GALERIA DE CAMPEONES DEL TURISMO CARRETERA

OSCAR ANGELLETTI

EMILIO SATRIANO

Ejemplar gratuito

Año V / Nº 68 / AGOSTO 2007 / RIO CUARTO / 11ª FECHA / GENTILEZA ACTC

REVELACIONES

MATIAS ROSSI CONFIRMO SU GRAN MOMENTO Y FESTEJO A LO GRANDE EN RAFAELA. NACE UN IDOLO EN LA MAXIMA, QUE SIGUE ENTREGANDO...

TC MOURAS FERRANDO Y SU *SOCIO* GIANINI COPARON LA FIESTA EN LA PLATA

TC PISTA JORGE TREBBIANI DIO SU PRIMER GRITO Y SE UBICO COMO EL TERCERO EN DISCORDIA

Heritage
SINCE 1948

s-dm.com.ar

www.diadora.com.ar

DIADORA

Diego Raúl Aventin, piloto Diadora

TC MAGAZINE Nº 68 / AGOSTO DE 2007
RIO CUARTO / CORDOBA
revista@actc.org.ar

FOTO: TELMO PEREYRA

SUMARIO

4/8 REVELACIONES
Matías Rossi y una victoria muy festejada en Rafaela. Análisis del campeonato.

10/11 GALERIA DE CAMPEONES
Oscar Angeletti y Emilio Satriano.

12/13 UN GRAN PREMIO BIEN COMUNICADO
Pablo Armagni, Gerente de Marca, Patrocinios, Eventos y Comunicaciones Internas de Movistar.

14 FELIZ CUMPLE TURISMO CARRETERA
El 5 de agosto se cumplieron 70 años del primer GP de Turismo Carretera. El TN y el Top Race homenajearon a la *máxima* con una fecha compartida en La Plata.

16/17 COLECCION TC MAGAZINE
Poster de Marcos Di Palma El *Marquitos* de la gente.

18/20 PATIO DE BOXES

22/23 NOTAS TECNICAS
Prediseño de un automóvil de competición / Undécima entrega.

24/25 TC PISTA TERCERO EN DISCORDIA
Jorge Trebbiani debutó como ganador y persigue a Bonelli y Angelini en el campeonato.

26/27 TC MOURAS FERRANDO Y GIANINI, UNA DUPLA IDEAL
Novena fecha del TC Mouras en La Plata con pilotos invitados.

28/29 TC Y TC PISTA
Numeración de los pilotos Cronograma / Campeonatos Sistema de puntaje / Humor Autódromo Parque Ciudad de Río Cuarto.

30 LA NUEVA CASA DE LA ACTC
Suplemento especial de Clarín Arquitectura sobre la flamante sede de la ACTC que será inaugurada antes de fin de año.

PASAN LOS AÑOS, SIGUE LA PASION
La cupecita Chevrolet de Fangio y la Chevy de Rossi juntas en los festejos por los 70 años del Turismo Carretera en el Autódrmo Roberto Mouras de La Plata.

STAFF
EDITOR: **Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina**
DIRECCION Y REDACCION GENERAL: **Ariel Bandi** / REDACCION: **Daniel Lannes** / GALERIA DE CAMPEONES: **Alberto Falcón / Fotos: Gentileza "El Gráfico"**
NOTAS TECNICAS: **Ing. Alejandro Solga** / ESTADISTICAS: **Carlos Chachero / Alejandro Grifone** / FOTOS: **decurnex.com**
REALIZACION GRAFICA: **D. A. G Comunicación** / DIAGRAMACION y DISEÑO GRAFICO: **Fernando Veronelli**
PRODUCCION COMERCIAL y PUBLICITARIA: **Fadra / Bogotá 160 / Dpto. 4 Tel.: (011) 4905-1000**
EDITORIAL: **Bogotá 162 (1405) Buenos Aires / revista@actc.org.ar**
IMPRESION: **Crigraf – (011) 4246-4500 / TIRADA DE ESTA EDICION: 15.000 ejemplares**
OBSEQUIO
Auditado por IVC El valor de la verdad.

MATIAS ROSSI CONFIRMO SUS DOTES DE VELOCISTA NATO ARRASANDO OPOSICIONES EN EL COMPROMISO MAS VERTIGINOSO DE LA TEMPORADA.

REVELACIONES

Hola mostro, ¿cómo estás...? Esa muletilla con que saluda a este cronista es su predilecta. Y no es la única. La sonrisa más llena que nunca y la predisposición para con el público, cada vez más aceitada. Esa que surgirá espontánea, sin un atibo siquiera de forzar situaciones por el hecho de que quede bien. ¿Será ese el camino hacia la construcción de un ídolo? ***"Ehhh, no sé si sea para tanto, me encanta que la gente me reconozca, que disfruten con mi manejo, que me hagan sentir su afecto, eso es impagable"***, recita con convicción Matías Rossi. Al final de la mejor carrera de su vida o en cualesquiera de los muchos eventos que su cargada agenda de compromisos. Se sabe ganador, se siente ganador y asegura que ya ese hecho puntual es demasiado para el pibe que con 23 años sigue disfrutando cada suceso como si fuera el primero. ***"¿Y que querés?. No todos los días se puede festejar un triunfo en el TC. Y esta alegría no me la puedo perder"***, desliza al tiempo que se confunde entre fotos y autógrafos, besos desconocidos y miles de demostraciones de afectos anónimos.

¿Qué título te pongo Mati? pregunto. ***"Ponele SpeedyRossi, el trago del momento"***, dice sonriendo mientras se pierde en la multitud. Ahí se fue Matias, el pibe de Del Viso que disfruta su momento. Es justo, lo merece. Porque merecía un festejo casi desencajado, ésta de Rafaela fue la tercera intentona para demostrar por qué el rótulo de SpeedyRossi le cae justo. Y la tercera fue la vencida: en 2005 una falla en el auto lo privó de su primer triunfo en la *máxima*. El año anterior con la pole en el bolso sentía que podía ser pero aquel accidente en TC Pista anuló las pretensiones. Un accidente del mismo tenor al que le quitó las ganas de festejar su primer suceso en Comodoro Rivadavia.

Y a ésta no se la sacaba nadie, ni siquiera las sombras del humo del palo que involucró a Robbiani, Nolesi, Maxi Juan y otros. ¿Otra vez? ***"Traté de mantener la concentración aún sin saber, pero después los banderilleros me indicaron que estaba todo bien y me tranquilicé"***, confesó. Justo, ideal para beberse de un solo trago esa porción de gloria que ganó por talento y convicción a bordo del auto del team más antiguo que subyace en la categoría. Daniel De Marco y la gente del JC Competición alistaron un *caño* para que Matías haga uso de su mayor virtud: la velocidad. Un auténtico SpeedyRossi, el trago del momento. »

ACA MANDO YO
Rossi fue fiel a las estadísticas en Rafaela y dominó con Chevrolet. Son testigos Ponce, Martínez y Silva.

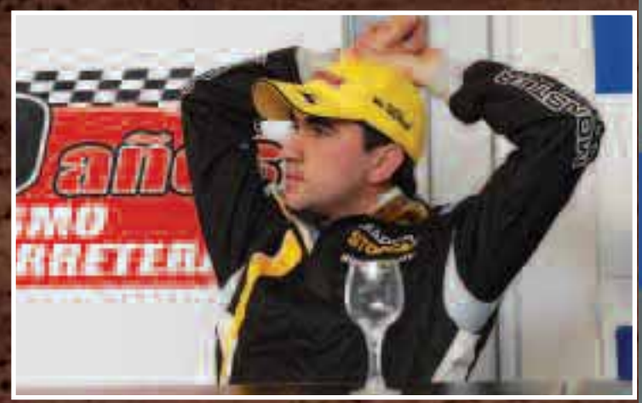
Firestone Firestone Firestone Firestone Firestone
Firestone Firestone Firestone Firestone Firestone

SEMBLANTES
Marcos Di Palma pide pista en la salida de la chicana, entre Altuna y Fontana con la amenazante imagen del líder Ledesma. El arrecifeño concretó otra gran faena y amenaza con ganar en cualquier momento. Tiró buena parte de la final con el Ford de Omar Martínez, que finalmente resultó recargado por superar a Ponce de León por encima de una de las chicanas. La cara del entrerriano y de su pequeña hija lo dicen todo.

Ese trago que resultó amargo para las ambiciones del *Gurí* Martínez, el más entonado de Ford para acaparar atenciones. ***"Es increíble, vamos mejorando a pasitos para ir adelante pero siempre aparece un chivo que sorprende y te arruina el triunfo"***, tiró el entrerriano, que dejó todo en la pista para anotarse. Le birló la punta al *cuco* Ledesma en la serie, negoció con su ex enemigo Marcos Di Palma una excelente succión para avanzar en la final, pero cayó en la redes de la rígida penalización, cuando superó en la chicana al redivivo Gabriel Ponce de León, que fue el solitario perseguidor del intocable líder en feliz estreno de nuevo Falcon del Mar y Sierras. ***"Es otro auto, fue muy firme durante toda la carrera y lo más importante es que acusa los cambios. Sin dudas es otra perspectiva, y si bien estamos lejos en el certamen, te da otro optimismo para encarar las carreras"***, aseguró el juninense, que fue ganador del tercer parcial y en la final cedió un podio seguro al perder sustento aerodinámico por un bulón del alerón que se salió, según contó Ponce.

"Es fácil, para correr de igual a igual a los de Chevrolet debimos descargar mucho los autos y a veces pasan estas cosas", justificó Diego Aventin tras el despiste en la chicana cuando corría detrás de Ponce, durante la tercera batería. Largar desde atrás condicionó mucho su chance y el 13º lugar final, detrás de su compañero Moriatis, apenas alcanzó para mantener su posición de escolta en el certamen, aunque cada vez mas lejos de Ledesma.

Pero en el LSG prometen revancha. La sequía de triunfos ya lleva 8 carreras y en función de neutralizar la escapada de Ledesma, programaron ensayos en Nueve de Julio para optimizar aún más el rendimiento en los nuevos carburadores 48-48. ***"Y fueron muy positivos, me dejaron muy conforme. Creo que en Río Cuarto tendremos autos mas lógicos para estar en punta, a priori estaremos mucho mejor que en Rafaela"***, reconoció Hugo Cuervo, admitiendo que lo del óvalo fue una muestra de la superioridad de los Chevrolet. Pero también es claro que el trazado santafesino siempre le resultó favorable a la marca y el podio copado fue consecuencia de ello. ***"Yo dije que íbamos a evolucionar mucho con el correr de las carreras*** – soltó Marcos Di Palma –. ***El auto pegó un salto de calidad desde hace ya un par de fechas y entonces no es casualidad que tengamos dos podios seguidos. Ahora sí podemos aspirar a buscar el triunfo"***, agregó un Marquitos pensante, de soberbia faena en carrera.



VAIVENES
Diego Aventin arrancó auspiciosamente el compromiso rafaelino obteniendo la pole provisoria del viernes. El *Pumita* eligió una puesta a punto descargada aerodinámicamente para ganar velocidad final, pero le jugó en contra. *"Es la única manera de correrlos a los Chevrolet"*, reflexionó con filosófica resignación.

msn
Ahora tenés MSN® Messenger
y Hotmail® en tu **movistar**. Preparate.
Encontralo en el portal emoción de tu **movistar**.
Telefónica
movistar
Acceso al servicio MSN® Mobile a través del portal emoción de movistar. © 2006 Microsoft Corporation. Todos los derechos reservados. MSN® Mobile, MSN® Messenger y Hotmail® son marcas registradas o marcas de Microsoft Corporation en los Estados Unidos o en otros países. Costo por tráfico de datos del servicio por día calendario $1,2517 final. Los precios son referentes a consumidor final, incluyen IVA e impuestos internos. Consulte compatibilidad de equipos en www.movistar.com.ar. Telefónica Móviles Argentina S.A., CUIT 30-67881435-7. Ingeniero Butty 240 P 20, Ciudad de Buenos Aires.

DESPISTADOS
Lejos del rendimiento habitual en su Torino, el subcampeón Patricio Di Palma navegó de manera intrascendente en el finde rafaelino. Falto de velocidad y de equilibrio abandonó rapidito la final. Otra historia fue la de José Ciantini. Apurando el paso, el *Bocha* se tocó con su compañero Sebas Diruscio durante la disputa de la tercera serie y la polémica se trasladó a los boxes. Hubo sanciones para ambos por sus conductas antideportivas.

La otra cara de la moneda familiar fue su hermano Patricio, desteñido y falto de velocidad en su Torino. ***"Es evidente que mi motor no iba bien pero eso no fue excusa para estar tan atrás, tenemos que revisar todo porque si bien sabíamos que en Rafaela penalizábamos con la aerodinámica, no es para andar últimos"***, confesó el *Pato*, desalentado de su presente y alentando expectativas sobre un posible paso a Chevrolet en la temporada venidera. ¿Será?

Lo cierto es que por estas fechas suele moverse el avispero en función de pases de cara al año venidero y suenan nombres y marcas, pero aún hay un campeonato por finalizar. Y mas allá de las especulaciones, el desafío más inmediato se juega en Río Cuarto, y pasa por correrlo a Ledesma, cuya marcha sin fisuras parece inacabable. Pero no festeja a cuenta y reclama prudencia en las expresiones ajenas. ***"Me molesta bastante que me pregunten si ya siento que esto está definido. Las carreras hay que correrlas igual y nunca sabés qué pueda pasar"***, recita el marplatense y sugiere que los que hablan así, ***"que se pongan a trabajar"***. □

DANIEL LANNES

LO MEJOR DEL PAMPEANO
Mariano Acebal se metió bien adelante durante todo el fin de semana rafaelino. Con la Chevy by Satriano que alistan los hermanos Mellino, le marca el paso al campeón Fontana, que luego lo superaría para arribar séptimo. Mas atrás aparece Emanuel Moriatis, quien perdió ritmo y resultó 13° al final.

Tarjeta Nativa,
el orgullo de ser Nación

nativa NACION
4000 3230 4560 7899
06/06 06/09
MARCOS MARANDO

Con Nativa Nación usted tiene el respaldo del Banco de la Nación Argentina, la entidad financiera más importante del país.

Obtenga la Tarjeta de Crédito argentina que responde a sus necesidades. Para todas sus compras cuente con Nativa Nación.

- Fácil de obtener, con mínimos requisitos.
- Accesible y transparente.
- La mejor financiación, con la tasa de interés más competitiva.
- Todos los comercios, todos los beneficios.

Llámenos al
0810-333-NATIVA (6284)

Consulte en
www.bna.com.ar

nativa NACION

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

BNA PUBLICIDAD

Ambos fueron símbolos de los años 80. Uno debió dejar el automovilismo en un infortunado accidente y después de una corta carrera; el otro prorrogó su carrera mucho más allá y comenzó los 90 ciñéndose la corona máxima del automovilismo nacional. Uno fue baluarte de los Dodge, que dominaban su época; el otro fue el ídolo fiel de Chevrolet; del Gran Buenos Aires uno, y de Chivilcoy el otro. Oscar Angeletti y Emilio Satriano, dos hombres que dejaron su huella en la historia grande del Turismo Carretera.

Oscar Angeletti

CAMPEON DE PASO CORTO

Oscar *Pupi* Angeletti llegó al Turismo Carretera a mediados de 1984, y como muy pocos lo logran, en poco más de dos años –a fines de 1986– se calzó la corona de monarca del Turismo Carretera. No hubo casualidad ni azar. Aquel hombre que provenía del TC Bonaerense, desde sus comienzos logró armar un pequeño pero poderoso equipo, que le dio triunfos al principio de aquel certamen y regularidad, cuando *las papas queman* y se empiezan a definir al milímetro cada posición.

Por aquel entonces, los Dodge hacían tabla rasa en la categoría. Roberto Mouras venía de ganar tres campeonatos, y Angeletti lo sucedería en el anhelado trono. Al margen del *Toro*, otros *nenes* se disputaban los principales lugares de la categoría: Oscar Castellano, Oscar Aventin, Johnny De Benedictis y otras tantas figuras son una buena medida para evaluar la verdadera dimensión del logro del piloto de Burzaco.

Al año siguiente de ese título de 1986, el equipo –tal vez– se relajó y los resultados no aparecieron. Hasta que en 1988 recuperó el ansiado protagonismo. Peleó de igual a igual con el *Pincho*, que alcanzaría su segundo Campeonato con Dodge, pero sin triunfos se debió contentar con el subcampeonato. Y el año siguiente los volvería a tener como protagonistas, pero con importantes cambios para ambos. Castellano y Angeletti dejaron atrás los exitosos Dodge –con ello finalizaría la época de oro de la marca de la Pentaestrella– y pasaron a Ford. El de Lobería asumió su nueva etapa con un Falcon, mientras que Angeletti, siempre a gusto con los desafíos, confió sus esfuerzos a un Fairlane. Aquel auto le traería numerosos laureles, pero no un cetro. Aquel premio mayor volvió a la ciudad de Lobería con Castellano por tercera vez consecutiva.

La temporada 1990 comenzó, como siempre, en el caluroso febrero de Santa Teresita y el exigente Triángulo del Tuyú. Lo tendría a Angelletti en línea de partida, pero con un Falcon. El reglamento le había quitado competitividad al Fairlane y el de Burzaco decidió apostar sus esfuerzos a un Falcon. Su serie había quedado en su poder y ganaba la final por tiempo cuando faltaba apenas una vuelta, hasta que una infortunada maniobra lo proyectó contra una columna de alumbrado que marcó el fin de su carrera deportiva y el inicio de una ardua lucha por su propia vida. Otra carrera que ganó, pero que lo alejó definitivamente de las pistas. Pero no era tarde ni temprano. Oscar Angeletti ya había escrito su página en la historia del Turismo Carretera. □

ESTAMPA DE GANADOR

Pupi Angeletti con el cigarrillo en la mano derecha y el pañuelo característico al cuello. Con su Dodge GTX encarando la chicana del circuito de 25 de Mayo, el 3 de agosto de 1986, cuando consiguió su segunda victoria en el Turismo Carretera y se empezaba a probar la corona de la *máxima*.

Arriba asoma el Ford Fairlane, con el cual triunfó en cuatro finales en 1989 pero no pudo ser campeón ya que el 1 se lo llevó Oscar Castellano, gran rival de la época del piloto de Burzaco.

Emilio Satriano

CAMPEON DE PASO LARGO

No es poca cosa. El hombre fue protagonista del Turismo Carretera durante 20 años y de aquellas dos décadas, durante 17 años conformó el selecto grupo de los diez principales pilotos de la categoría. Los números de la carrera deportiva de Emilio Satriano asustan. Veinte años, más de trescientas carreras y un tercio de ellas, ocupando alguno de los tres escalones del podio. No, definitivamente no es poca cosa. Aunque… adrede, no dimos un *pequeño* y particular detalle: todos sus logros fueron con Chevrolet, la marca de sus amores, la marca de la que fue –y es– hincha, y con lo que alguna vez soñó: aquel Campeonato que finalmente logró en 1990.

Desde su Chivilcoy natal, Emilio llegó al Turismo Carretera con importantes logros en categorías de menor potencia, por aquel entonces los Citroën y los Fiat 128. Debutó en diciembre de 1980 y ya en su cuarta carrera, en el 81 y en aquel mini torneo 80-81, logró su primera victoria. Junto a él llegó su hermano Pablo, su consecuente y exitoso preparador con el cual instalaron el apellido Satriano en lo más alto de la marquesina del Turismo Carretera. Juntos le hicieron frente a los grandes pilotos de los años 80 y siguieron siendo protagonistas una década más tarde. Lucharon de igual a igual en los semipermanentes y en los autódromos, aún cuando la supremacía de los Dodge los obligaban a redoblar esfuerzos físicos y económicos para seguir en la brecha. Al mencionar el apellido Satriano es imposible disociar sus nombres, Emilio y Pablo, Pablo y Emilio, Campeones del Turismo Carretera.

En el taller siempre estaba Pablo, y detrás del volante, Emilio era el protagonista, el hombre que logró instalar el nombre de su pueblo en boca de miles de argentinos. El hombre que hilvanó 27 victorias en su extensa trayectoria. El que después de diez años le devolvió la alegría a los seguidores de Chevrolet, el piloto que ganó más carreras con la marca en la historia del Turismo Carretera y que un día de 2000 decidió retirarse casi en silencio, con su bajo perfil, como nos tenía acostumbrados. Detrás quedan sus récord, pero más allá de ello lo sucede el cariño de sus consecuentes hinchas del *Chivo* y el respeto de los fanáticos de las otras marcas, y el de sus propios rivales sobre el asfalto.

A pesar de aquel silencio, Emilio no pudo ir contra la corriente y mucho menos contra la voz de su propia sangre, su sangre teceísta. Con su propia estructura y con jóvenes pilotos a los que guía, el *Obipo* sigue disfrutando del perfume de la nafta y el caucho quemado, sigue ligado a la categoría que lo catapultó al escalón de ídolo y del que nunca se ha de bajar. □

MI HERMANO PABLO

Emilio aceleraba la Chevy y Pablo se encargaba de entregarle motores veloces para cada circuito. Los Satriano fueron responsables de que Chevrolet volviera a gritar campeón en el Turismo Carretera luego de 10 años de sequía. En total fueron 27 victorias, que lo ubican quinto en la tabla general de ganadores de la categoría y como el de más triunfos de la marca del moño. El de Chivilcoy disputó 19 campeonatos de la *máxima* y largó 310 competencias. Todo un símbolo del TC.

Alberto Falcón
Fotos: Gentileza *El Gráfico*

Pablo Armagni, Gerente de Marca, Patrocinios, Eventos y Comunicaciones Internas de **Movistar**.

Un Gran Premio **bien comunicado**

Este fin de semana estará en disputa en Río Cuarto el Gran Premio Movistar, la compañía de telefonía móvil líder en la Argentina. La empresa tiene un vínculo publicitario y humano desde hace tres años con Christian Ledesma, hoy líder del campeonato de Turismo Carretera. Y lo más importante, Movistar es uno de los auspiciantes oficiales de la máxima categoría del automovilismo nacional.

Ya nadie desconoce el sostenido y sorprendente crecimiento de la telefonía celular en nuestro país, que a pasos agigantados y en muy pocos años acrecentó su volumen de usuarios y también en la utilización de tecnología de última generación. Tampoco es una novedad el permanente desarrollo del Turismo Carretera, en términos de evolución tecnológica como así también en la generación de un importantísimo movimiento económico a su alrededor. Autopartistas, técnicos, constructores, hoteleros, agentes de viajes entre tantos otros, son una sobrada muestra del fenómeno que produce la categoría.

Lo antedicho son los contundentes fundamentos que explican la sinergia que, desde hace tres años, llevan adelante Movistar –la empresa líder en el rubro– y el Turismo Carretera, la principal categoría del automovilismo nacional. ***"Si nos hubiésemos guiado por los resultados deportivos del año anterior, nuestra actualidad sería muy distinta*** –señala **Pablo Armagni**, Gerente de Marca, Patrocinios, Eventos y Comunicaciones Internas de Movistar–, ***pero en nuestra empresa privilegiamos el trabajo a largo plazo, con bases sólidas que nos permitan un constante crecimiento. Por eso, desde hace tres años, estamos junto a Christian Ledesma y el Turismo Carretera. Nuestra confianza en ambos hoy nos está dando excelentes resultados. Christian está puntero del campeonato y tanto él como el TC nos permiten compartir valores comunes y muy importantes para nosotros".***

"El Turismo Carretera es ágil, dinámico y multitarget, que por otra parte también nos ofrece una extensa y exitosa historia, una excelente convocatoria de público, alcance nacional y por último, un folklore particular y muy bien incorporado a la cultura de los argentinos.

Esos valores a los que refiere Armagni merecen adentrarse en las motivaciones que alentaron a Movistar para elegir al Turismo Carretera como uno de sus principales canales de comunicación, y sobre lo cual agrega: ***"El Turismo Carretera es ágil, dinámico y multitarget, que por otra parte también nos ofrece una extensa y exitosa historia, una excelente convocatoria de público, alcance nacional, y por último un folklore particular y muy bien incorporado a la cultura de los argentinos. En cuanto a Ledesma y el equipo Haz, nos ofrece calidad, profesionalismo y por si fuera poco, un alto nivel humano que nos ayuda a canalizar otras acciones de la empresa, como la campaña Proniño, con la cual acercamos a muchos chicos que por diversos motivos no tienen la posibilidad de conocer íntimamente un deporte de estas características".***

La realización de un nuevo **Gran Premio Movistar** en Río Cuarto (Córdoba) es un buen motivo para conocer un poco más las acciones de Movistar dentro y fuera del Turismo Carretera, y sobre ello se explaya nuestro interlocutor. ***"Principalmente trabajamos sobre el desarrollo de contenidos para nuestro clientes: música, fotos, sorteos de entradas y transmisión de datos, sobre la base de dos campañas muy importantes. Una es Comunidad Movistar, que le permite a los más de 12 millones de clientes Movistar acceder a los contenidos que antes mencionaba y disponer de una bonificación de un 50% para las llamadas que realizan entre sí, quienes nos permitieron ser líderes del mercado. La otra es la banda ancha móvil, un servicio que con una plaqueta y una lap top, les permite a los usuarios Movistar acceder a Internet, con una velocidad muy importante sea cual fuere su ubicación".***

Las palabras de **Pablo Armagni** son una muestra concreta de las razones que impulsan a las grandes empresas a asociarse al Turismo Carretera, y también de los beneficios que gozan quienes eligieron pertenecer a la **Comunidad Movistar**. □

Alberto Falcón

"...desde hace tres años estamos junto a Christian Ledesma y el Turismo Carretera. Nuestra confianza en ambos hoy nos está dando excelentes resultados."

El Turismo Nacional y el Top Race homenajearon a la *máxima* en la jornada doble de sus competencias en el Autódromo de La Plata con motivo de los 70 Años de la categoría más popular de la argentina.

FELIZ CUMPLE TURISMO CARRETERA

El 5 de agosto de 1937 se largó el Gran Premio Argentino, que dio origen al nacimiento del Turismo Carretera. La competencia duró diez días, recorrió 14 provincias y la ganó Angel Lo Valvo, con el seudónimo *Hipómenes*, a bordo de una Cupé Ford V8. Desde esa épica competencia que abrió caminos por el territorio argentino hasta este presente se corrieron 1061 carreras, y la categoría más popular del país sigue demostrando en cada fecha por qué es la número uno. Un justo homenaje de dos categorías amigas que se unieron para una causa común justo en el día de los 70 años del Turismo Carretera. El Turismo Nacional y el Top Race ofrecieron una fiesta en La Plata con un cronograma de competencias compartido y el público de automovilismo fue el gran beneficiado. Para imitar. Ex campeones del Turismo Carretera recibieron también sus plaquetas en un reconocimiento a sus logros.

PRESIDENTES UNIDOS
Alejandro Urtubey y Hugo Paoletti, máximos dirigentes del Top Race y el Turismo Nacional, entregaron una plaqueta a Oscar Aventin, presidente de la Asociación Corredores Turismo Carretera y bicampeón 91-92, con motivo de los 70 años de la *máxima*. También estuvieron presentes miembros de la Comisión Directiva de la ACTC como Rubén Gil Bicella (foto), Hugo Mazzacane, Marcos Loioco, Héctor Ríos y Norberto Bressano.

CAMPEON 2003
Ernesto Bessone recibió su plaqueta de manos de Aventin, Urtubey y Paoletti, por su conquista de 2003. *Tito* fue el primer piloto en conseguir un campeonato de Turismo Carretera con Dodge – Cherokee, ya que el que inició el camino para la marca de la Pentaestrella pero con motores convencionales fue Tony Aventin en el torneo 1980 / 1981.

EL *PINCHO* Y EL *GURI*
Rubén Gil Bicella, Secretario general de la ACTC, compartiendo una amena charla con Oscar Castellano y Omar Martínez. El de Lobería fue galardonado por sus tres títulos consecutivos de 1987 / 88 y 89, los dos primeros con Dodge y el restante con Ford Falcon. Mientras que el entrerriano pudo festejar a lo grande en 2004 luego de cuatro subcampeonatos seguidos entre 1999 y 2002, siempre con la marca del *Ovalo*.

FORD Y CHEVROLET
El colega Abel Guariste, de Mundoveloz (MDP), en una nota con Eduardo *Lalo* Ramos, campeón de Turismo Carretera en 1994 a bordo de un Ford Falcon. Acompaña la escena Emilio Satriano, ídolo de Chevrolet que consiguió su corona en 1990 superando en el campeonato a dos grandes como Oscar Castellano y Roberto Mouras, duelo central de la década del 80.

DE NICANOR OTAMENDI AL PAIS
Walter Hernández se llevó el campeonato de 1993 con un Ford Falcon con apenas 18 carreras en su corta experiencia en el Turismo Carretera. Su debut había sido con una Chevy de Emilio Satriano y en total sumó 99 finales. En la foto dialoga con Hugo Paoletti, presidente del Turismo Nacional.

DOS EPOCAS, UN MISMO SENTIMIENTO
La cupecita Chevrolet 36 que Juan Manuel Fangio llevó al primer título para la marca en 1940, y la actual Chevy de Matías Rossi, último ganador del Turismo Carretera en Rafaela, antes de cumplirse los 70 años de la *máxima*. Una foto que es todo un documento de identidad de la pasión argentina.

NOSTALGIAS
La cupecita Ford que manejara Oscar Gálvez en un *remember* en La Plata. Detrás asoma el Focus Clase 3 de TN de Emanuel Moriatis.

ACERCA DE LOS 70 AÑOS DEL TURISMO CARRETERAEN ESTE NUMERO OPINA:

Eduardo Ruiz / *Fox Sports*

No es fácil describir con un puñado de palabras lo que significan estos 70 años del Turismo Carretera. Quizás, llevándolo a la parte personal, puedo decir que 36 años de mi vida he pasado con el TC. Desde los inicios escolares escuchando por radio cuanta carrera se disputase; pasando luego por un seguimiento periodístico que se prolonga hasta hoy y tiene en mi recuerdo, grabada a fuego por lo inolvidable, la década del ochenta y primeros años de los noventa.

Más tarde, mi propio destino profesional me llevo al exterior y el convivir con el TC se hizo más espaciado pero no por ello menos afectuoso. Guardo imágenes de hombres que tallaron la historia de este Turismo Carretera. El *Gordo* Suárez, peleador empedernido que se fue para siempre en una carrera corrida en Tandil. Suárez fue, a mi juicio, el iniciador de un nuevo TC que justamente despegó cuando terminaban los setenta. El *Gordo* llevó adelante la categoría con una personalidad avasallante y unos *huevos* grandes como una casa.

La transición de un Juan Carlos Deambrosi por el que nadie, en su momento, daba dos pesos. Juan Carlos presidió la ACTC y manejó la gestión de la categoría durante un largo tiempo, con muchísimos aciertos y con soluciones políticas que no eran fáciles de tomar; por ejemplo las carreras en ruta que comenzaban su proceso final; o superar las muertes de Mouras y Morresi en momentos cumbre de sus carreras; o repatriar al Flaco Traverso y traerlo de vuelta al TC; etc, etc, etc. Muchos etcétera.

Y ahora Oscar Aventin, con su controvertida forma de ser. Temperamental, impetuoso, pero sobre todas las cosas con una gran pasión por lo que hace. Es Aventin el hombre que está permitiendo el despegue del TC, abriendo nuevos frentes en el calendario, buscando un automovilismo más moderno, más seguro. Explotando los vericuetos comerciales y apostando a un producto auténticamente nacional, como es el Turismo Carretera.

Mire, en un puñado de palabras no se puede explicar ni detallar una historia rica. Guardo en mi corazón el paso como pilotos de gran parte de la dirigencia que hoy tiene el TC. Los recuerdo a todos, con el casco puesto, largando una carrera cualquiera. Hoy dirigen los destinos del TC con tanta pasión y dedicación como cuando corrían. Cambian los tiempos y el fuego no se apaga.

A todos, a ellos, y a los pilotos de hoy que hacen del TC lo que es desde el punto de vista deportivo. A todos aquellos que están, a todos los que se fueron, a todos los que vendrán, a todos pero a todos los que hacen algo para que el TC sea lo que es. A todos les pido que se sientan felices por ser parte de apenas un pedazo de historia. La historia que recién comienza y tan solo cumple 70 años.

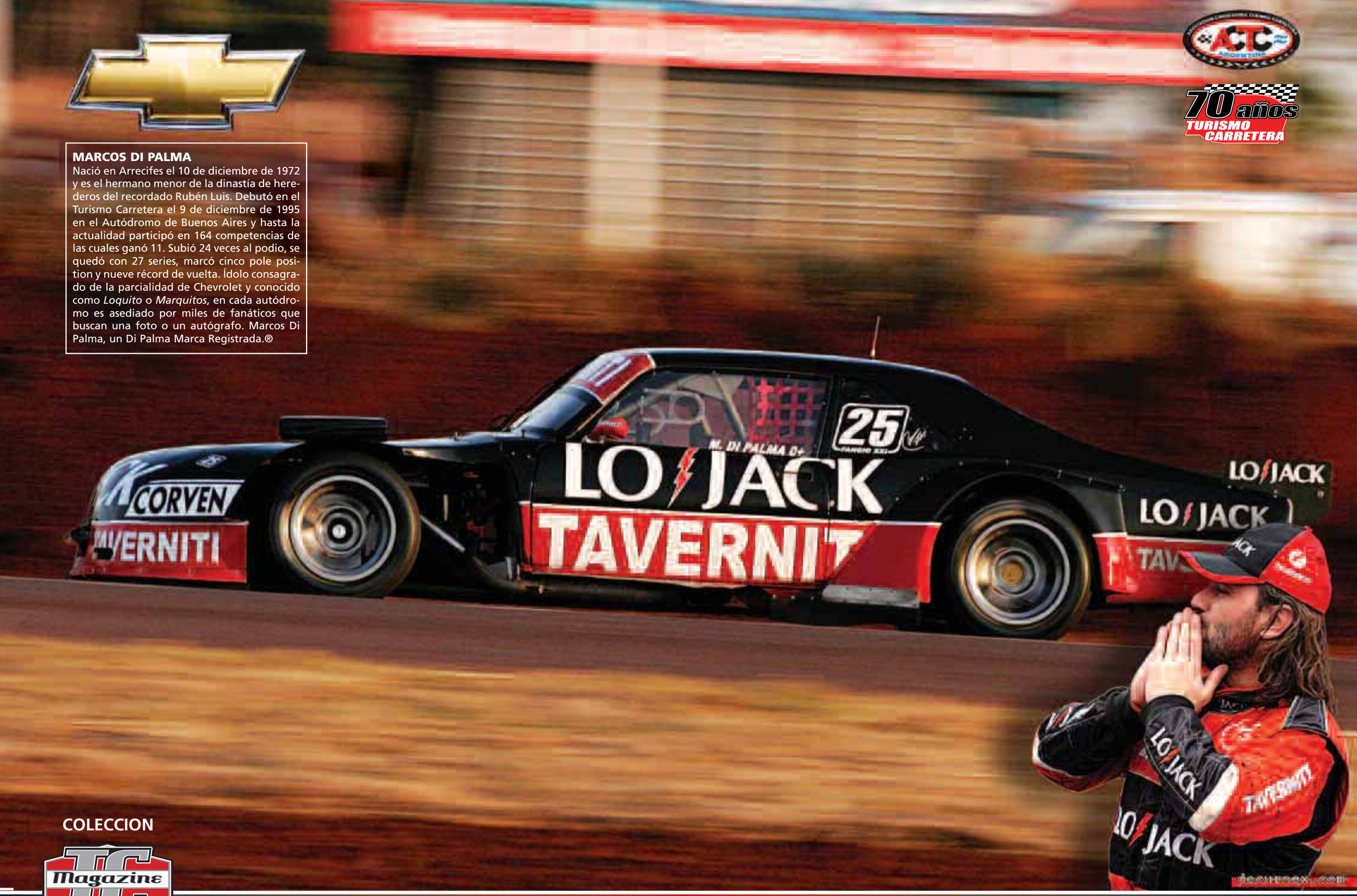
carburando
PROGRAMACION

TV TyC SPORTS
LO INEDITO
Lunes 20:30 hs.
EL DEBATE
Miércoles 20:30 hs.
LA PREVIA
Viernes 21 hs.
CLASIFICACIONES
Sabado 16 hs.
RESUMEN CLASIFICA
Sabado 23:30 hs.

RADIO AM 550 COLONIA
INFORMATIVOS
Lunes a Viernes 19 hs.
CLASIFICACION
Sabado 13 hs.
CARRERA
Domingo 8 hs.

carburando.com

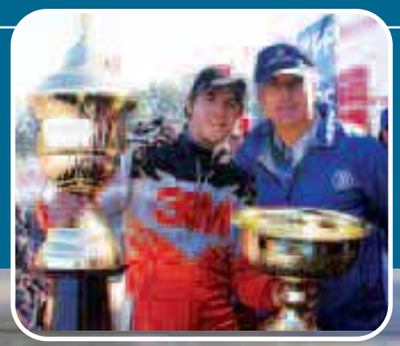
CADA CARRERA GENERANDO LAS IMAGENES
Y LA INFORMACION QUE ALIMENTAN TU PASION.
carburando



MARCOS DI PALMA

Nació en Arrecifes el 10 de diciembre de 1972 y es el hermano menor de la dinastía de herederos del recordado Rubén Luis. Debutó en el Turismo Carretera el 9 de diciembre de 1995 en el Autódromo de Buenos Aires y hasta la actualidad participó en 164 competencias de las cuales ganó 11. Subió 24 veces al podio, se quedó con 27 series, marcó cinco pole position y nueve récord de vuelta. Ídolo consagrado de la parcialidad de Chevrolet y conocido como *Loquito* o *Marquitos*, en cada autódromo es asediado por miles de fanáticos que buscan una foto o un autógrafo. Marcos Di Palma, un Di Palma Marca Registrada.®

EL *MARQUITOS* DE LA GENTE



TROFEOS PARA ROSSI
Matías sonríe feliz en el podio de Rafaela acompañado por el Esc. Julio César Gutiérrez, Director del Banco de la Nación Argentina. El pibe de Del Viso se llevó el Gran Premio del Banco de todos los argentinos y el Trofeo Homenaje Marcos Ciani, al recordado piloto de Venado Tuerto, sentido por todos los teceístas. El VIP de la ACTC fue exclusividad del Banco Nación con tribuna especial, excelente servicio gastronómico y el glamour de siempre.

PLAQUETA PARA CIANTINI
El *Bocha* fue reconocido por el Banco de la Nación Argentina con el Premio a la Trayectoria. Las chicas del Banco, AgroNación y Nativa esta vez estuvieron por duplicado para el deleite de los visitantes al sector VIP. También fue testigo de la fiesta en Rafaela el micro Plusmar que traslada al personal de la ACTC a todos los autódromos.

A BRILLAR MI AMOR...
Las promotoras brindaron un lindo panorama para coronar el marco del Gran Premio Banco de la Nación Argentina en Rafaela. Sonrisas claras las de las chicas de YPF, mirada enigmática la representante de Río Uruguay Seguros, ojos penetrantes de las promos de Firestone y de la ACTC, la dulzura de la cara visible de Jeluz y el dúo dinámico de Movistar. Un combo perfecto para paliar el frío del invierno mientras no había actividad en pista.

70 AÑOS DE TURISMO CARRETERA

Como es habitual en cada presentación de la *máxima*, distintas organizaciones rinden homenaje al Turismo Carretera, en sus 70 años de trayectoria. Esta vez las plaquetas fueron entregadas por la Asociación de Midget del Litoral y el Círculo de la Prensa de Rafaela. Recibió el presidente de la ACTC, Oscar Aventín, junto con los miembros de la Comisión Directiva.

ACTC SOLIDARIA

El viernes previo a la carrera de Rafaela se realizó una cena a beneficio de *Talleres Laborales Conociéndonos*, una institución de Pilar, Santa Fe, ubicado a 25 km de Rafaela. A la misma asistieron el presidente de la ACTC, Oscar Aventín, y Guillermo Ortelli, en representación de los pilotos. También ACTC Solidaria se sumó a esta cruzada y donó 2.000 pesos al centro educativo y laboral para chicos con capacidades diferentes que funciona hace 14 años y ahora tienen casa nueva. La Sra. Alba Tripi entregó el cheque simbólico al director de la entidad, Oscar Picco.

SE VIENE EL SIMULADOR DE TURISMO CARRETERA

En breve estará entre nosotros el flamante simulador del Turismo Carretera ideado por la ACTC y desarrollado por 2PEZ. Mucha gente se acercó a la carpa para su presentación en sociedad y los fanáticos pudieron comprobar cómo es dar una vuelta arriba de un Turismo Carretera. También se sumó José Ciantini, quien compitió con su pequeño hijo. ¿Quién habrá hecho menor tiempo? El lanzamiento está pautado para fines de septiembre y se pueden ver más detalles desde un link de **www.actc.org.ar** Al lado del simulador se ubicó el stand de merchandising de la ACTC, con todo lo que tenés que tener de la *máxima* en indumentaria y accesorios.

DE ESTRENO

Los Comisarios Deportivos tuvieron a partir de Rafaela un nuevo micro con todo el confort y los adelantos técnicos adecuados para el nivel de la categoría. La sala de trabajo de la flamante unidad cuenta con 13 monitores para no perder detalle de ninguna maniobra y mismo número de grabadoras de DVD, donde queda registrado todo para luego ser enviado a la CAF de la ACTC.

LAS 100 DE ARRAUSI

El Piloto de Luján cumplió un centenar de carreras de Turismo Carretera y recibió la plaqueta homenaje de manos de Norberto Bressano y Héctor Petruchelli. *Carlitos* debutó en la *máxima* el 7 de junio de 1997 en Nueve de Julio y luego de algunas interrupciones también sumó 10 años en la categoría.

BAUTEC

Construyendo la nueva sede de la Asociación Corredores Turismo Carretera

Obras industriales, logísticas, agropecuarias, supermercados y pisos industriales

Bautec S.A. se especializa en la construcción integral de obras industriales, logísticas, agropecuarias y supermercados. Líder en la construcción de pisos industriales y pisos sin juntas "Joint Less"

Quito 2618, 1º piso - B1643HBH - Beccar - Buenos Aires - Tel.: (54-11) 4719-5800 - Fax: (54-11) 4719-6432
e-mail: consultas@bautec-sa.com Página web: www.bautec-sa.com

PLUSMAR®

SEGURIDAD CONFORT Y SERVICIO

0810 · 999 · 1111 www.plusmar.com.ar

BAUTEC
Obras industriales, logísticas, agropecuarias, supermercados y pisos industriales

PREDISEÑO DE UN AUTOMOVIL DE COMPETICION

CMP
Estructuras metálicas
Galpones industriales, logística, supermercados y celdas.

Los siguientes puntos ya fueron analizados: ubicación del centro de gravedad, porcentaje de distribución de pesos por ruedas, ángulos característicos de la geometría de suspensión en función de los anclajes de la misma, inclinación de las parrillas (superior e inferior), centro instantáneo y centro de rolido, porcentaje de transferencia de rolido como comba en el neumático, rigidez de un resorte helicoidal y de la barra de torsión en función de sus dimensiones, la geometría de dirección, las transferencias de cargas, la curva de performance de un auto y el cálculo e incidencia de la sección maestra de un auto de TC además en la última entrega vimos el diagrama diente de sierra de la caja de cambios.

Debes tener presente que tanto las revistas anteriores en formato .pdf, como así también las planillas de cálculos (Excel) que te ayudan a determinar los parámetros de diseño, puedes bajarlas en forma absolutamente gratuita, desde nuestra página **www.actc.org.ar**

En esta entrega y en las sucesivas comenzaremos a ver y analizar elementos del motor, inicialmente veremos el árbol de levas, el mismo se encarga de efectuar la abertura y cierre de las válvulas, tanto de admisión como de escape, para aprovechar determinadas condiciones del fluído, la abertura y cierre de las válvulas no se produce efectivamente en los puntos muerto superior (PMS) e inferior (PMI) de desplazamiento del pistón.

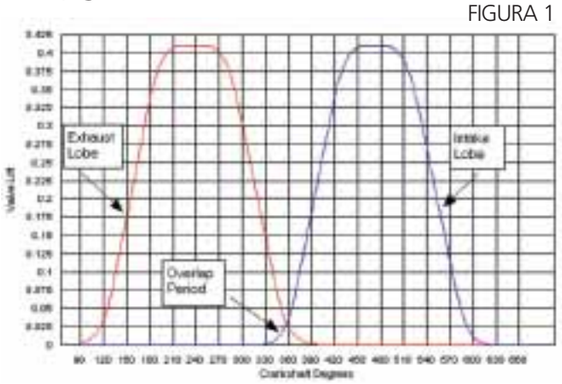
Analicemos la admisión, cuando el pistón se desplaza hacia abajo se produce dentro del cilindro un disminución de la presión, como consecuencia el comburente (mezcla de aire / combustible) ingresa al mismo, estableciéndose dentro del conducto de admisión una velocidad del fluído, por lo tanto el mismo posee energía cinética, cuando el pistón alcanza (PMI) se produce una inversión en el sentido de desplazamiento del mismo, para aprovechar la energía del comburente se produce un retardo en el cierre de la válvula de admisión (RCA) el valor en grados de giro del cigüeñal es función de la inercia de la mezcla aire/combustible, una vez alcanzado el (PMI) el pistón comienza a subir y tiende a barrer dicho elemento del cilindro, cuando esto comienza a producirse es cuando la válvula de admisión debe cerrarse, ahora con la válvula de admisión y escape cerrada se procede a efectuar la compresión del comburente, el paso siguiente es la explosión, la misma se produce por medio de la chispa de la bujía, aquí también existe un valor de avance en el encendido, el mismo se debe a que la combustión en toda la mezcla se efectúa en un determinado tiempo, ese tiempo es el que adelantamos el encendido, además es consecuencia del formato de la cámara de combustión cuanto mejor diseñada esté la misma la propagación del frente de llama es más rápido y como consecuencia menor será el tiempo de avance del encendido, una vez producida la combustión, la presión interna dentro del cilindro crece lo que hace que se genere sobre la cara superior del pistón una fuerza la que es transformada en par o momento por medio del cigüeñal, con el pistón descendiendo dentro del cilindro la presión se reduce, en un momento determinado del desplazamiento la capacidad de entregar trabajo disminuye a tal punto que podemos abrir la válvula de escape antes de que el pistón llegue al (PMI), esto se conoce como avance de la abertura de la válvula de escape (AAE), con la válvula de escape abierta comienza el barrido de los gases producto de la combustión, antes de que el pistón alcance el (PMS) se efectúa la abertura de la válvula de admisión (AAA) conocido como avance de la abertura de la admisión, el mismo se efectúa para aprovechar el efecto de barrido de los gases de escape para generar vació dentro del cilindro, esto nos permite que comencemos a ingresar combustible dentro del cilindro antes de que le pistón llegue al (PMS) además de enfriar la cámara y la cabeza del pistón con el comburente fresco, superado el (PMS) con un determinado retardo se procede al cerrado de la válvula de escape (RCE) el mismo se efectúa para aprovechar la energía de salida de los gases de escape para establecer una columna y succionen el comburente a través de la admisión.

Ingeniero Aeronáutico
Alejandro Solga

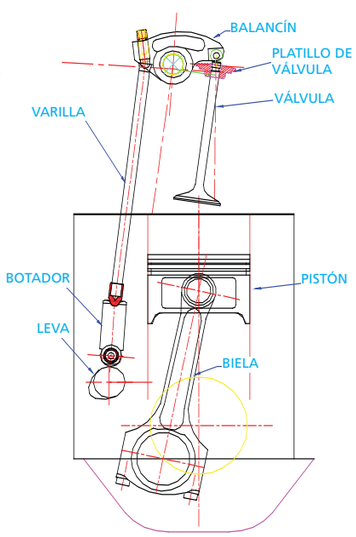
Director General Departamento de Ingeniería y Desarrollo de la ACTC.
Consultas
a_solgadesign@hotmail.com

Para diseñar la geometría de la leva se construyen curvas donde se puede apreciar la alzada en función del ángulo de rotación de la misma, figura 1.

FIGURA 1



En caso de la leva no sea de ataque directo, la alzada no es directamente el movimiento de la válvula, esto nos obliga a conocer la cadena cinemática, botador, varilla y balancín, interpuesta entre la leva y la válvula figura 2, de esta forma se determina el factor de multiplicación del conjunto (cercano a 1.5 para los motores de TC) y como consecuencia ahora sí podemos relacionar la alzada de la leva con el movimiento de la válvula, por ejemplo si la leva tiene una alzada máxima de 11mm la apertura de la válvula es de 11 . 1.5 = 17.5 mm.

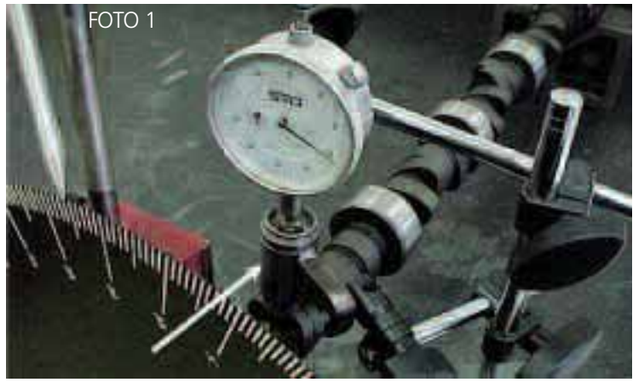


El ángulo de cruce del árbol de levas u "overlap", es el ángulo para el cuál la válvula de escape y admisión permanecen abiertas simultáneamente cuando el pistón se encuentra en cercanía del (PMS) ver figura 1.

Otro parámetro importante de la geometría de una leva es el entre centros de los lóbulos de escape y admisión de un mismo cilindro, este es el que determina el desplazamiento de los diagramas que tenemos dibujados en la figura 2, (exhaust) escape, (intake) admisión.

Para medir la geometría de las levas existen procedimientos manuales, los cuales son muy tediosos, demandan un tiempo importante de trabajo, el mismo consiste en montar la leva entre puntas o con bases angulares "V", en uno de los extremos se coloca un transportador que nos permite medir el ángulo de giro y sobre la leva se coloca un comparador centesimal con el que medimos la alzada para un determinado ángulo, de esta forma con estos dos valores se construye el diagrama, el cuál nos permite controlar sí la misma esta de acuerdo a nuestro diseño foto 1.

FOTO 1



Una metodología mas moderna de medir las levas es a través de máquinas de medición, las que nos permiten hacer la evaluación en un lapso de tiempo mucho menor, conectada a una PC traza el diagrama y además analiza las velocidades, aceleraciones y jerk de la válvula, parámetros importantes al momento de diseñar, en el caso de la aceleración va relacionada con las fuerzas inerciales, y en el caso del jerk son los pulsos a que están sometidas, en la foto 2 que vemos a continuación se puede apreciar una de estas máquinas.

FOTO 2

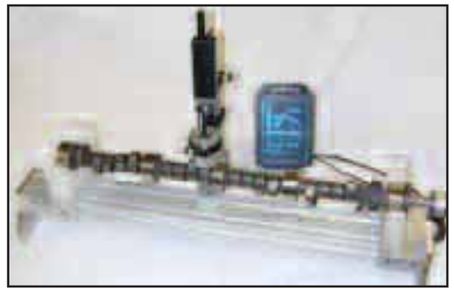
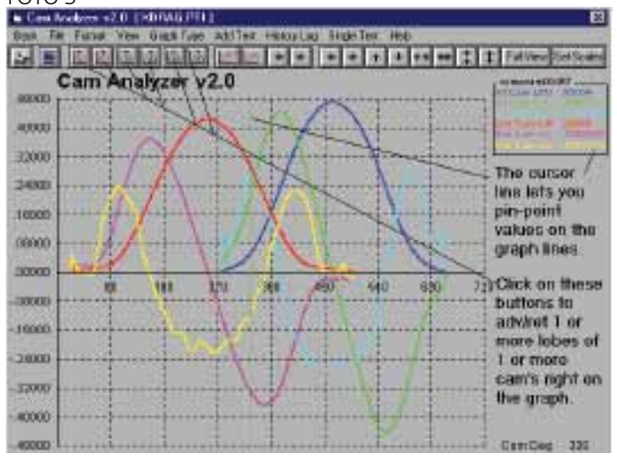
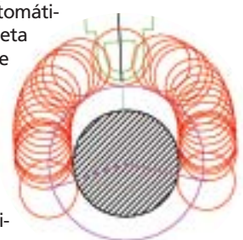


FOTO 3



En la foto 3 se puede ver el trazado de las curvas de los perfiles de las levas, en color rojo el escape y en color azul la admisión, una vez trazado estos el software automáticamente determina la velocidad, violeta la válvula de escape y verde para la de admisión, en amarillo y celeste se puede ver la curva de aceleración para cada una.



En la próxima entrega continuaremos con este tema además de comenzar a ver y determinar la velocidad en el pistón.

En la próxima entrega de TC Magazine continuaremos con nuestro prediseño, no te la pierdas.

CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS
El parabrisas oficial de la ACTC
Nuestro trabajo y compromiso nos hace la mejor opción.
www.cristem.com.ar

CONTUNDENTE
El andar sólido de la Dodge de Trebbiani fue más que el resto. Angelini llegó con el parabrisas roto y poca visibilidad, y tercero se sumó Ernestito Bessone, quien completó el podio de Dodge con el auto que ganó en Rafaela con su padre a bordo en la temporada 2004. Detrás asoman Mauro Pichini y Gabriel Zughella, dos experimentados de la categoría.

Jorge Trebbiani debutó como ganador en la categoría y se afirma como el...

TERCERO EN DISCORDIA

BOCHITA FELIZ
Jorgito Trebbiani con el champagne en la mano y ansioso por recibir el galardón del Banco de la Nación Argentina de manos del Esc. Julio César Gutiérrez, Director de la entidad que puso nombre al Gran Premio de Rafaela. El quilmeño ya se convirtió en una grata revelación de la temporada junto con Mariano Werner.

Eso de estar en el lugar exacto en el momento indicado le cayó como anillo al dedo a *Jorgito* Trebbiani. El joven piloto de Quillmes, una de las grandes revelaciones de esta temporada 2007, y que lo vio como el más efectivo, junto con Mariano Werner –ganador en Posadas–, de los muchos debutantes de la especialidad, no tardó demasiado en posicionarse como gran protagonista desde su aparición. La suma de atenciones, trabajos parciales y el rigor de velocidad y talento para domar las prestaciones de su Dodge, lo fueron madurando para otear con justeza la pelea que por el certamen mantienen Próspero Bonelli y Juan Marcos Angelini. Y sólo le faltaba el golpe exacto para reafirmar sus ambiciones, ese que llegó en Rafaela por eso de estar en el lugar y momento indicado.

La carrera pintaba para premiar justificadamente a Matías Russo. El ex piloto internacional, reemplazante del lastimado Federico Alonso en la Chevy de Emilio Satriano, ganó todo lo que hubo a disposición marcando una tendencia más que favorable para buscar su primer suceso en la telonera en su segunda participación. Apenas un atisbo de resistencia encontró por el lado del Ford de Mario Olivelli, que suele moverse a gusto en trazados ultra veloces. El capitalino ganó el segundo parcial y estaba ansioso por remedar ese error que lo sacó de escena en Buenos Aires, por lo que se convirtió en tenaz perseguidor de la Chevy. Y esa presión cercana fue su martirio cuando la cupé de Russo cayó herida de muerte por el impulsor roto, en el tránsito de la chicana. El trazado santafesino suele reservarse este tipo de imprevistos y allí terminó el efímero duelo entre Chevrolet y Ford.

MOTOR HERIDO
Momento clave de la carrera. El motor de la veloz Chevy de Matías Russo, flamante poleman y ganador de su serie, quedó KO en el ingreso a la chicana 3 y el Falcon de Olivelli, que lo seguía de cerca, también se complicó. Efímero duelo de Ford y Chevrolet, circunstancia que aprovecharon los de Dodge.

El suceso también sorprendió a Juan Marcos Angellini, que se tomó demasiados recaudos para esquivar el incidente y allí apareció Trebbiani, quien no lo perdonó. Ni tampoco le dio resquicios después cuando el de Carreras intentó recuperar lo que debió ser suyo. ***"Es evidente que tenía un poquito más que yo, francamente tuve que evaluar si convenía atacarlo mas porque venía con la visión restringida luego de que me 'tragué' un pájaro que pegó en el parabrisas y no veía nada"***, confesó el *Tati*, que agregó: ***"Segundo es buen negocio, pensé, y a otra cosa"***.

Lejos de ese tipo de especulaciones, Trebbiani no desaprovechó su chance. Sobreponiéndose a una molesta falla en el impulsor que le proporciona Fabián Giustozzi, el quilmeño administró la punta sin dilaciones hasta el banderazo final, ese que lo sitúa en condición ideal para pelear el actual certamen. Aunque él mismo se encargue de relativizarlo. ***"Me parece fantástico haber ganado en este circuito por la tradición que tiene. Creo que es un gran premio para el trabajo de todo el equipo, pero ni quiero pensar en el campeonato"***, apuntó el *Bochita*. ***"Es mi primer año en la divisional y creo que por como venimos ya logramos mucho más de lo que pretendíamos"***, resaltó el pibe, de 23 años, y con varios lauros en su paso deportivo por otras categorías.

Y AHORA

La canción no es la misma en el certamen. Con una notable merma de rendimiento en el impulsor de su Ford, mucho debió remar Próspero Bonelli para rescatar apenas un noveno lugar que no alcanza para frenar la embestida de Angelini. Lejanos parecen aquellos más de 50 puntos que muchos veían definitorios en favor del entrerriano. ***"Vamos a trabajar con todo para recuperar la potencia. Ya no podemos dar ventajas"***, confesó el *Pope*, metiendo presión en el seno del equipo familiar. ***"Estoy tranquilo porque se que en Río Cuarto podremos recuperar terreno"***, sentenció el líder en relación al favoritismo de los Ford en dicho circuito. Pero Angellini se encarga de relativizar el concepto porque, según dijo ***"ya no hay una marca que haga diferencias. En Balcarce también eran favoritos y la pole la hice yo"***, amenazó el piloto que admite seguir la misma filosofía y estrategia que se propuso a inicio de temporada. ***"El tema es sumar y descontar, por ahora viene bien y se va a notar a fin de año"***, remarcó.

ESCOLTA
Angellini fue un duro perseguidor del Dodge ganador y lo propio hace en el certamen, donde achicó sensiblemente la diferencia con Próspero Bonelli (abajo) que no tuvo un auto veloz en Rafaela y va por la revancha en Río Cuarto.

Perseguidor y perseguido ya muestran sus cartas, resta saber si Trebbiani confirma su embestida para darle forma al trío mas mentado del TC Pista 2007. □

DANIEL LANNES

9 FECHA

Ferrando y Gianini, una dupla ideal

El cada vez más lider del campeonato cerró un fin de semana perfecto en el TC Mouras. Eligió bien a su piloto invitado y el Ford Falcon N° 5 vio primero la bandera de cuadros en las dos competencias del domingo en La Plata. Ahora Mario Ferrando lleva 51 puntos cuando restan cuatro fechas para el final del campeonato.

SOLIDO LIDER
Mario Ferrando entregó su Ford primero a su compañero de jornada, Juan Pablo Gianini. Aquí es seguido en la final por Di Giacinti, Diorio y Juan Pablo Bessone.

Más allá del valor agregado que una prueba especial con pilotos invitados le brinda a una categoría en permanente ascenso como el TC Mouras, esta realización deja un plus adicional que no se puede soslayar. Sobre ese particular, es destacable la importancia que tiene para un piloto –que en su mayoría está haciendo sus primeras armas con autos de gran potencia–, compartir un fin de semana con colegas que ya han desandado muchos cientos de kilómetros sobre unidades similares. Un consejo sobre la conducción o un concepto sobre la puesta a punto de un auto de competición bien pueden allanar o acortar el camino que deben desandar los *nuevos* pilotos del TC Mouras, que si bien en muchos casos tienen la experta apoyatura de equipos del Turismo Carretera, también pueden sacar un buen rédito de esta convivencia. ***"Si una pequeña parte de mi experiencia le sirve a mi piloto para su carrera futura ya me siento satisfecho"***, decía el *Pato* Juan Manuel Silva en los boxes del Autódromo Roberto José Mouras de La Plata, y en esas palabras bien puede resumirse ese valor agregado al que hacíamos referencia y al que también hay que sumarle la posibilidad de utilizar este evento como un parámetro para la auto evaluación de cada piloto.

La concreción de esta novena fecha del TC Mouras apenas preveía un reducido contacto de los pilotos invitados con sus autos. El último tercio del campeonato y la lucha por el mismo ameritaba resguardar la integridad de las máquinas. De tal forma, la actividad sabatina quedo en manos de los pilotos titulares, quienes disputaron sus series sin ofrecer mayores cambios en el marco de sus habituales protagonistas. Stéfano Cambria se quedó con el primer parcial y también con la pole position, perseguido muy de cerca por Guillermo Di Giacinti y por Ignacio Cordich en la tercera posición. La segunda batería mostró el triunfo de Mario Ferrando, líder del torneo, acompañado en el imaginario podio por Adrián González y Juan Pablo Bessone. Y la tercera serie quedó en manos de Julio Francischetti escoltado por Gustavo Diorio e Iván Heredia. En ese marco, el único protagonista que no podía dar pelea era Tomás Urretavizcaya, quien con problemas mecánicos debió largar en esta última serie y a pesar de su esfuerzo, poco pudo hacer por lograr una mejor posición para la competencia dominical.

TODOS JUNTOS
El podio feliz de los pilotos invitados con los titulares de los autos. Gianini con Ferrando, Ernesto Bessone junto a su hijo Juan Pablo, y Diego Aventin al lado de Cambria. Una fiesta del automovilismo en La Plata.

Las carreras programadas para el domingo serían dos verdaderos *sprint*, de apenas diez vueltas cada uno, en los que no habría lugar para las especulaciones. La primera final, la de los titulares, se neutralizó con Pace Car antes de cumplirse el primer giro, y al relanzarse se definiría en poco menos de quinientos metros. Cambria marcaba el camino seguido por Ferrando y Francischetti, hasta que el piloto de San Miguel del Monte intentó el sobrepaso por afuera, y se produjo el infortunado toque entre Francischetti y Cambria, que obligó al primero a penalizar en el sector de boxes y dejó al segundo fuera de pista. De allí en más Ferrando fue el cómodo líder, a quien no pudieron darle caza sus perseguidores: Di Giacinti, Diorio y Juan Pablo Bessone.

UNA DE CAL...
... otra de arena para Stéfano Cambria. Marcó la pole el sábado y se llevó la primera serie. En la final sufrió un toque de Francischetti y luego Diego Aventin subió al podio y le arrimó buenos puntos para el torneo.

CHIVO ASPERO
La Chevy atendida por Luis Minervino realizó una gran serie con Julio Francischetti al volante. Pero el domingo, el *Nene*, justo en el Día del Niño, se llevó puesto a Cambria en la lucha por la punta de la final de pilotos titulares.

SHOW DE INVITADOS

La prueba especial del domingo tuvo una grilla con la base de las posiciones obtenidas por los titulares, y con esa estrategia fue Juan Pablo Gianini, el compañero y socio de Ferrando, quien marcó el camino sin inmutarse. Esa estrategia le daría un contundente triunfo de punta a punta al de Salto, mientras que a sus espaldas se vería lo mejor de la carrera: la excelente performance de Gustavo Solís (finalmente cuarto); el avance de Ernesto Bessone (ladero de su hijo Juan Pablo, y segundo); la remontada de Diego Aventin (con el Ford de Cambria largó 28° y llegó tercero); y la inusual vista de Juan Manuel Silva a bordo del Chevrolet de Patricio Morelli, con el cual arribó cuarto luego de grandes sobrepasos. ***"La próxima tendrían que hacerla con unas vueltas más porque nos quedamos con ganas de seguir corriendo"***, fue la coincidencia de los invitados sobre los escasos 10 giros cuando una carrera de Turismo Carretera les insume un desgaste físico de 25 vueltas. Con los puntos de las dos carreras, las principales posiciones del torneo quedaron así: Ferrando: 190,50 puntos; Urretavizcaya: 139,50; y Cambria: 124,50. Y la próxima fecha será el 2 de septiembre en Olavarría.

El saldo es altamente positivo y dejó a propios y extraños con ganas de seguir corriendo y deseos de repetir la experiencia. En tanto la lucha por el campeonato, y la posibilidad de ascender en la escala del Turismo Carretera, resultó altamente beneficiosa para Ferrando, quien logró escaparse un poco más en la pelea y a la cual le restan apenas cuatro fechas. El TC Mouras tuvo su fiesta en el marco de los 70 años del Turismo Carretera y la experiencia sirvió para comenzar a despedirse del viejo asfalto del circuito platense, que en breve será renovado. Como en cada visita, el Autódromo de La Plata sigue sumando mejoras y galas en su infraestructura. □

CAMPEONATO 2007

PU.	PILOTO	MARCA	PUNTOS
1	**LEDESMA, Christian**	Chevrolet	**193.00**
2	AVENTIN, Diego	Ford	132.00
3	MARTINEZ, Omar	Ford	122.00
4	MORIATIS, Emanuel	Ford	100.00
5	DI PALMA, Patricio	Torino	87.50
6	DI PALMA, Marcos	Chevrolet	84.00
7	FONTANA, Norberto	Dodge	83.00
8	CIANTINI, José	Dodge	79.50
9	ORTELLI, Guillermo	Chevrolet	79.50
10	ROSSI, Matías	Chevrolet	76.00

GRAN PREMIO

movistar

1062º COMPETENCIA
66º CAMPEONATO ARGENTINO
DE TURISMO CARRETERA
11ª fecha 2007

ACTC Asociación Corredores Turismo Carretera Argentina

70 años Turismo Carretera

AUTODROMO PARQUE "CIUDAD DE RIO CUARTO" / RIO CUARTO / CORDOBA / Camino a Sta Flora, Ruta 8, Km 608

CAMPEONATO 2007

PU.	PILOTO	MARCA	PUNTOS
1	**BONELLI, Próspero**	Ford	**153.50**
2	ANGELINI, Juan M.	Dodge	133.00
3	TREBBIANI, Jorge	Dodge	109.50
4	PICHINI, Mauro	Ford	94.50
5	LOPEZ, Julián	Ford	86.50
6	LACCETTE, Darío	Ford	86.50
7	WERNER, Mariano	Ford	84.50
8	PISANDELLI, Pedro	Torino	84.00
9	SOLIS, Gustavo	Ford	82.00
10	RODRIGUEZ, Matías	Chevrolet	75.00

TURISMO CARRETERA — NUMERACION 2007 / Turismo Carretera

1	FONTANA, NORBERTO	Dodge
2	DI PALMA, PATRICIO	Torino
3	AVENTIN, DIEGO RAUL	Ford
4	MARTINEZ, OMAR	Ford
5	SILVA, JUAN MANUEL	Ford
6	PONCE DE LEON, GABRIEL	Ford
7	UGALDE, LIONEL	Ford
8	MORIATIS, EMANUEL	Ford
9	ORTELLI, GUILLERMO	Chevrolet
10	CIANTINI, JOSE	Dodge
11	VERNA, RAFAEL	Ford
12	BESSONE, ERNESTO	Dodge
14	ALTUNA, MARIANO	Chevrolet
15	LEDESMA, CHRISTIAN	Chevrolet
16	ACUÑA, FABIAN	Ford
17	ROSSI, MATIAS	Chevrolet
18	ALAUX, SERGIO	Chevrolet
19	PACHO, ARIEL	Torino
20	CATALAN MAGNI, JULIO	Dodge
21	DI PALMA, LUIS JOSE	Torino
22	DIRUSCIO, SEBASTIAN	Dodge
23	OCCHIONERO, ALEJANDRO	Ford
24	SOTO, PABLO	Dodge
25	DI PALMA, MARCOS	Chevrolet
26	RAMOS, EDUARDO	Ford
27	SPATARO, EMILIANO	Chevrolet
28	TANONI, OMAR	Chevrolet
29	NOLESI, MATHIAS	Ford
30	JALAF, MATIAS	Ford
31	JUAN, MAXIMILIANO	Ford
32	CASTELLANO, JONATAN	Dodge
33	ROBBIANI, ARIEL	Ford
34	SAVINO, JOSE	Ford
35	GUARNACCIA, SERGIO	Ford
36	IGLESIAS, LEANDRO	Chevrolet
37	BISCEGLIA, CLAUDIO	Torino
38	GIANINI, JUAN PABLO	Ford
39	IGLESIAS, JUAN MANUEL	Chevrolet
40	BALZANO, JAVIER	Chevrolet
41	URRETAVIZCAYA, ROBERTO	Dodge
42	JOSEPH, RICARDO	Chevrolet
43	CAMPANERA, LAUREANO	Chevrolet
44	IGLESIAS, FERNANDO	Chevrolet
45	PISANDELLI, JUAN CRUZ	Chevrolet
46	CORONAS, WALDEMAR	Dodge
47	CASTELLANOS, GUILLERMO	Chevrolet
48	DEL BO, ROBERTO	Chevrolet
49	SINELLI, RAUL	Dodge
50	ACEBAL, MARIANO	Chevrolet
51	ZANATTA, RENE	Dodge
52	TADEI, GUSTAVO	Ford
53	PICCINI, MARTIN	Ford
54	LOGARZO, PEDRO	Ford
55	GIAVEDONI, CARLOS	Chevrolet
56	SALERNO, RUBEN	Dodge
57	MINERVINO, LUIS	Chevrolet
58	GIL BICELLA, FACUNDO	Dodge
59	CANDELA, ENRIQUE	Ford
60	LIFSCHITZ, FEDERICO	Torino
61	ARRAUSI, CARLOS	Chevrolet
62	OKULOVICH, CARLOS	Chevrolet
64	RIVA, NESTOR	Torino
66	MULET, LEANDRO	Chevrolet
68	VIDELE, ROBERTO	Ford
69	DI MARCO, JUAN C.	Dodge
70	FONTANA, GUSTAVO	Ford
71	DOSE, CHRISTIAN	Chevrolet
73	BOSIO, EZEQUIEL	Chevrolet
74	DANDLEN, PEDRO	Dodge
75	HERNANDEZ, LUIS (h)	Ford
76	LAUZURICA, SEBASTIAN	Dodge
77	SOTRO, WALTER	Torino
78	MISERDA, CARLOS	Dodge
80	RAMA, OSCAR	Chevrolet
81	YANNANTUONI, FABIAN	Chevrolet
82	LARRAURI, OSCAR	Dodge
83	FINESCHI, OSCAR	Dodge
84	VERDE, ENRIQUE	Torino
99	PICCININ, ESTEBAN	Ford
111	"REX"	Ford
113	DE CARLO, DIEGO	Chevrolet
157	DEBENEDICTIS, JUAN B.	Ford

VIERNES 17 de agosto

9:30 a 10:05	Entrenamientos TC Pista	Grupo A	1ra.
10:10 a 10:45	Entrenamientos TC Pista	Grupo B	1ra.
11:00 a 11:35	Entrenamientos TC	2do. Tercio	1ra.
11:40 a 12:15	Entrenamientos TC	3er. Tercio	1ra.
12:20 a 12:55	Entrenamientos TC	1er. Tercio	1ra.
13:05 a 13:30	Entrenamientos TC Pista	Grupo A	2da.
13:35 a 14:00	Entrenamientos TC Pista	Grupo B	2da.
14:45 a 14:55	Clasificación TC Pista	Grupo A	1ra.
15:05 a 15:15	Clasificación TC Pista	Grupo B	1ra.
15:35 a 15:48	Clasificación TC	3er Cuarto	1ra.
15:55 a 16:08	Clasificación TC	4to. Cuarto	1ra.
16:15 a 16:28	Clasificación TC	1er. Cuarto	1ra.
16:35 a 16:48	Clasificación TC	2do. Cuarto	1ra.

SABADO 18 de agosto

10:25 a 10:35	Clasificación TC Pista	Grupo A	2da.
10:45 a 10:55	Clasificación TC Pista	Grupo B	2da.
11:05 a 11:30	Entrenamiento TC	2do. Tercio	2da.
11:35 a 12:00	Entrenamiento TC	3er. Tercio	2da.
12:05 a 12:30	Entrenamiento TC	1er. Tercio	2da.
12:50	1ra. Serie TC Pista	6 vueltas	
13:20	2da. Serie TC Pista	6 vueltas	
14:35 a 14:48	Clasificación TC	3er. Cuarto	2da.
14:55 a 15:08	Clasificación TC	4to. Cuarto	2da.
15:15 a 15:28	Clasificación TC	1er. Cuarto	2da.
15:35 a 15:48	Clasificación TC	2do. Cuarto	2da.

Extensión: 4.047 m

DOMINGO 19 de agosto

9:10	1ra. Serie TC	6 vueltas
9:40	2da. Serie TC	6 vueltas
10:10	3ra. Serie TC	6 vueltas
11:05	**Final TC Pista**	**15 vueltas**(1)
12:45	**Final Turismo Carretera**	**25 vueltas**(2)

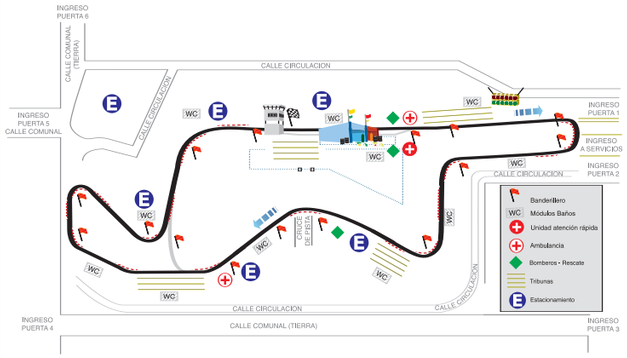
(1) *ó 35 minutos* (2) *ó 50 minutos*

Horarios sujetos a modificaciones

Final TC / TC Pista: Se compone con las 48 mejores posiciones de las Series.

Comisarios Deportivos: Juan Francisco Arrechea, Mariano Calamante y Diego Mesa.

Comisario Técnico: Carlos Marchese.



PUNTOS QUE SE OTORGAN EN SERIES Y FINAL DE CADA FECHA EN TC Y TC PISTA

POSICION	SERIE	FINAL
1º	5.00	20.00
2º	4.50	16.00
3º	4.00	13.00
4º	3.50	11.00
5º	3.00	10.00
6º	2.50	9.00
7º	2.00	8.00
8º	1.50	7.00
9º	1.00	6.00
10º	0.50	5.00
11º AL 15º	-	4.50
16 ºAL 20º	-	3.00
21º AL 30º	-	1.00

POLE POSITION: 1 PUNTO

HORARIOS DE HABILITACION DE LA CALLE DE BOXES PARA EL PUBLICO ACREDITADO

VIERNES 17 de agosto	SABADO 18 de agosto	DOMINGO 19 de agosto
07.30 a 08.45 y 17.30 a 19.30	08.00 a 09.45 y 16.30 a 19.30	Hasta las 08.30 y 12.00 a 12.30

Finalizada la competencia se permitirá la libre circulación.

Próxima carrera (12ª Fecha)

7, 8 y **9 de septiembre** AUTODROMO DE NUEVE DE JULIO.

HUMOR TC

IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina (de la jurisdicción que corresponda) y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes.

Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina para llamar la atención del personal de seguridad. Recurrir a cualquiera de las seis Cabinas de Seguridad instaladas en el perímetro del autódromo. En caso de que sea dificultosa su identificación, acudir a los accesos, donde el personal de la ACTC dará el alerta por radio.
2. Del mismo modo, quienes necesiten atención médica, podrán acudir ante el personal sanitario de las ambulancias afectadas al perímetro y, si fuera difícil ubicar las mismas, al personal de la ACTC en los accesos, para que estos las soliciten radialmente.
3. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
4. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
5. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
6. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS. NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

TC PISTA — NUMERACION 2007 / TC Pista

5	BONELLI, PROSPERO	Ford
6	DI PALMA, LUIS JOSE (H)	Chevrolet
7	ZUGHELLA, GABRIEL	Ford
8	PICHINI, MAURO	Ford
9	ANGELINI, JUAN MARCOS	Dodge
11	LACCETTE, DARIO	Ford
12	PERNIA, LEONEL	Chevrolet
14	LOPEZ, JULIAN	Ford
15	OLIVELLI, MARIO	Ford
16	LA CORTIGLIA, OMAR	Ford
17	SOLIS, GUSTAVO	Ford
18	SATORRA, GABRIEL	Chevrolet
19	SANCHEZ, OSCAR	Chevrolet
20	VIDELE, MARCELO	Ford
21	FALCON, ROBERTO	Chevrolet
22	GONZALEZ, DIEGO	Dodge
23	MAGGINI, LUIS	Ford
24	FANCIO, ALBERTO	Chevrolet
25	PAPARELLA, JUAN M.	Dodge
26	RUIZ, CARLOS	Ford
27	BERALDI, ABEL	Ford
28	MICHELI, DANIEL	Torino
29	LARRAURI, LEONEL	Dodge
30	BUDUBA, PABLO	Ford
31	IMPIOMBATO, RICARDO	Chevrolet
32	FERNANDEZ, LEONEL	Ford
33	KRUJOSKI, HUMBERTO	Chevrolet
34	MARTINEZ, GABRIEL	Chevrolet
35	FAYANAS, HUGO	Ford
37	del BARRIO, CARLOS	Dodge
38	CONTI, ALEJANDRO	Torino
39	COTIGNOLA, MARCELO	Ford
40	PACIONI, GASTON	Ford
41	LORENZATTI, FRANCO	Dodge
42	CUIROLO, MARCOS	Torino
43	GONZALEZ, ALEJANDRO	Dodge
44	COSTILLA, CARLOS	Dodge
45	PERONI, ALEJANDRO	Dodge
46	ALVAREZ, GASTON	Ford
47	VALENCIA, CRISTIAN	Ford
48	TABORDA, CHRISTIAN	Chevrolet
49	POGGI, SERGIO	Dodge
50	BILLERES, GASTON	Chevrolet
51	TROTTA, ESTEBAN	Chevrolet
52	MARCILESE, ROBERTO	Chevrolet
53	CASSINO, DAMIAN	Chevrolet
54	HEIM, SIMON	Dodge
55	MANTA, JAVIER	Dodge
56	ARIN, GUSTAVO	Dodge
57	RICCI, JOSE	Ford
58	PALAVECINO, MARTIN	Chevrolet
59	BORIO, DIEGO	Chevrolet
60	RUIZ, RICARDO	Ford
61	CIPRES, SEBASTIAN	Ford
62	LOPEZ, MATIAS	Chevrolet
63	MUÑOZ, MAURICIO	Chevrolet
64	GARAVANO, JOSE MARIA	Dodge
65	PONCE DE LEON, MARIANO	Ford
66	GALARZA, RAMIRO	Dodge
67	SAVA, CARLOS	Dodge
68	GOMEZ FREDES, FERNANDO	Dodge
69	TREBBIANI, JORGE	Dodge
70	LOYARTE, JORGE	Dodge
71	SOSA, JUAN MANUEL	Torino
72	OÑATIBIA, NELSON	Dodge
73	MORELLO, ALDO	Ford
74	MEMMO, LUCAS	Ford
75	VAZQUEZ, GASTON	Ford
76	WERNER, MARIANO	Ford
77	FERRARI, MARTIN	Dodge
78	MARTIN, MARTIN	Ford
79	KONJUH, MARCOS	Torino
80	CASSOU, ESTEBAN	Chevrolet
81	ABELLA, SEBASTIAN	Dodge
82	RUSSO, MATIAS	Chevrolet
84	PISANDELLI, PEDRO	Torino
85	OYHANART, MARIANO	Ford
93	RODRIGUEZ, MATIAS	Chevrolet
95	ALONSO, FEDERICO	Chevrolet
122	BESSONE, ERNESTO (h)	Dodge

Bodega y Viñedos Familia
GIAQUINTA
Pasión por el vino...
ENVÍOS A TODO EL PAÍS
Carril Zapata s/n · La Arboleda · Tupungato · Mendoza
www.familiagiaquinta.com.ar
info@familiagiaquinta.com.ar · 02622 488090

Todos Comunicados... Kit para Piloto, Jefe de Equipo y Mecánicos
DAVICOM
comunicaciones
BGH
www.davicom.com.ar
MOTOROLA

LA NUEVA CASA DE LA ACTC

Antes de fin de año quedará inaugurada la nueva sede de la Asociación Corredores Turismo Carretera, en el mismo lugar donde funcionó desde hace tres décadas. El edificio tendrá una fisonomía moderna y conservará reliquias de la antigua sede. Llevará el nombre del más ganador y campeón del Turismo Carretera, Juan Gálvez, en un homenaje merecido para quien sintió a la categoría en sus venas, y que nos dejó un legado a todos los teceístas de pasión y sentimiento por la categoría más popular de la Argentina.

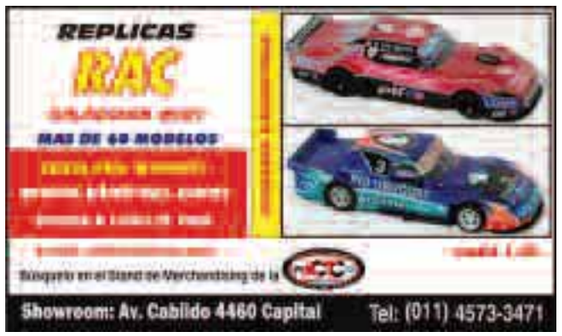
Clarín Arquitectura publicó un suplemento especial sobre la futura sede, y lo reflejamos con orgullo desde *TC Magazine*. En la temporada en que la *máxima* cumple 70 años, una nueva casa es la frutilla del postre. Feliz Cumpleaños TC, Feliz Cumpleaños amigos teceístas. ☐

Modernidad en la imagen, robustez en la estructura

La sede de la Asociación Corredores Turismo Carretera (ACTC) es un edificio de oficinas multifuncionales. Hecha en hormigón, vidrio y acero, la obra respeta la morfología urbana.

La trayectoria de la ACTC

Suplemento publicado en Clarín Arquitectura el martes 07/08/07.



ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA ACTC ARGENTINA

70 años TURISMO CARRETERA

Para que la vida no pierda ninguna carrera, ayudá junto a nosotros a la FUNDACIÓN FAVALORO.

TRANSPLANTES ANUALES: más de 200
CONSULTAS EXTERNAS (DESDE 1992 A 2006): más de 1.000.000
CONSULTAS POR GUARDIA (DESDE 1992 A 2006): más de 140.000
INTERNACIONES (DESDE 1992 A 2006): más de 125.000
CIRUGÍAS Y ANGIOPLASTÍAS (DESDE 1992 A 2006): más de 120.000

FUNDACIÓN FAVALORO

FUNDACIÓN FAVALORO
PARA LA DOCENCIA E INVESTIGACIÓN MÉDICA

Deseo donar a la FUNDACIÓN FAVALORO la suma de $ ..... mensuales y autorizo a debitarlos de mi tarjeta de crédito o débito

☐ VISA ☐ MASTER ☐ AMEX
☐ DINERS ☐ CABAL ☐ VISA ELECTRON (débito)

N° de la tarjeta .....
Nombre y apellido: .....
Dirección: .....
Código Postal: ..... Localidad: .....
Provincia: ..... Teléfono particular: .....
Teléfono laboral: .....
E-mail: .....

FUNDACIÓN FAVALORO – Desarrollo de Recursos
Av. Belgrano 1746 (1093) Capital – Tel. (011) 4378-1200/1300 int. 9
favalororecursos@ffavaloro.org

FUNDACIÓN FAVALORO

LLEVAMOS ADENTRO EL MEJOR COMBUSTIBLE:
LA PASION.

YPF. Combustible oficial del Turismo Carretera.

YPF