apoteosis en la glorieta de Boedo. Javier Morán, de la comisión de fiestas, reconocía: «Es uno de los puntos fuertes del año para nosotros. El tiempo y la afición acompañaron. Nuestro ídolo

**La segunda pasada por Aranga tuvo que ser neutralizada por la salida de Ricardo Costa y Rui Vilaça**

es Iván González, porque es vecino, pero como tuvo que abandonar, apoyaremos a Víctor Senra».

En lo referente a las copas, David Rivas y José Antonio Pintor se llevaron la Pirelli-Driver Top Ten B por delante de Daniel Álvarez y Adrián Vázquez en un pulso memorable.

Cabe destacar la ágil reacción de la organización, a cargo de la escudería One Seven Racing (con Álvaro Muñoz a la cabeza) tras las salidas acontecidas en la primera pasada por Aranga (Jacobo Segade contra un poste) y en la segunda pasada por Aranga (Ricardo Costa y Rui Vilaça, examinados en el hospital tras neutralizar la carrera), aunque reclama reestudiar la normativa de asignación de tiempos en tramos neutralizados.

La carrera fue un mano a mano entre ambos pilotos ya desde el primer tramo de la mañana

### CLASIFICACIONES

#### GENERAL

	Tiempo
1. V. Senra-D. Vázquez	58:45.327
2. I. Caamaño-A. Rodríguez	+0.159
3. A. Meira-J. Murado	+31.593
4. A. Otero-J. Vázquez	+38.058

#### SUPERCAMPEONATO R5

1. V. Senra-D. Vázquez	58:45.327
2. I. Caamaño-A. Rodríguez	+0.159
3. A. Meira-J. Murado	+31.593
4. A. Otero-J. Vázquez	+38.058

#### SUPERCAMPEONATO N5 RMC

1. J. Pérez-A. Martínez	+4:02.282
2. D. Vila-Á. Alonso	+4:50.792
3. C. Iglesias-J. Iglesias	+5:47.112

#### PIRELLI-DRIVER TOP TEN A

1. V. Senra-D. Vázquez	58:45.327
2. I. Caamaño-A. Rodríguez	+0.159
3. A. Meira-J. Murado	+31.593
4. A. Otero-J. Vázquez	+38.058

#### PIRELLI-DRIVER TOP TEN B

1. D. Rivas-J. A. Pintor	+4:25.301
2. D. Álvarez-A. Vázquez	+5:02.680
3. J. M. Pazos-D. Calvo	+5:07.949
4. Á. Pérez-B. Mirón	+5:14.211

#### VOLANTE FGA

1. D. González-D. García	+9:38.490
2. A. Castro-A. López	+11:06.668
3. P. Blanco-I. Bautista	+12:09.372
4. D. Coto-A. Vaqueiro	+13:04.584

#### PIRELLI AMF

1. S. Otero-J. A. González	+9:31.001
2. A. Pico-M. Castro	+10:28.520
3. S. Suárez-M. Fariña	+12:10.052
4. J. Eiras-Á. García	+12:19.687

### CRÓNICA ASÍ SE REPARA UNA AVERÍA EN PLENA CARRERA

## La asistencia en tiempo récord que impulsó la gesta

P. G. A CORUÑA / LA VOZ

Saltaron las alarmas en los metros finales del penúltimo bucle. Víctor Senra perdía 24 segundos respecto al ganador del tramo 6 (Culleredo-Arteixo), Óscar Palacio. Algo iba mal.

Víctor Pérez, jefe de equipo del piloto de Dumbría, relata la sucesión de acontecimientos: «Nos hemos enterado por la radio oficial del rali, como los demás». Apparently, Senra había roto la palanca de cambios. «Antes de llegar al final del tramo no puede haber comunicación con el equipo», explica.

«El piloto llega a meta y se po-

ne en contacto con nosotros telefónicamente. A partir de ahí intentamos saber lo que pasa. Los pilotos no son mecánicos, de modo que se le pidió que nos hiciera un vídeo manipulando la palanca para saber cuál es el problema», añade Pérez.

«Y ya vemos que la palanca está completamente local, por causa de un pasador de la caja de cambios, que acciona desde la palanca manual del interior del coche a la caja de cambios», abunda el jefe de equipo, que ya saca sus conclusiones: «El problema tiene que venir de delante, le decimos que lo mire, a ver si ve algo suelto y en

este caso estaba suelta la palanca porque se había roto el pasador».

El protocolo continúa del siguiente modo: «Cuando llega, antes de que podamos tocar el coche, podemos examinarlo visualmente. Confirmamos lo comentado. Y cuando entra en la asistencia, ya tienes preparado el repuesto o lo que necesites».

«Si es chapa, se cambia si tenemos la pieza, o, si no hay tiempo o no tenemos la pieza, pues se repara como se puede, con cinta, o moldeando la chapa con un martillo», aclara.

En cuanto a lo acontecido en el rali de A Coruña, Víctor Pérez ma-

tiza que «finalmente, ha sido una tontería, una cosa de cinco minutos, así que se procedió a revisar el coche como en una asistencia normal y ya está».

«Pero si en el tiempo de asistencia no te da tiempo a acabar el trabajo tienes la posibilidad de usar hasta quince minutos extra, con una penalización de diez segundos por minuto, hasta un máximo de dos minutos y medio. A partir de ahí, estarías excluido del rali. Cuando vas apurado, sueles penalizar un minuto, dos o tres... ya si la cosa se acerca a los quince es que vas muy fastidiado», concluye Pérez.