

22
XXII RALLYE DE ORENSE
 INTERNACIONAL
CAIXA OURENSE
 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

**AVANCE
 DE
 REGLAMENTO**



RANK XEROX



GRAN HOTEL R. SAN MARTIN



VINA COSTEIRA

16, 17, 18 de Junio'89.



FEDERACION ESPAÑOLA



EXCMO. AYUNTAMIENTO



CONSELLERIA DE



EXCMA. DIPUTACION



22
XXII RALLYE DE ORENSE
INTERNACIONAL
CAIXA OURENSE
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

PROGRAMA

16, 17, 18 de Junio'89.



Finamersa

La Región



Europcar

RANK XEROX



GRAN HOTEL R. SAN MARTIN



MONTELNOR
VIÑA
COSTEIRA



ESCUELA ORENSE



ESCOLA JURISDICCION
PROVINCIAL DE ORENSE



CONSELLERÍA DE
CULTURA E DEPORTES



EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE ORENSE



FEDERACION ESPAÑOLA
DE AUTOMOVILISMO

MASIMO BIASION
Campeón del Mundo de Rallyes 1988
LANCIA DELTA INTEGRAL con MICHELIN



CARLOS SÁINZ
Campeón de España de Rallyes 1988
FORD SIERRA COSWORTH con MICHELIN

¡NO SE EQUIVOCARON!
el Campeón del Mundo de Rallyes 1988
el Campeón de España de Rallyes 1988
confiaron en la tecnología **MICHELIN**

AS 80045 28 - Fotos: AUTOTESTER

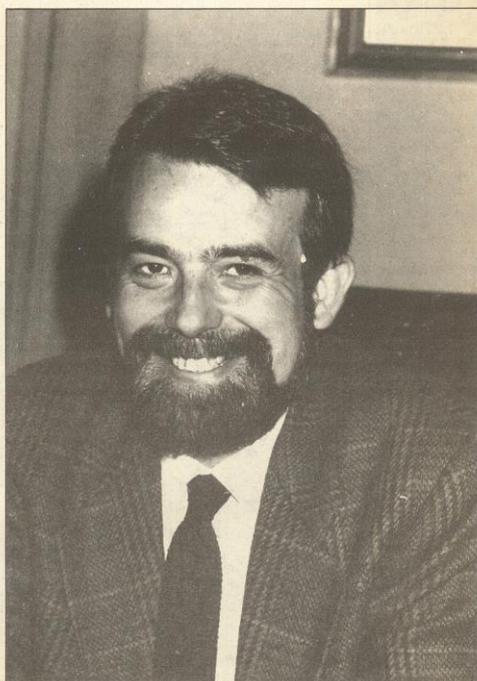


Para ganar el título de Campeón Mundial o Nacional de Rallyes es imprescindible —además de ser el mejor— disponer de los mejores neumáticos. Massimo Biasion y Carlos Sainz eligieron MICHELIN... y no se equivocaron. Para su seguridad, confíe Vd. también en la tecnología MICHELIN, tampoco se equivocará.

MICHELIN
tecnología comprobada.



PRESIDENTE DE HONOR
EXCMO. Sr. Don ALFREDO CONDE CID
CONSELLEIRO DE CULTURA E DEPORTES



A ESCUDERIA ORENSE
CO GALLO
DA CELEBRACION DA SUA
XXII EDICION DO
RALLYE INTERNACIONAL DE OURENSE



Palmarés RALLYE DE ORENSE

1987

1º	B. TRAMONTI R. MUÑOZ	ALPINE 1200
2º	M. JUNCOSA ARTAM	FIAT ABARTH
3º	JOSÉ RUIZ JIMÉNEZ	RENAULT 5
4º	M. CARBALO M. VERRERA	A. ROMERO GTA

1988

1º	E. DONCEL C. LLAGOSTERA	PORSCHE 911 S
2º	B. RUIZ LENCER	LANCIA FULLA
3º	M. JUNCOSA	FIAT ABARTH
4º	M. CARBALO M. SEARA	A. ROMEO GTA

1989

1º	J. M. PALOMO R. SEARA	PORSCHE 911 R
2º	J. PAVON R. TILLO	PORSCHE 911 R
3º	B. TRAMONTI R. ANTOLIN	ALPINE 1400
4º	J. LAZCANO MUÑOZ	PORSCHE 911 R

1990

1º	RUIZ JIMENEZ R. CASTAÑEDA	PORSCHE 911 S
2º	B. TRAMONTI SEGOVIA	B. ALPINE 1600
3º	M. JUNCOSA ARTAM	F. ABARTH 2000
4º	E. DONCEL J. A. CONDE	PORSCHE 911 S

1991

1º	E. DONCEL J. A. CONDE	PORSCHE 911 S
2º	RUIZ JIMENEZ J. BUENO	PORSCHE 911 S
3º	B. TRAMONTI R. ANTOLIN	ALPINE A 110
4º	J. PAVON "FRANCIS"	RENAULT 5

1992

1º	J. PAVON M. GONZALEZ	RENAULT 5 TS
2º	L. M. PORTILLA J. M. SEAR	LANCIA HF
3º	J. C. DORADO D. VALVERDE	SIMCA 1200 S
4º	E. FERNANDEZ A. PALACIOS	SEAT 1430

1993

1º	ETCHEBERS CRISTINE	PORSCHE CARRERA
2º	ZANINI ADAM	SEAT 1430 1600
3º	PRADINA CONN	SEAT 1430 1600
4º	A. FRIERE E. RODRIGUEZ	SEAT 1430 FU

1994

1º	ETCHEBERS CRISTINE	PORSCHE CARRERA
2º	J. BAGRATION J. LACALLE	LANCIA STRATOS
3º	J. C. DORADO J. LACALLE	SIMCA 1200 S
4º	E. LEZAMA J. HERRAZ	FORD ESCORT

1995

1º	BENY FERNANDEZ M. BRASA	BMW 2002 TI
2º	C. TRABAZO J. J. SERRANO	SEAT 124 1600
3º	J. ROSENDO F. PARDO	SEAT 1430 1600
4º	S. SALDA A. PALACIOS	ALPINE R 1800

1997

1º	BENY FERNANDEZ A. DOURA	FORD SCORT
2º	ETCHEBERS CRISTINE	PORSCHE CARRERA
3º	S. COO R. GONZALEZ	B. ALPINE 1800
4º	J. ZORRILLA J. J. FORMOSO	SIMCA 1000

1998

1º	J. BAGRATION NURIA LLOPIS	LANCIA STRATOS
2º	P. DE SOUSA "FACAS"	FORD SCORT
3º	M. ETCHEBERS MADRERA	PORSCHE CABRIO
4º	A. ALONSO L. VARELA	FORD FIESTA 1300

1999

1º	BAGRATION NURIA	LANCIA STRATOS
2º	MUÑOZ VALVERDE	PORSCHE 911 SC
3º	ORTO CABRAL	SIMCA 1200 TI
4º	SALLERT CABRANOVAS	OPEL KADETT

2000

1º	E. BALCAZAR J. MARTIN	LANCIA STRATOS
2º	SERRA A. BRUNETON	TURBO F. 1600
3º	P. DE SOUSA L.M. SANZ	SEAT 2000
4º	J. CANELA VELALBA	FORD F. 1600

2001

1º	BENY FERNANDEZ J.L. SALA	PORSCHE 911 SC
2º	A. ZANINI J. SABAETER	TAIBET LOTUS
3º	M. ETCHEBERS L. VARELA	PORSCHE 914
4º	"PETIUS" A. IGLESIAS	FORD ESCORT 1600

2002

1º	PETIUS FRANCISCO	FORD ESCORT
2º	PIÑERO ORTIZCO	PORSCHE 911 SC
3º	CLEBERC MADRERA	PORSCHE 911 SC
4º	J. P. CAMBERA ALONSO	SEAT 124 2000

2003

1º	PIÑERO ORTIZCO	PORSCHE 911 SC
2º	PETIUS SALGUEIRO	PORSCHE 911 SC
3º	SERRA SABAETER	FORD ESCORT XR 3I
4º	COURT MELLENDZ	FORD ESCORT XR 3I

2004

1º	BENY FERNANDEZ JOSE L. SALA	PORSCHE 911 SC GR 4
2º	CHANO CAMBERA RODRIGO IGANDO	OPEL ASCONA 2.0 GR 2
3º	CAMBERA MANISA SEMPRE	OPEL HAVITA GR. A
4º	ALONSO F. PAVON G. DIEZ	FORD ESCORT RS GR 2

2005

1º	M. ETCHEBERS C. ETCHEBERS	PORSCHE 911 SC RS GR 2
2º	J. MORLA R. MOYA	RENAULT 5 TURBO G.R. B
3º	R. GALLARDO M. FANJURO	PORSCHE 911 SC GR 4
4º	P. ORTIZ J. L. ROJAS LARA	PORSCHE 911 SC GR 4

2006

1º	M. ETCHEBERS C. ETCHEBERS	PORSCHE 911 SC RS
2º	P. FURAS J. ARRIETE	RENAULT 5 TURBO
3º	J. MORLA R. MOYA	RENAULT 5 GT TURBO
4º	PETIUS MADRERA	ALFA ROMEO GTV

2007

1º	ETCHEBERS IGLESIAS	PORSCHE 911 SC RS
2º	PIÑERO ORTIZCO	OPEL MANTA 400
3º	PETIUS SALGUEIRO	ALFA ROMEO GTV 2.0
4º	CLEBERC GARCIA	RENAULT 5 TURBO

2008

1º	MIGUELDO VAREZ	LANCIA 007
2º	ETCHEBERS HUMBERTO	PORSCHE 911
3º	CARLOS MOLINA	B. M. WISS CSI
4º	CLEBERC MADRERA	RENAULT 5 TURBO

Saludo



Un año más, y ya son 22, nos encontramos a pocas fechas del inicio del Rallye Internacional de Orense.

Esta edición debe de constituir el asentamiento y confirmación definitiva de nuestra prueba, que no es otra que la de todos los orensanos.

Llegar al Campeonato de España no ha sido en modo alguno sencillo, pero ya se sabe que si difícil es llegar, más aún, lo es mantenerse. Y en eso estamos, en mantenernos y confirmarnos como una de las grandes pruebas del calendario nacional.

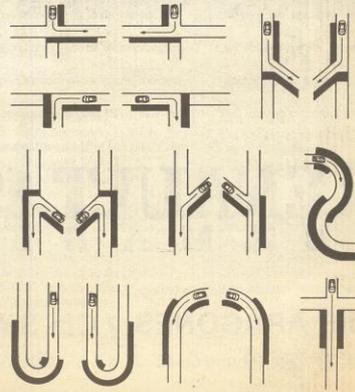
Los problemas, han sido los de siempre, los de cualquier organizador. Ahora hay que olvidarlos y llevar a buen fin la 22 edición del Rallye Internacional de Orense.

Esperamos y pedimos encarecidamente la colaboración del público para llevar a buen término el Rallye de Orense. Por favor, hacer caso de los consejos de la organización y de las Fuerzas de Orden Público.

Y, nada más, todos a las carreteras a gozar un año más con la magia del "Rallye de Orense".



ZONAS PROHIBIDAS AL PUBLICO



¡LA SEGURIDAD ES LO MAS IMPORTANTE!!

SEGURIDAD DEL ESPECTADOR:
¡COLABOREMOS TODOS!
SEGURIDAD: OBSERVA EL ESQUEMA DE SEGURIDAD DEL ESPECTADOR. ESTAN INDICADAS TODAS LAS SITUACIONES PELIGROSAS.

Las zonas prohibidas son la ultima alternativa. NO OS COLOQUEIS EN ESOS LUGARES. NO HAY ESCAPATORIA!
No circuléis ni en coche ni a pie por los tramos cronometrados ni por las cunetas de las carreteras. Vigilad a los niños. No los perdáis de vista. Obedeced a los comisarios de ruta que solo quieren que el rallye se desarrolle con seguridad.
¡AYUDADNOS!

Cuadro de oficiales

Observador F.E.A.:

D. Luis González de Bias

Comisarios deportivos:

D. Jordi Pons Lluvia (E)
D. José Arnaldo Falcão Ferreira (P)
D. Manuel Gonçalves Lopes (P)
D. Estanislao Reverter Sequeiros (E)
D. Julio Bouzo Couceiro (E)

Director de carrera:

D. Antonio P. Huga de Colemán

Directores adjuntos:

D. Antonio Javier Fernández Rodríguez
D. Antonio López Díaz
D. Antonio Suárez Serantes

Secretario general:

D. José Ramón González Rodríguez

Secretario general adjunto:

D. Lourdes Atanes López

Comisarios técnicos:

D. Joaquín Bonavilla Oliu
D. Eduardo Canal Cortiñas
D. Oscar González Fidalgo
D. Francisco José Formoso Rodríguez
D. José Manuel Álvarez González

Responsables seguridad:

D. José Varela Losada
D. Francisco González Rodríguez
D. Luis de la Fuente
D. Julio César Rodríguez
D. Ruben Vázquez Mazairas
D. Diego García Sarabia
D. Amancio Martínez Lorenzo
D. Antonio Reverter González
D. Eligio Colino Rodríguez
D. Alejandro Outeiriño Vila

Relaciones particulares:

D. Marcelo Rodríguez Carbone
D. Ana Gallego Dacosta

Vehículos cierre tramos:

D. Jorge Cachaldora Secane
D. Leopoldo Marquina Olmedo
D. José González Perdigón
D. Oscar Brja Meruendano
D. Arturo Fernández Rodríguez

Vehículos emergencia:

D. Luis Fernández Rodríguez
D. Modesto González Fernández

Relaciones con la prensa:

D. David Ferrer Valeiras
D. Gaspar Sierra Osorio
D. Telmo Garrido Rodríguez
D. Manuel García Cerezo
D. María Elisa González Cañedo
D. Ana María González Lavandera
D. Cristina Piñeiro Rodríguez
D. José Manuel Freire Belmonte
D. Olga Rodríguez Araújo
D. Román Bueno Murga
D. Asunción Soto García

Médicos:

D. Julio Fernández Mesda
D. Pedro Quiroga Gayoso
D. Emiliano Quiroga Gayoso
D. José Luis Ferro Cepeda
D. Juan Rodríguez de la Rúa
D. David Morante Suelo
D. Luis Rodríguez Rodríguez
D. José Manuel Vázquez Álvarez
D. Eduardo Álvarez Irusteta
D. Jaime Vázquez Cacheiro
D. Pablo Quiroga Yáñez
D. Emilio Nieto Olano
D. Hassan Hounani
D. Amadeo Fernández Caramés

Jefes de tramo:

D. Manuel Pérez Canabal
D. Adolfo Rodríguez de la Rúa Román
D. Alejandro Portela Insua
D. Manuel Gutiérrez López
D. Carlos Camacho del Castillo

Cronometradores y Comisarios de ruta:

D. Andrés Boo Canal
D. José Manuel López Canal
D. José Luis Iglesias Fariñas
D. José Manuel Soto Franco
D. Angel José Zaragoza Arén
D. Luis Vázquez Barreiros
D. Juan Manuel Vázquez Barreiros
D. José Antonio Couto Lamela
D. José Luis Domínguez Suárez
D. Jorge Pallás Valeros
D. Elías Vázquez Gómez
D. José Manuel Pérez Ferraz



D. Prudencio Álvarez Carballo
D. Francisco José Prieto Rodríguez
D. Alfredo Cuiña Álvarez
D. Mario Franco González
D. Oscar Cuiña Álvarez
D. José Manuel Pérez Penín
D. José Ignacio García Fortes
D. Jorge Nieto Carballo
D. José Carlos Iglesias Fernández
D. David Fernández Enriquez
D. Manuel Iglesias Ferreira
D. Juan Carlos Rosales Fernández
D. Manuel Franco González
D. Juan Manuel Pérez Colemán
D. Gonzalo Courel Lobato
D. Antonio Martínez Corral
D. Félix Sotelo González
D. Luciano Veloso Frutuoso
D. Angel Emiliano Gómez Bueno
D. Juan Carlos Díaz Nieto
D. Julio Jiménez Zuiliani

D. Luis Janeiro Lamas
D. José Manuel Boimorto Gómez
D. José Manuel Alonso Rodríguez
D. Carlos Alfredo Pérez Vázquez
D. José Ramón Conde Iglesias
D. Rogelio Vázquez Vázquez
D. Carlos Orejudo Francisco
D. Victor Alvarez González
D. José Delmiro Pérez Ruiz
D. Manuel Conde Conde
D. Tomás González Yáñez
D. Carlos Rebollo Pereira
D. Carlos Alberto Fernández Rodríguez
D. Javier Cofán Sabas
D. Enrique Muiguerza Mourño
D. Marisa Meleiro
D. Antonio Estévez Lorenzo
D. Emilio Montero Villar
D. Asunción Estévez Pereira
D. Manuel Caride

Centro proceso de datos:

D. Paulino González González
D. Emilio Relova Quintero
D. Ramón Fernández Salgado
D. Modesto Prieto Pérez
D. Modesto Prieto Pérez
D. María Fernández Rodríguez
D. Asunción Ballesteros Rodríguez
D. María Jesús Aguado

Jefe de material:

D. Antonio Fraga Fernández

Comisarios parques:

D. Saturnino Yáñez Pérez
D. José Francisco Muñoz Cadavid
D. Emilio Yáñez Pérez
D. Marcial Oñozález Iglesias
D. Luis de la Fuente de las Cuevas
D. Felipe José Fernández Domínguez
D. Antonio Laboa Oliveira

Comunicaciones:

Radio Club O.I.R.A.
Red Emergencia Protección Civil
Ambulancias El Pilar

Relaciones públicas:

D. Luis Aragonés Martínez
D. Marcial Cendón Vázquez
D. Juan Guede González
D. Leopoldo Marquina Romero



Rallye Orense 89: "La confirmación"

Después del rotundo éxito organizativo que supuso la organización de la anterior edición del Rallye Internacional de Orense, Escudería Orense, se enfrenta a la dura tarea de superar o cuando menos igualar lo logrado en el año 1988.

Para ello se han puesto todos los medios posibles siempre dentro de las lógicas limitaciones económicas de una prueba celebrada en una provincia como la de Orense, en la que no abunda especialmente el poderío económico. Pese a todo, y como decíamos anteriormente, se ha puesto toda la carne en el asador de cara a lograr que la brillantez de la prueba esté más que garantizada, tanto en lo puramente organizativo y técnico, como en el aspecto deportivo.

Resultado claro, que los buenos aficionados orensanos y gallegos en general, van a tener ante sí uno de los rallyes más competidos y emocionantes de los últimos años. La presencia de las más importantes figuras del automovilismo nacional, en pos de la victoria en un campeonato más abierto que nunca, hará que la diversión esté garantizada. Pep Bassas (BMW M-3), Jesús Puras (Ford Sierra Cosworth), Borja Morata y Beny Fernández (Opel Kadett), Fernando Capdevila (Lancia Integrale), lucharán por una victoria importantísima de cara a la consecución del Campeonato de España de Rallyes.

La lucha de las diferentes Copas de Promoción será también parte importante de la brillantez que nuestra prueba puede tener en su vigésimosegunda edición. Dentro de la Copa Nacional R-5 GT Turbo habrá que seguir con mucha atención el duelo entre José Piñón, Alfonso Pavón, Cermán Castrián, Mercedes Rusda, Juan Luis Paradela y Evangelino Otero, que deben ser los grandes outsiders de Bardalet (Ford Sierra), Piñero (Ford Sierra) y Brizuela (Ford Sierra), dentro de la lucha por el Gr.N.

Dentro de la Copa AX la emoción está garantizada con la lucha que, lógicamente, deben de mantener los gallegos Rial y Peitos por el triunfo absoluto dentro de esta nueva, interesante y competitiva, Copa de Promoción, detrás de aquellos el también gallego Banga, y la legión de AX GT Gr.N. que luchan por abrirse paso dentro del panorama automovilístico nacional.

En la Copa Peugeot la cosa parece más clara con la presencia de Javier Azcona,

sub-campeón en la pasada edición, y que en el presente año camina firme hacia el triunfo absoluto. Dentro de esta misma fórmula de promoción los gallegos hemos de seguir con especial atención la carrera de Fontao y de Sergio Vallejo, dos jóvenes valores, del automovilismo gallego que han dado mucho que hablar en su primera incursión en el Campeonato de España y en la Copa Peugeot con motivo del pasado Rallye Catalicante.

No nos podemos olvidar tampoco de las Copas de Promoción de régimen estrictamente gallego como es la Copa GT Turbo de Galicia y la Copa AX gallega y la General Mabor, una interesante copa de promoción que ha absorbido a la inmensa cantidad de los participantes en la extinta Copa Polo y Copa Panda de Galicia.

Dentro de estas competiciones la más competida es que duda cabe la Copa GT Turbo, en la que un joven orensano Edmundo Colemán, parte con claras posibilidades de éxito.

Creemos por tanto que después de todo lo indicado anteriormente y teniendo en cuenta que el Rallye de Orense es una de las cinco pruebas en las que coincidirán la totalidad de las fórmulas de promoción es de esperar que exista una elevada participación, con lo cual debe de quedar claro que el éxito deportivo está más que asegurado.

El éxito organizativo viene cuestionado, claro está, por una serie de puntos más difíciles de conseguir que lo que es el éxito puramente deportivo, es decir todos sabemos que un Rallye puede tener un gran éxito deportivo y de participación, y sin embargo, ser un Rallye de muy bajo nivel técnico y organizativo. El Rallye de Orense en su 22ª edición pretende ser un éxito en todos los aspectos, y es por eso que se ha trabajado sin pausas de cara a asegurar el éxito organizativo, objetivo prioritario de Escudería Orense en una edición del Rallye Internacional de Orense, que debe de ser la confirmación del mismo dentro de la élite de las pruebas automovilísticas de rallyes celebradas en el Estado español.

El Rallye por dentro

Más de 500 personas moviliza el Rallye Internacional de Orense en cada una de sus



ediciones, año tras año, muchos permanecen, otros se pasan al automovilismo como pilotos o copilotos y los menos abandonan y siguen el Rallye como unos aficionados más. Estas 500 personas en su inmensa mayoría son jóvenes orensanos entre los 16 y los 25 años, que con gran sacrificio cierran carreteras, cronometran, montan los tramos y mantienen la seguridad del rallye con la ayuda de los siempre dispuestos radio-aficionados.

Ellos, los más jóvenes, son los que hacen posible con su inestimable ayuda que el éxito organizativo se logre año tras año.

Después están los que durante todo el año hacen lo posible para conseguir que el día del rallye todo esté a punto. Es, como vemos, la organización del Rallye de Orense, algo en lo que todos aportan su granito de arena intentando que todo salga bien y que el nombre de nuestra provincia sea conocido en toda España.

No podemos olvidarnos, claro está, de las Fuerzas del Orden Público que con su gran dedicación, consiguen que el Rallye Internacional de Orense, sea una realidad año tras año. Entre ellas destaca sobremedera la sensacional actuación, seria y entendida que año tras año lleva a cabo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, así como la Guardia Civil Rural que ponen todos los medios posibles e imposibles, para que todo llegue a buen fin. A todos ellos, desde estas líneas les queremos rendir un sincero y cálido homenaje, que bien merecido lo tiene.



Acceso a los tramos cronometrados

Dadas las novedades que se producen dentro del recorrido de esta edición del XXII Rallye Internacional de Ourense-Premio Caixa Ourense, la organización intenta facilitar la llegada a los puntos más interesantes de las pruebas de clasificación.

A-1, 2, 3.- Monorsa Toyota (Triés-Esgos).- Para acceder a este tramo hay numerosas posibilidades todas ellas nos sitúan en excelentes puntos de visión.

A la salida. Por la carretera de Ourense a Trives llegar hasta el comienzo de la recta de La Derrasa en donde se tomará el cruce hacia la izquierda que indica Pereiro de Aguiar. A unos tres kilómetros se tomará cruce a la derecha hacia Lobaces, una vez llegado al pueblo de Sobrado nos encontramos con la presalida punto este no recomendable al público, dada la falta de espacio en los accesos y el escaso interés.

Al medio del tramo. Existen diversas posibilidades todas muy cómodas para presentar las evoluciones de los pilotos en este bonito tramo.

Primera, por el mismo trayecto anterior al llegar al pueblo de Loñoá Grande tomar cruce a la derecha y a unos dos kilómetros nos encontraremos con una de las zonas más espectaculares de la prueba.

Segunda, para acceder a otra bonita zona llegar hasta el pueblo de Santabaya y pasado este tomar cruce hacia la izquierda que indica Ordelles, llegando a un punto en el cual se puede presenciar una zona larga y rápida. A este mismo lugar se puede llegar desde el pueblo Do Pinto.

Tercera, paso el pueblo Do Pinto y siguiendo la N.120 en el pueblo de Tarreirigo tomar cruce hacia la izquierda que indica San Pedro de Rocas, accediéndose de esta forma a la mitad del recorrido y a un punto muy espectacular.

A la meta.- Una vez pasado el pueblo de Esgos, siempre por la N.120, y a un kilómetro escaso de Esgos tenemos la llegada del tramo que no es otra que la salida de la conocida prueba de Pardeconde.

B-1, 2, 3.- Luis Aragonés y Cia. Renault (Castro de Beiro).- Para situarnos en la salida de la superclásica del Rallye de Ourense tomar la N.120 hacia Vigo y a la altura de Quintela desviarse a la derecha (indica Castro de Beiro). Una vez en este punto es aconsejable desviarse hacia la lle-

gada por la antigua calzada romana.

Al medio del tramo.- Puede llegarse por la carretera de Vilar das Tres dirigiéndose desde este punto hasta el pueblo de Paradela. Otro acceso a la llegada del tramo es llegando a La Cabeanca después de Vilar Das Tres y dirigiéndose a la meta del tramo (indica Castro de Beiro).

C-1, 2, 3.- Cendón e Hijos- Citroen (A Peroxa).- Para llegar a la salida, poco aconsejable, tomar carretera de Barra de Miño hasta el pueblo de Sobrado.

Al medio del tramo.- Se accede por la carretera de Santiago de Compostela hasta la gasolinera de Custey, en donde se toma hacia la derecha y antes del pueblo de Culpilleiras se vuelve a girar hacia la derecha hasta el pueblo de Ferreiros, en donde hay dos opciones: una hacia Barra de Miño y otra hacia San Eusebio, puntos ambos sumamente espectaculares. También se puede observar a los participantes llegando a A Peroxa y desplazándose hasta San Xes (horquillas).

A la meta.- Tomar la carretera hasta A Peroxa y en el mismo pueblo a unos doscientos metros del Ayuntamiento (Cruz Roja) tenemos la llegada de este bonito tramo.

D-1, 2, 3.- Aperia-Seat (Sadurn-Cenlle).- Antes de llegar al pueblo de Sanín y una vez pasado Trasariz comienza prácticamente el tramo en la carretera general. El final de tramo se encuentra en Ventosela justo en la carretera N.120 a la altura del puesto de la Cruz Roja.

Para situarse en la mitad del tramo hay dos accesos desde Razamonde a Cenlle pasando por Eiras y Vilar de Rey y desde Cenlle hasta el campo de fútbol de esta población. Para llegar a este mismo punto tomar la carretera de la Cooperativa Vitivinícola del Ribeiro hasta Esposende continuando hasta Cenlle.

E-1, 2, 3.- Moyvesa-Opel (Ribadavia-Arnoia).- A este conocido tramo alargado en su comienzo se accede por el antiguo cruce de Ribadavia hasta la población de Sampayo, donde toma la salida. Otros dos puntos de acceso vienen dados por la carretera que enlaza Ourense con Castrelo do Miño y que nos sitúa en lo que anteriormente era la salida de la prueba pudiéndose observar una espectacular horquilla. Al tercio posterior del recorrido se llega acercándose hasta Ribadavia y una vez cruzado el río Miño acercarse al pueblo de Reza. No es

aconsejable dirigirse a la meta dado que estaríamos colapsados durante la celebración de la segunda sección.

F-1, 2, 3.- Mosa-Peugeot Talbot (Santo Tomé-Toén).- Una prueba clásica del rallye que se modifica y alarga en esta edición. A la mitad del tramo tomar la carretera de Reza hasta Alongos y allí coger hacia la izquierda hasta encontrar señalizaciones de tramo cronometrado.

Continuando por la misma carretera de Reza hasta el embalse de Castrelo una posibilidad es tomar hacia Puga y desde allí continuar por la carretera que indica Xestosa. Si queremos observar las primeras partes del tramo seguir hasta Astariz y en este pueblo tomar la pista a Ramirás pasando por Macendo.

Para llegar a una de las partes más espectaculares del tramo y nueva en el recorrido acercarse hasta Piñor y llegar a Mugaes, punto desde el cual se toma la carretera a Moreiras; también desde Mugaes se accede a la meta del tramo. Otro punto de acceso a la meta del tramo es por la carretera de Barbadas pasando por Sobrado hasta Trellerma y desde esta población a Toén.

G-1, 2.- Autogal-BMW (Santa Baia-Garabás).- Conocido tramo del Rallye de Ourense y del Lacoén, en esta edición presenta algunas modificaciones.

A la salida.- Se puede llegar situándonos en la población de Amoeiro y desde allí dirigirse hacia Parada, una vez en este pueblo tomar el primer cruce a la derecha y aproximadamente a dos kilómetros tenemos la salida del tramo. También se puede llegar a este punto tomando la carretera de Carbaliño y en Pazos tomar cruce a la derecha que indica Parada 4,5 kilómetros.

Al medio del tramo.- Tomar la carretera nacional dirección a Pontevedra, una vez pasado el pueblo de Armeses existe un cruce hacia la derecha que pasando por Touza nos lleva hasta Piñeiro lugar en el que se puede ver una bonita parte de este tramo. Para situarnos en la curva más famosa de este tramo seguir por la carretera general a Pontevedra y antes de Maside a la altura del restaurante O Barazal se gira a la derecha.

A la meta.- Continuando por la carretera de Pontevedra y a un kilómetro y medio del cruce anterior nos desviaremos a la derecha en un cartel que indica Garabás llegando a la meta de este tramo del XXII Rallye Internacional de Ourense-Premio Caixa Ourense.



Rallye de Orense: Su historia y sus avatares

Corría el año 1967 cuando Estanislao Reverter, que por aquel entonces ya era una figura contrastada dentro del panorama automovilístico nacional, decidía abordar una nueva faceta dentro del deporte de las cuatro ruedas, ésta no era otra que la de organizador. Organizar un Rallye, en Orense, era su meta desde años atrás, y con ocasión de las Fiestas Patronales orensanas, el por entonces mejor deportista orensano, volcaba todos sus conocimientos adquiridos tras muchos años de carreras por todo lo largo y ancho de España y Europa, en la mejor organización de un evento en el que nunca dejaría de estar presente a lo largo de sus 21 ediciones: El Rallye Internacional de Orense.

Con sus buenos oficios Reverter conseguía que la primera edición de esta prueba fuese puntuable "ya" para el Campeonato de España de Rallyes, y la inscripción era de lujo a todas luces: Bernard Tramont, Rotel Fogel, Manel Juncoosa, Carballo, Jorge de Bagratión (escondido bajo el seudónimo de "Jorge"), lucharían por la victoria en este primer Rallye de Orense.

Para acompañar a toda esta lista de figuras del automovilismo nacional, y darle réplica en todo momento, no podía faltar la gran estrella del automovilismo portugués en esos momentos, el famoso y casi invencible para los pilotos españoles, Clao, que con un afinadísimo Mini-Cooper lucharía desde el principio del Rallye para impedir que la victoria se decantara hacia el lado español. Por otra parte, la participación gallega también sería nutrida, y así teníamos en la línea de salida a personas como Manuel Pestana, hombre que sin duda alguna marcó un hito importante en la historia del automovilismo gallego. Pestana, a bordo de un Citroën Tiburón, se constituía en uno de los pilotos gallegos que más podía recordar a los presuntuosos hombres de cabeza. Al final, el piloto francés aficionado en España, Bernard Tramont, piloto oficial del equipo FASA-Renault, se llevaría el gato al agua, y acompañado por un joven llamado Ricardo Muñoz, inscribiría por vez primera su nombre en el Palmarés del Rallye Internacional de Orense. La segunda posición final sería para otro personaje de leyenda dentro del automovilismo nacional, Manel Juncoosa, que con su inseparable Artemi en el asiento de la derecha se imponía a otra figura casi mítica del automovilismo hispano, Jorge de Bagratión, que en aquellos tiempos se escondía bajo el seudónimo de "Jorge". Por cierto y como dato curioso, que como veremos más adelante, y con el paso de las ediciones en este somero repaso a la historia del Rallye orensano, Jorge de Bagratión acudía a este rallye acompañado de Ruiz

Jiménez, que posteriormente sería uno de los más exitosos pilotos de España.

En este mismo año 1967, una vez celebrada la primera edición del Rallye de Orense, que en su primer año fue organizado por la Comisión de Fiestas de Orense, se crea la Escudería Orense que a partir de entonces organizará año tras año, la popular prueba orensana. Será por tanto el bautismo de fuego de Escudería Orense la edición número dos, es decir, la de 1968. Evidentemente, después del éxito obtenido en la edición anterior, la segunda edición se presentaba con idénticos auspicios, la lista de inscriptos reunía una vez más a los mejores pilotos españoles, que en esta edición tendrían enfrente, dispuestos a no dejarles vencer a los pilotos italianos de la Jolly-Club, el mítico equipo italiano de Rallyes, para el que había corrido también el orensano Estanislao Reverter.

El Rallye era ya en esos instantes el evento deportivo a celebrar en la provincia de Orense de más importancia; las carreteras tanto durante el día como luego en la etapa nocturna, se convertían en una auténtica romería, y todos los participantes, así como los enviados especiales de los diferentes medios de difusión, venidos de fuera de Galicia, se quedaban asombrados ante la auténtica avalancha de gente que llenaba los arcones de las carreteras por las que circulaba el Rallye.

El Rallye una vez más era un total éxito de organización, y la victoria final era para Elio Doncel a bordo de uno de los míticos Porsche 911 R de la Escudería Repsol, vehículos y pilotos los de la Repsol que marcaron una época del automovilismo hispano, en sus luchas fratricidas contra los pilotos de Fasa-Renault, y como no, contra Estanislao Reverter y sus Porsche 911 R, que popularizaron el color naranja de Escudería Orense a todo lo largo y ancho de la geografía nacional. Baste decir para que nos imaginemos el alcance de esta popularidad, que Fasa-Renault llegó a sacar un llamado color ORENSE, que no era otro que el color naranja de Escudería Orense para que lo luciesen los Renault 8 TS, auténticos deportivos-utilitarios durante años y años de la historia de nuestro automovilismo. El segundo clasificado de esta edición sería el italiano Zefirino Filippi, con un Lancia Fulvia HF de la Jolly-Club; este hombre, Zefirino Filippi, hará historia dentro de la andadura del Rallye de Orense, pues diez años más tarde, es decir, en el año 1976, cuando ya se había retirado del automovilismo en activo, es nombrado por la FISA inspector para los Rallyes del Campeonato de Europa, y ante la petición de inspección por parte de Escudería Orense para su Rallye Internacional de Orense,

Zefirino Filippi efectuará dicho informe y el Rallye de Orense será, por tanto, puntuable para el Campeonato de Europa de la especialidad.

Pero, retomemos el tema, estábamos en 1968 y detrás de Zefirino Filippi y su Lancia de la Jolly se clasificaba Manel Juncoosa con su Fiat Abarth 1000, aquel precioso engendro con carrocería de 600 y "corazón" hecho por Abarth. Marcando una línea de gran regularidad, Carballo volvía a ser cuarto clasificado con su potente Alfa Romeo GTA.

La edición del 69 tenía importantes novedades con respecto a los participantes en ediciones anteriores, por una parte aparecía un nuevo candidato al título nacional y por ende a la victoria en el Rallye de Orense no era otro que el piloto del Real Automóvil Club de Cataluña, José M^o Palomo, hermano del que fuera Campeón del Mundo de 750 c.c. Víctor Palomo. José M^o Palomo se imponía finalmente en el Rallye, ante la novedad mayor y de más importancia para los aficionados gallegos, que no era otra que la presencia el orensano José Pavón con el Porsche 911 R de Estanislao Reverter, con el cual el delphin de Reverter obtiene una importante segunda posición, detrás de Palomo, el cual ese año sería Campeón de España.

Con respecto a este hombre (Palomo) y al Campeonato por él logrado, debemos hacer un comentario, aunque nos salgamos del Rallye Internacional de Orense, durante la edición de ese año del Rallye a las Rías Bajas, José M^o Palomo, se jugaba la victoria tramo a tramo con Estanislao Reverter, y de paso se jugaban unos importantes puntos de cara al Campeonato de España de Rallyes para el cual Reverter era otro de los grandes favoritos. Pues bien, a falta de dos tramos para la finalización del Rallye el coche de José M^o Palomo, empezó a tener serios problemas de embrague que iban a hacerle abandonar con casi total seguridad, Estanislao Reverter ordena de inmediato a sus mecánicos que se pongan a trabajar en la maltrata mecánica del principal rival del equipo orensano. Al final y gracias a la ayuda de su máximo rival Palomo vence en el Rías Bajas y consigue unos puntos importantísimos, que a la postre le darán la victoria en el Campeonato de España de Rallyes. Es evidente que lo que hizo Estanislao Reverter sólo lo puede hacer un deportista íntegro y con una condición humana fuera de toda duda, es decir sólo lo puede hacer Estanislao Reverter.

Retomemos la historia y sigamos en ese año 69, tras Palomo y Pavón se clasifica Bernard Tramont seguido a su vez por Jaime Lazcano que pilotaba en esta ocasión uno de los Porsche de la Repsol.

El año 1970, va a ver la victoria de Ruiz Jiménez (El Oso), con uno de los Porsche de la Repsol, y al mismo tiempo vamos a asistir a una de las mayores decepciones del automovilismo orensano en todos los tiempos. Durante la mayor parte del Rallye todo parecía indicar que el vencedor iba a ser por primera vez un piloto orensano, pues José Pavón que ya se había confirmado como una de las grandes promesas del automovilismo español, estaba batiendo en toda línea a Ruiz Jiménez y a todos los demás tenores del



Sonytel

Concejo, 11 - Telf. 24 26 95 - ORENSE

COMPONENTES ELECTRONICOS

Televés Clarivox

VIA SATELITE

STANTON

SONY

PIONEER



automovilismo español, todo hacía suponer por tanto que tendríamos vencedor orensano por primera vez en la todavía corta historia del Rallye de Orense. Pero el último tramo del rallye, el popular tramo del Rodicio iba a ser testigo de un gravísimo accidente de José Pavón que dejaba destrozado el Porsche 911 R de la Escudería Orense. Entre la gran decepción de los aficionados orensanos José Pavón, no se puede hacer con la victoria y Alberto Ruiz Jiménez, con uno de los Porsche de la Repsol se impone a Bernard Tramont, que precede en la Clasificación General a Manel Juncosa que ya conduce en esta 4ª edición de Rallye de Orense, el popular Fiat Abarth 2.000, más conocido por "el submarino", apelativo que venía dado por las peculiares estructuras aerodinámicas del vehículo en cuestión.

1971 se convertiría en una cuestión entre los dos integrantes del equipo de Escudería Repsol y así serían los dos primeros clasificados Eladio Doncel y Ruiz Jiménez con los Porsche blancos de la más potente escuadra española del momento, escoltándolos se encuentran los dos componentes de Fasa-Renault, que no eran otros que Bernard Tramont con el Alpine A-110 y José Pavón con Renault 8 Cordoni, que si bien estaba inscrito como Escudería Orense recibía apoyo directo del equipo Renault, por el que ficharía de cara a la temporada siguiente, es decir el año 1972.

Y, llegamos por fin a 1972, año en el que se produce la primera y única interrupción de la prueba orensana. El motivo fue una falta total de acuerdo entre la Escudería Orense y la Guardia Civil. Para que aquella situación no diese paso a mayores consecuencias, Escudería Orense siempre presidida y comandada por Estanislao Reverter, prefirió no llevar a cabo la que iba a ser 5ª edición del Rallye de Orense.

Y así, llegamos a la edición de 1973, la que si sería la quinta edición de esta prueba. Evidentemente Escudería Orense se enfrentaba a un nuevo reto, pues al dejarse de celebrar en la temporada anterior, el Rallye había perdido por primera vez la puntualidad de cara al Campeonato de España. De todas formas los escuderos oren-

sanos lograban reunir en esa edición a casi todos los "cracks" de la época. Así nos encontrábamos con el equipo Renault al completo, liderado en esa ocasión por un joven promesa, que no era otro que "Kuru" Villaceros con un Alpine de fabricación nacional, uno de aquellos famosos Alpine hechos por el malogrado Fernando Villamil, y que eran más conocidos como "caja sandwich" debido al ingenio de Fernando Villamil, hombre que ha su muerte en un fortuito accidente ocurrido con ocasión de una prueba de la Copa Renault 5 en el Circuito del Jarama. El segundo hombre del equipo Renault sería José Pavón, que salía con el cuchillo entre los dientes dispuesto a demostrar que tenía capacidad suficiente par ser el "hombre one" de Fasa-Renault. Y a fe que lo lograría pues después de una magistral actuación, imponería su Renault 8 TS del grupo 2, convirtiéndose por lo tanto en el primer orensano vencedor en el rallye de su tierra. En 2ª posición entraba el argentino Portela a bordo de un Lancia Fulvia HF, y justo detrás entraba un hombre que después se convertiría en uno de los pilotos con mayores condiciones del automovilismo nacional, Juan Carlos Oñoro.

La edición de 1973, constituyó, una vez más, un rotundo éxito organizativo y se recuperaba por tanto la puntualidad para el Campeonato de España, con lo cual la edición del 74 se preveía como realmente animada. En sólo dos años todo había cambiado, la Repsol había cedido en su dominio, y el pastel en estos momentos se lo repartían entre el equipo Seat y un francés que había historia en el automovilismo español Marc Etchebers. El rallye se presentaba pues de lo más animado, sin embargo antes de la salida todo parecía indicar que el vencedor iba a estar entre Etchebers y Juan Carlos Pradera, sin embargo Atomo Zanini, nº 2 del equipo Seat, iba a empezar en Orense una loca carrera que lo llevaría, primero a desbancar a Carlos Pradera del puesto de primer piloto del equipo Seat y después a conseguir el primero de los diez campeonatos que lograría el piloto de Viladrau desde 1974 hasta 1984, año en el que consiguió su último título nacional el piloto catalán lucharía con Marc Etchebers a todo lo largo y ancho del Rallye y tan sólo en el último tramo (Maceda-Sta. Mariña) lograría el francés distanciarse definitivamente de Antonio Zanini.

Rallye de Orense, Campeonato de Europa de Rallyes

Efectivamente, ya con el Campeonato de Europa en las alforjas, se afronta la difícil tarea de

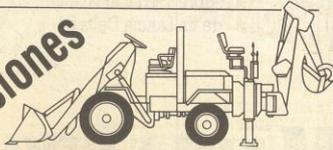
organizar por vez primera en la historia del automovilismo gallego una prueba del Europeo de Rallyes. A estas alturas, Estanislao Reverter, después de ver la falta total de apoyo por la parte de Ford, que lo dejó poco menos, que en la estacada, decide deshacer su equipo de Rallyes. Pero, está claro, que no todo puede salir bien, y así estalla una crisis interna en el seno de Escudería Orense. No vamos a analizar aquí quien fue el culpable de que se llegase a esta situación, pero lo que es cierto es que hubo de remodelarse toda la estructura organizativa, confiando Estanislao Reverter en los jóvenes que hasta aquel momento habían efectuado labores de cronometraje, en las pruebas organizadas por Escudería Orense.

Dice siempre un conocido cronista del automovilismo orensano, que en Orense los Organizadores, así como los copilotos y demás personas con puestos de responsabilidad dentro del automovilismo se sustituyen los unos a los otros sin que se note el cambio, por inexpertos que sean, eso está claro que se debe a la "escuela Reverter". El "Doctor" apoyado por los nuevos integrantes de Escudería Orense, lleva a cabo el "XII Rallye Internacional de Orense", con el mayor de los éxitos. La inscripción, realmente de gala, reunió a todas las figuras del momento, y el público se volcó en la carretera como no lo había hecho nunca. Fue todo un espectáculo el ver las laderas de Bande, los montes de Avión, Trasalba, Beresmo. La provincia estaba, literalmente tomada, por aficionados de toda Galicia, que le dieron a la prueba orensana un realce sin precedentes. El famoso piloto-cronista Ricos Muñoz comentaba al finalizar el Rallye que "es comorable bajar por Bande durante el tramo Bande-Lobera, a estar jugando una finalísima en el Bernabeu, debido a la cantidad de público que allí se encontraba". En resumen, a nivel organizativo el Rallye fue un "10" total, y en cuanto al espectáculo deportivo, mejor no pudo ser.

De salida los grandes favoritos de cara al triunfo final eran Jorge de Bagration y Beny Fernández, desde el primer tramo ambos pilotos dejaron claras sus intenciones, el duelo estaba siendo realmente "a muerte", el Rallye era por otra parte decisivo de cara al desenlace del Campeonato de Europa, pues Bagration con un comienzo de temporada, en el que contaba sus salidas por triunfos, había puesto, a esas alturas de Campeonato, demasiada tierra por medio con respecto, al ídolo local Beny Fernández, en cuadrado en esos momentos en el equipo Seat. Tramo a tramo, durante toda la 1ª etapa, Beny y Bagration se relevaban en el mando. Todo el mundo esperaba

JUAN DORRIBO

Excavaciones



☎ 22.94.12-Pazos de San Clodio
La Zamorana - Orense

Raimpor

Sociedad Anónima
RECAMBIOS Y ACCESORIOS

LUIS FERNANDEZ RODRIGUEZ

Domicilio Social: c/ Castro Canseco, 4 bajo
Teléfonos (988) 22 08 99 - 24 94 26

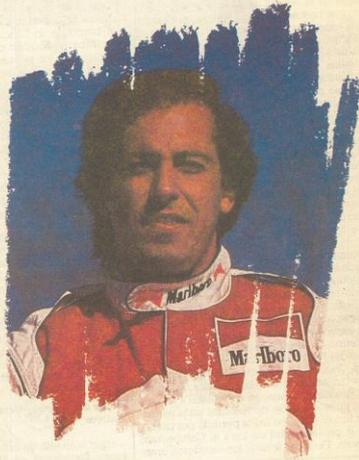
32 002 ORENSE

Mar
Chao



CARLOS SAINZ
Campeón de España
de Rallyes, con un
Ford Sierra Cosworth.

A stylized black ink signature of Carlos Sainz.



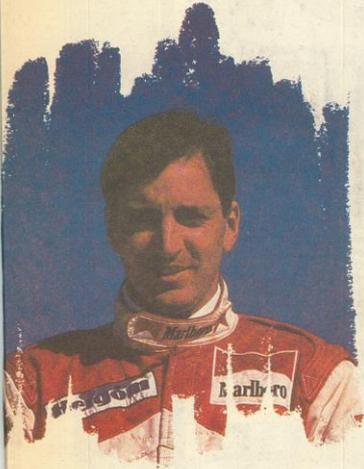
GUSTAVO TRELLES
Campeón de España de Rallyes
sobre Tierra, al volante
de un Lancia Delta S4.

A stylized black ink signature of Gustavo Trelles.

PILOTOS MARLBORO: CAM

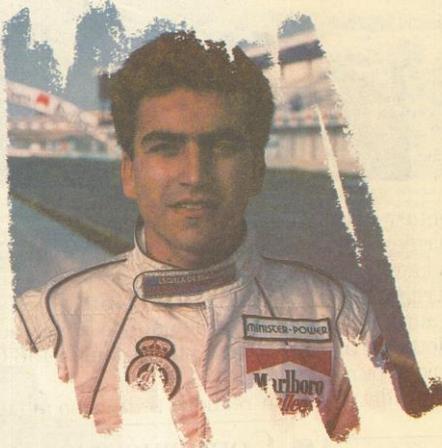
Marlboro

seniors



JESUS PURAS
Campeón de España
de Rallyes Grupo N.
Ford Sierra Cosworth.

A stylized black ink signature of Jesus Puras.



JORDI GENE
Campeón de España
de Fórmula Ford 1.600.

A stylized black ink signature of Jordi Gene.

PEONES DE ESPAÑA 1988.





que Beny decidiese el Rallye a su favor en la etapa nocturna, eso se esperaba y se deseaba, por parte de todos los aficionados, era claro que el excelente conocimiento de los tramos de "su" rally por exceso en lo que a la etapa nocturna concierne iba a ser decisivo.

Sin embargo, ese no era el año de Beny, y cuando estaba a punto de dársele a Bagratión en el difícilísimo tramo del Baresmo (Jordi Sabater, por entonces copiloto de Beny declaraba que ya le veían las luces traseras al Stratos) se salía apuradamente de la carretera, terminando para Beny el Rally de Orense, y de paso echaba por tierra todas las posibilidades que aún le quedaban de luchar por el título nacional. Por detrás, tampoco faltaba la emoción, y así en todos los frentes la lucha era épica. El rallye, no iba a ser fuente de alegrías para los aficionados gallegos, pues "Peitos" que estaba efectuando una prodigiosa actuación a bordo de su afinado Seat 124/1800 del Cr. 2, se saldría en el final del tramo de Bande Couteiro, después de que José Juan Pérez de Vargas, Director del equipo Seat, hubiese ordenado a sus mecánicos que le hicieran las asistencias oportunas al piloto orensano, una vez comprobadas las performances alcanzadas por el rápido piloto orensano. Sin embargo, peitos, copilotado por el actual Director del Rallye de Orense, Antonio Colemán, no tenía suerte y después de firmar unos excelentes registros, por delante de todos los seguidores habituales del Campeonato de España (exceptuando, claro está, a Beny y Bagratión) veía como se esfumaban todas las posibilidades.

Por otra parte, Rizos Muñoz y Eugenio (Gemito) Ortiz luchaban despiadadamente por la segunda posición, inclinándose finalmente la balanza a favor de Ricardo Muñoz, que sabía aprovechar, la

potencia de su Porsche 911 SC, en los últimos tramos del largo y durísimo Rallye de Orense del 79. Pío Alonso que era la otra esperanza de los aficionados locales, sufría todo tipo de contratiempos, tanto en carrera como previamente, y abandonaba a la primera de cambio, cuando después de su victoria en el Rally Firestone del Campeonato de Europa, celebrado con un mes de antelación al Rally de Orense, había vencido, dándole a Chrysler su primera victoria en un Rallye del europeo, se había convertido en una de las principales bazas del automovilismo gallego de cara a este Rallye.

Nada más finalizar el Rallye, la Escudería Orensana se pone en marcha para inaugurar su Circuito Permanente de Auto-Cross, que le servirá para convertirlo, en un auténtico vivero de pilotos y organizadores, y dará días de gran espectáculo a los aficionados de toda Galicia.

Con una intensa dedicación los hombres de Escudería Orensana, ponen manos a la obra de cara a llevar a cabo, la décimotercera edición del Rallye Internacional de Orense, ya estamos, por tanto, en el año 1980, la puntualidad del Rallye de cara al Europeo se mantiene, y de haber sido bien defendido por la Federación Española en París, en la reunión dedicada por la FISA al Campeonato de Europa el Rallye de Orense, hubiese subido su coeficiente dentro del Europeo. Pero las politiquillas federativas dejan a la prueba orensana sin defensa alguna, y aún así se logra que el Orensana mantenga su puntualidad dentro del certamen europeo. El rallye cambia por completo sus esquemas, y si ya era duro se endurece todavía más, pues la primera etapa constará de nada más y nada menos que de 23 tramos, el Rallye es por tanto un "sprint" largo y continuo. La Escudería trabaja como nunca y todo hace indicar que el éxito va a ser total, y desde luego en el aspecto deportivo y organizativo, el Rallye es un éxito total. Eduardo Balcazar se impone a Salvador Serviá con el que mantuvo una impresionante lucha desde los inicios del Rallye, lucha que si en principio era por el tercer puesto, una vez que se retiraron Jorge de Bagratión y Beny Fernández, esa lucha sin cuartel se dirigió hacia el primer puesto. Como dato curioso, debe-

mos decir, que tres de los máximos tenores, abandonaban en el mismo tramo, misma pasada, y en tan solo 400 metros de distancia, Beny, Bagratión y Pío Alonso abandonan en el tramo de Sande, más conocido hoy por Outeiro-Pavón, dejando el Rallye sin sus mayores favoritos.

Al final Balcazar, lleva su Stratos-Carroche a la primera posición, siendo ésta la tercera victoria consecutiva del Lancia Stratos (vehículo que marcaría toda una época en el mundo de los rallyes) en el Rallye Internacional de Orense Salvador Serviá entraba en segunda posición, y el expupilo de Reverter Pablo de Sousa lo hacía en la tercera plaza, por delante del segundo piloto de Ford Juan Ignacio Canela.

La impotencia, y la tristeza, pero sobre todo la impotencia, embarga a los organizadores, cuando allí por el mes de octubre se recibe la notificación de que el Rallye de Orense, dejará de ser puntuable de cara al año 81. Nadie se lo puede creer, pues el informe, aún hoy en poder de la Escudería Orensana, habla de una gran organización, y de un Rallye que técnicamente, puede alcanzar dada la capacidad de la organización, cotas todavía mayores. Pero la Federación Española de Automovilismo, que en esos momentos le tenía declarada la guerra abiertamente a Estanislao Reverter, no asiste a la reunión de París para defender el Rallye de Orense, y la FISA, con el apoyo inculcable y vergonzoso de la FEA, deja fuera del certamen europeo al Rallye de Orense, aduciendo problemas de tipo económico. Estos problemas de tipo económico se solventaron de cara a la edición del 81. Pues, tanto los organismos oficiales como los patrocinadores se concientian y con sus aportaciones, hacen que el Rallye de Orense, pese a perder el coeficiente europeo, vuelva a tener la relevancia de años anteriores. La lista de inscritos es de auténtica gala, y por primera vez en muchos años, Antonio Zanini, ahora fichado por Talbot, acude al Rallye de Orense, para enfrentarse a un Beny Fernández, que con su nueva montura un competitivo Porsche 911 SC, se había convertido en uno de los favoritos (un año más) de cara a la obtención del título nacional de Rallyes.

El duelo es de los que hacen época, y si Beny



TEBA TELECOMUNICACIONES, S. L.
DELEGACION Y SERVICIO TÉCNICO
TELTRONIC
TELEFONIAS



Cabeza de Manzaneda, 20
@ 235463
32005 ORENSE



Fernández domina la primera etapa de cabo a rabo, en la segunda etapa todo cambia, y Antonio Zanini que había sido batido en la primera etapa en toda la línea por Beny, y también en varios tramos por el nuevo ídolo local, Peitos (con un vetusto Ford Escort RS con muchas batallas encima), da un giro de 180°, y pone en serios aprietos a Beny, el cual al final defiende su primer puesto con unas y dientes, y logra su tercera victoria en 'su Rallye, siendo aclamado por los aficionados orensanos, que no podían estar más satisfechos. Beny había vencido, por una parte, al "Polaco", apelativo que se le aplicaba por éstas tierras al piloto Viladray, y por otra parte Peitos llevaba a cabo una memorable actuación durante la cual batió en repetidas ocasiones, sobre todo durante la primera etapa a Antonio Zanini, el cual creyendo que los cronometradores se "molvaban", se basaba corriendo de su vehículo una vez acabado el tramo para ir sonriendo a la llegada y controlar personalmente el tiempo del orensano. La segunda etapa sería fatal para el orensano que falto de presupuesto para tener unas ruedas en condiciones durante la etapa nocturna, cedería finalmente ante Etchebers, consiguiendo sin embargo un excelente cuarto puesto, por delante de su principal rival en aquellos tiempos el coruñés Carlos Piñero. Por cierto, y a modo de anécdota, Zanini al acabar el Rallye, pretendía comprarse el Ford Escort a Chumbo (propietario y preparador del vehículo conducido por Peitos) para que pasase a engrosar su nutrida colección de "clásicos deportivos" el catalán desde luego no daba crédito a lo que había visto hacer con aquel coche y declaraba, que "sin duda alguna si Peitos tuviese un apoyo importante estaría entre la flor y nata del automovilismo nacional".

En 1983, el Rallye llegaba a su décimosexta edición, y era puntuable para el Campeonato de España por última vez. La lista de inscritos estaba encabezada por Beny y Genito Ortiz, que defendían en aquella temporada los colotes de Roth-

mans y Fasa-Renault. Por detrás de ellos, Carlos Piñero (en esos momentos con Rothmans) y Peitos con sendos Porsche 911 SC, presentarían a priori una dura lucha de cara a lograr la tercera posición. Pero conscientes también de que en cualquier momento podían luchar por la victoria pues se esperaba un duelo a muerte entre Genito con R-4 Turbo Tour de Corse y Beny con Porsche 911 SC, que podría dejar a uno, o los dos fuera de carrera en cualquier instante.

Beny y Genito, para los que en este Rallye de Orense sólo valía la victoria, salen a un ritmo frenético, un ritmo que quizás sobre asfalto en aquellos momentos, no podrían igualar muchos de los pilotos habituales del mundial de Rallyes. Ese ritmo llevaría a los dos a la retirada en la segunda pasada de Parada-Laviote. El Rallye quedaba pues planteado como un mano a mano entre Piñero y Peitos. Pero, la incertidumbre duró poco, pues en el siguiente tramo Brusé-Feás, el Porsche de Peitos empieza a dar señales evidentes de fatiga, al acabar el tramo la asistencia de Peitos se encuentra con que una válvula del Porsche 911 SC del orensano se encuentra doblada. Piñero era desde ese momento, salvo cualquier imprevisto, el vencedor del 16º Rallye Internacional de Orense. Peitos por detrás, hacia lo posible por llevar la maltrata mecánica de su Porsche a la meta, sin poder inquietar a Piñero, y sin ser inquietado por nadie. Al final se impone Piñero, Peitos es segundo, y los pilotos de Ford Servit y Couret se colocan en la tercera y cuarta posición.

El año 84, se presentaba ante los componentes de Escudería Orense como el del intento de retorno al Campeonato de España de Rallyes, condición que se había perdido en el año 83. Todo se organizó, con las miras puestas en el retorno a la categoría de los grandes, pero desde el principio existió mala suerte, el Rallye contaba con todos los ingredientes para conseguir una gran inscripción, pero la casi coincidencia de fechas con el Villa de Lanes hizo que la participación se resintiese sensiblemente, pese a todo la participación fue de lo más digna y Beny se imponía a bordo de su Porsche 911 SC seguido de Chano con Opel Ascona, y del alcañino Vicente Cabanes con su Opel Manta, con el que ese mismo año se proclamaría sub-campeón de la Copa de España que veía la luz en ese año 84. Debido a la política federativa, que acertada o no, impide la celebración de más de una prueba del Campeonato de España por Comunidad autónoma el caso es que el Rallye de Orense del 84 pese a haber logrado una muy alta puntuación se quedaba fuera del Campeonato.

21
En el año 86, se echaba una vez más el resto, alto presupuesto, nutrida lista de inscritos, gran organización, pero una vez más nos quedaremos fuera del Campeonato de cara al año 86, en esta edición, la del 88, la victoria es para Marc Etchebers, el vasco-francés, persona muy querida por la afición orensana inicia aquí una serie de victorias consecutivas en esta prueba, que lo llevará a la victoria también en los años 86 y 87.

El Rallye del 88 fue como decíamos anteriormente un rotundo éxito organizativo colocando al evento orensano entre los cinco mejores rallyes de España de ese año. Pero otra vez nos quedábamos fuera.

El 86, parecía que iba a ser el definitivo, de nuevo existe una gran lista de inscritos y de nuevo una excelente organización, pero de nuevo nos quedamos fuera. Pese a todo este Rallye supuso un gran éxito en todos los aspectos, y uno de los grandes éxitos fue el contar con la participación de un hombre que en la edición de este año, es decir en la 22ª edición a celebrar los próximos días 16, 17 y 18 de junio será uno de los grandes favoritos, y que en el año 86 venía todavía como una de las grandes promesas del automovilismo hispano, nos referimos claro está a Jesús Puras, el cántabro hizo un excelente rallye peleándose en todo momento con Marc Etchebers, sólo una baja en el rendimiento de su R-5 Turbo hizo que Jesús Puras perdiease el Rallye de Orense.

Llegamos al 87, y otra vez la misma historia, gran inscripción, nuevo éxito organizativo, pero fuera una vez más. La victoria le sonrió una vez más a Marc Etchebers, la segunda posición sería para un combativo Carlos Piñero que estrenaba un Opel Manta 400.

Por fin llega el 88, y con él la prueba que iba a resultar la confirmación de que Escudería Orense, iba por el buen camino. El Rallye se llevó a cabo sin ningún problema, y con total brillantez, en todos y cada uno de sus aspectos. Victoria por primera vez en la península para el mítico Medardo Pérez con su precioso Lancia Rallye 037, seguido por Marc Etchebers que después de una feroz lucha por el segundo puesto, consiguió in extremis este lugar aunque empatado con el también canario Carlos que a bordo de un BMW 63 sería la revelación del rallye, pero el mejor tiempo de Etchebers en el primer tramo le haría perder al espectacular Carlos esa posición.

Después en el mes de noviembre, llegaría la feliz noticia, tras cinco años de dura lucha el Rallye de Orense volvía a ser puntuable para el Campeonato de España de Rallyes, por lo tanto el objetivo se había cumplido.

CAMILO NIETO S. A.

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA ORENSE Y PROVINCIA DE **olivetti**

Dr. Fleming, 53 ☎ 228251-228300 - General Franco, 92 ☎ 242219



Kronenbourg



DISTRIBUIDOR: ALEJANDRO ESTEVEZ FERNANDEZ Ctra. BARRA DE MIÑO s/n "LA CASILLA" - ORENSE ☎ 244300-31



I - PROGRAMA - HORARIO

FECHA	HORA	PROGRAMA	LUGAR	
15 abril	09,00 h.	Apertura de las inscripciones Fax: 988-242861	ESCUDERIA ORENSE P. S. Lázaro, 20 Telf. (988) 23.63.12 ORENSE	
16 mayo	09,00 h.	Distribución del Road-Book	ESCUDERIA ORENSE	
9 junio	20,00 h.	Cierre de las inscripciones	ESCUDERIA ORENSE	
14 junio	12,00 h.	Publicación lista de inscritos	ESCUDERIA ORENSE	
16 junio	17,00 h. a 22,00 h.	Verificaciones administrativas y entrega documentaciones	HOTEL SAN MARTIN Parque S. Lázaro Telf. (988) 23.56.11	
	18,00 h. a 23,00 h.	Verificaciones técnicas	PABELLON DEPORTES Los Remedios ORENSE	
17 junio	08,30 h.	Publicación vehículos autorizados a tomar la salida	OF. PERMANENTE Edificio Torre, 8º	
	09,00 h. a 10,00 h.	Entrada vehículos en el Parque Cerrado de salida	P. SAN LAZARO ORENSE	
	11,00 h.	Salida primer participante Comienzo 1.ª Sección	P. SAN LAZARO ORENSE	
	19,17 h.	Llegada primer participante al Parque de Trabajo	EST. AUTOBUSES ORENSE	
	20,17 h.	Salida primer participante del Parque de Trabajo	EST. AUTOBUSES ORENSE	
	20,37 h.	Llegada primer participante Fin de la 1.ª Sección	P. SAN LAZARO ORENSE	
	22,30 h.	Publicación Clasificación Oficial Parcial de la 1.ª Sección y orden salida 2ª Sección	P. SAN LAZARO ORENSE	
	23,30 h.	Salida primer participante Comienzo 2ª Sección	P. SAN LAZARO ORENSE	
	18 junio	08,12 h.	Llegada primer participante FIN DEL RALLYE	P. SAN LAZARO ORENSE
		08,45 h.	Verificación final	LUIS ARAGONES y CIA. Ctra. de Vigo Km. 4
11,00 h.		Publicación de resultados	OF. PERMANENTE Ed. TORRE (ORENSE)	
13,00 h.		Entrega de premios	P. SAN LAZARO (Parque cerrado)	



DAVID SUAREZ
TRANSPORTES

Avda. Habana, 39 - 5.º A
Teléfono 24 49 59

32003 - ORENSE

PORCELANAS
galos

PORCELANAS GALOS

EN SU AFAN
DE HACER LLEGAR
EL ARTE
AL DEPORTE,
HA REALIZADO
Y CEDIDO GENTILMENTE
LOS TROFEOS
PARA LOS PARTICIPANTES
EN ESTA XXII EDICION DEL
RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE

C.ra ORENSE-CELANOVA, Km 5,800 ☎ 225679-11
TELEX88443 ORGA FAX 225653 BARBADAS (ORENSE)

Equipo Blaupunkt-BMW La consolidación de un gran equipo

Después de tres temporadas tomando parte activamente en el Campeonato de España de Rallyes, el equipo de BMW Ibérica aborda 1989 con más ilusión que nunca y con el objetivo marcado en la consecución del título nacional. La experiencia acumulada y gran profesionalidad de todos los miembros del equipo son la base sobre la cual se sustenta este proyecto. El resultado de las dos anteriores ediciones del Campeonato de España, en las que consiguió un tercer puesto en 1987 y un segundo en 1988, proponen al equipo oficial BMW como uno de los máximos favoritos para esta temporada 1989, en la que está demostrando tal condición con su liderazgo hasta estos momentos.

La entrada de nuevos y prestigiosos patrocinadores como son Blaupunkt, del grupo Bosch, y Motul, la continuada colaboración de Pirelli y el refuerzo en estructura humana con Ramón Bassas como Jefe de Equipo y Javier Anias como Coordinador de Prensa, consolidan el equipo BMW en el más alto nivel del automovilismo nacional. Pero no podemos olvidar a los otros componentes como Trus y Mas (Ovreur), los ingenieros Cobas y Castañe, y los mecánicos que en número de 10 están encabezaods por J. Jolis



Josep Bassas, piloto del equipo se muestra entusiasmado por la trayectoria seguida y confía en sus colaboradores: "Esta es una temporada importantísima para mí. Todos mis esfuerzos se ven recompensados con creces. Dispongo del mejor equipo, de unos patrocinadores al más alto nivel y de la renovada confianza de BMW Ibérica. Mi

responsabilidad es total".

Composición del equipo

Piloto: "Pep" Bassas
Copiloto: A. Rodríguez
Vehículo carreras: BMW M-3 (Grupo A).

Peugeot-Talbot Sport

Aunque bajo otros nombres, dado el continuo cambio de los mismos que ha sufrido durante los últimos años la fábrica de Villaverde se trata, sin duda alguna, de uno de los equipos de más antigüedad y más brillante trayectoria ha tenido dentro del automovilismo español.

La inmensa mayoría de los grandes pilotos de rallyes españoles han pasado por las filas del equipo de Villaverde, bajo la dirección de Alicia Romero han corrido Antonio Zanini, Genito Ortiz, Ricardo Muñoz, Pío Alonso, Borja Moratal, Juan Carlos Ojoro, etc... Precisamente uno de ellos Pío Alonso vuelve con ocasión del Rallye Internacional de Orense a ocupar una plaza en el actual



equipo Peugeot-Talbot Sport, siendo además el primer piloto de Alicia Romero que logró una victoria en un Rallye puntuable para el europeo.

Piloto: Pío Alonso.— Se trata sin duda alguna de uno de los mejores pilotos que ha dado el automovilismo gallego en todos los tiempos. Un piloto descubierto por Estanislao Reverter, como no, que una vez desaparecido el equipo Reverter Competición recaló en el equipo que ahora, casi diez años después, lo vuelve a acoger para sustituir al desaparecido Jesús Sainz.

Pío siempre ha sido uno de los pilotos más admirados dentro del panorama automovi-

lístico nacional y creemos que ahora dentro de su nuevo equipo se encontrará "como pez en el agua" y volverá a deleitar a la afición española de la misma manera que antes.

Copiloto: Pol Varela.— Leopoldo Varela Candeira ha sido el único copiloto que ha conocido Pío Alonso, desde su debut en un Rallye San Martín a bordo de un Seat 850 hasta su última aparición con Fiat Uno Turbo, tan sólo en una ocasión Pol Varela le fue infiel a Pío Alonso con ocasión de un Rallye de Orense en 1981 en que corrió con Marc Etcheberse a bordo de un Porsche 924.

Vehículo: Peugeot 309 GTI.





Opel Philips Team Un equipo con dos "gallos" en sus filas

Este año, General Motors España demuestra una vez más su interés por el deporte y, por ello, ha realizado todos los esfuerzos necesarios para formar un equipo al máximo nivel. Pero su ambicioso programa no sería posible sin la ayuda de las marcas colaboradoras que participan en él. La ausencia de "nuestro" Beny en pasadas ediciones del Rallye de Ourense-Premio Caixa Ourense, por motivos evidentes, se compensa ahora con la participación del equipo completo de Opel-Philips, así junto con Beny estará ese excelente piloto madrileño que es Borja Moratal. Todo este magnífico equipo, que hará soñar a los aficionados gallegos, está potenciado por la colaboración de Sikkens, Necto, CS, Hella y Michelin así como de la Red de Concesionarios Opel de España entre los que no falta la presencia de MOVVESA como concesión para nuestra tierra.

General Motors, tras el excelente tercer puesto obtenido por el vigués-orensano, Beny Fernández, en la temporada 88, ha decidido reforzar sus filas y contar con un equipo de primerísima línea para intentar, con las mayores garantías de éxito, consolidar los resultados que durante los últimos años ha venido obteniendo. Para ello se ha recurrido al piloto madrileño Borja Moratal (ex-oficial de Peugeot desde el 84) y conocido por su espectacular y efectivo estilo de conducción. Por lo tanto, dos excelentes pilotos en un mismo equipo. ¡Todo un reto!

Las máquinas

Los coches que disputarán este Rallye de Ourense-Premio Caixa Ourense serán los Opel Kadett GSI 16 válvulas, inscriptos en grupo A, que tan buen resultado obtuvieron en el pasado RAC y en el Rallye de Suecia 1989, donde han ganado entre los dos ruedas motrices.

La marca española ha encargado a Vahuxahall, filial de la marca en Gran Bretaña, el desarrollo técnico de los Opel Kadett GSI 16 válvulas que van a participar en el Campeonato de España de Rallyes. Desde Inglaterra vendrán a cada prueba equipados con las últimas especificaciones. Su asistencia es llevada por los mismos mecánicos que participan en su evolución.

Beny Fernández, "el gallego"

Nace en Vigo, pero para el mundo del motor en Ourense, gana un San Martín continuando en el Campeonato en Grupo 1, para pasar, en el año 75, al equipo de Estanislao Reveter (que demuestra su buen ojo) y participa con el BMW 2002 en las temporadas del 75 y 76. También participa en Montecarlo en el 76 en donde afianza su categoría quedando tercero de su grupo. El 76 sería el año en que, también alcance el título de Subcampeón de España. Dentro del equipo de Reveter Competición y Escudería Ourense llega al año 77 con un Ford Escort 1800 y no se lleva el Campeonato por culpa de unos "ajos" que no cumplieron su "función".

Pasa a Seat en el 78, quizá para frenar el acoso al que tenía sometidos a los pilotos de la marca nacional y, después de varias segundas plazas alcanza la victoria en un Cataluña. A continuación la marca deja los rallys de asfalto y Beny se encuentra en le estacada. Pero ello no es óbice para que continúe y lo hace a bordo de un Ascona-Lubrifilm (Grupo 2) en plan privado aunque logra brillantes actuaciones.

En el año 1982 se hace con un Porsche 911 con el que consigue, por tercera vez, el Subcampeonato de España. Con este mismo vehículo y patrocinado por Rothmans continúa durante los años 82-83 y 84 consiguiendo una vez más ser el segundo mejor piloto de España.

Opel España lo contrata en 1985 para pilotar un Opel Manta con el que lleva a cabo una excelente temporada, quedando en el Campeonato de España en el tercer puesto y contribuyendo a la obtención del título de marcas para la firma alemana.

1986 marca el salto de Opel de España y Beny Fernández al campeonato europeo en el que consigue excelentes resultados de los cuales el más brillante es la victoria en el Rallye Arenas de Oro de Bulgaria y la quinta posición en el certamen continental. Un año más tarde comienza la época de los Grupo A, y todas las marcas cambian sus vehículos de competición, eligiendo General Motors el Kadett GSI, con el cual el piloto gallego consigue muy buenos resultados. Beny Fernández realiza una excelente temporada durante el año 1988 dominando la categoría de



los vehículos de tracción delantera y alcanzando el tercer puesto en el Campeonato de España.

Borja Moratal, "la juventud"

Nació en Madrid hace 31 años y es diplomado en óptica por la Universidad Complutense. A los 14 años comienza a participar en carreras de Karts, dentro del Campeonato de Castilla. En 1978 da el salto a los turismos utilizando, en los primeros instantes un Mini 1.300 propiedad de su madre, tomando parte en algunos rallys de la Zona Centro.

En 1980 adquiere un RS Copa participando en el Campeonato de Castilla de Rallyes. Tres años más tarde adquiere un Talbot Samba ganando ese mismo año el Desafío. Esta victoria le vale el volante oficial del equipo Peugeot al lado del mítico Zanini. Con un 205 GTI consigue en 1986 el título de España en Grupo A. En los años 87 y 88 continúa en Peugeot afianzándose como uno de los pilotos más rápidos del país. Su espectacular conducción junto a su fuerte carisma hacen que el público vibre cuando pasa por los tramos. Su rally "fetiche" es el Sierra Morena.

En la presente temporada opta a los puestos más altos de la clasificación enclavado en uno de los mejores equipos del nacional de rallyes.





Historia de "Chus" Puras Oficial Ford-Race-Marlboro

Jesús Puras nació en Santander en 1963 y pronto le entró el gusanillo de la competición. Aficionado al motor, sus ídolos más cercanos eran sus primos, hijos del Concesionario Renault para Santander, que corrían con unos Renault 5 en los rallies de la zona.

"Chus", como le llaman sus amigos, empezó a hacer sus pinitos, y pronto un par de bofetones en coche sancionaron este aprendizaje. Al final, su padre le compró un R5 TS, con la condición de que no se le ocurriese correr. Dicho... y no hecho. Nada más tomar posesión, las barras vinieron inmediatamente, y en cuanto al escape, se montó uno de moto por cuestión de ahorro.

Dos noches antes del Llanes del 82, su debut, se salía de la carretera y... era siniestro total. Los mecánicos de su primo trabajaron fuera de horas en un esfuerzo sobrehumano y consiguieron tenerle el coche listo para su debut en aquella prueba, en donde sobresalió. El R5 TS duró hasta 1983, las más de las veces en el taller de reparación. A todo esto, "Chus" había dejado sus estudios de Arquitectura y comenzaba poco después Empresariales en Santander.

A los 21 años consigue comprar, de segunda mano, un Renault 5 Turbo de Grupo B, que va preparando poco a poco, siempre con la disconformidad de sus padres. Participa en la prueba de la Región Centro, y en 1985 encuentra a Hergóm, una firma de Chimeneas y Materiales de Cocina, que le patrocina en su primer programa ambicioso: Campeonato y Copa de España con el Renault 5 Turbo.

En la primera prueba, el Rally de España, ocurre lo peor que le puede pasar a un piloto. Su Renault se quemó en medio de un tramo, quedando completamente destrozado. Hergóm le sigue apoyando, el coche se rehizo y Puras, que ese mismo año tuvo un gravísimo accidente en Tenerife, comenzó a ganar los rallies, alzándose finalmente con la Copa de España. En este mismo año participaba por primera vez en el Rally Internacional de Ourense-Premio Caixa Ourense, consiguiendo la segunda plaza de esta prueba después de importante lucha con el veterano March Eichebers pese a los problemas mecánicos que se suscitaban durante la primera sección del Rallye. "Chus" dejó un excelente sabor de boca a los aficion-



nados gallegos por su maravillosa actuación deportiva y personal.

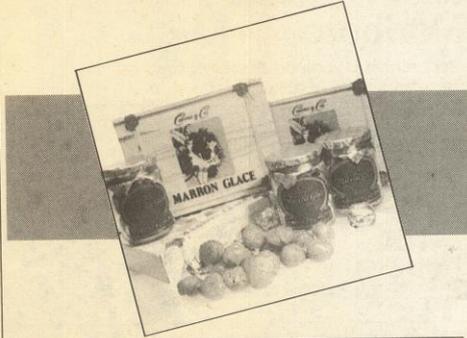
En el 87 decide dar el gran paso, y empieza de una manera difícil. Se apunta en el certamen Grupo N, mientras prepara un Renault 11 Turbo Grup A, en Francia. En los tres primeros rallies con el R5 GT Turbo, gana su división y el grupo N, y se perfila como el gran ganador de ese certamen. Con el título casi en el bolsillo, Puras renuncia al Campeonato de Grupo N, y se pasa al Grupo A, en donde debe enfrentarse al coche igual, oficial de FASA, conducido por Guillermo Barreras. El enfrentamiento entre el privado y el oficial, no puede ser más provechoso para Puras. El santanderino gana siempre al oficial, y al término del año, "Chus" ha dejado de ser una promesa para ser una de las más firmes realidades de nuestro automovilismo.

En 1988 "Chus" Puras es fichado para respaldar a Carlos Sáinz a bordo del Grupo N, oficial de Ford, con el Sierra Cosworth, y con el apoyo de Marlboro y Hergóm, Puras cuajó una temporada fantástica. Un acciden-

te en Alicante estuvo a punto de comprometer sus aspiraciones. Un fallo en sus frenos a 150 km/h. le hizo volar de una forma espeluznante, destrozándose el coche en su caída, e hiriéndose "Chus" y su copiloto, Tomás Aguado. Con tesón y fuerza de voluntad, Puras recuperó a gran velocidad, y aún con muletas tomó parte y ganó el Grupo N, en el rally de Llanes. Después de Tenerife, en donde se clasificó en segunda posición absoluta, "Chus" se hallaba a espaldas de Carlos Sáinz en el campeonato, y en Ford se optó por que le guardara las espaldas, en vez de intentar seguir sumando puntos. Tras no asistir al San Froilán, en el Corte Inglés ganó su campeonato de Grupo N, ganando con ello el paso al Grupo A en 1988.

Jesús Puras es un piloto joven e inquieto, le gusta la música y Santander en verano. En invierno se ha acostumbrado a la gran ciudad, reside en Madrid, mientras que ni fuma ni bebe para conservarse en perfecta forma física, practicando además del "footing" el paddle tennis.

MARRON GLACE
MARRON EN ALMIBAR
CASTAÑAS AL NATURAL



Cuevas y Cia



RESTAURANTE
Gamigniel
ORENSE

• Pescados, mariscos y carnes para la elaboración de la alta Cocina Gallega

• Miembro de varias asociaciones gastronómicas, entre ellas:

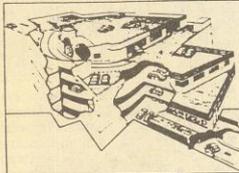
• Amigos da Cozinha Galega

• Restaurantes de Buena Mesa

• Ordre Mondial de Gourmets

Dégustateurs des Vins, Eaux-de-vie, Liqueurs et Spiritueux

• Placa al Mérito Turístico, etc.



APARCAMIENTOS ORENSE, S.A.

un parking en
ORENSE
para toda la provincia



TRAMOS CRONOMETRADOS

PRIMERA SECCION (17 JUNIO)		1ª	2ª	3ª
		PASADA	PASADA	PASADA
A - TRIOS/ESGOS	12,000 Km.	11,29	14,14	16,59
B - CASTRO DE BEIRO	5,450 Km.	12,26	15,11	17,56
C - A PEROXA	7,250 Km.	13,08	15,53	18,38

SEGUNDA SECCION (18 JUNIO)		1ª	2ª	3ª
		PASADA	PASADA	PASADA
D - SADURNIN/CENLLE	6,700 Km.	00,08	03,16	06,24
E - RIBADAVIA/ARNOIA	7,050 Km.	00,25	03,33	06,41
F - STO. TOME/TOEN	15,650 Km.	01,11	04,19	07,27
G - STA. BAIA/GARABAS	8,280 Km.	02,30	05,38	-

TODOS LOS TRAMOS SE CERRARAN AL TRAFICO, CON UN MINIMO DE 1 HORA DE ANTELACION



Entidades colaboradoras

Escudería Orense agradece la colaboración a las siguientes entidades:

Xunta de Galicia	Federación Galega de Automovilismo
Diputación Provincial de Orense	Escudería de Carballiño
Ayuntamiento de Orense	Escudería de Pontevedra
Ayuntamiento de Esgos	Cuerpo Municipal de Bomberos
Ayuntamiento de Pereiro de Aguiar	Caixa Ourense
Ayuntamiento de A Peroxa	Inorde
Ayuntamiento de Amoeiro	La Región S.A.
Ayuntamiento de Arnoya	Gran Hotel San Martín
Ayuntamiento de Cartelle	Camilo Nieto
Guardia Civil de Tráfico	Coca-Cola
Guardia Civil Rural	Puerta Salvia
Policía Nacional	TVE
Policía Local	TVG

Y a todos los medios de comunicación social que hacen posible la difusión de nuestro Rallye.

COLABORACIONES TECNICAS



PROTECCION CIVIL. Soporte imprescindible de la Organización. Sus numerosos voluntarios velan por la seguridad con sus comunicaciones.



MONTELNOR. Empresa colaboradora con la Organización, montando en todas las salidas y metas de los tramos, líneas y equipos telefónicos para una mejor comunicación de los resultados deportivos, de una forma totalmente desinteresada.



EDISA. Empresa líder en el campo informático, asegura la efectividad de este servicio para el buen desarrollo de la 22ª Edición del Rallye Internacional de Orense.

RANK XEROX



RAN-XEROX. Empresa modelo, que a corrido a cargo de toda la reprografía del 22 Rallye Internacional de Orense. Así como de todas la comunicaciones a través de tele-fax.

TEBA-TELTRONIC. Líder de las telecomunicaciones se encarga de todas las comunicaciones de dirección de carrera.

OIRA. Gracias a su colaboración son posibles las comunicaciones tanto de seguridad como de la red de emergencia.

La Región

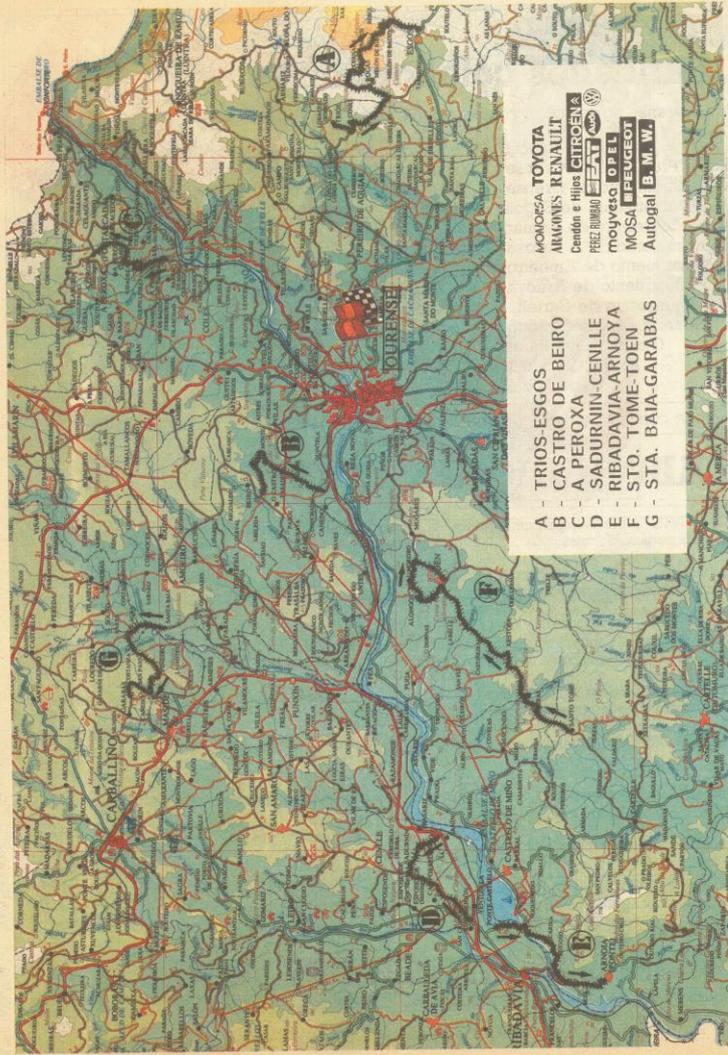
LA REGION. Diseño, maqueta, impresión y esponsorización.



arēo-feu

EXTINTORES

DELEGACION: M^a ASUNCION ESTEVEZ PEREIRA Ctra. BARRA DE MIÑO s/n "LA CASILLA" ORENSE ☎ 244300



MONDESA TOYOTA
 AIRMINES RENAULT
 Cendon e Hijos CITROEN &
 PÉREZ RUBIO SEAT
 MOUTYEGO OPEL
 MOSA PEUGEOT
 Autogal B. M. W.

- A - TRIOS-ESGOS
- B - CASTRO DE BEIRO
- C - A PEROXA
- D - SADURNIN-CENILLE
- E - RIBADAVIA-ARNOYA
- F - STO. TOME-TOEN
- G - STA. BAIA-GARABAS

NECESITAMOS TU APOYO PARA CONSEGUIR UNA VEZ
 MAS LLEVAR EL RALLYE DE ORENSE A LO MAS ALTO
 DEL CAMPEONATO DE
 ESPAÑA DE RALLYES
 SE PRUDENTE Y DISFRUTA



Antonio Calvo

