

1967 – PARTE I

1 – FALECEU MANUEL DE TEFFÉ

Faleceu no dia 1 de janeiro de 1967 o ex-piloto e diplomata brasileiro Manuel de Teffé. Manuel de Teffé Von Hoonholtz nasceu no dia 30 de março de 1905, em Paris, filho do embaixador brasileiro Oscar de Teffé. Seu bisavô, o Barão Friedrich Wilhelm Von Hoonholtz imigrou para o Brasil em 1825 e o seu avô, o Almirante Antônio Luiz Von Hoonholtz, nasceu em Itaguaí, no atual Estado do Rio de Janeiro e foi agraciado pelo imperador D. Pedro II com o título de Barão de Teffé. Sua tia Nair de Teffé foi casada com o presidente da República no período de 1910/1914, Hermes da Fonseca.

Quando seu pai foi designado embaixador brasileiro na Itália, no início dos anos 1920, Manuel passou a participar de corridas de automóveis naquele país, se destacando.

Retornando ao Brasil no final de 1929, Manuel de Teffé foi o grande incentivador, junto ao presidente do Automóvel Clube do Brasil, Carlos Guinle, para que fosse incrementado o automobilismo em nosso país, inicialmente com corridas em arrancada e subida de montanha em Petrópolis, culminando com a realização do Circuito da Gávea, do qual foi seu primeiro vencedor em 1933.

Teffé continuou participando de corridas, mesmo depois de ingressar na carreira diplomática, correndo na Europa, quando estava lotado no consulado brasileiro da Suíça.

Com o início da Guerra, retornou ao Brasil, onde venceu pela segunda vez o Circuito da Gávea e participou de diversas corridas em terras brasileiras e argentinas.

No início dos anos 1950 se casou com Dana Edita Fischerova, matrimônio de curta duração, com Dana levando o nome “Teffé”, para as páginas policiais, quando se envolveu e acabou assassinada no início dos anos 1960.



Após sua vitória na Gávea em 1939, Manuel de Teffé fala para a Rádio Nacional ao lado de Getúlio Vargas, Presidente da República e de Herbert Moses, presidente do Automóvel Clube do Brasil

Teffé, a partir de 1952 passou a cumprir missões diplomáticas no exterior, mesmo assim participou da Carreira Pan-americana daquele ano e de outras corridas no Canadá e em Nassau nos anos seguintes.

Nesse período, serviu ao Itamaraty no Uruguai e no Canadá. Em 1958, foi um dos fundadores do Automóvel Clube de Brasília e, em 1960, foi um dos incentivadores para a realização do GP Juscelino Kubitschek, prova comemorativa na inauguração da nova Capital do Brasil.

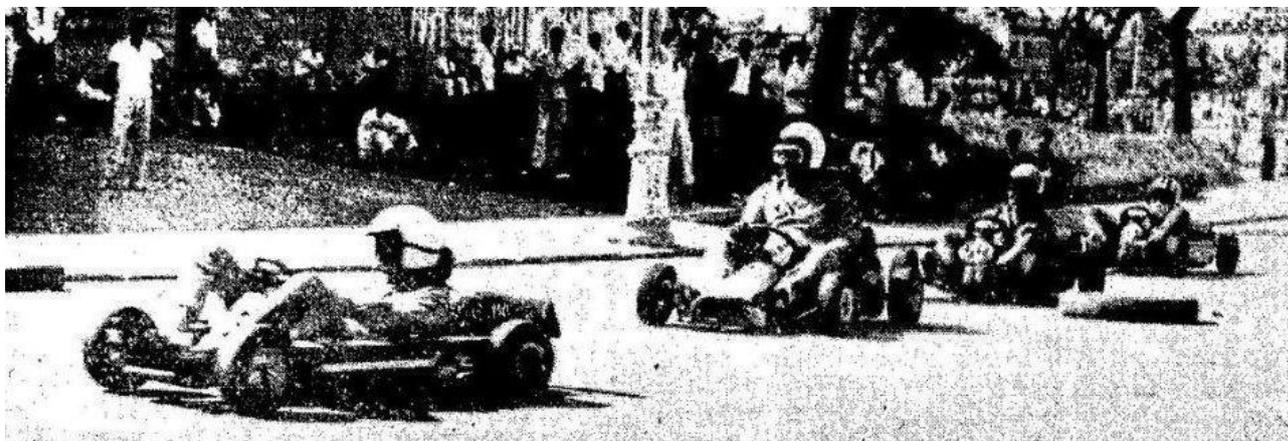
Para essa prova, foi convidado pela Fábrica Nacional de Motores – FNM, para organizar uma equipe de carros, sendo um dos pilotos. Teffé convidou Chico Landi a correr num desses carros, mas apesar dos dirigentes da fábrica insistirem na sua participação como piloto, Teffé se recusou, alegando problemas de saúde, ficando os carros da FNM pilotados por Chico Landi, Carlo Lissoni (engenheiro da FNM), Álvaro Varanda (de Petrópolis) e Ary Cortez que o substituiu no carro nº 18.

Morou em Brasília durante o governo de Juscelino Kubitschek, tendo sido nomeado “embaixador extraordinário e plenipotenciário em Tegucigalpa”, Honduras e posteriormente, cônsul geral em Marselha – França.

Manuel de Teffé, faleceu na madrugada de 1º de janeiro, no Hospital dos Servidores, na cidade do Rio de Janeiro, aos 61 anos, com seu corpo sendo sepultado no Cemitério do Caju.

2 – 2 HORAS DE VELOCIDADE DE KART – SÃO CRISTÓVÃO - RJ

No dia 14 de janeiro foi realizada no Campo de São Cristóvão, Rio de Janeiro, a prova de Kart Duas Horas de Velocidade, que teve o seguinte resultado: 1º (20) Toni Rocha – 1º 125 cc – 154 voltas; 2º (19) João Renha – 1º 200 cc – 152 voltas; 3º (33) Hélios Leonardo – 2º 125 cc – 150 voltas; 4º (222) Martius Jarjour – 2º 200 cc – 146 voltas; 5º (169) Paulo Reis – 3º 125 cc – 143 voltas; 6º (170) Jaime Reis – 125 cc – 129 voltas; 7º (7) Andreas Rudolf – 5º 125 cc – 124 voltas; 8º (59) Edgard Amaral – 1º 100 cc – 123 voltas; 9º (62) Leopoldo Serão – 2º 100 cc – 118 voltas; 10º (411) Maurício Marcondes – 3º 200 cc – 105 voltas; 11º (40) Aluizio Lage – 3º 100 cc – 87 voltas; 12º (8) Roberto Batista – 4º 200 cc – 70 voltas.



Paulo Reis (nº 168), e Hélios Leonardo (nº 23) cumpriram destacadas atuações na categoria de 125 cc.

3 – 6 HORAS DE MONTEVIDÉU

No sábado, 15 de janeiro foi disputada no Autódromo de El Pinar, Montevidéu, Uruguai, a tradicional prova 6 Horas Shell, que foi vencida por Victor e Rafael Paullier, pilotando o Morris Mini Cooper nº 25, que também venceram a classe “B”. Na classe “A” os vencedores foram Oswaldo Aniello/Hualum.

Dessa prova participaram 27 carros, sendo 15 do Uruguai, 9 da Argentina e 3 do Brasil. Entre os brasileiros, os melhores colocados foram Heber Duarte e Mário Muniz, que se classificaram em 14º lugar geral e 11º na classe “B”.

Ver RESULTADOS 1967/1



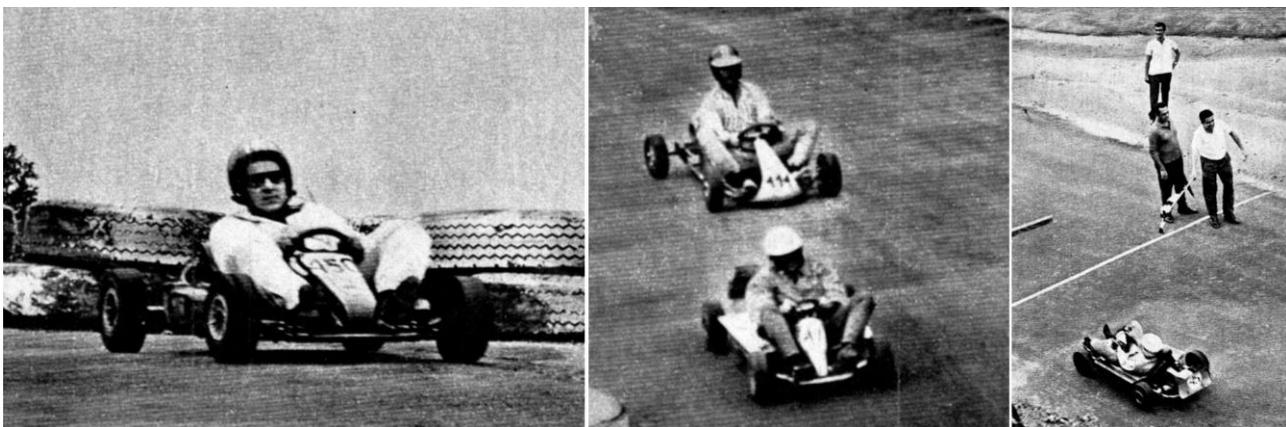
A dupla vencedora, Victor e Rafael Paullier (Morris Mini Cooper nº 25), à frente do Renault R-8 de Roberto Larghero/Chimbote

4 – UMA HORA DE VELOCIDADE DE KART DA QUINTA DA BOA VISTA - RJ

Foi disputado no dia 22 de janeiro a prova Uma Horta de Velocidade de Kart da Quinta da Boa Vista, prova realizada no parque homônimo, tendo os seguintes resultados: 1 – Categoria 200 cc – 1º César Faria; 2º Roberto Batista. 2 – Categoria 125 cc (Brasil) – 1º Luiz Paulo Polastri; 2º Toni Rocha; 3º Jaime Reis; 4º Geraldo Rocha. 3 – Categoria 100 cc (Internacional) – 1º Leopoldo Serão; 2º Edgar Amaral; 3º Carlos Gagliano.

5 – TORNEIO DE VERÃO DE KART – REPRESA BILLINGS – SP

No dia 22 de janeiro foi disputado o Torneio de Verão de Kart, no Kartódromo do Estoril, na Represa Billings, em São Paulo, tendo com vencedor Maneco Combacau (25), ficando em segundo Antônio Carlos Guimarães (13), terceiro Emerson Fittipaldi (7) e quarto Renato Farmann (63), todos pilotando Kart Mini Riomar.



Momentos da prova disputada no Kartódromo do Estoril, próximo à Represa Billings, em São Paulo

6 – PROVA FUNDAÇÃO DE SÃO PAULO - 2 HORAS DE VOLKSWAGEN EM INTERLAGOS

A temporada automobilística brasileira de 1967 foi iniciada no dia 25 de janeiro, uma quarta-feira, feriado em comemoração à fundação da cidade de São Paulo, com a realização de uma corrida destinada exclusivamente a veículos Volkswagen Sedan de 1.200 cc.

A prova, promovida pela Associação Paulista de Volantes de Competição foi dividida em duas baterias de uma hora, com classificação final obtida através do somatório dos tempos das duas baterias.

A largada da primeira bateria ocorreu às 15 horas e 15 minutos, na presença de público reduzido e com um princípio de chuva. A bandeirada de largada, para os carros alinhados ao estilo Le Mans foi dada pelo cantor Ronnie Von e, já na primeira volta vieram disputando a liderança os carros de Emerson Fittipaldi e Joaquim Cacao Mattos. Na metade da primeira volta Emerson liderava, mas foi ultrapassado por Cacao na curva do “S”, retomando a posição pouco depois. A ordem de passagem da primeira volta tinha Emerson em primeiro, Cacao em segundo, Elvio Ringel em terceiro, Ricardo Moretti em quarto, e Francisco Salvatore em quinto lugar.



Os carros alinhados para a largada da primeira bateria, ao estilo Le Mans, com o nº 11 de Joaquim Cacao Mattos e o nº 7 de Emerson Fittipaldi nas primeiras posições.

Ainda nas primeiras voltas o carro de Adriana Comino entrou no “matagal” que delimitava a pista, retornando em seguida.

A disputa pelo primeiro lugar durou até o final e os dois ponteiros foram aos poucos se distanciando dos demais. Na 2ª, 3ª e 4ª voltas, Cacao liderou. Na 5ª volta foi a vez de Emerson passar na frente, com Cacao voltando a assumir a liderança na 7ª volta, mantendo-se à frente até o final, que foi completado com 12 voltas. Cacao ficou em primeiro, com o tempo de 1h00m35s0, seguido por Emerson com 1h00m35s2, e por Moretti, com 1h01m59s0.

Com a garoa diminuindo, foi dada a largada para a segunda bateria, mais uma vez ao estilo Le Mans e desde a primeira volta a luta entre Emerson Fittipaldi e Joaquim Cacao Mattos continuou, com Ricardo Moretti dessa vez mais perto, em terceiro.

Na 6ª volta o carro de Lenine Abramo derrapou na curva do Pinheirinho, capotando, felizmente sem causar ferimentos ao piloto.

Cacao se manteve à frente na maior parte da corrida, porém na última volta teve o pneu traseiro direito furado. O piloto continuou na prova mesmo assim, mas acabou sendo superado por Emerson e por Moretti, terminando a segunda bateria na terceira colocação. Emerson venceu a bateria no tempo de 1h04m24s5; Moretti fez 1h05m01s0; Cacao 1h06m49s0.

O resultado, com a soma dos tempos das duas baterias, Emerson Fittipaldi ficou em primeiro, com Ricardo Moretti em segundo, Joaquim Cacao Mattos em terceiro, Francisco Salvatore em quarto e Maneco Combacau em quinto.

[Ver RESULTADOS 1967/2](#)



Nas duas primeiras fotos, aspecto da luta entre Emerson Fittipaldi (7) e Joaquim Cacao Mattos (11) e na terceira foto, Roberto Stoppa (44) na curva do Pinheirinho

7 – PRÊMIO GOVERNADOR PAULO PIMENTEL – ABERTURA DO BRASILEIRO DE SUBIDA DE MONTANHA

O primeiro Campeonato Brasileiro de Subida de Montanha foi iniciado com a disputa da prova Governador Paulo Pimentel, na Serra da Graciosa, no Estado do Paraná, no dia 29 de janeiro.

O percurso, com 31 quilômetros de extensão era iniciado em Morretes, seguindo por uma longa reta asfaltada, para em seguida ingressar num trecho sinuoso, passando pela ponte Mão Catira, quando as dificuldades começavam, com o início da subida da Serra da Graciosa, sendo a maior parte da pista pavimentada por paralelepípedos. Atingido o alto da serra, o percurso seguia em pista asfaltada com curvas de alta velocidade, sendo a chegada localizada nas proximidades do entroncamento com a BR-116.

A grande preocupação, tanto dos organizadores, como dos competidores era com relação a possíveis chuvas, pois o local é bastante sujeito a tal fenômeno meteorológico e, nesse caso, principalmente o trecho com pavimento de paralelepípedo ficaria muito perigoso, mas felizmente, durante a prova o tempo manteve-se limpo, sem ameaças de chuvas.



Três belíssimas imagens que mostram a sinuosidade do percurso da Subida da Graciosa. Da esquerda para a direita: 45 – Altair Barranco (Ford TC) – 103 – Carlos Colli Monteiro (Gordini TC) e 99 – Eduardo Schrappe (Chevrolet TC)

Às 14 horas foi dada a largada para os 23 carros presentes, dos quais, apenas o DKW de Guilherme Castilho não completou o percurso, enquanto outros dois enfrentaram problemas mecânicos durante a subida. Com efeito, o Simca de Bruno Castilho terminou a prova rateando e o Interlagos de Luiz Ricciardella, com problemas de câmbio perdeu muito tempo, mesmo assim conseguiu se classificar em segundo lugar na sua categoria, a de carros GT.

O vencedor foi o Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno, seguido pelo outro Willys 1300, este pilotado por Bird Clemente, sendo os dois da categoria "Protótipos".

Na categoria GT, o vencedor foi Ettore Beppe, com Interlagos da equipe Transparaná, de Londrina, na categoria Turismo Força Livre o vencedor foi Altair Barranco com uma carretera Ford.

Entre os carros de Turismo, Emílio Zambello com sua Alfa Romeo Giulia venceu no Grupo 5, a de carros preparados, e Mário Wilson Soares, com DKW Vemag, venceu no Grupo 2, para carros standard.

[Ver RESULTADOS 1967/3](#)



Os três primeiros colocados na Subida da Graciosa: 47 – Luiz Pereira Bueno (Willys 1300) primeiro; 46 – Bird Clemente (Willys 1300) segundo; e 101 – Ettore Beppe (Willys Interlagos) terceiro.

8 – I TORNEIO BRASILEIRO DE KART

No dia 12 de fevereiro foi disputado em Goiânia, o I Torneio Brasileiro de Kart, prova que, em face da não realização de um campeonato nacional, acabou servindo para a proclamação dos campeões brasileiros de Kart de 1966.



Flagrantes das corridas disputadas no circuito improvisado da "Praça Cívica" em Goiânia, que definiram os campeões brasileiros de kart de 1966.

A prova organizada pelo Automóvel Clube de Goiás, com supervisão da Federação Paulista de Automobilismo e pela Confederação Brasileira de Automobilismo, inicialmente estava programada para ser disputada num circuito na Praça Cívica da cidade, porém, de última hora, acabou sendo transferida para a Praça Boaventura, no bairro Vila Nova, cujo circuito de 900 metros foi considerado mais apropriado para a realização das provas, que tiveram os seguintes resultados:

1 – Categoria 125 cc: 1º Maneco Combacau (campeão); 2º Nelson Aliperti Jr.; 3º Antônio Carlos Guimarães; 4º Toninho da Matta; 5º Joaquim Cacao Mattos; 6º Emerson Fittipaldi; 7º Carol Figueiredo; 8º Roberto Mendonça; 9º Clóvis Ferreira; 10º Marivaldo Fernandes; 11º Rubens Araújo; 12º Sérgio Mattos; 13º Pedro S. Plumary; 14º Pedro Victor Delamare; 15º Ronaldo Augusto; 16º Hércules Niége; 17º Marcos Troncon; 18º Ilton Pacheco.

2 – Categoria 100 cc: 1º Carlos Savoia (campeão); 2º Maneco Combacau; 3º Carol Figueiredo; 4º Ronaldo Augusto; 5º Sérgio Mattos; 6º Ivaldo da Matta; 7º Joaquim Cacao Mattos; 8º Martius Jarjour.

3 – Categoria 200 cc: 1º Martius Jarjour (campeão); 2º Emerson Fittipaldi; 3º Toninho da Matta; 4º Ivaldo da Matta; 5º Joaquim Cacao Mattos; 6º Clóvis Ferreira; 7º Antônio Augusto.

9 – PROVA PILOTOS DE BRASÍLIA

A abertura do Campeonato Brasiliense de Automobilismo ocorreu no dia 26 de fevereiro, com a realização da “Prova Pilotos de Brasília”, disputada no circuito de 4.200 metros, no início da Asa Norte.

O circuito tinha largada no eixo rodoviário oeste/norte, na altura onde atualmente está estabelecido o prédio América Office Tower. A pista fazia uma curva de 180 graus, à direita, antes de onde se localiza o Conjunto Nacional, virando à esquerda na pista que passa em frente ao Liberty Mail, até atingir a Avenida W-3 Norte, com curva à direita, nova curva à direita, esquerda, direita, até atingir novamente o Eixo Rodoviário Oeste/Norte.



Logo após à largada, o Renault 4CV nº 17 de José Carlos Laquintinie aparece na ponta, emparelhado com o Fusca nº 8 de Tom Vilas Boas, e seguido pelo R-1093 nº 40 de Carlos Alberto Braz e pelo R-1093 nº 3 de José Antônio Pedroso, passando pela curva ao final do Eixo Rodoviário Oeste da Asa Norte, no local em que atualmente está localizado o Conjunto Nacional. Observam que as Super Quadra 100 e 300 da Asa Norte, naquela época não tinham edificações.

Foram admitidos carros preparados para Turismo Grupo 5, entre estes incluídos os carros GT e Turismo Grupo 2, alinhando 22, com pilotos de Brasília, Goiânia, Belo Horizonte e Juiz de Fora, para a largada, cujas posições foram definidas por meio de sorteio.

Iniciada a corrida, assumiu a ponta o Renault Teimoso de André Gustavo, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º 41 – André Gustavo (Renault Teimoso); 2º 17 – José Carlos Laquintinie (Renault 4CV); 3º 40 – Carlos Alberto Braz (Renault 1093); 4º 7 – Jauro Ribeiro (DKW Vemag); 5º 23 – George Pappas (DKW Vemag); 6º 31 – Boris Feldman (DKW Vemag); 7º 32 – Roberto Faria (DKW Vemag); 8º 3 – José Antônio Pedroso (Renault 1093); 9º 28 – Paulo Guaraciaba (Renault Teimoso); 10º 33 – Tito Passarinho (Renault 1093); 11º 42 – Paulo César Lopes (Renault Teimoso); 12º 11 – Pedro Paulo Santi (Renault Teimoso); 13º 13 – Joaquim Mendonça (Renault Teimoso); 14º 22 – Dezinho Motta (VW Sedan);

15º 12 – Marcos Jardim (DKW Vemag); 16º 70 – Wanderley Clemente (Karmann Ghia VW); 17º 8 – Tom Vilas Boas (VW Sedan); 18º 26 – Waldir Lomazzi (Renault Dauphine); 19º 2 – Flávio Paula Lima (Renault 1093); 20º 30 – Nelson Weiss (Renault Teimoso); 21º 72 – Eduardo Baeta (Willys Interlagos); e 22º 27 – Antônio José Scio (Renault Teimoso).

Completada a primeira hora de corrida André Gustavo se mantinha na liderança da prova, com Laquintinie em segundo e Roberto Faria em terceiro. A disputa pelo segundo lugar entre Laquintinie e Faria, com constantes trocas de posição, durou até a 27ª volta, quando Laquintinie “catou” uma guia que deixou o seu Renault com a suspensão empenada, sendo obrigado a abandonar a prova.

Mais ou menos na metade da prova, o Renault de André Gustavo parou nos boxes para reabastecer e, com isso, Roberto Faria assumiu a ponta, para não mais perdê-la, recebendo a bandeirada da vitória com boa vantagem para André Gustavo, sendo os únicos concorrentes a completarem 73 voltas. O terceiro foi Paulo Guaraciaba e o quarto Paulo César Lopes, ambos com 72 voltas. O vencedor entre os carros do Grupo 2 foi Tito Passarinho que terminou a corrida na quinta colocação.

Ver RESULTADOS 1967/4



Da esquerda para a direita: 17 José Carlos Laquintinie (Renault 4CV) perseguindo Eduardo Baeta (Interlagos), ao entrarem no Eixo Rodoviário Norte, na altura da SQS 102; Paulo Guaraciaba (Renault Teimoso), vendo-se ao fundo o prédio da Cia Vale do Rio Doce, que atualmente é ocupado pela Secretaria de Finanças do GDF; Roberto Faria, o vencedor da prova, passando pelos local em que atualmente estão localizadas as SQS 102 e 103.

10 – FIA PUNE AUTOMOBILISTAS BRASILEIROS

Conforme comunicado divulgado no dia 3 de março, a pedido do Automóvel Clube do Brasil, a Federação Internacional de Automobilismo – FIA, decidiu em sua Assembleia Geral, punir automobilistas brasileiros, uns definitivamente e outros por prazo determinado, por terem participado de corridas no Brasil, sem autorização do referido clube. Os punidos foram os seguintes: **1 – Desqualificados Internacionalmente:** Ramon Backx Van Buggenhout; Eloy Gogliano; Francisco Pereira da Silva; Aginaldo de Araújo Góes; Venício M. Nisi; Lauro Bezerra Filho. **2 – Suspensos por 10 anos:** Piero Gancia; Camillo Christóforo; Emílio Zambello; Luiz Antônio Greco; Carol Figueiredo; Luiz Pereira Bueno; Francisco Lameirão; Bird Clemente; e Equipe Oficial da Willys do Brasil. **3 – Suspensos por 5 anos:** Catharino Andreatta; Vitório Andreatta; Breno Fornari; Marivaldo Fernandes; e Nilo de Barros Vinhaes.

11 – CBA DESQUALIFICA NACIONALMENTE DIRIGENTES DO ACB

Em reação às punições aplicadas pela FIA, a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, decidiu, em assembleia extraordinária realizada no dia 4 de março, solicitar à Câmara dos Deputados, a abertura de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, para apurar as irregularidades cometidas pelo Sr. Sívio Américo

Santa Rosa, à frente do Automóvel Clube do Brasil, além de eliminar esportivamente, em todo o território nacional, os Srs. Sílvio Américo Santa Rosa e Amílcar Laurindo Ribas.

A íntegra da decisão foi a seguinte:

Confederação Brasileira de Automobilismo, entidade máxima de direção nacional do automobilismo – Resolução nº 17/67.

O presidente da CBA no uso das atribuições que lhe conferem os estatutos e de acordo com o que dispõe a legislação desportiva brasileira:

Considerando que os Srs. Sílvio Américo Santa Rosa e Amílcar Laurindo Ribas, na qualidade de dirigentes do Automóvel Clube do Brasil, associação de gloriosas tradições, hoje melancolicamente marginalizada das atividades desportivas, dedicada exclusivamente que está às promoções sociais, ao consórcio de veículos e à exploração do jogo cartado, sem alvará de funcionamento e sem enquadramento legal, vêm insistentemente subvertendo a ordem legal que regula o esporte motor;

Considerando que, em atitude reincidente de desrespeito à disciplina esportiva brasileira, os referidos dirigentes, que por um lapso da organização desportiva mundial, ainda detêm, como resíduo da sua atuação passada, um vínculo de filiação internacional e que vêm utilizando essa relação ilegítima como um organismo estrangeiro para afrontar, desmoralizar e aviltar as leis do País, atentando contra os princípios da nossa soberania;

Considerando que impedidos de exercer atividade desportiva automobilística no País, por força da condição de ilegalidade em que se mantêm, decidiram em represália comunicar à “Fédération Internationale de L’automobile” a punição de dirigentes e corredores brasileiros, pelo único crime de terem preferido cumprir as leis do País sob a ameaça de sanções sugeridas nos bastidores daquela entidade internacional.

RESOLVE:

1º Aplicar a pena de eliminação, com validade em todo o Território nacional, aos Srs. Sílvio Américo Santa Rosa e Amílcar Laurindo Ribas, valendo tal penalidade como efetiva suspensão de todos os seus direitos como dirigentes desportivos e supressão de todas as suas condições de atuar de qualquer forma e sob qualquer título no esporte automobilístico nacional.

2º Recomenda aos desportistas atingidos pela pretendida punição intentada pela chicana de diretores de uma entidade condenada por eles à clandestinidade, a repelir tal processo de intimação sem nenhum conteúdo legal e nulo de pleno direito, pela ilegitimidade de quem o iniciou.

3º Convocar a assembleia geral extraordinária da CBA para se reunir no dia 17 do corrente mês, às 20 horas, em sua sede oficial, para homologar esta resolução, desagrar os desportistas brasileiros que se pretendeu punir com a impatriótica atuação junto a um organismo internacional e para tomar junto aos poderes governamentais do país, todas as providências para o cumprimento da lei brasileira, e salvaguardar o princípio sagrado da soberania nacional. Brasília – Distrito Federal, 4 de março de 1967. (a) Edgar Bezerra Leite – Presidente.

12 – ACB PERDE AÇÃO NO TRF

Por decisão unânime, o Tribunal Federal de Recursos – TRF cassou, no dia 10 de março, o mandado de segurança concedido ao Automóvel Clube do Brasil – ACB, em 1963, contra a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, que, em consequência da atual cassação, se manteve como a entidade máxima do automobilismo nacional.

13 – CND DIVULGA COMUNICADO SOBRE O AUTOMOBILISMO

O General Elói Menezes, presidente do Conselho Nacional de Desportos – CND, tendo em vista os recentes acontecimentos que perturbaram a normalidade do esporte automobilístico brasileiro e, depois de rever todos os fatos, decidiu, no dia 11 de março, divulgar o seguinte documento:

1) – A Confederação Brasileira de Automobilismo, fundada em 1961 e instituída e referenciada pelos Decretos nºs 51.857 de 1963, 54.387 de 1964 e pelo Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108 de 1966) é a entidade máxima de direção nacional do esporte automobilístico.

2) – As pendências judiciais que haviam sido suscitadas pelo Automóvel Clube do Brasil na reivindicação do poder de mando desportivo foram decididas favoravelmente à Confederação Brasileira de Automobilismo, tendo o último recurso sido julgado hoje, 10 de março, pelo Tribunal Federal de Recursos, que deu provimento unânime ao agravo nº 42.362 interposto pela União contra o ACB.

3) – O Automóvel Clube do Brasil não é entidade desportiva automobilística, perante este CND, pois não possui alvará para esse fim. O ACB está hoje registrado neste Conselho apenas como clube de Bridge e Esgrima.

4) – As punições aplicadas pelo ACB a pilotos, dirigentes, marcas, patrocinadoras ou entidade ligadas ao automobilismo, e comunicadas pelo ACB à Federação Internacional do Automobilismo, preterição das formalidades prescritas no Código Desportivo Internacional não produzem quaisquer efeitos no País, onde todos os eventuais punidos podem continuar praticando o esporte sob qualquer das suas formas, desde que dentro das normas e regulamentos baixados pela Confederação ou suas Federações Estaduais de Automobilismo.

5) – O CND está tomando as providências para, por vias oficiais, comunicar à FIA que o ACB não tem mais poderes esportivos nacionais e, portanto, não poderá mais ser o detentor brasileiro do poder esportivo internacional.

6) – O CND determinou à CBA que continue realizando as provas e competições automobilísticas nacionais, no uso dos poderes que a lei brasileira lhe confere, respeitadas as normas esportivas internacionais consubstanciadas no Código Desportivo Internacional da FIA.

7) – O CND assistirá à CBA no expediente que esta fará à FIA, para, respeitosamente, pleitear a filiação internacional e o devido esclarecimento das eventuais punições que ainda constarem contra pilotos, marcas e dirigentes nos assentamentos daquela entidade.

- O Conselho Nacional de Desportos, em reunião de 10 de março de 1967, tomando ciência de que a segunda turma do Egrégio Tribunal Federal de Recursos, nesta data, julgando o agravo em mandado de segurança nº 42.362 em que é agravante a União Federal e agravado o Automóvel Clube do Brasil, por unanimidade, deu provimento ao recurso da União, cassando a segurança concedida ao Automóvel Clube do Brasil, por sentença do Juízo da Segunda Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara e,

- Considerando que o agravo interposto pela União Federal foi provocado por expediente feito à Procuradoria da República pelo CND, a que inclusive solicitou a sustação dos efeitos da sentença.

- Considerando que a segurança ora cassada impedia que o CND apreciasse o Estatuto da Confederação Brasileira de Automobilismo, uma vez que reconhecia ao ACB poder de direção no âmbito nacional do desporto automobilístico,

- Considerando que já anteriormente o Supremo Tribunal Federal denegara a segurança impetrada pelo ACB contra ato do Exmo. Sr. Presidente da República (MS nº 14.895) reconhecendo a existência da Confederação Brasileira de Automobilismo.

- Considerando que a alteração do artigo 14 do Decreto-lei nº 3.199 de 1941, feita recentemente por lei federal permite a existência de uma Confederação Brasileira de Automobilismo independentemente da prévia obtenção da filiação internacional,

RESOLVE:

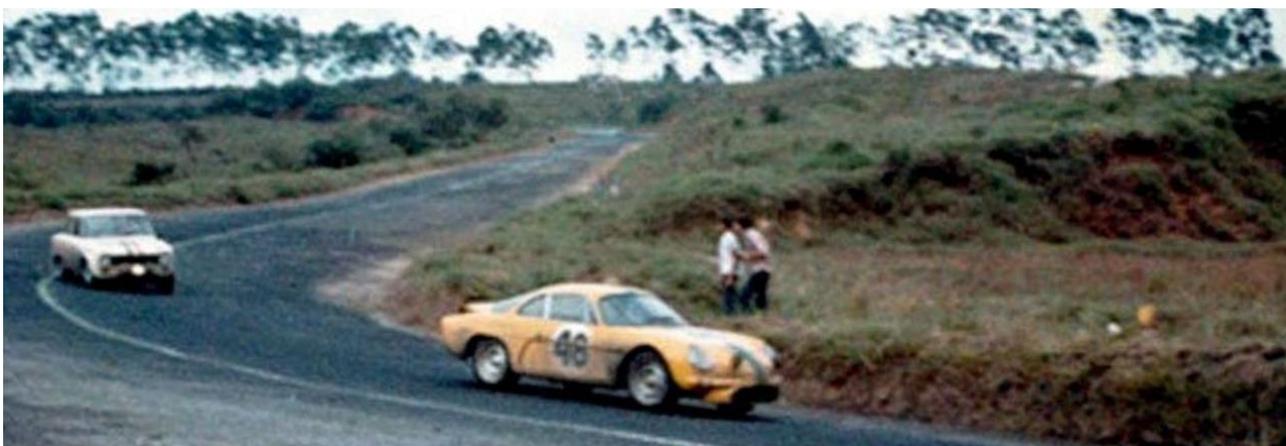
1º) Tornar público que dará andamento ao processo em curso neste CND relativos à organização e estruturação de uma entidade nacional de automobilismo, determina a expedição do Alvará Provisório de Funcionamento da Confederação Brasileira de Automobilismo, válido pelo prazo de 120 dias;

2º) No prazo a que se refere o item anterior a Confederação Brasileira de Automobilismo deverá cumprir todas as exigências do CND a fim de obter o alvará definitivo de funcionamento;

3º) Resolve ainda recomendar à CBA, às Federações e aos automobilistas que se unam nos estudos que permitam ao Governo enviar ao Congresso Nacional um projeto de lei que regulamente em definitivo o desporto automobilístico no País.

14 – 12 HORAS DE INTERLAGOS

A Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, promoveu sob supervisão da Federação Paulista de Automobilismo, e patrocínio da Cerveja Caracu, Shell e Willys Overland do Brasil, no dia 19 de março, a prova “12 Horas de Interlagos”, com a participação de carros das categorias GT (Grupo III), Turismo (Grupo V), Protótipos (Grupo VI) e Turismo Força Livre (Grupo VII).



Disputa pela terceira colocação entre o Willys 1300 de Carol Figueiredo/Luiz Terra Smith e a Alfa Romeo Giulia TIS de Ubaldo Lolli/Ciro Cayres.

As principais equipes inscritas foram: a Willys, com seus dois Alpine, chamados de Protótipo Willys 1300; a Dacon, com três Karmann Ghia com carroceria de fibra de vidro, dois com motor Porsche de 2 litros e um com motor de 1.6 litros; a equipe Jolly Gancia, que estreava uma Alfa Romeo GTA, além de uma Giulia TIS; e a Scuderia Lobo, com sua carretera Corvette, vencedora das Mil Milhas de 1966, ainda mais aperfeiçoada em relação àquela prova.

A largada ocorreu à zero hora do dia 19, com os carros alinhados no estilo “Indianápolis”, comandos pelo Protótipo Bino, com os vinte e quatro carros largando e assumindo a liderança o Karmann Ghia Porsche 2 litros, pilotado por Wilson Fittipaldi Jr., seguido pelo outro Porsche de 2 litros, pilotado por José Carlos Pace.

No início da corrida, a terceira colocação vinha sendo ocupada pelo Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno, pela Alfa Romeo Giulia de Ciro Cayres, pelo Karmann Ghia Porsche 1600 de Lian Duarte, pelo Willys 1300 de Carol Figueiredo, pela Alfa GTA de Emílio Zambello e pelo Corvette de Camillo Christóforo.

Às 3 horas da manhã, a ordem dos carros era a seguinte: 1º 77 – Wilson Fittipaldi Jr./Ludovino Perez Jr. (Karmann Ghia Porsche 2000) – 43 voltas; 2º 2 – José Carlos Pace/Anísio Campos (Karmann Ghia Porsche 2000) – 43 voltas; 3º 47 – Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente (Willys 1300) – 43 voltas; 4º 25 – Ciro Cayres/Ubaldol Lollo (Alfa Romeo Giulia TIS) – 42 voltas; 5º 12 – Lian Duarte/Rodolpho Costa (Karmann Ghia Porsche 1600) – 40 voltas; 6º 46 – Luiz Terra Smith/Carol Figueiredo (Willys 1300) – 39 voltas; 7º 45 – Marivaldo Fernandes/Pedro Victor Delamare (Carretera Gordini 1300) – 39 voltas; 8º 18 – Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio (Carretera Corvette) – 39 voltas; 9º 23 – Piero Gancia/Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA); 10º 38 – Nelson Marcílio/Eduardo Policastro (Carretera Ford) – 35 voltas; 11º 19 – Charlez Marzanasco/Joel Alves (DKW Vemag) – 34 voltas; 12º 28 – Roberto Gomez/Romeo Partezan (Carretera Simca) – 33 voltas; 13º 43 – Pedro Oliver/Emerson Maluf (Renault 1093) – 33 voltas; 14º 36 – Freddy O’Hara/Antônio Carlos Souza (Renault 1093) – 32 voltas; 15º 13 – Volante 13/José Ramos (DKW Vemag MM); 16º 69 – Marcelo Audrá/Edgar Gouveia (Renault 1093) – 31 voltas; 17º 94 – Berco Acherboin/Carlos Mesa Fernandes (Simca Tufão) – 31 voltas; 18º 14 – Elvio Ringel/José Augusto Gontijo (Renault 4CV); 19º 96 – Von Stuck/Lincoln Olivério (FNM 2000 JK) – 27 voltas; 20º 85 – Salvador Ciancaruso/Domingos Papaléo (Carretera Fiat 1100) – 26 voltas; 21º 82 – Ricardo Moretti/José Augusto Gontijo (Simca Tufão) – 25 voltas; 22º 1 – Ayres Bueno Vidal/Antônio Carlos Aguiar (Carretera Ford) – 23 voltas (tinha abandonado a corrida); 23º 34 – Caetano Damiani/Bica Votnamis (Carretera Chevrolet) – 23 voltas (parado nos boxes fazendo reparos); 24º 79 – Renato Malcotti/Abelardo Aguiar (DKW Vemag) – 13 voltas (tinha abandonado a corrida).



À esquerda, luta entre os dois Willys 1300: 47 – Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente e o 46 de Carol Figueiredo/Luiz Terra Smith, e à direita, a Carretera Corvette de Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio

Completada a quarta hora de corrida, as primeiras posições pouco tinham sido alteradas, porém os dois Karmann Ghia Porsche tinham ampliado sua vantagem na liderança para nada menos que três voltas, com os dez primeiros passando na seguinte ordem: 77 e 2 com 58 voltas; 47 e 25 com 55 voltas; 12 e 46 com 54 voltas; 18 e 45 com 53 voltas; 23 com 51 voltas; 38 com 48 voltas.

Notava-se que a Alfa Romeo GTA nº 23 vinha visitando constantemente os boxes, com problemas no alternador, inerentes a um carro que estreava na corrida e que o Corvette 18 fazia uma corrida à base de regularidade, sem forçar o ritmo e, por isso, mantendo-se em uma posição intermediária.

Com 5 horas de corrida, ocorreram profundas modificações: o Karmann Ghia Porsche nº 77 estava parado com o chassi rachado, e com os mecânicos procurando reparar os danos. Com isso, tinha despencado na

classificação enquanto o Karmann Porsche nº 2 assumiu a liderança, com os primeiros colocados passando na seguinte ordem: 1º 2 (71 voltas); 2º 25 (69 voltas); 3º 47 (68 voltas); 4º 18 (67 voltas) que tinha recuperado uma volta em relação ao líder e pulando de sétimo para quarto colocado; 5º 46 (67 voltas); 6º 12 (65 voltas); 7º 45 (65 voltas); 8º 23 (64 voltas); 9º 77 (63 voltas) parado no boxe; 10º 38 (60 voltas); 11º 19 (57 voltas); 12º 36 (55 voltas); 13º 28 (54 voltas) e os demais.

Na metade da corrida, às 6 horas da manhã, apenas 4 dos 24 carros que largaram (16,7%) haviam abandonado a corrida. O Porsche 77 continuava parado recebendo reparos e as colocações eram as seguintes: 1º 2 – Pace/Anísio (K Ghia Porsche 2000) – 87 voltas; 2º 25 – Cayres/Lolli (Alfa Romeo Giulia TIS) – 84 voltas; 3º 47 – Luizinho/Bird (Willys 1300) – 84 voltas; 4º 46 – Smith/Carol (Willys 1300) – 82 voltas; 5º 18 – Camillo/Celidônio (Corvette) – 81 voltas; 6º 12 – Lian/Olival (K. Ghia Porsche 1600) – 80 voltas; 7º 45 – Marivaldo/Delamare (Carretera Gordini) 80 voltas; 8º 23 – Gancia/Zambello (Alfa Romeo GTA) – 80 voltas; 9º 38 – Marcílio/PolICASTRO (Carretera Ford) – 74 voltas; 10º 19 – Marzanasco/Alves (DKW Vemag) – 70 voltas; 11º 36 – O’Hara/Souza (R-1093) – 67 voltas; 12º 28 – Gomez/Partezan (Carretera Simca) – 66 voltas; 13º 94 – Acherboin/Mesa (R-1093) – 65 voltas; 14º 77 – Wilsinho/Emerson (K. Ghia Porsche 2000) – 63 voltas (ainda parado no boxe); 15º 82 – Moretti/Gontijo (Simca Tufão) – 62 voltas; 16º 96 – Von Stuck/Olivério (FNM JK) – 62 voltas; 17º 85 – Ciancaruso/Papaléo (Fiat) – 55 voltas; 18º 69 – Audrá/Gouveia (R-1093) – 49 voltas; 19º 14 – Ringel/Gontijo (R-4CV) – 48 voltas; 20º 13 – Volante 13/José Ramos (DKW MM) – 47 voltas (havia abandonado); 21º 34 – Damiani/Votnamis (Corvette) – 40 voltas; 22º 43 – Oliver/Maluf (R-1093) – 36 voltas (havia abandonado); 23º 1 – Vidal/Aguiar (Carretera Ford) – 23 voltas (havia abandonado); 24º 79 – Malcotti/Abelardo (DKW Vemag) – 13 voltas (havia abandonado).



Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio (Chevrolet TC nº 18) e Piero Gancia/Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA nº 23)

Completadas nove horas de corrida o número de abandonos tinha crescido significativamente, passando de 4 para 10, entre eles a Alfa Romeo GTA de Piero Gancia/Emílio Zambello, que depois de penar a madrugada toda com o alternador, teve a junta do cabeçote queimado, e o Karmann Ghia Porsche 2000 dos irmãos Wilson e Emerson Fittipaldi, que depois de perder muito tempo reparando o chassi do carro, retornou à corrida para abandonar dez voltas depois com o mesmo problema.

Com esse cenário, as colocações eram as seguintes: 1º nº 2 – 126 voltas; 2º nº 25 – 126 voltas; 3º nº 46 – 125 voltas; 4º nº 18 – 125 voltas; 5º nº 47 – 124 voltas; 6º nº 45 – 123 voltas; 7º nº 45 – 111 voltas; 8º nº 38 – 106 voltas; 9º nº 28 – 105 voltas; 10º nº 36 – 100 voltas; 11º nº 94 – 99 voltas; 12º nº 82 – 96 voltas; 13º nº 19 – 93 voltas (AB); 14º nº 23 – 90 voltas (AB); 15º nº 96 – 85 voltas (AB); 16º 77 – 73 voltas (AB); 17º 854 – 63 voltas; 18º nº 85 – 55 voltas (AB); 19º nº 14 – 48 voltas; 20º nº 13 – 47 voltas (AB); 21º nº 34 – 41 voltas (AB); 22º nº 43 – 36 voltas (AB); 23º nº 1 – 23 voltas (AB); 24º nº 79 – 13 voltas (AB).

Faltando uma hora e quarenta minutos para o final da prova, o Karmann Ghia Porsche nº 2 liderava a prova com grande vantagem, demonstrando que, caso não surgisse algum imprevisto, tinha a vitória garantida. O

segundo colocado era o Willys 1300 nº 26, de Carol Figueiredo/Luiz Terra Smith, o terceiro a Alfa Romeo Giulia nº 25, de Ciro Cayres/Ubaldo Lolli e em quarto a Carretera Corvette nº 18 de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio.

Nessa fase da corrida, Eduardo Celidônio, ao volante da Carretera Corvette nº 18 vinha tirando 11 segundos por volta dos carros que vinham à sua frente. Pouco a pouco foi se aproximando da Alfa Romeo que era pilotada por Ubaldo Lolli, até ultrapassá-la na volta 155 em pleno retão. Rapidamente alcançou o Willys 1300 nº 46 na Subida do “Laranja”, passando a ocupar a segunda colocação da corrida.

Entretanto, maiores emoções ainda estavam por vir. Celidônio tinha assumido o volante do Corvette às 8,45 horas e, por força do regulamento da prova, teria que entregar o volante do carro a Camillo Christófaru depois de três horas de pilotagem. Assim, a carretera 18 entrou nos boxes, trocou os pneus dianteiros, reabasteceu, assumindo a condução o piloto Camillo Christófaru. A parada foi rápida, mas o suficiente para o carro cair novamente para a quarta posição. Faltando uma hora para o final, Camillo começou a repetir as ações que Celidônio fizera pouco antes, tirando a diferença para os adversários que seguiam à sua frente. Logo passou pela Alfa Romeo, porém, passar pelo Willys era mais complicado, pois o tempo ia se esgotando e o carro da Willys, por orientação de Luiz Greco, passou a andar mais rápido. Enquanto Camillo rodava por volta de 3m52s, Terra Smith, no carro 46 passou a rodar em 3m59s. Nesse ritmo os cronometristas calculavam que a ultrapassagem seria inevitável, dentro de 6 voltas e isso ocorreu quando faltavam apenas 7 minutos para o final da prova, com Camillo ultrapassando o carro da Willys na saída da curva da “Ferradura”, bem à frente do Karmann Ghia Porsche nº 2 que ali estava parado.

O Karmann Ghia, que vinha liderando a prova desde o abandono da dupla Wilson e Emerson Fittipaldi, quando faltavam 10 minutos para o final da corrida, depois de completar a volta 170 parou na saída da curva da “Ferradura”, possivelmente em “pane seca”.



Dois momentos do Karmann Ghia Porsche nº 2 de José Carlos Pace/Anísio Campos, vencedor da prova: à esquerda sendo empurrado pelo Renault 4CV de Élvio Ringel e à direita, à frente do Karmann Ghia Porsche nº 12 de Lian Duarte/Rodolpho Costa

Bastava ficar parado, pois de acordo com o regulamento da prova, não havia a necessidade do recebimento da bandeirada de chegada para se classificar. Como não havia tempo para que a carretera Corvette nº 18 descontasse a vantagem que o Porsche tinha, tudo indicava que o vencedor seria o carro nº 2. Foi quando o Renault 4CV nº 14, pilotado por Élvio Ringel chegou ao local. O carro pertencia a Anísio, que no momento pilotava o carro nº 2. Élvio tentou ajudar e passou a empurrar o Karmann Ghia, fato observado por todos e registrado fotograficamente. Não deu resultado, pois o carro não voltou a funcionar.

Encerradas as 12 horas de prova, em princípio o Karmann Ghia Porsche nº 2 foi declarado vencedor, com a Carretera Corvette nº 18 em segundo.

Pressionado por seus pares e, principalmente pela equipe Willys, Camillo entrou com recurso junto aos organizadores da prova, solicitando a desclassificação do carro nº 2, pois, com a ajuda do carro 14, havia recebido ajuda externa e, como estava previsto no Regulamento da Prova, deveria ser desclassificado.

Imediatamente o Diretor da Prova, Eloy Gogliano, e corretamente, aceitou a reclamação e desclassificou o Karmann Ghia Porsche, dando a vitória para o carro de Camillo Christóforo.

E esse resultado foi divulgado e comemorado, porém, pouco depois, Camillo se arrependeu e solicitou a retirada da reclamação interposta. Tal não foi aceito e o caso foi parar no Tribunal Desportivo. Na audiência, Camillo insistiu na desistência da reclamação, que também não foi aceita. Então Camillo solicitou para ler a reclamação e o papel contendo a dita reclamação lhe foi entregue. Camillo, de posse do documento, o rasgou e colocou na boca. Sem a prova da reclamação, o assunto foi encerrado e a vitória do Karmann Ghia Porsche foi confirmada. Assim, Camillo ficou em segundo, Carol Figueiredo em terceiro, Ciro Cayres em quarto e Lian Duarte em quinto.

[Ver RESULTADOS 1967/5](#)

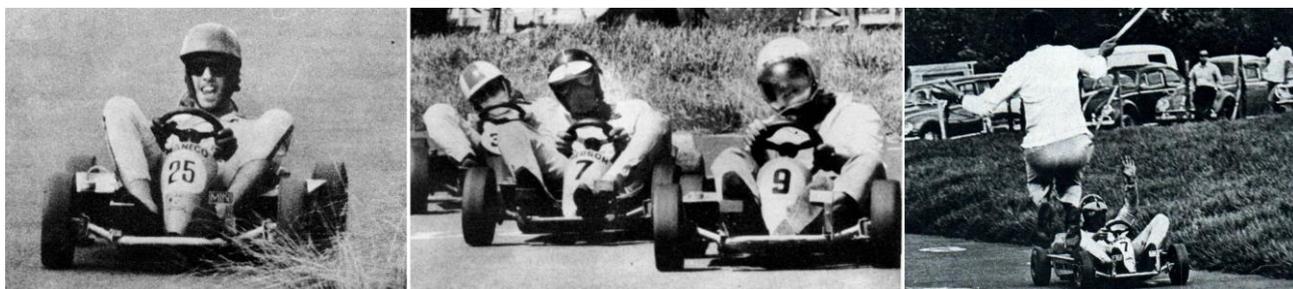
15 – ABERTURA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

A abertura do Campeonato Paulista de Kart ocorreu no dia 1º de abril, no Kartódromo de Ribeirão Preto, com a realização de provas das três categorias que compunham o campeonato: 100 cc (Internacional), 125 cc (Nacional) e 200cc. Além dessa prova foi realizada uma corrida com uma hora de duração.

O resultado das provas foi o seguinte:

1 – 100 cc: 1º Carlos Savoia (59) Mini – 20 voltas em 15m41s8; 2º Antônio Carlos Guimarães (13) Mini – 20 voltas; 3º Joca (9) Mini – 20 voltas; 4º Miguel Fasanelli (8) Mini – 20 voltas; 5º Sérgio Mattos (23) Mini – 20 voltas; 6º Bernardo Dederichsen (51) Mini – 19 voltas.

2 – 125 cc: 1º Emerson Fittipaldi (7) Mini – 20 voltas em 13m42s6; 2º Nelson Aliperti Fº (14) Mini – 20 voltas; 3º Maneco Combacau (25) Mini – 20 voltas; 4º Durval Viscardi (7) Mini – 20 voltas; 5º Marivaldo Fernandes (45) Mini – 20 voltas; 6º Paulo Viscardi (49) Mini – 20 voltas; 7º Renato Farman; 8º Paulo Cisne; 9º Roberto Gomez; 10º Lian Duarte; 11º Roberto Mendonça.



Da esquerda para a direita: 25 – Maneco Combacau, segundo na Uma Hora de Kart; Luta entre Joca nº 9, vencedor e Emerson Fittipaldi nº 7 na classe 200 cc; e Emerson Fittipaldi, nº 7, vencedor da classe 125 cc.

3 – 200 cc: 1º Joca (9) – Mini – 20 voltas – 13m39s6; 2º Fernando Giannetti (36) Mini – 20 voltas; 3º Sérgio Mattos (23) Mini – 20 voltas; 4º Fumaça (12) Mini – 11 voltas; 5º Emerson Fittipaldi (7) Mini – 3 voltas.

4 – Uma hora de Kart: 1º Emerson Fittipaldi (7) Mini – 87 voltas em 1h41m2s; 2º Maneco Combacau (25) Mini – 87 voltas; 3º Durval Viscardi (77) Mini – 86 voltas; 4º Carol Figueiredo (1) Mini – 85 voltas; 5º Joca (9) Mini – 85 voltas; 6º Marcos Troncon (16) Mini – 85 voltas; 7º Paulo Viscardi (49) Mini – 84 voltas; 8º Erhardt Benz (26) Mini – 84 voltas; 9º Norival Laranjeira (90) Mini – 84 voltas; 10º Miguel Fasanelli (8) Mini – 83 voltas.

16 – CANCELADA A II ETAPA DO BRASILEIRO DE SUBIDA DE MONTANHA

Programada para o dia 2 de abril, no Alto da Tijuca, a segunda etapa do Campeonato Brasileiro da Modalidade foi transferida para setembro por causa das fortes chuvas que caíram na cidade do Rio de Janeiro, provocando quedas de barreiras sobre a pista.

17 – PROVA TRÍPLICE MOTOR CLUBE DO PLANALTO - BRASÍLIA

A segunda prova válida para o Campeonato Brasiliense de Automobilismo foi realizada no dia 2 de abril, dessa feita no circuito curto, de 3.700 metros, do Eixo Rodoviário.

O evento foi composto por três corridas, daí o título de “Tríplice”, e Motor Clube do Planalto foi o clube que o organizou.

A primeira prova destinada aos karts teve a presença de apenas um corredor, Ilton Pacheco, que apenas deu três voltas de demonstração no circuito que foi improvisado no Eixo Rodoviário em frente à antiga sede do Banco do Brasil.

A prova de motonetas teve oito participantes e foi vencida pelo goiano Edmar Ferreira.

A prova para automóveis contou com a participação de 22 carros e, tão logo foi iniciada, o Renault Teimoso de André Gustavo foi para a ponta. O vencedor da primeira prova do campeonato, Roberto Faria, o perseguiu no início, mas logo abandonou com problemas mecânicos, passando a ser seu maior perseguidor o Simca de Geraldo Alves, que, no entanto, na última volta, ficou parado no circuito, mesmo assim conquistando a segunda colocação depois de três horas de corrida, o terceiro colocado foi Pedro Paulo Santi (Renault Teimoso), o quarto o mineiro José Carlos Tardio (DKW Vemag) e o quinto George Pappas (DKW Vemag).

Ver RESULTADOS 1967/6



Da esquerda para a direita: 41 – André Gustavo (Renault Teimoso), vencedor da prova; 28 – Paulo Guaraciaba Renault 4CV); e 23 – George Pappas (DKW Vemag)

18 – UMA HORA DE BLUMENAU

Organizada pelo Automóvel Clube de Blumenau, foi realizada naquela cidade de Santa Catarina, a prova automobilística “Uma Hora de Blumenau”, que foi vencida por Mário Wilson Soares, de Curitiba, pilotando um DKW Vemag. Armínio Klotz, de Blumenau, classificou-se em segundo, também pilotando um DKW Vemag. Participaram da prova 19 pilotos, num circuito com largada na Rua 7 de Setembro, seguindo à esquerda pela Rua João Pessoa, Rua Bruno Hering, Rua Floriano Peixoto, até atingir novamente a 7 de Setembro.



Fotos da corrida de Blumenau, com destaque para os DKW Vemag de Maks Weiser e Angi Munhoz

19 – II RALLY DA SERRA NEGRA

Organizado pelo Volkswagen Clube e sendo o 1º de uma série de três provas que fizeram parte do “I Torneio de Rally”, o II Rally da Serra Negra, disputado apenas por carros Volkswagen, no dia 8 de abril, teve a vitória de Paulo Martinelli e Geraldo Luís Siqueira.

A largada da prova ocorreu no dia 8 de abril em frente aos portões do Estádio Municipal do Pacaembu e a chegada em Serra Negra, numa distância de 220 quilômetros, tendo o seguinte resultado: 1º 31 - Paulo Martinelli/Geraldo Siqueira (SP) – 63 pp; 2º 6 - Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) – 68 pp; 3º 4 - Reginaldo Finotti/Luiz Fernando Mondin (SP) – 74 pp; 4º 44 - Eurizio Pallavidino/Franco Consoni (SP) – 117 pp; 5º 27 - Romildo Ceppo/Hiraschi Manechiks (SP) – 147 pp; 6º 14 - Irene Beck/Irene Zuffelato (SP) 156 pp; 7º 2 - Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira (RJ) – 162 pp; 8º 55 - Klaus Matrovitz/Luís Simões (SP) – 235 pp; 9º 39 - Peter Moacyr Beck/Aurélio Zuffelato (SP) – 289 pp; 10º 39 - Rubens Russowsky/Gunther Eberhardt (SP) – 301 pp; 11º 32 - Luís Machado/Antônio Carlos Pagiaro (SP) – 351 pp; 12º 50 - Arthur Mondin/Francisco Pierni (SP) – 741 pp; 13º 43 - Humberto Filho/Décimo Júnior (SP) – 891 pp; 14º 19 - Bernardo Dantas/Carlos Calza (SP) – 1053 pp; 15º 37 - Udo Stellfeld/Bruno Klaussiner (SP) – 1067; 16º 46 - Jan Balder/Alfredo Maslowski (SP) – 1112 pp; 17º 7 - Paulo Lacerda/Vicente Rizzo (SP) – 1302 pp; 18º 25 - Ary Sokolovsky/Lea Brickmann (SP) – 1431 pp; 19º 22 - Marlene Diamante/Andra Szarukan (SP) – 1446; 20º 12 - Egon Drygalia/Jurgen Hein (SP) – 1819 pp; 21º 18 - Hilde Lohrer/Alexander Lohrer (SP) – 2520 pp; 22º 8 - Daisy Nortiz/Renato Tichauner (SP) – 2976 pp; 23º 54 - José Ivo Leite/Evanei Leite (SP) – 3267 pp; 24º 58 - Horst Schupp/Dieter Schupp (SP) – 3274 pp; 25º 41 - Franz Karl Gruber/Ricardo Schmidt (SP) – 3305 pp.

20 – III 3 HORAS DA GUANABARA

A prova 3 Horas da Guanabara, realizada no dia 9 de abril, foi cercada de muita expectativa, com os organizadores esperando a presença das principais equipe do Brasil: Dacon, Willys e Jolly Gancia, entretanto, inicialmente estas não confirmaram participação e, apenas na véspera da corrida, a Dacon e a Willys confirmaram suas inscrições.

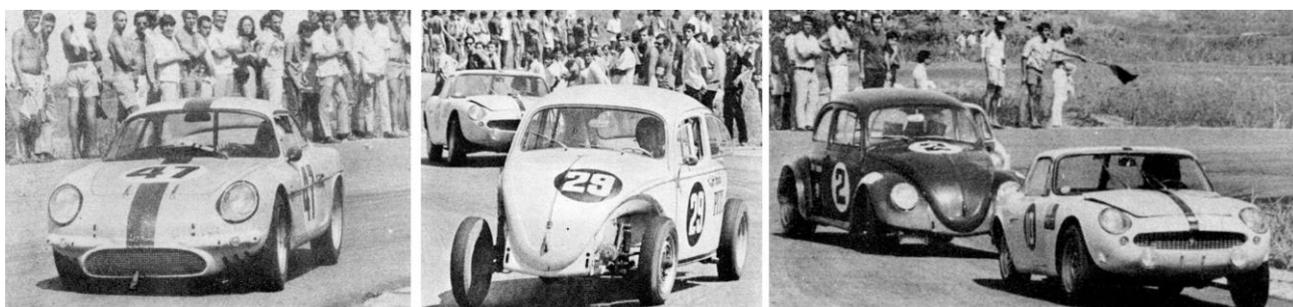
A Dacon inscreveu três carros: um Karmann Ghia Porsche 2000 para Emerson Fittipaldi, um Karmann Ghia Porsche 1600 para Wilson Fittipaldi Jr. e um VW Sedan com motor Porsche de 1.600 cc para José Carlos Pace. A Willys, por sua vez, inscreveu apenas um Willys 1300, para Luiz Pereira Bueno. Além desses carros, foram inscritos dois DKW Malzoni que se apresentavam em condições de fazer boa figura: o já tradicional carro de Norman Casari e o carro que correrá nas Mil Milhas e nos Mil Quilômetros da Guanabara de 1966 com Marinho César Camargo Fº, que tinha sido adquirido pelo carioca Wilson Marques Ferreira.

Como novidade, a prova foi dividida em duas categorias: Protótipos/GT e Turismo Força Livre, sem haver divisão por classes de cilindrada.

Na prova de qualificação, o mais rápido foi o Karmann Ghia de Emerson Fittipaldi, ficando em segundo o outro Karmann Ghia, pilotado por Wilsinho Fittipaldi, completando a primeira fila o Willys 1300 de Luiz Pereira Bueno.

O grid de largada ficou assim formado:

77 Emerson Fittipaldi Karmann Ghia Porsche 2000	7 Wilson Fittipaldi Jr. Karmann Ghia Porsche 1600	47 Luiz Pereira Bueno Willys 1300
96 Norman Casari DKW Malzoni	2 José Carlos Pace VW Porsche 1600	
19 Renato Malcotti DKW Vemag	22 Sérgio Carvalho Willys Interlagos	10 Wilson Marques DKW Malzoni
27 Luiz Felipe Gama Cruz/Fábio Crespi Renault 4CV 1062	29 Mário Olivetti/Amauri Mesquita VW Sedan TC	
16 Marcus Vinicius DKW Vemag	88 José Carlos Fernandes Renault 1093	49 Fernando Pereira/Lair Carvalho Renault Gordini TC
1 Sérgio Moniz Simca Esplanada	111 Maurício Chulam Neto/Hélio Mazza Willys Interlagos	



47 – Luiz Pereira Bueno (Willys 1300); 29 – Mário Olivetti/Amauri Mesquita (VW 1200); 10 – Wilson Marques (DKW Malzoni) e 2 – José Carlos Pace (VW Porsche).

Iniciada a corrida, assumiu a liderança Emerson Fittipaldi, seguido por Luiz Pereira Bueno, Wilson Fittipaldi Jr., José Carlos Pace e Norman Casari, com esses pilotos se destacando dos demais.

Sem que as posições se modificassem, na 46ª volta Luiz Greco sinalizou para Luizinho informando que o pneu traseiro do seu carro estava praticamente dechapado. Assim, o Willy 1300 nº 47 entrou nos boxes na volta seguinte. O carro foi reabastecido, teve os pneus traseiros trocados e retornou à corrida uma volta atrás dos dois Karmann Ghia Porsche, ao mesmo tempo em que Luizinho informou a Greco que estava correndo sem embreagem.

Pouco depois Emerson entrou nos boxes, reabasteceu e retornou à prova na segunda posição. Nessa fase da corrida, Norman Casari abandonou com seu Malzoni com a embreagem quebrada.

Tecnicamente a prova estava muito fraca, salvando-a apenas a luta entre a Carretera Gordini de Fernando Pereira/Lair Carvalho e o Renault “Rabo Quente” de Luiz Felipe Gama Cruz/Fábio Crespi, com os dois carros trocando constantemente de posição.

Na altura da volta 63, o Simca Esplanada de Sérgio Moniz, que corria em último, muito lentamente e fazendo as curvas de forma equivocada, estourou um pneu traseiro e deu quatro rodopios na curva do “S”, por pouco não atingindo o público que irresponsavelmente se postava à margem da pista.

Com o Willys enfrentado problemas, Paulo Goulart, chefe da equipe Dacon começou a sinalizar para que os Karmann Ghia diminuíssem a velocidade, para que o “Fusca” de José Carlos Pace se aproximasse e assumisse a liderança, mas, para infelicidade de Pace, a mangueira de óleo se rompeu fazendo com que o carro abandonasse a corrida.

A partir de então, os dois Karmann Ghia passaram a trocar de posição, sem forçar o ritmo, apenas aguardando o final da prova sem serem ameaçados por nenhum outro concorrente. E a bandeirada de chegada foi dada aos dois carros emparelhados, com pequeníssima vantagem para o carro de Wilson Fittipaldi Jr. O terceiro foi Luiz Pereira Bueno, o quarto Wilson Marques e o quinto Sérgio Carvalho com Interlagos.

[Ver RESULTADOS 1967/7](#)



O Karmann Ghia Porsche nº 7 de Wilson Fittipaldi Jr., vencedor da prova, passando pelo Interlagos 22 de Sérgio Carvalho

21 – PRÊMIO VICTOR DE AUTOMOBILISMO

No dia 11 de abril, no “Terraza Martini”, em São Paulo, foi feita a entrega do Prêmio Victor, evento promovido pela Editora Abril, que já se tornara tradicional, com os troféus sendo entregues por Carlo Pintacuda, veterano piloto italiano que vencera na Gávea em 1937 e 1938.

O júri destinado a escolher os premiados foi composto por L. Bilyk, da Revista Quatro Rodas, que presidiu o júri; Durval Silva do Jornal Folha de S. Paulo; Victor Gouveia da Revista Autoesporte; Luís Carlos Secco do Jornal da Tarde; José Lago da Revista Fatos & Fotos; Wanderley Lopes dos Diários Associados; José Roberto Malia do Jornal Última Hora; Roberto Rocha da Revista Mecânica Popular; Enildo Faranoni do Jornal O Globo; Expedito Marazzi e Nehemias Vassão da Revista Quatro Rodas. Os escolhidos foram:

Categoria Turismo: Piero Gancia foi apontado como o melhor da categoria por unanimidade.

Categoria Grã-Turismo: Quatro pilotos disputaram essa categoria (Waldemyr Costa, Hélio Mazza, Luiz Gastão Ricciardella e Ettore Beppe). Com cinco votos venceu o paranaense Luiz Gastão Ricciardella.

Categoria Protótipos: Nessa categoria os nomes de Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace se destacaram, sendo ainda lembrados Bird Clemente, José Ramos, Norman Casari, Walter Hahn Jr., Carol Figueiredo, Francisco Lameirão e Emerson Fittipaldi. No final ficou 10 x 1 para Luizinho Pereira Bueno.

Categoria Turismo Força Live: Essa categoria ficou restrita aos companheiros de equipe Camillo Christófaru e Eduardo Celidônio e a Nelson Marcílio. Celidônio foi o vitorioso com 6 votos contra 2 de Camillo e 2 de Marcílio.

Piloto Revelação: Nesse prêmio a disputa ficou entre Jan Balder, Von Stuck, Roberto Gomez, Sérgio Cardoso e Luiz Fernando Terra Smith. Com 8 votos venceu Jan Balder.

Mecânico: Esse prêmio ficou restrito a Modesto Alberti da Equipe Dacon e Miguel Crispim da Vemag. Crispim venceu com 9 votos.

Chefe de Equipe: Novamente ficou entre dois: Paulo Goulart da Dacon e Luiz Antônio Greco da Willys. Venceu Greco com 6 votos a 4.



Carlo Pintacuda, o campeão da Gávea de 1937 e 1938, faz a entrega do prêmio a que fez jus Luiz Pereira Bueno e, à direita, receber seu prêmio de Victor Civita, presidente da Editora Abril, organizadora do evento.

20 – PRÊMIO ANIVERSÁRIO DO CENTAURO MOTO CLUBE

Em comemoração ao 18º aniversário do Centauro Moto Clube foi realizado em Interlagos, nos dias 15 e 16 de abril, um evento que serviu de abertura para o Campeonato Paulista de Automobilismo.

Esse evento contemplou três corridas de automóveis, além de corridas de motos, sendo as duas primeiras de automóveis disputadas no dia 15 e a terceira no domingo, dia 16.

A prova destinada aos pilotos estreados e novatos reuniu 22 pilotos, e que deveria ser a inicial do programa, acabou sendo passada para depois da corrida dos carros de Turismo Grupo 5 uma vez que caía uma garoa em Interlagos e, com isso, os organizadores decidiram, por medida de segurança, realizar primeiro a prova dos pilotos veteranos.

Nessa prova largaram apenas 8 carros, tomando a liderança o JK de “Von Stuck”, que deu a falsa impressão de que poderia fazer frente à Alfa Giulia de Emílio Zambello, que havia largado na última posição. Mas Zambello não teve dificuldades em ir ultrapassando um a um os seus adversários até passar por “Von Stuck” no retão de Interlagos e, a partir daí, liderar as 10 voltas da prova para vencer com mais de trinta segundos de vantagem. Na terceira volta “Von Stuck” teve que abandonar a prova, passando, a partir de então, a se travar uma interessante luta entre os DKW de Jan Balder e Maks Weiser pela segunda colocação

que acabou ficando com Weiser que levou 4 segundos de vantagem na bandeirada de chegada. O quarto colocado foi Emerson Maluf (Renault 1093) e o quinto Fredy O'Hara (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1967/8](#)



Na prova de Turismo, Emílio Zambello, na Alfa Romeo Giulia TIS nº 25 venceu com facilidade, enquanto Freddy O'Hara, Renault 1093 nº 36 terminou em quinto, aparecendo na foto entre o Simca de Berco Acherboin e o DKW de Maks Weiser.

Depois dessa prova foi disputada a de Estreantes e Novatos a qual foi vencida de ponta a ponta pelo Simca de Paulo Emílio Alves, que disparou na frente não dando chance aos seus adversários. Em segundo lugar ficou Edgar de Mello Filho, que fazia sua segunda corrida, pilotando um DKW Vemag, seguido por dois Renault 1093, de Victor Maluf e de Fausto Dabbur.

[Ver RESULTADOS 1967/9](#)



A prova de Estreantes e Novatos teve um farto grid (foto à esquerda), mas foi vencida com facilidade por Paulo Emílio Alves.

Para a prova principal, disputada no domingo, dia 16, era esperado um duelo entre o Karmann Ghia Porsche de Wilson Fittipaldi Jr. e a carretera Corvette de Camilo Christófar.

E tudo começou em suspense, quando, antes de corrida, o Karmann Ghia ficou sem embreagem e o carro foi levado para a oficina da equipe, na Avenida Cidade Jardim para reparos.

Com o início da prova se aproximando, todos no autódromo davam como certa a ausência do carro, até que, pilotado por Wilson Fittipaldi Jr. o carro chegou em cima da hora e pôde participar. É bem verdade que a organização da prova facilitou as coisas, pois houve um atraso de 20 minutos, não se sabe se intencionalmente ou não, mas que permitiu que o carro chegasse ao autódromo a tempo.

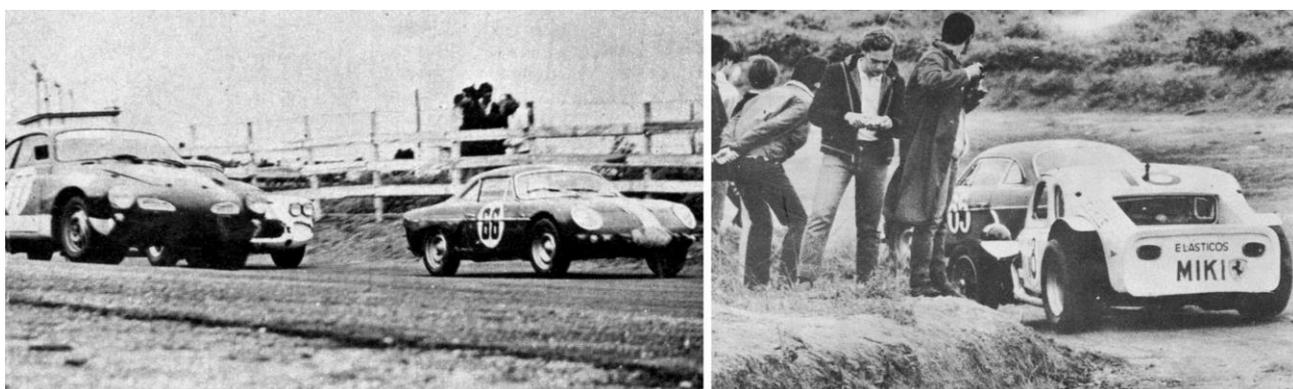
Iniciada a corrida, Camillo tomou a ponta, mas a sua liderança durou apenas até o retão, onde foi ultrapassado pelo Karmann Ghia que daí por diante se manteve na liderança até completar as 10 voltas estabelecidas.

Com Camillo firme em segundo, o público pôde ver uma encenação de luta pela terceira posição entre a Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello e a Alfa Romeo Giulia de Ubaldo Lolli, ambas da equipe Jolly Gancia. Embora Lolli viesse andando muito bem, tendo inclusive registrado um tempo de volta com a marca de 3m59s, era nítido que a GTA era mais rápida e que Zambello podia se distanciar o que acabou acontecendo durante a prova.

Outra luta interessante ocorreu entre o DKW Mickey Mouse de Volante 13 e o VW Porsche de José Carlos Pace que durou durante toda a prova, com vitória de Volante 13 por dez segundos, conquistando a quinta colocação geral.

Registro ainda, para a capotada do Renault 1093 de Freddy O'Hara ainda na primeira volta, que felizmente não trouxe maiores consequências para o piloto.

Ver RESULTADOS 1967/10



A prova principal foi vencida por facilidade pelo Karmann Ghia Porsche nº 77 de Wilson Fittipaldi Jr., que na foto da direita ultrapassar o Interlagos 66 de Waldemyr Costa e o Corvette de Bica Vietnamis. Se principal adversário foi a Carretera Corvette nº 18 de Camillo Christófaru que e vista na foto da direita, quando ultrapassava o Interlagos de Alfredo Lemos Praça.

23 – III CEM MILHAS DE KART – SÃO CRISTÓVÃO - RJ

Em comemoração ao 7º aniversário de fundação do Estado da Guanabara, o Jornal O Globo promoveu a 3ª edição das Cem Milhas de Kart, prova disputada no dia 21 de abril, no Pavilhão do Parque de São Cristóvão, na cidade do Rio de Janeiro, com a participação de 65 karts.

Os vencedores foram Geraldo Alves e Newton Alves, pilotando um Silpo. Ao final da prova, houve um protesto da equipe Mini, pedindo a recontagem de voltas, pois, segundo os argumentos apresentados, enquanto o Kart de Marivaldo/Durval Viscardi efetuou apenas paradas nos boxes para troca de piloto e reabastecimento, a dupla vencedora se envolveu num acidente em que o kart deles teve que recorrer aos boxes para troca de uma roda que ficou empenada. Depois de muita discussão, a equipe de cronometragem da prova manteve a vitória de Geraldo e Newton.

Resultado: 1º (32) Geraldo Rocha/Newton Alves – Silpo; 2º (145) Marivaldo Fernandes/Durval Viscardi – Mini Riomar; 3º (77) – Paulo César Furlanetto – Silpo; 4º (123) Sérgio Mattos – Mini; 5º (87) Carlos Gagliano – Mini; 6º (5) Toni Rocha – Mini; 7º (277) Luiz Paulo Polastri – Mini; 8º (36) Edgar Amaral – Mini; 9º (125) Maneco Combacau/Joaquim Cacaio Mattos – Mini; 10º (34) César Faria – Mini; 11º (97) Henrique Alcântara; 12º (88) Luís Carlos La Seigne; 13º (251) Ludovino Gonçalves.



CEM MILHAS DE KARTS



Luta entre o 81 – Amadeo Gogliano, 87 – Carlos Gogliano e 123 – Sérgio Mattos e, à direita, o kart nº 32 vencedor da prova, conduzido por Geraldo Rocha e Newton Alves.

24 – MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA

A abertura do Campeonato Brasileiro de Automobilismo de 1967 aconteceu no dia 23 de abril, mais uma vez com a realização da prova “Mil Quilômetros de Brasília”.

O Campeonato brasileiro desse ano manteve a forma de contagem de pontos com o primeiro colocado recebendo 15 pontos, o segundo 11, terceiro 9, quarto 7, quinto 6, sexto 5, sétimo 4, oitavo 3, nono 2 e décimo 1, porém tinham acabado o coeficiente de correção de acordo com a cilindrada do carro e categoria.

Outra modificação ocorreu em relação às categorias, que passaram a ser: Turismo Experimental, englobando os carros Sport, GT e Protótipos, e Turismo Força Livre, envolvendo todos os carros de turismo, inclusive as chamadas “Carreteras”. Essas duas categorias eram divididas em duas classes: até e acima de 1.300 cc.

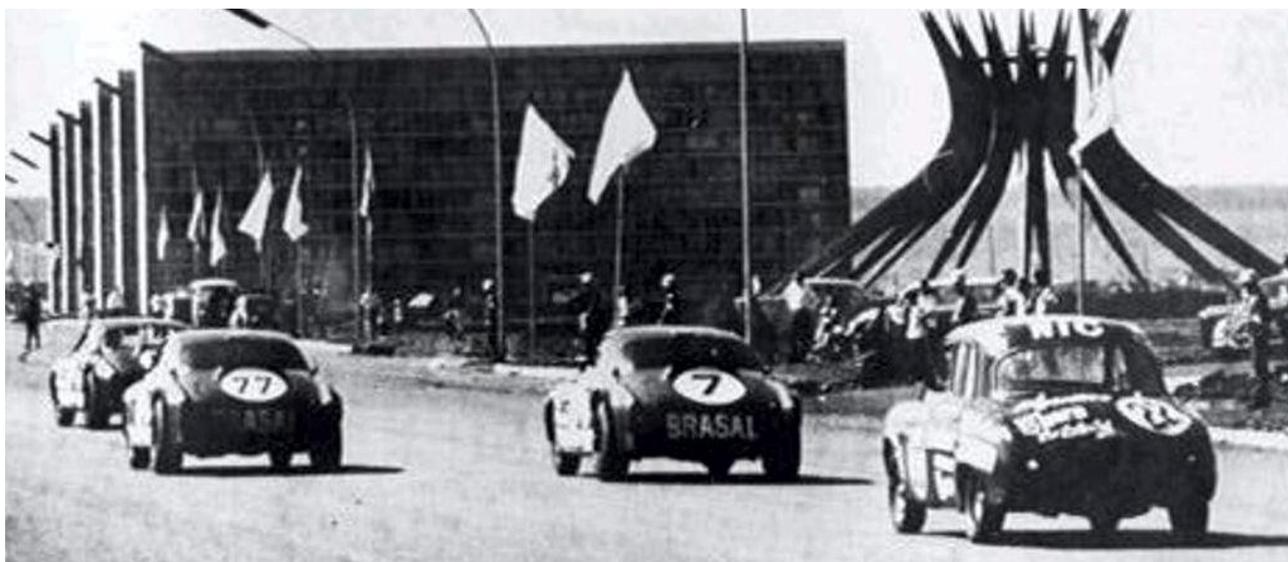


Três participantes de Brasília: 43 – Carlos Alberto Braz/Evandro Dantas (Interlagos) que se classificou em quinto lugar; 11 – Pedro Paulo Santi/Janjão Lahorgue (Renault Teimoso) e 5 – Jauro Ribeiro/Jacques Lima (DKW Vemag)

A principal equipe inscrita foi a Dacon, que levou a Brasília três carros, todos Karmann Ghia com carroceria de fibra de vidro e motor Porsche, sendo que o nº 77, de Wilson Fittipaldi e José Carlos Pace estava equipado com motor de 2.000 cc, enquanto o 7, de Emerson Fittipaldi e Francisco Lameirão, e o 12, de Rodolpho Costa e Lian Duarte, tinham motor de 1.600 cc. A equipe Willys se inscreveu apenas com um carro, o Willys 1300 nº 47 para Luiz Pereira Bueno e Bird Clemente. A Jolly Gancia se fez presente com a Alfa Romeo GTA para Piero Gancia e Emílio Zambello e a Alfa Romeo Giulia TIS para Ciro Cayres e Ubaldo Lolli. A categoria “Turismo Experimental” foi completada com a presença do protótipo Atlas Alfa Romeo, que dessa vez seria pilotado por Abelardo Aguiar e Carlos Bravo e pelo Willys Interlagos dos pilotos locais Evandro Dantas e Carlos Alberto Braz de Souza.

Além dos Alfa Romeo da Jolly Gancia, entre os competidores da categoria Turismo Força Livre, havia a inscrição de um FNM 2000 JK, para Mário Olivetti e Amauri Mesquita, que tinha a companhia de diversos Renault e DKW Vemag, a maioria de pilotos locais.

Na véspera da corrida foi realizado um treino livre e, assim que foi iniciado, ainda na sua primeira volta, o Karmann Ghia Porsche nº 77, pilotado por Wilson Fittipaldi Jr., saiu muito forte da curva da Torre de TV, subiu o meio-fio e se chocou contra um poste, destruindo a suspensão dianteira, quebrando o câmbio, um semieixo traseiro, além de ficar com boa parte da carroceria quebrada. O carro foi imediatamente rebocado para a revenda VW Brasal, para tentar o reparo, que muitos consideravam ser impossível. Mas a equipe Dacon não envidou esforços e, depois de mais de 12 horas de trabalho, conseguiu colocar o carro em condições de participar da prova.



Os três Karmann Ghia Porsche (12 – Lian Duarte/Rodolpho Costa. 77 – Wilson Fittipaldi Jr./José Carlos Pace; e 7 – Emerson Fittipaldi/Francisco Lameirão) e o Renault 1093 nº 22 de José Pedroso/Amaury Castro, tendo como fundo a Catedral e os Ministérios.

Nesses treinos, os melhores tempos registrados foram: Emerson Fittipaldi (KG Porsche nº 7) – 2m37s8; Luiz Pereira Bueno (Willys 1300 nº 47) – 2m40s0; Piero Gancia (Alfa GTA nº 23) – 2m41s4; Francisco Lameirão (KG Porsche nº 7) – 2m41s8; Bird Clemente (Willys 1300 nº 47) – 2m43s8; Ciro Cayres (Alfa Giulia nº 25) – 2m45s0; Lian Duarte (KG Porsche nº 12) – 2m45s6; Emílio Zambello (Alfa GTA nº 23) – 2m46s8; Ubaldo Lolli (Alfa Giulia nº 25) – 2m48s0.

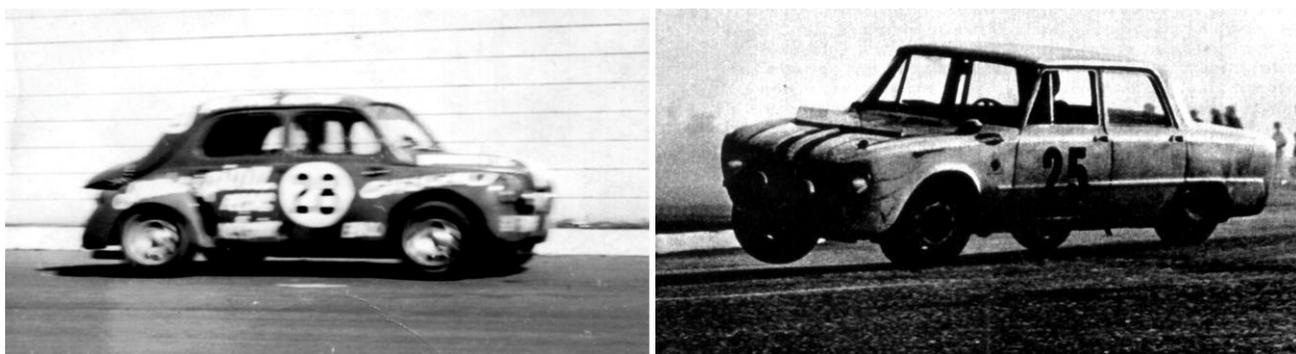
O grid de largada, entretanto, não foi definido de acordo com tempos, mas por meio de sorteio, sendo a “pole-position” assegurada ao Campeão Brasileiro de 1966, no caso a Alfa Romeo GTA de Piero Gancia. As demais posições foram decididas primeiramente pelos carros da categoria “Turismo Experimental” seguido pelos Turismo Força Livre acima de 1.301 cc e depois pelos Turismo Força Livre até 1.300 cc.

Com esses critérios, o grid de largada ficou assim definido:

47 Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente Willys 1300	77 Wilson Fittipaldi Jr./José Carlos Pace Karmann Ghia Porsche 2.000	23 Piero Gancia/Emílio Zambello Alfa Romeo GTA
66 Abelardo Aguiar/Carlos Bravo Atlas Alfa Romeo		7 Emerson Fittipaldi/Francisco Lameirão Karmann Ghia Porsche 1.600
25 Ciro Cayres/Ubaldo Lolli Alfa Romeo Giulia TIS	43 Evandro Dantas/Carlos Aloberto Braz Willys Interlagos	12 Rodolpho Costa/Lian Duarte Karmann Ghia Porsche 1.600

10 Sérgio B. De Mello/José C. Laquintinie FNM 2000 JK (NL)	65 Mário Olivetti/Amauri Mesquita FNM 2000 JK	
51 Carlos Whitaker/Antônio Carlos Souza Renault 1093	32 George Pappas/Roberto Faria DKW Vemag	11 Pedro Paulo Santi/Janjão Lahorgue Renault Teimoso
50 Wanderley Mariz/Luiz Felipe Abraão DKW Vemag	5 Jauro Ribeiro/Jacques Lima DKW Vemag	
28 Enio Garcia/Waldir Lomazzi Renault 4CV-1062	8 Ari Iasi/Adalberto Iasi Renault 1093	88 José Carlos Fernandes Renault 1093
42 André Gustavo/Paulo César Lopes Renault Teimoso	99 Ernani Roberto/Toninho Martins Renault Teimoso	
22 José A. Pedroso/Amaury Castro Renault 1093	33 Tito Passarinho/David Ângelo Renault 1093	31 Boris Feldman DKW Vemag
72 Flávio Palma Lima/Eduardo Baeta Renault 1093.	18 Nilson Freitas/Jorge Dino Renault 1093	

Com 15 minutos de atraso, às 00,15 horas do domingo, dia 23 de abril, foi dada a largada para 24 carros, sem a presença do JK nº 10 que não alinhou. Piero Gancia partiu na frente, mas logo depois da primeira curva, no Eixo Rodoviário Norte, o Karmann Ghia Porsche de Wilson Fittipaldi Jr. tomou a dianteira, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 77 – 23 – 47 – 7 – 25 – 66 – 43 – 12 – 65 – 11 – 32 – 51 – 5 – 50 – 88 – 8 – 28 – 99 – 42 – 31 – 33 – 22 – 18 – 72.



28 – Enio Garcia/Waldir Lomazzi (Renault 4CV) e 25 – Ciro Cayres/Ubaldo Lollo (Alfa Romeo Giulia TIS)

Wilson Fittipaldi Jr. logo começou a se distanciar na liderança, enquanto era travada uma luta muito boa entre Emerson Fittipaldi, Piero Gancia e Luiz Pereira Bueno pela terceira colocação. Um pouco atrás vinha a Alfa Romeo 25, seguida pelo Karmann Ghia 12, Interlagos 43, JK 65 e os demais.

Com dez voltas completadas, Wilsinho Fittipaldi se mantinha à frente, vindo a seguir: 2º Piero Gancia; 3º Francisco Lameirão; 4º Bird Clemente; 5º Ubaldo Lollo; 6º Abelardo Aguiar; 7º Rodolpho Costa; 8º Mário Olivetti; 9º Carlos Alberto Braz; 10º George Pappas; 11º Enio Garcia; 12º André Gustavo; 13º Wanderley Mariz; 14º Ari Iasi; 15º José Carlos Fernandes; 16º Tito Passarinho; 17º Ernani Roberto; 18º Pedro Paulo

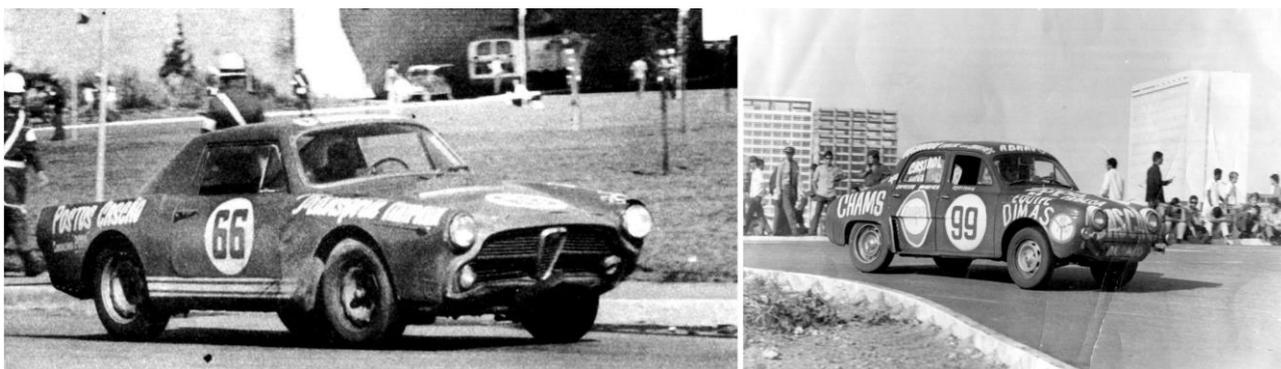
Santi; 19º Jauro Ribeiro; 20º Carlos Whitaker; 21º Nilson Freitas; 22º José Antônio Pedroso; 23º Flávio Palma Lima; 24º Boris Feldman.

Com 15 voltas disputadas, apenas 5 carros corriam na mesma volta: KG Porsche 77; Alfa 23; KG Porsche 7; Willys 47; e Alfa 25.

Lian que tinha substituído Rodolpho Costa começou a recuperar terreno e logo ultrapassou o protótipo Alfa Romeo de Petrópolis, de Abelardo Aguiar. Na volta 13 foi a vez de Francisco Lameirão superar a Alfa Romeo 23, para assumir a segunda colocação.

Com 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Karmann Ghia Porsche 77 (Wilson Fittipaldi Jr.); 2º Karmann Ghia Porsche 7 (Francisco Lameirão); 3º Alfa Romeo GTA 23 (Piero Gancia); 4º Willys 1300 47 (Bird Clemente); 5º Alfa Romeo Giulia 25 (Ubaldo Lolli); 6º Karmann Ghia Porsche 12 (Lian Duarte); 7º Alfa Romeo 66 (Abelardo Aguiar); 8º FNM JK 65 (Mário Olivetti/Amauri Mesquita); 9º DKW Vemag 32 (George Pappas); 10º Interlagos 43 (Carlos Alberto Braz); 11º Renault 4CV-1062 28 (Enio Garcia); 12º Renault 1093 8 (Ari Iasi); 13º Renault Teimoso 99 (Ernani Roberto); 14º Renault 1093 88 (José Carlos Fernandes); 15º Renault Teimoso 42 (André Gustavo); 16º Renault 1093 51 (Carlos Whitaker); 17º Renault Teimoso 11 (Pedro Paulo Santi); 18º Renault 1093 22 (José Antônio Pedroso); 19º DKW Vemag 50 (Wanderley Mariz); 20º Renault 1093 18 (Nilson Freitas); 21º Renault 1093 33 (Tito Passarinho); 22º Renault 1093 72 (Flávio Palma Lima); 23º DKW Vemag 5 (Jauro Ribeiro); 24º DKW Vemag 31 (Boris Feldman).

Pouco depois começaram as desistências: na 21ª volta abandonou o DKW do mineiro Boris Feldman e na volta 23 o Renault 1093 do brasileiro Flávio Palma Lima.



66 – Abelardo Aguiar/Carlos Bravo (Protótipo Atlas Alfa Romeo) e 99 – Ernani Roberto/Toninho Martins (Renault Teimoso)

Com Wilsinho bem à frente, continuavam as lutas pela segunda posição entre o Karmann Ghia nº 7 e a Alfa nº 23, e pela quarta posição entre o Willys nº 47 e a Alfa nº 25, com cada dupla correndo muito próxima.

Ao serem atingidas 30 voltas a ordem de passagem dos carros era: 77 – 7 – 23 – 47 – 25 – 12 – 66 – 65 – 32 – 43 – 28 – 8 – 88 – 99 – 42 – 51 – 11 – 22 – 18 – 33 – 5 – 50.

Na volta 37 não passou o carro de Bird Clemente. Inicialmente se falou em capotagem, mas depois foi verificado que o carro tinha saído da pista na curva que saía da Avenida W-3 Norte em direção à Torre de TV. Bird explicou depois que, com o vidro muito sujo e ofuscado pela iluminação da rua, perdeu o ponto de referência e quando viu não dava mais para fazer a curva. Com isso, subiu o meio-fio, deu um voo de poucos metros e foi cair dentro de um jardim. Bird nada sofreu, mas o carro tinha quebrado a suspensão, furado o cárter, empenado a travessa além de outros estragos.

Na volta seguinte, entrou nos boxes a Alfa Romeo do Campeão Brasileiro, com a junta do cabeçote queimada. Quem também parou por muito tempo nos boxes foi o JK nº 65 de Mário Olivetti, que perdeu muitas voltas antes de retornar à corrida. Com esses acontecimentos, a corrida perdeu seu “charme”, com

os carros líderes correndo isolados, sem qualquer disputa que atraísse o grande público que se espalhava pelas avenidas de Brasília para assistir à corrida.

Dessa forma, completadas 40 voltas restavam 20 carros na prova, que corriam na seguinte ordem: 77 – 7 – 25 – 12 – 66 – 32 – 28 – 43 – 8 – 42 – 99 – 88 – 22 – 11 – 51 – 18 – 33 – 5 – 65 – 50.

Na volta 47 ocorreu novo abandono, do DKW Vemag nº 50 dos cariocas Wanderley Mariz e Luiz Felipe Abraão.

Poucas modificações ocorreram depois de 50 voltas, com os 19 carros restantes na prova passando assim: 77 – 7 – 25 – 12 – 66 – 32 – 43 – 42 – 28 – 22 – 8 – 99 – 11 – 88 – 51 – 18 – 33 – 5 – 65.

Durante a madrugada Brasília viu uma das maiores cerrações de sua história fazendo com que a velocidade média ciasse bastante e provocasse alguns acidentes.

Com 60 voltas completadas, a ordem de passagem era a seguinte: 77 – 7 – 25 – 12 – 66 – 32 – 43 – 28 – 42 – 8 – 99 – 22 – 88 – 51 – 11 – 5 – 33 – 18 – 65.

Quem vinha tendo problemas com os freios era a Alfa Romeo de Ciro Cayres/Ubaldo Lolli que passou a frequentar os boxes e com isso acabou perdendo a posição para o Karmann Ghia Porsche de Lian Duarte/Rodolpho Costa.

Depois de 70 voltas os carros corriam nas seguintes posições: 77 – 7 – 12 – 25 – 66 – 32 – 43 – 28 – 42 – 8 – 99 – 22 – 88 – 11 – 51 – 5 – 33 – 18 – 65.

Na volta 74, o DKW Vemag dos bons pilotos brasileiros George Pappas e Roberto Faria, que vinha se destacando na corrida e ocupando a sexta posição, teve o motor fundido, e os pilotos perderam a chance de obterem uma excelente colocação final, uma pena.



Os três Karmann Ghia Porsche da Dacon (12 – Lian Duarte/Rodolpho Costa); 7 – Emerson Fittipaldi/Francisco Lameirão; e 77 – Wilson Fittipaldi Jr./José Carlos Pace) passando pela Torre de TV

Colocação após 80 voltas: 77 – 7 – 12 – 25 – 66 – 43 – 42 – 28 – 99 – 22 – 88 – 8 – 11 – 51 – 5 – 33 – 18 – 65.

Durante a cerração, o Karmann Ghia Porsche nº 12 que era pilotado por Rodolpho Costa, ultrapassou o Alfa Romeo de Abelardo Aguiar, colocando mais uma volta de vantagem sobre o carro de Petrópolis, porém ao entrar na curva dos boxes, derrapou ficando atravessado à frente da Alfa. Abelardo não teve como desviar e bateu muito forte no Karmann Ghia que teve a lateral direita totalmente destruída, enquanto a Alfa ficava com a frente ameaçada pegando nos pneus dianteiros. Os dois carros foram para os boxes onde foram efetuados reparos. O Karmann Ghia voltou remendado com fita adesiva, com a porta caída para dentro do

carro, enquanto os mecânicos puxaram a frente da Alfa que retornou com a frente ameaçada, perdendo a posição para o Interlagos nº 43.

Outro carro que se acidentou no mesmo local foi o Renault 1093 dos irmãos Iasi, que acabou fazendo a curva de lado, com as rodas tocando o muro que contornava externamente a pista. Desvirado, o carro seguiu até o final da prova.

Novo abandono ocorreu na volta 89, com a retirada do Renault 1093 de Tito Passarinho e David Ângelo, restando 17 carros na prova depois de 90 voltas: 77 – 7 – 12 – 25 – 43 – 66 – 22 – 99 – 8 – 28 – 11 – 51 – 42 – 18 – 5 – 88 – 65.

Completadas 100 voltas, quase a metade da prova, poucas coisas tinham mudado e os carros seguiam na ordem: 77 – 7 – 12 – 25 – 43 – 66 – 99 – 22 – 8 – 88 – 28 – 42 – 51 – 18 – 5 – 88 – 65.

Na volta 106 abandonou o Renault 1093 do carioca José Carlos Fernandes. Poucas alterações foram verificadas. Colocações com 110 voltas: 77 – 7 – 12 – 25 – 43 – 66 – 99 – 22 – 8 – 11 – 28 – 42 – 51 – 5 – 18 – 65.

Colocações com 120 voltas – 77 – 7 – 12 – 25 – 43 – 66 – 99 – 22 – 8 – 11 – 28 – 42 – 51 – 5 – 65.

Mais um abandono, do Renault 1093 nº 18, de Nilson Freitas e Jorge Dino, depois de 120 voltas.

Colocações com 130 voltas; 77 – 7 – 12 – 25 – 43 – 66 – 99 – 22 – 11 – 8 – 42 – 28 – 51 – 5 – 65.

Na volta 130 ocorreram alterações importantes. A Alfa Giulia ficou sem freios no final da descida do eixo monumental, seguiu direto ficando parado próximo à Catedral, onde perdeu muito tempo e a ótima colocação que dispunha até que o problema fosse sanado e o carro retornasse à corrida quase na última posição. Ocorreu com 130 voltas o abandono do Renault 1093 dos irmãos Iasi. Enquanto isso, o protótipo Alfa Romeo nº 66 ultrapassou o Interlagos nº 43 e, com a parada da Alfa 25, passou a ocupar a quarta posição, que manteve até o final da prova.

Colocações com 140 voltas: 77 – 7 – 12 – 66 – 43 – 99 – 22 – 11 – 42 – 28 – 51 – 5 – 65 – 25.

Até o final da corrida pouca coisa mudou, registrando-se apenas mais um abandono, do Renault 4CV-162 dos brasileiros Enio Garcia e Waldir Lomazzi, que vinha tendo bom desempenho, disputando desde o início da corrida a liderança entre os Renault.



A chegada vitoriosa dos Karmann Ghia Porsche

A prova chegou ao seu final depois de 9h58m00s2, com o Karmann Ghia Porsche de Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace três voltas à frente do segundo colocado o Karmann Ghia Porsche de Emerson Fittipaldi e Francisco Lameirão. O terceiro foi o Karmann Ghia Porsche de Lian Duarte e Rodolpho Costa, o quarto o Atlas Alfa Romeo de Abelardo Aguiar e Carlos Bravo e o quinto o Interlagos de Carlos Alberto Braz e Evandro Dantas. O sexto colocado foi o Renault Teimoso de Ernani Roberto e Toninho Martins, que venceu a categoria Turismo Força Livre.

[Ver RESULTADOS 1967/11](#)

25 – NOVA DIRETORIA NA FEDERAÇÃO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO

Mário Amato tomou posse na presidência da Federação Paulista de Automobilismo, no dia 28 de abril, tendo o deputado Antônio Sílvio Cunha Bueno como vice-presidente.

26 – I ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

No dia 30 de abril foi iniciado o Campeonato Carioca de Automobilismo, no Autódromo de Jacarepaguá. O evento teve três provas, as tradicionais provas de pilotos graduados e de estreantes e novatos e uma corrida para Alunos da Escola de Pilotagem.

A primeira prova foi a dos alunos da Escola de Pilotagem que teve a participação de 13 carros. Dada a saída, a única representante do sexo feminino, a piloto Consuelo Cornelsen partiu com força assumindo a liderança da prova, que perdeu na entrada do miolo do circuito, sendo a primeira volta completada na seguinte ordem: 1º (43) Marcus Vinícius; 2º (71) Paulo Fabiano; 3º (60) Dante Fracalanza; 4º (17) Consuelo Cornelsen; 5º (11) Jailton Damasceno; 6º (41) Jayme de Castro; 7º (47) Marcelo Rodrigues; 8º (77) Amarílio Gстал; 9º (72) Thomas Lambert; 10º (69) Paulo Reis; 11º (13) Ivan Labanca; 12º (36) Mário Marques Tourinho; e 13º (7) Pimentinha.



Participantes da prova para os pilotos da Escola de Pilotagem: 17 – Consuelo Cornelsen (Renault 1093); 47 – Marcelo Rodrigues (VW 1200); e 60 – Dante Fracalanza (DKW Vemag), vencedor da prova

Na terceira volta Paulo Fabiano ultrapassou Marcus Vinícius na entrada do miolo, na curva do Lago, assumindo a liderança da prova. Entretanto, na freada, Marcus Vinícius bateu na traseira de Fabiano, fazendo com que este capotasse e fosse parar dentro do lago, felizmente sem maiores consequências. Registre-se que Marcus Vinícius, que apesar de involuntariamente ter provocado o acidente, parou para socorrer Paulo Fabiano.

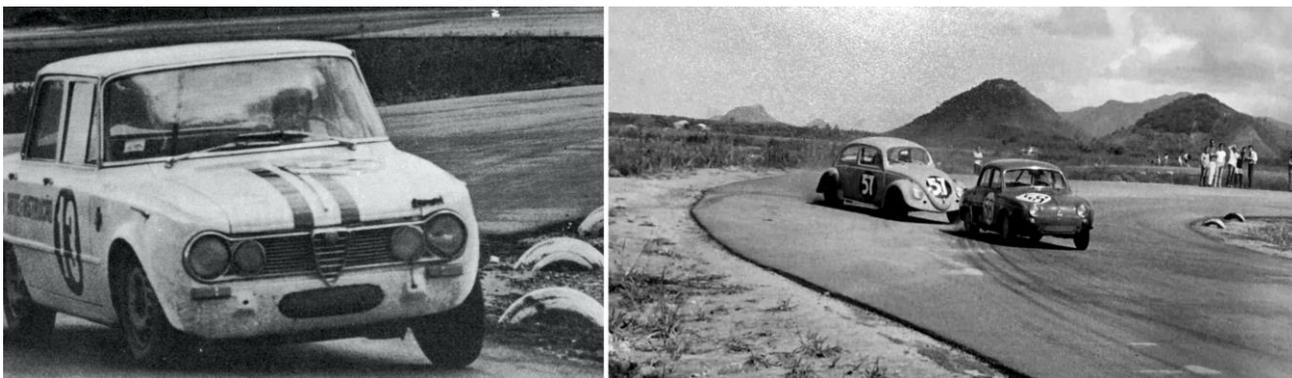
Com o acidente, tomou a ponta Dante Fracalanza, seguido por Consuelo, posições que se mantiveram até o final da prova. O terceiro foi Marcelo Rodrigues e o quarto Amarílio Gстал.

[Ver RESULTADOS 1967/12](#)

Em seguida foi disputada a corrida de Estreantes e Novatos. Sidney Cardoso, irmão de Sérgio Cardoso, pilotando a Alfa Romeo Giulia TIS da Equipe Colégio Arte e Instrução tomou a ponta que manteve até o final, com grande tranquilidade. Ainda na primeira volta, ocorreu o capotamento do Renault 1093 nº 54 de Ruy Bessa na curva do "S". Na volta seguinte, foi a vez de Pedro Paulo sair da pista com seu Volkswagen, não retornando.

Em segundo lugar terminou Carlos B. Souza (Simca), seguido por Renato Peixoto (FNM JK) e José Bravo (FNM JK), os únicos que completaram as 15 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1967/13](#)



Na prova de Estreantes e Novatos, Sidney Cardoso não teve adversários para a sua Alfa Romeo Giulia TIS, na prova em que Álvaro Santana (VW 1200 nº 57) derrapou ao perseguir Dalmo V. Júnior (Renault 1093 nº 58) e acabou capotando.

A prova principal contou com a participação de 16 carros, mas desde o seu início, foi amplamente dominada por Norman Casari no seu Malzoni nº 96, seguido por Wilson Marques, no Malzoni nº 99.

Abelardo Aguiar que tinha largado no final do pelotão, vinha recuperando terreno até que na 13ª volta conseguiu ultrapassar o DKW de Amauri Mesquita, para assumir a terceira posição. A partir de então, Abelardo começou a se aproximar do Malzoni de Marques, embora este estivesse ainda bem distante, até que na 26ª volta entrou quente demais na curva do "S", derrapou e acabou capotando. Ajudado por pessoas que se encontravam naquele local, conseguiu retornar à prova, mas havia perdido muito tempo e somente conquistou a nona posição final.

[Ver RESULTADOS 1967/14](#)



Abelardo Aguiar (Protótipo Atlas Alfa Romeo) capotou ao se desviar de um assistente que atravessou a pista, na prova em que Norman Casari (Malzoni 96) venceu com tranquilidade.

27 – I ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A abertura do Campeonato Carioca de Kart ocorreu no dia 7 de maio, com as provas sendo realizadas no Pavilhão de Exposições de São Cristóvão, numa promoção do Jornal O Globo, com os seguintes resultados:

1 – Categoria 200 cc: 1º (38) Aurelino Leal – 44 voltas; 2º (34) César Faria – 43 voltas; 3º (4) João Renha – 42 voltas.

2 – Categoria 125 cc: 1º (3) Henry Hulsmeyer – 42 voltas; 2º (10) Jaime Abrunhosa – 42 voltas; 3º (32) Geraldo Renha – 41 voltas; 4º (8) Roberto Batista – 41 voltas; 5º (16) Isidoro Danon – 41 voltas; 6º (81) Amadeu Gagliano – 40 voltas; 7º (92) Newton Alves – 40 voltas; 8º (366) Nelson Amorim – 40 voltas; 9º (2) João Vital – 40 voltas; 10º (69) Paulo Reis – 34 voltas; 11º (44) Zipo – 29 voltas.

3 – Categoria 100 cc: 1º (34) César Faria – 45 voltas; 2º (38) Aurelino Leal – 45 voltas; 3º (12) Mauro Arthur Forjaz – 44 voltas; 4º (10) Jaime Abrunhosa – 43 voltas; 5º (36) Edgar Amaral – 42 voltas; 6º (87) Carlos Gagliano – 41 voltas; 7º Mucio Lodi (26) – 31 voltas.

28 – O FIM DA SCUDERIA TRANSPARANÁ

A Scuderia que em 1966 teve grande sucesso nas corridas disputas no Paraná, inclusive em provas nacionais disputadas naquele Estado, e tendo contado como piloto e chefe de equipe Luiz Pereira Bueno, encerrou suas atividades inesperadamente. Norman Prochet, dono da Scuderia, convocou os pilotos para comunicar o fato.

A equipe, que representava a Willys, dispunha de carros Interlagos e Renault e tinha entre seus pilotos, além de Luiz Pereira Bueno, Ettore Beppe, Luiz Gastão Ricciardella, Carlos Colli Monteiro, Dado Andrade, Bernardo Trindade Filho e muitos outros. Ricciardella tinha recebido recentemente o Prêmio Victor, como melhor piloto do ano de 1966 na categoria GT.

29 – ABERTURA DO TORNEIRO NACIONAL DE FÓRMULA VÊ

O tão esperado Torneiro Nacional de Fórmula Vê foi iniciado no dia 14 de maio, no autódromo de Jacarepaguá no Rio de Janeiro.

O regulamento da categoria previa a utilização de motor de 1.200 cc e, além disso, uma forma no mínimo curiosa para definição da colocação final da prova. Eram divididas em baterias, sendo atribuída pontuação para os sete primeiros (1º 12; 2º 9; 3º 7; 4º 5; 5º 3; 6º 2; e 7º 1), e com a soma dessa pontuação definindo a colocação final.

Dois fabricantes se destacavam: a Fittipaldi dos irmãos Wilson e Emerson e a Aranae, de Alexandre Guimarães, ambas de São Paulo. Além das duas, estavam prontos dois carros fabricados no Rio de Janeiro: o Spardaccini de Alfonso Spardaccini e o Jajá, de Jair e Jairo Amaro.

O primeiro problema para a realização da prova, foi a entrega dos carros Aranae comprados por pilotos cariocas que somente chegaram ao Rio de Janeiro na quinta-feira antes da corrida e, com isso, cinco pilotos que haviam se inscrito na prova não tiveram tempo de preparar os carros para a corrida. Assim, Celso Almeida, Gilberto Kamnitzer, Lair Carvalho, Henrique Fracalanza e Gil Ferreira estiveram ausentes da prova, que acabou reunindo apenas 10 carros.

Iniciada a primeira bateria, Emerson Fittipaldi tomou a ponta, seguido por José Carlos Pace e Marivaldo Fernandes, vindo bem distante Ricardo Achcar e Amauri Mesquita, com Vivaldi Neto derrapando na entrada do miolo, saindo da pista e quase caindo dentro do lago.



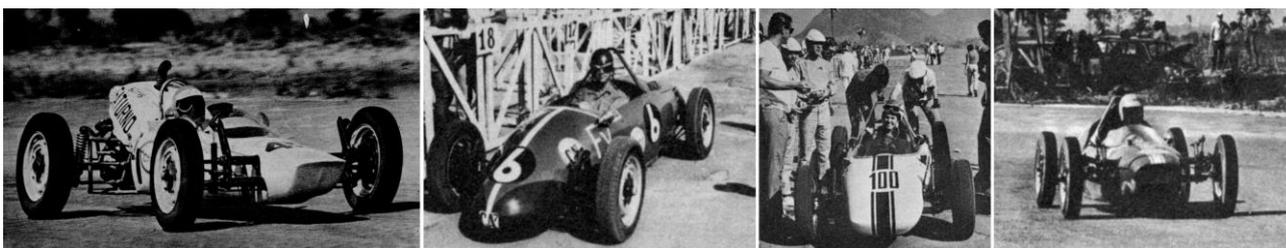
A largada da primeira corrida de Fórmula Vê disputada no Brasil, tendo na primeira fila: 7 – Emerson Fittipaldi; 2 – José Carlos Pace; e 12 – Totó Porto Filho.

Com Emerson firme na liderança, Pace e Marivaldo começaram a se alternar na disputa pela segunda colocação.

Na terceira volta Jorge Itam ficou fora da prova com vazamento de óleo no seu Aranae e na quinta foi a vez de Totó Porto Filho abandonar com a quebra do trambulador de marcha do seu carro. O próximo abandono ocorreu na 14ª volta, quando Vivaldi Neto capotou na saída do “S”, sendo o piloto atirado fora do carro tendo que levar vários pontos na parte superior dos seus lábios. Finalmente, Maurício Chulam Neto perdeu o controle do carro, indo cair dentro do lago.

Emerson Fittipaldi venceu a bateria, seguido por José Carlos Pace, Marivaldo Fernandes, Ricardo Achcar, Amauri Mesquita, Maurício Chulam Neto e Antônio Pinto de Souza.

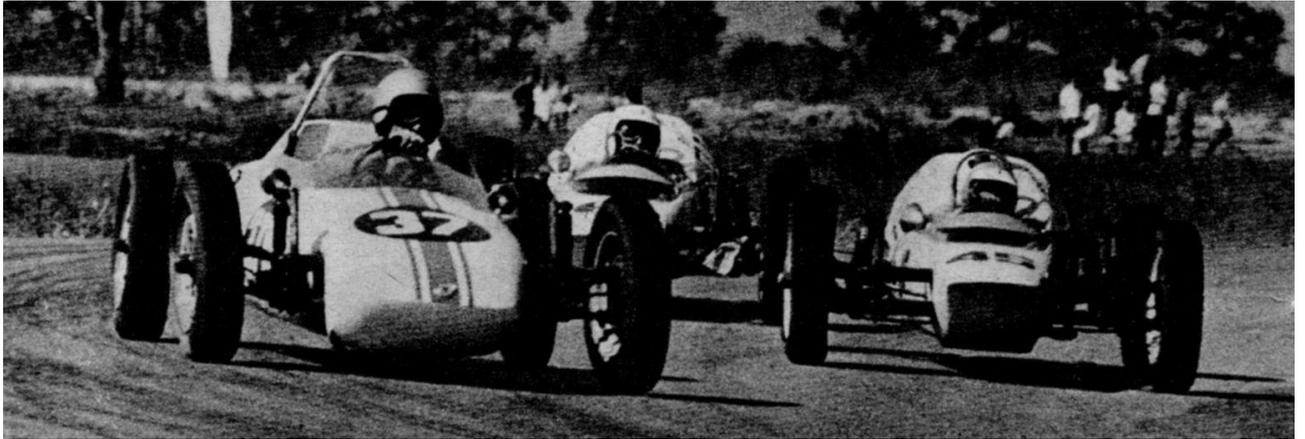
[Ver RESULTADOS 1967/15](#)



Os quatro carros que participaram dessa prova: 45 – Fitti Vê (Marivaldo Fernandes) – 6 – Spardaccini (Amauri Mesquita); 100 – Aranae (Ricardo Achcar) – 3 – Jajá (Vivaldi Neto)

Para a largada da segunda bateria, três carros não alinharam: o Jajá de Vivaldi Neto, o Aranae de Totó Porto Filho e o Aranae de Maurício Chulam Neto, e a prova se delineava como uma reprise da primeira bateria, com Emerson à frente, Marivaldo e Pace lutando pela segunda colocação, seguidos à distância por Ricardo Achcar, Amauri Mesquita, Antônio Pinto de Souza e Jorge Itam. Entretanto, na 21ª volta, José Carlos Pace parou nos boxes com queimaduras nas costas, por causa de vazamento do tanque de combustível do seu carro. No seu lugar assumiu Totó Porto Filho que, quando retornou à corrida, tinha perdido a posição para Ricardo Achcar.

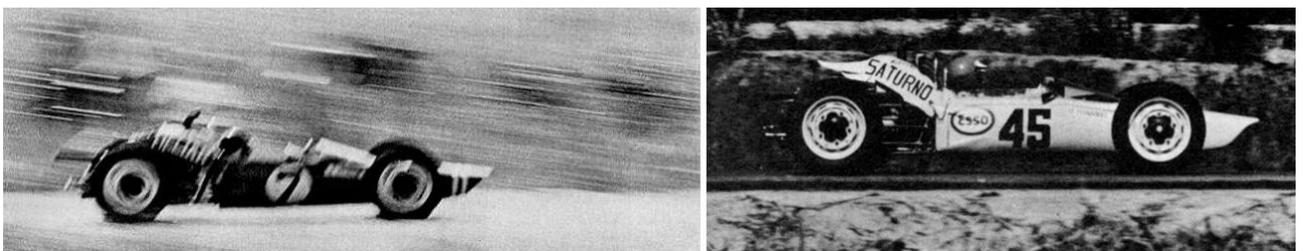
[Ver RESULTADOS 1967/16](#)



Disputa entre Antônio Pinto Souza (Aranae nº 37), Marivaldo Fernandes (Fitti nº 45) e José Carlos Pace (Fitti nº 2)

Na soma de pontos, Emerson Fittipaldi ficou em primeiro, Marivaldo Fernandes em segundo, José Carlos Pace em terceiro, Ricardo Achcar em quarto, Amauri Mesquita em quinto, Antônio Pinto de Souza em sexto, Mauricio Chulam Neto em sétimo, e Jorge Itam em oitavo.

[Ver RESULTADOS 1967/17](#)



Emerson Fittipaldi, nº 7, vencedor da corrida e Marivaldo Fernandes, nº 45, segundo colocado.

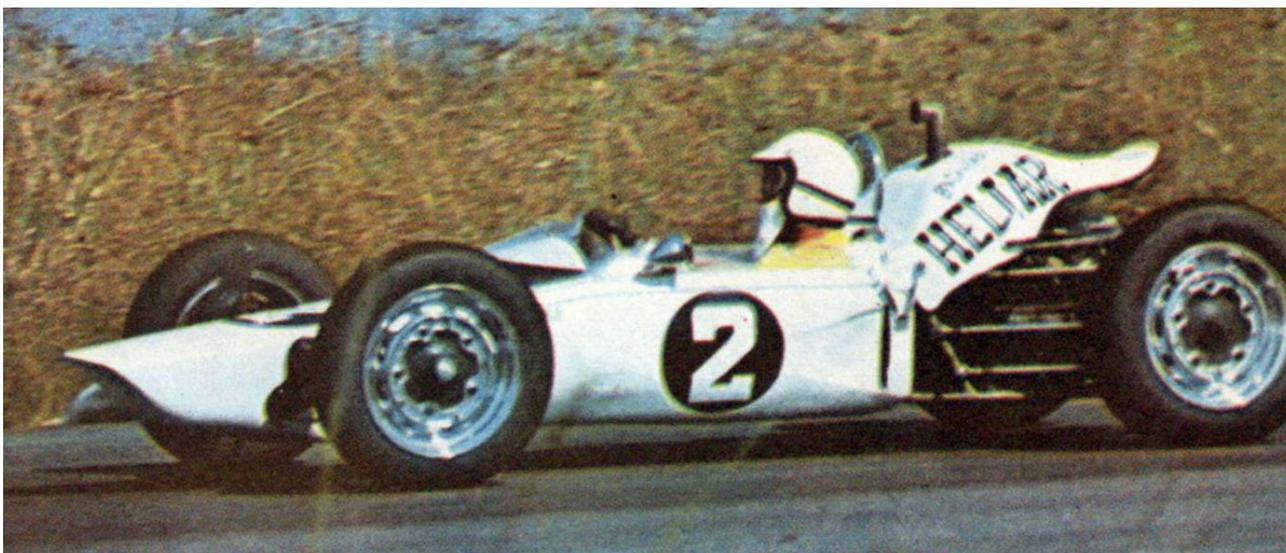
Ao final da corrida, o proprietário do carro nº 3, Jair Amaro, apresentou uma reclamação contra o motor do carro vencedor da prova. Pagou a taxa correspondente, sendo escolhida a Oficina de Albino Brentar para a verificação e seguiram o reclamante, o reclamado, jornalistas, membros da Comissão Técnica da Federação Carioca e pessoas ligadas aos envolvidos para a oficina.

No percurso, o diretor de prova, Sr. Amadeu Girão verificou que o reclamante não estava inscrito na Federação e, portanto, entendeu que a reclamação não era válida e, ao chegar à oficina, encontrou os ânimos exaltados, sendo inclusive, obrigado a expulsar do recinto o mecânico Alfonso Spardaccini, que quase tinha chegado a uma luta corporal com Wilson Fittipaldi Jr.

Quando a situação se acalmou, Girão informou aos interessados que a reclamação se tornara sem efeito e explicou as razões, com todos se conformando, exceto Wilson Fittipaldi Jr, que pediu autorização para que os representantes da Federação permitissem o retorno de Spardaccini ao recinto e informou que fazia questão de abrir o motor do carro para provar a todos que estava dentro do regulamento da categoria.

O motor foi desmontado, com os presentes chegando à conclusão de que estava de acordo com o regulamento e que poderia, inclusive, ter recebido algumas alterações que, certamente lhe possibilitariam um rendimento maior.

Ao final, Jair Amaro cumprimentou Wilsinho agradecendo a grande demonstração de desportividade.



José Carlos Pace – Fitti Vê nº 2

30 – O FIM DA EQUIPE DACON

No dia 5 de maio, Paulo Goulart procurou a diretoria da Volkswagen pedindo uma suplementação da verba de publicidade que a montadora normalmente liberava para as suas concessionárias. A Volks entendeu que não poderia abrir exceção apenas para um dos seus quase 500 revendedores e apresentou uma contraproposta: que a Dacon formasse uma equipe apenas de Fórmula Vê, que dessa forma a fábrica poderia ajudar. Mas Paulo Goulart não queria apenas correr na Fórmula Vê, mas manter a equipe dos Karmann Ghia Porsche e, como a Volkswagen não se interessou, decidiu acabar com a equipe, passando a partir de então vender seus carros: Os dois carros de 2.000 cc foram vendidos, respectivamente, para os irmãos Fittipaldi e para o petropolitano Aylton Varanda, enquanto um dos carros de 1.600 cc foi vendido para João Varanda Filho.

31 – II ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Kart, com promoção do Jornal O Globo, foi disputada no dia 21 de maio num circuito improvisado na Rua Álvaro Alberto em Santa Cruz, Zona Oeste do Rio de Janeiro, apresentando o seguinte resultado:

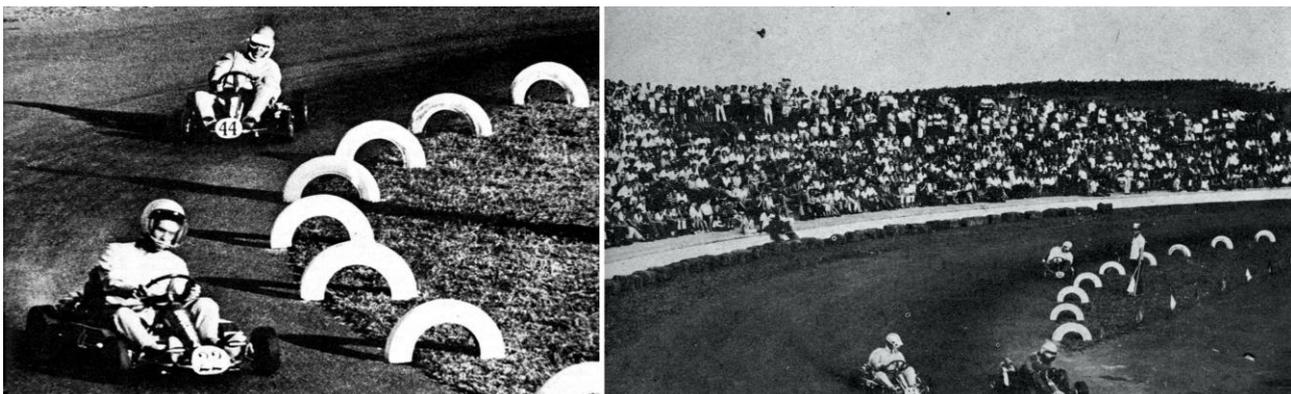
1 – Categoria 200 cc: 1º 38 – Aurelino Leal – 23 voltas; 2º 4 – João Renha – 22 voltas; 3º Adrian Hulsmeyer – 20 voltas.

2 – Categoria 125 cc: 1º 8 – Roberto Batista - 26 voltas; 2º 69 – Paulo Reis – 26 voltas; 3º 3 – Lincoln Gomide – 26 voltas; 4º 32 – Geraldo Rocha – 26 voltas; 5º 97 – Henrique de Castro – 26 voltas; 6º 10 – Jaime Abrunhosa – 25 voltas; 7º 356 - Nelson Amorim – 25 voltas; 8º 16 – Isidoro Danon – 25 voltas; 9º 6 - Henry Hulsmeyer – 25 voltas; 10º 68 – Hélios Leonardo – 24 voltas; 11º 355 – Lizardo Vasquez – 24 voltas; 12º 81 - Amadeu Gogliano – 24 voltas; 13º 5 – Toni Rocha; 14º 96 – José Carlos Cornal.

3 – Categoria 100 cc: 1º 34 – César Faria – 26 voltas; 2º 38 – Aurelino Leal – 26 voltas; 3º 7 – Roberto Batista – 26 voltas; 4º 12 – Mauro Forjaz – 25 voltas; 5º 13 - Leopoldo Serão – 25 voltas; 6º 87 - Carlos Gagliano – 24 voltas; 7º 96 – Samuel Franklin – 24 voltas; 8º 4 – João Renha – 24 voltas; 9º 10 - Jaime Abrunhosa – 24 voltas; 10º 11 – Aluizio Lage – 23 voltas.

32 – 1º ANIVERSÁRIO DO KARTÓDROMO DE TARUMÃ

A festa de comemoração do 1º aniversário de inauguração do Kartódromo de Tarumã, em Viamão, Rio Grande do Sul, ocorreu no dia 21 de maio com a disputa de uma corrida de 100 quilômetros, que contou com a participação de 15 gaúchos e 2 uruguaios, que terminou com o seguinte resultado: 1º-Clóvis de Moraes; 2º - Ilton Brigoni; 3º - Antônio Pegoraro/Sérgio Pegoraro; 4º - Sólon Radin/Wilson Drago; 5º - José Duarte/Arno Trost; 6º - José de Castro / Raimundo Castro; 7º -Raffaele Rosito/Cezar Pegoraro; 8º- Carlos Moraes/Ismael Chaves; 8º - Ismael Chaves/Carlos Moraes; 9º - Nei Ribeiro/Cláudio Menegassi; 10º- Valter Dohnert/Ivandrê Antônio Merlin; 11º - Hugo Espínola/Enio Berna.



Fotos do Kartódromo de Tarumã, com destaque para o nº 22, Clóvis de Moraes

33 – ESTREANTES NO CARIOCA DE KART

Foi realizada no dia 27 de maio uma prova para Estreantes e Novatos no Kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca, com o seguinte resultado: 1º (55) Francisco da Silva Veloso; 2º (69) José Luís Ferreira; 3º (50) Artur Olinda; 4º (1) João Carlos; 5º (41) Luís “Pepé” Eduardo Lima; 6º (42) Castrinho; 7º (90) Luís Fernando.

34 – CARIOCA DE FÓRMULA VÊ

No dia 28 de maio foi realizada a primeira etapa do Campeonato Carioca de Fórmula Vê. O evento além da corrida de Fórmula Vê, organizada nos mesmos moldes da prova do Torneio Nacional, teve uma prova para carro Volkswagen Sedan, da qual participaram 14 “fusquinhas”.



O Fusca de Philúvio Cerqueira, vencedor da prova preliminar.

Desde o início da prova se destacaram os carros de Marcus Vinícius, Philúvio Cerqueira, Roberval Vasconcelos, Jorge Leonso e Sidney Cardoso. Este último teve problemas na 9ª volta com vazamento de combustível sendo obrigado a abandonar a prova. Philúvio venceu com Marcus Vinícius em segundo e Roberval Vasconcelos em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1967/18](#)

A prova da Fórmula Vê teve a participação de apenas 9 carros. Sendo o grid de largada, que foi definido por sorteio, ficando assim composto:

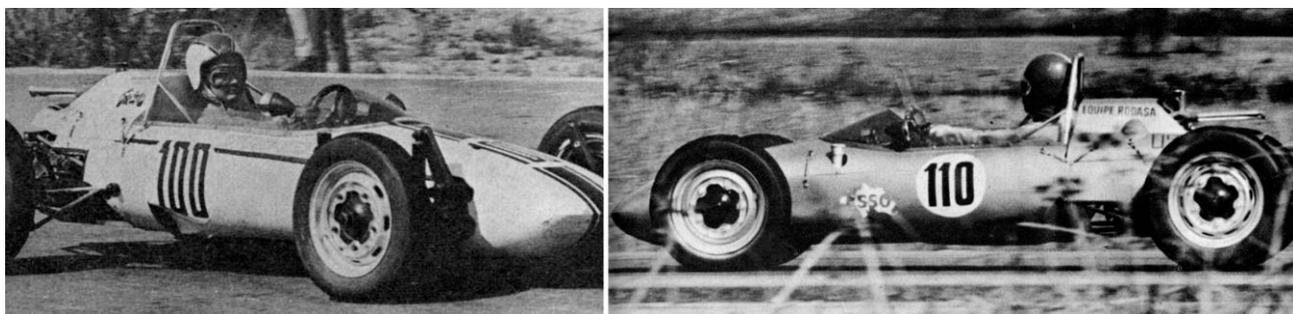
60 Henrique Fracalanza Aranae Vê	15 Gilberto Kamnitzer Aranae Vê	96 Norman Casari Fitti Vê
5 Celso Almeida Aranae Vê		100 Ricardo Achcar Aranae Vê
110 Bob Sharp Aranae Vê	6 Amauri Mesquita Spartaccini Vê	111 Maurício Chulam Neto Aranae Vê
112 Giu Ferreira Aranae Vê		

Baixada a bandeira de largada tomou a ponta Norman Casari, seguido por Achcar, Chulam, Kamnitzer e os demais.

Ainda no início da prova o carro nº 5 de Celso de Almeida passou direto na curva do “S” danificando a suspensão dianteira e sendo forçado a abandonar a corrida.

Gilberto Kamnitzer que fazia uma boa disputa com Maurício Chulam estourou a mangueira de óleo do seu carro e abandonou a corrida. Pouco depois foi a vez de Amauri Mesquita deixar a prova com problemas na embreagem. Giu Ferreira, cujo carro estava com o carburador entupido, entrou nos boxes e retornou andando rápido, mas sem condições de melhorar sua posição. Casari aos poucos foi abrindo vantagem e acabou vencendo de ponta a ponta, com uma volta de vantagem para os demais concorrentes, com Achcar em segundo e Sharp em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1967/19](#)



Dois Aranae participantes de prova: 100 – Ricardo Achcar (segundo colocado) – 110 – Bob Sharp (terceiro colocado)

Para a segunda bateria alinharam 7 carros e foi quase uma réplica da bateria anterior, com Casari liderando de ponta a ponta e vencendo com uma volta de vantagem para o segundo colocado.

Nessa bateria, Maurício Chulam ficou sem combustível e, como o regulamento não permitia o reabastecimento durante a corrida teve que abandonar. O momento de maior tensão ocorreu com Giu Ferreira, que tinha acabado de passar por Ricardo Achcar, para assumir a segunda colocação, entrando muito forte na curva norte, perdeu a direção e capotou, felizmente sem maiores consequências para o piloto. Em segundo ficou Achcar e em terceiro Sharp.

[Ver RESULTADOS 1967/20](#)

Com o somatório dos pontos, Casari ficou em primeiro, Achcar em segundo, Sharp em terceiro, Fracalanza em quatro e Celso Almeida em quinto.

[Ver RESULTADOS 1967/21](#)



Norman Casari (Fitti nº 96) vencedor da prova.

35 – III 6 HORAS DE LAGES

A terceira edição das 6 Horas de Lages foi disputada no dia 28 de maio, com largada na Avenida Presidente Vargas, em uma descida, com calçamento de paralelepípedo, seguindo para uma ponte que formava uma espécie de funil a pouco mais de 500 metros. O traçado seguia pela “Curva do Coral” e pela reta do Coral. Nas proximidades do batalhão do exército, havia uma chicane em piso de terra, seguido por um contorno à esquerda demarcado por tonéis, para entrar na Av. Duque de Caxias, e em seguida até a “Curva do Muro”, ou seja, uma pista muito desafiadora.

Dois carros de São Paulo estavam presentes, o Simca Tufão de Jayme Silva/Fernando Toco Martins e o DKW Vemag de Maks Weiser/Walter Hahn Jr. Entre os favoritos estavam, também, os Simca de Plínio e Arno Luersen, de Juvenal Martini/Edécio Cé, e de Rui e Roberto Souza.

A largada prova estava prevista para as 6 horas de manhã, porém como ainda estava escuro e havia uma intensa neblina, acabou sendo atrasada em uma hora.

Largando na primeira fila, Jayme Silva assumiu a ponta, seguido por Max Weiser que tinha largado ao seu lado, com o DKW acompanhando de perto o Simca até ser atingida uma hora de competição, quando o carro de Weiser começou a falhar, obrigando o piloto a efetuar diversas paradas nos boxes, perdendo muito tempo e deixando de ter condições de lutar com o Simca pela vitória.

Após o abandono do Simca dos pilotos locais Plínio e Arno Luersen, a dupla Jayme/Toco não teve mais adversários à altura, vencendo a prova depois de completar 120 voltas, seguido pelo Simca de Juvenal Martini/Edécio Cé, que tinha um atraso de 6 voltas em relação ao vencedor. O terceiro foi o Simca de Rui Souza Neto/Roberto Souza e o quarto, o DKW Vemag de Mak Weiser/Walter Hahn Jr., que mesmo se

recuperando depois das diversas paradas, conseguiu essa colocação, vencendo entre os carros de baixa cilindrada.

[Ver RESULTADOS 1967/22](#)



26 – Jayme Silva/Fernando Toco Martins (Simca Tufão) vencedor da prova; 77 – Juvenal Martini/Edécio Cé (Simca Chambord) segundo colocado; e 74 – Maks Weiser/Walter Hahn Jr. (DKW Vemag) quarto colocado.

36 – I CIRCUITO DE JUIZ DE FORA

Como parte das comemorações do 117º aniversário da cidade de Juiz de Fora, foi realizado no dia 28 de maio o I Circuito de Juiz de Fora, prova automobilística que contou com a participação de Mário Olivetti, que estreava a sua recém-importada Alfa Romeo GTA, e, sem ter forte oposição, venceu com tranquilidade, escoltado por seu companheiro de equipe, Carlos Bravo, que pilotava um FNM-JK.

Essa prova contou com a participação de Aylton Varanda ao volante do seu Brasinca Chevrolet, que, devido à sinuosidade do circuito, pouco pode fazer, perdendo tempo nos boxes e terminando apenas na 11ª colocação.

Inscreveram-se nessa prova três pilotos de Brasília. Tito Passarinho e David Ângelo, correndo com Renault 1093 e terminaram a prova na quarta e quinta colocações respectivamente, enquanto Paulo Guaraciaba, que deveria correr no seu Renault 4CV com motor de Gordini, acabou não participando, pois quando se dirigia à cidade mineira, conduzindo o carro que participaria da corrida, como era costume naqueles tempos, acabou se chocando contra uma boiada que tranquilamente atravessava a BR-040, ficando o carro bastante danificado e sem condições de prosseguir viagem até Juiz de Fora.

O vencedor, Mário Olivetti, pilotou a Alfa Romeo GTA, ficando em segundo lugar Carlos Bravo (FNM JK nº 66), em terceiro o mineiro Boris Feldman (DKW nº 31), em quarto o brasiliense Tito Passarinho (Renault 1093 nº 33), e em quinto o também brasiliense David Ângelo (Renault 1093 nº 34).



Mário Olivetti (Alfa Romeo GTA 65) vencedor da prova; Tito Passarinho (R-1093 nº 33), de Brasília, quarto colocado; 2 – Aylton Varanda (Brasinca 4200 GT) que não teve boa participação

37 – CORRIDA DE KART EM LIMEIRA – SP

Integrando a II FACIL – Feira Agro Científica e Industrial de Limeira, foi organizado pelo Kart Clube Paulistano, no dia 28 de maio, sob supervisão da Federação Paulista de Automobilismo, uma corrida de kart

num circuito improvisado na Vila Cláudia, na cidade de Limeira, em São Paulo. Foi realizada uma prova para os karts de 100 cc e outra para os de 125 cc, além de duas provas para estreantes, se destacando a participação vitoriosa de Paulo Melo Gomes, o Paulão, na segunda prova de Estreantes.

1 – Categoria 100 cc: 1º - Armando Giannetti (38) - Mini McCulloch; 2º - Walter Travaglini Fº (53) -Silpo McCulloch; 3º - Miguel Fasanelli (8) - Mini McCulloch; 4º - Élcio Fagion (19) Rois McCulloch; 5º Gerolomo Nardim (93) - Mini McCulloch; 6º - Adalmir Figueira (106) - Rois McCulloch; 7º - Antônio José Estelis - Mini McCulloch; 8º - Henry Strasser (164) Mini McCulloch; DQ - Marcos Troncon (16) - Mini McCulloch.

2 – Categoria 125 cc: 1º - Teodoro Horst (70) Silpo Kart; 2º - Carlos Savoia (59) Mini Riomar; 3º - Durval Viscardi (77) Mini Riomar; 4º - Nelson Aliperti Jr. (14) Mini Riomar; 5º - Celso S. Mello (69) Mini Riomar; 6º - Paulo Viscardi (49) Mini Riomar; 7º - Maneco Combacau (25) Mini Riomar. 8º - Miguel Fasanelli (8) Mini Riomar; 9º - Sérgio Lousada - Mini Riomar; 10º - Roberto Uchoa - Mini Riomar; 11º - Antônio Figueiredo - Mini Riomar; 12º - Fernando Perez - Silpo Kart.

3 – Estreantes (1): 1º - Jorge Palma (23) Mini Riomar; 2º - José Moreira (25) Mini Riomar; 3º -Paulo César Degan (1) Mini Riomar; 4º - Ivan Zurita (55) Rois Kart; 5º - Élvio Divani (76) Mini Riomar.

4 – Estreantes (2): 1º - Paulo Gomes (126) Mini Riomar; 2º - Eduardo Gomes (110) Mini Riomar; 3º - Wanderley Herbert (172) Mini Riomar; 4º - Paschoal D'Ambronzo (36) Mini Riomar; 5º - Victor Denadai (41) Mini Riomar.



Theodoro "Stizti" Horst dominou a classe 125 cc com seu Silpo. Neville descansou antes da largada no seu Mini nº 17

38 – FEDERAÇÃO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

Em assembleia geral, que contou com a participação do Automóvel Clube da Guanabara, Auto Solar Esporte Clube, Ciclo Clube Monark-Rio, Copacabana Motor Clube, Motel Country Clube Bandeirantes, Clube Internacional de Kart da Guanabara, Rio Auto Clube, Automóvel Clube Carioca e Casa das Beiras, foi eleita a nova diretoria da Federação Carioca de Automobilismo que ficou assim constituída: Presidente – Oscar José Müller; Vice-presidente – Albino Avelar; Presidente do Tribunal de Justiça Desportiva – Elmano Cruz; Vice-presidente do Tribunal de Justiça Desportiva – Geraldo Renha; Presidente do Conselho Fiscal – José Segadas Viana.

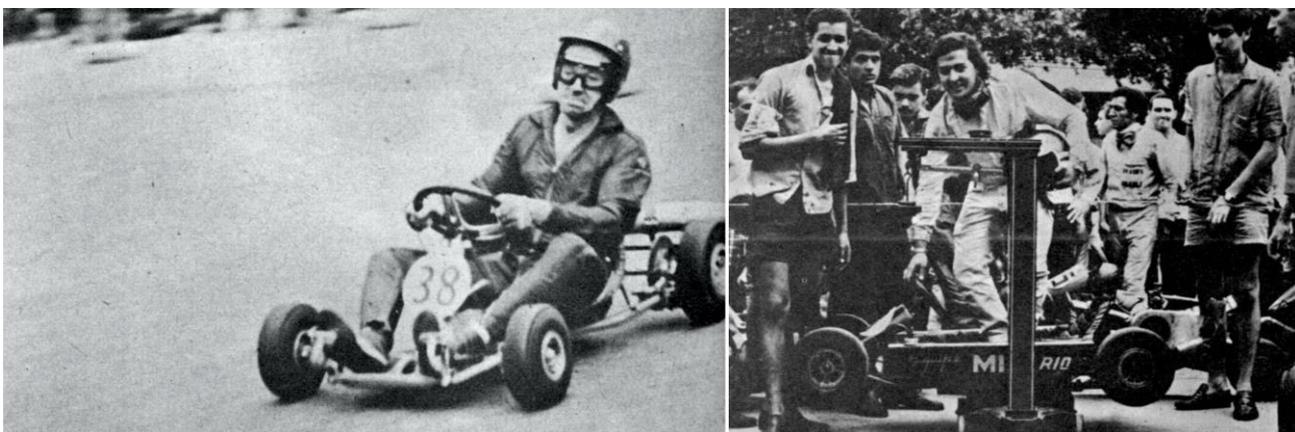
39 – III ETAPA DO CARIOCA DE KART

A 3ª etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputada no dia 3 de junho num circuito improvisado nas proximidades do Estádio do Maracanã; com o seguinte resultado:

1 – Categoria 200 cc: 1º Aurelino Leal (38) Tecno Saetta – 39 voltas; 2º João Renua (4) Mini McCulloch – 39 voltas; 3º Carlos Eduardo Gagliano (35) – Rois McCulloch – 35 voltas; 4º César Faria (34) Tecno Parilla – 18 voltas.

2 – Categoria 125 cc: 1º Roberto Batista (8) Mini Riomar – 38 voltas; 2º Lincoln Gomide (3) Mini Riomar – 38 voltas; 3º Toni Rocha (5) – Mini Riomar – 38 voltas; 4º Paulo Reis (69) Mini Riomar – 38 voltas; 5º Hélios Leonardo (68) Rois Kart – 36 voltas; 6º Isidoro Danon (16) Silpo Kart – 35 voltas; 7º Jaime Abrunhosa (10) – Silpo Kart – 35 voltas; 8º “Batista” (70) Silpo Kart – 33 voltas; 9º Henrique Castro (99) Silpo Kart – 32 voltas; 10º Lizardo Vasquez (355) Mini Riomar – 31 voltas; 11º Francisco (67) – 29 voltas; 12º Adrian Hulsmeyer (7) – 24 voltas; 13º Geraldo Rocha (32) – 7 voltas.

3 – Categoria 100 cc: 1º Aurelino Machado (39) – Tecno Saetta – 40 voltas; 2º Edgar Amaral Souza (36) – Tecno BM – 40 voltas; 3º Roberto Batista (8) Mini McCulloch – 40 voltas; 4º Leopoldo Serão Jr. (13) – Mini McCulloch – 39 voltas; 5º Jaime Abrunhosa (10) – Tecno Parilla – 39 voltas; 6º Mauro Forjaz (12) Mini McCulloch – 39 voltas; 7º Adrian Hulsmeyer (7) Mini McCulloch – 39 voltas; 8º Homero Rubin (53) – Tecno Parilla – 38 voltas; 9º Aluízio Lage (11) Mini McCulloch – 38 voltas; 10º Otávio Durão (39) Rois McCulloch – 35 voltas.



Aurelino Machado (Tecno Saetta 38) vendeu a classe até 100 cc e Roberto Batista (Mini na paisagem) na 125 cc.

40 – II ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A segunda etapa do Campeonato Carioca de 1967, disputada no dia 4 de junho no autódromo de Jacarepaguá, teve como principal atração a participação da Ferrari 250 GTO que tinha vencido os Abarth Simca no GP IV Centenário em 1965.

Além desse carro, a prova contava com a presença dos DKW Malzoni de Norman Casari e Hélio Mazza e da Alfa Romeo GTA de Mário Olivetti.

A Ferrari não participou da prova de classificação, tendo que largar nas últimas posições, enquanto Norman Casari largou na pole-position, por força do regulamento do campeonato que destinava essa posição ao campeão do ano anterior.

No domingo, a primeira prova, para pilotos estreados e novatos, foi disputada debaixo de chuva e ela se polarizou pela disputa entre Renato Peixoto, que pilotava a Alfa GTA de Mário Olivetti e Sidney Cardoso na sua Alfa Giulia TIS.

Largaram 22 carros e assim que foi baixada a bandeira, os dois carros partiram para uma disputa roda a roda, com as posições se decidindo quando Sidney deu uma “entortada” na curva Norte, porém ao faltarem duas voltas, a GTA de Peixoto passou pelos boxes rateando o que permitiu a aproximação de Sidney, mas não suficiente para recuperar a primeira colocação, recebendo a bandeirada de chegada a menos de dez metros de distância do vencedor. O terceiro foi Carlos B. Souza (Simca), o quarto Armando Barreto (DKW) e o quinto Dalmo V. Júnior (1093).

[Ver RESULTADOS 1967/23](#)



Depois de renhida luta entre Sidney Cardoso (Alfa Romeo Giulia nº 13) e Renato Peixoto (Alfa Romeo GTA nº 65), a vitória ficou com Peixoto.

O grid de largada da prova dos pilotos graduados, com 19 participantes, ficou assim formado:

96 Norman Casari DKW Malzoni Campeão de 1966	53 Hélio Mazza DKW Malzoni 1m49s7	65 Mário Olivetti Alfa Romeo GTA 1m55s0
34 Ronaldo Rebecchi Willys Interlagos 1m57s5	78 Dr. Jivago Simca Rallye 2m00s1	
112 José Carlos Dabus Willys Interlagos 2m00s9	19 Renato Malcotti DKW Vemag 2m01s9	49 Lair Carvalho Renault 1093 2m03s0
12 Mário Sorrentino Willys Interlagos 2m04s0	7 José Rabelo Renault 1093 2m06s7	
51 Nelson Cintra Renault 1093 2m09s5	100 Ricardo Achcar Santa Fúria Simca	18 Sérgio Palhares Willys Interlagos
8 Samuel Dunley DKW Vemag	60 Henrique Fracalanza DKW Vemag	
4 Paulo César Newlands Ferrari 250 GTO Drogo	17 Jorge Fernando Vieira Willys Interlagos	89 João Aguiar Renault 1093
44 Fausto De Paoli Renault 1093		

Ainda com chuva, foi iniciada a prova, com Casari assumindo a liderança com Achcar em segundo, Mazza em terceiro, Olivetti em quarto, Newlands em quinto e Palhares em sexto.

Ao entrarem no miolo na segunda volta, Achcar, que vinha muito rápido não conseguiu frear, tendo seguido reto, perdendo muito tempo na manobra de retornar à pista.

Com isso, a segunda volta foi completada na seguinte ordem: 1º (96) Casari; 2º (53) Mazza; 3º (4) Newlands; 4º (65) Olivetti; 5º (18) Palhares; 6º (34) Rebecchi; 7º (100) Achcar.



A Ferrari de Paulo César Newlands que liderou a corrida antes de abandonar.

Nessa fase da corrida se destacava a recuperação de Achcar, que na 4ª volta era o quarto colocado, mas em seguida foi obrigado a abandonar a prova com superaquecimento do motor do seu carro.

Fazendo uma corrida à base da regularidade, Newlands foi aos poucos ganhando terreno, primeiro passando pelo DKW Malzoni de Hélio Mazza e depois, foi se aproximando de Norman Casari, até que, após algumas trocas de posição, se firmou na liderança na 23ª volta. Entretanto, essa liderança durou apenas duas voltas, com a Ferrari abandonando a corrida com problemas na bomba de gasolina.

Com isso, Casari recuperou a liderança que manteve até o final com grande vantagem para Mazza e Olivetti, os únicos a completarem as 30 voltas da prova.

Em quarto lugar terminou Sérgio Palhares que fazia sua reestreia ao volante do Willys Interlagos que pertencera à equipe da fábrica. O quinto foi Ronaldo Rebecchi, também pilotando um Interlagos.

[Ver RESULTADOS 1967/24](#)



À esquerda, o momento em que Paulo César Newlands (Ferrari) ultrapassava Norman Casari (Malzoni) e à direita, a luta entre Mário Olivetti (Alfa Romeo GTA 65) e Sérgio Palhares (Interlagos 18).

41 – 6 HORAS DE INTERLAGOS

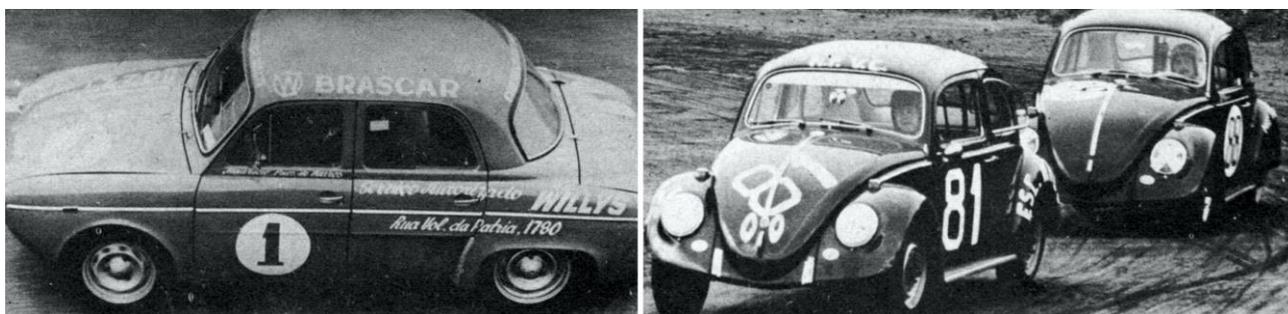
As 6 Horas de Interlagos foram disputadas no dia 11 de junho, contando com uma grande novidade, a presença do Karmann Ghia Porsche 2000 inscrito pela equipe Fittipaldi, que tinha sido adquirido da extinta equipe Dacon. Os irmãos Fittipaldi tinham como principais adversários a carretera Corvette de Camillo Christófaros e Eduardo Celidônio, os dois Alpine inscritos como Protótipo Willys 1300, para Luiz Pereira

Bueno/Luiz Terra Smith e Bird Clemente/Marivaldo Fernandes, e a Alfa Romeo GTA pilotada por Emílio Zambello/Ubaldo Lolli, notando-se a ausência de Piero Gancia que havia se acidentado quando era levado por um táxi pelas ruas de São Paulo.

Como preliminar dessa prova, foi disputado no sábado, dia 10 de junho, uma corrida para Estreantes e Novatos que teve a participação de 21 carros.

A primeira parte da corrida foi totalmente dominada por Fábio Santos Neto, pilotando um Simca, que correu sob a orientação de Expedito Marazzi que fora seu professor na escola de pilotagem. Entretanto, quando tudo indicava que seria o vencedor, o carro começou a falhar, já na parte final da prova, começou a perder velocidade e acabou superado pelo Renault 1093 de Maurício Paes de Barros e pelo VW Sedan 1300, de Arnaldo Valentim. Deve-se destacar o excelente desempenho que tiveram nessa prova nos novos carros da Volkswagen que conquistaram também o quarto e o quinto lugares, com Oswaldo Lucas Filho e Edgar de Mello Filho, respectivamente.

Ver RESULTADOS 1967/25



O Renault 1093 de Maurício Paes de Barros, vencedor da prova, que teve uma interessante luta entre Edgar de Melo Filho (VW 1300 nº 81) e Oswaldo Lucas Filho (VW 1300 nº 88).

A prova de 6 Horas, organizada pela APVC, foi disputada debaixo de tempo fechado, típico de Interlagos, temperatura baixa, mas felizmente sem a presença da tradicional chuva local.



A equipe Jolly Gancia foi representada pelas Alfa Romeo: 23 – GTA de Emílio Zambello/Ubaldo Lolli (2º). 27 – Giulia de Jaime Pistilli/Felice Albertini (6º) e 25 – Giulia de Ciro Cayres/Luís Carlos Sansone (5º)

A largada foi dada ao estilo Indianápolis, com um Ford Galaxie como carro madrinha e, quando autorizada, tomou a ponta o Karmann Ghia Porsche, seguido da carretera de Camillo, dos carros da Willys e da GTA.

A primeira volta foi completada com o Karmann Ghia Porsche (7) de Emerson e Wilson Fittipaldi Jr. em primeiro, acompanhado muito de perto pela Carretera Corvette (18) de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio seguida pelos Willys de Luiz Pereira Bueno/Luiz Terra Smith (46) e Bird Clemente/Marivaldo Fernandes (47) em terceiro e quarto respectivamente. Em quinto, a Alfa Romeo GTA (23) de Emílio Zambello/Ubaldo Lolli, seguido pela Alfa Giulia (25) de Ciro Cayres/Luís Sansone em 6º lugar. A seguir vinham: 7º Carretera Ford (38) de Nelson Marcílio/Eduardo Policastro; 8º Alfa Giulia (27) de Jaime Pistilli/Felice Albertine; 9º DKW (74) de Maks Weiser/Walter Hahn Jr.; 10º Simca (71) de João Bravo

Caldeira/João Odmur Costa; 11º DKW (19) de Charlez Marzanasco/Joel Alves; 12º Renault 1093 (39) de Fausto Dabbur/Emerson Maluf; 13º Simca (28) de Roberto Gomez/Expedito Marazzi; 14º Renault 1093 (29) Arquimedes Bertini/Serafim Dal Forno; 15º Simca (94) Berco Acherboin/Carlos Mesa Fernandes; 16º Renault 1093 (72) de Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower; 17º Renault 1093 (9) Ézio Pastore/Edgard Pastore; 18º Renault 1093 (43) Pedro Olivier/Victor Maluf. O DKW Mickey Mouse nº 13, de Volante 13/Jan Balder, ficou parado no circuito, só retornado à prova depois que os líderes tinham completado 4 voltas.

Na sétima volta depois de uma perseguição por três voltas, Emílio Zambello ultrapassou o Willys nº 47, bem em frente à cronometragem da prova.

Enquanto os dois mantinham o duelo, Wilsinho e Camillo se distanciavam dos demais e, com pouco mais de meia hora de corrida, estavam colocando uma volta de vantagem sobre a carretera de Nelson Marcílio que corria na oitava colocação, atrás da Alfa de Pistilli.

Com 55 minutos de prova, o Willys 46 entrou nos boxes para trocar a mangueira do radiador que estava bastante desgastada em função da alta temperatura do motor. E esse problema de superaquecimento, passou a fazer com que o Willys 46 começasse a parar nos boxes a cada duas ou três voltas, para colocar água no radiador, até que resolveu abandonar a prova, antes que o motor explodisse, faltando uma hora e quarenta para o final da corrida.



Iniciada a corrida, o KG Porsche de Emerson e Wilson Fittipaldi assumiu a ponta, seguido pelo Chevrolet de Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio, Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello/Ubaldo Lolli e Willys 1300 de Luiz P. Bueno/Luiz Terra Smith. Na foto da direita: 47 – Willys 1300 (Bird Clemente/Marivaldo Fernandes) e 38 – Ford TC (Nelson Marcílio/Eduardo Policastro.

Quando o Karmann Ghia Porsche parou para troca de pilotos e reabastecimento, a Carretera 18 tomou a ponta que manteve até a 25ª volta, quando foi sua vez de reabastecer e trocar de pilotos. Mas a parada foi muito demorada, pois houve a necessidade de troca das pastilhas de freios e, quando retornou à prova, com Celidônio ao volante, estava em terceiro lugar, com duas voltas de atraso em relação ao Karmann Ghia e à Alfa GTA, mas à frente do Willys 46, que também tinha ficado sem gasolina no meio do circuito, tendo dificuldade em chegar aos boxes.

Já com a noite chegando, Celidônio, que vinham descontando o tempo perdido com a parada nos boxes, acabou indo de encontro a um barranco e ficando fora da prova.

Com todos esses entreveros, a corrida ficou à feição do Karmann Ghia Porsche dos irmãos Fittipaldi, vencendo a prova com duas voltas de vantagem para a Alfa GTA de Zambello/Lolli.

O Willys 1300 de Bird/Marivaldo foi o terceiro, seis voltas atrás da Alfa, e o maior destaque na colocação final foi a excelente posição do DKW Vemag (ex equipe de fábrica), de Charlez Marzanasco/Joel Alves, que terminou em quarto lugar, à frente das duas Alfa Romeo Giulia que ficaram em quinto e sexto, com Ciro Cayres/Sansone e Pistilli/Albertine, respectivamente.

[Ver RESULTADOS 1967/26](#)



O Karmann Ghia Porsche de Emerson e Wilson Fittipaldi, vencedor da prova.

42 – INAUGURAÇÃO DO KARTÓDROMO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

De acordo com matéria publicada no Jornal “Diário do Paraná”, de 11 de junho, nessa data foi inaugurada a nova pista do Kartódromo de São José dos Pinhais, que foi utilizada para a terceira prova do segundo turno do campeonato.

Não obtivemos o resultado da prova, mas o mesmo jornal informava que a classificação do campeonato antes dessa prova era a seguinte: 1º Guilherme Castilho, com 54 pontos; 2º Werner Schrappe, com 37 pontos; 3º Luiz Moura Brito, com 36; 4º Conrado Bonn Filho e Rodolfo Udo Labech, com 21; 6º Luiz F. Aguiar, com 18; 7º Dado Andrade, com 16; 8º Luiz Grocoske, com 15; 9º Enzo Scalleti, com 13; 10º Pedro Salvador, com 12; 11º Renato Ritzmannm com 8; 12º Luiz Gil Leão, com 6; 13º Walter Romeiro, Rui Jorge Leão e Eduardo Viremond, com 4 pontos; e 16º George B. Gomm e Agostinho Leão.

43 – II ETAPA DO TORNEIO NACIONAL DE FÓRMULA VÊ

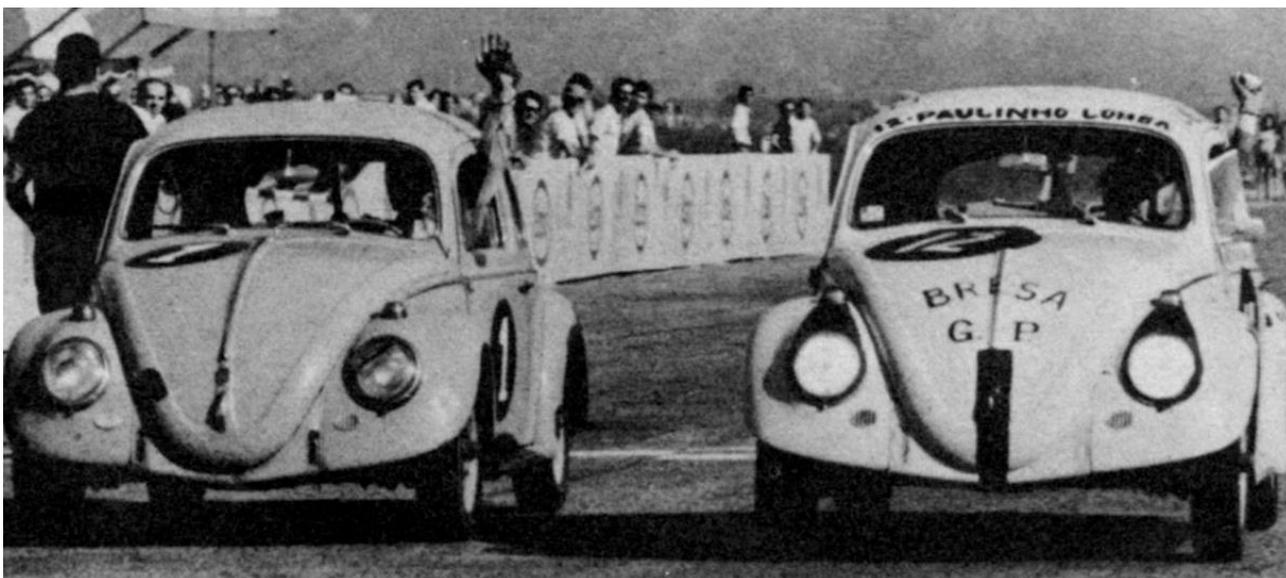
A segunda etapa do Torneio Nacional de Fórmula Vê foi realizada no dia 18 de junho no autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro e, dessa feita contou com um número bom de participantes, com 17 dos 22 inscritos participando da prova que foi dividida em três baterias, mantendo-se o critério esdrúxulo de pontuação por baterias, ao invés da soma de pontos. A corrida foi organizada no sentido inverso da pista, ou seja, no sentido horário.

Como preliminar foi disputada uma corrida para carros Volkswagen Sedan, com motor de 1.200 cc, da qual participaram 10 pilotos.

Logo depois de uma saída ao estilo Le Mans, quatro carros passaram a formar um pelotão isolado, que lutaram durante toda a prova pelas primeiras colocações, composta por Roberval Vasconcelos (25), Paulo Lomba (12), Marcos Lomba (1) e Philúvio Filho (32).

Paulo Lomba liderou até a 5ª volta, sendo superado por Philúvio na 6ª e retomando a primeira posição na volta seguinte, que manteve até o final da prova. Por sua vez, Philúvio acabou abandonando depois de completar a oitava volta, com problemas de freio. Em segundo lugar ficou Marcos Lomba e em terceiro Roberval Vasconcelos.

[Ver RESULTADOS 1967/27](#)



A chegada dos primos Paulo Lomba, nº 12 (1º) e Marcos Lomba, nº 1 (2º)

Para a prova de Fórmula Vê foi efetuada uma prova de classificação, no sábado à tarde, ficando Emerson Fittipaldi com o melhor tempo, com 1m46s3, seguido por Marivaldo Fernandes e os demais, com o grid de largada ficando assim formado:

84 Pedro Victor Delamare Fitti Vê 1m50s0	45 Marivaldo Fernandes Fitti Vê 1m48s9	7 Emerson Fittipaldi Fitti Vê 1m46s3
110 Bob Sharp Aranae Vê 1m50s6	96 Norman Casari Fitti Vê 1m50s3	
49 Fernando Pereira Aranae Vê 1m53s6	50 Milton Amaral Aranae Vê 1m53s0	60 Henrique Fracalanza Aranae Vê 1m52s8
15 Robert Herbert Aranae Vê 1m54s7	5 Celso Almeida Aranae Vê 1m53s7	
37 Antônio Pinto de Souza Aranae Vê	38 Manoel Ferreira Jajá Vê 2m00s3	111 Maurício Chulam Neto Aranae Vê 1m55s2
2 José Carlos Pace Aranae Vê	100 Ricardo Achcar Aranae Vê	
112 Giu Ferreira Aranae Vê	33 Ludovino Perez Jr. Aranae Vê	

Iniciada a primeira bateria, pulou na frente Emerson Fittipaldi (7), seguido por Marivaldo Fernandes (45), Norman Casari (96) e José Carlos Pace (2) que fez uma excelente largada, mesmo partindo da penúltima fila.

Tranquilo na liderança, Emerson foi aos poucos abrindo vantagem para seus adversários, enquanto Marivaldo e Casari efetuavam constantes trocas de posições na luta pelo segundo lugar. Na 6ª volta Casari saiu da pista na Curva Norte. Com isso Marivaldo ficou tranquilo em segundo, com José Carlos Pace (2) muito distante em terceiro. Com as três primeiras posições definidas, o público pode apreciar um excelente “pega” entre: Fracalanza (60), Delamare (84) e Sharp (110). Na reta de chegada Fracalanza superou Delamare por menos de um carro de distância, enquanto Ludovino Perez, que se atrasara na primeira volta, com uma pequena saída de pista, superou Sharp, para conquistar a sexta posição.

[Ver RESULTADOS 1967/28](#)



Logo após a largada, Emerson Fittipaldi contorna a Curva Norte, no sentido invertido da pista, na liderança.

A segunda bateria parecia a repetição da anterior, com Emerson (7) em primeiro, Marivaldo (45) em segundo e Moco (2) em terceiro, até que na 15ª volta o líder parou nos boxes com o carro em ponto morto. Os mecânicos verificaram que tinha se soltado a solda que prendia a alavanca do câmbio. Como não dava para reparar o defeito, os mecânicos engrenaram o câmbio na quarta marcha e Emerson retornou à prova, em sexto lugar, atrás de Delamare (84), Fracalanza (60) e Sharp (110), que passaram a lutar pela terceira colocação. Emerson permaneceu em sexto até a 18ª volta quando passou para quarto, e para terceiro na volta seguinte.

Nessa bateria, ocorreu o capotamento do carro 15 de Robert Herbert, quando o piloto tentou se desviar do 112 de Giu Ferreira. Herbert ficou preso debaixo do carro, mas foi socorrido por Giu, que parou seu carro, numa demonstração de esportividade para ajudar seu companheiro, que foi transportado pela ambulância tendo sofrido apenas escoriações nas costas.

Marivaldo venceu, seguido por Pace, Emerson, Fracalanza, Delamare e Sharp.

[Ver RESULTADOS 1967/29](#)

Apesar dos mecânicos terem consertado o trambulador de câmbio do seu carro, no intervalo entre as baterias, Emerson preferiu não arriscar e correr quase o tempo todo em quarta marcha. As três primeiras voltas foram completadas com Emerson em 1º, Marivaldo em 2º, Casari em 3º, e Moco em 4º, e na quarta volta, Casari saiu da pista na última curva do miolo, voltando à pista, causando problemas para os carros que vinham atrás, com o carro de Delamare sendo batido por trás, pelo de Henrique Fracalanza, causando

a quebra da alavanca de câmbio e com isso abandonando a prova que mais uma vez foi vencida por Emerson Fittipaldi, seguido por Marivaldo, Pace, Fracalanza, Sharp e Ludovino Perez Jr.

[Ver RESULTADOS 1967/30](#)



33 – Ludovino Perez Jr. – 110 – Bob Sharp – 49 – Fernando Pereira – 100 – Ricardo Achcar – 37 – Antônio Pinto de Souza

Com o somatório de pontos, Emerson Fittipaldi venceu a prova, seguido por Marivaldo Fernandes, José Carlos Pace, Henrique Fracalanza, Bob Sharp e Pedro Victor Delamare.

[Ver RESULTADOS 1967/31](#)



Emerson Fittipaldi (Fitti Vê) vencedor da prova.

44 – ACORDO PROVISÓRIO ENTRE ACB E CBA

Nos jornais do dia 17 de junho foi publicado o anúncio de um programa na TV Continental do Rio de Janeiro, com o seguinte título: “A BRIGA DO ANO”. No referido anúncio, o público era convocado com os seguintes argumentos:

- Não perca o programa “Carro é Notícia” do dia 18, domingo, às 18,30 horas na TV Continental Canal 9.

- Um debate de verdade sobre a briga nos bastidores do automobilismo.
- Confederação Brasileira de Automobilismo x Automóvel Clube do Brasil.
- Fique conhecendo de perto os motivos da suspensão dos melhores pilotos brasileiros por 10 anos, das provas internacionais!

Convidados:

- General Elói Menezes, Presidente do Conselho Nacional de Desportos.
- General Sílvio Américo de Santa Rosa, Presidente do Automóvel Clube do Brasil.
- Deputado Edgard Bezerra Leite, Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.
- Ramon Von Buggenhout, Secretário da Confederação Brasileira de Automobilismo.
- Juiz Amílcar Laurindo Ribas, Presidente da Comissão Desportiva do Automóvel Clube do Brasil.
- Oscar Müller, Presidente da Federação Carioca de Automobilismo.
- Mário Amato, Presidente da Federação Paulista de Automobilismo.
- Amadeu Girão, Presidente da Comissão Desportiva da Federação Carioca de Automobilismo.
- Albino Avelar, Vice-presidente da Federação Carioca de Automobilismo.
- Dr. Mário Dias, Presidente do Automóvel Clube da Guanabara.
- Abelard França, Presidente do Conselho Regional de Desportos.

E os jornalistas especializados do Rio e de São Paulo:

- Mauro Forjaz – Rui Calheiro Bonfim – Paulo Menezes – Celso Fontes – Milton Palo – Hélio Martins – Álvaro Costa Filho – Júlio Cezar – Luíz Carlos Secco – Victor Gouveia.

E mais... todos os pilotos brasileiros bem como outros interessados... ENTRADA FRANCA.

O programa não contou com a participação da maioria das autoridades elencadas, estando presentes apenas os Srs. Ângelo Juliano, presidente do Automóvel Clube Paulista e o Sr. Ramon Von Buggenhout, secretário da Confederação Brasileira de Automobilismo, além de diversos pilotos. O programa foi uma verdadeira baixaria. O Automóvel Clube levou uma proposta de que reconheceria provisoriamente a autoridade da CBA até setembro de 1967, desde que fossem convocadas novas eleições, com o Automóvel Clube tendo direito a veto a nomes que compusessem as chapas registradas.

A CBA, através do seu representante Buggenhout, não aceitou os termos, uma vez que sabia que a exigência de veto se referia exclusivamente à sua pessoa. No momento em que recusou o acordo, foi vaiado pelos pilotos presentes, obrigando a emissora a tirar o programa do ar. Foi então que uma pasta preta que à época era acompanhante obrigatória do Sr. Buggenhout, desapareceu. Segundo Buggenhout, a pasta continha importantes documentos da CBA e este perdeu a razão ameaçando chamar a polícia para encontrar o autor da brincadeira e o paradeiro de sua companheira de todos os momentos. Depois de muita discussão, a pasta preta reapareceu e o ambiente se acalmou.

No dia seguinte, segunda-feira, dia 19 de junho, aconteceu outra reunião, dessa vez com a presença do General Santa Rosa, presidente do Automóvel Clube do Brasil, Oscar Müller, presidente da Federação Carioca de Automobilismo, e Mário Ferreira Dias, presidente do Automóvel Clube da Guanabara, representando o deputado Edgard Bezerra Leite, presidente da CBA, quando foi redigido um acordo com o seguinte teor:

Rio, 19 de junho de 1967.

O Automóvel Clube do Brasil, a partir da data da assinatura deste acordo, até 30 de setembro de 1968, na forma do artigo 5º dos estatutos da Federação Internacional de Automobilismo, delega o poder desportivo à Confederação Brasileira de Automobilismo, sob as seguintes condições:

- a) A delegação provisória tem por fim facilitar uma pacificação real e permanente do automobilismo;
- b) Nas chapas de eleição para composição das diretorias da Confederação Brasileira de Automobilismo e das suas Federações, o Automóvel Clube do Brasil exercerá o direito prévio de veto;

c) Se as diretorias forem compostas por nomes que não sofram impugnação provisória, e durante o período da delegação provisória a Confederação Brasileira de Automobilismo revelar atuação eficiente e correta na aplicação do Código Desportivo Internacional, o Automóvel Clube do Brasil solicitará à Federação Internacional de Automobilismo a homologação desta delegação em caráter definitivo;

d) Em contrapartida, a Confederação Brasileira de Automobilismo outorgará ao Automóvel Clube do Brasil mandado irrevogável para o exercício dos poderes não esportivos, comprometendo-se a diligenciar no sentido da revogação dos dispositivos legais que atribuem à Confederação Brasileira de Automobilismo tais poderes.

Numa demonstração política de boa vontade, depois de assinado o documento, o General Santa Rosa, decidiu anular a punição que aplicara a diversos pilotos. Com efeito, enviou o ofício 179/67, datado de 27 de junho, ao presidente da Federação Internacional de Automobilismo, nos seguintes termos:

O Automóvel Clube do Brasil, tendo em vista atender as razões a ele apresentadas pelos pilotos automobilistas brasileiros, vários deles cumprindo punições de suspensão que lhes foram aplicadas e publicadas na lista de nº 1 de 1967, penalidades internacionais, vem propor a V. Sa. a relevação das punições impostas, ficando desta forma os mesmos liberados de qualquer limitação das suas atividades desportivas decorrentes destas sanções disciplinares. São os seguintes os corredores punidos, com as respectivas sanções impostas: A) Suspensão internacional com duração de dez anos, a contar de 6/10/66: Piero Gancia, Camillo Christófaró, Emílio Zambello, Luiz Antônio Greco, Carol Figueiredo, Luiz Pereira Bueno, Bird Clemente e ainda a Equipe Willys Overland do Brasil. B) Suspensão internacional com duração de 5 anos: Catharino Andreatta, Vitório Andreatta, Breno Fornari, Marivaldo Fernandes e Nilo de Barros Vinhaes.

Na certeza de que essa presidência concordará com a presente solicitação, que virá em benefício da tranquilidade do esporte automobilístico brasileiro, subscrevemo-nos atenciosamente (a) General Sílvio Américo Santa Rosa, presidente.

Com essas decisões, ficou pacificado o automobilismo brasileiro, pelo menos até 30 de setembro de 1968.

45 – 4 HORAS DE FLORIANÓPOLIS

Artigo publicado na Revista Autoesporte nº 34, de agosto de 1967, dá conta da realização da “I 4 Horas de Florianópolis”, que teve a participação de 11 carros. Os vencedores foram Napoleão Delambert e Altino Delambert que, pilotando um VW Sedan, percorreram 102 voltas com a média de 70,03 km/h.

44 – I RALLY DAS MONTANHAS

A segunda prova do Torneio de Rally promovido pela Volkswagen do Brasil foi realizada no dia 25 de junho, num percurso de 200 quilômetros entre São Paulo de Campos do Jordão. A prova que recebeu o título de I Rally das Montanhas contou com a participação de 35 carros e teve o seguinte resultado final: 1º Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira (RJ) – 2 - 7,0 pontos; 2º Eurizio Pallavidino/Franco Consoni (SP) – 44 - 13,2 pontos; 3º Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) – 6 - 24,0 pontos; 4º Jorge de Souza/Sérgio Gostrorzewicz (RJ) - 27,5 pontos; 5º Roberto Rocha/Renato Zirki (SP) - 31,0 pontos; 6º Reginaldo Finotti/Luiz Fernando Mondin (SP) – 4 - 31,9 pontos; 7º Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) – 20 - 32,0 pontos; 8º Karl Otter/Dieter Schupp (RJ) – 58 - 50,0 pontos; 9º Paulo Martinelli/Geraldo Siqueira (SP) – 31 - 54,0 pontos; 10º Irene Beck/Irene Zuffelato (SP) – 14 - 60,5 pontos.



A entrega dos prêmios aos vencedores da prova, Paulo Dante Martinelli e Geraldo Luiz Siqueira.

47 – 4ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

A quarta etapa do Campeonato Carioca de Kart foi realizada no dia 02 de julho, num circuito improvisado no bairro do Leblon, apresentando o seguinte resultado:

1 – Categoria 200 cc: 1º Adrian Hulsmeyer (7) Mini McCulloch; 2º Aurelino Leal (38) Tecno Saetta; 3º Carlos Gagliano (87) Rois McCulloch; 4º João Renha (4) Mini McCulloch;

2 – Categoria 125 cc: 1º Lincoln Gomide (3) Mini Riomar; 2º Roberto Batista (8) Mini Riomar; 3º Toni Rocha (5) Mini Riomar; 4º Paulo Reis (69) Mini Riomar; 5º Henry Hulsmeyer (6) Mini Riomar; 6º Isidoro Danon (16) Silpo Kart; 7º Geraldo Rocha (32) Silpo Kart.

3 – Categoria 100 cc: 1º Aurelino Leal (38) Tecno Saetta; 2º Edgard Amaral Souza (36) Tecno BM; 3º Mauro Arthur Forjaz (12) Mini McCulloch; 4º César Faria (34) Tecno Parilla; 5º Jaime Abrunhosa (10) Tecno Parilla; 6º Alúzio Lage (11) Mini McCulloch.



38 – Aurelino Machado (Tecno Saetta) vencedor da classe 100 cc; 10 – Jaime Abrunhosa (Tecno Parilla) 5º na classe 100 cc; e 7 – Adrian Hulsmeyer (Mini McCulloch) vencedor da classe 200 cc.

48 – INAUGURAÇÃO DO KARTÓDROMO DE MOGI DAS CRUZES - SP

No dia 2 de julho foi inaugurado o kartódromo de Mogi das Cruzes, em São Paulo, com a realização de uma corrida para a categoria 125 cc, que foi vencida por Nelson Aliperti Jr, com Teodoro “Stizti” Horst, em segundo. Na categoria 125 cc venceu Antônio Carlos Guimarães e a categoria 200 cc foi vencida por Marcos

Troncon. Foi também disputada uma corrida de estreantes que foi vencida por Jan Balder. Os resultados foram os seguintes:

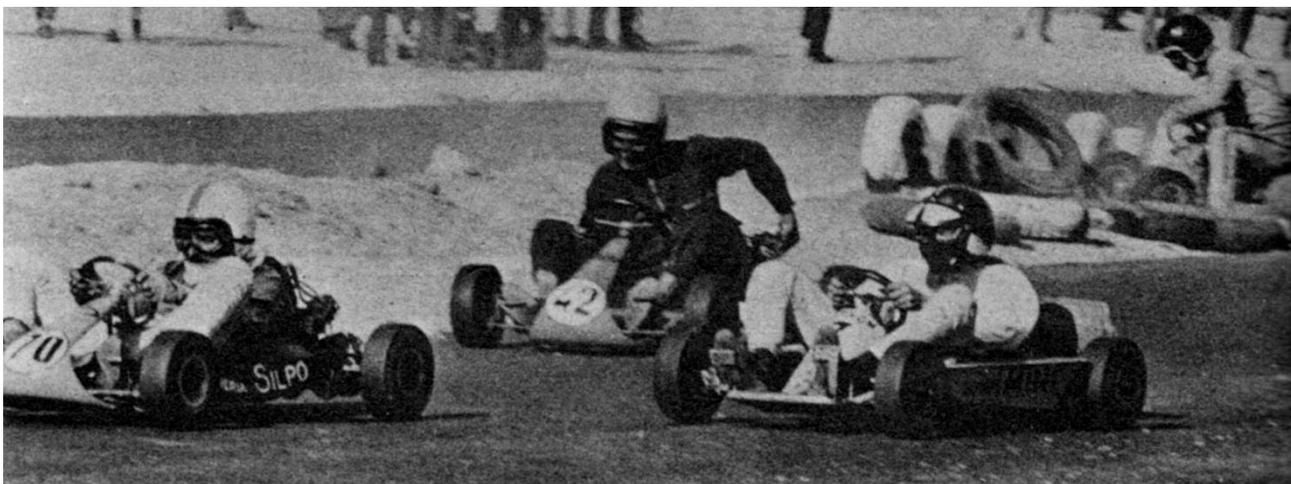
1 – Categoria 125 cc: 1º - Nelson Aliperti Jr. (14) Mini Riomar; 2º - Teodoro Horst (70) Silpo Kart; 3º - Emerson Fittipaldi (7) Mini Riomar; 4º - Celso S. Mello (69) Mini Riomar; 5º - Zeca Giaffone (31) Silpo Kart; 6º - Aguinaldo Serra (50) Mini Riomar; 7º - Vitor Trindade (24) Mini Riomar; 8º - Renato Farmann (63) Silpo Kart; 10º - Mário Filho (40) Mini Riomar; 11º - Roberto Lima (110) Mini Riomar; 12º - Samuel Macantonio (102) Mini Riomar; 13º - Roberto Gomez (46) Mini Riomar; 14º - Durval Viscardi (77) Mini Riomar; 15º - Alfredo Cardoso (41) Silpo Kart; 16º - Antônio Perez (118) Mini Riomar; 17º - Francisco Plumari (62) Silpo Kart; 18º - Reinaldo Vega (221) Mini Riomar; 19º - Jairo Gonçalves (75) Omir Riomar; 20º - Anielo Ambroseli (42) Silpo Kart; 21º - Sérgio Lousada (129) Mini Riomar; 22º - Mário Sílvio (104) Silpo Kart; 23º - Carlos Sgarbi (32) Mini Riomar; 24º - Eugênio de Campos (103) Mini Riomar.

3 – Categoria 100 cc: 1º - Antônio Carlos Guimarães (13) Mini McCulloch; 2º - Maneco Combacau (25) Mini McCulloch; 3º - Norival Laranjeira (90) Silpo McCulloch; 4º - Erhardt Renz (26) Mini McCulloch; 5º - Benedito Perotti (72) Silpo McCulloch; 6º - Walter Travaglini Fº (53) Silpo McCulloch; 7º - Rodolf Marchtans (18) Mini McCulloch; 8º - Gilvan Rudge (167) Silpo McCulloch; 9º - Hugo Damasco (99) Omir McCulloch;

3 – Categoria 200 cc: 1º - Marcos Troncon (16) Mini McCulloch; 2º - Sérgio Mattos (23) Mini McCulloch; 3º - Olavo Lima Fº (82) Silpo McCulloch; 4º - Miguel Fasanelli (8) Mini McCulloch.

4 – Estreantes: 1º - Jan Balder (32) Mini Riomar; 2º - Artur Berberian (4) Mini Riomar; 3º - Cláudio Laranjeiras (8) Silpo Kart; 4º - Antônio Benain (13) Mini Riomar; 5º - Ricardo Ostrower (7) Mini Riomar; 6º - Arnaldo Mota (90) Silpo Kart; 7º - Paschoal D'Ambronzo (38) Mini Riomar; 8º - Arnaldo Diederichsen (40) Mini Riomar; 9º - Ebere Venturini (102) Mini Riomar; 10º - Gilberto Ometto (303) Mini Riomar.

Uma semana depois, no dia 9, foi realizada nova corrida em Mogi, vencendo Marivaldo Fernandes que acabou sendo desclassificado por falta de peso. Stitz, que pediu aos comissários que não desclassificassem Marivaldo, não conseguindo demover os comissários, acabou vencendo a prova. Na categoria 100 cc, venceu Carlos Savoia e na 200 cc Marcos Troncon.



70 – Stitz (Silpo) – 7 – Emerson Fittipaldi (Mini Riomar) – 42 – Arielo Amborselli (Silpo)

49 – ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS DE COMPETIÇÃO DA GUANABARA

Os pilotos de Competição da Guanabara, em reunião ocorrida no dia 24 de julho, elegeram Mário Marques Tourinho para a presidência da Associação dos Pilotos de Competição da Guanabara, ficando Bob Sharp na vice-presidência e Norman Casari para a presidência do Conselho Deliberativo, par o qual foram eleitos vinte membros, sendo o mais votado Hélio Mazza.

50 – I GP AUTOMOBILÍSTICO DE BELO HORIZONTE

No dia 30 de julho foi disputado numa pista improvisada no bairro Cidade Nova, na cidade de Belo Horizonte, o I GP Automobilístico de Minas Gerais. Essa prova marcou o retorno de corridas de automóveis a Minas Gerais, onde não eram realizadas desde 1949, havendo, portanto, um intervalo de 18 anos.

O circuito escolhido, pela Federação Mineira, na “Cidade Nova”, não passava à época de um loteamento, com pistas asfaltadas, e era muito sinuoso, com curvas de 90 e 180 graus e com subidas e descidas, que provocaram o superaquecimento de alguns carros, como o Simca do mineiro “Kid Cabeleira”, que durante os treinos e na corrida com duração de duas horas, visitou frequentemente os boxes com o seu radiador mais parecendo um chafariz atirando água para os céus.

Mário Olivetti, que havia discordado com os organizadores do Circuito de Petrópolis, que seria realizado no mesmo dia, foi para Belo Horizonte, achando que teria uma vitória tranquila, porém ao chegar ao local da corrida, deparou com a equipe Jolly Gancia, de São Paulo, que acabou atrapalhando os seus planos.

De Brasília foram para a Capital mineira os carros de Paulo Guaraciaba, André Gustavo e Paulo César Lopes, tendo aparecido de última hora o Volkswagen de Wanderley Clemente. A equipe brasiliense, da qual eu fazia parte como cronometrista, ficou hospedada nas dependências do Estádio do Mineirão.

Durante a corrida, as duas Alfas da equipe paulista não tiveram dificuldades em liderar seguida a certa distância pelo carro de Mário Olivetti. O quarto era o Simca de Kid Cabeleira, porém as diversas paradas para colocar água no seu radiador, acabaram fazendo com que o mineiro perdesse a posição para o Renault Teimoso de André Gustavo, de Brasília. Os demais carros de Brasília abandonaram a competição que contou com a participação de 15 carros.

51 – X CIRCUITO DE PETRÓPOLIS

Depois de três anos de interrupção, o Circuito de Petrópolis foi realizado no dia 30 de julho e, como ocorreu em 1964, muito bem-organizado.

Foram disputadas duas corridas: uma para Estreantes e Novatos, com carros de Turismo Grupo II e outra para Pilotos Graduados, com carros GT, Protótipos e Turismo Grupo 5.



No início da corrida, luta entre: 11 – Paulo de Souza (DKW Vemag); 74 – José Bravo (FNM 2000 JK); 95 – Carlos Sá Mota (DKW Vemag); e 76 Hélivío Zanata (FNM 2000JK)

Com a ausência das Alfa Romeo da equipe Jolly Gancia e de Mário Olivetti que foram participar da corrida de Belo Horizonte, a principal atração do Circuito de Petrópolis era a presença da Ferrari 250 GTO Drogo de Paulo César Newlands que, embora tenha quebrado na corrida disputada no autódromo de Jacarepaguá, era muito respeitada pelo seu desempenho e era forte candidata à vitória, caso não enfrentasse problemas mecânicos. Seus principais adversários eram três DKW Malzoni que seriam pilotados por Norman Casari, Hélio Mazza e Giovanni Bianchi. Outros adversários de respeito, faziam suas estreias nas mãos dos primos Varanda, eram os Karmann Ghia Porsche, ex Dacon, sendo o de motor 2 litros de Aylton Varanda e o de 1,6 litros de João Varanda Filho. Também fazia sua estreia o Renault R-8 de Marivaldo Fernandes que, embora inscrito como particular, tinha no seu boxe grande aparato da Willys, inclusive com a presença de Luiz Antônio Greco na chefia da equipe. Destaque também para a presença de uma das Alfa Giulia que pertenceram à Equipe Jolly Gancia e que seria pilotada pelo petropolitano Dirceu Soares e para os Interlagos de Maurício Chulam Neto, Sérgio Carvalho e Ronaldo Rebecchi. Completavam a lista de inscritos alguns DKW Vemag, Renault 1093 e Volkswagen.

A primeira prova do programa, destinada aos pilotos estreantes e novatos, com carros Turismo Grupo II, teve 14 carros na largada e a luta pela liderança foi intensa desde a primeira volta, envolvendo os carros de José Bravo (JK-74), Carlos Sá Mota (DKW-95), Hélvio Zanata (JK-76) e Aloísio Renato (JK-77).

A distância entre os quatro carros não passava de 5 segundos, com Carlos Sá Mota correndo na cola do JK de José Bravo, que liderou a prova até a 14ª volta quando foi superado por Zanata, ficando Bravo em segundo, Renato em terceiro e Mota em quarto.

Na 18ª volta passou Zanata em primeiro e Mota em segundo, com Renato mais atrasado em terceiro e Bravo em quarto. Na 20ª volta Bravo parou nos boxes com o motor do seu JK fundido, enquanto Renato parou na volta seguinte com o escapamento solto.

A partir de então a diferença de Zanata para Mota começou a aumentar, se ampliando quando Mota entrou nos boxes com um pneu traseiro furado. A equipe mandou que ele desse mais uma volta até que encontrassem um pneu para efetuar a substituição. Nessa volta, o pneu acabou saindo da roda, fazendo o piloto perder muito tempo e inclusive o segundo lugar para Fuad Abi Daud.

Hélvio Zanata recebeu completou a prova com duas voltas de vantagem para o segundo colocado que foi Daud, que era seguido por Mota, com apenas 8 carros recebendo a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1967/32](#)



Foto da esquerda: Luta entre Hélvio Zanata, FNM 2000 JK nº 76, vencedor da prova, contra Carlos Mota, DKW Vemag nº 95, terceiro colocado e Aloísio Renato, FNM 2000 JK nº 77, que abandonou a prova. À direita, Fuad Abi Daud, DKW Vemag nº 10, segundo colocado

Iniciada a prova principal, tomou a ponta Norman Casari, se aproveitando do fato de largar na primeira fila, tendo a Ferrari em segundo, apesar de ter largado apenas na terceira fila. A primeira volta foi completada

com Casari (Malzoni-96) em primeiro; Newlands (Ferrari-11) em segundo; Bianchi (Malzoni-9) em terceiro; Aylton (K. Ghia-2) em quarto; Mazza (Malzoni-35) em quinto; Carvalho (Interlagos-22) em sexto; Marivaldo (R-8 n.º 45) em sétimo; e J. Varanda (K. Ghia-7) em oitavo.

Na segunda volta, Paulo César Newlands assumiu a liderança não sendo mais alcançado até o final da corrida. Atrás dele vinham: Norman Casari, Aylton Varanda, Giovanni Bianchi, Hélio Mazza, Marivaldo Fernandes de João Varanda.

Na terceira volta, notava-se a recuperação da Alfa Romeo de Dirceu Soares que tinha ultrapassado Marivaldo Fernandes. A ordem de passagem era: 11 – 96 – 2 – 35 – 7 – 27 – 45. O Malzoni de Bianchi tinha recorrido aos boxes para ajustar a correia do ventilador, perdendo dois minutos na manobra e perdendo sua excelente posição.

Na quarta volta foi a vez de Casari entrar nos boxes com um cabo de vela solto. Perdeu pouco mais de 15 segundos, mas foi o bastante para cair para a sétima colocação, com os carros completando a volta assim: 11 – 2 – 35 – 7 – 27 – 45 – 96.

Ao ser atingida a 10ª volta, Newlands liderava bem distante dos demais que vinham então, sendo comandados pelo Malzoni de Hélio Mazza, seguido pelos Karmann Ghia de João Varanda e de Aylton Varanda, que havia derrapado e perdido duas posições. Em seguida passaram Dirceu Soares, Marivaldo Fernandes e Norman Casari.



À esquerda a largada da prova, com destaque para a Ferrari (11) de Paulo César Newlands e, à direita, luta entre Norman Casari (DKW Malzoni 96) e Aylton Varanda (KG Porsche 2)

Nessa altura da prova, o Interlagos de Ronaldo Rebecchi tinha saído da pista, batido nos sacos de areia que protegiam as curvas, quebrou o para-brisa e abandonou a prova.

Na passagem da 12ª volta notou-se a ausência de Hélio Mazza, que tinha ficado pelo circuito com problemas mecânicos. Quem também abandonou pouco depois foi Giovanni Bianchi, que saiu da pista e foi de encontro dos sacos de areia.

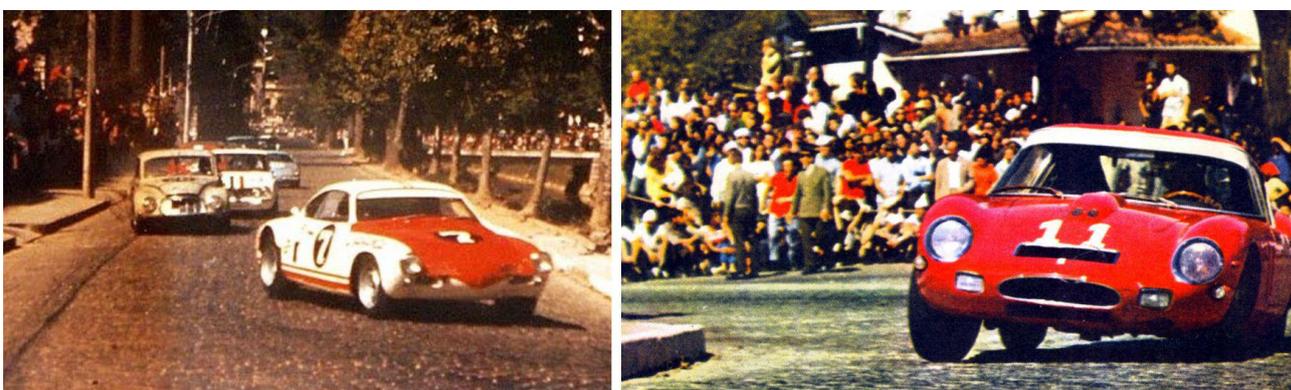
Dirceu Soares que fazia uma ótima corrida ao volante da Alfa Giulia teve que recorrer aos boxes com problema de freio. Com 20 voltas completadas, Newlands liderava com João Varanda em segundo, Aylton Varanda em terceiro, Norman Casari em quarto, Marivaldo Fernandes em quinto e Dirceu Soares em sexto. Casari que vinham impondo um ritmo muito forte na tentativa de recuperar o tempo perdido, chegou a registrar novo recorde para a pista com o tempo de 1m47s8, enquanto Newlands rodava na base de 1m48s. Mais tarde, Newlands registrou a melhor volta da prova com o tempo de 1m46s0.

Esse esforço de Casari surtiu efeito, quando na volta 23 o piloto superou Aylton Varanda passando para o terceiro lugar, porém, na volta 25 teve que parar novamente nos boxes com um cabo de vela solto, perdendo as posições que havia recuperado.

Com 30 voltas completadas, a ordem dos primeiros era a seguinte: 1º Newlands (Ferrari nº 11); 2º João Varanda (K. Ghia nº 7); 3º Aylton Varanda (K. Ghia nº 2); 4º Dirceu Soares (Alfa nº 27); 5º Marivaldo (R-8 nº 45); 6º Casari (Malzoni nº 96).

Dirceu Soares, que fazia ótima corrida, acabou abandonando depois de 35 voltas e, entre os líderes, somente ocorreu mudança na volta 44, quando João Varanda foi de encontro a um poste. Fora alguns pedaços de fibra de vidro quebrados, o carro continuou na corrida, mas havia perdido o segundo lugar para Aylton Varanda, e na volta 47, Casari saiu da pista, bateu nos sacos de areia e ficou fora da prova, mas, ainda assim conquistando a quinta posição.

[Ver RESULTADOS 1967/33](#)



7 – Karmann Ghia Porsche de João Varanda Filho e 11 – Ferrari GTO, vencedora da prova, conduzida por Paulo César Newlands

52 – 1ª ETAPA DO BRASILEIRO DE KART

A primeira etapa do Campeonato Brasileiro de Kart foi disputada no Kartódromo de Tarumã - RS, no dia 30 de julho com a disputa das categorias 100 cc, 125 cc e 200 cc. Além dessas provas foi também realizada uma corrida “Tira Teima”, com a participação de karts de todas as categorias, não contando pontos para o campeonato. A prova de 100 cc foi marcada pela luta entre o gaúcho Clóvis de Moraes e o carioca César Faria, com vitória do primeiro, havendo um predomínio dos karts gaúchos, pois estes estavam muito bem-preparados para essa categoria que era a única disputada naquele Estado. A prova de 125 cc foi vencida pelo carioca Roberto Batista, sendo que apenas pilotos do Rio de Janeiro participaram dessa prova, havendo uma espécie de “boicote” dos pilotos paulistas que não compareceram ao evento, preferindo participar das 100 Milhas de Kart de Piracicaba. Na categoria de 200 cc, venceu o gaúcho José de Castro, e na prova “Tira Teima”, César Faria bateu Clóvis de Moraes, se recuperando a prova de 100 cc.

1 – Categoria 125 cc (participação de 7 karts): 1º - Roberto Batista (8) RJ - Mini Riomar; 2º - Henry Hulsmeyer (6) RJ - Mini Riomar; 3º - Henrique de Castro (97) RJ - Silpo Kart; 4º - Luís Carneiro (44) RJ - Silpo Kart; 5º - Toni Rocha (5) RJ -Mini Riomar; 6º - Geraldo Rocha (32) RJ - Silpo Kart; DQ - Amado Gagliano (81) RJ - Mini Riomar.

2 – Categoria 200 cc (participação de 6 karts): 1º - José de Castro (134) RS – McCulloch; 2º - Carlos Gagliano (87) RJ - Rois McCulloch; 3º - Carlos Daut Correia (150) RS – McCulloch; 4º - João Renha (4) RJ -Mini McCulloch; 5º - Clóvis de Moraes (122) RS – McCulloch; DQ - Roberto Batista (8) RJ - Mini McCulloch.

3 – Categoria 100 cc (participação de 22 karts): 1º - Clóvis de Moraes (122) RS – McCulloch; 2º - César Faria (34) RJ - Tecno Parilla; 3º - Flávio Martinewski (103) RS – McCulloch; 4º - Valter Dohnert (104) RS – McCulloch; 5º - Sérgio Pegoraro (121) RS – McCulloch; 6º - José Carlos Lupion (96) RJ – McCulloch; 7º - Enio Berna (118) RS – McCulloch; 8º - Roberto Batista (8) RJ - Mini McCulloch; 9º - Manuel Boher (110) RS – McCulloch; 10º - Cezar Pegoraro (119) RS – McCulloch; 11º - Raimundo Castro (132) RS – McCulloch; 12º - Carlos Gagliano (87) RJ - Rois McCulloch; 13º - Cavedini Neto (115) RS – McCulloch; 14º - José de Castro (134) RS – McCulloch; 15º - José Luiz Madrid (123) RS – McCulloch; 16º - Lalo Corbetta (112) RS – McCulloch; 17º - João Renha (4) RJ - Mini McCulloch; 18º - Raffaele Rosito (142) RS – McCulloch; 19º - Leopoldo Serão (13) RJ - Mini McCulloch; 20º - Nelson Amorim (28) RJ - Mini McCulloch; 21º - Sólon Radin (106) RS – McCulloch; 22º - Arnaldo Valente (19) RJ – McCulloch;

4 – Força Livre: 1º César Faria (34) RJ - Tecno Parilla (100); 2º - Clóvis de Moraes (122) RS – McCulloch (100); 3º - José de Castro (134) RS – McCulloch (100); 4º - Valter Dohnert (104) RS – McCulloch (100); 5º - João Renha (4) RJ - Mini McCulloch (100); 6º - Henry Hulsmeyer (6) RJ - Mini Riomar (125); 7º - Toni Rocha (5) RJ - Mini Riomar (125); 8º - José Carlos Lupion (96) RJ – McCulloch (100); 9º - Henrique de Castro (97) RJ - Silpo Kart (125); 10º - Flávio Martinewski (103) RS – McCulloch (100); 11º - Enio Berna (118) S – McCulloch (100).



Dois momentos da luta entre César Faria (Tecno Parilla 34) e Clóvis de Moraes (CM McCulloch 122) na prova de Força Livre

53 – I RALLY RIO – MIGUEL PEREIRA - RJ

Foi organizado pelo Rally Clube do Rio de Janeiro, no dia 30 de julho, o I Rally Rio-Miguel Pereira, com patrocínio do Rei da Voz, com largada na Rua Otaviano, esquina com a Avenida Atlântica e participação de 30 carros num percurso de 94 quilômetros, apresentando o seguinte resultado: 1º Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) – 20 - VW Sedan - 7,0 pontos; 2º Rafael Mutto Fº/Gilberto Acar (RJ) – 6 - VW Sedan - 9,0 pontos; 3º Bento Trau/Dieter Schupp (RJ) – 22 - VW Sedan - 15,0 pontos; 4º Estela Alves de Souza/Jorge de Souza (RJ) – 9 - VW Sedan - 18,0 pontos; 5º Emanuel Schachner/Simão Edelman (RJ) – 11 - Karmann Ghia VW - 30,0 pontos; 6º Arthur Antônio Mondin/Anthony Montesini (SP) - 7 - VW Sedan - 33,0 pontos; 7º Arthur Mondin/Luiz Fernando Mondin (SP) – 17 - VW Sedan - 53,0 pontos; 8º Cláudio Salgado (RJ) – 24 - VW Sedan - 64,0 pontos.

54 – 100 MILHAS DE KART DE PIRACICABA

A prova 100 Milhas de Kart de Piracicaba foi disputada no dia 30 de julho, como parte da comemoração do aniversário de fundação da cidade paulista. Foi bastante estranho a Federação Paulista ter autorizado a realização de uma corrida de kart na mesma data em que era disputada a 1ª etapa do Campeonato Brasileiro, numa demonstração clara da falta de diálogo entre a Federação e a Confederação Brasileira de Automobilismo. A prova apresentou o seguinte resultado: 1º Emerson Fittipaldi/Durval Viscardi (SP) – 77 - Mini Riomar (1º/125 cc) -139 voltas, 2h20m45s0, 64,587 km/h; 2º Martius Jarjour/Antônio Castro/Ivaldo da

Matta (MG) 555 - Mini McCulloch (1º/200 cc) – 138 v; 3º Nelson Aliperti Jr./Marcos Troncon (SP) – 14 - Mini Riomar (2º/125 cc) – 137 v; 4º Teodoro Horst/Walter Travaglini Fº (SP) – 53 - Silpo McCulloch (1º/100 cc) – 133 v; 5º Juca/Fumaça (SP) – 9 - Mini McCulloch (2º/200 cc) – 132v; 6º Celso S. Mello/Fernando Giannetti (SP) – 69 - Mini McCulloch (3º/200 cc) – 131 v; 7º Norival Laranjeira/Hugo Ramasco (SP) – 90 - Mini McCulloch (2º/100 cc) – 129 v; 8º Aguinaldo Serra/José M. Freire (SP) – 50 - Mini Riomar – 3 – (3/125 cc) – 128 v; 9º Paschoal D'Ambronzo/Antônio Joie (SP) – 135 - Mini McCulloch (3º/100 cc) – 124 v; 10º Antônio Iberê/Fernando Perez (SP) – 131 - Mini McCulloch (4º/100 cc) – 122 v.



77 – Emerson Fittipaldi/Durval Viscardi (Mini Riomar 125 cc) – 555 – Martius Jarjour/Antônio Castro/Ivaldo da Matta (Mini McCulloch 200 cc) – 32 – Tite Catapani (Mini Riomar) – 24 – Nelson Aliperti Jr./Marcos Troncon (Mini Riomar)

55 – III ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A terceira etapa do Campeonato Carioca foi disputada no dia 6 de agosto no Autódromo de Jacarepaguá. A primeira prova destinada aos pilotos estreantes e novatos apresentou uma grande novidade, que foi a presença do petropolitano Aloísio Renato ao volante da Alfa Romeo GTA, passando a figurar entre os favoritos que eram Renato Peixoto na Alfa GTA de Mário Olivetti e Sidney Cardoso na Alfa Giulia TIS. O pelotão de largada tinha as três Alfas na primeira fila e, dada a largada Sidney Cardoso tomou a ponta, completando a primeira volta na liderança com Aloísio em segundo e Peixoto em terceiro, os três formando um grupo compacto. A liderança de Sidney foi mantida até a 3ª volta, com Aloísio assumiu a liderança, enquanto Peixoto passou para segundo, e Sidney caiu para a terceira colocação. A liderança de Aloísio foi mantida até a 11ª volta, com Peixoto passando para primeiro na volta seguinte, que manteve até o final. O quarto foi Carlos B. Souza (Simca) e o quinto Carlos Sá Mota (DKW).

[Ver RESULTADOS 1967/34](#)



No início da corrida, Sidney Cardoso (Alfa Giulia TIS 13) lidera Aloísio Renato (Alfa Romeo GTA 23) e Renato Peixoto (Alfa Romeo GTA 65 – encoberta) na curva do “S”.

Na prova dos pilotos graduados chamava a atenção e presença da Ferrari de Paulo César Newlands, que vencera muito bem o Circuito de Petrópolis. Outra novidade era a presença de Celso Gerbassi que tinha comprado o DKW Malzoni de Hélio Mazza, pretendendo oferecer grande resistência a Norman Casari, que vinha dominando o campeonato. Também estavam presentes os dois Karmann Ghia Porsche ex-Dacon dos petropolitanos Aylton e João Varanda Filho, além da Alfa Romeo GTA de Mário Olivetti, o que dava uma grande qualidade para a prova.

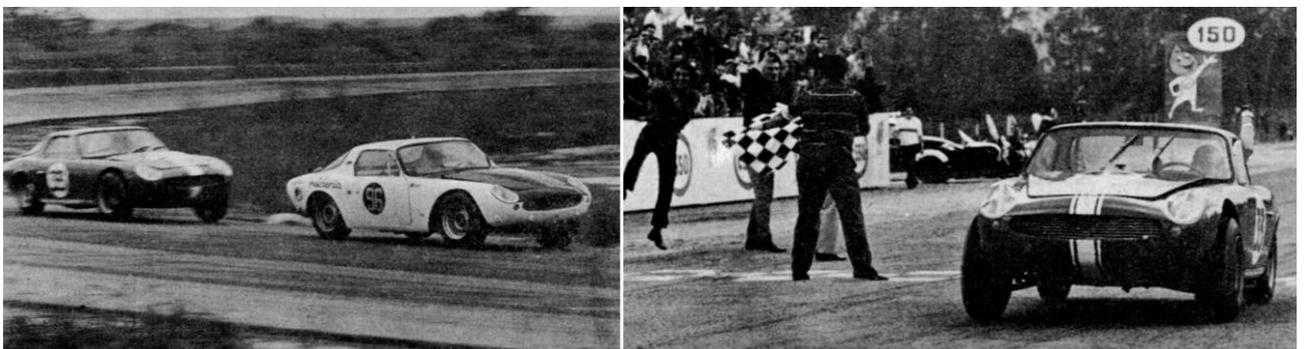
Na largada, Casari era o pole-position, de forma privativo para o campeão do ano anterior, tendo ao seu lado o carro de Gerbassi e a Ferrari de Newlands. E se beneficiando de largar na primeira fila, Newlands assumiu a ponta seguido por Casari e Gerbassi. Na entrada do miolo da pista, vindo muito forte, Newlands não conseguiu fazer e curva com segurança e preferiu seguir reto, do que se aproveitaram Casari e Gerbassi para assumirem as duas primeiras colocações.

Retornando à pista, Newlands começou a descontar a diferença, batendo o recorde da volta com 1m45s5 e na quinta volta já ocupava a terceira colocação se aproximando dos Malzoni. Entretanto, na sexta volta teve um pneu furado saindo reto na curva Sul e abandonando a corrida.

Sem a presença da Ferrari, os dois Malzoni passaram a disputar a liderança da prova. Casari liderou da primeira à sétima volta. Gerbassi da oitava à nona, com Casari retornando à liderança que foi mantida até à 20ª volta, para perder a liderança na volta 21, mas voltou para primeiro na volta seguinte. Na última volta, quando saiu do "S", Casari foi de encontro a um pneu que demarcava a pista e o carro deu uma pequena derrapada, fazendo com que o piloto pisasse no freio, perdendo cerca de 50 metros e a corrida, pois Gerbassi aproveitou o vacilo para tomar a liderança e receber a bandeirada de chegada em primeiro lugar.

O terceiro foi Aylton Varanda, o quarto Mário Olivetti e o quinto João Varanda Filho.

[Ver RESULTADOS 1967/35](#)



Norman Casari (Malzoni 96) liderou a maior parte da corrida à frente Celso Gerbassi (Malzoni 33), mas foi Gerbassi que recebeu a bandeirada da vitória

56 – VII CIRCUITO DE PIRACICABA

O sétimo Circuito de Piracicaba foi disputado no dia 6 de agosto, com a realização de três corridas: a principal para carros dos Grupos 3, 4, 5, 6, outra para Turismo Grupo 5 e uma terceira para Estreantes e novatos.

A prova de Estreantes e Novatos teve a participação de 13 carros e, nos treinos o piracicabano Angi Munhoz despontou como favorito, porém na hora da largada, o seu carro demorou a pegar e só acabou partindo quando os demais já estavam próximos de completarem a primeira volta. Assim, Olivier Joles tomou a ponta, com Arnaldo Valentim em segundo. O terceiro era o Simca de Elkaves da Silva, com Munhoz retornando aos boxes com as velas encharcadas de combustível. Quando retornou à corrida,

começou a procurar se aproximar dos líderes. Aproximou-se de Rosenthal e os dois foram para cima de Arnaldo Valentim e foi então, que Rosenthal foi prejudicado, quando equivocadamente lhe foi acenada a bandeira azul, como se estivesse para ser ultrapassado como retardatário. O piloto achou que se tratava de bandeira preta, de desclassificação e entrou nos boxes, onde seus mecânicos o mandaram retornar, mas havia perdido muito tempo nesse procedimento. Olivier continuou liderando com tranquilidade, enquanto Munhoz ultrapassou Valentim na 17ª volta, para terminar a corrida na segunda colocação. O terceiro foi Arnaldo Valentim, o quarto Jayme Rosenthal e o quinto Cláudio Telles.

[Ver RESULTADOS 1967/36](#)



Olivier Joles (DKW Vemag nº 13), vencedor da prova, nessa fase da corrida liderava Sílvio Toledo Piza (R-1093 nº 8) e Roberto Stoppa (R-1093 nº 41)

A segunda prova do programa foi destinada aos carros de Turismo, enquadrados no Grupo 5 da FIA e teve a participação de 11 carros. A prova deveria ser disputada entre as duas Alfa Romeo de Piero Gancia e Emílio Zambello e o Renault R-8 e Marivaldo Fernandes, que estava equipado com motor 1.300 cc e rodas de liga leve.

Iniciada a corrida, Piero Gancia assumiu a liderança, seguido por Emílio Zambello, Marivaldo Fernandes, Maks Weiser, Jan Balder e os demais.



Piero Gancia (Alfa Romeo GTA nº 23) venceu as duas provas e Marivaldo Fernandes (Renault R-8 nº 45) foi o grande animador do evento.

Com Piero na liderança, a disputa entre Zambello e Marivaldo foi roda a roda. Marivaldo conseguiu passar por Zambello na nona volta com o piloto da Alfa a recuperando na volta 11. Ocorreu nova investida de Marivaldo que tomou a segunda colocação na volta seguinte que foi mantida por 6 voltas. Marivaldo ainda chegou a ocupar a segunda colocação na volta 26, sendo superado em seguida, com as posições sendo mantidas até o final da prova.

Durante a corrida, Emerson Maluf capotou o seu Renault 1093 e Maks Weiser teve que abandonar por causa do rompimento do fio da bomba de combustível.

Piero Gancia foi o primeiro, Emílio Zambello o segundo, Marivaldo Fernandes o terceiro, Jan Balder o quarto e Angi Munhoz o quinto.

[Ver RESULTADOS 1967/37](#)



A largada da prova principal, com Piero Gancia e Ubaldo Lolli na primeira fila.

A prova principal foi uma repetição da anterior, no que se refere à luta pela liderança, com a Alfa GTA de Piero Gancia às frente seguido pelo Renault R-8 de Marivaldo Fernandes e pela Alfa Romeo Giulia que nessa prova foi pilotada por Ubaldo Lolli.

Dada a largada, Piero assumiu a liderança, com Marivaldo em segundo e Lolli em terceiro. Nelson Marcílio ocupava a quarta colocação, muito pressionado pelo DKW Mickey Mouse de Volante 13.

Piero fez a melhor volta da prova, o mesmo tempo foi registrado por Lolli, que andou a maior parte da prova lado a lado com Marivaldo, porém na fase final da prova, a Alfa Romeo perdeu rendimento e não teve mais como ameaçar o R-8.

O DKW de Volante 13 pressionou muito o Ford 38 de Marcílio, porém, depois que teve que parar nos boxes para reparar um defeito na bomba elétrica de combustível, acabou ficando uma volta atrás do piloto do Ford.

Ver RESULTADOS 1967/38