]1956 (Parte 2)

34 – GP DO ACF - REIMS

No dia seguinte, 1º de julho, em Reims, foi disputado o GP do Automóvel Clube da França, válido para o campeonato mundial de pilotos, tendo a participação do brasileiro Hermano da Silva Ramos com um Gordini. Para correr no veloz circuito francês, a Ferrari levou nada menos que cinco modelos D50, os carros adquiridos da equipe Lancia, para os pilotos Juan Manuel Fangio, Eugênio Castellotti, Peter Collins, Oliver Gendebien e o espanhol Alfonso de Portago.

A largada da prova com Peter Collins (14) e Eugênio Castellotti (12) se destacando

Sua principal adversária no campeonato, a Maserati, por sua vez também levou para Reims cinco 250F, para serem pilotados por Stirling Moss, Jean Behra, Cesare Perdisa, Piero Taruffi e Francisco Godia-Sales. Além dos carros da equipe de fábrica, participaram da prova a Maserati 250F de Louis Rosier, inscrito pela Scuderia Rosier e a 250F de Luigi Villoresi, pela equipe Luigi Piotti.

A novata Vanwall, que tanto sucesso teve na corrida extracampeonato de Silverstone, levou para Reims três carros, para Colin Chapman, Harry Schell e Mike Hawthorn.

Por sua vez, a equipe Gordini estava representada por Robert Manzon, Hermano da Silva Ramos e André Pilette.

Mas a grande atração era a presença do novo carro da Bugatti, o modelo T251, de motor traseiro, que foi pilotado por Maurice Trintignant.

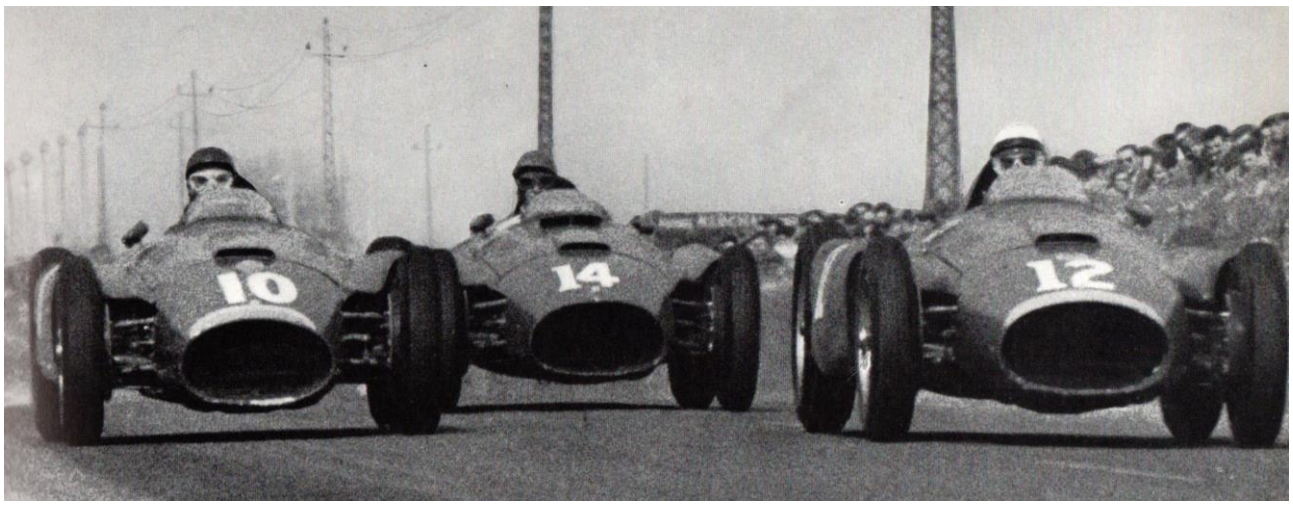
Desde os treinos, a superioridade das Ferrari ficou evidente, ficando Collins com a pole-position, compondo a primeira fila Castellotti e Fangio, com o grid ficando assim formado:

10 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 2m24s9 (206,261 km/h)	12 Eugênio Castellotti Ferrari D50 2m24s6 (206,689 km/h)	14 Peter Collins Ferrari D50 2m23s3 (208,564 km/h)
26 Colin Chapman Vanwall 2m26s8 (203,591 km/h) – não largou	22 Harry Schell Vanwall 2m26s1 (204,567 km/h)	
2 Stirling Moss Maserati 250F 2m29s9 (199,381 km/h)	4 Jean Behra Maserati 250F 2m27s8 (202,214 km/h)	24 Mike Hawthorn Vanwall 2m27s0 (203,314 km/h)
38 Luigi Villoresi Maserati 250F 2m33s8 (194,325 km/h)	16 Alfonso de Portago Ferrari D50 2m32s8 (195,597 km/h)	
8 Piero Taruffi Maserati 250F 2m35s6 (192,077 km/h)	36 Louis Rosier Maserati 250F 2m35s3 (192,448 km/h)	44 Olivier Gendebien Ferrari D50 2m34s5 (193,445 km/h)
30 Robert Manzon Gordini T32 2m36s0 (191,585 km/h)	32 Hermano da Silva Ramos Gordini T32 2m35s9 (191,708 km/h)	
28 Maurice Trintignant Bugatti T251 2m42s0 (184,489 km/h)	40 Francisco Godia-Sales Maserati 250F 2m40s4 (186,329 km/h)	6 Cesare Perdisa Maserati 250F 2m37s5 (189.760 km/h)
42 André Simon Maserati 250F 2m47s9 (178,006 km/h)	34 André Pilette Gordini T16 2m46s8 (179,180 km/h)	

Baixada a bandeira de largada, sem a presença de Colin Chapman, que tinha obtido um excelente quarto lugar na largada, Collins, Castellotti e Fangio assumiram a liderança da prova, logo se distanciando dos demais, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Collins; 2º Castellotti; 3º Fangio; 4º Hawthorn; 5º Moss; 6º Behra; 7º De Portago; 8º Gendebien; 9º Schell; 10º Perdisa; 11º Rosier; 12º Sales; 13º Ramos; 14º Manzon; 15º Taruffi; 16º Trintignant; 17º Pilette; 18º Simon; 19º Villoresi.

Na segunda volta Fangio passou por Collins ao mesmo tempo em que Moss, com o carro falhando, foi superado por Behra e De Portago. Simon visitou o boxe a caiu para a última posição.

Na terceira volta, De Portago assumiu a quinta posição, fazendo com que a Ferrari ocupasse quatro das cinco primeiras colocações.
Na quarta volta Fangio assumiu a ponta e, na quinta foi a vez de Gendebien se juntar aos seus companheiros de equipe, com as cinco Ferrari nas seis primeiras colocações da corrida, tendo como intruso apenas o Vanwall de Hawthorn na quarta posição. Nessa volta Godia-Sales passou por Rosier.
Na sexta volta Harry Schell abandonou com o motor do seu Vanwall fundido.
Dessa forma, completadas 10 voltas, a ordem dos carro na pista era a seguinte: 1º Fangio; 2º Castellotti; 3º Collins; 4º Hawthorn; 5º De Portago; 6º Gendebien; 7º Behra; 8º Moss; 9º Perdisa; 10º Sales; 11º Rosier; 12º Ramos; 13º Trintignant; 14º Manzon; 15º Villoresi; 16º Pilette; 17º Taruffi; 18º Simon.
Na 12ª volta, Hawthorn entrou nos boxes e foi substituído por Harry Schell, na pilotagem da Vanwall. Com essa parada, as Ferrari passaram a ocupar as cinco primeiras colocações da prova.
Na volta seguinte, Stirling Moss ficou fora da corrida, com o câmbio da sua Maserati 250F quebrado. Na volta 18, Gendebien foi superado por Schell que vinha recuperando terreno na Vanwall.
Na volta 19 Trintignant abandonou a prova com o cabo do acelerador da sua Bugatti partido.
Completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Fangio; 2º Castellotti; 3º Collins; 4º De Portago; 5º Schell; 6º Gendebien; 7º Behra; 8º Perdisa; 9º Sales; 10º Rosier; 11º Ramos; 12º Villoresi; 13º Manzon; 14º Pilette; 15º Taruffi; 16º Simon.



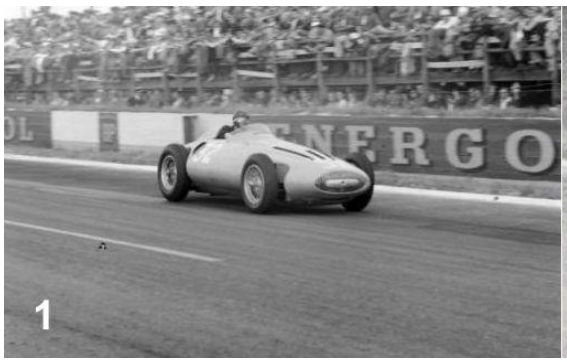
A luta das Ferrari: 1 – Fangio; 14 – Collins; 12 – Castellotti.

Nessa volta, Perdisa entrou no boxe, sendo substituído por Stirling Moss na condução da Maserati nº 6 e, na volta seguinte, Alfonso de Portago abandonou com o câmbio da sua Ferrari quebrado. Novo abandono ocorreu na volta 24, quando Luigi Villoresi ficou sem freios na sua Maserati.
Completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Fangio; 2º Castellotti; 3º Collins; 4º Schell; 5º Gendebien; 6º Behra; 7º Moss; 8º Rosier; 9º Sales; 10º Ramos; 11º Manzon; 12º Pilette; 13º Taruffi; 14º Simon.
Na volta 39, duas modificações importantes na equipe Ferrari: Gendebien abandonou com a quebra da embreagem, e Fangio entrou nos boxes para trocar as velas do motor, perdendo a primeira colocação. Na volta seguinte, Harry Schell recorreu aos boxes, perdendo a boa colocação que ocupava.
Com essas ocorrências, os carros completaram 40 voltas na seguinte ordem: 1º Castellotti; 2º Collins; 3º Behra; 4º Fangio; 5º Moss; 6º Rosier; 7º Sales; 8º Schell; 9º Ramos; 10º Manzon; 11º Pilette; 12º Taruffi; 12º Simon.
Até o final da corrida, apenas se registrou a ultrapassagem de Collins em Castellotti conquistando a primeira colocação, enquanto Hermano da Silva Ramos se aproveitou dos problemas enfrentados por Schell para subir

para a oitava colocação. Com relação a Ramos, devemos relatar que, apesar a menor potência dos carros Gordini, sempre se postou à frentes destes durante toda a corrida.
E a bandeirada de chegada foi dada a Collins em primeiro, com Castellotti, emparelhado com ele em segundo, ficando Behra em terceiro com mais de trinta segundos de atraso, e Fangio em quarto, a apenas 8 segundos de Behra, os únicos que completaram as 61 voltas da prova.

PROVA	XLII GP do ACF (GP da França) - 5ª Etapa do Campeonato Mundial de F-1
LOCAL	Circuito de Reims, Champanhe - FRA
DATA	01/07/1956
CATEGORIA	Fórmula 1
DISTÂNCIA	61 voltas de 8,302 km = 506,422 km
TEMPO	2h34m23s4
MÉDIA	196,808 km/h
POLE-POSITION	Peter Collins (Ferrari D50) - 2m23s3 - 208,564 km/h
MELHOR VOLTA	Juan Manuel Fangio (Ferrari D50) - 2m25s8 - 204,987 km/h
LARGADA	19 carros
CHEGADA	11 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Peter Collins	ING	Ferrari D50	14	2.485	61	2h34m23s4	196,808
2º	Eugênio Castellotti	ITA	Ferrari D50	12	2.485	61	2h34m23s7	196,802
3º	Jean Behra	FRA	Maserati 250F	4	2.493	61	2h35m53s3	194,917
4º	Juan Manuel Fangio	ARG	Ferrari D50	10	2.485	61	2h35m58s5	194,809
5º	Cesare Perdisa/Stirling Moss	ITA	Maserati 250F	6	2.493	59	2h35m01s5	189,576
6º	Louis Rosier	FRA	Maserati 250F	36	2.493	58	2h37m03s5	183,951
7º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 250F	40	2.493	57	2h34m53s4	183,310
8º	Hermano da Silva Ramos	BRA	Gordini T32	32	2.480	57	2h35m42s6	182,344
9º	Robert Manzon	FRA	Gordini T32	30	2.480	56	2h34m55s4	180,055
10º	Mike Hawthorn/Harry Schell	ING	Vanwall	24	2.490	56	2h36m46s1	177,936
11º	André Pilette	BEL	Gordini T16	34	2.473	55	2h35m18s4	176,403
12º	Piero Taruffi	ITA	Maserati 250F	8	2.493	41		
13º	André Simon	FRA	Maserati 250F	42	2.493	40		
14º	Olivier Gendebien	BEL	Ferrari D50	44	2.485	38		
15º	Luigi Villoresi	ITA	Maserati 250F	38	2.493	23		
16º	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari D50	16	2.485	20		
17º	Maurice Trintignant	FRA	Bugatti T251	28	2.432	18		
18º	Stirling Moss	ING	Maserati 250F	2	2.493	12		
19º	Harry Schell	EUA	Vanwall	22	2.490	5		
NL	Colin Chapman	ING	Vanwall	26	2.490			
INS	Mike Hawthorn	ING	BRM P25	18	2.491			
INS	Tony Brooks	ING	BRM P25	20	2.491			
INS	Horace Gould	ING	Maserati 250F	46	2.493			
INS	Piero Scotti	ITA	Connaught B Alta	48	2.472			



(1) – Hermano Silva Ramos (Gordini T32); (2) – Maurice Trintignant pilotando a nova Bugatti.

35 – CIRCUITO DA CIDADE DE PELOTAS

No dia 1º de julho foi disputado o Circuito da Cidade de Pelotas, num circuito de rua de 6.300 metros. Foram duas provas, uma para Turismo Força Livre, em 20 voltas e outras para Mecânica Nacional, em 15 voltas.
A prova de Mecânica Nacional, a primeira realizada, teve onze participantes foi vencida pelo líder do campeonato, Oswaldo de Oliveira despois de árdua disputa com Breno Fornari, até este ter que abandonar a prova. O resultado foi muito contestado e depois de muita discussão, ficou decidido que não contaria pontos para o campeonato.

PROVA	Prêmio Cidade de Pelotas - Mecânica Nacional
LOCAL	Circuito de Pelotas - RS
DATA	01/07/1956
CATEGORIA	Turismo Mecânica Nacional Gaúcha
DISTÂNCIA	15 voltas de 6,300 km = 94,500 km
TEMPO	50m23s0
MÉDIA	112,537 km/h
POLE-POSITION	Oswaldo de Oliveira (Ford V-8 Cupê) - líder do campeonato
MELHOR VOLTA	Oswaldo de Oliveira (Ford V-8 Cupê) - 3m16s4 - 115,489 km/h
LARGADA	11 carros
CHEGADA	5 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	V	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Oswaldo de Oliveira	RS	Ford V-8 Cupê	128	3.622	15	50m23s0	112,537	1
2º	Antônio Planella	RS	Chevrolet Special	306	3.548	15	51m23s6	110,326	8
3º	Darci Nunes	RS	Jaguar Mk V	176	3.485	14	51m25s1	102,920	6
4º	Mário Madrid Ferreira	RS	Mercury Custom	144	4.185	14	52m32s7	100,714	9
5º	Oladi Bueno	RS	Ford V-8 Cupê	182	3.622	14	52m45s6	100,303	5
6º	Breno Fornari	RS	Ford V-8 Cupê	154	3.622	12	40m10s0	112,929	2
7º	Pedro Montuori	RS	Dodge Camionete	142	3.769	12	50m45s0	89,379	10
8º	Alcides Alonso	RS	Ford V-8 Cupê	192	3.622	8	40m34s2	74,538	11
9º	José Otero	RS	Ford V-8 Cupê	170	3.622	5	31m12s4	60,564	7
10º	Francisco de Paula Santos	RS	Ford V-8 Cupê	150	3.622	3			12
11º	Nactivo Camozatto	RS	Ford V-8 Cupê	190	3.622	2			3
INS	Karl Iwers	RS	DKW F-89	76	896				
INS	Alfredo Teixeira	RS	Hudson Hornet	122	5.047				
INS	Mister N	RS	Dodge Coronet	178	3.769				
INS	Breno Martins	RS	Ford V-8 Cupê	72	3.622				

A prova de Força Livre foi vencida por José Asmuz, que conquistou a sua primeira vitória na categoria. Catharino Andreatta, o grande favorito da prova e líder do campeonato liderou até a 15ª volta, quando abandonou. Júlio Andreatta que vinha logo atrás de Catharino, teve um pneu furado na 7ª volta, parando no boxe e se atrasando. A partir do abandono de Catharino, Asmuz assumiu a liderança, mas foi pressionado no final por Júlio Andreatta, que vinha descontando o tempo perdido com a, com ambos registrando a melhor volta da corrida, mas não sendo possível que Júlio alcançasse a vitória.

PROVA	Prêmio Cidade de Pelotas - TFL
LOCAL	Circuito de Pelotas - RS
DATA	01/07/1956
CATEGORIA	Turismo Força Livre
DISTÂNCIA	20 voltas de 6,300 km = 126,000 km
TEMPO	1h04m37s0
MÉDIA	116,998 km/h
POLE-POSITION	Catharino Andreatta (Ford TC) - líder do campeoanto
MELHOR VOLTA	José Asmuz (Ford TC) e Julio Andreatta (Ford TC) - 3m02s6 - 124,206 km/h
LARGADA	7 carros
CHEGADA	5 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	V	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	José Asmuz	RS	Ford TC	32	3.917	20	1h04m37s0	116,998	3
2º	Júlio Andreatta	RS	Ford TC	6	3.917	20	1h04m54s2	116,481	2

3º	Rioval Torres	RS	Chevrolet TC	50	3.548	20	1h05m11s4	115,969	7
4º	João Galvani	RS	Chevrolet TC	16	3.548	20	1h06m20s2	113,964	5
5º	Rômulo Buonavoglia	URU	Ford TC	53	3.917	19	1h05m50s0	109,094	6
AB	Catharino Andreatta	RS	Ford TC	2	3.917	15			1
AB	José Madrid	RS	Ford TC	44	3.917	6			4
NL	Diogo Ellwanger	RS	Ford TC	22	3.917				
INS	José Otero	RS	Ford TC	26	3.917				
INS	Dirceu Oliveira	RS	Ford TC	28	3.917				
INS	Luiz Hector Pianasso	RS	Ford TC	36	3.917				

36 – FALECEU SYLVIO PENTEADO

Faleceu no dia 3 de julho o conde Sylvio Penteado, vencedor da primeira corrida disputada no Brasil, no ano de 1908, o I Circuito de Itapecerica, em São Paulo. No início do século o conde fazia parte do grupo de Antônio Prado Júnior, Santos Dumont, Mário Cendim, Pedro Luiz Pereira de Souza, seu irmão Armando Penteado, Luiz Fonseca, A. Queiroz e outros jovens filhos de famílias tradicionais de São Paulo. Foi esse grupo que deu início ao ciclismo, aeronáutica, automobilismo, etc., com Penteado em grande evidência, fazendo parte da 1ª viagem São Paulo-Santos em 1908.

37 – GP DE ROUEN

Disputado no dia 8 de julho, o GP de Rouen, na França teve a participação de Hermano da Silva Ramos, que no entanto, teve que abandonar a corrida com seu Gordini.

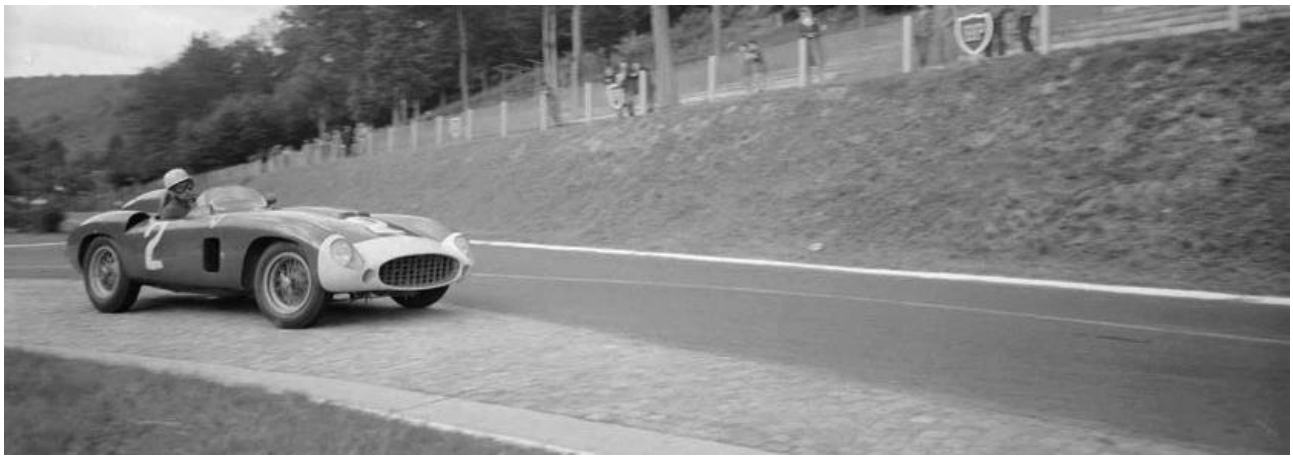
A largada da prova com Cesare Perdisa (Maserati 300S) e Peter Collins (Aston Martin DBS3) em destaque

Presenciada por grande público, a largada da prova foi dada para 21 carros e o italiano Perdisa, com Maserati assumiu a liderança, seguido por Collins, Phil Hill, Moss, Castellotti e Behra. Os abandonos foram se sucedendo Whitehead, Rosier e Schell. Com 15 voltas completadas, Behra estava na liderança, com Perdisa em segundo, Moss em terceiro, Castellotti em quarto e Collins em quinto, sendo que Collins em seguida abandonou a corrida. Na 37ª volta, Perdisa, que lutava pela liderança teve que abandonar enquanto

Castellotti e Moss perseguiam sem tréguas o líder Behra que, apesar dos seus esforços, não teve como resistir ao ataque e, sofrendo com os freios do seu carro acabou sendo ultrapassado na volta 44. A partir de então, a luta pela liderança ficou entre Castellotti e Moss, com o italiano cruzando a linha de chegada quatro segundos à frente do britânico.

PROVA	GP de Rouen
LOCAL	Circuito de Rouen-les-Essarts, Alta Normandia - FRA
DATA	08/07/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	50 voltas de 6,542 km = 327,100 km
TEMPO	2h10m31s0
MÉDIA	150,372 km/h
POLE-POSITION	Jean Behra (Maserati 300S)
LARGADA	21 carros
CHEGADA	10 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	V	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Eugênio Castellotti	ITA	Ferrari 860S	2	3.431	S+3.0	1º	50	2h10m31s0	150,372	2
2º	Stirling Moss	ING	Aston Martin DB3S	14	2.992	S-3.0	1º	50	2h10m35s0	150,295	4
3º	Jean Behra	FRA	Maserati 300S	8	2.993	S-3.0	2º	50	2h11m23s6	149,368	1
4º	Tony Brooks	ING	Aston Martin DB3S	16	2.992	S-3.0	3º	50	2h11m33s9	149,173	7
5º	Roy Salvadori	ING	Aston Martin DB3S	20	2.992	S-3.0	4º	49			9
6º	Phil Hill	EUA	Ferrari 857S	6	3.431	S-3.0	5º	49			6
7º	Desmond Titterington	IRN	Jaguar D Type	42	3.442	S+3.0	2º	49			12
8º	Benoit Musy	SUI	Maserati 300S	26	2.993	S-3.0	6º	49			11
9º	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari 290MM	4	3.490	S+3.0	3º	48			10
10º	Freddy Rouselle	BEL	Ferrari 750 Monza	36	2.999	S-3.0	7º	45			19
11º	Jean Lucas	FRA	Ferrari 750 Monza	34	2.999	S-3.0	8º	44			17
12º	Wolfgang Seidel	ALE	Mercedes Benz 300SL	40	2.996	S-3.0	9º	43			20
13º	Marcel Picard	FRA	Ferrari 750 Monza	32	2.999	S-3.0	10º	42			18
14º	Cesare Perdisa	ITA	Maserati 300S	10	2.993	S-3.0	11º	37			3
15º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 300S	24	2.993	S-3.0	12º	33			13
16º	Hermano da Silva Ramos	BRA	Gordini T15	44	2.473	S-3.0	AB	31			14
17º	Hans Tak	HOL	Mercedes Benz 300SL	46	2.996	S-3.0	AB	20			21
18º	Peter Collins	ING	Aston Martin DB3S	18	2.992	S-3.0	AB				5
19º	Harry Schell	EUA	Ferrari 750 Monza	12	2.999	S-3.0	AB				8
20º	Louis Rosier	FRA	Ferrari 750 Monza	30	2.999	S-3.0	AB	8			16
21º	Peter Whitehead	ING	Maserati 300S	22	2.993	S-3.0	AB				15
INS	Piero Taruffi	ITA	Maserati 300S	12	2.993	S-3.0	INS				
INS	Ken Wharton	ING	Maserati 300S	28	2.993	S-3.0	INS				
INS	Jacques Pollet	FRA	Mercedes Benz 300SL	38	2.996	S-3.0	INS				
INS	Lex Beels	HOL	Mercedes Benz 300SL	46	2.996	S-3.0	INS				

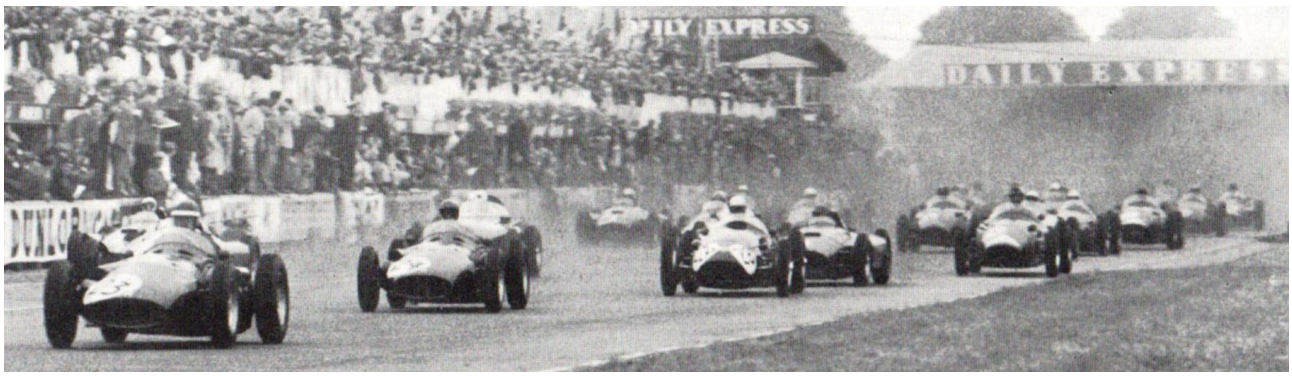


Eugênio Castellotti (Ferrari 860S) vencedor da prova.

38 – GP DA INGLATERRA

A sexta etapa do campeonato mundial de Fórmula 1, o GP da Inglaterra, em Silverstone, foi disputada no sábado 14 de julho, com a participação do brasileiro Hermano da Silva Ramos, que não teve sorte, abandonando com problemas na suspensa do seu Gordini.

Sendo realizada na Inglaterra, a prova contou com a participação tão esperada da BRM, que alinhou três modelos P25, para os pilotos Mike Hawthorn, Tony Brooks e Ron Flockhart. Outra equipe forte da Inglaterra era a Vanwall que levou três carros, para Harry Schell, Froilan Gonzalez e Maurice Trintignant. Também da Inglaterra, estavam presentes as equipe Connaught, Cooper e Emeryson. A Connaught levou três carros para Archie Scott-Brown, Desmond Titterigton e Jack Fairman, a Cooper estava representada por Bob Gerard e a Emeryson pelo seu construtor Paul Emery. Entre as equipes tradicionais, a Ferrari estava representada por cinco carros, levados para Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Eugênio Castellotti, Alfonso de Portago e Peter Collins. Sua principal adversária no campeonato, a Maserati, levou para a Inglaterra cinco carros oficiais para Stirling Moss, Jean Behra, Cesare Perdisa, Francisco Salvadori e Francisco Godia-Sales, sendo inscritas ainda outras seis Maserati para os pilotos Horace Gold (Horace Garage); Luigi Villoresi (Luigi Piotti); Umberto Maglioli (Scuderia Guastalla); Louis Rosier (Ecurie Rosier), Bruce Halford e Jack Brabham. Completava a lista de inscritos, a equipe Gordini com dois T32 para Robert Manzon e Hermano da Silva Ramos.



A largada da prova com as BRM à frente.

Nas provas de classificação, se destacou Stirling Moss, que ficou com a pole-position, completando a primeira fila Fangio, Hawthorn e Collins, com o grid ficando assim formado:

2 Peter Collins Ferrari D50 1m43s (164,621 km/h)	23 Mike Hawthorn BRM P25 1m43s (164,621 km/h)	1 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 1m42s (166,235 km/h)	9 Stirling Moss Maserati 250F 1m41s (167,881 km/h)
28 Roy Salvadori Maserati 250F 1m44s (163,038 km/h)	18 Froilan Gonzalez Vanwall 1m44s (163,038 km/h)	16 Harry Schell Vanwall 1m44s (163,038 km/h)	
20 Desmond Titterington Connaught B Alta 1m45s (161,486 km/h)	19 Archie Scott-Brown Connaught B Alta 1m45s (161,486 km/h)	24 Tony Brooks BRM P25 1m45s (161,486 km/h)	3 Eugênio Castellotti Ferrari D50 1m44s (163,038 km/h)
31 Horace Gould Maserati 250F 1m48s (157,000 km/h)	8 Jean Behra Maserati 250F 1m47s (158,467 km/h)	4 Alfonso de Portago Ferrari D50 1m47s (158,467 km/h)	

15 Robert Manzon Gordini T32 1m49s (155,560 km/h)	25 Ron Flockhart BRM P25 1m49s (155,560 km/h)	17 Maurice Trintignant Vanwall 1m49s (155,560 km/h)	7 Cesare Perdisa Maserati 250F 1m49s (155,560 km/h)

21 Jack Fairman Connaught B Alta 1m51s (150,053 km/h)	29 Bruce Halford Maserati 250F 1m51s (152,757 km/h)	11 Luigi Villoresi Maserati 250F 1m50s (154,145 km/h)

10 Francisco Godia-Sales Maserati 250F 1m55s (147,443 km/h)	12 Umberto Maglioli Maserati 250F 1m54s (148,737 km/h)	32 Paul Emery Emeryson Alta 1m52 (148,737 km/h)	26 Bob Gerard Cooper T23 Bristol 1m53s (150,053 km/h)

30 Jack Brabham Maserati 250F 2m01s (140,132 km/h)	27 Louis Rosier Maserati 250F 1m59s (142,487 km/h)	14 Hermano da Silva Ramos Gordini T32 1m56s (146,172 km/h)

Iniciada a corrida, surpreendentemente quem assumiu a liderança foi Mike Hawthorn, seguido por Tony Brooks, ambos pilotando carros BRM, com Jan Manuel Fangio (Ferrari) em terceiro e Harry Schell (Vanwall) em quarto, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Hawthorn (BRM); 2º Brooks (BRM); 3º Fangio (Ferrari); 4º Schell (Vanwall); 5º Castellotti (Ferrari); 6º Salvadori (Maserati); 7º Collins (Ferrari); 8º Moss (Maserati); 9º De Portago (Ferrari); 10º Scott-Brown (Connaught); 11º Titterington (Connaught); 12º Behra (Maserati); 13º Trintignant (Vanwall); 14º Fairman (Connaught); 15º Gould (Maserati); 16º Flockhart (BRM); 17º Villoresi (Maserati); 18º Manzon (Gordini); 19º Perdisa (Maserati); 20º Halford (Maserati); 21º Brabham (Maserati); 22º Maglioli (Maserati); 23º Gerard (Cooper); 24º Emery; 25º Godia-Sales (Maserati); 26º Ramos; 27º Rosier, ficando fora da corrida Froilan Gonzalez com a transmissão quebrada da sua Vanwall.

(1) – Stirling Moss (Maserati 250F); (2) – Mike Hawthorn (BRM P25); Robert Manzon (Gordini T32)

A única alteração na segunda volta foi a ultrapassagem de Jack Brabham por Bruce Halford.

Na terceira volta ocorreram mais alterações: Collins e Salvadori superaram Schell; Moss e De Portago passaram Castellotti, enquanto Ron Flockhart abandonou com quebra do motor da sua BRM.

Na quarta volta foi a vez de Moss superar Schell, cujo carro vinha perdendo rendimento, e na volta seguinte abandonou Jack Brabham com o motor da sua Maserati fundido. Stirling Moss ia fazendo uma corrida de recuperação, depois de uma largada ruim e na nona volta já ocupava a terceira colocação. Fangio que estava em segundo na oitava volta deu uma entortada e caiu para a sexta posição. Harry Schell tinha parado no boxe na sétima volta e tinha caído para o último lugar.

Ao serem completadas 10 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Hawthorn; 2º Brooks; 3º Moss; 4º Salvadori; 5º Collins; 6º Fangio; 7º Scott-Brown; 8º Castellotti; 9º De Portago; 10º Titterington; 11º Trintignant; 12º Behra; 13º Fairman; 14º Gould; 15º Villoresi; 16º Manzon; 17º Maglioli; 18º Halford; 19º Godia-Sales; 20º Ramos; 21º Perdisa; 22º Gerard; 23º Rosier; 24º Emery; 25º Schell.

Na 12ª volta abandonou Emery com problemas de ignição e na volta 15, Fangio passou por Brooks recuperando a quarta colocação. Quem enfrentava problemas era Trintignant que foi para os boxes quando ocupava a 11ª colocação.
Na volta 16, mais um abandono: o de Scott-Brown com a ponta de eixo quebrada, e nessa volta Stirling Moss assumiu a ponta da prova.
Ao serem completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Hawthorn; 3º Salvadori; 4º Fangio; 5º Brooks; 6º Collins; 7º Castellotti; 8º De Portago; 9º Titterington; 10º Behra; 11º Fairman; 12º Gould; 13º Villoresi; 14º Manzon; 15º Godia-Sales; 17º Ramos; 18º Maglioli; 19º Perdisa; 20º Gerard; 21º Schell; 22º Trintignant; 23º Rosier.
Quatro abandonos ocorreram em seguida: Maglioli na volta 22 com problemas de ignição, Rosier na 24 com problemas de carburação, Halford e Hawthorn na 25, com problemas de motor e de vazamento de óleo, respectivamente.
Completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Salvadori; 3º Fangio; 4º Brooks; 5º Collins; 6º Castellotti; 7º De Portago; 8º Behra; 9º Fairman; 10º Gould; 11º Villoresi; 12º Manzon; 13º Godia-Sales; 14º Ramos; 15º Perdisa; 16º Gerard; 17º Titterington; 18º Schell; 19º Trintignant.
Castellotti deu uma rápida parada nos boxes na volta 34, perdendo quatro posições. Na volta seguinte, Collins superou Brooks, que na volta seguinte saiu da pista e ficou fora da prova.
Completadas 30 voltas, a ordem dos concorrentes era a seguinte: 1º Moss; 2º Salvadori; 3º Fangio; 4º Collins; 5º De Portago; 6º Behra; 7º Fairman; 8º Gould; 9º Villoresi; 10º Castellotti; 11º Manzon; 12º Godia-Sales; 13º Ramos; 14º Perdisa; 15º Gerard; 16º Titterington; 17º Schell; 18º Trintignant.
Nova alteração somente ocorreria na volta 45, quando Godia-Sales superou Manzon para ocupar a 11ª colocação e na volta 51 Salvadori deu uma saída de pista, caindo para a sétima posição, se recuperando na volta 53, retomando a quarta posição. Na volta 56, Salvadori voltou a se atrasar e acabou abandonando depois de completar 59 voltas, com o motor estourado.
Com 60 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Fangio; 3º Collins; 4º De Portago; 5º Behra; 6º Fairman; 7º Castellotti; 8º Gould; 9º Villoresi; 10º Godia-Sales; 11º Manzon; 12º Ramos; 13º Titterington; 14º Perdisa; 15º Schell; 16º Gerard; 17º Trintignant.
Na volta 65, Peter Collins, que corria em terceiro, teve que abandonar em função da quebra da bomba de óleo do motor do seu carro. Na volta 69, depois de uma perseguição acirrada, Fangio passou por Moss, assumindo a liderança da prova. Com isso, ao serem completadas 70 voltas, os carros corriam na seguinte ordem: 1º Fangio; 2º Moss; 3º Behra; 4º De Portago; 5º Fairman; 6º Castellotti; 7º Gould; 8º Villoresi; 9º Godia-Sales; 10º Manzon; 11º Titterington; 12º Perdisa; 13º Ramos; 14º Schell; 15º Gerard; 16º Trintignant.
Depois de completar 70 voltas, Trintignant abandonou com Vazamento de óleo e na volta seguinte foi a vez de Hermano da Silva Ramos ficar de fora com a suspensão do seu Gordini quebrada. Nova baixa ocorreu na volta 75, quando o carro de Titterington perdeu uma roda.
Com 80 voltas, restavam 13 carros na prova, correndo na seguinte ordem: 1º Fangio; 2º Moss; 3º De Portago; 4º Behra; 5º Fairman; 6º Castellotti; 7º Gould; 8º Villeneuve; 9º Manzon; 10º Perdisa; 11º Godia-Sales; 12º Schell; 13º Gerard.
Na volta 83, De Portago foi chamado ao boxe, sendo substituído ao volante por Peter Collins, uma vez que este piloto estava lutando pela primeira colocação no campeonato. Schell, que corria muito atrasado, acabou abandonando depois de completar 86 voltas, com problemas de alimentação no motor da sua Vanwall.
A mais importante ocorrência, nessa fase final da corrida, foi verificada na volta 95 quando o carro de Stirling Moss teve o câmbio quebrado, ficando fora da corrida.
Com isso, Fangio recebeu a bandeirada de chegada com uma volta de vantagem para o segundo colocado que foi o seu companheiro de equipe Peter Collins, que tinha substituído Alfonso de Portago.

(1) – Peter Collins (Ferrari nº 2); (2) Juan Manuel Fangio (Ferrari nº 1), vencedor da prova

PROVA	IX GP da Inglaterra - 6ª Etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1
LOCAL	Autódromo de Silverstone, East Midlads - ING
DATA	14/07/1956
CATEGORIA	Fórmula 1
DISTÂNCIA	101 voltas de 4,710 km = 475,710 km
TEMPO	2h59m47s0
MÉDIA	158,777 km/h
POLE-POSITION	Stirling Moss (Maserati 250F) - 1m41s0 - 167,881 km/h
MELHOR VOLTA	Stirling Moss (Maserati 250F) - 1m43s2 - 164,302 km/h
LARGADA	28 carros
CHEGADA	12 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Juan Manuel Fangio	ARG	Ferrari D50	1	2.485	101	2h59m47s0	158,777
2º	Alfonso de Portago/Peter Collins	ESP/ING	Ferrari D50	4	2.485	100	3h01m19s0	155,860
3º	Jean Behra	FRA	Maserati 250F	8	2.493	99	3h00m37s8	154,888
4º	Jack Fairman	ING	Connaught B Alta	21	2.472	98	3h01m20s0	152,729
5º	Horace Gould	ING	Maserati 250F	31	2.493	97	3h00m37s0	151,770
6º	Luigi Villoresi	ITA	Maserati 250F	11	2.493	96	3h02m10s4	148,922
7º	Cesare Perdisa	ITA	Maserati 250F	7	2.493	95	3h01m19s0	148,067
8º	Stirling Moss	ING	Maserati 250F	9	2.493	94		
9º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 250F	10	2.493	94	2h59m57s0	147,621
10º	Robert Manzon	FRA	Gordini T32	15	2.480	94	2h59m59s0	147,594
11º	Eugênio Castellotti/Alfonso de Portago	ITA/ESP	Ferrari D50	3	2.485	92	2h59m55s4	144,502
11º	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari D50	3	2.485	92	2h59m55s4	144,502
12º	Bob Gerard	ING	Cooper T23 Bristol	26	1.971	88	3h00m20s0	144,173
13º	Harry Schell	EUA	Vanwall	16	2.490	86		
14º	Desmond Titterington	IRN	Connaught B Alta	20	2.472	74		
15º	Hermano da Silva Ramos	BRA	Gordini T32	14	2.480	71		
16º	Maurice Trintignant	FRA	Vanwall	17	2.490	70		
17º	Peter Collins	ING	Ferrari D50	2	2.485	64		
18º	Roy Salvadori	ING	Maserati 250F	28	2.493	59		
19º	Tony Brooks	ING	BRM P25	24	2.491	40		
20º	Mike Hawthorn	ING	BRM P25	23	2.491	24		
21º	Bruce Halford	ING	Maserati 250F	29	2.493	23		
22º	Louis Rosier	FRA	Maserati 250F	27	2.493	23		
23º	Umberto Maglioli	ITA	Maserati 250F	12	2.493	21		
24º	Archie Scott-Brown	ESC	Connaught B Alta	19	2.472	16		
25º	Paul Emery	ING	Emeryson Alta	32	2.472	12		
26º	Jack Brabham	AUS	Maserati 250F	30	2.493	3		
27º	Ron Flockhart	ESC	BRM P25	25	2.491	2		
28º	Froilan Gonzalez	ARG	Vanwall	18	2.490	0		
INS	Olivier Gendebien	BEL	Ferrari D50	5	2.485			
INS	Ottorino Volontério	SUI	Maserati 250F	6	2.493			
INS	Mike Oliver	ING	Connaught B Alta	22	2.472			

39 – PROVA BAGÉ-ACEGUÁ-BAGÉ

No dia 15 de julho foi disputada uma corrida, sem valer para o campeonato gaúcho, entre Bagé e Aceguá, que curiosamente foi vencida por Oswaldo de Oliveira, da categoria Mecânica Nacional.
Entre os carros da Turismo Força Livre, o vencedor foi Nicanor Olé. Participaram da prova 12 carros, sendo 7 da Força Livre e 5 da Mecânica Nacional.

PROVA	Bagé - Aceguá - Bagé
LOCAL	Estrada Bagé - Aceguá - Bagé - RS
DATA	15/07/1956
CATEGORIA	Turismo
DISTÂNCIA	120,000 km
TEMPO	52m38s2
MÉDIA	136,787 km/h
LARGADA	12 carros
CHEGADA	6 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Oswaldo de Oliveira	RS	Ford V-8 Cupê	128	3.622	MN	1º	52m38s2	136,787
2º	Nicanor Ollé	RS	Ford TC	34	3.917	TFL	1º	54m40s8	131,675
3º	Rômulo Buonavoglia	URU	Ford TC	53	3.917	TFL	2º		
4º	Miguel Lisboa	RS	Ford TC	46	3.917	TFL	3º		
5º	Manoel Barros	RS	Ford V-8 Cupê		3.622	MN	2º		
6º	José Madrid	RS	Ford TC	44	3.917	TFL	4º		

40 – PROIBIÇÃO DE CORRIDAS NO RIO DE JANEIRO

Em 24 de julho, o Prefeito do Rio de Janeiro, Embaixador Negrão de Lima baixou instrução no sentido de não ser permitida a realização de competições automobilísticas enquanto não for publicado um regulamento especial sobre o assunto, que já estava em estudos por uma comissão nomeada com esse objetivo. Com essa decisão, uma corrida programada para o final do mês no circuito da Quinta da Boa Vista, foi cancelada, no aguardo de uma solução definitiva para o assunto. Observe-se que desde janeiro as corridas na Quinta da Boa Vista estavam proibidas por decisão da Câmara dos Vereadores da Cidade do Rio de Janeiro. A medida foi tomada depois dos lamentáveis acontecimentos ocorridos por ocasião da disputa do Circuito da Praia de Botafogo, quando a multidão que assistia à prova invadiu a pista, se expondo ao perigo e provocando grandes dificuldades para que as forças de segurança reestabelecessem a ordem.

41 – AUTÓDROMO DE ADRIANÓPOLIS

No dia 25 de julho a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro concedeu ao Automóvel Clube do Brasil, isenção do pagamento do imposto de transmissão de propriedade “intervivos” na doação da área situada no Município de Nova Iguaçu, onde estava sendo construído o autódromo e a Vila Automóvel Clube.

42 – FALECIMENTO DE JÚLIO DE MORAES

Faleceu no dia 26 de julho, aos 75 anos de idade, o ex-piloto e notável automobilista Júlio de Moraes, que era considerado o “pai do automobilismo no Brasil”. Moraes foi o primeiro brasileiro a correr no exterior, assim como o primeiro a vencer uma prova na Europa, nos idos de 1912. Júlio de Moraes, foi um incentivador do automobilismo, ligado ao Automóvel Clube do Brasil além disso, um grande patriota. Apesar de

participar do movimento Integralista, o que lhe causou um período de prisão, Júlio de Moraes, depois disso, se alistou junto à Força Expedicionária Brasileira, tendo participado na Itália na função de oficial de ligação.

43 – 24 HORAS DE LE MANS

As 24 Horas de Le Mans, disputadas nos dias 28 e 29 de julho, foi vencida por um Jaguar D-Type, pilotado pelos escoceses Ninian Sanderson e Ron Flockhart, que suportou a neblina, intensas chuvas, fortes ventos e muito sol, uma prova bastantes difícil.
Devido ao grave acidente ocorrido em 1955, a prova de Le Mans recebeu um novo regulamento, limitando a cilindrada dos carros considerados "protótipos" em 2.500 cc, sendo considerado protótipo todo carro cuja produção tivesse sido inferior 100 no momento da inscrição.

A largada da prova com Stirling Moss assumindo a liderança com o Aston Martin nº 8.

Além disso, a largura mínima interna dos carros passou de 90 para 120 cm, o assento ao lado do piloto deveria ser igual ao do piloto e os para-brisas foram aumentado na sua altura para o mínimo de 20 cm de altura. Além disso, os carros só poderiam consumir 26 litros a cada 100 quilômetros, tudo isso voltado para a diminuição da velocidade dos carros.
Na pista foram melhoradas as instalações dos boxes e das arquibancadas que foram recuadas e elevadas, recebendo grades de proteção. A reta de chegada foi alargada e foi criada uma faixa de 200 metros que os pilotos deveriam respeitar para entrar nos boxes.
Todas as alterações no regulamento fizeram com que a prova não contasse pontos para o Campeonato Mundial e afastou as principais equipes: Ferrari e Maserati, favorecendo os carros da Jaguar e da Aston Martin que foram aceitos com carros Sport, mesmo sem a produção de 100 unidades. A Ferrari desenvolveu de última hora um protótipo com motor de 2.500 cc derivado dos carros da Fórmula 1, enquanto a Maserati se limitou a competir com carros particulares nas categorias abaixo de 2.000 cc.
A prova foi disputada debaixo de uma chuva fraca, mas intensa e o Aston Martin de Stirling Moss e Peter Collins se manteve muito próximo do Jaguar vencedor, que foi um carro privado e não da equipe oficial da fábrica.
Um acidente causou a morte do piloto francês Louis Henry e em outros acidentes, quatro pilotos ficaram gravemente feridos, entre eles o britânico Peter Walker, que vencera a prova em 1951. Quando o Aston Martin de Walker passou por uma poça d'água, o piloto recebeu um jato de água no rosto, perdeu o controle e capotou.

O brasileiro Hermano da Silva Ramos que andou em 6º lugar no início da corrida acabou abandonando a prova depois de 11 horas de corrida, com a quebra da embreagem do seu Gordini.
A Ferrari experimental se classificou na terceira posição. O Porsche 550 de Trips/Frankenberg venceu na classe até 1.500 cc, o Lotus de Bricknell/Jopp na 1.100 ew o DB de Laureau/Armagnac na 750 cc, com este último vencendo também o índice de desempenho.

Nº 4 – Ron Flockhart/Ninian Sanderson (Jaguar D Type) vencedor; 8 – Stirling Moss/Peter Collins (Aston Martin DB3S) segundo; 12 – Olivier Gendebien/Maurice Trintignant (Ferrari 625LM) terceiro.

PROVA	XXIV 24 Horas de Le Mans
LOCAL	Circuito de Le Mans, Pays de Loire - FRA
DATA	29/07/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	300 voltas de 13,4610 km
TEMPO	24h01m12s2
MÉDIA	168,122 km/h
POLE-POSITION	Mike Hawthorn/Ivon Bueb (Jaguar D Type)
MELHOR VOLTA	Mike Hawthorn (Jaguar D Type) - 4m20s0 - 186,383 km/h
LARGADA	49 carros
CHEGADA	14 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Ron Flockhart/Ninian Sanderson	ESC/ESC	Jaguar D Type	4	3.442	S+3.0	1º	24h01m12s2	168,122	4
2º	Stirling Moss/Peter Collins	ING/ING	Aston Martin DB3S	8	2.992	S-3.0	1º	24h02m13s4	167,443	8
3º	Olivier Gendebien/M. Trintignant	BEL/FRA	Ferrari 625LM	12	2.498	S-3.0	2º	24h02m21s9	164,067	12
4º	Jacques Swaters/Freddy Rouselle	BEL/BEL	Jaguar D Type	5	3.442	S+3.0	2º	24h07m26s3	159,028	5
5º	W. Von Trips/Richard Frankenberg	ALE/ALE	Porsche 550	25	1.498	S-1.5	1º	24h01m25s7	158,010	25
6º	Mike Hawthorn/Ivor Bueb	ING/ING	Jaguar D Type	1	3.442	S+3.0	3º	24h03m31s2	156,662	1
7º	Reg Bicknell/Peter Jopp	ING/ING	Lotus Eleven Climax	36	1.098	S-1.1	1º	24h03m22s8	141,569	36
8º	Ed Hugus/John Bentley	EUA/EUA	Cooper T39 Climax	33	1.098	S-1.1	2º	24h03m34s2	140,991	33
9º	Tony Brooks/Reg Parnell	ING/ING	Aston Martin DBR1	14	2.493	S-3.0	AB			14
10º	Claude Bourillot/Henri Perroud	FRA/FRA	Maserati 150S	30	1.497	S-1.5	2º	24h01m48s5	137,242	30
11º	Gerard Laureau/Paul Armagnac	FRA/FRA	DB HBR Panhard	40	747	S-750	1º	24h02m51s1	129,306	40
12º	Jean-Claude Vidilles/Jean Thépenier	FRA/FRA	DB HBR Panhard	45	747	S-750	2º	24h03m43s7	125,871	45
13º	Louis Rosier/Jean Behra	FRA/FRA	Talbot Lago Maserati	17	2.461	S-3.0	4º			17
14º	André Héchard/Roger Masson	FRA/FRA	DB HBR Panhard	46	747	S-750	3º	24h02m45s9	123,156	46
15º	Roland Bourel/Maurice Slotine	FRA/FRA	Porsche 356	34	1.286	S-1.5	3º	24h01m03s6	118,818	34
16º	J.-Marie Dumazer/Lucien Campion	FRA/FRA	VP 166R Renault	41	845	S-1.1	3º	24h03m02s9	117,535	41
17º	Robert Walshaw/Peter Bolton	ING/ING	Jaguar XK140	6	3.442	S+3.0	AB			6
18º	Peter Walker/Roy Salvadori	ING/ING	Aston Martin DB3S	9	2.992	S-3.0	AB			9
19º	Colin Chapman/MacKay Frazer	ING/EUA	Lotus Eleven Climax	32	1.459	S-1.5	AB			32
20º	Umberto Maglioli/Hans Herrmann	ITA/ALE	Porsche 550	24	1.498	S-1.5	AB			24
21º	François Picard/Robert Tappan	FRA/EUA	Ferrari 500TR	22	1.984	S-2.0	AB			22
22º	Jean Py/Yves Dommée	FRA/FRA	Osca MT4/1100	37	1.092	S-1.1	AB			37
23º	André Simon/Phil Hill	FRA/EUA	Ferrari 625LM	10	2.498	S-3.0	AB			10
24º	Dickie Stoop/Tony Gaze	ING/AUS	Frazer Nash 421	23	1.971	S-2.0	AB			23
25º	Hermano Silva Ramos/André Guelfi	BRA/FRA	Gordini T15	16	2.474	S-3.0	AB			16

26º	Cliff Allison/Keith Hall	ING/ING	Lotus Eleven Climax	35	1.098	S-1.1	AB		35
27º	Robert Manzon/Jean Guichet	FRA/FRA	Gordini T15	15	2.474	S-3.0	AB		15
28º	Serge Nersessian/Georges Monneret	FRA/FRA	Salmson 2300S	19	2.328	S-3.0	AB		19
29º	Alain de Changy/Lucien Bianchi	BEL/BEL	Ferrari 500TR	20	1.985	S-2.0	AB		20
30º	André Milhoux/Charles Rinen	BEL/FRA	Gordini T17	29	1.495	S-1.5	AB		29
31º	Marcel Lauga/Jean Michel Durif	FRA/FRA	Moretti 750 Fiat	48	746	S-750	AB		48
32º	Pierre Meyrat/Fernando Tavano	FRA/FRA	Ferrari 500TR	21	1.985	S-2.0	AB		21
33º	Max Nathan/Helmut Glöcker	ALE/ALE	Porsche 356	26	1.498	S-1.5	AB		26
34º	Paul Metternich/Wittigo Eisiedel	AUT/ALE	Mercedes Benz 300SL	7	2.996	S-3.0	AB		7
35º	Jean Hemard/Pierre Flahault	FRA/FRA	Panhard X89	49	745	S-750	AB		49
36º	Thieu Hezemans/Carel de Beaufort	HOL/HOL	Porsche 550	27	1.498	S-1.5	AB		27
37º	Pierre Chancel/André Beaulieux	FRA/FRA	Monopole Panhard	50	745	S-750	AB		50
38º	Claude Storez/Helmut Polensky	FRA/ALE	Porsche 550	28	1.498	S-1.5	AB		28
39º	René-Philippe Faure/Gilbert Foury	FRA/FRA	Stanguellini S750 Fiat	52	741	S-750	AB		52
40º	Louis Cornet/Robert Mougin	FRA/FRA	Maserati 150S	31	1.487	S-1.5	AB		31
41º	Goffredo Zehender/Jean Lucas	ITA/FRA	Talbot Lago Maserati	18	2.461	S-3.0	AB		18
42º	Philippe Duval/Georges Guyot	FRA/FRA	Stanguellini S750 Fiat	53	741	S-750	AB		53
43º	Marceau Escules/François Guillaud	FRA/FRA	Moretti 750 Fiat	47	747	S-750	AB		47
44º	Louis Héry/Lucien Pailler	FRA/FRA	Monopole Panhard	51	745	S-750	AB		51
45º	Jean Laroche/Rémy Radix	FRA/FRA	Osca S750	42	749	S-750	AB		42
46º	Jack Fairman/Ken Wharton	ING/ING	Jaguar D Type	3	3.442	S+3.0	AB		3
47º	Paul Freré/Desmond Titterington	BEL/IRL	Jaguar D Type	2	3.442	S+3.0	AB		2
48º	A. de Portago/Duncan Hamilton	ESP/IRL	Ferrari 625LM	11	2.498	S-3.0	AB		11
49º	Fernand Carpentier/Pierre Savary	FRA	DB HBR Panhard	44	747	S-750	AB		44

44 – PRÊMIO BENEDICTO LOPES

O Centauro Moto Clube organizou, no dia 12 de agosto um prova em Interlagos, que recebeu o título de "Prêmio Benedicto Lopes", pois o referido clube pretendia arrecadar fundos para o veterano piloto que se encontrava enfermo na cidade de Campinas, com poucos recursos financeiros.
Foram organizadas três corridas pelo anel de velocidade.
A primeira destinada a carros de turismo, apesar de receber 17 reservas de inscrição, contou com onze carros e foi vencida por Caetano Damiani pilotando um Chevrolet.

PROVA I Prêmio Benedicto Lopes - Turismo
LOCAL Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA 12/08/1956
CATEGORIA Turismo
DISTÂNCIA 12 voltas de 3,250 km = 39,000 km
TEMPO 19m54s3
MÉDIA 117,558 km/h
LARGADA 11 carros
CHEGADA 4 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Caetano Damiani	SP	Chevrolet Special	69	3.859	TFL	1º	19m54s3	117,558
2º	Leone Bracalli	SP	Fiat Bracalli	34	1.221	TFL/T-2.0	2º/1º	20m39s2	113,299
3º	Emílio Zambello	SP	Simca 8	27	1.221	TFL/T-2.0	3º/2º	20m59s2	111,499
4º	Pedro Guidini	SP	Ford V-8 Cupê	54	3.917	TFL	4º	20m04s3	106,867
5º	Eddie Pereira	SP	Ford V-8 Cupê	60	3.917	TFL	AB		
AB	Benedito Rizzo	SP	Ford V-8 Cupê	13	3.917	TFL	AB		
AB	Luiz Ambrósio	SP	Jaguar Mk V	48	3.485	TFL	AB		
AB	José Guidini	SP	Ford V-8 Cupê	52	3.917	TFL	AB		
AB	Waldemar Santilli	SP	Pontiac Chieftain	58	3.920	TFL	AB		
AB	Horácio Alves Ferreira	SP	Ford V-8 Cupê	46	3.917	TFL	AB		
AB	Roberto Ruman	SP	Buick Century	50	4.064	TFL	AB		
INS	Ciro Cayres	SP	Chevrolet Special	44	3.859	TFL	INS		
INS	Germano Izzo	SP	Henry J	25	2.650	TFL	INS		
INS	Ruy Santiago	SP	Jaguar Mk V	62	3.485	TFL	INS		

INS	Ferdinando Vente	SP	Ford V-8 Cupê	53	3.917	TFL	INS
INS	Scatena Netto	SP	Fiat 508/1100	3	1.221	T-2.0	INS
INS	Ricardo Fameirão	SP	Fiat 508/1100	32	1.221	T-2.0	INS

Largada da prova da categoria Turismo

A segunda prova do programa reuniu oito carros da Mecânica Nacional e o vencedor foi Eugênio Martins com sua Maserati equipada com motor Jaguar, preparada por Nelson Brizzi, que venceu com pouco mais de 24 segundos de vantagem para Alfredo Santilli o segundo colocado.

Largada da Mecânica Nacional com Eugênio Martins, Flávio Beneducci e Luzi Valente na frente.

PROVA	I Prêmio Benedicto Lopes - Mecânica Nacional
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	12/08/1956
CATEGORIA	Mecânica Nacional
DISTÂNCIA	20 voltas de 3,250 km = 65,000 km
TEMPO	28m02s3
MÉDIA	139,095 km/h
POLE-POSITION	Luiz Valente (Duchen Ford)
MELHOR VOLTA	Eugênio Martins (Maserati 4CLT/48) - 1m20s4 - 145,522 km/h
LARGADA	8 carros
CHEGADA	4 c arros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	VTS	TEMPO	MÉDIA	L
1º	Eugênio Martins	SP	Maserati 4CLT/48 Jaguar	8	3.442	20	28m02s3	139,095	4
2º	Alfredo Santilli	SP	Losacco Oldsmobile	19	4.965	20	28m27s1	137,075	6
3º	Pedro Mello	SP	Maserati 4CL Ford	16	4.457	20	28m26s9	137,091	2
4º	Camillo Christófaro	SP	Camillo Ford	18	4.457	15	29m47s2	98,198	7
5º	Luiz Valente	SP	Duchen Ford	22	4.457				1

6º	Flávio Beneducci	SP	Allard J2 Ford	2	4.457	3
7º	Antônio Mendes Barros	SP	Maserati 4CLT/50 Ford	90	4.457	5
8º	Antônio Crovino Jr.	SP	Ford Adaptado	26	3.917	8
INS	Cláudio Daniel Rodrigues	SP	Cisitália MG	1	1.340	
INS	Raphael Gargiulo	SP	Bonini Ford	20	4.457	
INS	Alberto Rabay	SP	Rabay De Soto	30	3.957	
INS	Oswaldo dos Santos	RJ	Allard K Ford	36	3.917	

A prova principal, destinada a carros Sport, foi vencida por Celso Lara Barberis na sua Ferrari 125 da antiga Fórmula 1, adaptada com motor 3000 cc para a categoria Sport. O seu principal adversário, Henrique Casini, com Ferrari 250 MM Berlinetta, terminou em segundo a 11 segundos do vencedor. Nessa prova estreou o novo carro de Severino da Silva, uma Ferrari 250 Monza, que comprou de Mário Valentim depois que este correu com esse carro na Mille Miglia, mas infelizmente não terminou a corrida com problemas mecânicos.

Na prova de carros Sport, 9 – Severino Silva (Ferdrari 250 Monza); 31 – Ferdinando Bulgarini (Ferrari 500 Mondial); 7 - Christian Heins (Porsche 550); e 77 – Flávio Rebizzi (MG).

PROVA	I Prêmio Benedicto Lopes - Sport
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	12/08/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	20 voltas de 3,250 km = 65,000 km
TEMPO	26m58s2
MÉDIA	144,605 km/h
MELHOR VOLTA	Celso Lara Barberis (Ferrari 125/250 Sport) - 1m18s0 - 150,000 km/h
LARGADA	10 carros
CHEGADA	8 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Celso Lara Barberis	SP	Ferrari 125/250 Sport	4	2.953	S+2.0	1º	20	26m58s2	144,605
2º	Henrique Casini	RJ	Ferrari 250MMB	6	2.953	S+2.0	2º	20	27m09s3	143,620
3º	Godofredo Viana Fº	SP	Ferrari 250MM	14	2.953	S+2.0	3º	20	28m24s1	137,316
4º	Ico Ferreira	SP	Ferrari 250MM	5	2.953	S+2.0	4º	19	27m42s1	133,746
5º	Christian Heins	SP	Porsche 550	7	1.498	S-2.0/S+2.0	1º/5º	18	27m32s1	127,474
6º	Ferdinando Bulgarini	SP	Ferrari 500 Mondial	31	1.999	S-2.0	2º	18	27m48s1	126,251
7º	Moacyr Morais	SP	Cisitália 202	10	1.500	S-2.0	3º	18	27m58s2	125,492
8º	Flávio Rebizzi	SP	MG TC	77	1.250	S-2.0	4º	18	28m09s3	124,667

9º	Severino Silva	RJ	Ferrari 250 Monza	9	2.953	S+2.0	AB
10º	Luiz Passos	RJ	MG TC	28	1.250	S-2.0	AB
INS	Rubens Azzalin	SP	Maserati A6GCS/48	11	1.988	S-2.0	INS
INS	Álvaro Niemeyer	RJ	MG TC	29	1.250	S-2.0	INS
INS	Arthur Souza Costa	RJ	Ferrari 225S	2	2.715	S+2.0	INS
INS	Gilberto Machado	RJ	Ferrari 225S	8	2.715	S+2.0	INS

45 – GP DE PESCARA

Nova participação brasileira em corrida da Europa ocorreu no dia 18 de agosto, quando Chico Landi participou do GP de Pescara, prova disputada por carros da categoria Sport, classes até 1.500 e até 2.000 cc. Largando na pole-position, Jean Behra assumiu a liderança da prova e na quinta de quatorze voltas assinalou a melhor volta com o tempo de 10m54s7, com a média de 141,751 km/h. Em segundo lugar vinha Luigi Villoresi, em terceiro Umberto Maglioli, em quarto Piero Taruffi e em quinto Franco Cortese.

Robert Manzon que tinha largado na sétima posição, tinha feito uma péssima largada e completou a primeira volta na 22ª posição e, com cinco voltas era o 15º.

Umberto Maglioli que corria com seu Porsche entre os primeiros, teve que abandonar depois de 10 voltas e, quando todos davam como certa a vitória de Behra, eis que o campeão francês não completou a última das 14 voltas do circuito, ficando classificado apenas na 14ª posição.

Em recuperação espetacular, Robert Manzon venceu a prova de pouco mais de 360 quilômetros com apenas seis segundos separando os quatro primeiros colocados. Chico Landi, por sua vez abandonou a prova ainda no seu início.

PROVA	XXIV GP de Pescara
LOCAL	Circuito de Pescara, Abruzzo - ITA
DATA	18/08/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	14 voltas de 25,779 km = 360,906 km
TEMPO	2h41m02s7
MÉDIA	134,462 km/h
POLE-POSITION	Jean Behra (Maserati 200S)
MELHOR VOLTA	Jean Behra (Maserati 200S) - 10m54s7 - 141,751 km/h
LARGADA	28 carros
CHEGADA	18 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	L
1º	Robert Manzon	FRA	Gordini T15	32	1.989	S-2.0	1º	14	2h41m02s7	134,462	7
2º	Piero Taruffi	ITA	Maserati 200S	68	1.998	S-2.0	2º	14	2h41m03s2	134,455	6
3º	Gino Munaron	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	3º	14	2h41m07s9	134,389	13
4º	Franco Cortese	ITA	Ferrari 500TR	46	1.984	S-2.0	4º	14	2h41m08s2	134,385	3
5º	Luigi Villoresi	ITA	Osca MT4/1500	22	1.490	S-1.5	1º	14	2h42m38s2	133,146	2
6º	Piero Carini	ITA	Ferrari 166MM	44	1.995	S-2.0	5º	14	2h43m27s0	132,483	9
7º	Jo Bonnier	SUE	Maserati 150S		1.484	S-1.5	2º	14	2h44m52s9	131,333	14
8º	João Rezende dos Santos	VEN	Gordini T15		1.490	S-1.5	3º	14	2h45m27s1	130,880	16
9º	Azzurro Manzini	ITA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	6º	14	2h46m05s1	130,381	17
10º	Luigi Musso/Harry Schell	ITA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	7º	14	2h47m22s0	129,383	15
11º	Louis Chiron	MON	Osca MT4/1500	20	1.490	S-1.5	4º	14	2h47m28s0	129,305	11
12º	Ottavio Guarducci	ITA	Ferrari 166MM		1.995	S-2.0	8º	14	2h49m15s1	127,942	20
13º	Sito Sbraci	ITA	Ferrari 166MM	52	1.995	S-2.0	9º	14	2h49m35s0	127,692	19
14º	Jean Behra	FRA	Maserati 200S	66	1.998	S-2.0	10º	13	2h41m08s0	124,789	1
15º	Alberico Cacciari	ITA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	11º	13	2h42m14s1	123,941	28
16º	Louis Rosier	FRA	Ferrari 166MM		1.995	S-2.0	12º	13	2h46m54s5	120,471	21
17º	Amélio Garavaglia	ITA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	5º	13	2h51m21s1	117,379	23
18º	David Piper	ING	Lotus Eleven Climax		1.459	S-1.5	6º	12	2h45m24s2	112,216	29
AB	Umberto Maglioli	ITA	Porsche 550	2	1.498	S-1.5	AB	10			4

AB	Isabelle Haskell	EUA	Maserati 150S	8	1.484	S-1.5	AB	25
AB	Roberto Sgorbati	ITA	Osca MT4/1500	24	1.490	S-1.5	AB	9
AB	Luigi Piotti	ITA	Osca MT4/1500	26	1.490	S-1.5	AB	22
AB	Luigi Bellucci	ITA	Maserati 200S	70	1.998	S-2.0	AB	5
AB	Chico Landi	BRA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	AB	26
AB	Ana-Maria Peduzzi	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	AB	24
AB	Gaetano Starraba	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	AB	10
AB	Bob Hicks	ING	Lotus Eleven Climax		1.459	S-1.5	AB	27
AB	Harry Schell	EUA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	AB	12
NL	Alejandro De Tomaso	ITA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	NL	18

46 – AUTÓDROMO NO RIO GRANDE DO SUL

Em agosto de 1956 foram reiniciadas as obras para construção do Autódromo “Norberto Jung”, na Vila de Tarumã, nas proximidades de Porto Alegre. Os serviços de terraplanagem foram iniciados às 14 horas do dia 25 de agosto, sendo efetuada uma cerimônia assistida por inúmeras autoridades estaduais e municipais e dezenas de automobilistas.

47 – 5 HORAS DE MESSINA

Chico Landi voltou a correr na Itália, na Sicília, nas 5 Horas de Messina, tendo se classificado em 6º lugar na classificação geral e 4º na categoria até 2.000 cc. O vencedor foi o norte-americano Phil Hill, pilotando uma Ferrari 500 TR.

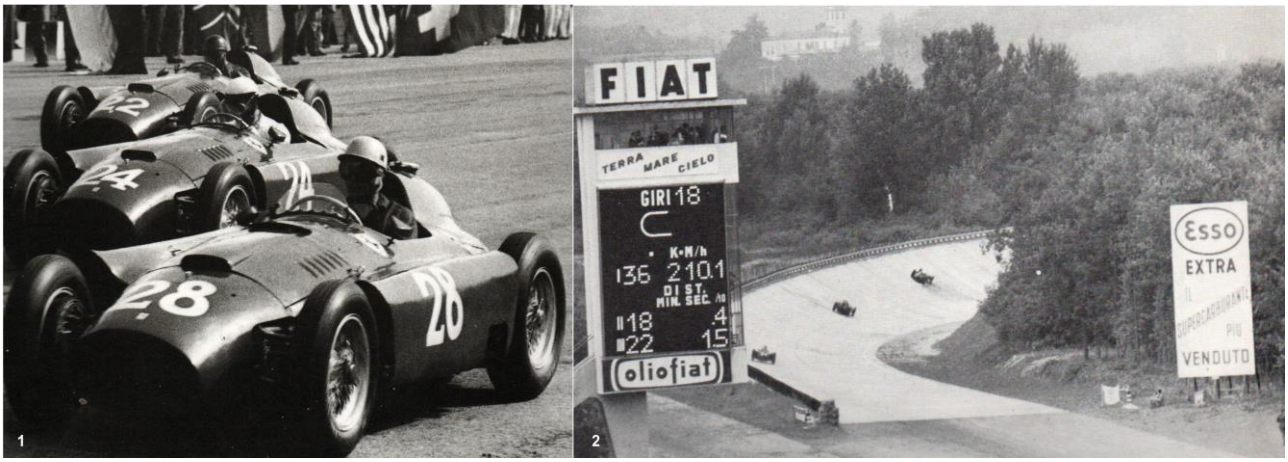
PROVA 5 Horas de Messina
LOCAL Circuito de Messina, Sicília - ITA
DATA 26/08/1956
CATEGORIA Sport
DISTÂNCIA 87 voltas de 6,715 km = 584,205 km
TEMPO 4h59m59s5
MÉDIA 116,844 km/h
CHEGADA 12 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Phil Hill	EUA	Ferrari 500TR	22	1.984	S-2.0	1º	87	4h59m59s5	116,844
2º	Franco Bordoni	ITA	Maserati 300S		2.993	S+2.0	1º	81		
3º	Antônio Borges Barreto	POR	Ferrari 750 Monza		2.999	S+2.0	2º	80		
4º	Franco Cortese	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	2º			
5º	Antônio Canova	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	3º			
6º	Chico Landi/Gerino Gerini	BRA/ITA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	4º			
7º	Giuseppe Alotta/Alfonso Vella	ITA	Maserati A6GCS/53		1.998	S-2.0	5º			
8º	Amélio Garavaglia	ITA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	1º			
9º	Bob Hicks	ING	Lotus Eleven Climax		1.459	S-1.5	2º			
10º	Mário Ricci	ITA	Gordini T15		1.982	S+2.0	3º			
11º	Mário Piccolo	ITA	Giaur 750 Fiat		741	S-1.1	1º			
12º	Benoit Musy	SUI	Maserati 300S		2.993	S+2.0	NC			
AB	Jo Bonnier/David Piper	SUE/ING	Alfa Romeo 6C 3000CM		2.955	S+3.0	AB			
AB	Hans Herrmann	ALE	Porsche 550		1.498	S-1.5	AB			
AB	Piero Carini	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	AB			
AB	Gino Munaron	ITA	Ferrari 750 Monza		2.999	S+2.0	AB			
AB	Gerino Gerini	ITA	Maserati 200S		1.998	S-2.0	AB			
AB	MacKay Frazer	EUA	Ferrari 750 Monza		2.999	S+2.0	AB			
AB	Gaetano Starraba	ITA	Ferrari 500TR		1.984	S-2.0	AB			
AB	Jo Bonnier/K. G. Kanrell	SUE	Maserati 150S		1.484	S-1.5	AB			
AB	Luigi Bordonaro	ITA	Ferrari 750 Monza	4	2.999	S+2.0	AB			

48 – GP DA ITÁLIA

A corrida final e decisiva do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputado em 2 de setembro, o GP da Itália, também chamado de GP da Europa, no Autódromo de Monza. Os pilotos com chance de se sagrarem campeões eram Juan Manuel Fangio com 30 pontos, Peter Collins e Jean Behra com 22. Stirling Moss, que estava em quarto com 18 pontos, não tinha mais chance de alcançar o título, mas era um dos favoritos para a prova.

Para essa corrida, disputada na sua casa, a Ferrari inscreveu nada menos que seis D50, tendo como pilotos: Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Luigi Musso, Eugênio Castellotti, Alfonso de Portago e Wolfgang Von Trips. A Maserati inscreveu cinco 250F, para Stirling Moss, Jean Behra, Francisco Godia-Sales, Umberto Maglioli e Luigi Villoresi, tendo como semioficiais as 250F de Bruce Halford, Roy Salvadori (Gilby Engineering). Luigi Piotti, Emmanuel de Graffenried (Scuderia Centro Sud) e Gerino Gerini (Scuderia Guastalla).



(1) – As Ferrari na largada: 28 – Luigi Musso, 24 – Eugênio Castellotti, 22 – Juan Manuel Fangio; (2) – Os participantes ingressando na curva superelevada.

Entre os ingleses, notava-se a ausência da BRM que tinha realizado uma boa corrida na Inglaterra, mas o País estava representado pelas potentes Vanwall, pilotadas por Harry Schell, Maurice Trintignant e Piero Taruffi e pelas Connaught de Les Leston (motor Lea Francis), Ron Flockhart e Jack Fairman (motor Alta).

Por fim, a equipe Gordini inscreveu três carros para André Simon (T16) e para Robert Manzon e Hermano da Silva Ramos (T32).

O mais rápido na classificação foi Juan Manuel Fangio, tendo como companhia na primeira fila as Ferrari de Eugênio Castellotti e de Luigi Musso, ficando assim formado o grid de largada:

28 Luigi Musso Ferrari D50 2m43s7 (219,914 km/h)	24 Eugênio Castellotti Ferrari D50 2m43s4 (220,318 km/h)	22 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 2m42s6 (221,402 km/h)
36 Stirling Moss Maserati 250F 2m45s9 (205,832 km/h)	32 Jean Behra Maserati 250F 2m45s6 (217,391 km/h)	16 Piero Taruffi Vanwall 2m45s4 (217,654 km/h)
30 Luigi Villoresi Maserati 250F 2m47s8 (214,541 km/h)	34 Luigi Villoresi Maserati 250F 2m47s7 (214,669 km/h)	26 Peter Collins Ferrari D50 2m46s0 (216,867 km/h)

46 Umberto Maglioli Maserati 250F 2m52s7 (208,454 km/h)	20 Maurice Trintignant Vanwall 2m51s6 (209,790 km/h)	18 Harry Schell Vanwall 2m50s1 (211,640 km/h)
6 Jack Fairman Connaught B Alta 2m59s2 (200,793 km/h)	40 Luigi Piotti Maserati 250F 2m58s4 (201,794 km/h)	44 Roy Salvadori Maserati 250F 2m54s6 (206,186 km/h)
14 Emmanuel de Graffenried Maserati 250F 3m03s3 (196,399 km/h)	38 Francisco Godia-Sales Maserati 250F 3m02s9 (196,829 km/h)	42 Gerino Gerini Maserati 250F 2m02s6 (197,152 km/h)
48 Bruce Halford Maserati 250F 3m05s0 (194,595 km/h)	8 Hermano da Silva Ramos Gordini T32 3m04s8 (194,805 km/h)	2 Les Leston Connaught A Lea Francis 3m04s3 (195,334 km/h)
12 André Simon Gordini T16 3m13s3 (186,239 km/h)	4 Ron Flockhart Connaught B Alta 3m08s1 (191,388 km/h)	10 Robert Manzon Gordini T32 3m06s6 (192,926 km/h)

Wolfgang Von Trips se acidentou nos treinos, reduzindo a equipe Ferrari para cinco carros.

Baixada a bandeira de largada, Castellotti assumiu a liderança seguido por Musso, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Castellotti (Ferrari); 2º Musso (Ferrari); 3º Schell (Vanwall); 5º Collins (Ferrari); 6º Moss (Maserati); 7º Taruffi (Vanwall); 8º Behra (Maserati); 9º De Portago (Ferrari); 10º Fairman (Connaught); 11º Trintignant (Vanwall); 12º Maglioli (Maserati); 13º Gerini (Maserati); 14º Godia-Sales (Maserati); 15º Flockhart (Connaught); 16º Leston (Connaught); 17º Salvadori (Maserati); 18º Piotti (Maserati); 19º Ramos (Gordini); 20º Graffenried (Maserati); 21º Simon (Gordini); 22º Halford (Maserati); 23º Villoresi (Maserati) ; e 24º Manzon (Gordini).

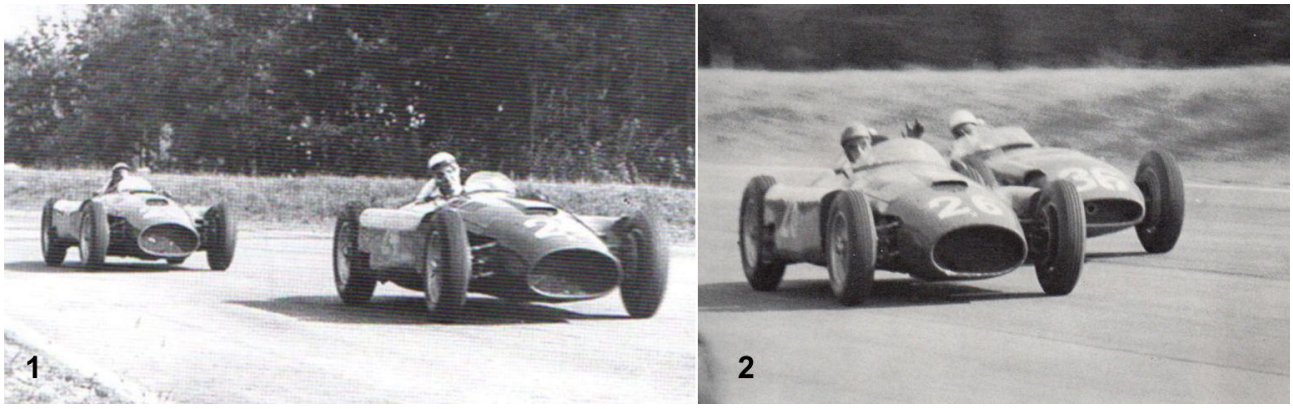
Na quarta volta o brasileiro Hermano da Silva Ramos abandonou com problemas no motor do seu Gordini e na volta seguinte, os dois líderes, Castellotti e Musso pararam no boxe para troca da roda traseira direta dos seus carros, perdendo a ponta para Moss, com Schell em segundo e Fangio em terceiro.

Na sétima volta abandonaram Le Leston com a suspensão do seu carro quebrada e Alfonso de Portago, que teve um pneu furado no circuito, não tendo condições de chegar ao boxe para efetuar a troca.

Depois de sete voltas, Villoresi e Manzon abandonaram, o primeiro com motor fundido e o segundo com o câmbio quebrado, e na nona volta, a Equipe Ferrari ficou reduzida a três carros, com o abandono de Eugênio Castellotti que teve um pneu furado e se acidentado.

Com esses abandonos, os carros completaram a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Schell; 3º Fangio; 4º Collins; 5º Behra; 6º Trintignant; 7º Maglioli; 8º Musso; 9º Fairman; 10º Taruffi; 11º Godia-Sales; 12º Flockhart; 13º Piotti; 14º Salvadori; 15º Graffenried; 16º Simon; 17º Halford; 18º Gerini.

Na volta onze, foi a vez de Peter Collins recorrer aos boxes para trocar os pneus. Os carros estavam sofrendo com as vibrações provocadas pelas ondulações da curva superelevada, sendo obrigados a efetuarem diversas trocas de pneus, e na volta 17, Fangio perdeu muito tempo no boxe, caindo para as últimas colocações.



Disputas no GP da Itália: (1) Eugênio Castellotti e Peter Collins; (2) Peter Collins e Stirling Moss.

Completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Schell; 3º Musso; 4º Behra; 5º Collins; 6º Maglioli; 7º Flockhart; 8º Godia-Sales; 9º Salvadori; 10º Fairman; 11º Piotti; 12º Graffenried; 13º Simon; 14º Fangio; 15º Gerini.

Na 24ª volta Behra abandonou com o magneto da sua Maserati pifado e, com isso, a luta pelo campeonato ficou reduzido à disputa entre Fangio e Collins, pois mesmo que Behra assumisse a direção de outro carro da Maserati e vencesse a corrida, poderia conquistar apenas 4,5 pontos, o que não era suficiente para alcançar a pontuação que Fangio tinha antes do início da corrida.

Com 27 voltas completadas, Musso estava 30 segundos atrás de Moss, com Collins em terceiro com 1 minuto de atraso.

Com poucas modificações ocorrendo entre os participantes, estes completaram 30 voltas na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Musso; 3º Collins; 4º Schell; 5º Flockhart; 6º Maglioli; 7º Godia-Sales; 8º Fairman; 9º Piotti; 10º Graffenried; 11º Simon; 12º Fangio; 13º Salvadori; 14º Gerini.

Na volta 30, Maglioli entrou no boxe e foi substituído por Jean Behra e na volta 32, Harry Schell abandonou com a transmissão do seu carro partida. Na volta 31, a Ferrari de Fangio efetuou nova parada no boxe, com o piloto sendo substituído ao volante por Alfonso de Portago. Foi então que a equipe Ferrari chamou Peter Collins ao boxe, colocando Fangio no seu lugar, para que o argentino tentasse alcançar o líder Moss. Muito se escreveu dizendo que com essa alteração, foram tiradas as possibilidades de Collins se sagrar campeão, o que não é de todo verdade, uma vez que o segundo lugar não lhe permitiria alcançar a pontuação de Fangio, pois para isso teria que vencer a corrida e fazer a volta mais rápida, o que estava muito difícil de ser alcançada. Fangio retornou à corrida em terceiro lugar, com um minuto de atraso em relação a Moss.

Os carros completaram a 40ª volta na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Musso; 3º Fangio; 4º Flockhart; 5º Behra; 6º Godia-Sales; 7º Fairman; 8º Piotti; 9º Graffenried; 10º Castellotti; 11º Simon; 12º Gerini; 13º Salvadori.

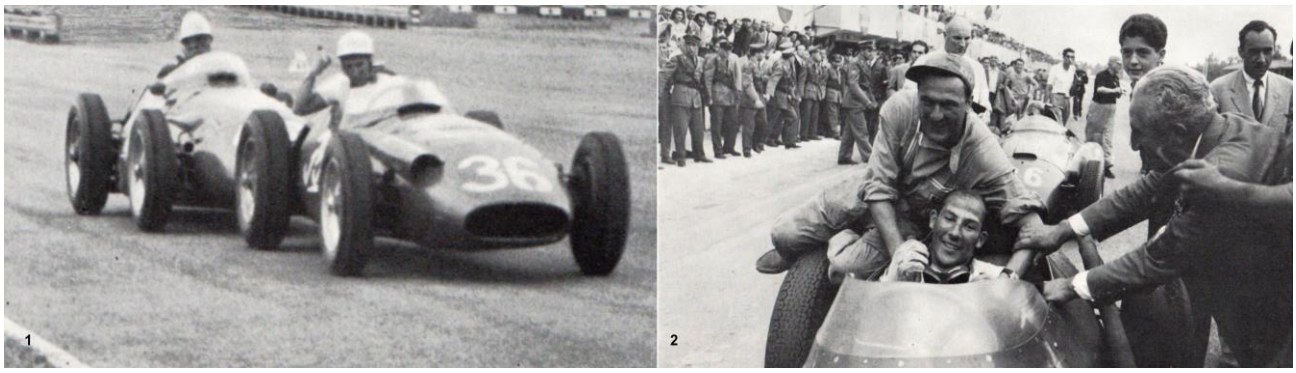
Depois de completar 42 voltas, a Maserati de Umberto Maglioli/Jean Behra abandonou a corrida com a direção partida.

Na volta 45, Moss chegou lentamente no boxe empurrado pelo carro de Luigi Piotti, com pane seca e, enquanto fazia o reabastecimento, perdeu a liderança para Musso, para êxtase dos torcedores italianos, mas a liderança do italiano durou pouco, pois ele teve que abandonar duas voltas depois com uma roda dianteira quebrada.

Finalmente a bandeirada de chegada foi dada a Stirling Moss, com Fangio chegando a descontar 15 segundos nas últimas voltas, para receber a bandeirada em segundo lugar com 5,7 segundos de diferença, sendo os únicos a completarem as 50 voltas da prova.

PROVA	XXVII GP da Itália (XVI GP da Europa) - 8ª Etapa do Campeonato Mundial de F-1
LOCAL	Autódromo de Monza, Lombardia - ITA
DATA	02/09/1956
CATEGORIA	Fórmula 1
DISTÂNCIA	50ltas de 10,000 km = 500,000 km
TEMPO	2h23m41s3
MÉDIA	208,758 km/h
POLE-POSITION	Juan Manuel Fangio (Ferrari D50) - 2m42s6 - 221,402 km/h
MELHOR VOLTA	Stirling Moss (Maserati 250F) - 2m45s5 - 217,522 km/h
LARGADA	24 carros
CHEGADA	11 carros

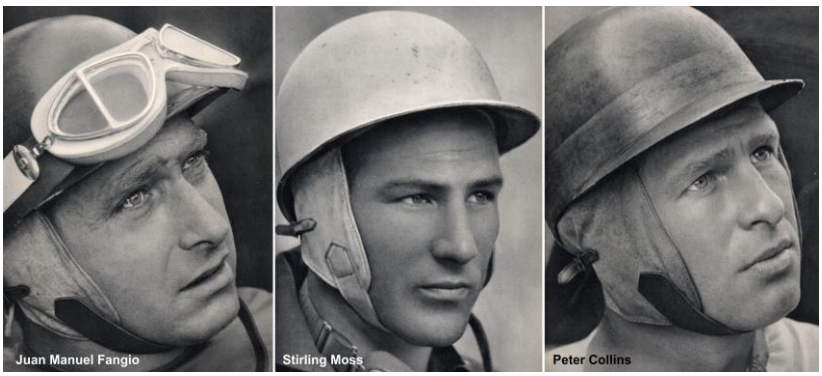
P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Stirling Moss	ING	Maserati 250F	36	2.493	50	2h23m41s3	208,758
2º	Peter Collins/Juan Manuel Fangio	ING	Ferrari D50	26	2.485	50	2h23m47s0	208,647
3º	Ron Flockhart	ESC	Connaught B Alta	4	2.472	49	2h25m20s9	202,273
4º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 250F	38	2.493	47	2h26m20s2	192,706
5º	Luigi Musso	ITA	Ferrari D50	28	2.485	47		
6º	Jack Fairman	ING	Connaught B Alta	6	2.472	47	2h23m53s2	195,988
7º	Luigi Piotti	ITA	Maserati 250F	40	2.493	47	2h26m23s2	192,640
8º	Emmanuel de Graffenried	SUI	Maserati 250F	14	2.493	46	2m25s18s3	189,945
9º	Juan Manuel Fangio/Eugênio Castellotti	ARG	Ferrari D50	22	2.485	46	2h25m41s4	189,443
10º	André Simon	FRA	Gordini T16	12	2.472	45	2h25m42s3	185,306
11º	Umberto Maglioli/Jean Behra	ITA	Maserati 250F	46	2.493	42		
12º	Gerino Gerini	ITA	Maserati 250F	42	2.493	42	2h25m44s4	179,911
13º	Roy Salvadori	ING	Maserati 250F	44	2.493	41	2h24m08s1	170,673
14º	Harry Schell	EUA	Vanwall	18	2.490	32		
15º	Jean Behra	FRA	Maserati 250F	32	2.493	23		
16º	Bruce Halford	ING	Maserati 250F	48	2.493	16		
17º	Maurice Trintignant	FRA	Vanwall	20	2.490	13		
18º	Piero Taruffi	ITA	Vanwall	16	2.490	12		
19º	Eugênio Castellotti	ITA	Ferrari D50	24	2.485	9		
20º	Luigi Villoresi/Jo Bonnier	ITA	Maserati 250F	34	2.493	7		
21º	Robert Manzon	FRA	Gordini T32	10	2.480	7		
22º	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari D50	30	2.485	6		
23º	Les Leston	ING	Connaught A Lea Francis	2	2.472	6		
24º	Hermano da Silva Ramos	RJ	Gordini T32	8	2.480	3		
NL	Wolfgang Von Trips	ALE	Ferrari D50	50	2.485			
INS	Louis Rosier	FRA	Maserati 250F	52	2.493			
INS	Horace Gould	ING	Maserati 250F	54	2.493			



Dois momentos de Stirling Moss na prova: (1) sendo empurrado por Luigi Piotti e sendo saudado depois da vitória.

49 – CAMPEONATO DO MUNDO DE FÓRMULA 1 - 1956

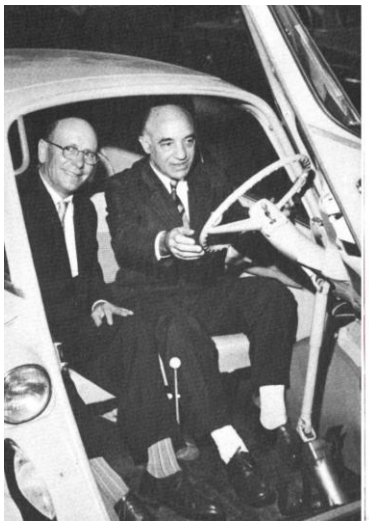
P	PILOTO	PAÍS	CARRO	22/01 ARG	13/05 MON	30/05 IIND	03/06 BEL	01/07 FRA	14/07 ING	15/08 ALE	02/09 ITA	Total	Total Válido
1º	Juan Manuel Fangio	ARG	Ferrari D50	5	4	0	0	4	8	9	**3**	33	30
2º	Stirling Moss	ING	Maserati 250F	0	8	0	3	1	**1**	6	9	28	27
3º	Peter Collins	ING	Ferrari D50	0	3	0	8	8	3	0	3	25	25
4º	Jean Behra	FRA	Maserati 250F	6	4	0	0	4	4	4	0	22	22
5º	Pat Flaherty	EUA	Watson Offy	0	0	8	0	0	0	0	0	8	8
6º	Eugênio Castellotti	ITA	Ferrari D50	0	1,5	0	0	6	0	0	0	7,5	7,5
7º	Sam Hanks	EUA	KK500C Offy	0	0	6	0	0	0	0	0	6	6
	Paul Frère	BEL	Ferrari D50	0	0	0	6	0	0	0	0	6	6
9º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 250F	0	0	0	0	0	0	3	3	6	6
10º	Jack Fairman	ING	Connaught Alta	0	0	0	0	0	3	0	2	5	5
11º	Luigi Musso	ITA	Ferrari D50	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	Mike Hawthorn	ING	Maserati 250F	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	Don Freeland	EUA	Phillips Offy	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4
	Ron Flockhart	ING	Connaught Alta	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4
15º	Johnnie Parsons	EUA	Kuzma Offy	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
	Harry Schell	EUA	Vanwall	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari D50	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3
18º	Cesare Perdisa	ITA	Maserati 250F	0	0	0	2	1	0	0	0	3	3
19º	Olivier Gendebien	BEL	Ferrari D50	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Hermano da S. Ramos	BRA	Gordini T32	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2
	Dick Rathmann	EUA	KK500C Offy	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2
	Luigi Villoresi	ITA	Maserati 250F	0	0	0	2	0	0	0	0	2	2
	Horace Gould	ING	Maserati 250F	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2
	Louis Rosier	FRA	Maserati 250F	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
25º	Chico Landi	BRA	Maserati 250F	1,5	0	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5
	Gerino Gerini	ITA	Maserati 250F	1,5	0	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5
27º	Paul Russo	EUA	Kurtis Novi	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1



50 – LANÇAMENTO DA ROMISETTA NO BRASIL

No dia 5 de setembro, pela primeira vez, 16 veículos em formato de um “ovo” desfilavam em São Paulo, com o título de “primeiro carro nacional”. Era o desfile do Romi-Isetta, com motor de moto E capacidade para duas pessoas. O Isetta original foi introduzido na Itália pela fábrica Iso em 1953 e o motivo da sua vinda para o Brasil ocorreu quando a “Romi”, fabricante de ferramentas de Santa Bárbara do Oeste, em S. Paulo, através do Sr. Carlos Chitti, enteado do fundador da Romi, Sr. Américo Emílio Romi convenceu o proprietário da Romi a firmar parceira com a Isetta italiana para fabricar o “carrinho” no Brasil. Embora seja considerado por muitos como o primeiro carro fabricado no Brasil, a Romi-Isetta, que tinha 72% de nacionalização, não fez

parte das vantagens oferecidas pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, pois o plano resultante de decisões desse grupo dispunham que os carros deveriam ter 50% no mínimo de nacionalização e condições de transportar 4 pessoas. O pequeno carro, ou "Lambretta de quatro rodas" como alguns o chamavam, foi fabricado até 1961, sendo produzidas cerca de 3.000 unidades. Diversas corridas com os Romi-Isetta foram realizadas, principalmente em São Paulo.



Na foto da esquerda: Américo Emílio Romi e Lúcio Meira no lançamento da Romi Isetta.

51 – PROVA RIO-CAXAMBU

A III Prova Rio-Caxambu, que também recebeu o nome de Prêmio Juscelino Kubitschek, foi disputado no dia 7 de setembro, com partida no quilômetro quatro da Rodovia Presidente Dutra (Rio-São Paulo), com tráfego de carros aberto. Os participantes tiveram que manter suas posições até Engenheiro Passos, onde foi verdadeiramente iniciada a corrida de 96 quilômetros, em pista fechada, até Caxambu.

O vencedor da prova foi Celso Lara Barberis, pilotando um Ford Thunderbird, ficando em segundo lugar Godofredo Vianna Filho. Henrique Casini que estava inscrito com um Plymouth Super, teve esse seu carro, assim como a sua Ferrari 250 MM Berlinetta por Jair Mello Viana, com Jair participando da prova com o Plymouth recebendo a bandeirada de chegada na quarta posição geral e terceira na categoria Turismo Força Live.

PROVA	III Prova Rio - Caxambu (Prêmio Juscelino Kubitschek)
LOCAL	Estrada Engenheiro Passos (RJ) - Caxambu (MG)
DATA	07/09/1956
CATEGORIAS	Sport e Turismo
DISTÂNCIA	96,000 km
TEMPO	1h07m30s7
MÉDIA	85,319 km/h
LARGADA	21 carros
CHEGADA	18 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Celso Lara Barberis	SP	Ford Thunderbird	4	4.785	SI	1º	1h07m30s7	85,319
2º	Godofredo Viana Fº	SP	Chevrolet Belair	14	3.859	TFL	1º	1h07m58s9	84,729
3º	Albino Brentar	RJ	Plymouth Super	15	3.569	TFL	2º	1h08m15s6	84,383
4º	Jair Mello Viana	SP	Plymouth Super	6	3.569	TFL	3º	1h10m08s6	82,118
5º	Emílio Zambello	SP	Simca 8	27	1.221	T-1.3	1º	1h10m47s2	81,371
6º	Rafael Rocha	RJ	Skoda 1200	29	1.213	T-2.0/S-1.5	1º	1h11m09s6	80,944
7º	Carlos Erymá	RJ	Fiat 508/1100	35	1.221	T-1.3	2º	1h12m38s7	79,290

8º	Ary Cortez	RJ	Chevrolet Belair	20	3.859	TFL	4º	1h13m45s6	78,091
9º	Armando Silva	RJ	Ford V-8 Roadster	1	3.917	TFL	5º	1h14m11s5	77,637
10º	Eugênio Martins	SP	Ford V-8 Cupê	8	3.917	TFL	6º	1h14m45s3	77,052
11º	Harald Gessner	RJ	VW Sedan 1200	22	1.192	T-1.3	3º	1h14m49s7	76,976
12º	Euclydes de Brito	RJ	VW Sedan 1200	11	1.192	T-1.3	4º	1h14m59s9	76,802
13º	Domingos Otolino	RJ	Jaguar XK120	26	3.442	SI	2º	1h15m13s5	76,570
14º	Osmar Lage	SP	Hudson Hornet	16	5.047	TFL	7º	1h19m26s8	72,501
15º	Gabriel Novais	RJ	VW Sedan 1200	55	1.192	T-1.3	5º	1h22m01s9	70,217
16º	Mário Celli	RJ	Simca 8	13	1.221	T-1.3	6º	1h28m02s9	65,419
17º	Roberto Alves da Costa	RJ	VW Sedan 1200	36	1.192	T-1.3	7º	1h30m11s5	63,864
18º	Vitório Pareto Jr.	RJ	Peugeot 203	21	1.290	T-1.3	8º	1h33m23s0	61,681
AB	Nelson Bastos	RJ	Cadillac 62 Conversível	5	5.524	TFL	AB		
AB	César Mello Cunha	RJ	Ford V-8	7	3.917	TFL	AB		
AB	Manoel Porfírio Jr.	RJ	MG TC	18	1.250	T-2.0/S-1.5	AB		
INS	José Kistmann	SP	VW Sedan 1200	31	1.192	T-1.3	INS		
INS	Leone Bracalli	SP	Fiat Bracalli	17	1.221	T-2.0	INS		
INS	Oswaldo dos Santos	RJ	Allard K Ford	22	3.917	SI	INS		
INS	Henrique Casini	RJ	Plymouth Super	6	3.569	TFL	INS		
INS	Wilson Andrade	RJ	Ford V-8	12	3.917	TFL	INS		

(1) – Celso Lara Barberis (Ford Thunderbird) vencedor; (2) – Godofredo Viana Filho (Chevrolet 210), segundo colocado; (3) Ary Cortez (Chevrolet Bel Air) 8º colocado.

52 – GINCANA EM CAXAMBU

Como complemento à Prova Rio-Caxambu, a prefeitura daquela estância termal, organizou uma Gincana que teve o seguinte resultado: 1º - José Kistman/Marília Kistman – VW Sedan – 5m33s0; 2º - Harald Gessner/Esmeralda Magalhães – VW Sedan – 5m43s2; 3º - Paulo Helfeld/Madá Caldas – Chevrolet – 6m04s7; 4º - Manoel Porfírio Jr./Esmeralda Magalhães – VW Sedan - 6m22s9; 5º - Saad Haddad/Margarida Dantas – Citroen 11 Legere – 6m44s2; 6º - Mário Celli/Nelita Celli – Simca 8 – 6m52s0; 7º - José Carlos/Laís Junqueira – Chevrolet – 7m05s5; 8º - Afonso Santos/Madá Caldas – Cadillac – 7m11s0; 9º - César Augusto Mello/Maria de Paoli – Buick – 7m28s0; 10º - Gabriel Novais/Arlete Novais – VW Sedan – 7m37s4; 11º - Roberto Alves da Costa/Maria Aparecida Cid – Simca 8 – 7m52s0; 12º - Ary Cortez/Neide Correia – Chevrolet – 8m04s9; 13º - Vladimir Meireles/Yolanda Campos – Packard – 8m21s1; 14º - Carlos Lopes/Anita Lopes – Porsche – 9m17s1; 15º - Jorge Gonçalves/Cristine Maria Weber – 9m51s9.

53 – III CIRCUITO DO ALTO TAQUARI

O III Circuito do Alto Taquari, disputado num percurso de 254 quilômetros, dividido em duas etapas, de Encantado a Santa Cruz do Sul e de Santa Cruz do Sul a Encantando, valendo para os campeonatos gaúchos de Turismo Força Livre e Mecânica Nacional, foi disputado no dia 9 de setembro, sendo vencido por Diogo Ellwanger. Ellwanger, com o seu carro muito bem-preparado não teve adversários vencendo a prova no tempo de 2h03m37s, média de 123,284 km/h. Em segundo lugar ficou Dirceu Oliveira. Catharino Andreatta,

líder do campeonato fez uma corrida com o único objetivo de termina-la, e o fez na terceira posição, o que lhe garantiu o título de campeão gaúcho da categoria.
Na categoria Mecânica Nacional, triunfou Oswaldo de Oliveira, que assim também assegurou o título de campeão gaúcho de 1956.
Largaram 8 carros da Turismo Força Livre e 9 da Mecânica Nacional, totalizando 17 carros, ocorrendo 4 abandonos durante a prova.

PROVA	III Prova Alto Taquari
LOCAL	Percurso de estrada Encantado-Santa Cruz do Sul - Encantado
DATA	09/09/1956
CATEGORIAS	Turismo Força Livre e Turismo Mecânica Nacional Gaúcha
DISTÂNCIA	254,000 km
TEMPO	2h03m37s0
MÉDIA	123,284 km/h
POLE-POSITION	Catharino Andreatta (Ford TC) - líder do campeonato
LARGADA	17 carros
CHEGADA	13 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Diogo Ellwanger	RS	Ford TC	22	3.917	TFL	1º	2h03m37s0	123,284	5
2º	Dirceu Oliveira	RS	Ford TC	28	3.917	TFL	2º	2h08m45s0	118,369	4
3º	Catharino Andreatta	RS	Ford TC	2	3.917	TFL	3º	2h09m00s0	118,140	1
4º	Júlio Andreatta	RS	Ford TC	6	3.917	TFL	4º	2h14m08s0	113,618	3
5º	Oswaldo de Oliveira	RS	Ford V-8 Cupê	128	3.622	MN	1º	2h15m05s0	112,819	10
6º	José Madrid	RS	Ford TC	44	3.917	TFL	5º	2h17m21s0	110,957	9
7º	Oladi Bueno	RS	Ford V-8 Cupê	182	3.622	MN	2º	2h19m33s0	109,208	14
8º	Nilson Flores Silva	RS	Ford V-8 Cupê	162	3.622	MN	3º	2h21m14s0	107,907	12
9º	Miguel Lisboa	RS	Ford TC	46	3.917	TFL	6º	2h22m31s0	106,935	6
10º	Nactivo Camozatto	RS	Ford V-8 Cupê	190	3.622	MN	4º	2h22m53s0	106,660	13
11º	Dionísio Cé	RS	Ford V-8	220	3.917	MN	5º	2h34m34s0	98,598	15
12º	Jebir Lahude	RS	Chevrolet Special	300	3.859	MN	6º	2h42m07s0	94,006	16
13º	João Galvani	RS	Chevrolet TC	16	3.548	TFL	7º	2h42m16s0	93,919	8
AB	José Asmuz	RS	Ford TC	32	3.917	TFL	AB			2
AB	Breno Fornari	RS	Ford V-8 Cupê	154	3.622	MN	AB			11
AB	Alcides Pretto	RS	Chevrolet Special	172	3.548	MN	AB			17
AB	Antão Portella	RS	Ford V-8 Cupê	186	3.622	MN	AB			18

54 – CAMPEONATOS GAÚCHOS DE TURISMO FORÇA LIVRE E MECÂNICA NACIONAL

Foram os seguintes os resultados dos campeonatos gaúchos de Turismo Força Livre e Mecânica Nacional:

1 – TURISMO FORÇA LIVRE

P	PILOTO	UF	CARRO	26/02/1956 Burlamaque	15/04/1956 Encosta	13/05/1956 Tapes	01/07/1956 Pelotas	09/09/1956 Taquari	Total
1º	Catharino Andreatta	RS	Ford V-8 TC	9	6	9	1	4	29
2º	Júlio Andreatta	RS	Ford V-8 TC	3	3	4	7	3	20
3º	Diogo Ellwanger	RS	Ford V-8 TC	0	9	0	9	0	18
4º	Dirceu Oliveira	RS	Ford V-8 TC	1	4	6	0	7	18
5º	José Asmuz	RS	Ford V-8 TC	6	2	0	9	0	17
6º	José Madrid	RS	Ford V-8 TC	2	0	0	0	4	6
7º	Miguel Lisboa	RS	Ford V-8 TC	4	0	0	0	1	5
8º	Rioval Torres	RS	Ford V-8 TC	0	0	0	4	0	4
9º	João Galvani	RS	Chevrolet TC	0	0	3	0	0	3
10º	Rômulo Buonavoglia	URU	Ford V-8 TC	0	0	2	0	0	2
11º	Orlando Menegaz	RS	Ford V-8 TC	1	0	0	0	0	1

2 – MECÂNICA NACIONAL

P	PILOTO	UF	CARRO	26/02/1956 Burlamaque	25/04/1942 Encosta	13/05/1956 Tapes	09/09/1956 Taquari	Total
1º	Oswaldo de Oliveira	RS	Ford V-8	6	9	4	9	28
2º	Breno Fornari	RS	Ford V-8	8	0	8	0	16
3º	Nilson Flores Silva	RS	Ford V-8	0	7	0	5	12
4º	Nactivo Camozzato	RS	Ford V-8	0	0	7	4	11
5º	Oladi Bueno	RS	Ford V-8	3	0	0	7	10
6º	Alfredo Teixeira	RS	Ford V-8	2	0	3	0	5
7º	Gustavo Martins Costa	RS	Ford V-8	4	0	0	0	4
8º	Karl Iwers	RS	DKW	0	0	2	0	2
	Dionísio Cé	RS	Ford V-8	0	0	0	2	2
10º	Darci Nunes	RS	Ford V-8	0	0	1	0	1
	Jebir Lahude	RS	Ford V-8	0	0	0	1	1

55 – III PONTA GROSSA – CURITIBA – PONTA GROSSA

Foi disputado no dia 15 de setembro o Circuito Ponta Grossa-Curitiba-Ponta Grossa, em homenagem ao 133º aniversário de fundação da "princesa dos campos", como era conhecida Ponta Grossa. A largada e chegada foi em Ponta Grossa. Paulo Buso foi o vencedor em uma hora de onze minutos a primeira etapa, e em uma hora e treze minutos a segunda. José Cury Neto com seu Cadillac esteve sempre próximo ao vencedor, perdendo sete segundos na primeira etapa e 1 minuto e 19 segundos a segunda. Germano Schlogl obteve o terceiro lugar. Com a vitória o volante Paulo Buso obteve o tricampeonato do circuito. A prova para carros de Turismo, realizada simultaneamente foi vencida por Germano Schlogl, ficando Miroslau Socachewsky em segundo e Cirilo Previde em terceiro.

PROVA III Prova Paraná Esportivo
LOCAL Estrada Curitiba-Ponta Grossa-Curitiba - PR
DATA 15/09/1956
CATEGORIA Turismo
DISTÂNCIA 256,000 km
TEMPO 2h26m30s0
MÉDIA 104,846 km/h
LARGADA 9 carros
CHEGADA 6 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Paulo Buso	PR	Ford TC	10	3.917	TFL	1º	2h26m30s0	104,846
2º	José Cury Neto	PR	Cadillac TC	35	5.244	TFL	2º	2h27m25s0	104,194
3º	Germano Schlogl	PR	Ford V-8 Cupê	42	3.917	STD	1º		
4º	Haroldo Vaz Lobo	PR	Ford TC	5	3.917	TFL	4º		
5º	Cirilo Previde	PR	Mercury Eight	14	3.917	STD	2º		
6º	Miroslau Socachewsky	PR	Ford V-8 Cupê	3	3.917	TFL	3º		
AB	Euclides Bastos	PR	Ford TC	9	3.917	TFL	AB		
AB	João Buso	PR	Ford V-8 Cupê		3.917	STD	AB		
AB	Simão Valentim	PR	Ford V-8 Cupê		3.917	STD	AB		

56 – COPA SENECA – WATKINS GLEN

Manuel de Teffé, que servia ao Governo Brasileiro no Canadá, participou, em 15 de setembro, da Copa Seneca, no Autódromo de Watkins Glen, em Nova York, Estados Unidos, competindo com uma Maserati, tendo conquistado a quinta posição geral e a segunda na categoria, na prova que teve o seguinte resultado:

PROVA IX Copa Seneca - 9º Anual Interntional Coupe GP Watkins . Glen
LOCAL Autódromo de Watkins Glen - New York
DATA 15/09/1956
CATEGORIA Sport
DISTÂNCIA 11 voltas de 3,701 km = 40,711 km
TEMPO 21m37s3
MÉDIA 112,973 km/h
LARGADA 21 carros
CHEGADA 19 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	V	TEMPO	MÉDIA
1º	George Weaver	EUA	Maserati 4CLT/48	11	Maserati	FL	1º	11	21m37s3	112,973
2º	Jim Robinson	EUA	Arnolt Bristol	141	Bristol	S-2.0	1º	11		
3º	Joseph Hap Dressel	EUA	AC Bristol	108	Bristol	S-2.0	2º	11		
4º	Bill Whittemore	EUA	Arnolt Bristol	126	Bristol	S-2.0	3º	11		
5º	Manuel de Teffé	BRA	Maserati A6GCS/53	228	Maserati	FL	2º	11		
6º	H. B. Williamson	EUA	Morgan 4/4 Plus	21	Morgan	S-2.0	4º	11		
7º	Peter Dechert	EUA	AC Bristol	57	Bristol	S-2.0	5º	11		
8º	John Webster	CAN	Triumph TR3	56	Triumph	S-2.0	6º			
9º	Malcolm Donaldson	EUA	Austin Healey 100M	183	Austin	S+2.0	1º			
10º	Austin Davis	EUA	Triumph TR3	12	Triumph	S-2.0	7º			
11º	Walter Hoover	EUA	Arnolt Bristol	66	Bristol	S-2.0	8º			
12º	Rockwell Sheil	EUA	Austin Healey 100M	70	Austin	S+2.0	2º			
13º	Eugene Gettig	EUA	Triumph TR3	102	Triumph	S-2.0	9º			
14º	Donald MacNaughton	EUA	Austin Healey 100M	70	Austin	S+2.0	3º			
15º	William Milliken	EUA	FWD	2		FL	3º			
16º	F. Reed Andrews	EUA	Triumph TR2	103	Triumph	S-2.0	10º			
17º	George Zuver	EUA	Austin Healey 100M	177	Austin	S+2.0	4º			
18º	Howard Franklin	EUA	Austin Healey 100M	119	Austin	S+2.0	5º			
19º	Reg Ogilvie	CAN	Austin Healey 100M	6	Austin	S+2.0	6º			
20º	Burton Jones	EUA	MG TD	27	MG	SDM	AB			
21º	George Parks	EUA	Morgan 4/4 Plus	14	Morgan	S-2.0	AB			
INS	Phil Cade	EUA	Maserati V8RI Chrysler	7	Chrysler	FL	INS			
INS	Stewart Rutherford	EUA	Austin Healey 100M	28	Austin	S+2.0	INS			
INS	John Plaisted	EUA	Cheetah	35	Chevrolet	FL	INS			
INS	William Jackson	EUA	Cooper Mk V Climax	38	Climax	FL	INS			
INS	Gilbert Geitner	EUA	Austin Healey 100M	45	Austin	S+2.0	INS			
INS	Lawrence Young	EUA	Morgan 4/4 Plus	53	Morgan	S-2.0	INS			
INS	Rowland Keith	EUA	Cooper T39 Climax	77	Climax	FL	INS			
INS	David Burtner	EUA	Cumbur	78		FL	INS			
INS	Bruce Holloway	EUA	Triumph TR2	88	Triumph	S-2.0	INS			
INS	Walter Leonard	EUA	Austin Healey 100M	124	Austin	S+2.0	INS			
INS	Harold Kunz	EUA	Austin Healey 100M	125	Austin	S+2.0	INS			

INS	Bob Mouat	EUA	Chevrolet Corvette	140	Chevrolet	GT	INS
INS	Luigi Chinetti	EUA	Ferrari 375MM	148	Ferrari	FL	INS

57 – 49º ANIVERSÁRIO DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Em comemoração ao 49º aniversário de fundação do Automóvel Clube do Brasil, a seção de São Paulo do Clube organizou em Interlagos evento composto de três corridas para as categorias: Turismo; Mecânica Nacional e Sport Internacional, no dia 16 de setembro.

A primeira prova do programa foi destinada aos carros da Categoria Turismo, tendo a participação de 7 concorrentes, para percorreram 20 voltas pelo anel externo. Iniciada a corrida, tomou a ponta Leone Bracalli no seu veloz Fiat Bracalli, um modelo 1100 italiano modificado pelo corredor italiano residente em São Paulo. Inicialmente Luiz Américo Margarido, com uma Carretera Chevrolet com motor de 6 cilindros partiu em segundo lugar e, se beneficiando da maior potência do motor do seu carro, assumiu a ponta, porém, logo em seguida sofreu uma derrapagem espetacular na curva três, perdendo a liderança para Bracalli que a manteve até o final.

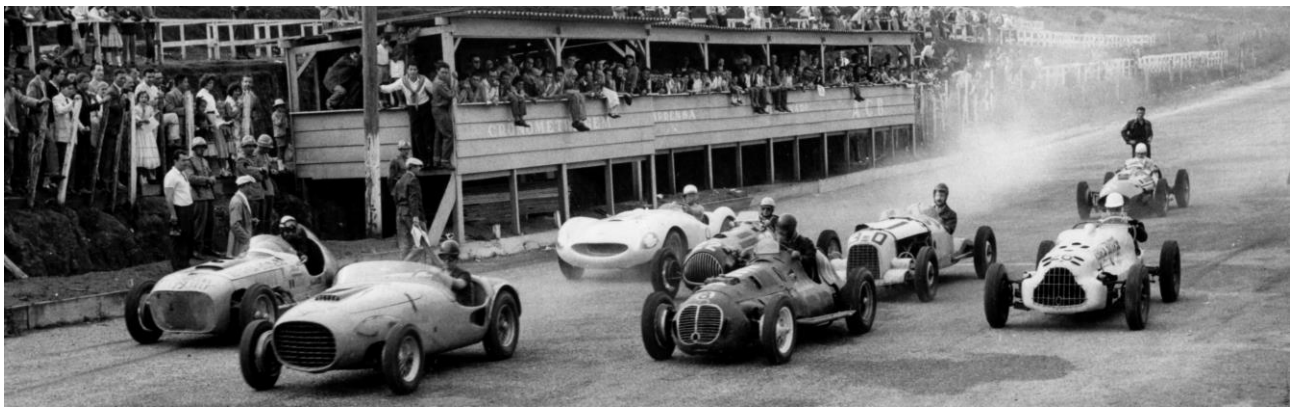
Largada da categoria Turismo com Leone Bracalli à frente.

PROVA	Prêmio 49º Aniversário do ACB - Turismo
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	16/09/1956
CATEGORIA	Turismo
DISTÂNCIA	20 voltas de 3,250 km = 65,000 km
TEMPO	32m53s9
MÉDIA	118,547 km/h
MELHOR VOLTA	Luiz Américo Margarido (Chevrolet TC) - 1m35s4 - 122,642 km/h
LARGADA	7 carros
CHEGADA	7 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Leone Bracalli	SP	Fiat Bracalli	64	1.221	TFL/T-2.0	1º/1º	20	32m53s9	118,547
2º	Godofredo Viana Fº	SP	Chevrolet Special	14	3.859	TFL	2º	20	34m24s2	113,361
3º	Emílio Zambello	SP	Simca 8	27	1.221	T-2.0	2º	19	32m57s5	112,415
4º	Luiz Américo Margarido	SP	Chevrolet Special	50	3.859	TFL	3º	19	34m03s2	108,800
5º	Luiz Ambrósio	SP	Jaguar Mk V	48	3.485	TFL	4º	18		
6º	Scatena Netto	SP	Fiat 508/1100	66	1.221	T-2.0	3º	16	33m40s2	92,664
7º	Luiz Cintra Pimentel	SP	VW Sedan 1200	70	1.192	T-2.0	4º	16	34m06s2	91,487
INS	Renzo Lavancini	SP	Lancia Aurélia B10	68	1.747	T-2.0	INS			
INS	Roberto Ruman	SP	Buick Century	52	4.064	TFL	INS			

A segunda prova do dia foi da categoria Mecânica Nacional, que teve a participação de 8 carros, que foram assim alinhados para a largada:

8 Eugênio Martins Maserati 4CLT/48 Jaguar	18 Camillo Christófaro Camillo Special Ford	90 Alfredo Santilli Losacco Oldsmobile
19 Waldemar Santilli Eclipse Ford	22 Luiz Valente Duchen Ford	
16 Pedro Mello Mello Special Ford	30 Alberto Rabay Rabay De Soto	9 Aguinaldo Góes Allard J2 Ford



Largada da Mecânica Nacional com Waldemar Santilli, Camillo Christófaro, Eugênio Martins e Waldemar Santilli na primeira fila. Aguinaldo Góes é o carro branco carenado.

Iniciada a corrida, Eugênio Martins arrancou na frente, seguido de perto por Camillo Christófaro e por Aguinaldo Góes. As três primeiras colocações permaneceram inalteradas até a altura da nona volta, quando Camillo ultrapassou Eugênio que parou no boxe, para não mais voltar, com superaquecimento do motor.
Com Camillo à frente, em segundo vinha Aguinaldo, em terceiro Pedro Mello, em quarto Alfredo Santilli, em quinto Luiz Valente e em sexto Waldemar Santilli.
Foi então que dois incidentes se verificaram, ambos ao mesmo tempo e, um sendo consequência do outro. Ao contornar a curva dois, estourou o pneu do carro de Camillo, o que fez com que o piloto seguisse em velocidade moderada até os boxes, onde o pneu foi substituído. Aguinaldo, que seguia de perto Camillo quando ocorreu o estouro do pneu deste, acabou rodando de forma espetacular, mas conseguindo retornar à pista, acabou assumindo a liderança que manteve até o final da prova. Pedro Mello se aproveitou do problema enfrentado por Camillo para cruzar a linha de chegada em segundo lugar.

PROVA	Prêmio 49º Aniversário do ACB - Mecânica Nacional
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	16/09/1956
CATEGORIA	Mecânica Nacional
DISTÂNCIA	30 voltas de 3,250 km = 97,500 km
TEMPO	42m40s0
MÉDIA	137,109 km/h
POLE-POSITION	Waldemar Santilli (Losacco Oldsmobile)
MELHOR VOLTA	Aguinaldo Góes (Allard J2 Ford) - 1m20s6 - 145,161 km/h
LARGADA	8 carros
CHEGADA	4 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Aguinaldo Góes	SP	Allard J2 Ford	9	4.457	30	42m40s0	137,109
2º	Pedro Mello	SP	Maserati 4CL Ford	16	4.457	30	42m51s0	136,523
3º	Camillo Christófaro	SP	Camillo Ford	18	4.457	28	43m03s1	126,824
4º	Waldemar Santilli	SP	Eclipse Ford	19	3.917	26	44m03s7	115,066
5º	Alberto Rabay	SP	Rabay De Soto	30	3.957			
6º	Alfredo Santilli	SP	Losacco Oldsmobile	90	4.965			
7º	Luiz Valente	SP	Duchen Ford	22	4.457			
8º	Eugênio Martins	SP	Maserati 4CLT/48 Jaguar	8	3.442	9		
INS	Raphael Gargiulo	SP	Bonini Ford	20	4.457			
INS	Antônio Mendes Barros	SP	Maserati 4CLT/50 Ford	90	4.457			
INS	Álvaro Niemeyer	RJ	MG TC	11	1.250			
INS	Flávio Rebizzi	SP	MG TC	17	1.250			
INS	Luiz Barreto	RJ	MG TC	28	1.250			
INS	Leone Bracalli	SP	Fiat Bracalli	66	1.221			

Para a prova principal, dos carros Sport, alinharam apenas 5 pilotos, sendo que Henrique Casini, que iria participar da prova com sua Ferrari 250 MM Berlinetta, estava presente com a Ferrari 250 Monza que havia adquirido de Severino Silva na véspera da prova. Tão poucos carros foram alinhados em duas filas, na seguinte ordem:

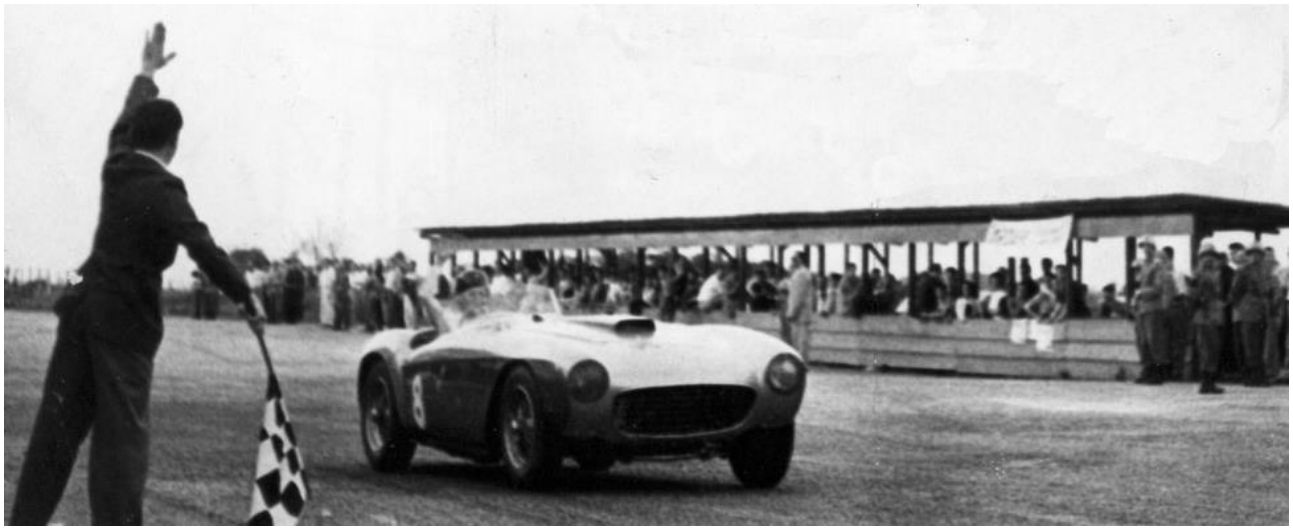
5 Ico Ferrari Ferrari 250MM	4 Celso Lara Barberis Ferrari 125/250 Sport	8 Henrique Casini Ferrari 250 Monza
14 Godofredo Viana Fº Ferrari 250MM	7 Christian Heins Porsche 550 RS	

Baixada a bandeira de largada, tomou a ponta Celso Lara Barberis, seguido muito de perto por Henrique Casini. Godofredo Viana Filho mantinha a terceira posição, seguido por Ico Ferreira e Christian Heins. Duas lutas que empolgaram o público foram verificadas a seguir: entre Celso e Casini pela liderança e entre Godofredo e Ico pelo terceiro lugar. Sob aplauso do público presente, Casini conseguiu superar Celso, com os dois líderes completando a 10ª volta colocando uma de vantagem para Christian Heins, que correndo com um carro muito menos potente, pelo anel externo, nada melhor podia apresentar. Na passagem pelo boxe na volta 14, Casini pareceu se descontrolar, pois sua Ferrari deu uma saída perigosa de traseira, com Celso correndo muito próximo. Este passou a enfrentar problemas com os pneus dianteiros da sua Ferrari, que soltava pedaços, tendo que recorrer aos boxes para efetuar a substituição deles. Celso retornou em quarto lugar, efetuando uma espetacular recuperação até o final da corrida, para cruzar a linha de chegada 21,6 segundos atrás de Casini, o vencedor.

PROVA	Prêmio 49º Aniversário do ACB - Sport
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	16/09/1956
CATEGORIA	Sport Internacional
DISTÂNCIA	30 voltas de 3,250 km = 97,500 km
TEMPO	40m10s6
MÉDIA	145,607 km/h
POLE-POSITION	Ico Ferreira (Ferrari 250MM)
MELHOR VOLTA	Henrique Casini (Ferrari 250 Monza) - 1m16s3 - 153,342 km/h
LARGADA	5 carros
CHEGADA	5 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Henrique Casini	RJ	Ferrari 250 Monza	8	2.953	30	40m10s6	145,607
2º	Celso Lara Barberis	SP	Ferrari 125/250 Sport	4	2.953	30	40m34s2	144,195

3º	Ico Ferreira	SP	Ferrari 250MM	5	2.953	30	40m39s9	143,858
4º	Godofredo Viana Fº	SP	Ferrari 250MM	14	2.953	29	41m01s4	137,848
5º	Christian Heins	SP	Porsche 550	7	1.498	29	41m12s6	137,224
INS	Severino Silva	RJ	Ferrari 250 Monza	8	2.953			
INS	Aguinaldo Góes	SP	Allard J2 Ford	9	4.457			
INS	Ferdinando Bulgarini	SP	Ferrari 500 Mondial	31	1.999			



Henrique Casini (Ferrari 250 Monza) recebendo a bandeirada da vitória.

58 – V TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

O francês radicado no Rio de janeiro, e presidente do "Comércio e Indústria Atlantic – COMINAT", Leon Max participou, de 17 a 23 de setembro, do Tour de France Automobile, pilotando, juntamente com Nina Carmel um Alfa Romeo 1900-SS. Max que já tinha participado de corridas no Brasil, correu sob licença do Automóvel Clube do Brasil e infelizmente teve que abandonar a corrida.

O Tour de France foi dividido em três etapas:

1ª – Etapa - 18 a 19/09 - Nice – Nimes – Albi – Caracssonne – St. Gaudens – Luchon – Pau – Bayonne – Bergerac – Angolême – La Roche – Nantes – Rennes e Le Mans.

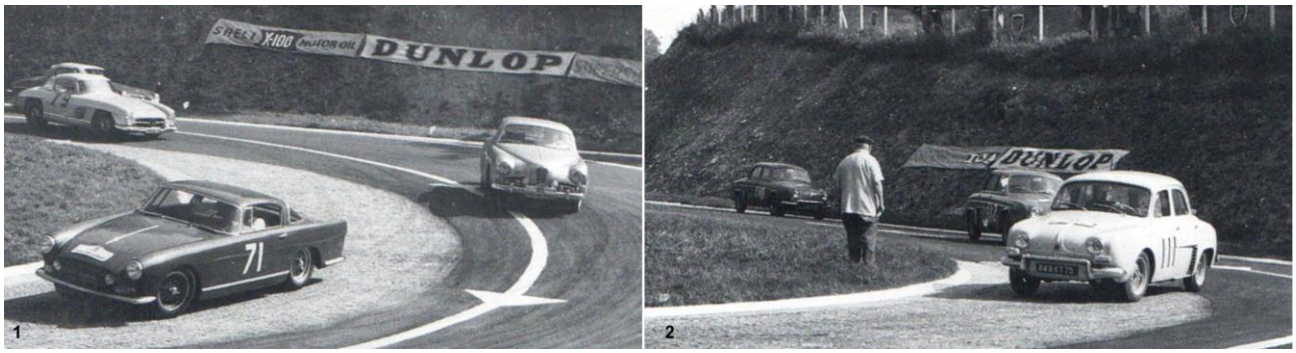
Nessa etapa foram disputadas as seguintes provas cronometradas:

17/09 – Subida de Mont-Ventoux.

18/09 – Circuito de Velocidade em Comminges.

18/09 – Subida de Pevressorde.

19/09 – Circuito de Velocidade em Le Mans.



(1) – 71 Rosier/Estager (Ferrari 250 Europa); Leon Max/Sra. Carmel (Alfa Romeo 1900); 79 – La Caze/Osstyn (Mercedes Benz 300SL); (2) – Dauphine: 111 – Michy/Rambaut; 112 – Lucas/Foulgoc; 110 – Condrillier-Cazon

2ª – Etapa – 20 a 22/09 – Le Mans – Rouen – Arras – Caon – Metz – Nancy – Belfort – Pontarlier – Aix-Le-Bains – Brançon – Die – St. Etienne – Vichy.
Provas cronometrada dessa etapa:
20/09 – Circuito de Velocidade em Rouen.
21/09 – Arrancada em 500 metros em Aix-les-Bains.
22/09 – Circuito de Velocidade em St. Etienne.
3ª Etapa – 23/09 – Vichy – Bourges – Paris.
Prova de velocidade no Autódromo de Linas-Montlhéry.
A distância total foi de 5.383 quilômetros, com 634 quilômetros de classificação, tendo participado da prova 103 carros, com 37 chegando ao final classificados.

PROVA V Tour de France Automobile
LOCAL Nice - Le Mans - Vichy - Paris - FRA
DATA 17 a 23/09/1956
CATEGORIA GT
DISTÂNCIA 5.385,000 km
LARGADA 103 carros
CHEGADA 37 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT
1º	Alfonso de Portago/Edmont Nelson	ESP/EUA	Ferrari 250GT	73	2.953	GT	1º
2º	Stirling Moss/Georges Houet	ING/FRA	Mercedes Benz 300SL	149	2.996	GT	2º
3º	Olivier Gendebien/Michel Ringoir	BEL/BEL	Ferrari 250GT	74	2.953	GT	3º
4º	René Cotton/Leclere	FRA/FRA	Mercedes Benz 300SL	147	2.996	GT	4º
5º	Jean Behra/José Behra	FRA/FRA	Porsche 356	59	1.498	GT	5º
6º	Harry Schell/Jean-Claude Vidilles	EUA/FRA	Alfa Romeo Giulietta SV	43	1.290	GT-1.3	1º
7º	Paul Freré/Scheld	BEL/BEL	Alfa Romeo Giulietta SV	52	1.290	GT-1.3	2º
8º	Jacques Péron/R. Bertramnier	FRA/FRA	Ferrari 250GT	75	2.953	GT	6º
9º	Jack Renel/Bessel	FRA/FRA	Porsche 356	143	1.498	GT	7º
10º	Michel Nicol/Jean Maurin	FRA/FRA	Alfa Romeo Giulietta SV		1.290	GT-1.3	3º
11º	Gilberte Thirion/Ingeorg Polensky	BEL/ALE	Porsche 356	142	1.498	GT	8º
12º	Amy/Fredmesch	FRA/FRA	Alfa Romeo Giulietta SV		1.290	GT-1.3	4º
13º	Blanchoud/Chanal	FRA/FRA	Alfa Romeo Giulietta SV	39	1.290	GT-1.3	5º
14º	Léon Couliboeuf/Bernard Aumaitre	FRA/FRA	Alfa Romeo Giulietta SV	37	1.290	GT-1.3	6º
15º	Honoré/Robert Dutoit	FRA/FRA	Alfa Romeo Giulietta SV		1.290	GT-1.3	7º
16º	Michel Parsy/Georges Guyot	FRA/FRA	Jaguar XK140	82	3.442	GT	9º
17º	Paul Armagnac/Rougier	FRA/FRA	DB HBR Panhard	135	851	GT-1.3	8º
18º	Marcel Picard/Girier	FRA/FRA	DB HBR Panhard		851	GT-1.3	9º
19º	Peingeon/Garry	FRA/FRA	Porsche 356		1.498	GT	10º
20º	Gerard Laureau/Fernand Carpentier	FRA/FRA	DB HBR Panhard	33	851	GT-1.3	11º
21º	Ghesquiere/Louis Cornet	FRA/FRA	DB HBR Panhard		851	GT-1.3	12º
22º	Marx/Jesson	FRA/FRA	DB HBR Panhard		851	GT-1.3	13º
23º	Defrasne/Pillet	FRA/FRA	Mercedes Benz 190SL		1.897	GT	11º
24º	Maurice Michy/Rambaud	FRA/FRA	Renault Dauphine	111	845	GT-1.3	14º
25º	Jean Lucas/Maurice Foulgoc	FRA/FRA	Renault Dauphine	112	845	GT-1.3	15º
26º	Paul Condrillier/J. Cazon	FRA/FRA	Renault Dauphine	110	845	GT-1.3	16º
27º	J. Houdusse/Pierre Houdusse	FRA/FRA	Simca Aronde		1.290	GT-1.3	17º
28º	Delbet/Marzac	FRA/FRA	Citroen DS19		1.911	GT	12º
29º	Jean-Georges Branche/Lambvreaux	FRA/FRA	Jaguar Mk I		2.483	GT	13º
30º	Henri Marang/Pierre Roz[e	FRA/FRA	Citroen DS19	26	1.911	GT	14º
31º	Cherret/Menneron	FRA/FRA	DB HBR Panhard		851	GT-1.3	18º
32º	Roger Masson/Roger Laurent	FRA/FRA	DB HBR Panhard		851	GT-1.3	19º
33º	Yves Auriacombe/Bene	FRA/FRA	Panhard X86	19	745	GT-1.3	20º
34º	Jacques Spiers/Annie Spiers	BEL/BEL	MG TF		1.489	GT	15º
35º	E. Meneau/B. Meneau	FRA/FRA	Panhard Dyna Z1		851	GT-1.3	21º
36º	Jagny/Russel	FRA/FRA	Panhard Dyna Z1		851	GT-1.3	22º
37º	Gapaillard/Gallas	FRA/FRA	Renault Dauphine		845	GT-1.3	23º

Largada em Montlhéry com De Portago (Ferrari nº 73), Moss (Mercedes nº 149) e Gendebien (Ferrari nº 74) à frente

59 – II ANNUAL INDIAN SUMMER TROPHY RACES - CANADÁ

Manuel de Teffé, participou no dia 29 de setembro, de uma corrida de automóveis, no Circuito de Harewood Acres, em Jarvis, nas proximidades da cidade de Ontário, no Canadá.

Foi uma corrida para a categoria Sport, com os carros divididos nas classes até 1.100 cc; 1.500 cc; 2.000 cc, 3.000 cc; e acima de 3.000 cc. Teffé foi o oitavo colocado na classificação geral, tendo vencido na classe até 2.000 cc.

PROVA	II Anual Indian Summer Trophy Races (3) Acima de 1.500 cc
LOCAL	Circuito de Harewood Acres, Jarvis, Ontário - CAN
DATA	29/09/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	30 voltas de 5,700 km = 171,000 km
TEMPO	1h28m58s8
MÉDIA	115,307 km/h
LARGADA	34 carros
CHEGADA	13 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Rowland Keith	EUA	Austin Healey 100S	37	2.660	S-3.0	1º	30	1h28m58s8	115,307
2º	Ed Leavens	CAN	Chevrolet Corvette	35	4.343	S+3.0	1º	30	1h29m22s2	114,804
3º	Robert Carveth	EUA	Aston Martin DB3S	76	2.922	S-3.0	2º	30		
4º	William Klinck	EUA	Mercedes Benz 300SL	10	2.996	S-3.0	3º			
5º	Walter Huggler	EUA	Jaguar D Type	45	3.442	S+3.0	2º			
6º	Bill Sadler	CAN	Sadler Mk II Chevy	6	4.343	S+3.0	3º			
7º	Werner Munz	EUA	Chevrolet Corvette	20	4.343	S+3.0	4º			
8º	Manuel de Teffé	BRA	Maserati A6GCS/53	28	1.989	S-2.0	1º			
9º	Chuck Stockey	EUA	Chevrolet Corvette	34	4.343	S+3.0	5º			
10º	Fred Woodmansee	EUA	Ferrari 166MM	65	1.995	S-2.0	2º			
11º	David Leopold	EUA	Ferrari 750 Monza	66	2.999	S-3.0	4º			
12º	Jerry Polivka	CAN	Lotus MK IX Climax	145	1.097	S-1.1	1º			
13º	Jim Pauley	EUA	Osca Offenhauser	63	1.490	S-1.5	1º			
ND	Bill Hay	CAN	Jaguar XK120	1	3.442	S+3.0	ND			
ND	Eric Cassidy	CAN	Austin Healey 100M	3	2.660	S-3.0	ND			
ND	John Webster	CAN	Triumph TR3	5	1.991	S-2.0	ND			
ND	Alan Millar	CAN	Austin Healey 100S	7	2.660	S-3.0	ND			
ND	Fred Hayes	CAN	Triumph TR3	8	1.991	S-2.0	ND			

ND	Hubert McPhail	EUA	Kurtis Kraft MKK	16	4.979	S+3.0	ND
ND	Jack Ensley	EUA	Jaguar D Type	17	3.442	S+3.0	ND
ND	Nic Floresco	CAN	Triumph TR2	18	1.991	S-2.0	ND
ND	Ray Liddle	CAN	MGA	19	1.489	S-1.5	ND
ND	Franklin Zimmerman	EUA	Jaguar XK120	21	3.442	S+3.0	ND
ND	Jack Greenway	EUA	MG TF	22	1.489	S-1.5	ND
ND	Bob Podvin	CAN	Triumph TR2	24	1.991	S-2.0	ND
ND	Bill Lewis	EUA	Austin Healey 100S	25	2.660	S-3.0	ND
ND	Michael Hicks	CAN	Austin Healey 100S	26	2.660	S-3.0	ND
ND	Hugh Sutherland	CAN	Jaguar XK120	27	3.442	S+3.0	ND
ND	L. F. Di Cossato	CAN	Porsche 356	32	1.600	S-2.0	ND
ND	Bob Roncarelli	CAN	Triumph TR3	38	1.991	S-2.0	ND
ND	Henry Howarth	CAN	MGA	40	1.489	S-1.5	ND
ND	Harold Lazier	CAN	Triumph TR2	41	1.991	S-2.0	ND
ND	Edward Russell	CAN	Morgan 4/4 Plus	42	1.991	S-2.0	ND
ND	Jack Pope	CAN	Porsche 356	44	1.498	S-1.5	ND
ND	Lincoln Kinsman	CAN	Morgan 4/4 Plus	52	1.991	S-2.0	ND
ND	Louis Lalonde	CAN	Austin Healey 100M	53	2.660	S-3.0	ND
ND	Gary Ross	CAN	Triumph TR2	56	1.991	S-2.0	ND
ND	Ed Houlchan	EUA	Morgan 4/4 Plus	60	1.991	S-2.0	ND

60 – III GP SHELL DE ÍMOLA – ITÁLIA

Nova participação brasileira em corrida no exterior ocorreu no dia 30 de setembro, quando da disputa do GP Shell, no Autódromo de Ímola, na Itália. Hermano da Silva Ramos correu com um Gordini T15S se classificando em sexto lugar numa corrida de carros Sport até 1.500 cc, que foi vencida por Eugênio Castellotti com um Osca.

PROVA	III GP de Imola
LOCAL	Autódromo de Ímola, Emília Romanha - ITA
DATA	30/09/1956
CATEGORIA	Sport até 1.500 cc
DISTÂNCIA	50 voltas de 5,017 km = 250,850 km
TEMPO	1h46m46s1
MÉDIA	140,969 km/h
POLE-POSITION	Eugênio Castellotti (OSCA MT4/1500)
MELHOR VOLTA	Eugênio Castellotti (OSCA MT4/1500) - 2m04s3 - 145303 km/h
LARGADA	20 carros
CHEGADA	13 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	V	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Eugênio Castellotti	ITA	Osca MT4/1500	18	1.490	S-1.5	1º	50	1h46m46s1	140,969	1
2º	Jack Brabham	AUS	Cooper T39 Climax		1.459	S-1.5	2º	50	1h47m25s2	140,114	
3º	Luigi Musso	ITA	Osca MT4/1500	22	1.490	S-1.5	3º	50	1h47m48s0	139,620	2
4º	Giulio Cabianca	ITA	Osca MT4/1500	16	1.490	S-1.5	4º	50	1h48m48s0	138,336	
5º	MacKay Frazer	EUA	Lotus Eleven Climax	8	1.459	S-1.5	5º	49			8
6º	Hermano da Silva Ramos	BRA	Gordini T15	14	1.490	S-1.5	6º	49			
7º	Roberto Sgorbati	ITA	Osca MT4/1500	20	1.490	S-1.5	7º	49			
8º	Colin Chapman	ING	Lotus Eleven Climax		1.459	S-1.5	8º	48			5
9º	Georges Berger	BEL	Maserati 150S		1.484	S-1.5	9º	48			
10º	Antônio Borges Barreto	POR	Porsche 550		1.498	S-1.5	10º	47			
11º	Claude Bourillot	FRA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	11º	45			
12º	Les Leston	ING	Cooper T39 Climax		1.459	S-1.5	12º	45			9
13º	Amélio Garavaglia	ITA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	13º	45			
14º	Jo Bonnier	SUE	Maserati 150S		1.484	S-1.5	AB	44			4
15º	Roy Salvadori	ING	Cooper T39 Climax		1.459	S-1.5	AB	37			6
16º	Guido Perella	ITA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	AB	34			
17º	Menato Boffa	ITA	Maserati 150S		1.484	S-1.5	AB	33			
18º	Brian Naylor	ING	Lotus Eleven Maserati		1.484	S-1.5	AB	27			7

19º	Cliff Allison	ING	Lotus Eleven Climax	1.459	S-1.5	AB	12	3
20º	Alan MacKay	AUS	Cooper T39 Climax	1.459	S-1.5	AB	1	
NL	Ian Burgess	ING	Beart Rodger Osca	1.490	S-1.5	NL		

61 – COPA DO SALÃO – FRANÇA

Nova participação de Hermano da Silva Ramos em corridas na Europa aconteceu no dia 7 de outubro, em Montlhéry, na Copa do Salão do Automóvel, para carros Esporte. Hermano dessa vez não teve sorte abandonando a competição que foi vencida por Francisco Godia Sales ao volante de uma Maserati 300S.
Fatos tristes ocorridos nessa corrida foram as mortes do suíço Benoit Musy e do francês Louis Rosier. Correndo debaixo de forte chuva, Musy liderava a corrida e tinha estabelecido a melhor volta da prova quando capotou no perigoso circuito francês. Em outro acidente, Rosier capotou com sua Ferrari, foi removido para um hospital, mas acabou morrendo três semanas depois do acidente.

PROVA	Copa do Salão
LOCAL	Autódromo de Linas-Monthléry, Paris, Ille de France - FRA
DATA	07/10/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	14 voltas de 6,283 km = 150,792 km/h
TEMPO	1h00m54s09
MÉDIA	148,560 km/h
POLE-POSITION	Francisco Godia-Sales (Maserati 300S)
MELHOR VOLTA	Benoit Musy (Maserati 200S) - 2m25s6 - 155,349 km/h
LARGADA	27 voltas
CHEGADA	20 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	V	TEMPO	MÉDIA
1º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 300S	12	2.993	S+2.0	1º	24	1h00m54s09	148,560
2º	Duncan Hamilton	IRL	Jaguar D Type	6	3.442	S+2.0	2º	24	1h01m30s70	147,086
3º	Jean Behra	FRA	Talbot Lago Maserati	2	2.461	S+2.0	3º	24	1h01m47s00	146,439
4º	André Pilette	BEL	Jaguar D Type	8	3.442	S+2.0	4º	24	1h01m58s70	145,979
5º	Christian Goethals	BEL	Porsche 550	58	1.498	S-1.5	1º			
6º	Louis Cornet	FRA	Maserati 150S	56	1.484	S-1.5	2º			
7º	Louis Chiron	MON	Osca MT4/1500	50	1.490	S-1.5	3º			
8º	Auguste Veuillet	FRA	Porsche 550	64	1.498	S-1.5	4º			
9º	André Loens	FRA	Maserati A6GCS/53	36	1.998	S-2.0	1º			
10º	Robert Dutoit	FRA	Porsche 550 RS	60	1.498	S-1.5	5º			
11º	David Piper	ING	Lotus Eleven Climax	82	1.098	S-1.1	1º			
12º	Alan MacKay	AUS	Cooper T39 Climax	70	1.098	S-1.1	2º			
13º	Robert Gerbout	FRA	Veritas Meteor	32	1.971	S-2.0	2º			
14º	Jacques Blaché	FRA	Ferry F750 Renault	90	745	S-750	1º			
15º	Pierre Chancel	FRA	Panhard X89	106	747	S-750	2º			
16º	Lucien Barthe	FRA	Gordini T15S	80	1.096	S-1.1	3º			
17º	Jean Laroche	FRA	Osca S750	94	749	S-750	3º			
18º	René-Philippe Faure	FRA	Stanguellini S750 Fiat	96	747	S-750	4º			
19º	René Chancel	FRA	Panhard X89	92	747	S-750	5º			
20º	Raymond Rispal	FRA	Renault 4CV/1063	98	747	S-750	6º			
AB	Louis Rosier	FRA	Ferrari 750 Monza	4	2.999	S+2.0	AB			
AB	Hermano da Silva Ramos	BRA	Gordini T15S	10	2.473	S+2.0	AB			
AB	Benoit Musy	SUI	Maserati 200S	30	1.998	S-2.0	AB			
AB	André Simon	FRA	Gordini T15S	34	1.989	S-2.0	AB			
AB	Gerard Crombac	FRA	Lotus Eleven Climax	72	1.098	S-1.1	AB			
AB	Chris Power	ING	Cooper T39 Climax	76	1.098	S-1.1	AB			
AB	Peter Ashdown	ING	Lotus MK IX Climax	78	1.097	S-1.1	AB			
INS	Gigod	FRA	Osca MT4/1300	52	1.342	S-1.5	INS			
INS	Jean Thepenier	FRA	Maserati 150S	54	1.484	S-1.5	INS			
INS	Roger Loyer	FRA	Porsche 356S	62	1.498	S-1.5	INS			
INS	Gilbert Foury	FRA	Stanguellini S750 Fiat	100	741	S-750	INS			

INS	Raguit	FRA	Renault 4CV/1063	104	747	S-750	INS	

62 – QUILÔMETRO LANÇADO DA AV. FARRAPOS - RS

No dia 14 de outubro foi disputada, a tradicional prova Quilômetro Lançado da Avenida Farrapos, na capital do Rio Grande do Sul. Participaram da prova 54 carros e o melhor tempo geral foi de Diogo Ellwanger, com seu Ford Carreteira.

PROVA III Quilômetro Lançado da Farrapos
LOCAL Avenida Farrapos, Porto Alegre - RS
DATA 14/10/1956
CATEGORIA Turismo/Corrida
DISTÂNCIA 1,000 km
TEMPO 21s8
MÉDIA 165,138 km/h
LARGADA 54 carros
CHEGADA 54 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Diogo Ellwanger	RS	Ford TC	22	3.917	TFL	1º	21s8	165,138
2º	Catharino Andreatta	RS	Ford TC	2	3.917	TFL	2º	22s2	162,162
3º	Júlio Andreatta	RS	Ford TC	6	3.917	TFL	3º	22s7	158,590
4º	Catharino Andreatta	RS	Maserati 4CL	8	1.491	C	1º	23s4	153,846
5º	José Madrid	RS	Ford TC	44	3.917	TFL	4º	24s7	145,749
6º	Nestor Brunelli	RS	Ford V-8		3.917	TFL	5º	25s3	142,292
7º	Hildo Supert	RS	Studebaker Champion		2.779	T-4.5	1º	25s8	139,535
8º	Breno Fornari	RS	Ford V-8 Cupê	154	3.622	MN	1º	26s2	137,405
9º	Gustavo Martins Costa	RS	Ford V-8 Cupê	208	3.622	MN	2º	26s3	136,882
10º	Nactivo Camozatto	RS	Ford V-8 Cupê	190	3.622	MN	3º	26s3	136,882
11º	Martin Crowe	RS	Austin A-90		2.639	T-3.0	1º	26s7	134,831
12º	Afonso Hoch	RS	Ford V-8 Cupê	152	3.622	MN	4º	26s8	134,328
13º	Antônio Superti	RS	Studebaker Champion		2.779	T-4.5	2º	27s1	132,841
14º	Nilson Flores Silva	RS	Ford V-8 Cupê	162	3.622	MN	5º	27s3	131,868
15º	Waldir Supert	RS	Chevrolet 210		3.859	T-4.5	3º	27s5	130,909
16º	Rui Souza Fº	RS	Dodge A	90	2.790	T-3.0	2º	28s0	128,571
17º	Odoaldo Reginato	RS	Ford V-8	84	3.917	T-4.5	4º	28s0	128,571
18º	Nilo Fedumenti	RS	Ford V-8		3.917	T-4.5	5º	28s0	128,571
19º	Fernando Lima	RS	Buick 70 Roadmaster		5.274	T+4.5	1º	28s0	128,571
20º	Celso Lisboa	RS	Dodge A		2.790	T-3.0	3º	28s5	126,316
21º	José Asmuz	RS	Ford V-8		3.917	T-4.5	6º	28s5	126,316
22º	Catharino Andreatta	RS	Hudson Hornet		5.047	T+4.5	2º	28s8	125,000
23º	Matheus Mitterman	RS	Chevrolet 210		3.859	T-4.5	7º	29s0	122,867
24º	Emílio Camardelli	RS	Oldsmobile 88		4.965	T+4.5	3º	29s3	122,867
25º	Odair Santos Leal	RS	Chevrolet 210		3.859	T-4.5	8º	29s5	122,034
26º	Osvaldo Nascimento	RS	VW Porsche	122	1.498	TP-1.5	1º	29s8	120,805
27º	Waldir Piccolo	RS	Oldsmobile 88		4.965	T+4.5	4º	29s8	120,805
28º	Carlos Baumgarten	RS	Ford V-8		3.917	T-4.5	9º	30s0	120,000
29º	Karl Iwers	RS	DKW F-89	76	896	T-1.5	1º	30s2	119,205
30º	Elizabeth Iwers	RS	DKW F-89	76	896	T-1.0	1º	30s5	118,033
31º	Jorge Truda	RS	Ford V-8		3.917	T-4.5	10º	30s5	118,033
32º	Aldo Costa	RS	Fiat 508/1100	80	1.221	T-2.0	1º	30s9	116,505
33º	Aldo Costa	RS	Fiat 508/1100	80	1.221	T-1.5	2º	31s4	114,650
34º	Dalto José da Silva	RS	Plymouth Super		3.569	T-3.0	4º	31s4	114,650
35º	José Asmuz	RS	Jaguar Mk V	32	3.485	TFL	6º	31s4	114,650
36º	Fernando Schon	RS	Citroen 11 Legere		1.911	T-2.0	2º	31s6	113,924
37º	Gomercindo Chechet	RS	Fiat 508/1100	82	1.221	T-1.5	2º	31s9	112,853
38º	Carlos Oscar Corrêa	RS	Austin A-70		2.199	T-2.6	1º	32s6	110,429
39º	Darci Nunes	RS	Jaguar Mk V	36	3.485	TFL	7º	32s9	109,422
40º	Elny Mecker	RS	DKW F-89		896	T-1.0	2º	33s1	108,761
41º	Alesio Bruni	RS	DKW F-89		896	T-1.0	3º	33s4	107,784
42º	Arno Dreher	RS	DKW F-89		896	T-1.5	3º	33s5	107,463

43º	Jo de Deus e Silva	RS	Volvo PV444		1.414	T-2.0	3º	33s6	107,143
44º	Hélio Muller	RS	DKW F-89		896	T-1.0	5º	33s9	106,195
45º	Jo de Deus e Silva	RS	Volvo PV444		1.414	T-1.5	4º	34s0	105,882
46º	Edgar Moeller	RS	DKW F-89		896	T-1.0	5º	34s1	105,572
47º	Hugo Gorthaudt	RS	Austin A-70		2.199	T-2.6	2º	34s5	104,348
48º	Júlio Warlich	RS	Simca 8		1.089	T-1.5	5º	34s5	104,348
49º	Arno Dreher	RS	DKW F-89		896	T-1.0	6º	34s6	104,046
50º	Carlos Saub	RS	Simca 8		1.089	T-1.5	6º	35s0	102,857
51º	Odoaldo Reginato	RS	Simca 8	84	1.089	T-1.5	7º	35s5	101,408
52º	Enio Hangs	RS	Simca 8		1.089	T-1.5	8º	36s0	100,000
53º	Carlos Dalmich	RS	Simca 8		1.089	T-1.5	9º	36s5	98,630
54º	José Carlos Menegel	RS	Simca 8		1.089	T-1.5	10º	37s0	97,297

63 – CIRCUITO DO PARQUE FARROUPILHA

A última etapa do campeonato gaúcho da categoria Turismo Preparado até 1.500 cc, foi disputada no dia 21 de outubro, na pista do Parque Farroupilha. O programa previa a realização de corridas, uma para a Turismo Preparado e outra para Turismo Standard, porém em função do reduzido número de participantes, as duas categorias que contaram com 5 carros na Preparados e 3 na Standard, acabaram correndo juntas com colocação em separado.

Esse baixo número de participantes, e o tempo chuvoso que se apresentava antes da corrida, afastou público, porém pouco antes da largada, o sol apareceu e a pista secou permanecendo dessa forma durante os 50 minutos que durou a corrida. Quando esta acabou caiu uma chuva miúda e impertinente.

Dada a largada, Aldo Costa, que corria com o Volks-Porsche de Haroldo Dreux, enquanto este corria no Simca Standard de Aldo, assumiu a liderança que manteve até o final da prova. Inicialmente o vice-líder era o DKW de Karl Iwers, mas na segunda volta, Osvaldo Nascimento, com outro Volks-Porsche, passou a ocupar o segundo lugar, deixando a prova sem qualquer disputa por posições.

PROVA	IX Circuito Parque Farroupilha
LOCAL	Parque da Redenção, Porto Alegre - RS
DATA	21/10/1956
CATEGORIA	Turismo
DISTÂNCIA	20 voltas de 3,400 km = 68,000 km
TEMPO	49m28s0
MÉDIA	82,480 km/h
MELHOR VOLTA	Aldo Costa (VW Porsche)
LARGADA	8 carros
CHEGADA	8 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Aldo Costa	RS	VW Porsche	114	1.498	TP-1.5	1º	20	49m28s0	82,480
2º	Osvaldo Nascimento	RS	VW Porsche	122	1.498	TP-1.5	2º	19	50m32s8	76,682
3º	Karl Iwers	RS	DKW F-89	76	896	TP-1.5	3º	19	51m07s2	75,822
4º	Gabriel Cucchiarelli	RS	Simca Aronde	112	1.221	T-1.5	1º	17	49m44s2	69,727
5º	Odoaldo Reginato	RS	Simca 8	84	1.221	T-1.5	2º	17	50m13s8	69,042
6º	Luiz Lazzarini	RS	Renault 4CV/1063	116	747	TP-1.5	5º	16	49m45s0	65,608
7º	Gomercindo Chechet	RS	Fiat 508/1100	82	1.221	TP-1.5	6º	15	49m46s2	61,483
8º	Haroldo Dreux	RS	Simca 8	80	1.221	T-1.5	3º	10	33m02s0	61,756

64 – CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO PREPARADO ATÉ 1.500 CC

Disputadas as quatro provas que compuseram o campeonato, o seu resultado foi o seguinte:

P	PILOTO	UF	CARRO	26/02/1956 Burlamaque	15/04/1956 Taquara	18/06/1956 Farroupilha	21/10/1956 Farroupilha	Total
1º	Haroldo Dreux	RS	VW Porsche	8	8	9	0	25
2º	Aldo Costa	RS	Simca 8/VW Porsche	6	4	6	9	25
3º	Luiz Lazzarini	RS	Renault 4CV	4	5	4	3	16
4º	Karl Iwers	RS	DKW	5	0	4	4	13
5º	Oswaldo Nascimento	RS	VW Porsche	0	0	0	6	6
	Breno Martins	RS	Simca 8	0	6	0	0	6
7º	Gomercindo Chechet	RS	Fiar 1100	0	0	0	2	2
8º	Gabriel Chcchiareli	RS	Simca 8	0	1	0	0	1

65 – II GP DA VENEZUELA

O GP da Venezuela, para carros Sport foi disputado, no dia 4 de novembro, num circuito nas ruas de Caracas, tendo a participação de Hermano da Silva Ramos, da equipe Gordini.

O vencedor foi Stirling Moss, pilotando uma Maserati 300S, depois de um espetacular duelo travado com o campeão mundial Juan Manuel Fangio, que pilotava uma Ferrari. Moss venceu no tempo de 2h31m49s8 enquanto Fangio registrou a melhor volta da prova na 82ª das 85 voltas, com o tempo de 1,43s2, média de 140,930 km/h. O brasileiro Silva Ramos abandonou a prova com problemas no magneto do seu carro.

PROVA	II GP da Venezuela
LOCAL	Circuito de Caracas - VEN
DATA	04/11/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	85 voltas de 4,040 km = 343,400 km
TEMPO	2h31m49s8
MÉDIA	136,346 km/h
POLE-POSITION	Juan Manuel Fangio (Ferrari 860 Monza) - 1m46s930 - 136,014 km/h
MELHOR VOLTA	Juan Manuel Fangio (Ferrari 860 Monza) - 1m43s200 - 140,930 km/h
LARGADA	25 carros
CHEGADA	13 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	L	TEMPO	MÉDIA
1º	Stirling Moss	ING	Maserati 300S	8	2.993	S+2.0	1º	85	2h31m49s8	135,704	1	1m46s670	136,346
2º	Juan Manuel Fangio	ARG	Ferrari 860 Monza	2	3.432	S+2.0	2º	85	2h32m09s0	135,419	2	1m46s930	136,014
3º	Jean Behra	FRA	Maserati 200S	10	1.998	S-2.0	1º	85	2h33m36s5	134,133	5	1m51s170	130,827
4º	Masten Gregory	EUA	Ferrari 500 Mondial	52	1.984	S-2.0	2º	84	2h32m46s2	133,283	7	1m52s460	129,326
5º	Jo Bonnier	SUE	Alfa Romeo 3000	16	2.955	S+2.0	3º	84	2h34m03s9	132,162	6	1m52s280	129,533
6º	Piero Carini	ITA	Ferrari 500TR	22	1.984	S-2.0	3º				10	1m55s510	125,911
7º	Franco Bordoni	ITA	Maserati 300S	18	2.993	S+2.0	4º				11	1m55s920	125,466
8º	Piero Drogo	ITA	Ferrari 500TR	36	1.984	S-2.0	4º				8	1m54s390	127,144
9º	Ottavio Guarducci	ITA	Ferrari 500 Mondial	30	1.984	S-2.0	5º				17	2m01s270	119,931
10º	S. Vivaldi/L. Fayen	VEN	Osca MT4/1500	44	1.490	S-1.5	1º				14	1m58s600	122,631
11º	Franco Cortese	ITA	Ferrari 500TR	20	1.984	S-2.0	6º				18	2m01s380	119,822
12º	Porfírio Rubirosa	RDO	Ferrari 625LM	50	2.498	S+2.0	5º				19	2m02s980	118,263
13º	João R. dos Santos	VEN	Gordini T15S	24	1.989	S-2.0	7º				21	2m05s960	115,465
AB	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari 857S	4	3.432	S+2.0	AB	79			3	1m46s960	135,976
AB	Harry Schell	EUA	Ferrari 857S	6	3.432	S+2.0	AB				4	1m48s570	133,960
AB	Hermano S. Ramos	BRA	Gordini T15S	26	2.473	S+2.0	AB				9	1m54s580	126,933
AB	A. De Tomaso	ITA	Maserati 150S	14	1.484	S-1.5	AB				12	1m57s290	124,000
AB	Maurício Marcotulli	VEN	Maserati A6GCS/53	64	1.989	S-2.0	AB				13	1m58s090	123,160
AB	Júlio Pola	VEN	Maserati A6GCS/53	28	1.989	S-2.0	AB				15	2m00s460	120,737
AB	Lino Fayen	VEN	Aston Martin DB3S	54	2.992	S+2.0	AB				16	2m01s170	120,030
AB	Ettore Chimeri	VEN	Ferrari 750 Monza	58	2.999	S+2.0	AB				20	2m03s810	117,470
AB	Isabelle Haskell	EUA	Maserati 150S	12	1.484	S-1.5	AB				22	2m06s780	114,718
AB	Fabrizio Serena	ITA	Gordini T15S	34	2.982	S+2.0	AB				23	2m17s510	105,767
AB	Alfonso G.-Mena	CUB	Jaguar D Type	62	3.442	S+2.0	AB				24	2m17s910	105,460

AB	Ramon Lopez	VEN	Ferrari 500 Mondial	46	1.984	S-2.0	AB		25		
NL	Gustavo Gutierrez	VEN	Porsche 550	40	1.498	S-1.5	NL		8	1m54s390	127,144

A largada da prova

66 – IV RALLY RIO-JUIZ DE FORA

No dia 4 de novembro, foi realizada uma prova do tipo "Rally", ligando as cidades do Rio de Janeiro e Juiz de Fora, que teve o seguinte resultado: 1º José Kistmann/Maria Kistiman (SP) 75 - VW Sedan - 81,0 pontos perdidos; 2º Luiz D'Orey/Eduardo O. Cruz (RJ) 66 - Hudson Hornet - 82,0 pp; 3º José Carlos Hasselmann/Eliana Coelho (RJ) 61 - VW Sedan - 181,0 pp; 4º Albino Brentar/Antônio Galo (RJ) 3 - Austin Healey – 182,0 pp; 5º Caio Graco/Haroldo Durão (RJ) 63 – VW Sedan – 208,0 pp; 6º Marcos Malta/Edson Prado Lopes (RJ) 76 – Volvo PV444 – 265,0 pp; 7º Jurandir Calazans/Dulce Cardoso (RJ) 73 – MG TC – 271,0 pp; 8º José B. Carvalho/Teresinha Cavalcanti (RJ) 68 – VW Sedan – 305,0 pp; 9º Tapajós Hipp (RJ) 64 – VW Sedan- 311,0 pp; 10º João Estevão/João Roberto (RJ) 32 – MG TC – 355,0 pp.

À esquerda a largada da prova e à direita a chegada de Albino Brentar.

67 – III GINCANA DE-JUIZ DE FORA

Após a chegada dos participantes do Rally Rio-Juiz de Fora foi organizada uma prova do tipo "Gincana" na cidade mineira, organizada pelo Clube Bom Pastor, que teve o seguinte resultado: 1º - José Kistmann Neto/Marília Kistmann – 25 – VW Sedan – 3m44s4.; 2º - Emanuel Oliveira Filho/Clara Torres – 29 – Chevrolet – 4m090s1; 3º - Alfredo M. Vianna/Araci M. Vianna – 23 – Ford Prefect – 4m03s3; 4º - Fernando F. Neto/Mariana F. Neto – 22 – Mercury – 4m10s9; 5º - Laudemar Cortez/Marlene Cortez – 26 – Ford V-8 – 4m34s1; 6º - Osmar Surerus/Sena A. Bezerra – 14 – Ford V-8 – 4m41s5; 7º - Tomas Woerdenberg/Kate Woerdenberg – 71 – Buick – 4m43s5; 8º - José B. de Oliveira/Mídia M. M. de Lima – 24 – Chevrolet – 4m45s3; 9º - José Castro/Maria Inês Campos – 30 – Ford V-8 – 4m54s7; 10º - Ruy Lacerda/Marilia Morais – 18 – Ford V-8 – 5m00s4.

68 – CIRCUITO DE VOLTA REDONDA

Promovido pelos Diários Associados, com a colaboração da Companhia Siderúrgica Nacional e da Petrobrás, foi realizado no dia 11 de novembro o "I Circuito de Volta Redonda", "Prova Juscelino Kubitscheck de Oliveira".

O circuito escolhido para o evento tinha a extensão de 1,9 quilômetros e nele foram disputada três corridas. A primeira, para carros Turismo, divididos nas classes até 2.000 cc e Força Livre, disputada em 20 voltas. A seguinte foi destinada aos carros da Mecânica Nacional (até 2.000 cc e Força Livre) e Sport até 1.500 cc, também em 20 voltas. A prova principal, em 30 voltas, teve a participação de carros Sport, divididos nas classes até 2.000 cc e acima dessa cilindrada.

A prova para carros de Turismo reuniu 5 carros, sendo 2 Força Livre e 3 até 2.000 cc. Hélio "Delegado" venceu com tranquilidade, seguido por Mário Olivetti e Euclydes de Brito, os únicos que terminaram a prova.

PROVA	I Circuito de Volta Redonda - Turismo
LOCAL	Circuito Da Cidade de Volta Redonda - RJ
DATA	11/11/1956
CATEGORIA	Turismo
DISTÂNCIA	20 voltas de 1,900 km = 38,000 km
TEMPO	33m18s4
MÉDIA	68,455 km/h
POLE-POSITION	Hélio Delgado (Ford V-8 Cupê)
LARGADA	5 carros
CHEGADA	3 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Hélio Delegado	SP	Ford V-8 Cupê	66	3.917	T+2.0	1º	20	33m18s4	68,455	1
2º	Mário Olivetti	RJ	Citroen 11 Legere	77	1.911	T-2.0	1º	20	34m01s0	67,026	3
3º	Euclydes de Brito/Buby Loureiro	RJ	VW Sedan 1200	67	1.192	T-2.0	2º	20	34m04s0	66,928	5
4º	Silvério Tesch	RJ	Ford V-8 Cupê	69	3.622	T+2.0	2º	9			2
5º	Emílio Zambello	SP	Simca 8	68	1.221	T-2.0	3º	2			4

1

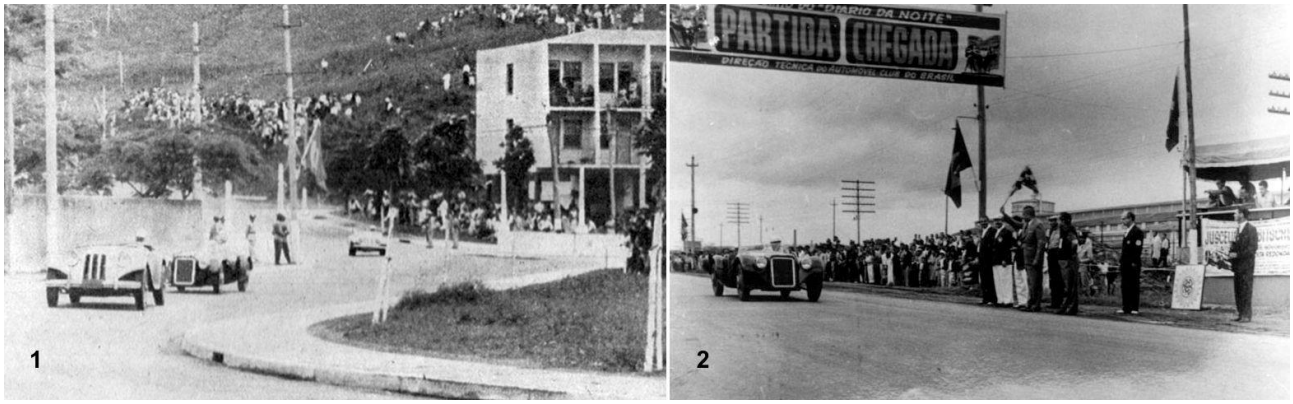
2

(1) – Largada da prova de Turismo com Hélio Delegado e Silvério Tesch na primeira fila; (2) Mário Olivetti (2) (Citroen 11 Leggere) e Euclydes de Brito (VW 1200)

Dando prosseguimento ao programa esportivo foi, em seguida, disputada a prova para carros da Mecânica Nacional e Carros Esporte até 1.500 cc, que teve a participação de 6 carros, sendo 3 da Mecânica Nacional e 3 da categoria Sport. O favorito era Oswaldo dos Santos com o Allard K Ford, mas acabou abandonando e, com isso, o vencedor foi Rafael Rocha no carro construído por ele mesmo na Mecânica Auto Central, equipado com mecânica Skoda, que venceu na categoria Mecânica Nacional. O segundo colocado foi Levy Cravo, vencedor na Sport 1500, com um carro MG.

PROVA	I Circuito de Volta Redonda
LOCAL	Circuito Da Cidade de Volta Redonda - RJ
DATA	11/11/1956
CATEGORIAS	Mecânica Nacional/Sport até 1.500 cc
DISTÂNCIA	20 voltas de 1,900 km = 38,000 km
TEMPO	31m52s9
MÉDIA	71,514 km/h
MELHOR VOLTA	Rafael Rocha (Skoda AC) - 1m33s7 - 72,999 km/h
LARGADA	6 carros
CHEGADA	4 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Rafael Rocha	RJ	Skoda AC	31	1.213	MN-2.0/MN	1º/1º	20	31m52s9	71,514
2º	Levy Cravo	RJ	MG TF	7	1.489	S-1.5	1º	20	32m00s0	71,250
3º	Aylton Varanda	RJ	MG TD	1	1.250	S-1.5	2º	20	32m44s1	69,650
4º	Nelson Bastos	RJ	Maserati 8CM Chevrolet	32	3.859	MN	2º	20	33m16s0	68,537
5º	Oswaldo dos Santos	RJ	Allard K Ford	9	3.917	MN+2.0	3º	17		
6º	Manoel Porfírio Jr.	RJ	MG TC		1.250	S-1.5	3º	4		



(1) – Levy Cravo (MG) à frente de Rafael Rocha (Skoda); (2) – Rafael Rocha recebendo a bandeirada da vitória.

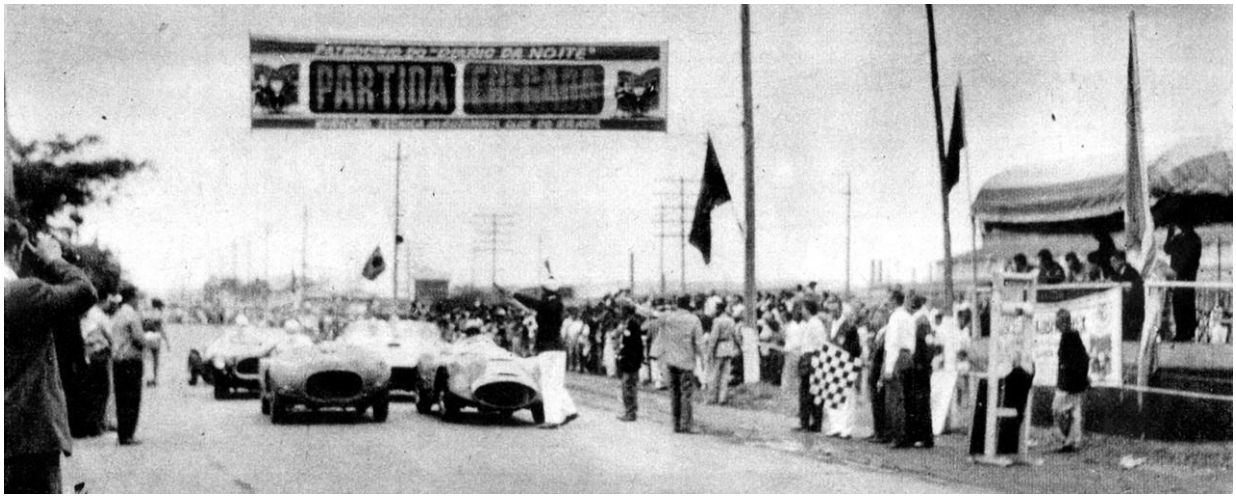
A prova principal foi disputada por 8 carros, sendo 3 até 2.000 cc e 5 acima dessa cilindrada. Nas 16 primeiras das 30 voltas da corrida foi liderada por Celso Lara Barberis, que pilotava a Ferrari 125/120 Sport, que era perseguido de perto por Godofredo Viana Filho (Ferrari 250MM) e um pouco mais distanciado por Gilberto Machado (Ferrari 225S).

Na 17ª volta, Godofredo conseguiu assumir a liderança da prova, mas duas voltas depois, Celso Lara recuperou a ponta, para perdê-la depois da 22ª volta, quando perdeu a direção da sua Ferrari, bateu no meio-fio e chocou-se contra uma árvore, destruindo o seu carro. A partir de então, Godofredo não teve adversários à altura para vencer a prova, seguido a certa distância por Gilberto Machado.

Entre os outros participantes, Henrique Casini (Ferrari 250 Monza) se chocou contra uma árvore na terceira volta, felizmente sem maiores consequências para o piloto. Severino Silva (Ferrari 500 Mondial), tocou um meio-fio, quebrou a roda e abandonou e Pinheiro Pires (Maserati A6GCS) foi retirado da corrida, pois seu carro estava derramando óleo pela pista, provocando perigo para os demais competidores.

PROVA	I Circuito de Volta Redonda
LOCAL	Circuito Da Cidade de Volta Redonda - RJ
DATA	11/11/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	30 voltas de 1,900 km = 57,000 km
TEMPO	43m48s8
MÉDIA	78,058 km/h
POLE-POSITION	Celso Lara Barberis (Ferrari 125/250 Sport)
MELHOR VOLTA	Godofredo Viana Fº (Ferrari 250MM) e Celso Lara Barberis (Ferrari 125/250 Sport) - 1m22s4 - 83,010 km/h
LARGADA	8 carros
CHEGADA	3 carros

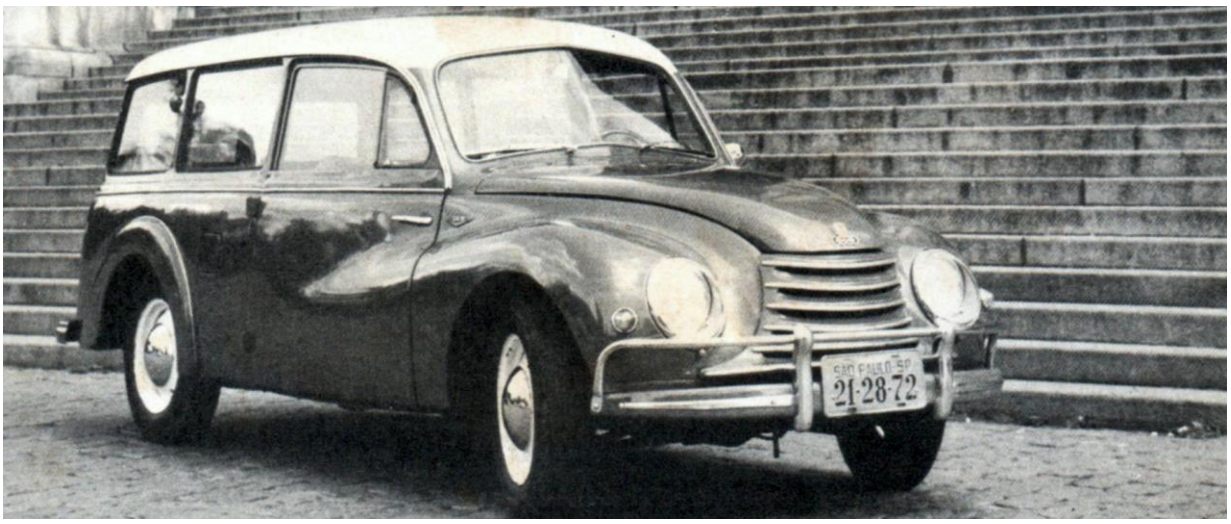
P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Godofredo Viana Fº	SP	Ferrari 250MM	14	2.953	S+2.0	1º	30	43m48s8	78,058	2
2º	Gilberto Machado	RJ	Ferrari 225S	16	2.715	S+2.0	2º	30	44m23s6	77,039	4
3º	Joaquim Sampaio	SP	Maserati A6GCS/48	13	1.988	S-2.0	1º	28	45m12s7	70,601	
4º	Celso Lara Barberis	SP	Ferrari 125/250 Sport	4	2.953	S+2.0	3º	22			1
5º	Mário Celli/Armando Silva	RJ	Jaguar XK120	5	3.442	S+2.0	4º	21			
6º	Pinheiro Pires	RJ	Maserati A6GCS/48	18	1.988	S-2.0	2º	14			
7º	Severino Silva	RJ	Ferrari 500 Mondial	22	1.999	S-2.0	3º	7			
8º	Henrique Casini	RJ	Ferrari 250 Monza	6	2.953	S+2.0	5º	2			3



Largada da prova principal com Celso Lara Barberis e Godofredo Viana Filho na primeira fila.

69 – CARRO DKW VEMAG

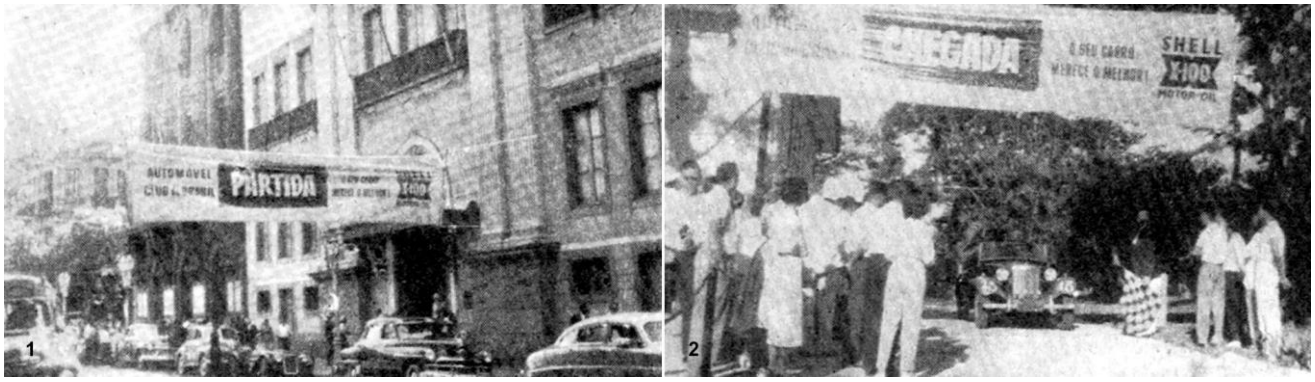
No dia 13 de novembro foi apresentado ao público, em São Paulo, o primeiro carro fabricado no Brasil. Tratava-se de uma camionete da marca DKW Vemag, com capacidade para 5 pessoas, motor de 3 cilindros em dois tempos, 900 cc e 38 HP. Era um carro de origem alemã, fabricado pela Vemag S/A – Veículos e Máquinas Agrícolas, em suas instalações de 90 mil metros quadrados, no bairro de Ipiranga, em São Paulo.
A Vemag tinha iniciado suas atividades em 1945 como distribuidora dos automóveis Studebaker. Nos anos seguintes passou a montar e distribuir veículos das marcas Studebaker, Mace-Harris, Scania Vais, Kenworths e Ferguson. Os carros da Vemag exerceriam grande importância no automobilismo esportivo nacional.



A camionete "Vemaguete" primeiro carro fabricado no Brasil, em 1956.

70 – II RALLY LAGOINHA COUNTRY CLUBE

No dia 18 de novembro foi realizado o Rally Lagoinha Country Clube, promovido pelo clube de mesmo nome e da Sociedade Hípica Brasileira, e colaboração do Automóvel Clube do Brasil, com os carros devendo efetuar uma média de 40 km/h, num percurso de 53.700 metros, no seguinte itinerário: largada na frente da sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio, seguindo pela Avenida Beira Mar, Praia do Flamengo, Avenida Osvaldo Cruz, Praia de Botafogo, Túnel do Pasmado, Túnel do Leme, Rua Barata Ribeiro, Rua Xavier da Silveira, Corte do Cantagalo, Avenida Epitácio Pessoa, até o final, retornando em frente ao Clube Naval, Rua Saturnino de Brito, Rua Jardim Botânico, Estrada Dona Castorina, Vista Chinesa, Mesa do Imperador, Alto da Boa Vista, Estrada do Redentor, Estrada do Sumaré e chegada no Lagoinha Country Clube. O resultado da prova foi o seguinte: 1º Marica Mercedes Antunes (RJ) MG TC; 2º Fued Herhej Júnior (RJ) Pontiac Chieftain; 3º Marcelo Barbosa (RJ) Fiat 508/1100; 4º José Rodante (RJ) Dodge Coronet; 5º Marcos Moutinho (RJ) Volvo PV444; 6º Ike (RJ) VW Sedan; 7º Carlos Antônio Santos (RJ) VW Sedan; 8º José Manoel (RJ) Plymouth Super; 9º José Kistmann (RJ) VW Sedan; 10º Clisthenes Duarte (RJ) Cadillac; 11º Ilídio Queiroz (RJ) Morris Minor; 12º Manoel Porfírio Jr. (RJ) MG TC; 13º Levy Cravo (RJ) MG TC; 14º Sérgio Palhares (RJ) Cadillac.



(1) – Largada em frente à sede do ACB; (2) – Um concorrente chegando no Lagoinha Country Clube

71 – I MIL MILHAS BRASILEIRAS

Com largada às 19 horas do sábado, dia 24 de novembro, e chegada às 11h16 minutos do domingo, 25, foi realizada em Interlagos a primeira edição de uma corrida que se tornaria uma das mais icônicas do automobilismo nacional: as Mil Milhas Brasileiras.

A prova foi uma iniciativa do Centauro Moto Clube, que sob o comando do seu presidente, de Eloy Gogliano e contando com a participação efetiva de Wilson Fittipaldi, que andou por várias regiões do país, notadamente no sul, para divulgar a prova e recrutar pilotos para a grande empreitada.

Essa corrida foi inspirada na Mille Miglia italiana, prova disputada em igual distância, porém disputada em estradas, enquanto a corrida brasileira foi disputada no Autódromo de Interlagos.

Os carros escolhidos foram da categoria Turismo, com preparação livre, as famosas “carreteras” que tanto sucesso faziam no sul do país e na vizinha Argentina.

Nada menos que 31 carros alinharam para a largada ao estilo Le Mans, e dentre esses abnegados, 19 receberam a bandeirada de chegada depois de 16 horas de corrida, enfrentando muita neblina durante a madrugada fria no autódromo paulistano.

Inicialmente, Chico Landi, pilotando um Ford assumiu a liderança, imprimindo um ritmo forte e estabelecendo a melhor volta de prova com o tempo de 4m16s0, porém essa liderança não passou da 19ª volta, quando Landi foi obrigado a abandonar a corrida.

A partir de então, assumiu a liderança o Ford do campeão gaúcho Catharino Andreatta, que formou dupla com o também gaúcho Breno Fornari.

(1) – Largada da prova destacando-se os carros de: 22 – Diogo Ellwanger/José Madrid (Ford); 68 – José Cury Neto/Cirilo Previde (Cadillac); e 70 – Chico Landi/Jair Melo Vina (Ford); (2) – Eugênio Martins e Christian Heins obtiveram um excelente segundo lugar nesse VW Porsche de apenas 1.500 cc.

A seguir, demonstramos como as colocações foram ocupadas durante a corrida, o que permite entender como ela se desenrolou:

25 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 4º (22) – Ellwanger/Madrid; 5º (6) – Júlio Andreatta/Schroeder; 6º (8) – Finardi/Menegaz; 7º (28) – Dirceu Oliveira/Camozzato; 8º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio; 9º (98) – Joluan/Paulo Motta; 10º (4) – Bertuol/Rebeschini.

50 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (4) – Bertuol/Rebeschini; 4º (22) – Ellwanger/Madrid; 5º (6) – Júlio Andreatta/Schroeder; 6º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 7º (98) – Joluan/Paulo Motta; 8º (8) – Finardi/Menegaz; 9º (80) – Beneducci/Rossi; 10º (86) – Euclides Bastos/Schlogh.

60 voltas: 1º (2) – Catharino/Fornari; 2º (4) – Bertuol/Rebeschini; 3º (6) – Júlio Andreatta/Schroeder; 4º (22) – Ellwanger/Madrid; 5º (98) – Joluan/Paulo Motta; 6º (8) – Finardi/Menegaz; 7º (18) – Eugênio/Heins; 8º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 9º (80) – Beneducci/Rossi; 10º (30) – Cláudio Daniel/Bonini.

70 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (4) – Bertuol/Rebeschini; 3º (6) Júlio Andreatta/Schroeder; 4º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 5º (18) – Eugênio/Heins; 6º - (98) – Joluan/Paulo Motta; 7º (22) – Ellwanger/Madrid; 8º (80) – Beneducci/Rossi; 9º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 10º (88) – Ciro Cayres/Fco. Azevedo.

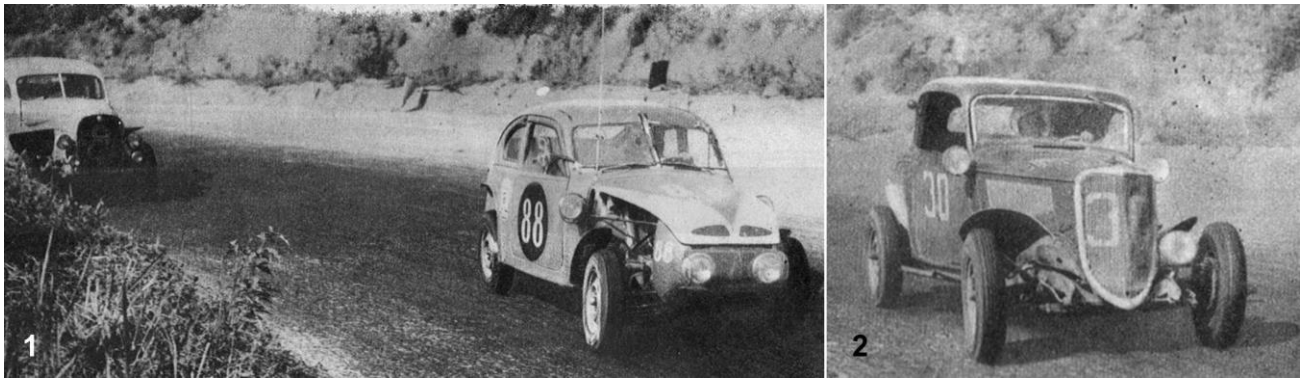
80 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (4) – Bertuol/Rebeschini; 3º (6) Júlio Andreatta/Schroeder; 4º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 5º (18) – Eugênio/Heins; 6º - (98) – Joluan/Paulo Motta; 7º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 8º (80) – Beneducci/Rossi; 9º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 10º (22) – Ellwanger/Madrid.

90 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º - (98) – Joluan/Paulo Motta; 4º (4) – Bertuol/Rebeschini; 5º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 6º (22) – Ellwanger/Madrid; 7º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 8º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 9º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 10 º (8) – Finardi/Menegaz.

100 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º - (98) – Joluan/Paulo Motta; 4º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 5º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 6º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 7º (8) – Finardi/Menegaz; 8º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 9º (4) – Bertuol/Rebeschini; 10º (80) – Beneducci/Rossi.

110 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (42) – Godofredo/Buonacorsa 4º (98) – Joluan/Paulo Motta; 5º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 6º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 7º (8) – Finardi/Menegaz; 8º (4) – Bertuol/Rebeschini; 9º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 10º (80) – Beneducci/Rossi.

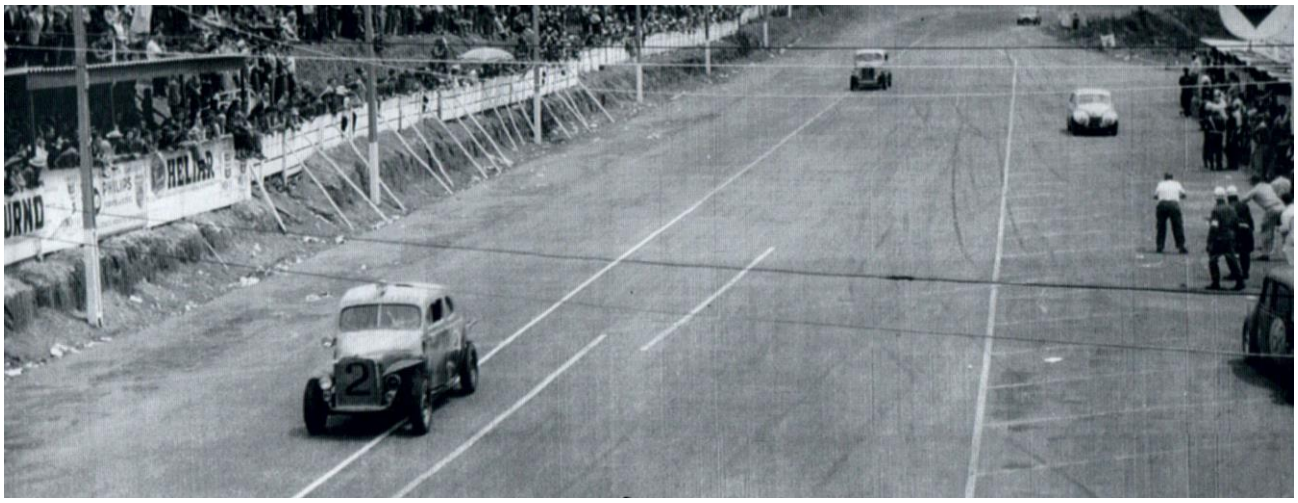
130 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (98) – Joluan/Paulo Motta; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (8) – Finardi/Menegaz; 6º (4) – Bertuol/Rebeschini; 7º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 8º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio.
140 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 4º (98) – Joluan/Paulo Motta; 5º (8) – Finardi/Menegaz; 6º (4) – Bertuol/Rebeschini; 7º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 8º (32) – Asmuz/Wigner; 9º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio; 10º (30) – Cláudio Daniel/Bonini.
145 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (4) – Bertuol/Rebeschini; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 6º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 7º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa; 8º (32) – Asmuz/Wigner; 9º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio; 10º (80) – Beneducci/Rossi.
150 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 4º (98) – Joluan/Paulo Motta; 5º (8) – Finardi/Menegaz; 6º (4) – Bertuol/Rebeschini; 7º (88) Ciro Cayres/Fco. 10º (30) – Cláudio Daniel/Bonini.



(1) – Ciro Cayres/Francisco Azevedo (Volvo) seguido por Aido Finardi/Orlando Menegaz (Ford); (2) – Cláudio Daniel Rodrigues/Luciano Bonini conquistaram um ótimo quinto lugar nesse antigo Ford.

160 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (8) – Finardi/Menegaz; 4º (98) – Joluan/Paulo Motta; 5º (4) – Bertuol/Rebeschini; 6º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 7º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo 8º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa.
165 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (98) – Joluan/Paulo Motta; 4º (8) – Finardi/Menegaz; 5º (4) – Bertuol/Rebeschini; 6º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 7º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 8º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa.
170 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (98) – Joluan/Paulo Motta; 4º (8) – Finardi/Menegaz; 5º (4) – Bertuol/Rebeschini; 6º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 7º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 8º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa.
180 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (8) – Finardi/Menegaz; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (4) – Bertuol/Rebeschini; 6º (98) – Joluan/Paulo Motta; 7º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 8º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 9º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa; 10º (32) – Asmuz/Wigner.
185 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (8) – Finardi/Menegaz; 4º (4) – Bertuol/Rebeschini; 5º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 6º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 7º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 8º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio.
190 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (4) – Bertuol/Rebeschini; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (8) – Finardi/Menegaz; 6º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 7º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 8º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio.

201 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (4) – Bertuol/Rebeschini; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 6º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 7º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa; 8º (32) – Asmuz/Wigner; 9º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio; 10º (80) Beneducci/Rossi.
Como se pode observar do mapa acima, a dupla Catharino Andreatta/Breno Fornari liderou a prova praticamente de ponta a ponta, não dando a mínima chance aos seus adversários.
Durante esse período foi secundado pelo pequeno Volkswagen com motor Porsche de Eugênio Martins e Christian Heins que, apesar a grande diferença de potência, se manteve sempre entre os líderes. Sobre esse carro, deve-se observar o seguinte: a categoria previa que os carros deveriam ter o bloco do motor de mesma fabricação do chassi. Como os componentes do motor Porsche, bem mais potentes que os do Volkswagen cabiam na carcaça do motor desse carro, estes componentes foram adicionados à carcaça correspondente ao chassi e com isso, preencheram as exigências regulamentares.
Registre-se a notável atuação dos demais pilotos gaúchos, que se destacaram entre os primeiros colocados, se posicionando em 1º, 3º com Aristides Bertuol/Waldir Rebeschini; 7º com Haroldo Dreux/Aldo Costa; e 8º com José Asmuz/Raul Wigner. Outra excelente participação foi dos catarinenses Euclides Bastos e Germano Schlogh que conquistaram a quarta posição. Merece registro também a participação de Primo Fioresi aos 79 anos de idade.



O Ford nº 2 de Catharino Andreatta/Breno Fornari venceu a prova liderando quase o tempo todo.

PROVA	I Mil Milhas Brasileiras
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	24 e 25/11/1956
CATEGORIA	Turismo Força Livre
DISTÂNCIA	201 voltas de 8,000 km = 1.608,000 km
TEMPO	16h16m02s2
MÉDIA	98,849 km/h
MELHOR VOLTA	Chico Landi (Ford TC) - 4m16s0 - 112,500 km/h
LARGADA	31 carros
CHEGADA	17 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	VTS
1º	Catharino Andreatta/Breno Fornari	RS	Ford TC	2	3.917	201
2º	Christian Heins/Eugênio Martins	SP	VW Porsche	18	1.498	197
3º	Aristides Bertuol/Waldir Rebeschini	RS	Chevrolet TC	4	4.343	192
4º	Euclides Bastos/Germano Schlgl	PR	Ford TC	86	3.917	192
5º	Cláudio Daniel Rodrigues/Luciano Bonini	SP	Ford TC	30	3.917	188
6º	Ciro Cayres/Francisco Azevedo	SP	Volvo PV444	88	1.414	188
7º	Haroldo Dreux/Aldo Costa	RS	VW Porsche	10	1.498	185
8º	José Asmuz/Raul Wigner	RS	Ford TC	32	3.917	184

9º	José Guidini/Luiz Ambrósio	SP	Jaguar Mk V	24	3.485	181
10º	Flávio Beneducci/Hélio Rossi	SP	Ford TC	80	3.917	180
11º	Alfredo Santilli/Waldemar Santilli	SP	Cadillac TC	90	5.424	180
12º	Aido Finardi/Orlando Menegaz	RS	Ford TC	8	3.917	180
13º	Dirceu Oliveira/Nactivo Camozatto	RS	Ford TC	28	3.917	180
14º	Luiz Américo Margarido/Manoel Luiz Canteiro	SP	Chevrolet TC	20	3.859	178
15º	Dejalma Pessolato/Luiz Valente	SP	Ford TC	52	3.917	177
16º	Cirilo Previde/José Cury Neto	PR	Cadillac TC	68	5.424	174
17º	Gilberto Pereira do Valle/Fernando Pirajá	SP	Simca 8	78	1.221	173
18º	Joluan/Paulo Alves Motta	SP	Jaguar Mk V	98	3.485	170
19º	José Otero/Nicanor Ollé	RS	Ford TC	12	3.917	167
20º	Haroldo Vaz Lobo/Rosalvo Mansur	PR	Ford TC	58	3.917	157
21º	Raul Lepper/Lucílio Baumer	SC	Ford TC	14	3.917	157
22º	Darci Nunes/Nestor Koch	RS	Jaguar Mk V	36	3.485	145
23º	Godofredo Viana Fº/Paschoalino Buonacorsa	SP	Ford TC	42	3.917	120
24º	Karl Iwers/Eberhardt Herzfeldt	RS	DKW F-89	76	896	106
25º	Leone Bracalli/Scatena Netto	SP	Fiat Bracalli	40	1.221	92
26º	Diogo Ellwanger/José Madrid	RS	Ford TC	22	3.917	83
27º	Júlio Andreatta/Alcides Schroeder	RS	Ford TC	6	3.917	81
28º	Daniel Winik/Sinval Barnardon	RS	Ford TC	34	3.917	53
29º	Alfredo Daudt/Gustavo Martins Costa	RS	Ford TC	26	3.917	49
30º	Chico Landi/Jair Mello Viana	SP	Ford TC	70	3.917	19
31º	Leon Max/Primo Fioresi	RJ	Borgward Isabella	38	1.493	4
INS	Adalberto Moraes/João Galvani	RS	Chevrolet TC	16	3.548	
INS	Emílio Zambello/Ruggero Peruzzo	SP	Simca 8	38	1.221	
INS	Paulo Buso/José Ambrósio	PR	Ford TC	42	3.917	
INS	Miguel Lisboa	RS	Ford TC	46	3.917	
INS	Gilberto Pereira do Valle/Luciano Falzoni	SP	VW Sedan 1200	48	1.192	
INS	Rioval Torres	RS	Chevrolet TC	50	3.548	
INS	Germano Izzo	SP	Henry J	54	2.650	
INS	Horácio Alves Ferreira/Elidamo Castelli	SP	Ford TC	56	3.917	
INS	Ferdinando Bulgarini/Filippo Arno	SP	Ford TC	62	3.917	
INS	Pier Bulgarini/Giorgio Zanardi	SP	Lancia Aurélia B10	64	1.754	
INS	Henrique Casini/Sebastião Casini	RJ	Plymouth Super	66	3.569	
INS	Aguinaldo Góes	SP	Ford TC	74	3.917	
INS	José Kistmann/Euclydes de Brito	RJ	VW Sedan 1200	82	1.192	
INS	Heitor Carrara/Anselmo Carrara	SP	Chevrolet TC	96	3.859	
INS	Caetano Damiani	SP	Ford TC	100	3.917	

O pódio: Eugênio/Heins; Catharino/Fornari; Aristides Bertuol

72 – AUTOMÓVEL CLUBE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Em 11 de dezembro foi empossada a primeira diretoria do Automóvel Clube do Estado do Rio de Janeiro, entidade filiada ao Automóvel Clube do Brasil, que ficou assim constituída: Presidente: Togo Povoas de Barros; 1º Vice-presidente: Horácio Cardoso Machado; 2º Vice-presidente: Constant Jardim de Araújo; 3º Vice-presidente: Dr. Eduardo Kraichete; Secretário Geral: Chryssolindo Dantas Tourinho; 1º Secretário: Milton Flaks; 2º Secretário: Afonso Cláudio Aquino de Barros; 3º Secretário: Ulysses Campos Cunha; Tesoureiro Geral: Alcides Pereira da Silva; 1º Tesoureiro: Djalma da Costa Manso; 2º Tesoureiro: Luís Cláudio Bezerra Cavalcanti; 1º Diretor social: Demócrito Léllis Leite; 2º Diretor social: Hugo Baranda; Consultor Jurídico: João Augusto de Andrade; Diretor Comercial: José Luís Fernandes Maciel.

73 – PRÊMIO SANTOS DUMONT - INTERLAGOS

O encerramento da temporada ocorreu no dia 16 de dezembro, com a disputa do Prêmio Santos Dumont, em Interlagos, constituído de três corridas.

A primeira envolvia os carros da categoria Turismo, com classificação separada para a classe até 2.000 cc e acima de 2.000 cc. Iniciada a corrida, Luiz Américo Margarido assumiu a liderança, que manteve até à 3ª volta, quando foi superado por Alfredo Santilli, que manteve a ponta até o final, seguido por Margarido e Beneducci. Na classe até 2.000 cc, o vencedor foi Leone Bracalli que terminou em quinto lutar, mantendo intensa luta com Francisco Marques, que retornou às pistas ao volante de um Studebaker da classe acima de 2000 cc, se classificando em quinto lugar na classificação geral. O segundo até 2000 cc foi Egídio Di Vizio.

PROVA	Prêmio Santos Dumont - Turismo
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	16/12/1956
CATEGORIA	Turismo
DISTÂNCIA	25 voltas de 3,250 km = 81,250 km
TEMPO	38m53s4
MÉDIA	125,354 km/h
MELHOR VOLTA	Alfredo Santilli (Cadillac TC) - 1m31s2 - 128,289 km/h
LARGADA	11 carros
CHEGADA	9 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Alfredo Santilli	SP	Cadillac TC	96	5.524	TFL	1º	25	38m53s4	125,354
2º	Luiz Américo Margarido	SP	Chevrolet TC	50	3.859	TFL	2º	25	39m06s1	124,675
3º	Flávio Beneducci	SP	Ford TC	80	3.917	TFL	3º	25	39m16s2	124,141
4º	Francisco Marques	SP	Studebaker TC	52	3.949	TFL	4º	24	39m14s2	119,276
5º	Leone Bracalli	SP	Fiat Bracalli	66	1.221	T-2.0/TFL	1º/5º	24	39m15s2	119,226
6º	Germano Izzo	SP	Henry J	55	2.650	TFL	6º	22	40m14s9	106,588
7º	Egídio Di Vizio	SP	Fiat Di Vizio	45	1.221	T-2.0/TFL	2º/7º	22	40m41s2	105,440
8º	José George Borba	SP	Simca 8	44	1.221	T-2.0	3º	21	39m35s2	103,444
9º	Manoel Fernandes	SP	Fiat 508/1100	47	1.221	T-2.0	4º	20	40m40s2	95,894
10º	Peter Lutzkonov	RJ	De Soto Custom		4.107	TFL	AB			
11º	Hélio Delegado	SP	Ford V-8 Cupê		3.917	TFL	AB			
INS	Gilberto Pereira do Valle	SP	VW Sedan 1200		1.192	T-2.0	INS			
INS	Fernando Pirajá	SP	Simca 8		1.221	T-2.0	INS			
INS	Emílio Zambello	SP	Simca 8	27	1.221	T-2.0	INS			
INS	Caetano Damiani	SP	Ford TC	69	3.917	TFL	INS			
INS	Waldemar Santilli	SP	Ford V-8 Cupê		3.917	TFL	INS			

A segunda prova, para carros Mecânica Nacional, foi disputada por 11 concorrentes. Na classe até 2.000 cc, participou apenas Cláudio Daniel Rodrigues que acabou abandonando depois de cinco voltas. A primeira volta foi liderada por Camillo Christófaro, seguido de perto por Eugênio Martins que pouco depois assumiu a liderança vencendo a prova, seguido por Raphael Gargiulo e Camillo Christófaro.

PROVA	Prêmio Santos Dumont - Mec. Nac.
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	16/12/1956
CATEGORIA	Mecânica Nacional
DISTÂNCIA	10 voltas de 8,000 km = 80,000 km
TEMPO	41m34s3
MÉDIA	115,463 km/h
POLE-POSITION	Antônio Mendes Barros (Maserati 4CLT/50 Ford)
MELHOR VOLTA	Eugênio Martins (Maserati 4CLT/48 Jaguar) - 4m06s2 - 116,978 km/h
LARGADA	11 carros
CHEGADA	10 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	PP
1º	Eugênio Martins	SP	Maserati 4CLT/48 Jaguar	8	3.442	MN	1º	10	41m34s3	115,463	5
2º	Raphael Gargiulo	SP	Assad Ford	20	4.457	MN	2º	10	42m22s9	113,257	11
3º	Camillo Christófaro	SP	Camillo Ford	18	4.457	MN	3º	10	43m02s0	111,541	4
4º	Antônio Mendes Barros	SP	Maserati 4CLT/50 Ford	90	4.457	MN	4º	10	43m18s1	110,850	1
5º	Alfredo Santilli	SP	Losacco Oldsmobile	19	4.965	MN	5º	10	43m18s6	110,829	2
6º	Luiz Valente	SP	Duchen Ford	22	4.457	MN	6º	10	45m53s2	104,606	7
7º	Aguinaldo Góes	SP	Allard J2 Ford	9	4.457	MN	7º	10	46m39s3	102,883	10
8º	Reynaldo Villas Boas	SP	Studebaker Adaptado	77	3.949	MN	8º	9	44m18s3	97,506	9
9º	Mário Marsiglia	SP	Maserati 4CL Ford	88	4.457	MN	9º	8	41m30s0	92,530	6
10º	Antônio Lordeiro	RJ	Allard K Ford	11	3.917	MN	10º	8	42m00s0	91,429	3
11º	Cláudio Daniel Rodrigues	SP	Cisitália MG	1	1.340	MN-2.0	AB	5			8
INS	Rubens Azzalin	SP	Cisitália Maserati	3	1.491	MN-2.0	INS				
INS	Mário Celli	RJ	MG TC	5	1.250	MN-2.0	INS				
INS	Pedro Mello	SP	Maserati 4CL Ford	16	4.457	MN	INS				

Largada da Mecânica Nacional com Camillo Christófaro e Alfredo Santilli à frente.

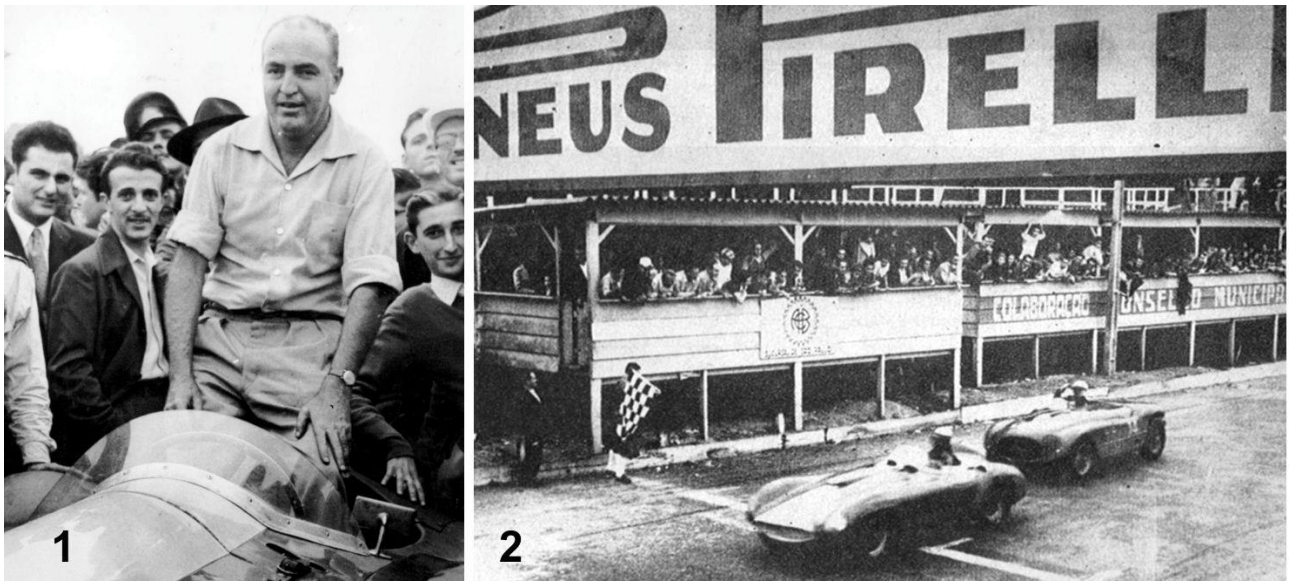
A corrida principal reuniu carros da categoria esporte até 2.000 cc e acima de 2.000 cc, disputada num percurso de 10 voltas pelo circuito completo de Interlagos.

Iniciada a prova Henrique Casini assumiu a dianteira, seguido por Ico Ferreira e Celso Lara Barberis, Emílio Zambello e Godofredo Viana Filho. Na segunda volta, Casini foi ultrapassado por Ico Ferreira e na volta seguinte por Celso Lara e Godofredo. O duelo entre os quatro carros durou o restante da prova, com Ico

Ferreira no antigo carro de Celso Lara Barberis vencendo a prova. Celso, que corria com a Ferrari 375 que pertenceu a Chico Landi foi o segundo, seguido por Godofredo Viana, com Ferrari 250MM e Henrique Casini com Ferrari 250 Monza. Na classe até 2.000 cc, o vencedor foi Clóvis Garota em Ferrari 500 Mondial.

PROVA	Prêmio Santos Dumont - Sport
LOCAL	Autódromo de Interlagos, São Paulo - SP
DATA	16/12/1956
CATEGORIA	Sport
DISTÂNCIA	10 voltas de 8,000 km = 80,000 km
TEMPO	43m48s1
MÉDIA	109,585 km/h
MELHOR VOLTA	Celso Lara Barberis (Ferrari 375 Sport) - 4m04s7 - 117,695 km/h
LARGADA	8 carros
CHEGADA	7 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Ico Ferreira	SP	Ferrari 125/250 Sport	5	2.953	S+2.0	1º	10	43m48s1	109,585
2º	Celso Lara Barberis	SP	Ferrari 375 Sport	2	4.493	S+2.0	2º	10	43m59s2	109,124
3º	Godofredo Viana Fº	SP	Ferrari 250MM	14	2.953	S+2.0	3º	10	44m02s4	108,992
4º	Henrique Casini	RJ	Ferrari 250 Monza	6	2.953	S+2.0	4º	10	45m48s3	104,792
5º	Emílio Zambello	SP	Ferrari 250MM	2	2.953	S+2.0	5º	10	47m58s2	100,063
6º	Mário Garotta	SP	Ferrari 500 Mondial	23	1.999	S-2.0	1º	9	45m07s2	95,745
7º	Darci Ciasca	SP	MG TC	29	1.250	S-2.0	2º	7	49m25s2	67,989
8º	Joaquim Sampaio	SP	Maserati A6GCS/48	13	1.998	S-2.0	3º	0		
INS	Christian Heins	SP	Porsche 550	7	1.498	S-2.0	INS			
INS	Pinheiro Pires	RJ	Maserati A6GCS/48	18	1.988	S-2.0	INS			
INS	Luciano Falzoni	SP	Ferrari 166MM	29	1.995	S-2.0	INS			



(1) – Ico Ferreira o vencedor da prova; (2) – Chegada de Celso Lara Barberis (Ferrari 375 Sport) e (2) Godofredo Viana Filho (Ferrari 250 MM)

74 – TROFÉU DE NASSAU - BAHAMAS

Manuel de Teffé participou de mais uma corrida. Dessa vez a aventura ocorreu em Nassau, nas Bahamas, no dia 7 de dezembro, na disputa do "Troféu do Governador", para carros Sport. O piloto mais uma vez pilotou sua Maserati A6GCS e não terminou a corrida, ficando classificado em 34º lugar entre 58 concorrentes na prova principal e não terminando a corrida preliminar, provas que tiveram os seguintes resultados:

PROVA Preliminar do Troféu do Governador
LOCAL Circuito Windsor Field, Nassau - Bahamas
DATA 07/12/1956
CATEGORIA Sport
DISTÂNCIA 5 voltas de 5,633 km = 28,165 km/h
TEMPO 11m06s7
MÉDIA 152,083 km/h
LARGADA 45 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Masten Gregory	EUA	Ferrari 500TR	2	1.984	S-2.0	1º	5	11m06s7	152,083
2º	Howard Hively	EUA	Ferrari 500TR	18	1.984	S-2.0	2º	5		
3º	Ed Crawford	EUA	Porsche 550	69	1.498	S-1.5	1º	5		
4º	Ted Boynton	EUA	Ferrari 500TR	37	1.984	S-2.0	3º	5		
5º	Bob Goldich	EUA	Ferrari 500 Mondial	80	1.984	S-2.0	4º	5		
6º	Sam Weiss	EUA	Porsche 550	74	1.498	S-1.5	2º	5		

PROVA Troféu do Governador
LOCAL Circuito Windsor Field, Nassau - Bahamas
DATA 07/12/1956
CATEGORIA Sport
DISTÂNCIA 20 voltas de 5,633 km = 112,600 km
TEMPO 45m33s2
MÉDIA 148,389 km/h
LARGADA 58 carros

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Howard Hively	EUA	Ferrari 500TR	18	1.984	S-2.0	1º	20	45m33s2	148,389
2º	Ken Miles	EUA	Cooper Miles R3 Porsche	94	1.498	S-1.5	1º	20		
3º	Ed Crawford	EUA	Porsche 550	69	1.498	S-1.5	2º	20		
4º	Masten Gregory	EUA	Ferrari 500TR	2	1.984	S-2.0	2º	20		
5º	Ted Boynton	EUA	Ferrari 500TR	37	1.984	S-2.0	3º			
6º	Art Bunker	EUA	Porsche 550	73	1.498	S-1.5	3º			
7º	Austin Conley	EUA	Porsche 550	71	1.498	S-1.5	4º			
8º	Paul Norair	EUA	Ferrari 500 Mondial	77	1.984	S-2.0	4º			
9º	John Cochran	EUA	Porsche 356	102	1.989	S-2.0	5º			
10º	Eldon Beagle	EUA	Porsche 550	112	1.498	S-1.5	5º			

Alfonso De Portago e Masten Gregory