



EL OBSERVADOR. SÁBADO 5 • DOMINGO 6 • DICIEMBRE 2020 | SUPLEMENTO DE 8 PÁGINAS

**Vigente y proyectándose
pero siempre acelerando**

Julio Berges – Expiloto y Expresidente de AUVO

“Empezamos con el re-capado y nos animamos a la ampliación”

LA OBRA QUE TANTOS SOÑARON: UN AUTÓDROMO VÍCTOR BORRAT FABINI DE EL PINAR CON NUEVO RECORRIDO SE HIZO REALIDAD EN 2017 Y QUEDÓ APTA PARA RECIBIR CATEGORÍAS REGIONALES. OBRA IMPRESCINDIBLE POR LA VELOCIDAD Y LA TECNOLOGÍA DE LOS AUTOS QUE COMPITEN EN URUGUAY

Exitoso piloto tanto de asfalto como en la tierra, Julio Berges logró plasmar ese éxito detrás del volante de un auto de carreras, también desde la faz directriz. Su paso por la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo (FUAD) no pasó desapercibida sino que lo forjó como dirigente para ir luego por un gran reto: afrontar la presidencia del club de sus amores; la Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO).

En ella se desempeñó como presidente entre 2014 y mediados de 2020 y hoy sigue ligado al club de la calle Edil Hugo Pratto 2325 desde la vicepresidencia.

Su mandato quedará grabado a fuego en la rica historia de la institución: logró en el año 2017 concretar la tercera gran obra en el autódromo que proyecta y consolida a AUVO hacia el futuro: la ampliación del Víctor Borrat Fabini, el autódromo del club ubicado en el kilómetro 31,500 de la ruta Interbalnearia.

¿Cuándo empieza el vínculo con AUVO?

Lo primero que se me ocurre es que, mi estadía en el club tiene 60 y pico de años...

Me recuerdo de chico pasando más de dos horas para ir a El Pinar y otro tanto para volver. Hacía todo eso para ver una carrera. Después entré a AUVO como tantos otros: banderillero!!! Pero sin tener 18 años.

Recuerdo que nos juntábamos con Artin Zeitounlian, los dos Viegas, el “Chata” Arrechavaleta, “Nando” Parrado, los Branda, el querido “Oso” Mantegazza; en fin una “barra pesada” que teníamos una sola idea y que era subirnos a algún auto y correr ni bien se pudiera. Nos reuníamos en la vieja sede de la calle 21 de Setiembre donde después de las 22/23 horas se oían los ruidos de los escapes saliendo por la Rambla rumbo al faro de Punta Carretas, una rambla de dos manos... Una época increíble !!!

Eso paso hace mucho tiempo y solo pocos lo vivimos. Recuerdo a grandes de aquel entonces como el “Flaco” Gutierrez, el “gordo” David Sica, Ruben Mainenti, el “Pata” Perez Marexiano y muchísimos más que se me pasan.

Después empezaron las carreras... y nunca más se nos fue la “manía” como lo describía mi madre... Porque mi viejo no quería saber de nada con carreras de autos.

Corrí durante muchos años y



EL EQUIPO QUE IMPULSÓ LA OBRA

se que correr fue mi gran pasión tanto en pista como en rally.

¿Cómo se dio la llegada a la presidencia del club?

Es que pasé toda mi vida vinculado al club y por eso es que la presidencia es algo que se dio sin que me lo propusiera. Mi llegada a la presidencia fue creó...por accidente. Llegué por un rato y me quedé tres períodos y hoy sigo vinculado al club desde la directiva acompañando a los nuevos dirigentes

Pero en concreto, hace unos seis años, cuatro amigos me invitan a un almuerzo. Gabriel Cagnoli, Daniel Basso, Marcelo Mantegazza y Alfredo Campos -párrafo aparte-, quien nos dejó físicamente hace muy poco.

La reunión empezó a ser cada vez más interesante, pero yo me preguntaba con qué me irían a salir!!! No tenía ni idea de lo que se venía...

Lo que menos me esperaba que me dijeran era que estaban pensando hacer una lista para presentar en las elecciones conmigo como Presidente de AUVO.

Ya había estado casi 11 años de Presidente en la Federación de Automovilismo, por lo que más o menos sabía como se manejaba el automovilismo y los tiempos que demandaba. Por eso cuando me ofrecieron la presidencia de AUVO, les respondí que no, que no podía, más que nada porque no tenía el tiempo que la responsabilidad del cargo amerita.

Pero no se conformaron con el no y empezaron a darme motivos para que cambiara mi respuesta.

A la semana me vuelven a llamar y me dicen “hay una cosa que te va a gustar, se consiguió con ANCAP el asfalto para hacer la carpeta asfáltica del autódromo”. Ahora no te puedes negar... Y la verdad, el autódromo precisaba una “repasada” pues estaba bastante

deteriorado, además se podrían mejorar algunas curvas para que fuera más veloz. Ya la situación me estaba gustando más y veía las ganas y la fortaleza de mis amigos por llevar adelante ese proyecto. Tenía que ayudarlos y entonces en mayo de 2014 presentamos la lista, con un grupo humano de generaciones distintas pero muy hinchas de la institución y fuimos electos.

¿Cómo se desarrolló el proceso hacia la ampliación del autódromo?

En esas primeras reuniones de Directiva mi pregunta casi a menudo era cuánta plata hay y cuánto costaría realizar el re-capado de la pista existente.

Fueron unos días de ir y venir y al final digo... ¿quién me asegura que podemos hacer la pista? Se hizo un breve silencio que lo interrumpió Daniel Basso que dijo “yo”. Sin dudas que era el compañero de directiva más lanzado...

¿Entonces manos a la obra?

Sí. Definitivamente ya no había vuelta atrás. Empezamos a mirar los números y a sincronizar los trabajos a realizar. Me digo a mí mismo “esto no será fácil”. Vamos a ANCAP a insistir en firmar el contrato. Una tarde suena el teléfono en AUVO que había un corto plazo para retirar el asfalto, si no se iba a atrasar la entrega.

Ya con el asfalto seguro nos contactamos con una empresa que fabrica el asfalto modificado ideal para hacer la carpeta de nuestro autódromo. Es una mezcla especial, de alta resistencia.

Allí empezamos a conversar con los Ingenieros, la pregunta constante era si nos daban la certeza de que ese asfalto era el ideal para nuestra tan anhelada obra.

El Ingeniero que había terminado de hacer las pistas del Aeropuerto Nacional de Carrasco toma las riendas de cómo debería



A COMIENZOS DE 2017 LA OBRA ERA UN HECHO

ser la pista. Se estaba retirando de la actividad pero de todas maneras se involucra en el proyecto y nos presenta a quien a la postre sería el indicado para llevarlo a cabo; el Ingeniero Carlos Billinsky. Y comenzamos a trabajar juntos.

Pero pasaron del re-capado a la ampliación de El Pinar...

En el medio de todo esto se le ocurre a Daniel Basso una idea más ambiciosa: ¿porque en vez de re-capar la pista no hacemos la ampliación?

Otra vez a fojas cero, esa idea la tomamos y empezamos a buscar cómo. Fernando “Nando” Parrado había estado en contacto nada menos que con el Ingeniero Tilke, el diseñador de todas las pistas nuevas de la Formula Uno.

Le mandamos nuestros planos y diseñó la parte nueva de la nuestra. Eso fue increíble (cobramos miles de dólares por diseñar una pista) y acá sólo por la amistad con “Nando” nos manda unos bocetos que después con ayuda de Enrique Cadenas, Juan Carlos Gutiérrez y Domingo de Vitta, definimos lo que sería un Pinar donde hubiera lugares para “pasar” por supuesto con los metros que teníamos y ni hablar con los \$ que contábamos.

Ahora sí rumbo a la anhelada ampliación...

Se armó el equipo de ejecución de la obra. Gabriel Cagnoli se pone la obra al hombro, comenzando en julio 2016 con la limpieza, relleno y nivelación del terreno. Hace también un inmenso aporte de material para relleno, al igual que los hermanos Carlos y Darío Silva, dos pilotos del club.

La obra estaba en marcha con Daniel Basso trabajando con todo su conocimiento de la parte de dirección deportiva y de seguridad.

Junto a Cagnoli nos pasamos de sol a sol trabajando en cada detalle

de esa obra para que todo tuviese la menor demora o falla.

Alfredo Campos junto a Marcelo Mantegazza encargándose de cada pedido o imprevisto que había.

Toda la directiva, como el personal de la sede y del autódromo empujaron para que nada fallara. Cada uno, desde su rincón, aportó para concretar un sueño anhelado durante décadas.

¿De qué manera se vivió el primer regado de la pista?

Llegó el momento del primer riego de asfalto y fue algo gratificante ya ver el nuevo trazado delimitado. Esa cinta negra sobre el balasto significaba lo que tantos socios del club imaginamos algún día poder disfrutar.

Había que empezar el campeonato 2017 y el fin de semana del 21 al 23 de abril fue la fecha elegida. Se puso todo, absolutamente todo, para llegar con la pista pronta para comenzar el Campeonato de Pista inaugurando la ampliación del Víctor Borrat Fabini. Fueron días tremendos, de muchos nervios pero se llegó y fue un momento gratificante.

Récord de asistencia de público, carreras emocionantes y la satisfacción como Presidente de haber logrado lo que tantos socios y pilotos soñaron. No solo se amplió el autódromo sino que se aprovechó a recuperar la curva “gota de agua” que nos dio la posibilidad de variar circuitos usando la zona ampliada. Al final fueron casi 1000 metros nuevos...

Solo me queda agradecer a todos, absolutamente a todos, los que nos ayudaron a sacar esta obra adelante y que tengamos autódromo VBF para rato. En ese sentido, destaco también al Intendente de Canelones Yamandú Orsi, que siempre estuvo a disposición para apoyar la obra como así también otras autoridades nacionales de ese momento.

Alta tecnología en repintado automotriz.



Sikkens, la mejor oferta premium para su negocio.

sikkens

Techline
Atención al Cliente Automotriz
sac.automotive@akzonobel.com

f i y
/AkzoNobelRepintura

AkzoNobel
www.sikkensvr.com

**SALUDAMOS A LA ASOCIACIÓN URUGUAYA
DE VOLANTES EN SUS 80 ANIVERSARIO**

Akzonobel Ltda Uruguay Camino Maldonado 9351, Montevideo, Uruguay • Tel: 2227 2150

80 Años de la Asociación Uruguaya de Volantes

Institución decisiva para el desarrollo y sostén del deporte motor nacional

LA CONCRECIÓN DEL AUTÓDROMO DE EL PINAR RESULTÓ UN FACTOR CLAVE. LA OBRA TRASCENDIÓ EN EL TIEMPO POR CUANTO HOY SIGUE SIENDO EL EJE PRINCIPAL DE LOS CERTÁMENES DE AUTOMOVILISMO EN PISTA Y REFERENCIA REGIONAL. POR ALLÍ PASARON PILOTOS DE FAMA MUNDIAL

Un grupo de pilotos que tomaba parte en competencias del Automovilismo de Uruguay, a comienzos del año 1940, comenzó a aunar ideas, para la formación de una institución, en la cual se distinguiera la integración de los volantes en la misma. Así fueron madurando la idea y después de muchos encuentros e ir puliendo ideas, el 27 de julio de 1940, se fundó una institución de Automovilismo, denominada Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO).

Con Omar Hugo Carlevaro, Eitel Cantoni, Firpo, Héctor Supicci Sedes y tantos otros, se fundó la Asociación Uruguaya de Volantes, que daría grandes espaldarazos al crecimiento del automovilismo en Uruguay. Si bien tradicionalmente se le asoció en sus competencias en el autódromo Nacional de Santiago Vázquez, donde incluso llevó adelante históricas competencias de endurance, de 6, 12 y 24 horas, tanto en los autos de Turismo, los Sport como los monopostos.

El GP de Montevideo

El primer gran salto del flamante club fue cuando en 1949 concretó el Gran Premio de Montevideo, en un circuito callejero de la rambla, por la zona del Parque Hotel hacia lo que son las actuales salidas de Ejido y Paraguay. Con pilotos de la talla de Juan Manuel Fangio y Oscar Alfredo Gálvez entre otros valores argentinos, se llevó a cabo la competencia, con muchas máquinas como las que se utilizaban en ese momento en la Fórmula 1, la que todavía no corría por el Mundial.

Piriápolis y Europa

Otro quiebre en la historia es la organización de los dos Grandes Premios de Piriápolis de 1952, con la inauguración del autódromo de Punta Fría, para lo cual, los directivos de la Asociación Uruguaya de Volantes, lograron la venida de pilotos y equipos de Fórmula 1 y Fórmula 2 internacional y donde por sobre los pilotos europeos, resaltaron las presencias de los argentinos Juan Manuel Fangio, ganador de las dos carreras con Ferrari y José Froilán González.

También entre 1952 y 1953, viajó un equipo de AUVO a Europa, con el preparador José “Pepe” Suárez llevando la Maserati de Fórmula 1 con el piloto Eitel Cantoni quien obtuvo el récord de pista en clasificación en la pista de Avus en Alemania.



Una meta: el autódromo propio

A partir de 1956 se empieza a gestar la inauguración del autódromo propio, que con toda justicia se le puso el nombre de un gran hombre y dirigente, como Víctor Borrat Fabini, un gigante en el automovilismo, con un carácter muy fuerte, que contrastaba con su diminuta estatura. Allí haciendo historia, la Asociación Uruguaya de Volantes se convirtió en una de las pocas instituciones privadas en América del Sur, en ser propietaria de un autódromo, ubicado en el balneario El Pinar, en el departamento de Canelones. Para la inauguración del autódromo Víctor Borrat Fabini de El Pinar, viajó especialmente desde Europa, Juan Manuel Fangio, quien estaba en plena disputa del Mundial de Fórmula 1. Allí AUVO comenzó a tener para la práctica del automovilismo, los autódromos de Punta Fría (Piriápolis) y El Pinar (Canelones), ya quedando de lado el Nacional de Santiago Vázquez. La concreción de la categoría de monopostos de Fuerza Libre, con la llegada al país de chasis como Ferrari, Maserati y Osca de Fórmula 1, a los cuales se le colocaron motores Corvette de 450 HP, le dio al automovilismo un enorme dinamismo. AUVO fue factor fundamental para la concreción de los Campeonatos Triangulares de Fuerza Libre, con el histórico regreso a las pistas del argentino José Froilán González en el autódromo Víctor Borrat Fabini de El Pinar y ganando también otras en Piriápolis hasta su retiro definitivo tras ser vice campeón mundial de Fórmula Uno.

Llegan los autos de Turismo

En la década de los '60, tomaron fuerza las categorías de autos de

Turismo, los Vale Todo, las Picas, las presentaciones de Autos Antiguos y las formaciones de nuevas Fórmulas, mientras que por costos, fueron desapareciendo los Autos Sport como los Porsche, Ferrari, Allard con motor Cadillac y otros como los Fuerza Libre, cuyos chasis pasaron a la Fuerza Limitada. Por 1965, también hicieron historia la llegada de autos de Turismo del entonces Anexo J Grupo 2, como los Ford Cortina Lotus, los Morris Mini Cooper S, Saab 96 Sport Montecarlo, Alfa Romeo Giulia, las Giulietta, la Zagato, los Alfa Romeo GTA 1.600 y 1.300, incluso la GTA 1600 de Lepro-Olmedo, los Renault R8 Gordini, Hillman Imperial y algunas BMW 1.600 Alpina, las BMW 2000 TIZA, y las 2002 Schnitzer, el NSU TTS, como más adelante los Ford Escort RS 2000. Todo ello siguió impulsando al club y el autódromo Víctor Borrat Fabini de El Pinar, Canelones, ya se transformaba en una referencia para el desarrollo del deporte motor.

Fórmula exitosa y 19 Capitales

Entre 1966 y 1968, se concretan en realidad dos Fórmulas de AUVO, una fue la Fórmula 2 y la otra la Fórmula Vee, que hoy sigue vigente, aunque fue evolucionando en los motores VW Fusca que inicialmente fueron los de 1200 cc.

En 1968 junto al Club Uruguayo de Rally, comienzan a organizar el Gran Premio Copa de Oro 19 Capitales. De todas formas, AUVO llevó adelante competencias internacionales, incluso realizó la primera competencia de Fórmula 2 del Río de la Plata, con la presencia de pilotos uruguayos y argentinos.



Más callejeras y más categorías

Pese a ya estar vigente el autódromo Borrat Fabini e incluso posteriormente se corrió en circuitos callejeros como el Real de San Carlos en Colonia, la Rambla de Mercedes, la Rambla de Fray Bentos, Punta del Este, Montevideo y Piriápolis. A eso se debe sumar que con la concreción del autódromo de Melo, se disputaron competencias allí. Otros grandes sucesos fueron las presencias de las Fórmula 1 de Argentina, la Fórmula 2 Nacional y la Argentina, la Fórmula 4, la Turismo Nacional, los famosos Desafío de Valientes, la llegada del Turismo Competición 2000 –TC 2000– e incluso la novel Fórmula 3 Sudamericana, además de que a comienzos de los '80, se incorporó la Fórmula Renault Uruguay.

También cabe destacar la formación en la Fórmula 4 Uruguay-Fórmula GEMO de Gonzalo “Gonchi” Rodríguez y Marcello Bresciani que viajaron a Europa para correr, como también lo hizo Daniel Fresnedo otro piloto de AUVO. Quedan para el recuerdo, la exhibición de Gonzalo “Gonchi” Rodríguez con el Fórmula 3000 en El Pinar, como también la realización de un Superprime, para otra histórica exhibición, del Citroën ZX Grand Raid en manos del francés Pierre Lartigue, auto que venía de triunfar en el Dakar africano. Mientras tanto, a nivel de los autos de Turismo, la formación de una categoría Standard con dos clases, una hasta 1.400 cc y la 1.600 cc, fueron suceso, con más de treinta máquinas en cada categoría. Posteriormente se formó la Bimarca con los Ford Escort 1.600 y Fiat 125 Berlina, para posteriormente convertirse

en Trimarca con la incorporación de los Chevrolet Monza 1.8. Con el tiempo se concretó la Superturismo, posteriormente la Turismo Libre, mientras alternaban la Fórmula 4 con Fórmula 2 y el pasaje a Fórmula 2000. Mientras tanto, una exhibición de unos autos con vistas a la formación de una categoría con VW Fusca, comenzó a gestarse y convertirse en la categoría Superescarabajos y ser un verdadero suceso hasta nuestros días. En monopostos pasó la Fórmula Chevrolet para luego volver a la Fórmula 4, mientras que la Fórmula Vee cambiaba apariencias, hasta volver a su fisonomía de monopostos.

También se creó un reglamento que está abierto, para la incorporación de una categoría de Turismo Histórico. En 2013, se integraron las Monomarcas Mercedes-Benz Premium Race y la Sonic Racing Cup. A su vez, concretó una categoría Sudamericana con chasis franceses Signatech y motores Fiat con 160 HP: la Fórmula 4 Sudamericana. De esta forma, la Asociación Uruguaya de Volantes llega a 2014, con tres Fórmulas, la Vee con sus 46 años, la Fórmula 4 Uruguay y la Fórmula 4 Sudamericana. A eso hay que sumar la Mercedes-Benz Premium Race y MBPR Light, Sonic Racing Cup, incluso con Copa Damas, Superescarabajos, Turismo Libre y Superturismo en Clases A y Light que en 2015 se renueva para transformarse en la categoría top del club incorporando los motores ingleses Cosworth.

Actualmente, el autódromo de El Pinar ampliado lleva sus espectáculos a los nuevos autódromos de Mercedes y Rivera y su categoría “reina” Superturismo, salió a competir en el exterior. En 2018 y 2019 visitó el autódromo de Buenos Aires con singular suceso.

Del Panamericano al Forum, la calidad marca nuestro perfil. La innovación, también.



La historia y el futuro del país se construyen con Aluminios del Uruguay.
Sistemas pensados a la medida de cada proyecto y perfiles fabricados por nuestra gente.
Aberturas, barandas y fachadas de calidad certificada.

Confíe en Aluminios del Uruguay. Diseño y calidad que duran para toda la vida.



Productos de fabricación nacional
que duran para siempre.

www.aluminios.com
shop.aluminios.com



Aluminios del Uruguay

La calidad marca nuestro perfil

El autódromo de El Pinar como espacio abierto

No son solo competencias: también existe hoy un alto contenido social

LA ESENCIA DE AUVO ES ORGANIZAR CAMPEONATOS DE AUTOMOVILISMO, KARTING Y MOTOCICLISMO. PERO DESDE HACE AÑOS EL CLUB ABRIÓ EL AUTÓDROMO CON EVENTOS PARA EL DISFRUTE DE LOS AFICIONADOS. EN ESE SENTIDO, DESTACA NÍTIDAMENTE EL ÉXITO LOGRADO CON LOS DRIVE FAST

Generalmente y es lógico, se reconoce a la Asociación Uruguaya de Volantes específicamente por las competencias de automovilismo, motociclismo y karting que por ocho décadas, ha desarrollado en el emblemático autódromo de El Pinar, algo como el Estadio Centenario del deporte motor uruguayo.

Sin embargo y con el paso de los años, el club ha ido adecuando su dinámica a otros eventos que tienen esencialmente, un neto perfil social.

Asimismo, el autódromo Víctor Borrat Fabini brinda servicios de carácter solidario y social varios de ellos vinculados a su área de influencia, además de ser locación para acciones promocionales y jornadas de pruebas de nuevos automóviles y seguridad vial.

El Drive Fast para aficionados

Acorde a los tiempos que corren y en sintonía con lo habitual en los autódromos referentes del mundo, la Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO) incorporó otro evento pensado específicamente para el simple aficionado que quiere vivir la experiencia del manejo deportivo o simplemente, disfrutar de su auto en un entorno preparado para ese fin.

En aquel caluroso diciembre de 2017, el Drive Fast o Track Day nació y la respuesta fue inmediata con más de 60 aficionados que disfrutaron de un sábado en familia y a la vez, aprenden los secretos del manejo deportivo en su propio



L. PEREYRO

auto. Ese día, el Drive Fast llegó para quedarse a razón de uno por mes. El autódromo se prepara para esa ocasión dotándolo de todas las comodidades para quien va a conducir

su auto pero también para todos sus acompañantes lo que incluye una buena gastronomía.

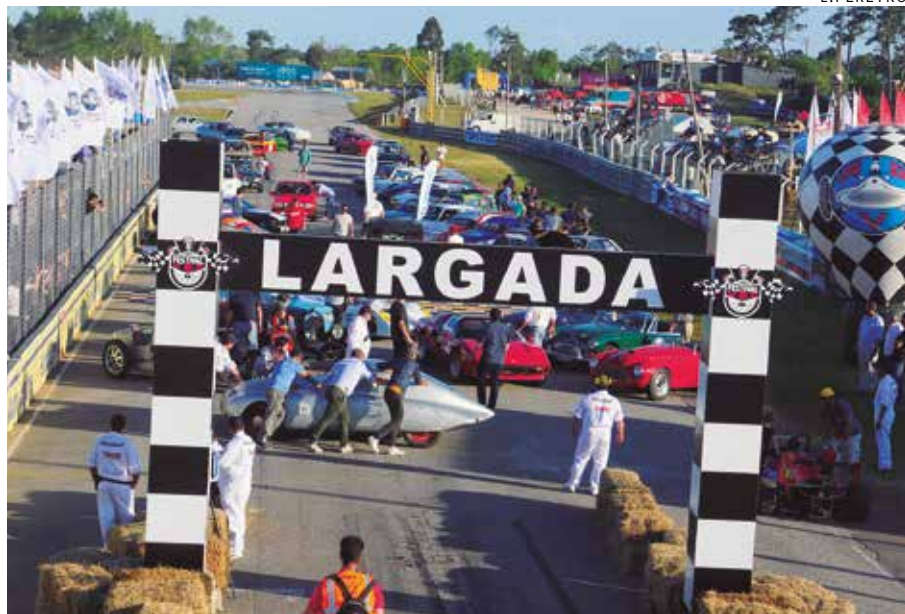
Desde el punto deportivo, el aficionado simplemente lleva su auto, lo usa en

el circuito pre-determinado en base a tandas de entrenamientos y en todo momento son guiados y respaldados por instructores del club; ni más ni menos, que grandes campeones de la talla de

Fernando Dacal o Ignacio Abelenda. El Drive Fast se convirtió en un gran suceso al punto tal que han llegado aficionados desde Argentina (2019) para tomar parte en él.

Festival Víctor Borrat Fabini

L. PEREYRO



En 2019, AUVO lanzó una propuesta arriesgada basada en la idea del añejo y emblemático Festival de Goodwood en West Sussex, Inglaterra. Se buscó con ello recuperar autos de competición de todo tipo y de todas las épocas además de autos super deportivos aun vigentes.

A todo ello, la institución le sumó por fuera de la pista, pabellones, stand, promociones, de distintos clubes de autos y motos del Uruguay; representa-

ción de todas las disciplinas del deporte motor uruguayo; piezas originales de autos de época y otra serie de atracciones que le dieron al evento un carácter único.

Lo sorprendente para AUVO fue encontrarse con la tremenda avidez que hizo de aquel 26 de octubre de 2019, un gran mojón en las actividades sociales del club.

El Goodwood "uruguayo" irrumpió de tal manera que los dirigentes encararon de inmediato la segunda

edición (2020) sobre la base de dos días con la finalidad de darle cabida a la enorme cantidad de autos que quedaron fuera y las empresas que deseaban mostrar sus productos relacionados con el sector. La pandemia llevó a cancelar el Festival VBF 2020 pero ello no será obstáculo para ir en 2021 por este gran evento que arrima al autódromo a un público que no necesariamente es el "entendido" en competición.

Las Picadas

DRAGGARAGE.COM



En 1998 la Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO) incursionaba en un evento de alto trasfondo social: las Picadas en el autódromo de El Pinar.

Con algunos vaivenes, desde el año 2010 el club puso toda la energía en este evento de los viernes con la finalidad de erradicar de responder a las autoridades nacionales y colaborar para erradicar de las calles un flagelo que azota a la sociedad y que ha causado valiosas

pérdidas, especialmente, vidas jóvenes. Paulatinamente el evento de Picadas fue consolidándose como un valioso aporte en ese sentido logrando concentrar en cada evento a centenares de autos y también de motos. De hecho, 400 autos y 100 motos ya nopican en la calle. Lo hacen en el autódromo de AUVO con todas las garantías.

Lógicamente que hay mucho camino para recorrer aun en este sentido pero de no mediar esta iniciativa del club, seguramente la situa-

ción social de este problema sería más delicada.

En un ambiente prolijo, serio, con todos los elementos de seguridad necesarios y en un entorno acorde, sea de día (invierno) o a la noche (verano), las Picadas se desarrollan en la cabecera de la recta principal del autódromo Víctor Borrat Fabini (El Pinar) los días viernes de cada mes siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitan.

Julio Maglione – Presidente de AUVO

“Necesitamos las ideas de los socios”

OBJETIVO: PROTEGER LA INTEGRIDAD DEL PATRIMONIO DEL CLUB, SANEANDO SUS FINANZAS POR VÍAS QUE PERMITAN CONSERVARLO E INCREMENTARLO

Julio Maglione asumió por primera vez la presidencia de AUVO. Lo hizo a partir de agosto de este año.

Su vínculo con el automovilismo lo resume de la siguiente manera: “Comencé a participar en el automovilismo, si no me equivoco en el año 1989 en Fórmula Vee en un auto que compramos con mi hermano. En principio lo iba a correr el, pero al final termino corriendo en turismo trimarca. El Formula estaba disponible así que participe por lo menos tres años a campeonato completo.

A partir de ese momento me enamoré del automovilismo, siempre acompañando a mi hermano,

CLUB DE PUERTAS

ABIERTAS: NO MIRAR

ATRÁS, SOLO HACIA
ADELANTE

inclusive cuando me fui a vivir a Paraguay, allí participé de un proyecto de automovilismo de pista.

A mi regreso a Uruguay comencé a darme cuenta que podía aportar más al automovilismo si pasaba al plano directriz.

Llegó esa posibilidad: la presidencia de AUVO

Al regreso de la última carrera de Buenos Aires con el Superturismo volvía en el mismo barco que los directivos y comisarios de Auvo. Vine conversando con Julio Berges y él me dijo que estaba muy cansado que no sabía que iba a hacer. De allí en más decidí que era el momento. Cuando comenzó el 2020 estuve conversando con



JULIO BERGES Y JULIO MAGLIONE UNIDOS POR UN MISMO OBJETIVO: AUVO

Julio Berges y había decidido que iba a continuar y yo me sumaba a su nueva gestión.

Se suspendieron las elecciones por la pandemia y recibí un llamado de unos amigos encabezados por Hernán Giuria con la finalidad de formar una nueva lista. Mi única condición fue sumar a Julio Berges al proyecto y así fue.

¿Qué mensaje tiene para los socios?

El 5 de agosto asumimos y todos los planes que teníamos quedaron por un momento de lado. Nos dedicamos a ver como podíamos volver a las pista lo antes posible como consecuencia de la pandemia.

Hoy les pido a todos los socios que necesitamos de ellos, de sus ideas, debemos trabajar unidos para sobrellevar el club en tiempos de pandemia.

Tenemos una directiva abierta, escuchamos a los pilotos, equipos,

categorías, socios y entre todos planificamos el futuro porque eso fue lo que nos planteamos. No mirar para atrás, sólo hacia adelante.

¿Cuáles son los objetivos?

Nos propusimos proteger la integridad del patrimonio del club, saneando sus finanzas por mecanismos que permitan con-

servarlo e incrementarlo. Realizar una administración eficiente que muestre a los socios el resultado de la actividad del club.

Fortalecer el relacionamiento con pilotos y socios a fin de afianzar el sentido de pertenencia al club. Impulsar una campaña para aumentar la masa social. Analizar con los interesados la problemática de las categorías de Fórmula, para hacer viable su retorno a la pista.

Promover y apoyar al Karting como generador de futuros pilotos.

Profundizar la relación con otras entidades deportivas del motor, con autoridades de nuestro deporte, con periodistas y con la Secretaría del Deporte.

Desarrollar patrocinadores y promover eventos internacionales.

¿Cómo sobrellevan la pandemia?

Fue uno de los grandes desafíos que visualizamos incluso antes de

asumir. Tuvimos claro desde un primer momento que deberíamos reformular la propuesta deportiva del club, ajustándola a un año tan particular, especialmente en lo referido a los costos que deben incurrir nuestros pilotos, todos ellos amateur, para poder competir. Los consultamos mediante una encuesta y en función de las respuestas surgió un calendario resumido de setiembre a diciembre, compuesto por cuatro fines de semana, con dos fechas completas en cada uno.

¿El automovilismo de las próximas décadas?

Es una buena pregunta. Por un lado, el mundo del automóvil se está transformando a pasos agigantados con el advenimiento de energías sustentables y Uruguay no es la excepción. Cada vez existen más modelos con tecnologías híbridas y en otros casos puramente eléctricos. Indudablemente en algún momento impactarán también en nuestro deporte motor, específicamente en nuestras categorías de autos de turismo. Es un punto que estamos monitoreando con atención, siguiendo la evolución de algunos proyectos deportivos que empiezan a aparecer en el mundo. Por otro lado, es evidente la evolución que los aspectos de seguridad han tenido en los últimos años. Es un área de mejora continua donde tendremos que mantenernos actualizados en lo que mandata la Federación Internacional del Automóvil, órgano rector de automovilismo mundial que en Uruguay es representado por el Automóvil Club del Uruguay. Impactará a todas nuestras categorías, pero posiblemente exigirá, en el corto plazo, una renovación completa de nuestras categorías de autos de fórmula.

DIRECTIVA AUVO (2020/2022)

Presidente Julio Maglione
Vicepresidente Julio Berges
Secretario Dr. Anselmo Orihuela
Pro Secretario Rafael Fernández
Tesorera Cra. Cecilia Morales
Pro Tesorero Hernán Giuria
Vocales Ing. Jorge Soler, Alfredo Mariño, Artín Zeitounlian, Gustavo De León, Fernando Dacal

Auto Juntas

**NUESTRAS MÁS SINCERAS FELICITACIONES
A AUVO POR SUS 80 AÑOS DE VIDA**



Gracias por esta pasión compartida.
Felicitamos a la Asociación Uruguaya
de Volantes por sus 80 años.

