



Rogge desvela lo que se suponía

La Agencia Mundial antidopaje carece de credibilidad. Apenas tres meses después de una reunión que tomó tintes de cumbre en Copenhague, en la que a los dirigentes de los países se les llenó la boca de valentía y vehementes amenazas, los hechos demuestran que nada de nada. Bueno, sirvió para que los ilusos europeos se dejaran los euros en una hucha que sigue mal repartida, pues el Viejo Continente sufraga el 47 por ciento y América, sólo el 29, a pesar de la riqueza de EE.UU., que pagó con mucho retraso los 800.000 dólares de 2002 y no está claro que lo vaya a hacer en 2003. España, es verdad, no ha cubierto aún este ejercicio, pero está presuñestado y lo hará

Soporta balazos y 800 grados

Los test

Test de penetración

Objeto en punta
3 kg

Distancia
3 m



Tras el impacto el casco no debe presentar fisuras

Test de fuego



Aplicación de la llama

800 °C

45 seg.

La temperatura interior no debe exceder 70 °C.

Test de visor



Visor

Velocidad balas
500 km/h

Los proyectiles no deben penetrar más de 2,5 mm

Test de elasticidad

La correa no debe ceder más de 30 mm si se le colgara un peso de 38 kg



Precio

• **1.500 euros** (250.000 pesetas), en tienda

• Utilizado por Alonso, ha llegado a venderse a coleccionistas por

6.000 euros (un millón de pesetas)

Peso

1,3 kg

Materiales

- **Fibra de carbono** (rigidez)
- **Aramida** (resistencia al fuego)
- **Poliestireno** (para hacerlo impenetrable)

Casco integrado

El diseño del casco influye en el perfil aerodinámico global del coche. Como parte de la estructura que interfiere en la corriente del aire, la forma del casco es un factor importante.

Visor

Grosor de **3,5 mm**. Hecho de policarbonato. Lleva varias tiras desechables cuando se ensucian

Antisombras

La visera está tintada para minimizar las molestias causadas por los árboles.

Antivaho

La parte interior está tratada con una sustancia química antivaho para que el aliento no suponga un problema.

Nomex

La última capa del acolchado interior es de este material de alta resistencia al fuego

Ventilación

Los orificios de ventilación están diseñados para dejar entrar **5 litros de aire por segundo**.

Arai Grand Prix



Acolchado interno

Poliestireno dilatado. Para mejorar el ajuste y la resistencia a los impactos, se usan varias densidades de material en distintas partes del casco.

Salientes

Los elementos que sobresalen más de **7 mm** deben desprenderse fácilmente. Los demás salientes deben oponer la mínima resistencia. Las cabezas de los remaches no tienen bordes afilados y no sobresalen más de **2 mm**.



RAFAEL GARCÍA-CANO PINTA SU CASCO

El estilista de Alonso

Rafael García-Cano trabaja en su estudio de Torrente, Aerodiseño, en la personalización de los cascos de Fernando Alonso.

JUANJO ROJO | VALENCIA

Rafael García-Cano contactó con el mundo del automovilismo hace 11 años a través de Adrián Campos. De ese mismo modo conoció a Fernando Alonso: "Sería hace cinco años, justo cuando él estaba aún en el karting y Adrián se lo trajo aquí, a su equipo de Fórmula Nissan. Me dijo: 'Mira, éste es Fernandito. Al loro, que este va a ser campeón de Fórmula 1'. Me pareció un chico normal, tímido".

Desde entonces, el diseño del casco es cosa de Rafael, aunque la idea primitiva fue del propio piloto: "Fernando ya tenía más o menos un diseño de cuando estaba en el karting. La bandera española que lleva actualmente ya la tenía entonces. Yo me limité a retocar aquello a mi estilo y seguir su diseño. A través de los años se han ido añadiendo más retoques. Él me llama o viene

con su padre o con Adrián y me dice 'Mira, vamos a hacer esta línea más alta'. Lo último que se le ha hecho es sustituir una estrella que llevaba en la parte inferior por la cruz de la victoria de Asturias, porque a él le gusta mucho defender a sus paisanos y a su tierra. Eso fue idea suya al principio de temporada, al igual que cambiar el color azul oscuro a un azul más claro porque así coincide con el color del coche y con la bandera de Asturias. Sus cascos van numerados porque son muchos. Él puede utilizar unos veinte o treinta cascos por temporada, porque suele usar dos en cada G.P."

El proceso de pintado del casco varía en función de la cantidad de unidades que deba realizar: "Normalmente, para pintar un casco suelo tardar de dos a tres días, porque no es solamente el hecho de pintarlo, hay que

preparar primero el casco, desmontarlo, lijarlo, repararlo si no es nuevo, luego se decora con las pinturas, con el aerógrafo y se le añaden todos los adhesivos de publicidad que lleve, y lo último hay que barnizarlo con varias capas". Rafael desea que la relación no termine: "Yo estoy encantado y para mí es un orgullo poder pintarle los cascos a Fernando Alonso. Espero estar más tiempo con él".

Por su taller ha pasado también gente de la importancia de Carlos Sainz, y sus comienzos fueron curiosos: "Desde que era pequeño siempre he estado dibujando y pintando, hice la carrera de Bellas Artes. También me aficioné de joven a las motos y a los coches, y por curiosidad me pinté mi propio casco de moto. Y a partir de ahí empecé a pintar cascos para un taller y se comenzó a correr la voz".



LIJAR, PINTAR Y BARNIZAR

1. Rafael con los cascos de Fernando antes de comenzar el trabajo. Actualmente está pintando unos 15 a la vez.
2. Tras el lijado, comienzan las capas de colores una a una. Primero el amarillo, luego el rojo y al final el azul y los dibujos.
3. Tras colocar las pegatinas de publicidad recibe el barnizado final.



FOTOS: JOSÉ ANTONIO SANZ

Pero más que el motivo de financiación y la labor que puede llevar a cabo este organismo cuando se unifique el código antidopaje, es la sensación de debilidad lo preocupante. Se amenazó con que los países que no pagasen su parte no acudirían a los Juegos y tampoco podrían organizarlos. Ayer, Rogge, en París, se encargó de decir que de eso nada, que los Juegos son universales y que el COI no conoce al cobrador de frac. Que irán a todos y que nadie le va a reventar la máxima expresión del deporte (y el mayor negocio) por unos dólares de nada.

Igual no ha pensado que sin ese montante, lo que el COI aporta a la Agencia, que es la mitad del presupuesto (unos 10 millones de dólares), es dinero tirado. Porque en la ciencia no existen resultados con investigaciones a medias; se harán sólo la mitad de controles, etc... El negocio del deporte, no se preocupen, seguirá vivo. Más sucio o más limpio, pero seguirá vivo.

TMF