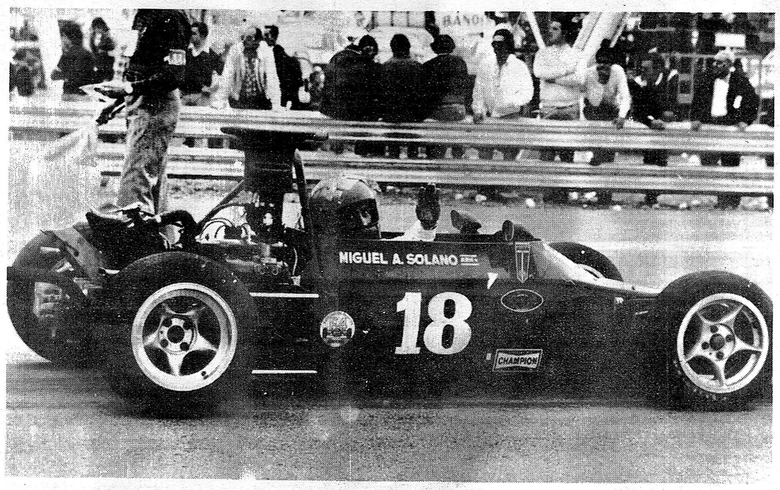
Varias Cosas Positivas se Vieron Ayer

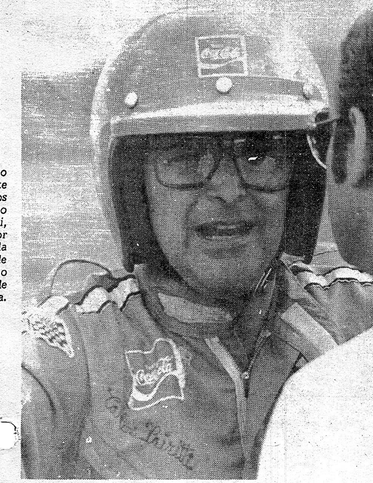


El ganador de la competencia de Fórmula 4, que se corrió ayer en el Autódromo General San Martín, Miguel A. Solano, que condujo un Crespi–Renault. Empleó en cubrir las 30 vueltas al circuito, 45m. 44s. 4/10, a un promedio de 152,809 km/h.

También Solano fue el dueño del récord de la vuelta que estableció en el sexto giro, con 1m. 29s. 9/10. El segundo lugar le correspondió al chileno Eliseo Salazar, que llegó 9 segundos 3/10 después.

Ninguna circunstancia, conocida o no, podrá apartarnos de varias cosas positivas que vimos ayer y de entre las cuales destacan, con vigor inoculable, la actuación de los mendocinos Carmelo Campione en F.4 y Jorge Cerrutti. Son de inmensa importancia, creemos, para el automovilismo local, y es por ello que las citamos en primer término. Ambos se animaron en dos categorías nacionales y superaron la prueba con largo margen beneficioso. Campione desertó yendo sexto, y Cerrutti llegó 3o. con máquina que dio 300c.c. de hándicap frente a sus similares de 3 litros. Piénsese que ambas cosas parecían difíciles, antes de este 32o. Premio Vendimia, que tiene otras cosas, que ha dejado otras impresiones, pero que las miramos como pasadas, desde más adelante, desde un futuro con muchos mendocinos en la F.4 y varios en el TC 2 litros que se avecina. Los saludos a Campione y a Cerrutti alentarán a muchos otros locales, seguramente, y esperamos ver algún día a uno o varios de ellos en lucha con Pairetti o con Salazar y Solano.

Nombrados están los principales actores de la jornada de ayer. De Pairetti, vencedor, con decir que a 15 años de su ingreso en la fama del automovilismo argentino es capaz todavía de aportar un shock como este actual, merced a su auto de 2 litros, pensamos se dice mucho. No son tantos los hombres que abarcan tanto, en este deporte. Ayer ganó porque se llama Pairetti, lo cual lo hizo volver a la pista, correr y correr y alcanzar el ciclo inverso de la fortuna, oscilante siempre. La falla de su auto, al largar, era como para desmayar delante de la tribuna. El arrecifeño no es de esos. Es el que corre para ganar, o para intentarlo. Consideración algo diferente nos queda para el ignoto portero Jorge González Correa, que casi se alza con el triunfo una vez desaparecidos Carmelo Palazzo, (Falcon Hereeg), Moreno y Solomita, que presentó otro Dodge 2 litros, como el de Pairetti. En lucha con el local, Jorge Cerrutti, el piloto visitante no nos pareció gran cosa, ni mucho menos, como apreció cualquiera que lo vio doblar. Cerruti apareció en esta carrera de manera inesperada, con un block Tornado viejo, de 2.700 c.c., de aquellos que preparaba Berta años atrás, nos dijo Cecco, que lo puso a punto. Lo obtuvo del riocuartense Di Santo, y largó muy apretado [illegible] fierro y fierro, sin desgaste que aligere su ritmo. Levantó temp[illegible]ra y limitó las chances de un triunfo local, que en algún momento pareció posible. Todo quedó para Pairetti, 32o. nombre en la larga, prestigiosa, lista de vencedores del "Vendimia". Le hace honor.



El veterano volante Carlos Alberto Pairetti, ganador de la prueba de Turismo de Carretera.

El otro nombre nuevo en el historial de la carrera es Angel Solano, bonaerense de Colón, que largó en la cuerda por su mejor tiempo del sábado. "Creo que los rivales tocaron mucho la carburación. A mí me fue bien desde el jueves cuando llegué, vi que no cambiaban las condiciones atmosféricas y seguí, sin problemas", dijo. Contestaba así a la pregunta sobre su temprana victoria en la F.4. Debutó en setiembre en la categoría. Antes anduvo en motos y karts. En poco tiempo obtuvo lo que no ha logrado el santiaguino Eliseo Salazar, segundo ayer. Al terminar la primera serie, y al igual que en varias de estas carreras el año pasado, tenía el triunfo en sus manos. Con 5 segundos terminó la parte inicial, ya con frenos caprichosos, que le exigieron alguna cabriola en la horquilla. En la segunda serie se rindió, con carburador flojo sumándose al poder frenante disminuido. Los dos inconvenientes pueden señalar que su Avante no tiene el mismo alistamiento que el coche vencedor. Algo debe faltar en la puesta a punto final de ese auto vista esta ocasión perdida que se suma a las anteriores de 1977. El trasandino nos pareció calmo e inteligente. Los hay audaces, en esta F.4. Y también vehementes, aunque todos, a pesar de andar muy juntos, dieron la impresión de ser muy educaditos. En el lote entre 5 ó 6, anduvo Campione. Con soltura, metiendo el auto, frenando bien y pasando gente. ¿Qué más puede pedirse? Junto a él no andaban mancos, ni mucho menos. Todos tienen bastante oficio. En una oportunidad, inclusive, salió por adentro de la horquilla, aceleró en línea con los demás y llegó adelante bajo el puente, para mantenerse durante toda esa vuelta. Fue 8o. en la serie, e iba 6o. al desmandarse la biela, que hizo tremendo boquete en el block. Es posible que sea por su culpa, aunque en las bielas hubo una elección previa que no resultó, según él mismo cree. Y si de por sí Campione nunca nos ocultó nada, ni tampoco Spigolón que lo asiste, no lo vamos a cargar con la falla. Los amigos y nosotros, y todos, creemos quedamos contentos. Ver a un mendocino 6o. en la F.4 en algún momento, es cosa que merece respeto. La categoría está dominada por los motores de Reybet, el campeón que no corrió porque ha pasado a la F.2. Los tuvieron el ganador, el 2o. y el 3o. No hay quejas de unos a otros, y cada uno vino a ver qué tal era el autódromo, a seguir aprendiendo o a correr una más. El espíritu justo El ganador nos dijo: "Nunca había corrido en un circuito así. No sé, será porque le tomé la mano de entrada, que me encantó desde el comienzo". Llegó el jueves, antes que nadie y ganó. Algo bien límpido para terminar.

Premio Vendimia

CLASIFICACION GENERAL

TURISMO DE CARRETERA

1)	Carlos Pairetti	47m.32s.3/10	24 vtas.
2)	J González Correa	47m.45s.5/20	24 vtas.
3)	Jorge Cerrutti	48m.08s.3/10	24 vtas.

MECANICA ARGENTINA F.4

1)	Miguel Solano	45m.44s.4/10	30 vtas.
2)	Eliseo Salazar	45m.54s.1/10	30 vtas.
3)	Angel Chiviló	45m.54s.6/10	30 vtas.
4)	Néstor López	46m.18s.8/10	30 vtas.
5)	Salvador Macagno	46m.27s.2/10	30 vtas.
6)	Alfredo Pugliese	46m.32s.6/10	30 vtas.
7)	Roberto Segesco	46m.54s.7/10	30 vtas.
8)	Miguel Blanco	46m 54s.9/10	30 vtas.
9)	Roberto Milohanich	47m.02s.5/10	30 vtas.
10)	Aldo Comelli	47m.09s.3/10	30 vtas.

También con 30 vueltas entraron Mario Suffern, Eduardo Tuero, Daniel Dell Aguila, Mario Suzuki y Jorge Casal. Con 29 se clasificaron: Claudio Desténfanis, Oscar Pereyra y R. Muñiz Barreto. Con 28 lo hicieron Roberto Rocha. Con 25 Eduardo Bairgian y 20 Hernán Bertín.

El record de vuelta lo marcó Miguel Solano en el sexto giro con 1m.29s.9/10. Promedio del ganador: 152,809 km/h.

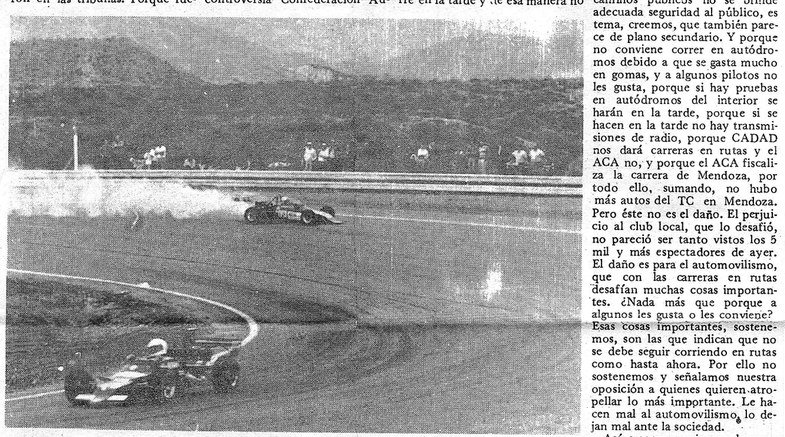
Consecuencias de la División

Tocó al autódromo "General San Martín" de Mendoza ser escenario de una nueva instancia del litigio A.C.A.–CADAD, cuyo alcance nacional corroe al automovilismo argentino como pocas otras cosas vistas anteriormente en su historia, para peor todas sumadas ahora a la controversia. Y a los aficionados mendocinos, finalmente, les correspondió ver las consecuencias de la división reinante. Asistieron a una partida del TC con sólo 8 coches, vieron después, ya en laúltima serie, únicamente el coche de Paireti en la pista y fueron espectadores de un banderazo final, para la carrera de esta categoría, dado a nada más que 3 autos, dos de los cuales rengueaban. Pero se quedaron en las tribunas. Porque fueron más de 5 mil los espectadores (muchos más, si se cuentan los niños) que, aunque conocedores del escaso número de participantes en lo que más atrae, el TC, fueron lo mismo al autódromo.

Demostraron que hay ganas de ver carreras. Esta impresión creemos es importante. A nuestro entender, los 5 mil ó mas aficionados han hecho una demostración de desafío. A la división, a las controversias, a lo que nada tiene que ver con lo estrictamente deportivo, que es la competencia de pilotos y marcas. Porque, ciertamente, hay mucho de odioso y de inenarrable: detrás de la ausencia de los demás pilotos, como para no desafiarlos. Aceptada la controversia Confederación–Automóvil Club Argentino, comprensible en el terreno humano, aparece lo feo, lo discutible. Que el A.C.A., o bien la CADAD, tengan la razón puede no interesar. Lástima la diversión; es claro. Lo intolerable es saber que la ACTC decide que sus afiliados, en carácter de tales y si quieren conservar esa condicion, no deben concurrir a Mendoza. ¿Porque la entidad organizadora respalda al A.C.A.? Sí, en primer lugar. Pero cuando se razona que a los intereses de muchos de la entidad llamada ACTC no conviene el correr en autódromos, porque se gasta mucho en cubiertas por las curvas y porque a la mayoría discreta de pilotos no le gusta, porque en Mendoza se corre en la tarde y de esa manera no pueden haber algunas transmisiones radiales metropolitanas, es de preguntarse: ¿Si el club local era afiliado a CADAD, venían a Mendoza los corredores de la ACTC? Si era por dar la contra al A.C.A., muy probablemente sí.

Pero de no existir ella, difícilmente habría carreras en autódromos del interior, y los pilotos tampoco correrían en Mendoza, como pasó entre 1974 y 1976. Defienden un automovilismo del tipo "carreras en rutas" porque de esa manera mantienen y protegen sus intereses. Que con ese tipo de automovilismo se ofenda a muchos habitantes del país, destinatarios de esas rutas, no parece inconveniente. Que además de ello, en las carreras por caminos públicos no se brinde adecuada seguridad al público, es tema, creemos, que también parece de plano secundario. Y porque no conviene correr en autódromos debido a que se gasta mucho en gomas, y a algunos pilotos no les gusta, porque si hay pruebas en autódromos del interior se harán en la tarde, porque si se hacen en la tarde no hay transmisiones de radio, porque CADAD nos dará carreras en rutas y el ACA no, y porque el ACA fiscaliza la carrera de Mendoza, por todo ello, sumando, no hubo más autos del TC en Mendoza. Pero éste no es el daño. El perjuicio al club local, que lo desafió, no pareció ser tanto vistos los 5 mil y más espectadores de ayer. El daño es para el automovilismo, que con las carreras en rutas desafían muchas cosas importantes. ¿Nada más que porque a algunos les gusta o les conviene? Esas cosas importantes, sostenemos, son las que indican que no se debe seguir corriendo en rutas como hasta ahora. Por ello no sostenemos y señalamos nuestra oposición a quienes quieren atropellar lo más importante. Le hacen mal al automovilismo, lo dejan mal ante la sociedad.

Así creemos, opinaron los que fueron ayer al autódromo. No fueron tantos como el año pasado. Pero han sido muchos.



Un pasaje de la competencia de Fórmula 4. Antes de entrar en la curva, el coche del mendocino Carmelo Campeone comienza a entrar en llamas. El volante pudo salir de la máquina ileso.

Otra Vez los Boxes Repletos

Tribunas naturales (léase cerros) medio vacías, boxes repletos. Los escasos inscriptos en T.C. no dieronmotivo para que asistiera más público, y el pobre desarrollo de la carrera (?) en esa categoría brindó suficientes fundamentos para que fueran menos. Lo de los boxes ocurre siempre...

* * * * *

– ¡Gorritos, a los lindos gorritos..!

Alguien, mirando el nublado cielo, preguntó al vendedor: "¿Paraguas no vende por casualidad..?

* * * * *

A las 15,17 se largó la primera serie de T.C., y empezó el desbande de máquinas. Para la segunda quedaron tres y media, por que el 38 no representaba ni siquiera tres cuartos de un coche competitivo. Para la tercera salieron tres, y dos de ellos se detuvieron en boxes durante algunas vueltas. En esta última batería, el ganador, Carlos Alberto Pairetti, anduvo por momentos solo en la pista.

* * * * *

Por eso no extrañó escuchar algunos gritos de: "¡Pairetti sólo no más..!" Claro que, siempre refiriéndose a la prueba de T.C., también se escucharon frases o palabras como estas: "¡Qué desastre..!" "¡Qué vergüenza!" Esto no había sucedido nunca en Mendoza". "No siempre el mundo es de los audaces..."

* * * * *

Durante la primera serie de T.C. el público saboreó momentos de emoción. Es que Pairetti tuvo problemas en la partida, por el distribuidor, y además debió detenerse unos giros, lo que dio ocasión a que el mendocino Jorge Cerrutti tuviera oportunidad de luchar por el primer lugar. Después, todo se "normalizó".

* * * * *

Antes de la iniciación del festival tuerca, las chicas del Cuerpo de Bastoneras de la Municipalidad de Godoy Cruz marcharon [illegible] biendo elegancia, belleza y dades en el manejo del bastón, al son de los acordes de la Banda de la Octava División del Comando de Infantería de Montaña. Alguién calificó el espectáculo como lo mejor de la tarde.

* * * * *

También estuvo presente el gobernador de la Provincia, brigadier mayor Jorge Sixto Fernández, quien estuvo con la bandera a cuadros en algunas largadas y llegadas.

* * * * *

A las 15.54 se largó la primera serie de F.4. Aquí la lucha y por ende el espectáculo, mejoraron notablemente. Y más aún por el buen desempeño que tuvo el mendocino Carlos Víctor Campione, al menos mientras estuvo en carrera, pues debió abandonar en la segunda batería por rotura de biela.

* * * * *

El chileno Eliseo Salazar se adjudicó la primera serie en F.4. Luego de los nueve giros, lo visitamos en boxes y nos manifestó que el coche había andado muy bien, salvo unos pequeño problemas en los frenos. Un chileno que estaba al lado nuestro, dirigiéndose al equipo mecánico de Salazar, dijo: "Oye, pero como me lo largan a este cabro sin frenos..!"

* * * * *

A la prueba no faltaron los hermanos Baldovín con su afamado y antiguo coche con motor 18 98. Muy risueños y orgullosos también tuvieron oportunidad de pasear su preciosa máquina de museo, con algunos brincos claro está, pero paseo al fin.

* * * * *

Para la segunda serie de T.C. hubo una gran demora para largar. Ya estaban listos en los puestos respectivos los coches 136, 138 y el 20 de Pairetti, pero faltaba el 38, que debía salir de boxes y dar una vuelta al circuito para colocarse en su ubicación correspondiente. Sabiendo que tenía problemas mecánicos, alguien manifestó muy sonriente: "No, que no dé la vuelta completa porque en una de esas no llega al punto de partida. Mejor es que haga marcha atrás y listo".

* * * * *

Vimos a un señor sumamente apurado buscado policías en el sector donde nos encontrábamos. Los ubicó, les explicó algo en voz muy baja y se los llevó con él. Lo seguimos con la vista y descubrimos el motivo: algunos "casanovas" estaban molestando a las chicas del Cuerpo de Bastoneras y era necesaria la custodia policial.

* * * * *

El trigésimo segundo Gran Premio Vendimia, contó con la presencia de una de las categorías más atractivas del automovilismo nacional. Puede considerarse la escuela de futuros pilotos de monopostos con aspiraciones a integrarse a la Fórmula 2, que bien puede servir de trampolín para la actuación en el viejo mundo, caso concreto Miguel Angel Guerra.

Este propósito guía a Eliseo Salazar, el piloto chileno que obtuvo el segundo puesto. Sus buenas actuaciones en esta categoría ya lo han asociado a la inmediata superior, y el próximo 9 de abril, hará su segunda presentación en Fórmula 2, en el Oscar Cabalén de la provincia de Córdoba. Además, ya el piloto trasandino tiene una propuesta de una escudería europea para 1979

* * * * *

Carmelo Víctor Campione, nombre conocido a través de karting mendocino, como "Pocho Campione" de destacada actuación en esta especialidad mecánica, compitió con una máquina Crespi–Renault. Mientras su medio mecánico le respondió, cumplió una buena tarea. En la primera serie se ubicó octavo, en la segunda, cuando estaba en sexto lugar, una rotura de motor produjo su abandono. No obstante, el saldo para el piloto mendocino resultó positivo.

* * * * *

Un asado y buenos tragos de vino mendocino, en la víspera de la competencia, en los talleres de Eduardo Alcover, donde se alojó mecánicamente Miguel Solano, sirvieron de estímulo y tónico para que el piloto santafesino se adjudicara brillantemente la competencia.

* * * * *

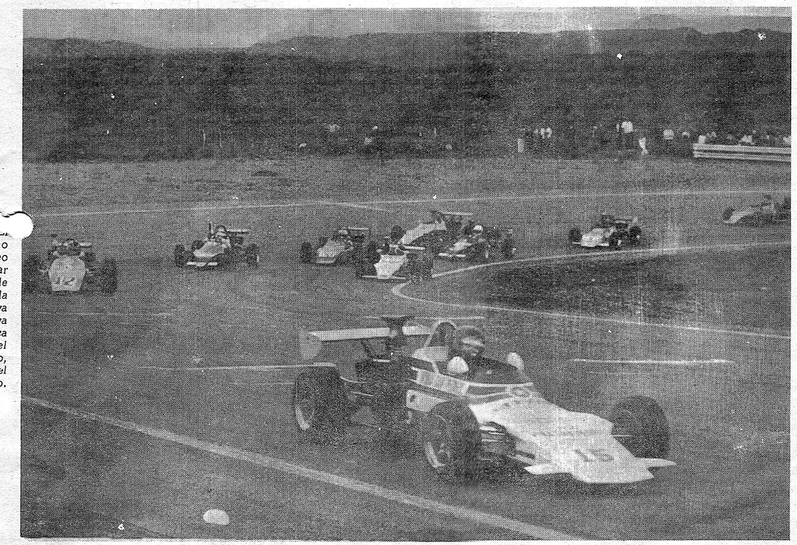
Carlos Alberto Pairetti, sigue siendo ídolo, pese a su veteranía y temporario alejamiento del automovilismo deportivo. Lo dicho quedó demostrado ante los requerimientos de autógrafos, especialmente de la gente menuda. Uno de los niños que requirió la firma, apeló a nuestra lapicera para cumplimentar este inesperado como importante recuerdo para su colección.

* * * * *

Un comunicado, emitido por el Andes Automóvil Club, avaló y justificó la no participación del piloto mendocino Oscar Penacchio en la prueba de Turismo Carretera. La misma se debió a razones de roturas irreparables en el motor del Ford Falcon del piloto de Rivadavia. De esta manera se desvirtuaron otras versiones, que fueron ajenas a la realidad de la imprevista rotura que no permitió al piloto, hacerse presente en la línea de largada.

* * * * *

Todos podremos coincidir en lo pobre del espectáculo brindado por el Turismo de Carretera, pero pese a todo lo negativo, la máquina de Carlos Alberto Pairetti, un Dodge llevado a la cilindrada de 2.000cc. dice bien a las claras que esa es la fórmula del futuro T.C. La existencia de marcas y motores del parque automotor argentino lo dicen con evidencia y realidades.



El chileno Eliseo Salazar sale de la curva y va en busca del puntero, Miguel Solano.

Lucida actuación le cupo al volante chileno Eliseo Salazar, que fue escolta del ganador.

Comunicado del AUC

Teniendo en cuenta las discrepancias que existen entre el A.C.A. y la C.A.D.A.D. que son causas fundamentales para la no concurrencia de los T.C. a ciertas competencias, el Andes Automóvil Club, repartió ayer en el autódromo un comunicado que transcribimos textualmente:

"El Andes Automóvil Club, comunica a los medios de difusión, instituciones amigas y público en general, que por razones de fuerza mayor, cuya solución excede el marco de sus posibilidades, le ha sido imposible presentar en la XXXI edición del Gran Premio Vendimia, su equipo de competición, integrado por el Falcon T.C. que conduce Oscar Penacchio y que asisten técnicamente Alberto González y Alberto Yacopini. A la par que lamenta la ausencia de su equipo de competición en la Gran Carrera de Mendoza, anuncia su presentación en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, el próximo domingo 2 de abril". Firmado, Dr. Jorge Horacio López Reynaudo, secretario de prensa y difusión.