

**LESIONES EN VERTEBRAS Y CERVICAL Y DOS MESES DE REPOSO**

**TORMO: «No correré más en circuitos urbanos»**

Algo anonadado encontramos a Ricardo Tormo en su habitación de la Clínica Soler Roig, tras haber sido trasladado en avión desde Alicante donde había sido ingresado en la Seguridad Social, como consecuencia del accidente que sufrió en la carrera que se disputó en San Vicente de Raspeig.

Teniendo completamente en su cama, con el cuello y la nariz enyesados y sin poder mover más que levemente la cabeza, Ricardo dista mucho de ser aquel muchacho jovial y alegre al que vimos en buena parte de las carreras del Campeonato de España y Mundial. De todas formas no ha perdido el humor ni las ganas de hablar... ni de correr. «Ahora tengo un poco de dolor en la espalda y me encuentro algo "jodido". Aunque si no me engañan me han dicho que dentro de dos meses podré volver a las pistas.»

**EL ACCIDENTE**

Todo empezó con una gran ilusión, la de correr en 250 cc. después de largo tiempo de ausencia en esta cilindrada. Fue la Escudería Wrac Moto la que proporcionó a Ricardo Tormo la «Yamaha 250 c.c.» con la que se dispuso a enfrentarse a los incondicionales de esta cilindrada, entre ellos Angel Nieto...

De todas formas, tanto él como la mayor parte de pilotos eran conscientes de que

elli podía suceder cualquier tragedia... «El circuito estaba muy mal acondicionado —nos comentó Tormo—. Yo venía muy rápido por la recta de tribunas, pero controlando perfectamente mi máquina, y al final debía entrar en una curva de primera velocidad. Comencé a frenar y me encontré con que el freno delantero no me respondía. No tenía tiempo de hacer nada, la única solución era irme contra el público. Si no voy contra ellos me mato, seguro... y además ellos allí no podían estar, lo habíamos comentado antes con la organización. La culpa creo que fue del público.»

Tras embestir al público y chocar contra una pared, Tormo perdió el conocimiento y no lo recuperaría hasta entrar en la clínica de la Seguridad Social. Es su mecánico quien nos continúa el relato... «Cuando se produjo el accidente, el público se abalanzó hacia el circuito sin que hubiera parado la carrera. Allí no había nada, ni ambulancia ni nada —o si las había no las vimos—. Al cabo de 20 minutos nos llevamos a Ricardo en el coche de Carlos Morante.» Otro de los múltiples amigos y «fans» que se encuentran en la habitación añade: «Nosotros pedimos el botiquín, para ver qué se podía hacer. Pero nos dimos cuenta de que ni tan sólo habían vendas. Tuvimos

que recurrir a un bar que había cerca.»

**ANTES DE LA CARRERA**

Tormo nos había confesado que todo estaba muy mal. Tanto el piso como las protecciones, etcétera... Entonces, ¿por qué corrieron? Porque no se juntaron los pilotos punteros y decidieron no tomar la salida...

«Fui a correr allí porque me aseguraron que habían arreglado el piso y que todo estaba en condiciones. No habían arreglado nada... pero yo tenía una gran ilusión por correr en 250 c.c.; hacía mucho tiempo que no lo hacía, y además... tenía problemas monetarios. Todo ello me decidió a tomar la salida.»

De todas formas, ya en los entrenos Tormo habló con la organización... «Ciertamente. Les comenté que aquello no estaba en condiciones de correr, pero que por lo menos no dejaran de poner gente en algunos puntos del circuito, entre ellos la curva donde tuve el accidente. Era un giro realmente peligroso en el que se habían caído ya varios pilotos. El caso es que cuando comenzó la carrera todo aquello estaba lleno de gente.»

—¿Comentasteis estos problemas entre los pilotos?

—Sí; pero no para tomar medidas. Lo cierto es que falta mucha unión entre los pilotos. Aunque yo hubiera preferido no correr, no podía hacer nada para impedir que se tomara la salida.

**LAS CONSECUENCIAS**

Lógicamente este hecho trajo consigo consecuencias tanto físicas como psíquicas para el piloto de Canals. En el primer aspecto, dos vértebras rotas; la 4 y la 6, y una cervical algo tocada. Lo que representa diez o quince días en el hospital y unos dos meses para una recuperación total. En el otro aspecto decisiones muy concretas...

«Para mí queda totalmente prohibido correr en circuitos urbanos. No voy a hacerlo más. Además puedes añadir que el que corre por dinero vale más que no corra. Porque demuestra que es muy antideportivo y baja la moral de los aficionados y de los moto-clubs.»

Como puede suponerse allí, entre los presentes, se comentaron muchas cosas. Algunas de ellas realmente penosas como el hecho de que los pilotos junior no hayan cobrado todavía absolutamente nada, o que en la seguridad social de Alicante se tratara muy mal a los pilotos que debieron atender y a los accidentados del público. Otras, que tuvieron su punto de gracia como las atenciones que tuvieron en Iberia para facilitar las cosas a Ricardo. En fin, todo terminó con una amigable conversación de la que sin duda podían sacarse conclusiones realmente importantes.

MANEL SERRAS

**EL RACC LO HA SOLICITADO DE MANERA OFICIAL**

**EL «RALLY CATALUÑA» DE 1979, VALEDERO PARA EL MUNDIAL**

«Será Cataluña sede de un rally puntuable para el campeonato del Mundo en 1979? Creo que las posibilidades son más claras que nunca. De manera oficial, el Real Automóvil Club de Cataluña ha cursado a la Federación Española —a fin de que ésta lo gestione ante la Federación Internacional— la solicitud de que el Rally Cataluña correspondiente a 1979 sea válido para el Campeonato del Mundo de Marcas.»

Dado que los calendarios internacionales quedan establecidos con dos años de antelación, la petición del R.A.C. ha de estar formalizada antes del día 15 de diciembre, cuando la CSI determine sus calendarios para dicha temporada de 1979. El que la petición se presente no implica, de manera necesaria, que sea aprobada. No obstante, dado que España no cuenta con prueba alguna puntuable para el Mundial y ante la capacidad organizativa del RACC, se puede estar bastante esperanzado de las posibilidades de obtener dicha calificación.

La entidad catalana se encuentra muy animada ante su petición. Convencidos de que, pese a las dificultades de una prueba de esta envergadura, el RACC puede llevarla a término de manera completa. Una serie de duros requisitos técnicos (etapas más largas...) son necesarias para cualquier carrera válida para el Campeonato del Mundo, pero lo cierto es que el «momento psicológico» parece el más apropiado para este intento.

¿Puede interferir este rally del Mundial con los que se llevan a término en el país, puntuables para el Campeonato de Europa? Según los responsables del RACC, no. Se debe esto a que ambos son campeonatos distintos; uno, el Mundial de Marcas; otro, el Europeo de Conductores. Ya intentó hace años el RACC solicitar la calificación para el Cataluña de prueba válida para el Europeo. No obstante, dadas las limitaciones que existen en el mismo (escasas pruebas en cada país, no coincidentes) no fue posible el obtenerlo.

«Son dos campeonatos distintos y no se «pisan» el uno al otro», afirman los dirigentes del RACC. En España se llevan a término tres pruebas del Europeo de rallies: el Costa Brava; Firestone y RACE. Quizá a la primera podría afectarle, aunque las épocas del año son distintas (uno en noviembre, el otro en febrero). De todas formas, lo que han considerado los del Real Automóvil Club es que no vale la pena renunciar al Europeo a falta de una posibilidad —aún no confirmada— de acceder al Mundial, caso de que alguno de los organizadores de rallies nacionales válidos para el Europeo quisiera hacer la misma petición.

Xavier VENTURA

**CESAR ROJO: «Tenía permiso de fábrica»**

Ya salíamos de la clínica cuando pudimos conversar con César Rojo, manager del equipo «Bultaco», quien nos comentó...

«Lo he encontrado bien, aunque pienso que su recuperación debe ser muy engorrosa. Tenía el permiso de «Bultaco» y por tanto la marca no dice nada. No afecta a los planes de la marca; lo que ocurre es que algunas pruebas que debían realizarse deberán efectuarse en Nieto. Para el año que viene no estaba previsto que Tormo corriera en 250 cc., su misión será intentar conseguir el título Nacional y Mundial de 50 c.c., y ayudar a Nieto en 125 c.c.»

—Si Tormo se niega a correr en circuitos urbanos, ¿qué ocurrirá?

—Nada. Qué tendrá todo el apoyo de la fábrica. Hace ya tiempo que venimos diciéndolo... los pilotos deberían crear una comisión y decidir por ellos mismos cuáles son los circuitos aptos. Lo mismo ocurre en el Mundial.

**SERRA GANO EL RALLYE EMPORDA**

Con el dominio absoluto de «Terri» Serra, se disputó el Rally Empordá, que tenía su base en Palafrugell. Como ya dijimos en el comentario pre-rally, el piloto de Figueras era uno de los grandes favoritos, aunque la presencia de Tarrés y Culubret podría complicarle la tarea.

Clasificación. — 1, Serra-Pinedo (Seat 124-1800), 2.785 puntos; 2, Illa-Baus (Seat 1800 FU), 2.940; 3, Garreta-Domingo (Seat 1800 FU), 2.975; 4, Serrat-Ventura (Simca 1000 Rally), 3.021; 5, Riera-Ferrer (Seat 1800 FU), 3.043; 6, Cotanegra-Jorda (Seat 124-1800), 3.060.

**TORNOS EN EXISTENCIA (CILINDRICOS)**

C. M. Z.	T-360	180 mm.	1.000 mm.
COMPACT	3	108 mm.	450 mm.
LACFER	CR-2/E	225 mm.	2.000 mm.
LAFAYET	MAC-80	350 mm.	2.000 mm.
NORDIC	25	315 mm.	2.000 mm.
NORDIC	25	315 mm.	3.000 mm.
GEMINIS	650	315 mm.	2.000 mm.
PINACHO	A-74	200 mm.	1.500 mm.
PINACHO	A-75	200 mm.	1.000 mm.
PINACHO	A-74	200 mm.	800 mm.
PINACHO	A-74	200 mm.	1.000 mm.
PINACHO	A-75	200 mm.	1.500 mm.
TORRENT	T-72/42	200 mm.	1.500 mm.
TORRENT	T-71/68	250 mm.	1.500 mm.
TORRENT	T-71/68	250 mm.	2.000 mm.
TORRENT	T-71/68	250 mm.	3.000 mm.
TORRENT	T-72/42	200 mm.	300 mm.
TORRENT	T-72/42	200 mm.	1.000 mm.
TORRENT	T-76/42	200 mm.	1.000 mm.
TORRENT	T-71/68	250 mm.	1.000 mm.
ZUBAL	C-1	130 mm.	Automatiz. 1.000 mm.

S. A. Tarragona

URGEL, 143  
Teléfonos 253 15 49  
y 253 15 52