

1954

1 – WILSON FITTIPALDI



Poucos dias antes da realização do Circuito da Gávea, o conhecido locutor esportivo Wilson Fittipaldi entrou em entendimento com a diretoria do Automóvel Clube do Brasil, prestando as explicações necessárias, aos fatos que causaram a sua suspensão de todos os eventos automobilísticos. Satisfeita com as explicações a diretoria do Clube solicitou a revogação da punição aplicada a Fittipaldi que com isso pôde transmitir a corrida da Gávea pela Rádio Pan-americana.

2 – CIRCUITO DA GÁVEA

A décima terceira edição do GP Cidade do Rio de Janeiro estava programada para o final de dezembro de 1953, mas por motivos diversos acabou sendo adiada para o dia 3 de janeiro de 1954.

Esta que acabaria sendo a última edição do tradicional “Circuito da Gávea” teve como alterações em relação às edições anteriores a mudança da categoria dos carros participantes, passando de carros de corrida ou de fórmula, para carros Sport. Essa categoria estava começando a ser incrementada no país, mas como existiam poucos carros disponíveis, o Automóvel Clube do Brasil resolveu trazer alguns para serem utilizados pelos pilotos brasileiros. Outra alteração foi o aumento da distância que passou a ser de 30 voltas.

Os responsáveis por essa missão foram Chico Landi, J. R. Parkinson e Pedro Santalucia que foram para a Itália e trouxeram para o Brasil seis carros da marca Ferrari, sendo dois modelo 250 MM Barchetta Vignale, uma 225S Barchetta Vignale, uma 212 Inter Barchetta, uma 195S Barchetta e uma 166 MM Barchetta.



Largada da prova vendo-se na primeira fila, da esquerda para a direita: Emmanuel de Graffenried (Maserati A6GCS); Nogueira Pinto (Ferrari 250MM); Chico Landi (Ferrari 250MM); e Vasco Sameiro (Ferrari 250MM)

As duas 250 MM foram adquiridas por Chico Landi e Henrique Casini, a 212 por Otto Flecha, ficando as outras três para serem alugadas aos pilotos interessados.

Da Europa veio o barão suíço De Graffenried, com uma Maserati A6GCS/53; o italiano Giulio Musitelli, com uma Ferrari 166MM de 1953; o astro alemão Hans Stuck, com um Porsche 550 Spyder; os franceses Henri Pegnaux, com Jaguar XK120 Spyder e a dupla formada por pai e filha: Emílio Emitente/Daniele Foufonis, com Jaguar XK120 Cupê e o Automóvel Clube de Portugal representado por três Ferrari 250MM, pilotadas por Vasco Sameiro, Nogueira Pinto e Fernando Mascarenhas.

Da Argentina se inscreveu José Maria Ibañez (Ferrari 225S) e do Uruguai Dante Giappesoni (Ferrari 212).

Entre os brasileiros, foram inscritas as Maserati A6GCS/48 de Pinheiro Pires e Euclides de Brito, as Ferrari 225S de Arthur Costa Souza e de Jairo Monteiro, o Allard J2 Cadillac de Ciro Cayres e curiosamente, por não se tratar de um carro da categoria Sport, Rubem Abrunhosa no Talbot Lago T26 de Pinheiro Pires.

Gino Bianco chegou a treinar na Ferrari 225S do Automóvel Clube, mas logo se desentendeu com os dirigentes do Clube e desistiu de correr com esse carro, passando a formar dupla com Pinheiro Pires na Maserati deste. Assim, Catharino Andreatta foi inscrito na Ferrari 166MM e Annuar de Góes substituiu Gino Bianco na 225S.

De última hora, Jair de Mello Viana entrou em acerto com Otto Flecha para correr na Ferrari 212. Mas como estava suspenso teve que negociar sua situação com o Automóvel Clube para poder correr. Deve-se ressaltar que Flecha, que era diretor da entidade, usou do seu prestígio para solucionar o impasse.

Realizada a prova de classificação, Graffenried fez o melhor tempo, com 7m30s7, um tempo excelente, principalmente se considerarmos um carro da categoria Sport com apenas 2.000 cc. O segundo foi Nogueira Pinto (7m38s0), com Chico Landi (7m43s5), e Vasco Sameiro (7m49s3) a seguir.

O grid de largada, que nessa prova voltava a ser formado na Marquês de São Vicente, ficou assim formado:

19 Vasco Sameiro Ferrari 250MM 7m49s3 (82,663 km/h)	2 Chico Landi Ferrari 250MM 7m43s5 (83,697 km/h)	21 Nogueira Pinto Ferrari 250MM 7m38s0 (84,702 km/h)	22 Emmanuel de Graffenried Maserati A6GCS/53 7m30s7 (86,074 km/h)
15 Arthur Souza Costa Ferrari 225S 7m56s4 (81,431 km/h)	3 José Maria Ibañez Ferrari 255S 7m55s5 (81,585 km/h)	17 Giulio Musitelli Ferrari 166MM/53 7m50s3 (82,487 km/h)	
6 Henrique Casini Ferrari 250MM 8m05s5 (79,414 km/h)	1 Hans Stuck Porsche 550 8m03s7 (80,202 km/h)	12 Benedicto Lopes Ferrari 195S 9m02s9 (80,335 km/h)	20 Fernando Mascarenhas Ferrari 250MM 8m00s5 (80,736 km/h)
14 Henri Pegnaux Jaguar XK120 8m58s5 (72,040 km/h)	16 Euclides de Brito Maserati A6GCS/48 8m58s0 (77,107 km/h)	12 J. Herzet/J. Claes Ferrari 166MM 8m19s6 (77,649 km/h)	
23 Daniel Giappesoni Ferrari 212 Export 10m47s9 (59,876 km/h)	14 Godofredo Viana Fº Ferrari 212 Export 9m43s7 (66,462 km/h)	4 G. Bianco/P. Pires Maserati A6GCS/48 9m18s5 (69,460 km/h)	30 Catharino Andreatta Ferrari 166MM 9m00s0 (71,840 km/h)
28 Annuar de Góes Ferrari 225S	20 Ciro Cayres Allard J2 Cadillac	9 D. Foufonis/E. Emitente Jaguar XK120 11m00s0 (58,778 km/h)	
	10 Jair Melo Viana Ferrari 212 Import	8 Arthur Troula Alfa Romeo 6C 2500	

A largada da prova ocorreu às 9,25 horas, tão logo o presidente da República, Sr. Getúlio Vargas chegou ao palanque oficial, na presença de um dos públicos mais elevados que a Gávea já tinha presenciado, se igualando ao de 1937, a famosa prova que teve a luta entre Hans Stuck e Carlo Pintacuda.

Chico Landi assumiu a dianteira, tendo Graffenried logo atrás. Ao passarem pela primeira vez pela cronometragem, os pilotos estavam na seguinte ordem: (2) Landi; (22) Graffenried; (3) Ibañez; (19) Sameiro; (21) Musitelli; (15) Arthur; (6) Casini; (1) Stuck; (12) Benedicto; (20) Magalhães; (4) Bianco; (17) Musitelli; (23) Giappesoni; (16) Brito; (14) Godofredo; (28) Annuar; (30) Catharino; (7) Claes; (10) Jair; (31) Cayres; (11) Pegnaux; (9) Foufonis; e bastante atrasado (8) Troula, que nem completou a primeira volta, parando seu carro na Serra tendo em vista o rompimento do cárter do motor.



A primeira volta com Chico Landi à frente de Emmanuel de Graffenried

Para delírio do público, Chico Landi passou liderando, a primeira volta, com pequena vantagem para Graffenried, com os carros obedecendo a seguinte ordem: 1º Landi; 2º Graffenried; 3º Sameiro; 4º Nogueira; 5º Ibañez; 6º Arthur; 7º Casini; 8º Stuck; 9º Bianco; 10º Magalhães; 11º Musitelli; 12º Cayres; 13º Giappesoni; 14º Brito; 15º Catharino; 16º Annuar; 17º Benedicto (que entrou nos boxes para reparar um curto na bateria do seu carro); 18º Jair; 19º Pegnaux; 20º Cales; 21º Godofredo; 22º e último, muito lentamente, Foufonis.

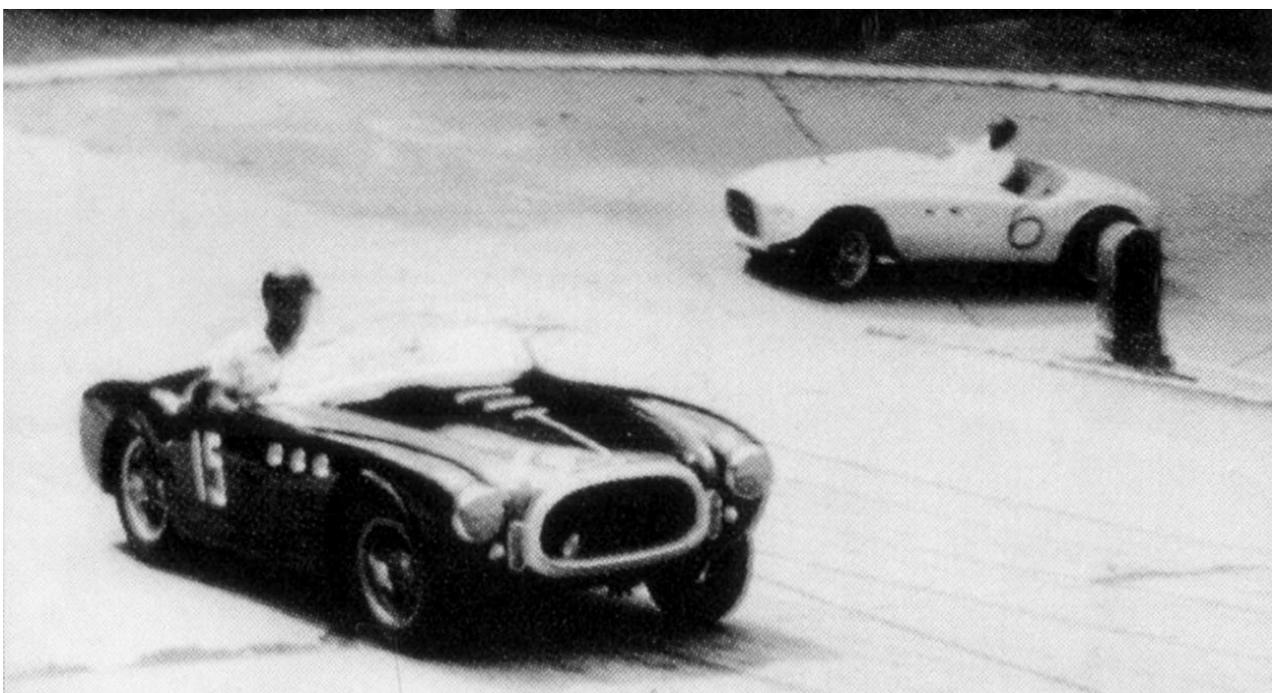
Na segunda volta aconteceu um incidente que definiria o resultado da prova: a Ferrari de Chico Landi teve o pneu traseiro esquerdo furado quando estava terminando a subida da serra. Com isso, Graffenried assumiu a ponta, registrando o tempo de 7m38s5, que seria o melhor da prova. Chico Landi seguiu lentamente até os boxes, perdendo muito tempo, para retornar à corrida na 17ª colocação.

Outras baixas ocorreram nessa volta: Gino Bianco, que teve, também, um pneu furado saindo da pista e Ciro Cayres com problemas no motor, ficando parado no trecho de serra da pista.

Diante dessas ocorrências, a segunda volta teve as seguintes colocações: 1º Graffenried; 2º Sameiro; 3º Nogueira; 4º Arthur; 5º Ibañez; 6º Casini; 7º Mascarenhas; 8º Musitelli; 9º Stuck; 10º Annuar; 11º Giappesoni; 12º Pegnaux; 13º Catharino; 14º Claes; 15º Brito; 16º Jair; 17º Landi; 18º Benedicto; 19º Godofredo; 20º Foufonis.

Na terceira volta Nogueira Pinto deu uma entortada e foi superado por Arthur Souza Costa e José Maria Ibañez. Nessa volta Euclides de Brito sofreu um acidente na serra abandonando a corrida e na volta seguinte Nogueira Pinto recuperou a terceira colocação.

Na quinta volta, Landi apareceu na décima posição e Nogueira Pinto surgiu em segundo, com os carros passando na seguinte ordem: 1º Graffenried; 2º Nogueira; 3º Sameiro; 4º Arthur; 5º Ibañez; 6º Magalhães; 7º Casini; 8º Musitelli; 9º Stuck; 10º Landi; 11º Annuar; 12º Pegnaux; 13º Benedicto; 14º Giappesoni; 15º Claes; 16º Catharino; 17º Godofredo; 18º Jair; 19º Foufonis (com uma volta de atraso). Ao final da volta, Catharino Andreatta parou nos boxes com superaquecimento do motor, desistindo da corrida enquanto Foufonis parou para ser substituída por Emílio Emitente.



Na subida da Gávea Arthur Souza Costa aparece à frente de Henrique Casini

Depois de completada a sexta volta, registraram-se mais três abandonos: o argentino José Maria Ibañez que ocupava a sexta posição, por quebra do diferencial, o francês Henri Pegnaux, sem embreagem, e o uruguaio Daniel Giappesoni por superaquecimento do motor.

Com isso, a sétima volta foi completada por apenas quinze carros nas seguintes posições: 1º Graffenried; 2º Nogueira; 3º Sameiro; 4º Arthur; 5º Musitelli; 6º Mascarenhas; 7º Stuck; 8º Casini; 9º Landi; 10º Benedicto; 11º Annuar; 12º Claes; 13º Jair; 14º Godofredo e 15º Emitente.

Depois de completar a 9ª volta, quando ocupava a segunda colocação, Nogueira Pinto se dirigiu aos boxes e desistiu. O piloto lusitano tinha sofrido uma forte cólica renal na véspera da corrida e tinha largado para prestigiar a prova, porém depois de nove voltas, as cólicas ficaram mais fortes e o piloto teve que abandonar. Outro abandono registrado foi do Jaguar de Daniel Foufonis/Emílio Emitente, que estava algumas voltas atrasado, sob a alegação de defeito nos amortecedores.

Com 10 voltas completas ou um terço da prova percorrido, restavam 13 carros que estavam assim posicionados: 1º Graffenried; 2º Sameiro; 3º Arthur; 4º Musitelli; 5º Magalhães; 6º Casini; 7º Stuck; 8º Landi; 9º Benedicto; 10º Herzet, que tinha substituído Claes; 11º Annuar; 12º Jair; 13º Godofredo.

Mais dois abandonos ocorreram depois de completada a 11ª volta: Arthur Souza Costa que fazia uma corrida excelente, ocupando a terceira colocação, com a direção do carro apresentando defeito, impedindo que o piloto conseguisse manter o bom desempenho, e Hans Stuck, com problemas no pequeno motor do seu Porsche.

Na 12ª volta, Landi que vinha se recuperando e que já aspirava a segunda colocação, teve que retornar aos boxes para trocar uma das rodas dianteiras, perdendo muito tempo e, embora não tenha perdido posições, quando retornou estava uma volta atrás de Graffenried. Logo em seguida abandonou prova Benedicto Lopes.



Emmanuel de Graffenried recebendo a bandeirada de chegada

Em seguida abandonou Henrique Casini e, na metade da corrida, com 15 voltas completadas, apenas nove carros permaneciam: 1º Graffenried; 2º Sameiro; 3º Musitelli; 4º Magalhães; 5º Landi (uma volta atrás); 6º Herzet; 7º Annuar; 8º Godofredo; e 9º Jair Mello Viana, todos com muitas voltas de atraso.

A modificação mais importante ocorreu na 19ª volta, quando Musitelli conseguiu ultrapassar Vasco Sameiro. Este partiu em desespero tentando recuperar a posição, mas acabou saindo da pista e se chocando contra um poste na 22ª volta.

Na 26ª volta foi a vez de Landi passar por Fernando Magalhães para conquistar a terceira posição.

Mais um abandono ainda ocorreu nas voltas finais, quando o carro de Herzet/Claes teve um princípio de incêndio.

Emmanuel de Graffenried venceu a prova ao volante da Maserati A6GCS/53, depois de completar as 30 voltas no tempo de 4h14m21s7, ficando em segundo lugar Giulio Musitelli (Ferrari 166MM), distante

8m16s1, ou seja, com quase uma volta de desvantagem. Chico Landi foi o terceiro completando apenas 29 voltas.

[Ver RESULTADOS 1954/1](#)



Chico Landi passando pela Avenida Niemeyer

3 – PROVA ESPERANÇA ESPORTE CLUBE DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS.

Aproveitando o dia santificado de Reis, 06 de janeiro, o Esperança Esporte Clube de São José dos Pinhais realizou uma série de competições esportivas, dentre elas uma de automobilismo. O prefeito da cidade, Sr. Adir Moss, tendo encontrado o piloto Haroldo Vaz Lobo na cidade, o convidou a participar da prova. Em princípio Vaz Lobo não pretendia participar, mas diante da insistência do prefeito acabou aceitando, mas impondo a condição de que, caso se sagrasse vencedor, a premiação seria destinada ao segundo colocado. Ele acabou participando e vencendo a prova, ficando em segundo lugar Paulo Vaccari e em terceiro Martim Folador.

[Ver RESULTADOS 1954/2](#)



A carretera de Haroldo Vaz Lobo em uma prova disputada nos anos 1950

4 – GP CIDADE DE SÃO PAULO

Como comemoração dos 400 anos de fundação da Cidade de São Paulo e se utilizando da presença dos pilotos que vieram disputar o Circuito da Gávea, o Automóvel Clube do Brasil, seção de São Paulo, juntamente com a prefeitura daquela cidade, organizou a sétima edição do GP Cidade de São Paulo, evento que teve a sua primeira edição realizada em 1936 no Circuito do Jardim América.

Para o evento, além da prova principal foram programadas duas preliminares disputadas no sábado, uma destinada a carros da categoria Turismo e outra para carros das Categorias: Mecânica Nacional e Sport até 1.500 cc, que seriam disputadas pouco antes da prova de classificação.

A primeira corrida, de carros de Turismo estava programada para ser disputada em 8 voltas, ou 64 quilômetros, mas, como o tempo estava “fechado”, com prenúncio de muita chuva, a organização entendeu que deveria ser reduzido para 5 voltas, ou 40 quilômetros.

Largaram sete carros e Gilberto Pereira do Valle, pilotando um pesado Jaguar Mk VII, venceu a prova com uma média de 98,146 km/h, ficando em segundo lugar Oswaldo Fanucchi, pilotando um Porsche que foi o vencedor da classe até 2.000 cc.

[Ver RESULTADOS 1954/3](#)

A prova para carros da Mecânica Nacional e Sport até 1.500 cc tinha como maior atração a presença de Hans Stuck com seu Porsche de 1.500 cc. O tempo estava piorando, mas a corrida, prevista para ser disputada em 10 voltas, foi iniciada ainda com tempo seco e Raphael Gargiulo assumiu a ponta, seguido por Cláudio Daniel Rodrigues, no seu famoso MG cuidadosamente preparado por Nelson Enzo Brizzi. Gargiulo manteve a liderança por duas voltas, sendo superado por Cláudio que começou a se distanciar dos demais. Em seguida caiu um temporal fazendo com que a prova fosse suspensa depois da quarta volta. Cláudio foi declarado vencedor, com Stuck em segundo e Luiz Valente em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1954/4](#)



Largada da prova preliminar de Mecânica Nacional e Sport até 1.500 cc, vendo-se na primeira fila, da esquerda para a direita: Cláudio Daniel Rodrigues (MG TC); Raphael Gargiulo (Bonini Ford); Hans Stuck (Porsche 550); e Luiz Valente (Duchen Ford)

As chuvas transformaram-se num verdadeiro temporal que causou transtornos sérios para a cidade e, além da interrupção da corrida preliminar, a prova de classificação para o Grande Prêmio foi transferida para a manhã de domingo, quando apresentaram-se para a largada 22 carros, contando com a maioria dos participantes do Circuito da Gávea.

As principais ausências foram do português Nogueira Pinto que continuava enfermo e dos pilotos franceses que preferiram permanecer no Rio de Janeiro a se aventurarem a correr São Paulo. Diga-se que esses franceses não eram profissionais e vieram mais se divertir do que competir no Brasil.

Entre os brasileiros, a ausência mais importante era de Arthur Souza Costa que não tinha conseguido recuperar sua Ferrari dos defeitos surgidos na corrida carioca. A presença que mais se destacava era a do excelente piloto Cláudio Daniel Rodrigues, que estava no comando de uma das Ferrari alugadas pelo Automóvel Clube do Brasil.



***Movimentação nos boxes antes da corrida, vendo-se na foto da esquerda as Ferrari de Cláudio Daniel Rodrigues e
Ciro Cayres e na direita o Allard de Pedro Romero e as Ferrari de Jacques Herzet e Henrique Casini***

A prova de classificação foi disputada com pista molhada, e o melhor tempo foi obtido por um surpreendente Pedro Romero Filho, com seu Allard Cadillac, com o tempo de 4m00s2. Chico Landi, Ciro Cayres e o argentino Ibañez completaram a primeira fila, com o vencedor da Gávea, Barão de Graffenried ocupando uma posição na terceira fila.

Dada a largada, Pedro Romero, se aproveitando da maior potência do motor Cadillac do seu carro assumiu a ponta, completando a primeira volta na liderança, perseguido por um Chico Landi que pretendia se livrar do “azar” que o atingira na Gávea, e na segunda volta já liderava a corrida com grande vantagem.

De Graffenried fazia um início de corrida discreto, completando a primeira volta na oitava colocação.

A grande atuação de Romero durou pouco, com o piloto se retirando da prova depois de cinco voltas, com defeito no magneto do seu carro.

Chico Landi liderava com folga, enquanto Graffenried vinha ganhando espaço até ocupar a segunda colocação.

Grande corrida fazia Cláudio Daniel Rodrigues, duelando com o argentino José Maria Ibañez pelo terceiro lugar, os dois seguidos por Casini e Mascarenhas que corriam muito próximos.

Pouco depois da metade da corrida, Landi foi aos boxes, reabasteceu e retornou, sem perder a liderança e todos já o consideravam vencedor da prova quando na 27ª volta o seu carro começou a soltar uma forte fumaça, fazendo com que Landi parasse no meio do circuito. Um vazamento no carburador tinha lançado combustível nas partes quentes do motor e o carro teve um princípio de incêndio, prontamente debelado pelos bombeiros e pelo próprio Landi, mas que decretou a sua retirada da prova.



Chico Landi abandonando a corrida com princípio de incêndio na sua Ferrari

Graffenried então assumiu a ponta, com larga vantagem para os demais, podendo fazer uma corrida tranquila para vencer pela segunda vez em solo brasileiro. O segundo colocado foi o excelente Cláudio Daniel Rodrigues, que pela primeira vez pilotava um carro com condições de lutar pelas principais posições de uma corrida com carro de alto desempenho. Em terceiro se classificou Henrique Casini e em quarto Fernando Mascarenhas.

[Ver RESULTADOS 1954/5](#)

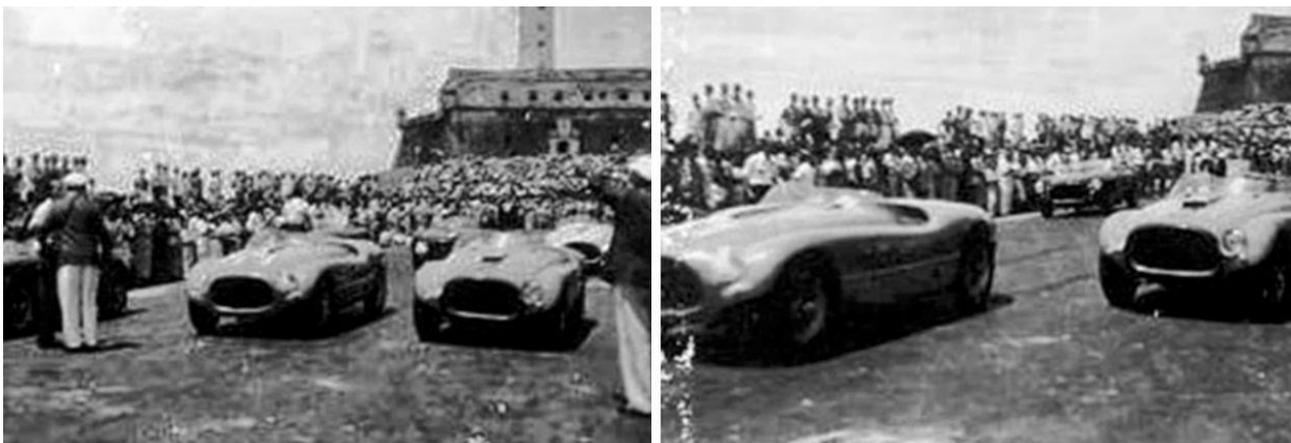


Cláudio Daniel Rodrigues foi segundo colocado nessa Ferrari 225S

5 – CIRCUITO DE SALVADOR

Mais uma vez aproveitando a presença dos pilotos estrangeiros no Brasil, o Automóvel Clube do Brasil organizou, no dia 24 de janeiro, o “II Circuito Automobilístico de Salvador”, num circuito de 1.900 metros na Avenida Oceânica, próximo ao Farol da Barra, em Salvador, Bahia. Confirmaram a presença: Chico Landi, Vasco Sameiro, Arthur Souza Costa, Henrique Casini, Jorge Poucinhas, Godofredo Viana e Nogueira Pinto, todos pilotando carros Ferrari, exceto Poucinhas que correu com Maserati. O vencedor foi Chico Landi, seguido por Sameiro e Souza Costa.

[Ver RESULTADOS 1954/6](#)



Aspectos da largada da prova no Farol da Barra

6 – GP CIDADE DE BUENOS AIRES

No dia 31 de janeiro, Chico Landi estava na Argentina, acompanhado de J. R. Parkinson e Pedro Santalucia, para participar do GP Cidade de Buenos Aires, competição para carros da Fórmula Livre, no Autódromo de Buenos Aires, com sua Ferrari 375.



Seqüência da largada da prova com as Ferrari ocupando a primeira fila

Iniciada a corrida tomou a ponta Umberto Maglioli pilotando uma Ferrari 625 seguido por Chico Landi (Ferrari 375). Em terceiro vinha Giuseppe Farina (Ferrari 625), em quarto Mike Hawthorne (Ferrari 625), e em quinto Roberto Mieres (Maserati A6GCM).

Landi se manteve em segundo até a terceira volta quando foi ultrapassado por Farina e Hawthorn, caindo para a quarta colocação e para sexto na volta seguinte. Hawthorne assumiu a liderança na quarta volta enquanto Maglioli parou nos boxes retornando em 14º lugar.

Hawthorne e Farina passaram a ocupar as duas primeiras colocações, com Froilan Gonzalez (Ferrari 625) em terceiro. Essas posições foram mantidas até a 10ª volta quando Farina abandonou a prova, ao mesmo tempo em que também abandonava Chico Landi.

A partir de então, Hawthorne liderava seguido por Gonzalez, Trintignant e Mieres, posições que foram mantidas até a volta 25 quando Gonzalez teve que parar nos boxes, sendo substituído por Giuseppe Farina. A partir de então a corrida ficou monótona, registrando-se apenas a recuperação de Farina que, tendo retornado à corrida na oitava posição, na volta 46 era o quinto colocado, registrando a melhor volta da prova com o tempo de 2m22s4.

Quando tudo indicava que Hawthorne seria o vencedor, pois faltavam apenas duas voltas, o piloto inglês saiu da pista perdendo muito tempo e caindo para a sexta posição e, com isso, permitindo que Maurice Trintignant vencesse a prova com uma Ferrari da Ecurie Rosier. Em segundo ficou Roberto Mieres (Maserati A6GCM) e em terceiro Giuseppe Farina que tinha substituído Froilan Gonzalez no volante da Ferrari.

[Ver RESULTADOS 1954/7](#)



À esquerda Farina aparece seguido por Maglioli e à direita, Roberto Mieres recebendo a bandeirada de chegada após conquistar um ótimo segundo lugar.

7 – AUTOMÓVEL CLUBE DO RIO GRANDE DO SUL

Em reunião do conselho deliberativo foi eleito no dia 9 de fevereiro, para presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, o piloto José Rimoli, que vinha respondendo pela presidência da entidade há mais de um ano. Rimoli recebeu 17 votos contra 4 e a chapa vitoriosa ficou assim constituída: Presidente José Rimoli; 1º vice-presidente Odyr R. Fonseca; 2º vice-presidente Hélio Ribeiro; Presidente do Conselho Deliberativo Carlos Fleck; vice-presidente do Conselho Deliberativo Ernesto Caspary; Membros do Conselho Fiscal: Luiz Antunes, Guerrino Cervo e Pelegrine Figueiras.

8 – PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

A abertura do “Campeonato Gaúcho de Automobilismo” ocorreu em 21 de fevereiro com realização da “II Prova Antoninho Burlamaque”, para carros da categoria Turismo Força Livre, disputada nas estradas gaúchas entre Porto Alegre-Osório-Tramandaí-Capão da Canoa, com 190 quilômetros de percurso.

Juntamente com a prova de Turismo Força foi disputada uma prova para carros Turismo Standard, porém com o percurso reduzido para 148 quilômetros, com os carros não tendo que passar por Osório para chegarem a Capão da Canoa.

A prova da classe Força Livre foi iniciada pelo carro do campeão de 1953, o Ford nº 22 de Diogo Ellwanger, que foi seguido por Júlio Andreatta, Catharino Andreatta, João Galvani, Aristides Bertuol, Aido Finardi, Miguel Lisboa, Ulisses Oiarzabal e Orlando Menegaz, deixando de largar por motivos diversos os carros de José Rimoli, Dirceu Oliveira e José Madrid. Ao chegarem em Tramandaí, Diogo era o líder seguido por Catharino, Finardi, Menegaz, Bertuol, Júlio, Oiarzabal e Lisboa.

Partindo para Osório, Catharino Andreatta investiu sobre o líder conseguindo descontar a diferença, mas logo em seguida foi obrigado a diminuir a velocidade com problemas na bomba d’água, se contentando com o segundo lugar e permitindo que Ellwanger vencesse a prova com tranquilidade. Aristides Bertuol e João Galvani não completaram a prova e em terceiro lugar se classificou Aido Finardi.

[Ver RESULTADOS 1954/8](#)



Diogo Ellwanger no seu Ford TC durante o Circuito do Alto Taquari disputado em 1952.

Com apenas quatro participantes, a prova da classe Standard, Oswaldo de Oliveira largou na ponta que manteve até o final, ficando em segundo lugar Afonso Hoch e em terceiro José Asmuz, com Breno Fornari não completando o percurso.

[Ver RESULTADOS 1954/9](#)



***O Ford V-8 Cupê de Oswaldo Oliveira na largada do Circuito Alto Taquari disputado em 1952
9 – QUILÔMETRO LANÇADO NA LAGOA RODRIGO DE FREITAS - RJ***

A prova do “Quilômetro Lançado” foi realizada na Avenida Epitácio Pessoa, Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro, no dia 14 de março.

Para essa prova as categorias foram divididas em diversas classes, de uma forma completamente diferente das que vinham sendo utilizadas até então. Outro fato interessante foi a participação de um mesmo carro com diversos pilotos diferentes e mais ainda sendo inscritos nas mais variadas categorias e classes.

O vencedor foi Henrique Casini que vinha se especializando em inscrever nesse tipo de prova a sua veterana, mas muito rápida em linha reta, Alfa Romeo 308 com motor de três litros. Casini também inscreveu a sua Ferrari 250MM, dividindo esse carro de corrida com seu filho Sebastião.

Pinheiro Pires, por sua vez, inscreveu sua Maserati A6GCS para ele e mais dois pilotos: Rubem Abrunhosa e A. Cunha, também conhecido como “Carnaúba”. Cada um desses pilotos se inscreveu em duas categorias, fazendo com que o mesmo carro tivesse seis resultados registrados.

Com todas essas possibilidades de participação, a família Casini acabou ficando com as quatro primeiras colocações pelo tempo obtido, independentemente da categoria/classe; com Henrique Casini (Alfa Romeo 308) em primeiro, Sebastião Casini em segundo e terceiro com a Ferrari 250MM e Henrique Casini em quarto com essa Ferrari.

[Ver RESULTADOS 1954/10](#)



Três momentos da corrida. Da esquerda para a direita: Rubem Abrunhosa (Maserati A6GCS) x Sebastião Casini (Ferrari 250MM); Délio Antunes (MG) x Luís Mário Polo (MG); Henrique Casini (Alfa Romeo 308) x Pinheiro Pires (Talbot Lago T26C)

10 – CIRCUITO DE TAQUARI - RS

Realizou-se no dia 21 de março, em Taquari o “I Circuito Cidade de Taquari” competição destinada aos carros da Categoria Turismo Standard, que teve Oswaldo de Oliveira como vencedor. Foi mais uma vitória tranquila do piloto de Santa Cruz do Sul que estava invicto na categoria pelo segundo ano consecutivo. A prova foi disputada numa distância de 60 quilômetros e Oliveira venceu com uma média de 101,404 km/h. Em segundo se classificou Victor Gehr, em terceiro Alfredo Teixeira e em quarto Nilson Flores Silva.

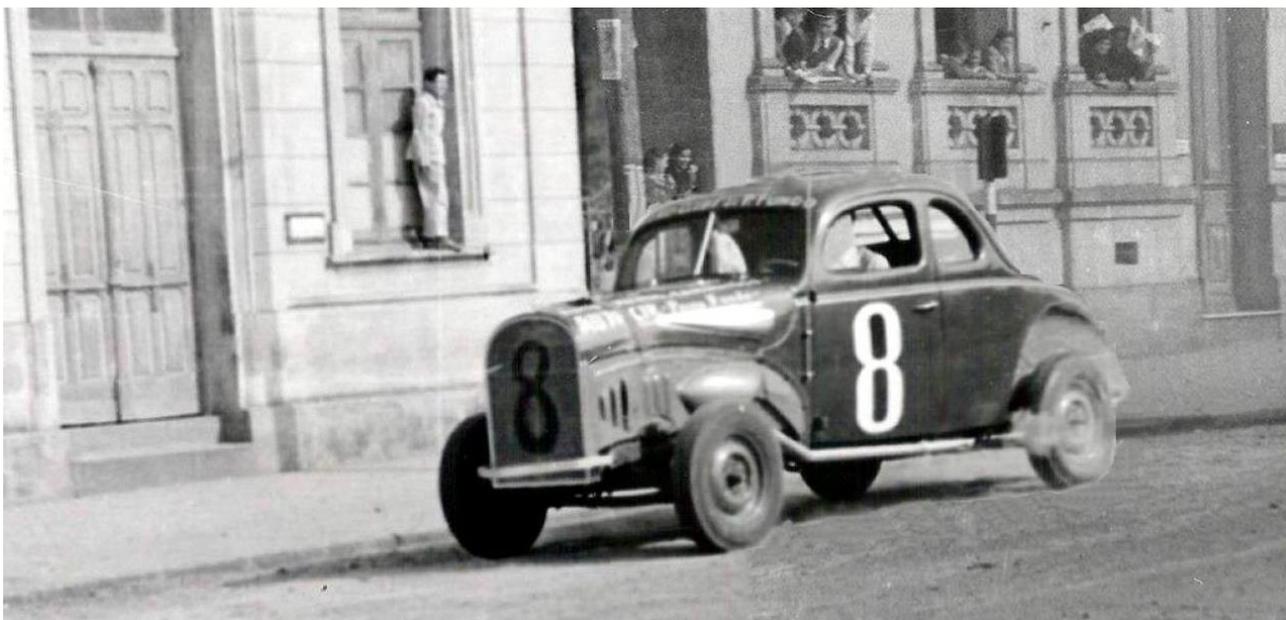
[Ver RESULTADOS 1954/11](#)

11 – II CIRCUITO COPA FESTA DA UVA - RS

Dentro do evento “Festa da Uva”, que monopolizou grande público a Caixas do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, foi organizado pela segunda vez o “Circuito Copa Festa da Uva”, para carros da categoria Turismo Força Livre, no dia 28 de março. Foi uma prova de “Estrada”, com largada em Caxias do Sul, seguindo para Farroupilha (22 km); Cai (60 km); Novo Hamburgo (31 km); e Caxias do Sul (97 km), totalizando 210 quilômetros.

Participaram da prova onze carros, que no seu o início se desenvolveu numa luta titânica entre Catharino Andreatta e Diogo Ellwanger até chegarem a Caí, com os dois ponteiros seguidos por Aido Finardi que nessa altura da corrida já havia iniciado ataque aos líderes. Ao passarem por Morro Reuter, Catharino levava quase dois minutos de vantagem, chegando a Caxias do Sul pouco antes de Ellwanger que havia sido o primeiro a largar. Pouco depois o piloto do carro 22 teve um pneu furado ficando aliado da luta pela vitória. Catharino, tendo visto a parada de Ellwanger que mesmo estando em segundo, corria à sua frente, diminuiu o ritmo, sem perceber que Aido Finardi que havia largado bem atrás vinha descontando o tempo e assim, acabou vencendo a prova com uma média de 101,679 km/h, com Catharino se classificando em segundo; Diogo Ellwanger, depois de trocar o pneu furado, retornou à prova se classificando em terceiro lugar.

[Ver RESULTADOS 1954/12](#)



O carro de Aido Finardi em corrida gaúcha no ano de 1951

12 – III CIRCUITO DO MARACANÃ

O Automóvel Clube do Brasil programou a realização do III Circuito do Maracanã para o dia 28 de março, porém uma forte chuva que caiu na cidade do Rio de Janeiro, obrigou a mudança de data, passando a corrida para o dia 3 de abril, um sábado, com os carros devendo percorrer o circuito que circundava o Estádio do Maracanã, com 1.940 metros.

Foram programadas cinco corridas, porém pela falta de competidores, as categorias Corrida e Sport Internacional correram juntas, com classificação separada.

As corridas começaram às 14,30 horas, com a disputa da categoria “Turismo” até 1.300 cc. Nicola di Lucca e Ciro Cayres travaram um grande duelo durante as dez voltas, cabendo ao final a vitória ao primeiro com menos de meio segundo de vantagem.

[Ver RESULTADOS 1954 - 13](#)

A segunda corrida se destinou aos carros da categoria Turismo, com classificação separada para as classes até 1.600 cc, até 2.000 cc, e acima de 2.000 cc.

Compareceram para a largada apenas seis carros, sendo três até 1.600 cc e três até 2.000 cc, registrando-se a ausência de carros acima de 2.000 cc.

O vencedor foi Xandinho Fontenelle, com Volvo PV 444, com 11 segundos de vantagem para o segundo que foi Ângelo Juliano pilotando um Bristol.

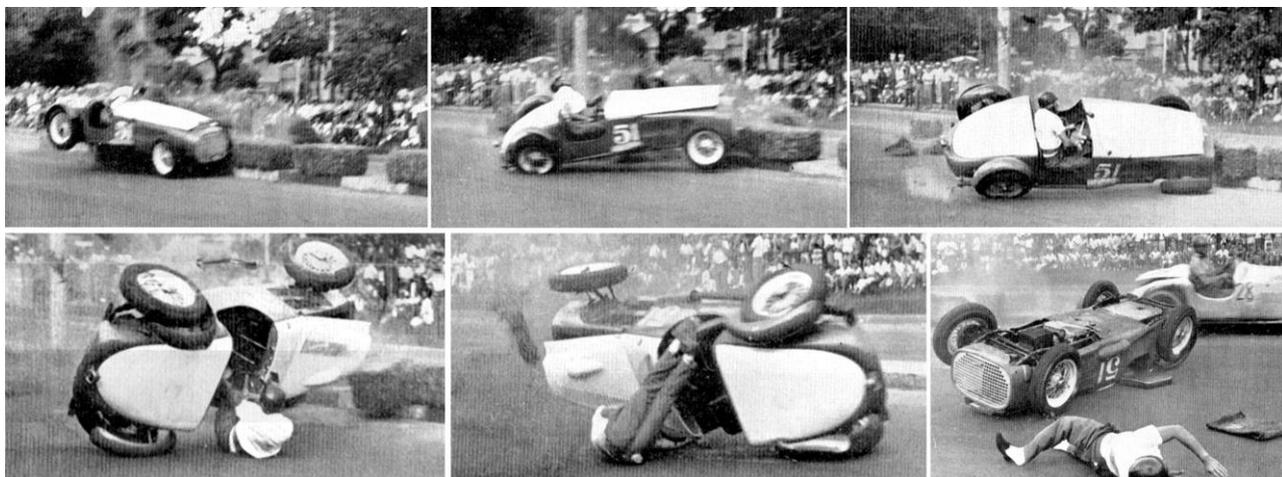
[Ver RESULTADOS 1954 - 14](#)

Em seguida foi disputada a prova da categoria Sport até 1.500 cc, que teve a participação de 14 carros. Venceu Álvaro Niemeyer, que cruzou a linha de chegada dois segundos à frente de Bernardo Hornett, ambos pilotando carros MG.

Entretanto, o diretor de prova se esqueceu de dar a bandeirada de chegada para Niemeyer e esse continuou acelerando no que deveria ser a volta de desaceleração e acabou capotando espetacularmente.

Com isso, Hornett chegou a comemorar a vitória, mas em seguida a direção de prova confirmou o engano dando a vitória para Niemeyer. Foi um erro que quase causou uma tragédia. Felizmente o piloto teve apenas algumas escoriações.

[Ver RESULTADOS 1954 - 15](#)

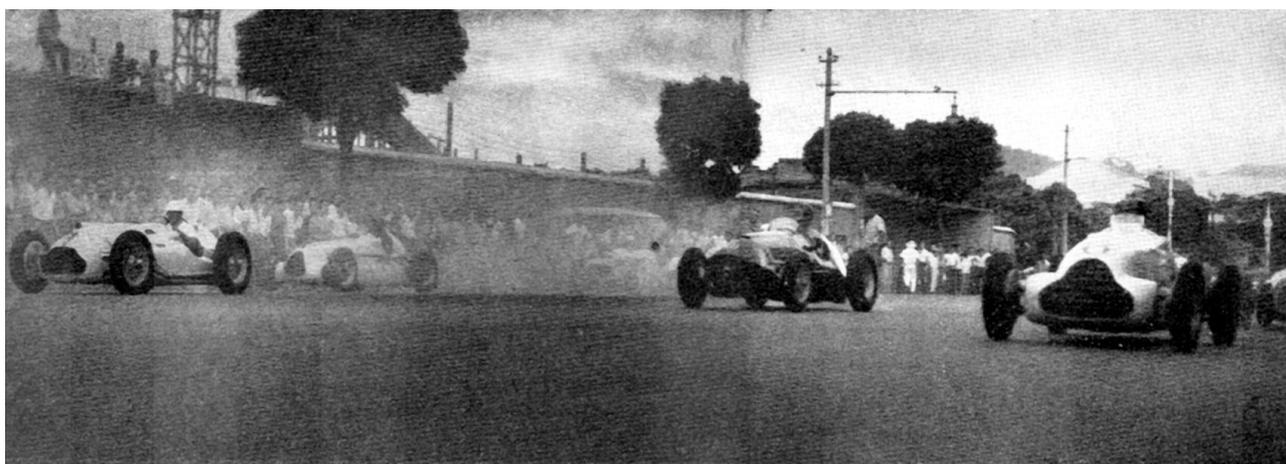


Espetacular sequência da capotagem de Álvaro Niemeyer

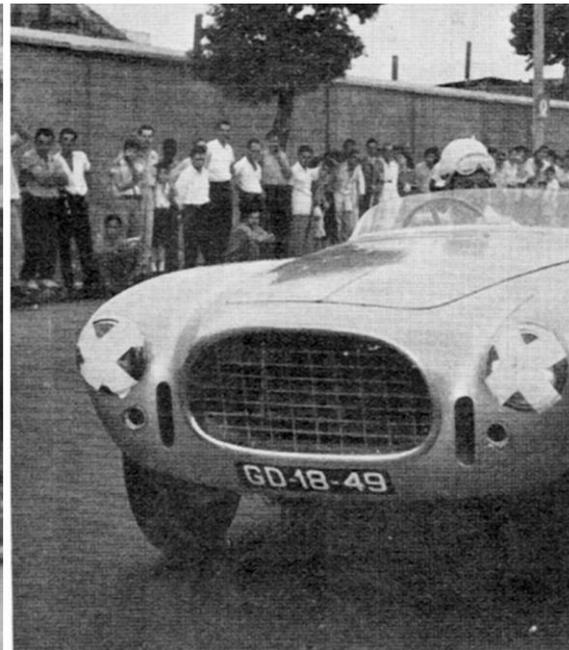
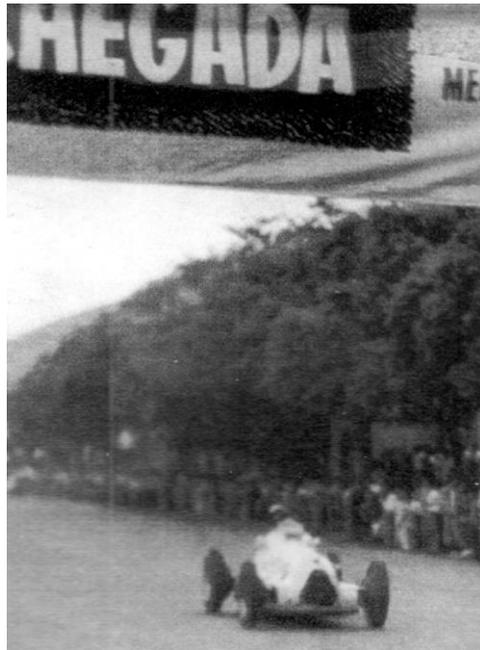
A prova principal, dos carros “Corrida” e “Sport Internacional”, teve a participação de apenas oito concorrentes.

Largando na pole-position, Henrique Casini assumiu a liderança na sua Alfa Romeo 308, liderança que manteve até a 17ª volta, quando foi obrigado a abandonar a prova com superaquecimento do motor do seu carro. Com a saída de Casini, Jorge Poucinhas assumiu a liderança enquanto caía uma fraca chuva, mas que logo passou e, com isso, Benedicto Lopes acelerou sua Maserati para vencer a prova, deixando em segundo lugar o famoso arquiteto Sérgio Bernardes, que correu sob o pseudônimo de “Lacergei”. Em terceiro lugar chegou Annuar de Góes, que estreava a Ferrari 125C que adquirira de Henrique Casini, cabendo a Poucinhas a quarta colocação ao volante da antiga Maserati 8CM de Gino Bianco.

[Ver RESULTADOS 1954 - 16](#)



Largada da prova vendo-se da esquerda para a direita: Benedicto Lopes (Maserati) um pouco atrasado; Pinheiro Pires (Talbot); Annuar de Góes (Ferrari) e Henrique Casini (Alfa Romeo)



À esquerda a Maserati de Benedicto Lopes recebendo a bandeirada da vitória e à direita a Ferrari 225S de Sérgio Bernardes.

13 – COPA DE VELOCIDADE (USA) – MONTLHÉRY - FRANÇA

No dia 4 de abril foi disputada no Autódromo de Linas-Montlhéry, nas proximidades de Paris, a “Copa de Velocidade”. A prova destinada aos carros Sport e GT acima de 1.300 cc foi vencida pelo brasileiro Hermano da Silva Ramos. Nano, como é conhecido, foi um piloto de dupla nacionalidade francesa e brasileira, que optou por correr sob a nossa bandeira e pilotou um Aston Martin.

[Ver RESULTADOS 1954 - 17](#)

14 – COPA DE PARIS – MONTLHÉRY - FRANÇA

A tradicional prova disputada na França, foi disputada no dia 25 de abril, com a participação de Hermano da Silva Ramos que terminou a corrida na segunda colocação. O vencedor foi o irlandês Duncan Hamilton pilotando uma Jaguar C Type.

[Ver RESULTADOS 1954 - 18](#)

15 – RALLY VALE DO SOL

No dia 11 de abril foi disputado o Rally Vale do Sol, no percurso da Cidade do Rio de Janeiro à Cidade de Correias, no Município de Petrópolis, que teve o seguinte resultado: 1º Antônio de Almeida e Pinho; 2º Luiz

Paulo Muniz de Aragão; 3º Rodolfo Figueira de Melo; 4º Ivan Andrade Antunes; 5º Álvaro Xavier; 6º Francisco Perdigão; 7º Tito Pereira Carneiro; 8º Henrique Casini; 9º Percy Chaffin da Costa.

16 – CIRCUITO CURITIBA - PONTA GROSSA - CURITIBA

No dia 24 de abril foi disputada uma prova de estrada com largada em Curitiba, chegada em Ponta Grossa e retorno a Curitiba, numa distância total de 234 quilômetros, tendo a participação de carros da categoria Turismo Força Livre, chamada de “Adaptados” e Standard.



De cima para baixo, da esquerda para a direita: 1) Paulo Buso e seu mecânico recebendo cumprimentos pela vitória; 2) o carro vencedor; 3) Francisco Bertolin no Ford nº12, vencedor da classe Standard; 4) Um dos participantes

A largada ocorreu às 9 horas e os carros passaram por Campo Largo com Paulo Buso na liderança e Euclides Bastos em segundo, posições que foram mantidas na chegada a Ponta Grossa, com Raulino Miranda em terceiro, Godofredo Viana Fº em quarto, Antônio Zapelini em quinto e Antônio Nápoles de Camargo em sexto. Na categoria Standard chegou em primeiro Francisco Bertolin Netto, seguido por Alcides Cardoso, Hildo Sobrissin, José Vera Filho e Haroldo Martins.

O retorno foi iniciado às 12 horas, largando dez dos onze carros que chegaram a Ponta Grossa uma vez que José Vera Filho teve o motor do seu carro fundido. Paulo Buso venceu essa etapa, seguido por Antônio Zapelini, Raulino Miranda, Antônio Nápoles de Camargo. Entre os carros Standard chegou em primeiro Francisco Bertolin Netto seguido por Alcides Cardoso, Haroldo Martins e Hildo Sobrissin. Abandonaram nessa etapa Euclides Bastos e Godofredo Viana Fº.

O resultado da prova apresentou Paulo Buso em primeiro, Antônio Zapelini em segundo e Raulino Miranda em terceiro. Na categoria Standard venceu Francisco Bertolin Netto, seguido por Alcides Cardoso e Haroldo Martins.

[Ver RESULTADOS 1954/19](#)

17 – 2 HORAS DE INTERLAGOS

Em comemoração ao 5º aniversário do Centauro Moto Clube, foi disputada em Interlagos uma corrida com duração de duas horas, no dia 25 de abril, que contou com a participação de 20 carros, divididos nas categorias Turismo sem limite de cilindrada e Sport até 1.500 cc e acima.

Dada a largada pelo presidente do Centauro Moto Clube, Sr. Eloy Gogliano, Pedro Romero Fº assumiu a ponta seguido por Ciro Cayres, Celso Lara Barberis e Ferdinando Bulgarini.

Em seguida Bernard Hornet passou por Barberis e Bulgarini se posicionando na terceira colocação.

Na 11ª volta, Romero liderava, seguido por Ciro Cayres, Bernardo Hornett, Celso Lara Barberis, Ernesto Pinguim e Ferdinando Bulgarini, quando Romero teve a ponta de eixo traseira do seu carro quebrada abandonando uma vitória já considerada certa.



***Largada da prova vendo-se na primeira fila: 46 – Celso Lara Barberis (Ferrari);
82 – Ciro Cayres (Allard); e 84 – Pedro Romero (Allard).***

Com metade de prova, disputadas quatorze voltas, Ciro Cayres liderava, seguido por Bernardo Hornett, Celso Lara Barberis, Vasco Pereira Bueno, Rubens Azzalin, Joluan, Paulo Mota, Geraldo Vasconcelos, Oswaldo Fanucchi e Ernesto Pinguim.

Em seguida abandonou Bulgarini ao estourar um pneu traseiro.

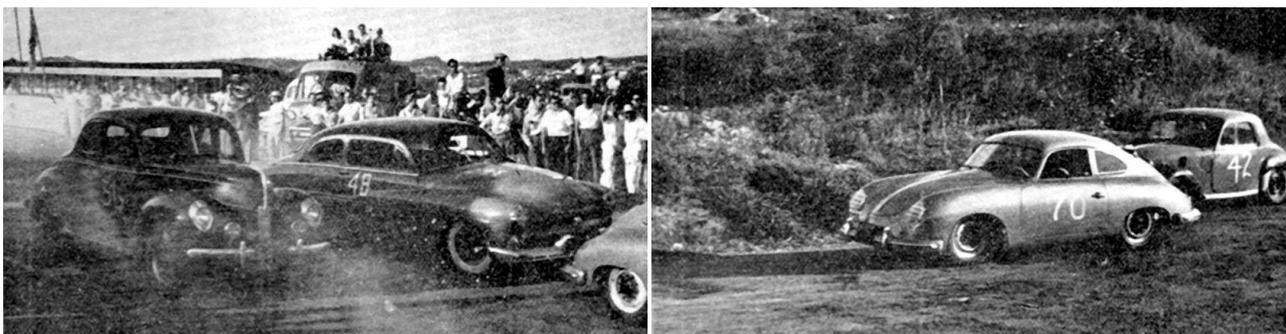
Bernardo Hornett, que ocupava a segunda colocação teve que parar nos boxes para reabastecer e trocar pneus, cedendo a sua posição para Celso Lara Barberis. O então líder, Ciro Cayres, por sua vez teve um pneu furado e com isso foi para os boxes perdendo a liderança para Celso Lara Barberis, que a partir de então comandou a corrida até o final.

Obs. A bandeirada de chegada foi dada ao primeiro colocado, cabendo as demais colocações de acordo com a passagem na volta anterior.

[Ver RESULTADOS 1954/20](#)



À esquerda o vencedor da prova, Celso Lara Barberis, e à direita o segundo colocado Ciro Cayres



Dois momentos da corrida. À esquerda os carros de Spencer Oliveira (Ford Cupê nº 56) e "Fam" (Mercury nº 48) na largada da corrida. À direita Oswaldo Fanucchi (Porsche 356 nº70) e Antônio Medeiros (Fiat 1100 nº 42)

18 – III CIRCUITO ENCOSTA DA SERRA

No dia 2 de maio foi disputada a terceira etapa do campeonato gaúcho de Turismo Força Livre, com a realização do II Circuito Encosta da Serra. Onze carros se reuniram em São Francisco de Paula, na serra gaúcha, para percorrer os 257 quilômetros do circuito, partindo do pátio em frente à prefeitura municipal, seguindo por Canela, Novo Hamburgo e retornando a São Francisco de Paula.

O vencedor foi Dante Roveda, de Vacaria, que vinha perseguindo a vitória, sem contudo obtê-la, em grande parte por lhe faltar um carro em condições de vencer, o que foi superado pela compra do Cupê de Oscar Bay, gastando 2h37m42s8, para concluir a corrida, numa média de 97,772 km/h.

Roveda travou uma árdua luta com Diogo Ellwanger e Júlio Andreatta. Diogo teve problemas e se atrasou e Júlio Andreatta foi obrigado a abandonar com problemas mecânicos. Com isso, José Madrid conquistou o segundo lugar e Diogo Ellwanger o terceiro.

[Ver RESULTADOS 1954/21](#)



Dante Roveda o vencedor da prova

19 – III CIRCUITO DO CASTELO

No dia 9 de maio foi disputado o Circuito do Castelo, numa pista improvisada na Esplanada do Castelo, na região do Centro do Rio de Janeiro. Inicialmente foram previstas nove corridas, porém o pequeno número de participantes fez com que os organizadores a reduzissem a apenas três.

Assim, a programação inicial previa a realização as cinco corridas da categoria Turismo (até 1.300 cc; de 1.300 a 1.600 cc; de 1.600 a 2.000 cc; de 2.000 cc a 2.600cc; e acima de 2.600 cc) que foram concentradas em uma, com classificação separada para carros até 1.300 cc e de 1.300 a 2.000 cc.

A prova para Sport até 1.500 cc foi mantida enquanto a de Mecânica Nacional foi cancelada por falta de participantes. Por fim, foram disputadas em conjunto as categorias Sport Internacional (teve apenas um concorrente) e Corrida (com 5 concorrentes).



À esquerda a largada da categoria Turismo e à direita o Renault Fregate de Álvaro Xavier

A primeira corrida, iniciada às 9,30 horas, foi a mais disputada, tendo reunido sete carros, sendo quatro acima de 1.300 cc e três até 1.300 cc. Ocorreu um pega muito interessante entre os três Citroen presentes. Stefano Gutman que correu sob o pseudônimo de “Cachimbão” teve que abandonar depois de cinco voltas e Peixoto Barbosa se acidentou e com isso Murilo de Carvalho venceu com seu Citroen dez segundos à frente de Álvaro Xavier que pilotou um Renault Fregate.

[Ver RESULTADOS 1954/22](#)

A corrida destinada aos carros Sport até 1.500 cc reuniu apenas 4 carros e foi a mais monótona de todas, pois com apenas duas voltas o carro de Fernando da Hora chocou-se contra o meio-fio e ficou fora da corrida. Délio Antunes passou pela pista, terminando uma volta à frente do segundo colocado, “Bengala” sendo os dois os únicos a receberem a bandeirada, pois o quarto participante, Sérgio da Costa também abandonou.

[Ver RESULTADOS 1954/23](#)

A prova de fundo reuniu seis carros que alinharam para a largada com o de Henrique Casini ocupando a pole-position. Dada a largada, porém, pouco depois de liderar a primeira volta, Casini ficou fora da corrida com o motor da sua Alfa Romeo superaquecido. Anuar de Góes, na Ferrari vencedora da Gávea de 1952, assumiu a liderança que manteve até o final das 30 voltas da corrida, sempre perseguido de perto por Pinheiro Pires. Arthur da Souza Costa, único concorrente da categoria Sport, tentou acompanhar Anuar, mas acabou abandonando depois de 9 voltas, com um pneu furado. Antes dele, Gino Bianco também tinha abandonado a corrida quando uma mangueira de água da sua anciã Maserati se rompeu.

[Ver RESULTADOS 1954/24](#)



Annuar de Góes foi o vencedor da prova pilotando a Ferrari 125C



Pinheiro Pires (Talbot Lago T26C) e Arthur Souza Costa (Ferrari 225S) em luta no início da corrida



À esquerda, Pinheiro Pires (Talbot Lago) passando pela esplanada do Castelo e à direita Annuar de Góes sendo cumprimentado depois de vencer da prova

20 – SABLE-SOLESMES RALLY

O brasileiro Hermano da Silva Ramos venceu a etapa de Le Mans do “Sable-Solesmes Rally”, disputada em 9 de maio. Hermano pilotou um Aston Martin DB2/4 e registrou o tempo de 20m13s2 para percorrer os 53,968 quilômetros do percurso. Em segundo lugar ficou Auguste Veuillet com Porsche 356.



21 – I CIRCUITO DE TARUMÃ

Em Curitiba, no dia 9 de maio foi realizado um evento intitulado “I Circuito de Tarumã”, na Feira Internacional do Café, composta por duas corridas para carros de turismo, até 2.000 cc e outra de 2.001 a 4.000 cc.

A primeira prova, disputada em 15 voltas, para carros de turismo até 2.000 cc foi vencida por Caio Silas que pilotou um Volvo PV444, ficando em segundo Hudo Helier (Austin A-40) e em terceiro Waldomiro Lopes (Citroen 11 Legere).

[Ver RESULTADOS 1954/25](#)

A segunda prova, para carros de 2.001 a 4.000 cc foi disputada em 30 voltas e vencida por José Cury Neto (Riley RM). Nessa segunda prova, Paulo Buso fez a melhor volta mas teve que abandonar. O segundo colocado foi Caio Silas (Volvo PV444) e o terceiro Francisco Bertolin Netto (Ford V-8).

[Ver RESULTADOS 1954/26](#)

22 – PROVA PREPARATÓRIA PARA O CAMPEONATO PAULISTA

Em 16 de maio, a Seção de São Paulo do Automóvel Clube do Brasil organizou um evento que intitulou como “1ª Etapa Preparatória para o Campeonato Paulista”.

Foram disputadas três corridas: uma para estreantes e novatos; uma para carros GT e Turismo, com classificação separada; e uma para Sport Internacional e Mecânica Nacional, também com classificação separada.

A primeira prova, para estreantes, foi vencida por José George Borba, também conhecido como Tiresoles, pilotando um Simca 8, ficando em segundo lugar Bruno Zuffo (DKW F-89) e, em terceiro Emílio Zambello que estreou nessa prova e que se tornaria um piloto famoso.

[Ver RESULTADOS 1954/27](#)

A segunda prova reuniu carros das categorias GT e Turismo. O vencedor foi *Ciro Cayres*, pilotando um *Fiat Comino* na categoria GT e *Godofredo Vianna*, com *Chevrolet* na Turismo que terminou na quarta colocação geral. O segundo colocado geral e na categoria GT foi *Oswaldo Fannucchi* (*Porsche 356/1300*) e em terceiro geral e GT, terminou *Christian Heins* (*Porsche 356/1300*), outro dos grandes pilotos brasileiros que estreava nessa prova.

[Ver RESULTADOS 1954/28](#)

A prova final, destinada aos carros das categorias Sport e Mecânica Nacional, teve como vencedor *Godofredo Vianna Filho*, que correu com *Ferrari 212*. Inicialmente o piloto recebeu resistência dos carros da Mecânica Nacional de *Alberto Rabay* e *Luiz Valente*, mas com a desistência dos dois, venceu com tranquilidade, ficando em segundo lugar *Bernardo Hornett* com *Maserati 2000* e em terceiro *Paulo Alves Motta* (MG).

[Ver RESULTADOS 1954/29](#)

23 – GP CIUDAD DE MELO – URUGUAI

Os pilotos gaúchos participaram em massa do GP Ciudad de Melo, prova disputada no dia 16 de maio no balneário de Piriápolis. Foram duas corridas, a principal para carros de Turismo Força Livre (Carretera) e a preliminar para carros até 1.300 cc.

Na prova de Turismo Força Livre, os brasileiros ocuparam as seis primeiras colocações, cabendo a vitória a *Aristides Bertuol*, ficando em segundo lugar *Catharino Andreatta* e em terceiro *Diogo Ellwanger*.

[Ver RESULTADOS 1954/30](#)

A prova preliminar, que recebeu o nome de GP Brasil, para carros Turismo até 1.300 cc, foi vencida por *Oscar Mário Gonzalez*, *Garcia Fuentes* em segundo e *Alberto Uria* em terceiro. O melhor brasileiro foi *Aldo Costa* que terminou na quinta colocação.

[Ver RESULTADOS 1954/31](#)



Largada da prova de Turismo Força Livre com Diogo Ellwanger, Aristides Bertuol e Catharino Andreatta na primeira fila

24 – I CIRCUITO ZONA CENTRO – RS

Contando pontos para o Campeonato Gaúcho de Turismo Standard, foi disputada no dia 30 de maio a “1 Copa Zona Centro”, num percurso de 268 quilômetros, com largada em Santa Cruz do Sul, passando pelas cidades de Venâncio Aires, Arroio do Meio, Lageado, Encantado e chegada em Santa Cruz do Sul.

Largaram dez carros, entre eles o uruguaio Tito Campos, que acabou ficando pelo caminho, assim como o campeão gaúcho Oswaldo de Oliveira. O vencedor foi Waldir Rebeschini, com o tempo de 2h25m35s0, média de 110,452 km/h, ficando em segundo Diogo Ellwanger e em terceiro Nilson Flores Silva.

[Ver RESULTADOS 1954/32](#)

25 – 24 HORAS DE LE MANS

Em 12 e 13 de junho de 1954 o Brasil fez sua estreia na tradicional corrida de longa duração francesa 24 Horas de Le Mans com Hermano da Silva Ramos participando da prova formando dupla com Jean Paul Colas ao volante de um Aston Martin DB2/4 de fabricação inglesa.

A dupla teve boa atuação, porém abandonou na primeira metade da corrida, quando o carro quebrou a suspensão.

A corrida foi iniciada com as três Ferrari assumindo a ponta na primeira volta, pilotadas por Gonzalez, Marzotto e Manzon, deixando para trás os três Jaguar que eram pilotados por Moss, Rolt e Wharton, respectivamente. Muitos carros abandonaram nas primeiras voltas, entre eles a Ferrari de Porfírio Rubirosa/Innocente Baggio que saiu da pista e ficou atolado num banco de areia.

Após a primeira hora de corrida, a Ferrari de Gonzalez liderava, registrando uma velocidade de quase 180 km/h, à frente de Paolo Marzotto que era pressionado por Moss que era seguido por Rolt, não havendo mais que 16 segundos de distância entre os quatro.

Na segunda hora de corrida, Stirling Moss acelerou forte batendo o recorde de volta com 186,239 km/h de média, ultrapassou Marzotto e pouco depois Gonzalez, para assumir a liderança, que durou pouco, com Froilan Gonzalez reassumindo a liderança que não perderia mais, a não ser durante as primeiras paradas para reabastecimento, quando foi superado por seu companheiro de equipe Paolo Marzotto.



A Ferrari de Froilan Gonzalez e Maurice Trintignant

Ao ser completada a segunda hora de corrida, Gonzalez seguia à frente com uma média de 181,267 km/h, seguido por Marzotto em segundo e Moss em terceiro. Behra (Gordini) liderava a classe 3.000 cc; Keen (Bristol) a 2.000 cc; Macklin (Osca) a 1.500 cc e Bonnet (DB Panhard) a 750 cc.

O primeiro a parar para reabastecimento e troca de piloto foi Gonzalez entrando em seu lugar Trintignant e em seguida foi a vez de Marzotto parar e entregar o volante a Maglioli.

Nessa altura da corrida, o Jaguar de Moss/Walker estava com problemas, assim como o de Rolt/Hamilton, devido a impurezas absorvidas pelos filtros de combustível, permitindo que as Ferrari ampliassem sua vantagem, com Trintignant em primeiro, Maglioli em segundo e Rosier em terceiro.

Foi quando caiu uma chuva violenta e torrencial tornando a pista muito escorregadia, fazendo com que os carros, principalmente os mais potentes, diminuíssem consideravelmente a velocidade.

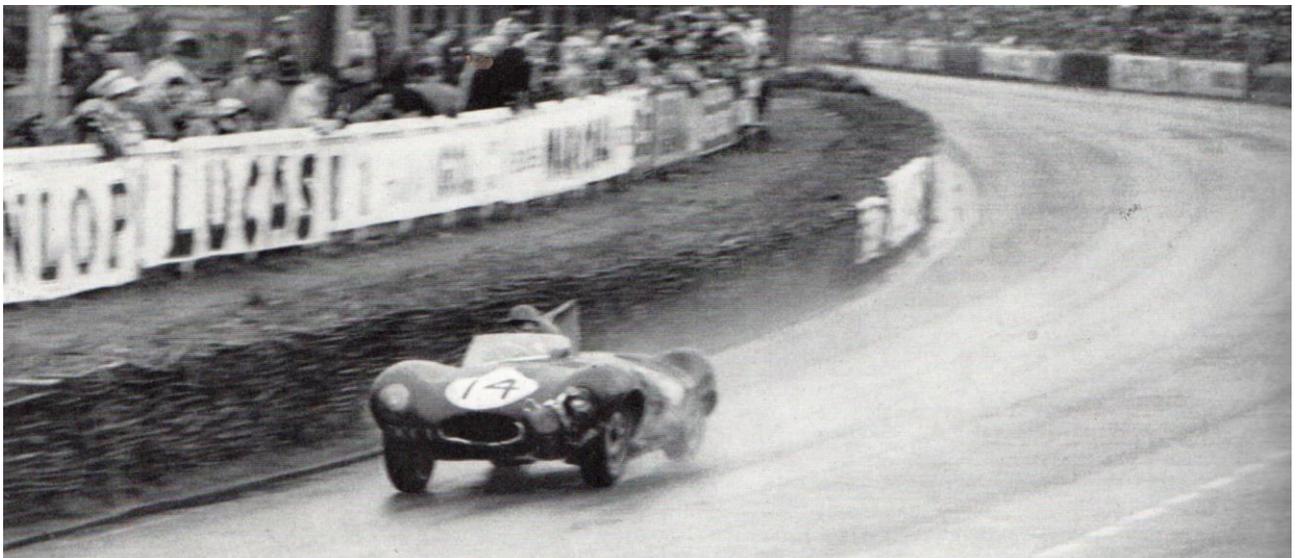
Após quatro horas de corrida, a Ferrari líder de Gonzalez/Trintignant registrava a média de 177,274 km/h, tendo 21 segundos de vantagem para a Ferrari de Marzotto/Maglioli, vindo em terceiro a Ferrari de Rosier/Manzon com uma volta a menos, assim como o Jaguar de Whitehead/Wharton que era o quarto e os Aston Martin de Parnell/Salvadori e de Collins/Bira.

Com cinco horas a chuva tinha diminuído, mas a pista continuava perigosa, com o Talbot de Meyrat/Rosier Jr. se chocando com o Aston Martin de Stewart, com os dois carros saindo da pista, felizmente sem maiores consequências para os pilotos envolvidos.

Com a noite chegando, a pista passou a ser iluminada pelos faróis dos participantes que brilhavam no asfalto molhado de Le Mans. Na 88ª volta, a Ferrari de Marzotto/Maglioli abandonou devido a problemas de transmissão, o habitual “calcanhar de Aquiles” das Ferrari e, com isso, a Ferrari de Rosier/Manzon passou a ocupar a segunda colocação da corrida. O Jaguar de Moss/Walker abandonou depois de 92 voltas com problemas de freios.

Após oito horas de corrida, Gonzalez/Trintignant seguia na liderança com 102 voltas a uma média de 182,060 km/h, levando duas voltas de vantagem para o Jaguar de Whitehead/Wharton que tinha assumido a segunda colocação. O terceiro era a Ferrari de Rosier/Manzon, o quarto o Jaguar de Rolt/Hamilton, com os Aston Martin ocupando a quinta e sexta colocações.

Às 4 horas da manhã, ou metade da corrida, a classificação dos cinco primeiros era a seguinte: 1º Gonzalez/Trintignant (Ferrari) - 151 voltas ou 2.037,292 km; 2º Rolt/Hamilton (Jaguar) – 149 voltas; 3º Rosier/Manzon (Ferrari) – 149 voltas; 4º Spear/Johnston (Cunningham) – 142 voltas; 5º Parnell/Salvadori (Aston Martin) – 142 voltas.



O Jaguar de Tony Rolt e Duncan Hamilton que foi o principal adversário da Ferrari vencedora

Com a pista ainda molhada, apenas 25 carros se mantinham na corrida, quando ocorreu uma nova reviravolta: o abandono da terceira Ferrari oficial, dos franceses Rosier e Manzon, após a quebra da caixa de câmbio. Com isso, Jaguar e Ferrari estavam empatados, cada um com um carro oficial na corrida. A Ferrari em primeiro e a Jaguar em segundo.

Outra chuva torrencial tornou a pista muito escorregadia e Trintignant derrapou espetacularmente na curva que segue a reta das arquibancadas; no entanto, ele conseguiu controlar seu carro e continuou sua corrida e na liderança. Às 9h25m, Gonzalez assumiu o volante novamente; neste momento, o Jaguar pilotado por Rolt estava a menos de 3 minutos da Ferrari. O duelo Jaguar-Ferrari assumia um caráter cada vez mais comovente nesta pista escorregadia e perigosa, e o Jaguar estava gradualmente se aproximando de seu adversário.

Depois de vinte horas de corrida, ao invés de se contentar com um segundo lugar muito honrado, a Jaguar, em um gesto digno de elogio, decidiu arriscar ainda mais e se lançar para atacar com seu único carro ainda na pista. Na verdade, Rolt conseguiu ganhar preciosos segundos sobre Trintignant. O duelo entrou então em sua fase mais aguda e, então, por volta das 14 horas, após vinte e duas horas de corrida, uma terrível tempestade atingiu o circuito, mas tudo parecia que a vitória seria tranquila para a Ferrari que levava duas voltas de vantagem para o Jaguar, quando a Ferrari entrou nos boxes e foi reabastecida muito rapidamente e Gonzalez assumiu a direção, mas o motor não voltou a funcionar. A agitação era geral, com os mecânicos da Jaguar, que estavam no boxe ao lado, correndo para sinalizar para que Rolt acelerasse no intuito de tirar a diferença e ultrapassar a Ferrari. Com o tempo passando, os mecânicos da Ferrari descobriram que a tampa do magneto havia molhado por causa do aguaceiro que caía sobre a pista e perderam cerca de oito minutos para conseguir fazer o motor funcionar e Gonzalez partir ainda em primeiro com 1m37s de vantagem para o Jaguar, mas Gonzalez manteve o Jaguar sob controle e chegou a aumentar sua vantagem enquanto Hamilton substituiu Rolt numa última tentativa de alcançar a Ferrari, mas o que conseguiu foi apenas reduzir a diferença para 1m30s, com o piloto argentino, vencendo a prova.

[Ver RESULTADOS 1954/33](#)



A comemoração da vitória da Ferrari de Froilan Gonzalez/Maurice Trintignant



Da esquerda para a direita: 57 – Bonnet/Bayol (DB Panhard) vencedor do índice de desempenho; 39 – Claes/Strasse (Porsche 550) vencedor da classe até 1.500 cc; e 27 – Hermans da Silva Ramos (Aston Martin DB3)

26 – CORRIDAS NA QUINTA DA BOA VISTA

A diretoria do Automóvel Clube do Brasil decidiu organizar um evento automobilístico na Quinta da Boa Vista no dia 13 de junho, com a renda sendo destinada à família dos “Bombeiros” falecidos na tragédia ocorrida na Ilha do Braço Forte, em maio daquele ano.

Essa ilha, próxima à de Paquetá, na Bahia da Guanabara, era um depósito de combustível que pegou fogo causando a morte de dezesseis soldados.

O evento foi dividido em quatro provas de automóveis e uma de motocicletas.

A primeira prova, disputada em 5 voltas, foi destinada a estrepantes e recebeu o título de “Prova Veteranos do Automobilismo”, e teve como vencedor Severino Silva (Chevrolet). O segundo colocado foi Luiz Magalhães (Ford) e o terceiro Luiz Lengruber (Ford).

[Ver RESULTADOS 1954/34](#)

A segunda prova foi a de motocicletas, vencida por Joaquim Parreira.

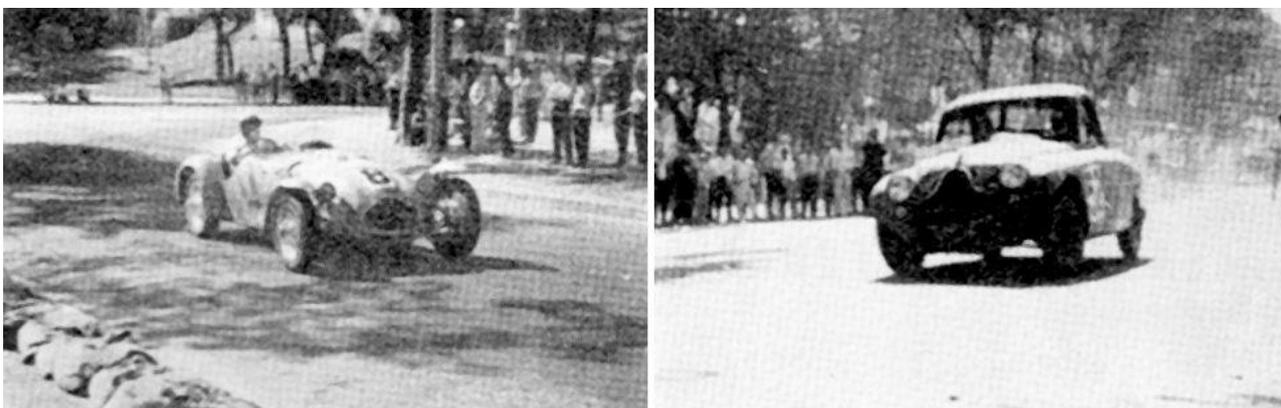
Em seguida foi disputada a “Prova Cronistas Automobilísticos”, destinada aos carros de Turismo, que foi vencida por Manolo Cardim, pilotando um Morgan 4/4 Plus, ficando em segundo Xandinho Fontenelle (Volvo PV-444) e em terceiro Murilo de Carvalho (Citroen 11 Legere).

[Ver RESULTADOS 1954/35](#)

A prova de carros da Categoria Sport foi a que mais prendeu a atenção do público presente. Pedro Romero com seu possante Allard Cadillac tomou a ponta, ocorrendo briga em dois grupos. O primeiro entre João Ribeiro, Fausto Penteado e Celso Lara Barberis e o segundo entre Ciro Cayres e Oswaldo Fanucchi.

Romero venceu na classe Sport Internacional, Celso Lara na Sport Adaptados e Ciro Cayres na Sport até 1.500 cc. Nessa prova, Pinheiro Pires, que corria no segundo lugar com sua Maserati 2000, sofreu um capotamento quando faltavam duas voltas para o final da corrida, felizmente sem maiores consequências para o piloto.

[Ver RESULTADOS 1954/36](#)



Pedro Romero (Allard Cadillac), vencedor da Categoria Sport e Ciro Cayres (Simca Comino)

A prova de fundo, “Prova Coronel Saddock de Sá”, foi disputada por três carros da categoria “Corrida” e dois da “Mecânica Nacional”.

Anuar de Góes, na sua Ferrari liderou a corrida com grande vantagem sobre os demais, até que, na 19ª volta, teve o semieixo do seu carro quebrando, perdendo uma roda e abandonando a corrida.

Assumiu a ponta Jorge Poucinhas que corria com a veterana Maserati 8CM de Gino Bianco, e depois de completar a 37ª das 40 voltas da corrida, parou por falta de combustível.

Luiz Valente herdou a liderança, mas logo foi superado por Omar Lage e, depois de completar a 39ª volta, Valente parou e quando Osmar Lage foi receber a bandeirada de chegada como vencedor, entrou nos boxes.

Como o outro participante, Raphael Gargiulo tinha abandonado a corrida depois de 24 voltas, Lage foi proclamado vencedor, mesmo sem receber a bandeirada de chegada, fato inédito no automobilismo que bem assinalou o fraco evento levado a efeito na Quinta da Boa Vista, nesse dia.

[Ver RESULTADOS 1954/37](#)



Osmar Lage vencedor da categoria Corrida

27 – CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO EM CIRCUITO

Categoria Corrida/Mecânica Nacional:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Annuar de Góes	Ferrari 125C	10	6	8	-	14
2º	Pinheiro Pires	Talbot Lago T26C	4	3	6	-	9
3º	Benedicto Lopes	Maserati 4CM	12	8	-	-	8
	Osmar Lage	Maserati 4CM	26	-	-	8	8
5º	Jorge Poucinhas	Maserati 8CM	18	4	-	4	8
6º	Luiz Valente	Duchen Ford	22	-	-	6	6
7º	Rubem Abrunhosa	Maserati A6GCS	20	2	4	-	6

Categoria Sport Internacional:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Sérgio Bernardes	Ferrari 225S	77	8	-	-	8
2º	Paulo Alves Motta	MG TC Brizzi	30	6	-	-	6

Categoria Sport Livre:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Arthur Souza Costa	Ferrari 225S	15	-	8	-	8
	Pedro Romero Fº	Allard J2 Cadillac	8	-	-	8	8
3º	Francisco João Ribeiro	Lancia D10	32	-	-	6	6
4º	Fausto Penteado	Cunningham Chrysler	34	-	-	4	4

Categoria Sport Adaptado:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Celso Lara Barberis	Simca Sport	46	4	-	8	12
2º	Álvaro Niemeyer	MG TC	51	8	-	-	8
3º	Bernardo Hornet	MG TC	28	6	-	-	6
4º	Ruggero Peruzzo	Cisitália 202	26	4	-	-	4

Categoria Sport até 1.500 cc:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Délio Antunes	MG TC	53	3	8	4	15
2º	Oswaldo Fanucchi	Porsche 356/1300	80	6	-	6	12
3º	Ernesto Pinguim	Porsche 356/1300	34	8	-	-	8
	Ciro Cayres	Simca Comino	52	-	-	8	8
5º	Bengala	MG TC	41	-	6	-	6
6º	Sérgio da Costa	MG TC	101	4	-	-	4
7º	Fernando da Hora	Simca Sport	107	2	-	-	2

Categoria Turismo Livre:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Stefano Gutman	Citroen 15 CV		-	-	8	8

Categoria Turismo de 1.601 a 2.000 cc:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Murilo de Carvalho	Citroen 11 Legere	75	4	8	6	20
2º	Ângelo Juliano	Bristol 401	90	8	-	-	8
	Manolo Cardim	Morgan 4/4 Plus	139	-	-	8	8
4º	Álvaro Xavier	Renault Fregate	111	-	6	-	6

Categoria Turismo de 1.301 a 1.600 cc:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Xandinho Fontenelle	Volvo PV 544	117	8	-	8	16

Categoria Turismo até 1.300 cc:

P	PILOTO	CARRO	Nº	1 – 03/04 Maracanã	2 – 09/05 Castelo	3 – 14/06 Q. Boa Vista	TOTAL
1º	Nicola Di Luccio	Simca 8	71	8	8	-	16
2º	Hans Krips	VW Sedan 1200	27	2	6	4	10
3º	Romeu Pimentel	Simca 8	9	-	-	8	8
4º	Ciro Cayres	Simca Comino	40	6	-	-	6
	Mário Garotta	Simca 8	164	-	-	6	6
6º	Netuno	Simca 8	79	4	-	-	4
	Valter Câmara	Peugeot 203	89	-	4	-	4
8º	Armando Nascimento	Simca 8	157	3	-	-	3

28 – SUBIDA DAS CANOAS

O Campeonato Carioca de Subida de Montanha teve início no dia 20 de junho com a realização da Subida das Canoas, em São Conrado, na sua sexta edição.

As principais atrações eram Arthur Souza Costa e Anuar de Góes, nas suas Ferrari, e era esperado que conquistassem as melhores colocações na prova.

O vencedor foi Arthur, com o tempo de 2m40s4, muito longe do recorde estabelecido por Gino Bianco em 1951, com o tempo de 2m27s9.

O segundo colocado, e vencedor entre os carros de Corrida foi Anuar de Góes, com 2m42s7, apenas dois décimos melhor do que o tempo registrado por Osmar Lage, com sua antiga Maserati de 4 cilindros.

[Ver RESULTADOS 1954/38](#)

29 – CORRIDA EM BELÉM DO PARÁ

No dia 25 de junho, o prefeito da Cidade de Belém do Pará, Sr. Celso da Gama Malcher, esteve em visita ao ACB, ocasião em que manifestou o interesse de realizar, no mês de outubro, uma corrida automobilística, num circuito completamente asfaltado de 2.500 metros. Entretanto o evento acabou não se concretizando, permanecendo a região sem a realização de provas automobilísticas.

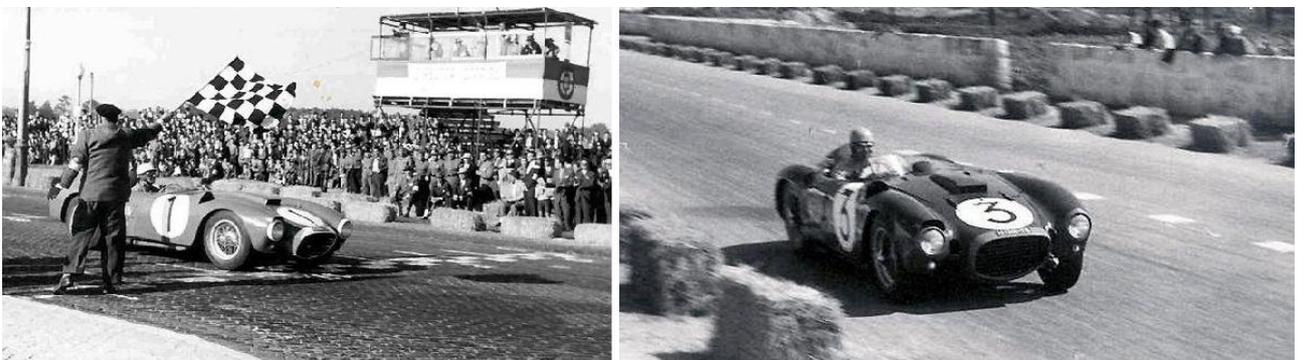
30 – CIRCUITO INTERNACIONAL DO PORTO

O Circuito Internacional do Porto, disputado no dia 27 de junho, contou com a participação de três pilotos brasileiros: Mário Valentim, Francisco Marques e Sérgio Bernardes, todos pilotando carros Ferrari. Essa prova, também conhecida como GP do Porto, teve a presença da forte equipe Lancia, que alinhou três novíssimas D24, para Luigi Villoresi, Eugênio Castellotti e Alberto Ascari.



O brasileiro Francisco Marques (Ferrari 250MM)

Além das Lancia, se fizeram presentes diversos pilotos portugueses com carros Ferrari, o Jaguar C-Type de Duncan Hamilton, dois novos HWM e um Pegaso, carro espanhol projetado por Wilfredo Ricard, ex-engenheiro da Alfa Romeo, que tinha diferenças com Enzo Ferrari. Sérgio Bernardes não pode largar por causa de problemas mecânicos em sua Ferrari.



Luigi Villoresi recebendo a bandeirada de chegada e Alberto Ascari que se classificou em oitavo

As três Lancia dividiram a primeira fila com a Ferrari de Casimiro de Oliveira e iniciada a corrida, as Lancia assumiram a ponta, com Ascari em primeiro, Villoresi em segundo e Castellotti em terceiro.

Com dez voltas completadas, Ascari era o líder, seguido por Villorresi, Castellotti, Casemiro, Abecassis (HWM), Whitehead, Nogueira Pinto, Hamilton, Sameiro, o brasileiro Valentim, Mascarenhas, Pozzi, o outro brasileiro Marques, e Corte Real.

Ascari acabou abandonando a corrida com problemas na direção do seu carro, assim como outros favoritos, como Nogueira Pinto, Duncan Hamilton, Casimiro de Oliveira e Vasco Sameiro.

Venceu a prova Luigi Villorresi, com seu companheiro de equipe Lancia, Eugênio Castellotti, em segundo.

Mário Valentim foi o quinto colocado e Francisco Marques o sétimo.

[Ver RESULTADOS – 1954/39](#)

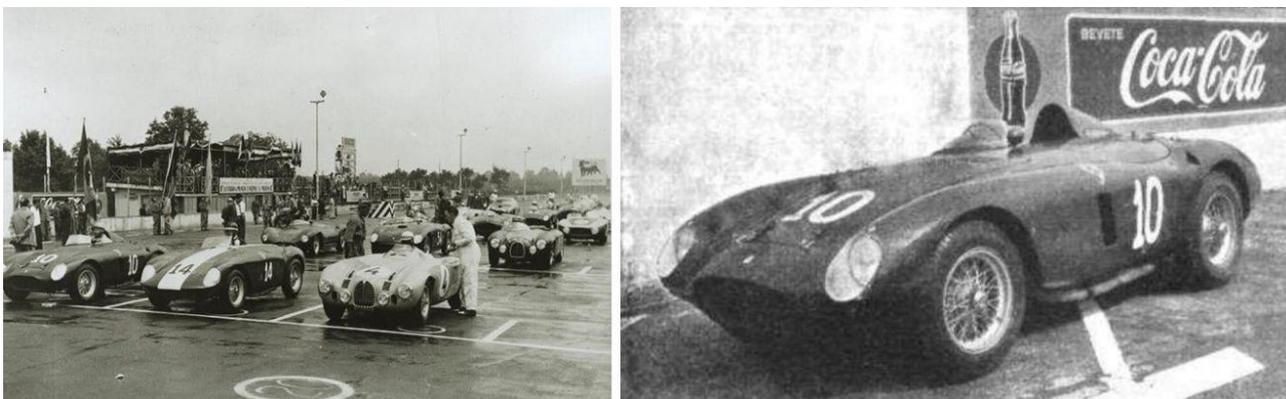
31 – GP SUPERCORTEMAGGIORE

No mesmo dia em que Valentim, Marques e Bernardes corriam em Portugal, outra dupla de brasileiros participava de uma corrida na Europa. Dessa vez foi o GP Supercortemaggiore, disputado em Monza, que contou com os brasileiros Chico Landi e Henrique Casini, correndo em dupla numa Ferrari 250MM.

A prova marcou a presença das novas Maserati 250S, que foram pilotadas por Fangio/Marimon e Musso/Mantovani, porém as duas não terminaram a corrida de pouco mais de 1000 quilômetros, que foi vencida pelas Ferrari de fábrica, com Mike Hawthorn/Umberto Maglioli em primeiro e os vencedores das 24 de Le Mans, Froilan Gonzalez/Maurice Trintignant, em segundo.

Os brasileiros ficaram na 16ª posição nos treinos, para uma corrida com 25 participantes e estavam andando entre os dez primeiros, quando tiveram que abandonar depois de 132 voltas, com problemas no motor.

[Ver RESULTADOS 1954/40](#)



A largada da prova e a Ferrari de Trintignant/Gonzalez

32 – SUBIDA DO CORCOVADO

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Subida da Montanha foi disputada no dia 27 de junho no Morro do Corcovado, ponto turístico da cidade.

Mais uma vez a prova não trouxe grandes atrativos, ficando como maior destaque o retorno às pistas de Armando Silva, que correndo com a antiga Maserati 8CM de Gino Bianco venceu a prova.

Annar de Góes não compareceu e Arthur Souza Costa mostrou-se bastante desinteressado, pouco fazendo para completar o percurso, uma vez que era o único da sua categoria.

O segundo foi Osmar Lage que não tendo grandes adversários, vinha ganhando os pontos necessários com vistas à conquista do campeonato.

[Ver RESULTADOS 1954/41](#)

33 – II CIRCUITO DO TARUMÃ – CURITIBA - PR

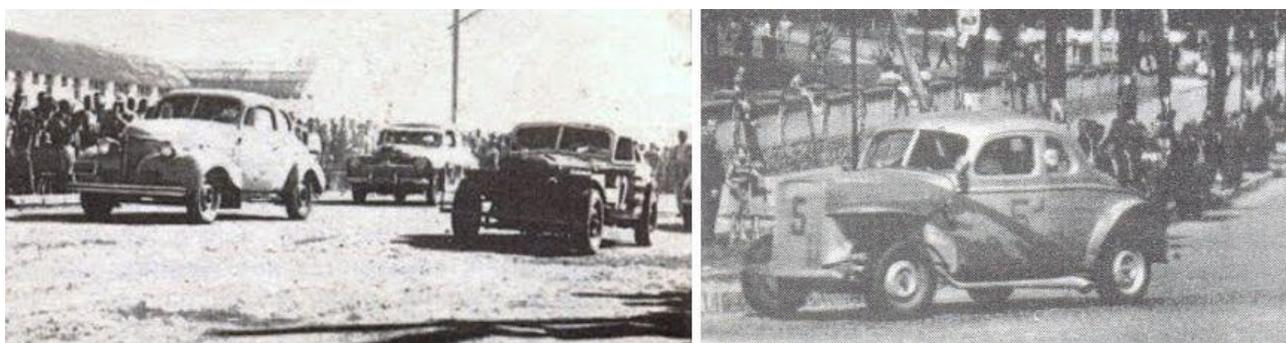
O II Circuito do Tarumã foi realizado em 27 de junho no local da Exposição Internacional do Café, em Curitiba, Paraná, onde foram disputadas duas corridas, uma para carros até 2.500 cc e outra sem limite de cilindrada.

Na primeira prova a vitória foi de Ronaldo Stresser com um MG ficando em segundo lugar Erwin Hozomada que pilotou um VW. O terceiro foi Francisco Bertolin Netto, também pilotando um VW.

Ver RESULTADOS 1954/42

Na prova de Turismo Força Livre venceu Haroldo Vaz Lobo que liderou a prova com grande tranquilidade, registrando a melhor volta com o tempo de 1m14s0. Em segundo lugar ficou Ceslau Tarazuke e em terceiro Manoel Lopes.

Ver RESULTADOS 1954/43



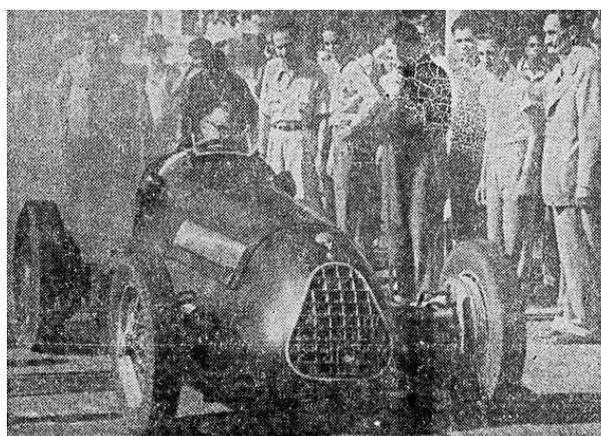
À esquerda a largada da prova e à direita Haroldo Vaz Lobo

34 – SUBIDA DE SANTA TERESA

A terceira etapa do Campeonato Carioca de Subida da Montanha foi disputado no dia 4 de julho na Ladeira da Barão de Petrópolis, entre Santa Teresa e Rio Comprido.

O Automóvel Clube tinha programado a prova para a estrada Grajaú-Jacarepaguá, porém as autoridades de trânsito não autorizaram a sua realização e assim a corrida foi disputada no mesmo local que tinha sido utilizado em 1952.

Dessa vez, Arthur Souza Costa impôs a sua superioridade e do seu carro, registrando o melhor tempo, com um carro da categoria Esporte, igualando o tempo obtido por Osmar Lage com um carro da categoria Corrida. O favorito, Armando Silva, não fez um bom tempo, pois seu carro falhou durante todo o percurso.



Osmar Lage

35 – SUBIDA DA TIJUCA

O encerramento do Campeonato ocorreu no dia 11 de julho com a Subida da Tijuca. A grande atração foi o reaparecimento de Aurélio Ferreira, na Maserati 8CM de Armando Silva, depois de 1950, quando o bravo piloto teve que amputar uma das pernas por causa de um pavoroso acidente na Subida do Joá. Aurélio correu com uma prótese no lugar dessa perna e teve um desempenho muito bom para quem retornava depois de um forte trauma. Os resultados acabaram não alterando as posições dos campeões em relação à terceira etapa do campeonato. A se destacar a vitória de Armando Silva e o abandono de Arthur Souza Costa que teve a transmissão da sua Ferrari quebrada.

[Ver RESULTADOS 1954/45](#)



Osmar Lage

36 – CAMPEONATO CARIOCA DE SUBIDA DA MONTANHA

Com a realização da última etapa do campeonato, a colocação final ficando assim:

1 – Categoria Corrida:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Osmar Lage	26	Maserati 4CM	6	6	8	4	24
2º	Armando Silva	18	Maserati 8CM	-	9	4	8	21
3º	Waldemiro Rodrigues	26	Maserati 4CM	4	4	6	6	20
4º	Annuar de Góes	10	Ferrari 125C	8	-	-	-	8
5º	Aurélio Ferreira	18	Maserati 8CM	-	-	-	3	3

2 – Categoria Sport Internacional:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Arthur Souza Costa	15	Ferrari 225S	8	9	9	-	26
2º	Victor Demaison	133	Allard J2 Cadillac	-	-	-	8	8

3 – Categoria Sport Adaptado:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Álvaro Niemeyer	51	MG TC	9	9	9	9	36

4 – Categoria Sport 1.500:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Álvaro Xavier	65	MG TC	6	9	9	2	26
2º	Sérgio da Costa	101	MG TC	9	-	4	8	21
3º	Délio Antunes	53	MG TC	-	7	6	4	17
4º	Fernando da Hora	107	Simca Sport	4	3	2	6	15
5º	Eduardo Figueiredo	107	Simca Sport	2	4	-	3	9
6º	Luiz Paulo Aragão	65	MG TC	3	2	3	-	8

5 – Categoria Turismo Força Livre:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Augusto Campos	185	Ford V-8	8	9	9	-	26
2º	Stefano Gutman	25	Citroen 15CV	4	6	6	8	24
3º	Antônio Carlos Pinho	153	Pontiac Chefitain	3	4	4	4	15
4º	Luiz D'Orey	103	Hudson Hornet	6	-	-	-	6
	Guilherme Augusto	147	Ford V-8	-	-	-	6	6

6 – Categoria Turismo 2.000:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Murilo de Carvalho		Citroen 11 Legere	-	-	8	8	16

7 – Categoria Turismo 1.600:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Sérgio Malagutti	105	Ford Cônsul	8	-	-	-	8

8 – Categoria Turismo 1.300:

COL	PILOTO	Nº	CARRO	20/06/1954 Canoas	27/06/1954 Corcovado	04/07/1954 S. Teresa	11/07/1954 Tijuca	TOTAL
1º	Luís Fernando Campos	97	Peugeot 203	8	9	8	8	33
2º	Hans Krips	27	VW Sedan 1200	6	3	6	6	21
3º	Caio Graco	69	VW Sedan 1200	3	6	3	4	16
4º	Joaquim Nabuco	129	VW Sedan 1200	4	2	4	3	13
5º	Pirelli	45	VW Sedan 1200	2	4	-	2	8
6º	Orlando Eneccchini	143	VW Sedan 1200	-	-	2	-	2

37 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA

O Campeonato Paulista foi iniciado no dia 11 de julho com uma prova que atraiu pouco público e poucos concorrentes. O evento foi composto por três provas: 1) GT e Turismo; 2) Super Sport; 3) Sport e Mecânica Nacional.

A primeira prova foi reservada às categorias GT e Turismo que correram junto, com classificação separada. O vencedor foi Ciro Cayres que pilotou um Simca modificado por Emílio Comino, vencendo na categoria GT, ficando em segundo Cicero Bittencourt (Porsche 356/1300) e em terceiro Leone Bracalli (Fiat Bracalli). Na categoria Turismo venceu Emílio Zambello (Fiat 1100), seguido por Cícero Bittencourt (Fiat 1100) e por José George Borba (Simca 8).

[Ver RESULTADOS 1954/46](#)

A prova para a categoria Super Sport foi vencida por Ruggero Peruzzo, ao volante de uma Cisitália, que deixou em segundo lugar Celso Lara Barberis (Simca Sport), em terceiro Rubens Azzalin (Cisitália) e em quarto Eugênio Martins que pilotou um MG bem preparado por Nelson Brizzi.

[Ver RESULTADOS 1954/47](#)



O MG de Eugênio Martins preparado por Nelson Enzo Brizzi

A última prova do programa, para as categorias Sport Internacional e Mecânica Nacional, foi vencida por Celso Lara Barberis ao volante da Ferrari 212 Export, com o tempo de 33m21s2, para as 8 voltas da prova, média de 115,131 km/h. Em segundo lugar se classificou Luiz Valente ao volante do seu Duchon Ford que ficou 1m09s distante do vencedor, mas venceu na categoria Mecânica Nacional. O terceiro foi Cláudio Daniel Rodrigues (MG) e o quarto Ernesto Pinguim (Lancia Aurélia B10).

[Ver RESULTADOS 1954/48](#)

38 – CIRCUITO DA LARANJA

Em comemoração ao período da safra da laranja no Rio Grande do Sul foi realizada no dia 12 de julho, o “Circuito da Laranja”, prova válida pelo Campeonato Gaúcho da categoria Standard. A prova foi disputada no percurso de 186 quilômetros, com largada em Taquari, passando por Montenegro até chegar a Caí, onde se encerrava a primeira etapa, com 93 quilômetros. A segunda etapa foi disputada no sentido inverso. Sagrou-se vencedor Waldir Rebeschini (Ford), com o tempo de 1h44m44s4, média de 106,550 km/h, aumentando a sua vantagem na liderança do campeonato. Em segundo lugar se classificou Catharino Andreatta (Ford) e em terceiro Afonso Hoch (Ford).

[Ver RESULTADOS 1954/49](#)

39 – IV GINCANA DA AVENIDA ATLÂNTICA

Realizou-se na manhã de 25 de julho a IV Gincana da Avenida Atlântica, uma iniciativa do desportista Normando Jorge Soares e em homenagem ao Coronel Gilberto Marinho. A prova teve início às nove horas da manhã com a presença de numeroso público e do Coronel Gilberto Marinho, Dr. Abelardo França, Rubens Cardoso, representando do Comandante da 1ª Região Militar e de outras autoridades públicas e desportivas. O resultado foi o seguinte: 1º - Alberto Amaral Jr./Leticia Bretas – 26 – Cadillac – 6m11s1; 2º - Moisés Isagni/Moema Bretas – 27 - Chevrolet – 6m30s0; 3º - Júlio Rafael Bosano/Ana Maria Bosano – 25 – Oldsmobile – 6m37s6; 4º - Pedro Cunha Carvalho/Rosinha Arengue – 22 – Citroen – 6m56s0; 5º - Ubiraci Dias Palmeira/Moema Freitas – 16 – Chevrolet – 7m04s0; 6º - Guilherme Catrambi/Maria Luísa Magalhães – 14 – Mercedes – 7m37s2; 7º - Luís Carlos Peixoto/Paby Vignoles – 19 – Studebaker – 7m42s2; 8º - Orlando Machado/Ubelino Filipe – 20 – Hudson – 7m48s9; 9º - Plínio Silva Prado Júnior/Ubelino Filipe – 3 – Ford Cônsul – 7m53s9; 10º - José Ribeiro Melo/Heny Guimar – 4 – Delage – 8m08s2; 11º - Renato Ribeiro/Myrian Caraça – Delage – 8m22s6; 12º - Mário Celli/Nelita P. Celli – 6 – Austin – 8m24s8; 13º - Mário Brasine/Vanda Brasine – 15 – Mercury – 8m30s1; 14º - Fausto Junqueira Penteado – 18 – 8m32s9; 15º - João Dias Lopes/Denise Faissal – 9 – Cadillac – 8m53s0; 16º - Paulo Porto/Nadia Maria – 12 – Chevrolet – 8m55s0; 17º - José Cardoso Silva – 23 – Jeep – 9m19s0; Não classificados: 18º - Tércio e Leticia Bretas – 17 – Chevrolet – 7m09s6; 19º - Paulo Raimundo e Alcina Maria – 13 – Citroen – 8m35s6; 20º - Max Nunes/Nina Nunes – 8 – Plymouth – 8m40s8; 21º - João Paulo Saavedra/Ely Macedo Oliveira – 19 – Morris – 9m25s5; 22º - Manuel Secundino Costa/Maria Auxiliadora – Mercury – 10m02s5; 23º - Waldemar Galvão e senhora – 2 – Oldsmobile – 10m31s4; 24º - Jean Félix Granger/Jacqueline Granger – 7 – Citroen – 10m41s6 ; 25º - José Januário/Alaide Araújo – 1 – Buick – 8m38s0.

40 – GP DE PORTUGAL



A largada da prova destacando-se Casimiro de Oliveira (Ferrari 375MM nº 9); Vasco Sameiro (Ferrari 375 Monza nº 11); e Mike Hawthorn (Ferrari 750 Monza nº 5)

Os brasileiros Mário Valentim, Francisco Marques e Sérgio Bernardes que se encontravam em Portugal, participaram de outra corrida naquele país, dessa vez no circuito do Parque Monsanto, em Lisboa, onde foi disputado o GP de Portugal, no dia 25 de julho.

As chances dos brasileiros eram pequenas, principalmente face à presença da equipe Ferrari, que conquistou os dois primeiros lugares da corrida, com Froilan Gonzalez e Mike Hawthorn, respectivamente. O melhor dos nossos pilotos foi Francisco Marques que se classificou em décimo lugar, ficando Mário Valentim em décimo primeiro, enquanto Sérgio Bernardes foi obrigado a abandonar a prova.

[Ver RESULTADOS 1954/50](#)



Mário Valentim (Ferrari 250MM) e Sérgio Bernardes (Ferrari 225S)

41 – QUILÔMETRO LANÇADO DA AVENIDA FARRAPOS EM PORTO ALEGRE

Marcado inicialmente para o dia 25 de julho, por causa das fortes chuvas que caíram na capital do Rio Grande do Sul, a prova “Quilômetro Lançado da Avenida Farrapos” acabou sendo realizada no dia 1º de agosto, com a participação de nada menos que 48 carros, distribuídos pelas diversas categorias e classes nas quais a prova foi dividida. O recordista foi Catharino Andreatta, ao volante da sua Maserati 4CL, com a média de 187,500 km/h. A segunda melhor marca ficou com a Carretera Ford de Júlio Andreatta, com a média de 160 km/h, enquanto Catharino Andreatta também ficou com a terceira marca, com 156,502 km/h na sua Carretera Ford.

[Ver RESULTADOS 1954/51](#)

42 – IV GINCANA SANTISTA

No dia 1º de agosto foi disputada na Ponta da Praia, em Santos, a IV Gincana Santista, em homenagem ao aniversário de fundação do Clube Internacional de Regatas de Santos. Coube a vitória à dupla Aldo e Helena Ribeiro, sendo a seguinte a classificação da prova: 1º - Aldo e Helena Ribeiro – 3m30s; 2º - Henrique

45 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA

No dia 15 de agosto foi disputada em Interlagos a segunda etapa do Campeonato Paulista.

A primeira prova abrangeu os carros das categorias GT e Turismo, sendo os carros dessa categoria divididos pelas classes até 2.000 e acima de 2.000 cc. O vencedor foi Christian Heins, que pilotando um Porsche 356/1300, levou 29m23s0, média de 98,015 km/h para percorrer os 48 quilômetros da prova. O segundo colocado foi Reynaldo Villas Boas que, pilotando um Studebaker venceu na categoria Turismo, classe até 2.000 cc. O terceiro foi Oswaldo Fanucchi (Porsche 356/1300) e o quarto José George Borba (Simca 8), vencedor da categoria Turismo, classe até 2.000 cc.

[Ver RESULTADOS 1954/55](#)



Christian Heins preparando seu Porsche para correr em Interlagos

A segunda prova, das categorias Sport e Mecânica Nacional, foi vencida por Celso Lara Barberis (Ferrari 212), com o tempo de 43m11s0, média de 111,154 km/h, para percorrer a distância de 80 quilômetros. O segundo colocado foi Luiz Valente (Duchen Ford), vencedor na categoria Mecânica Nacional e o terceiro Ernesto Pinguim (Lancia Aurélia B10), que venceu a classe Sport até 2.000 cc.

[Ver RESULTADOS 1954/56](#)

46 – CORRIDA NO CIRCUITO FARROUPILHA - RS

No dia 15 de agosto foram disputadas duas corridas válidas para o Campeonato Gaúcho das categorias Standard até 1.300 cc e Turismo Melhorado até 1.300 cc.

Inicialmente foi disputada a corrida para carros Standard, intitulada “Prova Rádio Difusora” que foi vencida por Odoaldo Reginato, pilotando um Simca 8, que completou 10 voltas de 3,400 km no tempo de 28m22s2, média de 71,907 km/h, ficando em segundo lugar Ricardo Bastian (Austin A-40) que chegou 3s2 depois do vencedor. O terceiro colocado foi Alexio Demonstchuk (Ford Taunus).

[Ver RESULTADOS 1954/57](#)

A segunda prova, disputada pelos carros Turismo até 1.300 cc, com preparação livre, que recebeu o nome de “Prova Ernani Behs”, foi vencida pelo campeão gaúcho de 1953, Lupicínio Vieira, que mesmo largando na última posição no grid de largada, assumiu a liderança na segunda volta, liderando a competição até o seu final. Pilotando seu Simca 8, Lupicínio completou as 20 voltas, ou 68 quilômetros, no tempo de 50m52s2, média de 80,204 km/h, terminando em segundo Gabriel Cucchiarelli (Simca 8), distante 55s2.

[Ver RESULTADOS 1954/58](#)



Lupicínio Vieira

47 – CORRIDA EM BARI

No dia 22, Landi correu O GP Trullo D'Oro, em Bari, para carros Sport. Henrique Casini já tinha retornado ao Brasil e por isso não participou da prova que foi vencida por Franco Bordoni com um Gordini T-24S, com o tempo de 1h12m21s7, média de 145,934 km/h. O segundo colocado foi Bob Said, dos Estados Unidos, que pilotou uma Ferrari 500 Mondial. O terceiro foi Primo Pezzoli (Ferrari 166MM) e o quarto Chico Landi (Ferrari 250MM).

[Ver RESULTADOS 1954/59](#)

48 – CEM MILHAS DO MARACANÃ

Debaixo de muita expectativa, e contando com a presença de numeroso público, foi realizada no dia 22 de agosto as 100 Milhas do Maracanã. Inicialmente se inscreveram 22 carros esporte, mas no momento da largada, era de 15 o número dos participantes.

Dada a largada, Arthur de Souza Ramos, com a sua Ferrari 225S assumiu a liderança, seguido por Celso Lara Barberis, com outra Ferrari, uma modelo 212.



Arthur Souza Costa recebendo a bandeirada da vitória

E a luta pela vitória se resumiu a esses dois carros. Arthur liderou as duas primeiras voltas, quando foi superado por Celso que voltou a ser ultrapassado por Arthur na volta seguinte, e as posições foram se alternando entre os dois pilotos até que, a partir da 31ª Arthur conseguiu se distanciar, sendo ainda beneficiado quando Celso bateu a roda do seu carro no meio-fio, provocando o furo do pneu, perdendo duas voltas na troca do pneu, para retornar em terceiro, atrás de Ciro Cayres que corrida com Maserati A6GCS. Depois de retornar à pista, Celso Lara Barberis passou a pilotar de uma forma espetacular, com isso recuperando a segunda posição na 75ª volta, chegando mesmo a recuperar uma volta em relação a Arthur Souza Costa, mas não suficiente para vencer.

Arthur Souza Costa venceu a prova depois de 1h27m16s5, média de 110,650 km/h, completando 87 voltas ou 160,950 km. Celso Lara Barberis terminou em segundo com 86 voltas e Ciro Cayres em terceiro com 85 voltas.

[Ver RESULTADOS 1954/60](#)



Disputa entre os Jaguar XK-120 de Bob de Falkenburg e Henrique Bastian

49 – GINCANA UNIVERSITÁRIA EM SÃO PAULO

O Centro Acadêmico XXII de Agosto, sob a supervisão do Automóvel Clube do Brasil, seção de São Paulo, realizou no dia 22 de agosto a Gincana Universitária, na Praça Charles Miller, no Estádio do Pacaembu, com a participação de 14 equipes, que teve o seguinte resultado: 1º - Alfredo Leonel Minniti/Vera Martins – 3m37s0; 2º - Flávio Dantas Fonseca/Miriam Ottobri Costa – 3m42s4; 3º - Airton Cunha Rego/Marlene Cunha Rego – 4m01s3; 4º - Francisco de Camargo Lima/Hilve Rangel – 4m23s2; 5º - Alberto Araújo/Zilmar Frangi – 4m27s0; 6º - Ari Castro Delgado/Vera Frangi – 4m54s4; 7º - Gino Pugliesi/Maria Mansoli – 4m57s3. 8º - Antônio Garcia Pereira Júnior/Tais Maria Franco Junqueira – 5m00s3; 9º - Edson Wagner Atanea/Júlia Salomão – 5m23s1; 10º - José Corsini/Renata Massetto – 5m37s2; 11º Antônio Lores Firpo/Tais Mendes – 5m47s4; 12º - Artur Celso de Oliveira/Rosemary Nanger – 6m33s0; 13º - Nelson Lascala/Maria Teresa – 6m50s4; 14º Arthur César Whitaker Neto/Carmen Heloisa Carvalho – 8m00s3.

50 – I CIRCUITO DE PASSO FUNDO

No dia 22 de agosto foi disputado o I Circuito de Passo Fundo, numa pista com 7,030 km, composto por duas provas, uma para Turismo Força Livre (Prova Dr. Gaspar Coutinho) e outra para Turismo Standard (Prova Dr. César Prieto).

Na prova de Turismo Força Livre, Diogo Ellwanger que não cruzava a meta de chegada como vencedor há algumas corridas, fez as pazes com a vitória, depois de ocupar a segunda colocação até a 11ª volta, quando Aido Finardi, que liderava, perdeu muito tempo nos boxes com problemas no motor do seu carro. Em segundo lugar ficou Alcides Schroeder com três minutos de atraso em relação ao vencedor, o terceiro Júlio Andreatta e o quatro José Asmuz. Finardi que tinha retornado à prova, ficou apenas com a quinta colocação.

[Ver RESULTADOS 1954/61](#)



Diogo Ellwanger o vencedor da prova



Aristides Bertuol que não terminou a corrida

A prova da Categoria Turismo Standard, que recebeu o nome de Prova Dr. César Prieto, foi vencida por Catharino Andreatta, ficando em segundo lugar Nilson Flores Silva, em terceiro Breno Fornari e em quarto Oswaldo de Oliveira.

[Ver RESULTADOS 1954/62](#)

51 – PROVA RIO-CAXAMBU

Prevista como uma prova de Rally foi realizada a prova Rio-Caxambu, que tinha como tempo mínimo 65 quilômetros horários e, além disso, os participantes deveriam obedecer às leis do trânsito uma vez que o percurso entre o Rio de Janeiro e Caxambu foi disputada com tráfego aberto.

Porém não foi isso que se viu, uma vez que o vencedor, Henrique Casini, percorreu os 296 quilômetros do percurso no tempo de 2h31m13s8, com uma média de 117,437 km/h. Se as leis de trânsito fossem seguidas, sua média não poderia ser superior a 80 km/h, daí se concluir que foi na verdade uma corrida de velocidade.

A prova foi uma promoção do Automóvel Clube do Brasil, sob os auspícios do comércio, indústria e prefeitura de Caxambu, aprazível estação termal mineira, com largada às 7,30 horas do dia 7 de setembro, no quilômetro 4 da Rodovia Presidente Dutra (Rio-São Paulo) e chegada em frente o Rancho das Acácias em Caxambu, contando com a participação de 16 carros, entre eles Henrique Casini que recentemente tinha retornado da Europa, Antônio Fernandes da Silva que retornava às corridas depois do grave acidente sofrido em 1949, Arthur Souza Costa, Euclides de Brito, e Ary Cortez, cujo resultado final foi o seguinte.

Casini venceu pilotando um Cadillac, ficando em segundo lugar Ary Cortez (Ford) e em terceiro Euclides de Brito (Ford).

52 – A FERRARI DE CHICO LANDI

Depois da morte do presidente Getúlio Vargas, foram abertos diversos inquéritos, apurados e divulgados casos ocorridos durante seu governo, entre eles a compra da Ferrari que foi presenteada a Chico Landi. A ideia do presidente de oferecer um carro ao volante Chico Landi partiu dos Srs. Ricardo Jafet, Maciel Filho, e Roberto Alves.

Ricardo Jafet, foi um dos financiadores da campanha de Getúlio à presidência e era cotado para assumir o Ministério da Fazenda, mas acabou nomeado presidente do Banco do Brasil. José Soares Maciel Filho tinha ocupado diversos cargos durante o primeiro governo Vargas e em 1954 era considerado um conselheiro informal do presidente da República. Roberto Alves era o secretário particular de Getúlio Vargas.



Chico Landi pilotando a Ferrari na Inglaterra em 1952

A doação do carro, segundo os idealizadores do ato, seria um gesto altamente político do presidente da República, pois Landi afirmara que não ganhara o Circuito da Gávea porque seu carro era inferior aos dos corredores estrangeiros. Assim, foram dadas instruções ao Banco do Brasil e comprada, na Itália, uma Ferrari por 600 mil cruzeiros. Quando na tribuna da Câmara o Deputado Bilac Pinto denunciou a aplicação

indevida do dinheiro do Banco do Brasil para “fins pessoais do presidente da República”, houve um corre-corre no Catete, porque esse fato sujeitava o Sr. Getúlio Vargas a um processo de impeachment.

Para legalizar a situação, o Sr. Marcos de Souza Dantas (Diretor da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil) sugeriu que Arquimedes Manhães (Assistente do Presidente) e Roberto Alves emitissem um título de 600 mil cruzeiros contra o Banco da Prefeitura e com esse dinheiro foi coberto o débito no Banco do Brasil. A situação de pânico no Palácio chegou a ser de tal ordem que Roberto Alves fez ligações telefônicas para Paris, onde o Sr. Ricardo Jafet estava de férias. E foi Jafet quem, regressando ao Brasil, pagou os 600 mil cruzeiros levantados por Arquimedes e Roberto no Banco da Prefeitura.

53 – TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

De 3 a 12 de setembro foi disputada uma das provas mais longas do automobilismo mundial, o Tour de France Automobile, numa distância 6.041 quilômetros pelo território francês.

Na sua quarta edição, o Tour de France foi dividido em três etapas:

A primeira foi disputada entre Nice e Brest, com 2.412 quilômetros, contando com duas provas cronometradas, a Subida de Peyresurde, com 4,5 km e uma corrida no circuito de Le Mans, com 161,9 km.

A segunda etapa, ligava Brest a Nancy, com 2.190 quilômetros, tendo quatro provas cronometradas: 300 metros com largada e chegada paradas; 500 metros em Roubaix, com largada e chegada lançadas; Circuito de Reims com 41,5 km; e a Subida de Nancy, com 2,4 km.

Finalmente, a terceira etapa, entre Nancy e Nice, tinha 1.439 quilômetros, com três provas cronometradas: 1,5 km em linha reta em Nancy; Subida de La Turbie, com 6,3 km; e circuito na Promenade des Anglais, em Nice, com 100 quilômetros.

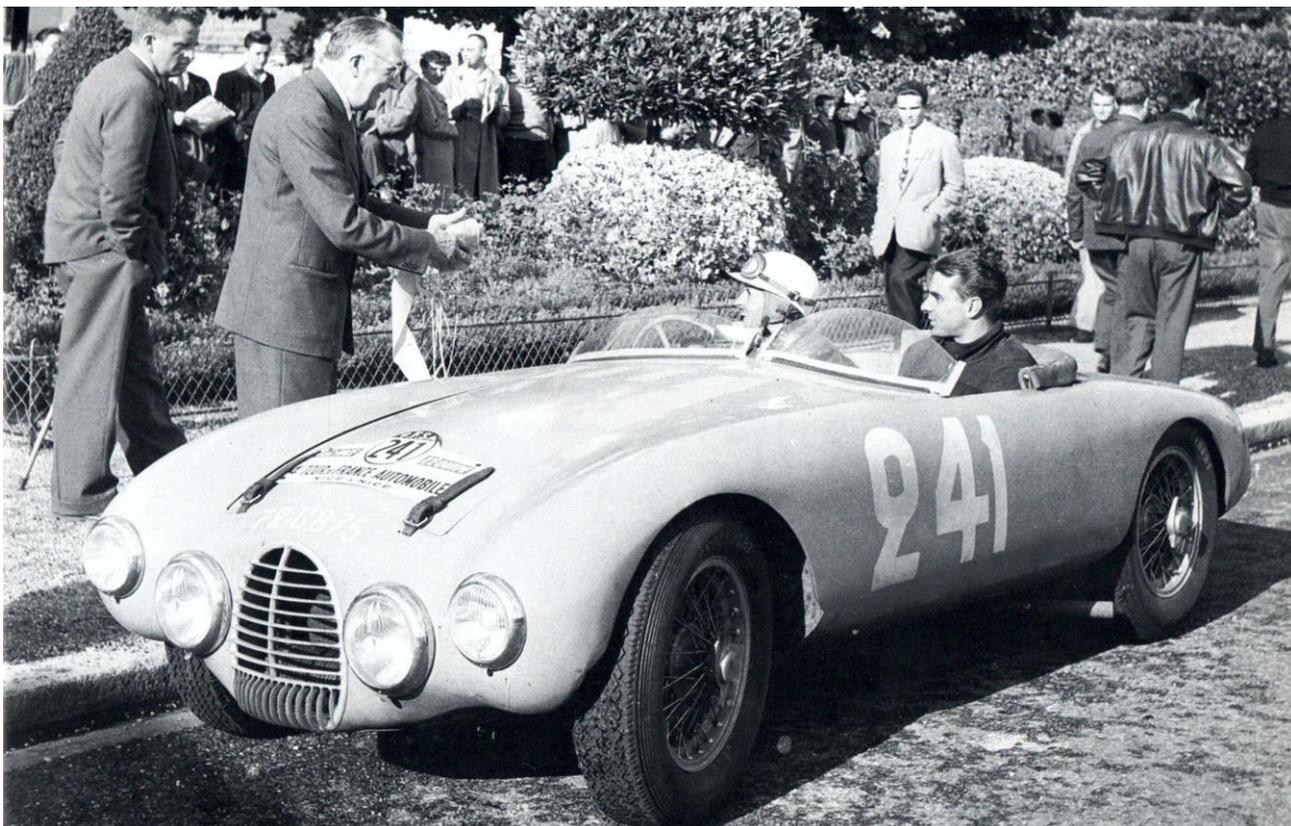


Largada de Hermano da Silva Ramos

O brasileiro Hermano da Silva Ramos participou da corrida formando dupla com seu irmão Jean, num Aston Martin DB2/4, da categoria GT. Os brasileiros venceram a Subida de Peuresurde na categoria GT, mas no Circuito de Le Mans, resolveram correr com pouco combustível, para diminuir o peso do carro e com isso melhorar o seu desempenho. Essa atitude foi fatal para a dupla, pois o carro sofreu “pane seca” e acabou sendo desclassificado da corrida.

O Tour de France foi vencido pela dupla francesa Jacques Pollet/Hubert Gauthier, que pilotaram um Gordini T26S, vitória que foi muito facilitada pela desistência dos seus principais concorrentes, entre eles seus companheiros de equipe André Guelfi/Júlio Quilim, que acabaram desclassificados de forma inusitada. No percurso entre Nancy e Nice, quando o carro era pilotado por Quilim, esse não encontrou o posto de controle, se perdeu e quando o encontrou, estava quinze minutos fora do tempo mínimo estabelecido e com isso foram desclassificados. Guelfi, muito irritado, abandonou seu companheiro na beira da estrada e seguiu a toda velocidade em direção a Nice, mesmo estando desclassificado.

Quanto ao carro vencedor, vale destacar que os pilotos somente receberam o carro na véspera do início da corrida e que, apesar de enfrentarem problemas com a suspensão traseira, conseguiram efetuar os reparos nas proximidades de Paris e venceram a competição na classificação de geral e na categoria Sport Internacional.



O Gordini T26S de Jacques Pollet/Hubert Gauthier

Nessa prova, os carros foram divididos em quatro categorias principais: 1 – Esporte Internacional, vencida por Polle/Gauthier; 2 – Esporte até 1.500 cc, cujos vencedores foram Claude Storez/Herbert Linge, com Porsche 550; 3 – GT, vencida por Pierre Stasse/Olivier Gendebien, com Alfa Romeo 1900 Super Sprint; e 4 – Turismo, vencida por Bruno Martignoni/Gino Rabezana, com Alfa Romeo 1900 TI. Gilberte Thirion-Ingeborg Polensky, ganharam a Copa das Damas.

O registro triste da prova foi a ocorrência de três mortes de pilotos. O primeiro acidente ocorreu ainda na primeira etapa, quando o Austin Healey 100, da dupla Frédéric Cramer/Elizabeth Cramer saiu da pista, quando era pilotado por Elizabeth, capotando numa vala, provocando a morte de Frédéric, um alemão que era professor nos Estados Unidos e piloto na horas vagas, ficando sua esposa bastante ferida.

O segundo acidente provocou a morte de René Bouchard e da Sra. Morel, quando outro Austin Healey 100 capotou na saída de St-Martin-du-Var.

[Ver RESULTADOS 1954/64](#)



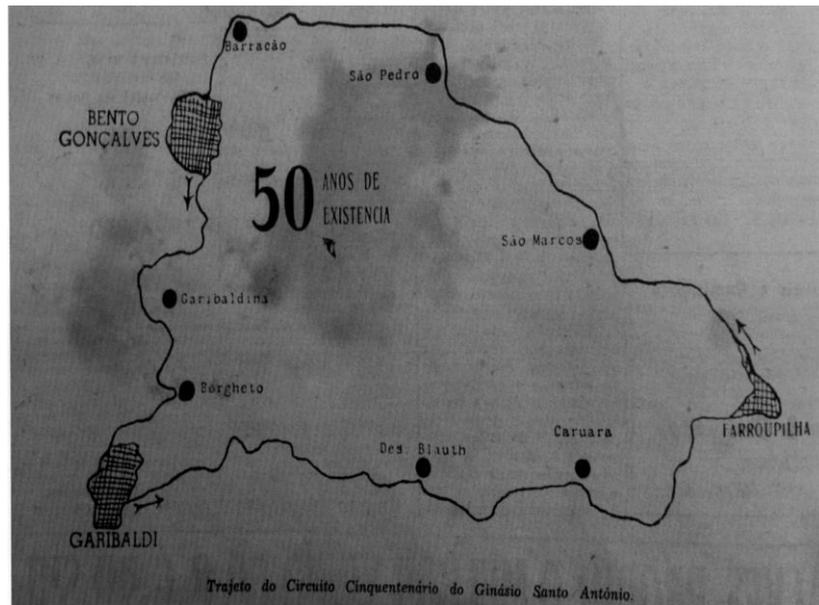
Largada da prova no circuito de Reims, tendo na primeira fila: 121 – Consten/Le Guézec (Triumph TR2); 130 – De Amod/Oesteicher (Lancia GT); e 126 – Herzet/Binachi (Ferrari 166MM)

54 – PROVA FUNDAÇÃO DO GINÁSIO SANTO ANTÔNIO DE GARIBALDI - RS

Programada inicialmente para o dia 6 de junho, a corrida em homenagem ao “Cinquentenário do Ginásio Santo Antônio de Garibaldi” somente foi realizada no dia 12 de setembro, num circuito de 65 quilômetros, com saída em Garibaldi, passando por Farroupilha (26 km), Bento Gonçalves (24 km) e novamente Garibaldi (15 km), que deveria ser percorrida por três vezes.

Essa foi a quinta etapa do Campeonato Gaúcho de Força Livre e, caso se sagra-se vencedor Diogo Ellwanger, conquistaria o título. Entretanto isso não ocorreu, cabendo a vitória ao piloto de Passo Fundo Aido Finardi que, com essa vitória, passou a disputar diretamente o título da temporada com Ellwanger. Destacada atuação teve Waldir Rebeschini, campeão da categoria Standard que mesmo competindo com um carro com preparação inferior, conquistou a segunda colocação ficando a menos de três minutos do vencedor. Aristides Bertuol conquistou o terceiro lugar, mas teve o carro quebrado quando faltavam menos de 500 metros para receber a bandeirada de chegada, tendo transposto a linha de chegada no embalo que o carro tinha, o que foi facilitado pelo declive da pista. Diogo Ellwanger não terminou a prova.

[Ver RESULTADOS 1954/65](#)



55 – COPA DO SALÃO DE PARIS



No domingo 10 de outubro, no período da realização do Salão de Automóveis de Paris, foi disputado no Autódromo de Montlhéry, nos arredores da capital francesa, a tradicional corrida intitulada “Copa do Salão” que foi composta por diversas provas, entre elas a destinada a carros da categoria Sport, que contou com a participação do brasileiro Hermano da Silva Ramos, que fazia sua estreia na equipe oficial da fábrica Gordini, com um carro da classe até 2.000 cc.

A prova foi dividida em quatro classes: até 750 cc, até 1.500 cc, até 2.000 cc e acima de 2.000 cc.

Inscreveram-se 29 carros, e a prova de classificação foi disputada debaixo de tempo chuvoso, com os tempos sendo registrados no final, quando a pista ficou melhor, com Jean Behra conquistando a pole-position. Em segundo lugar ficou Masten Gregory (Ferrari 375MM), seguido por Pierre Levegh (Talbot Lago T26GS); Georges Grignard (Pegaso 2,8 Turbo); Joaquim Power (Pegaso 3.200); Duncan Hamilton (Jaguar C-Type);

François Picard (Ferrari 735S); Hermano da Silva Ramos, que se posicionou à frente de cinco Maserati A6GCS da classe até 2 litros.

No dia da corrida o tempo estava seco e ameno, em ótimas condições para a realização da corrida e, baixada a bandeira de largada, Jean Behra assumiu a liderança que manteve até o final, com boa vantagem para Masten Gregory que se firmou na segunda colocação. O Pegaso de Grignard começou a soltar fumaça pela pista, sendo obrigado a abandonar ainda no início da corrida.

A principal luta foi efetuada na disputa pelo terceiro lugar, entre Duncan Hamilton, François Picard e Pierre Levegh, com o primeiro assumindo a posição na última volta quando Picard cometeu um erro.

O brasileiro Da Silva Ramos fez uma corrida espetacular, chamando atenção pela precisão da sua tocada, liderando a corrida, na sua classe, até faltarem quatro voltas, quando a queima da junta do cabeçote do motor do seu Gordini fez com que abandonasse a prova. Com isso, “Mike Sparken” na Maserati de fábrica

assumiu a liderança da classe, mas foi batido pela Maserati particular do suíço Benoist Musy nas últimas voltas.

Jaques Péron (Osca) liderou a maior parte da corrida na classe até 1.500, mas problemas mecânicos fizeram com que perdesse a vitória para Stirling Moss (Connaught).

Na classe até 850 cc venceu C. Orsetti com Giaur.

[Ver RESULTADOS 1954/66](#)

56 – ASSEMBLEIA DA FIA

Em 15 de outubro foi realizada em Buenos Aires a Assembleia Geral da Federação Internacional de Automobilismo – FIA, que contou com a participação de duzentos e trinta e oito delegados, representando trinta e oito nações. A assembleia ocorreu durante os festejos comemorativos do cinquentenário do Automóvel Clube Argentino e o Brasil foi representado pelo coronel Sylvio Santa Rosa, presidente do Automóvel Clube do Brasil. Santa Rosa retornou ao Brasil demonstrando grande entusiasmo com o destino do esporte no Brasil, tendo conseguido a inclusão das corridas da Gávea e de Interlagos, de 1955, no calendário internacional da FIA. Porém esse entusiasmo foi efêmero, pois, com a crise instalada no Brasil depois da morte do presidente da República, as provas não foram realizadas.

57 – CIRCUITO DO PARQUE FARROUPILHA - RS

A prova de encerramento do Campeonato Gaúcho de Automobilismo da categoria Turismo Melhorado até 1.300 cc foi disputada no dia 24 de outubro no Circuito do Parque Farroupilha, em Porto Alegre. Aldo Costa Que tinha comprado o Fiat 1100 com o qual Ângelo Juliano tinha vencido diversas provas em 1953, conquistou o campeonato gaúcho da categoria Turismo Melhorado até 1.300 cc, ao vencer a prova que recebeu o nome de “Prova Dr. Pedro Tassaz Goanzalez. O segundo colocado foi Valdecir Tiburch (Simca 8) e o terceiro Oswaldo Nascimento (Simca 8).

[Ver RESULTADOS 1954/67](#)

A prova para carros Turismo Standard até 1.300 cc foi vencida por Eberhard Herzfeldt, ficando em segundo lugar Karl Iwers.

[Ver RESULTADOS 1954/68](#)

58 – II CIRCUITO DO LITORAL - RS

No dia 31 de outubro foi disputada a prova de encerramento do Campeonato Gaúcho de Turismo Força Livre, o “II Circuito do Litoral”, prova de estrada disputada no percurso Pelotas-Guaíba-Pelotas, com 470 quilômetros de distância. O vencedor foi Diogo Ellwanger que se sagrou tricampeão de automobilismo no Rio Grande do Sul. Apenas três carros terminaram a corrida, ficando Catharino Andreatta em segundo e Gildo Morais em terceiro lugares.

[Ver RESULTADOS 1954/69](#)

59 – CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO

1 – Categoria Turismo Força Livre:

Campeão – Diogo Ellwanger – 196,01 pontos; Vice-campeão – Aido Finardi – 108,15 pontos; 3º - Catharino Andreatta – 85,60 pontos; 4º Dante Roveda – 63,71 pontos; 5º - Alcides Schroeder – 54,86 pontos; 6º - José

Madrid – 36,46 pontos; 7º Waldir Rebeschini – 36,60 pontos; 8º Júlio Andreatta – 20,75 pontos; 9º Gildo Morais – 20,16 pontos; 10º José Asmuz – 18,05 pontos; 11º Orlando Menegaz – 12,27 pontos; 12º José Rimoli – 7,14 pontos; 13º Germano Rigotto – 4,67 pontos; 14º Dirceu Oliveira – 4,05 pontos; 15º Miguel Lisboa e 16º Ulysses Oiarzabal – 1,90 pontos.



2 – Categoria Turismo Standard:

Campeão – Waldir Rebeschini; Vice-campeão – Oswaldo de Oliveira; 3º Catharino Andreatta.

3 – Categoria Turismo Melhorado:

Campeão – Aldo Costa; Vice-campeão – Lupicínio Vieira; 3º Gabriel Cucchiarelli.

60 – I CIRCUITO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS - PR

Em 7 de novembro foi disputada uma interessante competição intitulada “I Circuito de São José dos Pinhais” na cidade homônima, nas proximidades de Curitiba, Paraná.

Inicialmente foi disputada uma Gincana, que teve o seguinte resultado: 1º - Eduardo Mieis/Leda Silveira – 3m28s0; 2º - Percy Rodrigues/Tereza Doetzer – 3m39s0; 3º - Carlos Silva/Karim Silva – 3m40s0; 4º - José Pastuch/Janice Grossi; 5º - Luiz Fernando Beltrão/Wilma Lindroth.

A segunda prova disputada reuniu carros Standard com até 4.000 cc, que foi vencida por Cirilo Previde (Ford), com Eurides Negrieros (Ford) em segundo e Orides Potoscani (Ford) em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1954/70](#)

Finalizando o programa foi disputada uma corrida para carros Turismo Força Livre, que foi vencida por Haroldo Vaz Lobo ao volante da sua Carretera Ford, com o tempo de 1h05m45s0, média de 95,817 km/h, ficando em segundo lugar José Cury Neto (Carretera Cadillac) e em terceiro Cirilo Previde (Ford).

[Ver RESULTADOS 1954/71](#)

61 – TORNEIO AUTOMOBILÍSTICO EM MELO - URUGUAI

Na Cidade de Melo, próximo à divisa do Brasil com o Uruguai, foi disputado em 22 de novembro a 1ª etapa do “Torneio de Automobilismo”, que foi vencida pelo campeão gaúcho Diogo Ellwanger que completou 30 voltas, ou 51,405 km em 38m04s0, média de 81, 024 km/h. Em segundo lugar ficou o uruguaio Rômulo Buonavoglia e em terceiro Catharino Andreatta, todos pilotando Carreteras Ford.

[Ver RESULTADOS 1954/72](#)

62 – CEM MILHAS DO IV CENTENÁRIO

Como parte das comemorações dos 400 anos de fundação da cidade de São Paulo, o Automóvel Clube do Brasil organizou, no dia 28 de novembro, uma corrida destinada aos carros das categorias Sport Internacional (divididos nas classes até e acima de 1.500 cc) e Mecânica Nacional, denominada “Cem Milhas do IV Centenário”, valendo, também, como etapa do campeonato paulista de automobilismo de 1954.



A largada da prova

Inscreveram-se para a corrida, com carros Ferrari: Chico Landi na Ferrari 375 de Fórmula 1, que tinha recebido nova carroceria do tipo Sport, Celso Lara Barberis e Godofredo Viana com Ferrari 250MM, Ângelo Juliano (212) e Joaquim Silva Jr. (195S). Também estavam inscritos os dois Allard J2 Cadillac de Pedro Romero Filho e de Ciro Cayres, este último com carroceria completamente remodelada na Oficina de Victor

Losacco, além de um Jaguar, de Juan Carlos Themer (que não compareceu à corrida) e os carros de Mecânica Nacional, de Eugênio Martins (uma Maserati 4CL com motor Jaguar preparado por Nelson Enzo Brizzi) e o Duchen Ford de Luiz Valente.

Entre os carros de menor potência estavam presentes duas Cisitália (Ruggero Peruzzo e Rubens Azzalin), três MG (Cláudio Daniel Rodrigues, Joluan e Paulo Alves Motta), dois Porsche (Christian Heins e Oswaldo Fanucchi) e três Fiat de diversos modelos (Jorge Eddel, Leone Bracalli e Luiz Octávio Pereira).

Na prova de classificação, o melhor tempo foi registrado por Godofredo Viana, completando a primeira fila os carros de Pedro Romero, Ciro Cayres e Celso Lara Barberis.

Chico Landi, cujo carro teve uma ponta de eixo quebrado não compareceu à prova de classificação e tão pouco alinhou para a corrida, assim como Cláudio Daniel Rodrigues e Joluan, cujos MG também apresentaram problemas mecânicos.

O grid de largada foi formado na seguintes ordem:

14 Godofredo Viana Fº Ferrari 250MM	8 Pedro Romero Fº Allard J2 Cadillac	44 Ciro Cayres Allard J2 Cadillac
46 Celso Lara Barberis Ferrari 250MM	22 Luiz Valente Duchen Ford	
17 Ruggero Peruzzo Cisitália 202	12 Ângelo Juliano Ferrari 212	11 Rubens Azzalin Cisitália 202
4 Leone Bracalli Fiat Bracalli	34 Jorge Eddel Fiat 508/1100	
10 Eugênio Martins Maserati 4CL Jaguar	36 Paulo Alves Motta MG TC Special	1 Oswaldo Fanucchi Porsche 356
3 Christian Heins Porsche 356	18 Joaquim Silva Jr. Ferrari 195S	
5 Luiz Octávio Pedreiras Fiat 508/1100		

Dada a largada, Ciro Cayres, valendo-se da maior potência do motor do seu carro, assumiu a liderança seguido por Celso Lara Barberis, Godofredo Viana Filho e Celso Lara Barberis.

Pedro Romero foi o primeiro a abandonar, tendo percorrido pouco mais de 200 metros antes do diferencial do seu carro partir, deixando-o fora da disputa.

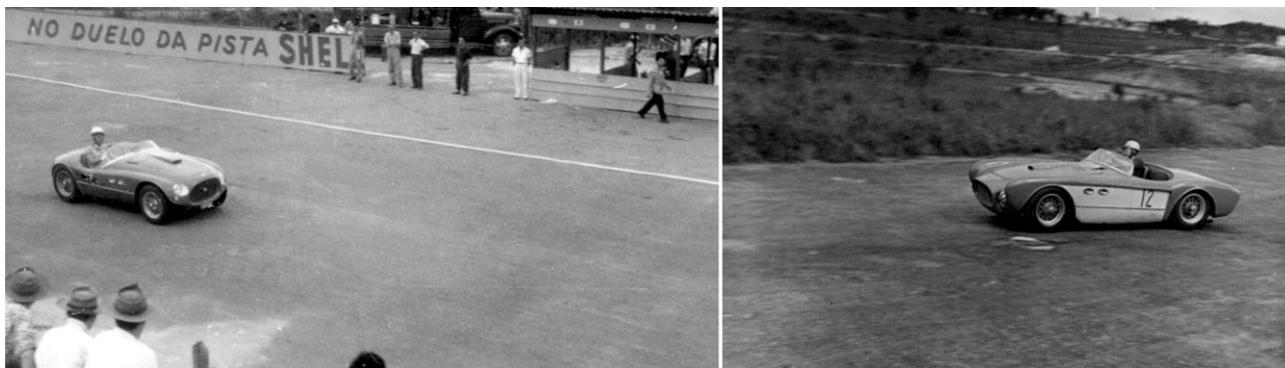
Mesmo largando nas últimas posições, por não ter registrado tempo na classificação, Eugênio Martins veio escalando o pelotão até se colocar na quarta posição, logo atrás de Ciro, Celso, e Godofredo e assim, nessas posições, completaram a primeira volta.

Na quinta colocação, já um pouco distanciado, aparecia Luiz Valente, seguido por Ângelo Juliano, Joaquim Silva, Rubens Azzalin, Paulo Alves Motta, Christian Heins, Leone Bracalli, Jorge Eddel, Oswaldo Fanucchi e Luiz Pedreiras, enquanto Ruggero Peruzzo entrou nos boxes com o para-lamas traseiro da sua Cisitália amassado e pegando no pneu.

Godofredo começou então a forçar a marcha da sua Ferrari e na quarta volta acabou por superar Celso Lara, para ocupar a segunda posição.

Na quarta volta Pedreiras (Fiat) abandonou.

A liderança de Ciro Cayres, entretanto, durou apenas 5 voltas, quando o Allard teve o seu câmbio quebrado forçando-o a abandonar a competição e, logo em seguida, foi a vez do Fiat de Bracalli também abandonar com problemas na direção.



À esquerda o vencedor da prova Celso Lara Barberis (Ferrari 250MM) e à direita Ângelo Juliano (Ferrari 212)

Com o abandono de Ciro, Godofredo assumiu a liderança seguido muito de perto por Celso, com os dois pilotos iniciado uma árdua luta pela vitória.

Na categoria até 1.300 cc, Christian Heins que liderava começou a enfrentar problemas e a frequentar os boxes, perdendo diversas posições e entregando a liderança para o MG de Paulo Alves Motta, enquanto Ruggero Peruzzo vinha recuperando terreno depois do atraso provocado pela sua entrada nos boxes.

As próximas baixas foram as de Jorge Eddel e de Osvaldo Fanucchi.

Celso Lara Barberis acabou passando por Godofredo Viana na décima primeira volta e aos poucos foi ampliando sua vantagem.

Faltando quatro voltas para o final da prova, Godofredo voltou a forçar a marcha, mas sem conseguir se aproximar do líder que acabou vencendo com cinco segundos de vantagem.

Eugênio Martins ficou em terceiro, Ângelo Juliano em quarto, Joaquim Silva em quinto e Luiz Valente em sexto.

Paulo Alves Motta venceu na categoria até 1500 cc seguido por Ruggero Peruzzo depois de uma grande recuperação deste.

Logo depois dessa prova, o autódromo de Interlagos entrou em reformas e somente seria reinaugurado no final de 1955 com a criação do “anel externo” que anos depois seria palco dos 500 Km de Interlagos.



Godofredo Viana Fº (Ferrari 250MM) sendo perseguido por Eugênio Martins (Maserati 4CL Jaguar)



No início da corrida Ciro Cayres (Allard Cadillac) perseguido por Celso Lara Barberis (Ferrari 250MM) e Godofredo Viana Fº (Ferrari 250MM)

63 – CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO

1 – Categoria GT:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	Christian Heins	Porsche 356/1300	-	8	8	16
2º	Oswaldo Fanucchi	Porsche 356/1300	6	6	-	12
3º	Ciro Cayres	Simca Comino	8	-	-	8
4º	Leone Bracalli	Fiat Bracalli	4	-	-	4

2 – Categoria Turismo 1.200 cc:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	Emílio Zambello	Fiat 508/1100	8	3	-	11
2º	Cícero Bittencourt	Fiat 508/1100	6	4	-	10
3º	Albino da Silva	Dyna Panhard X-100	-	8	-	8
4º	Bruno Zuffo	DKW F-89	-	6	-	6

3 – Categoria Turismo de 1.201 a 2.000 cc:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	José George Borba	Simca 8	8	8	-	16
2º	Jorge Eddel	Fiat 508/1100	-	-	8	8
3º	Danilo Lemos	Simca 8	-	6	-	6

4 – Categoria Turismo acima de 2.001 cc:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	Reynaldo Vilas Boas	Studebaker	-	8	-	8

5 – Sport até 1.500 cc:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	Ruggero Peruzzo	Cisitália 202	8	8	6	22

2º	Rubens Azzalin Fº	Cisitália 202	4	6	4	14
3º	Pedro Alves Motta	MG TC	-	-	8	8
4º	Celso Lara Barberis	Simca Sport	6	-	-	6
5º	Eugênio Martins	MG TC	3	-	-	3

6 – Sport Internacional:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	Celso Lara Barberis	Ferrari 205MM/212 Export	8	8	8	24
2º	Ernesto Pinguim	Lancia Aurélia B10	6	6	-	12
3º	Godofredo Vianna Fº	Ferrari 250MM	-	-	6	6
4º	Roberto Claro	Ferrari 1666MM	4	-	-	4
	Ângelo Juliano	Ferrari 212 Inter	-	-	4	4
6º	Joaquim Silva Jr.	Ferrari 195S	-	-	3	3

7 – Mecânica Nacional:

P	PILOTO	CARRO	11/07/1954	15/08/1954	28/11/1954	TOTAL
1º	Luiz Valente	Duchen Ford	8	8	6	22
2º	Eugênio Martins	Maserati 4CL Jaguar	-	-	8	8
3º	Cláudio Daniel Rodrigues	MG TC	6	-	-	6

64 – TORNEIO QUADRANGULAR NO SUL

A temporada automobilística de 1954 foi encerrada com a realização de uma etapa do “Torneio Quadrangular de Automobilismo”, disputada no dia 5 de dezembro em Bagé, saindo vencedor Catharino Andreatta., que pilotando a famosa Carretera “Galgos Brancos” nº 2 assumiu a liderança logo após a largada mantendo-a até o final, sempre perseguido pelo campeão gaúcho Diogo Ellwanger.

[Ver RESULTADOS 1954/74](#)

Como preliminar foi disputada uma prova para a categoria Turismo Standard que teve como vencedor Oswaldo de Oliveira ao volante do seu Ford Cupê 1940, ficando em segundo lugar Catharino Andreatta e em terceiro Alfredo Teixeira.

[Ver RESULTADOS 1954/75](#)