

## 1968 – Parte I

### 1 – ELEIÇÃO NA CBA

Com vistas à próxima eleição da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, a Federação Carioca de Automobilismo lançou a candidatura do almirante Maurício Dantas Torres, comandante do 1º Distrito Naval à presidência da entidade, justificando a candidatura num esforço de pacificação do automobilismo nacional.

### 2 – INAUGURAÇÃO DO KARTÓDROMO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

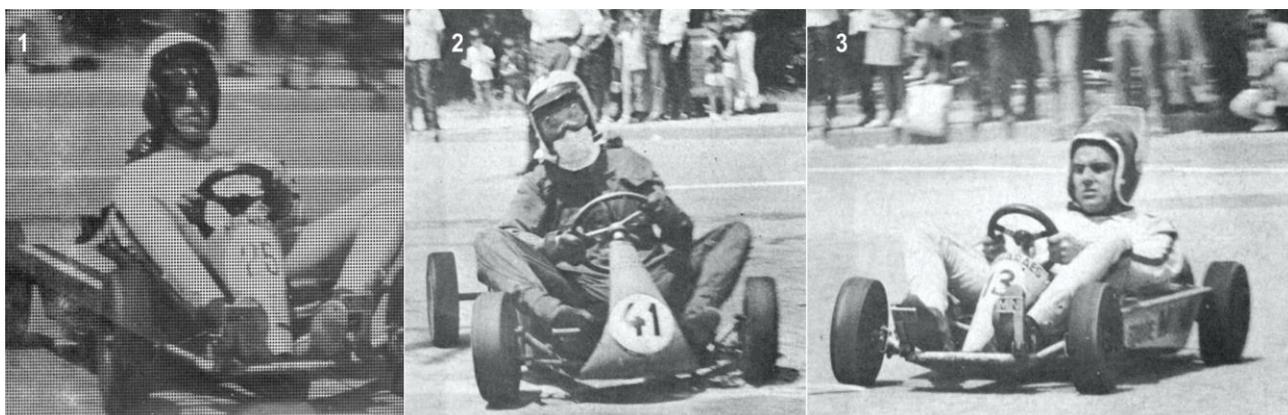
No dia 27 de janeiro foi inaugurado o kartódromo de São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba, com a realização de uma corrida de 150 quilômetros.

A prova foi organizada pelo Kart Clube do Paraná, a nova pista tinha uma extensão de 750 metros e foi disputada por 26 karts, apresentando o seguinte resultado: 1º Luiz Moura Brito (Curitiba)/José Carlos Cornelsen (RJ) – 214 voltas; 2º Roberto Ferreira/Cláudio Albertotti (Rolândia) – 207 voltas. 3º Pedro Raab/Jorge C. Leman (Rolândia) – 184 voltas; 4º Consuelo Cornelsen (RJ) /Plácido Iglesias (Curitiba) – 183 voltas; 5º Egon Werner Schrappe/Sérgio Artur Viana (Curitiba) – 183 voltas; 6º Enzo Scaletti/Luiz Fernando K. Grocoske (Curitiba) – 175 voltas.

### 3 – KART NO IBIRAPUERA

Debaixo de forte desorganização foi realizada no dia 28 de janeiro a “2ª Prova Prefeito Faria Lima”, num circuito improvisado em torno do prédio da Bienal, no Parque do Ibirapuera, São Paulo.

Programada inicialmente para serem disputada três provas: categoria 125 cc, 100 cc e estreantes, o evento acabou tendo apenas uma prova com duração de uma hora, do qual participaram 17 karts, tendo o seguinte resultado final: 1º 25 – Maneco Combacau – Mini 125 cc – 74 voltas; 2º 13 – Antônio Carlos Guimarães – Mini 100 cc – 74 voltas; 3º 41 – Vitor Denadae – Silpo 125 cc – 72 voltas; 4º 181 – Luís Molinari/O. Casanova – Silpo 125 cc – 69 voltas; 5º Roberto Batista/Nilson Clemente – Mini 125 cc – 65 voltas.



**1 – Maneco Combacau; 2 – Vitor Denadae; 3 – Antônio Carlos Guimarães.**

#### 4 – 6 HORAS SHELL – EL PINAR - URUGUAI

No dia 3 de fevereiro foi disputada a prova “6 Horas Shell”, no autódromo de El Pinar, no Uruguai, dividida em duas classes de carros da categoria turismo: “A” com carros até 1.000 cc e “B” acima de 1.001 cc.

Dessa prova participou a dupla brasileira Henrique Iwers/Jan Balder, ao volante de um DKW Vemag da classe “A”. Os favoritos à vitória geral eram os BMW uruguaios, um sendo equipado com motor de 2.000 cc, pilotado por Diego e Rafael Fernandez e outro, de 1.600 cc de Hector Fojo/Nestor Uceline. Seus principais adversários eram os Morris Mini Cooper, sendo o mais cotado, o dos uruguaios Victor e Rafael Paullier, uma vez que esses pilotos estavam muito familiarizados com carro e pista. O outro Mini Cooper era dos argentinos Edgardo Boschi/Hernán Dubourg. Embora esses carros tivessem motores menos potente que os BMW, tinham grande chance em função da pista ser muito sinuosa, favorecendo a maior maneabilidade dos Mini Cooper.

Na classe “A”, os favoritos eram os Renault 1093, juntamente com o carro dos brasileiros.

Às quatro da tarde, e com mais de 40º C de temperatura na pista, os pilotos se alinharam para a largada ao estilo “Le Mans”. Quando foi baixada a bandeira uruguaia, o BMW de Diego Fernandez assumiu a liderança enquanto o Renault 1093 do uruguaio Gutiérrez, se atrasou, perdendo preciosos minutos até conseguir largar.



*A largada da prova*

No início da corrida os dois BMW se alternaram na ponta, sempre escoltados por Victor Paullier. Este último, pouco antes do início da prova, verificou que a temperatura do motor do seu carro tinha subido para 100º C. Com isso, o piloto decidiu não o exigir do carro no início da corrida, aguardando até que chegasse o frescor do entardecer. Entretanto, pouco depois de uma hora de corrida, abandonou a prova com superaquecimento do motor.

Nesse momento, a hegemonia dos pilotos uruguaios já se via seriamente ameaçada: Diego Fernandez tinha perdido muito tempo para a troca das pastilhas de freio e estava bastante atrasado. Fojo mantinha a liderança, mas muito pressionado por Hernán Dubourg.

O destaque nessa altura era a atuação de Carlos Guimarey que liderava a classe “A”, seguido por Gutiérrez que vinha se recuperando depois dos problemas enfrentados na largada. A luta durou até o carro de Gutiérrez quebrar a ponta do eixo dianteiro esquerdo.

Com três horas de corrida, Guimarey, que liderava a classe “A”, entregou o carro ao seu companheiro Nicholson, com uma vantagem de cinco voltas sobre seu mais próximo perseguidor, que era o DKW

brasileiro. Uma volta depois começaram os problemas para a equipe argentina: um rolamento da roda traseira esquerda engripou, e a reparação o fez perder valiosos minutos. Pouco depois, e no momento em que ocupava uma posição bastante atrasada, abandonou por causa da ruptura de uma biela.

Na luta pela liderança da corrida, Fojo e seu companheiro Uceline enfrentavam problemas de embreagem, que logo se acumulou a problemas de seleção de marchas o que o obrigou a abandonar a corrida. O outro BMW fazia esforços desesperados para recuperar o tempo perdido, enquanto Dubourg, em seu Mini Cooper, continuava sempre com o mesmo ritmo de corrida. Entretanto, um problema pouco comum ameaçava sua posição de ponteiro: seu copiloto, Edgardo Boschi, tinha tomado o avião que partiu às seis da tarde no aeroporto de Buenos Aires, com destino a Montevideú, e se ele não chegasse a tempo para assumir o carro antes das oito da noite, a equipe seria eliminada automaticamente, pois o regulamento estabelecia a obrigação de conduzir por pelo menos duas horas a cada piloto, mas Boschi acabou chegando pouco depois das 7 horas e assumiu o volante do Mini Cooper quando faltavam 15 minutos para as 8 horas. Nessa altura, Diego Fernandez começou a arriscar sua segura segunda posição, aumentando seu ritmo, iniciando uma forte perseguição ao líder. Volta após volta descontava vários segundos, e todos os presentes contemplavam a extraordinária atuação do BMW. Quando, todavia, faltava uma hora para o final da corrida, com a vantagem de Boschi reduzida a menos de duas voltas, os freios do BMW falharam ao final da reta principal e o carro terminou atolado no meio de uma duna, felizmente sem consequência alguma para o piloto e, a partir daí, coube ao Mini Cooper argentino apenas esperar o tempo passar para vencer a corrida.

Na classe "A", a decisão se prolongou até a última volta da corrida. Falando pouco tempo para o final, os mecânicos da equipe brasileira começaram a fazer sinais a Jan Balder para que diminuísse a marcha, pois segundo seus cálculos, restava pouco combustível no tanque. A alternativa era muito simples: parar para reabastecer e com isso perder o segundo posto geral e o primeiro da sua classe, ou tentar ir até o final da corrida, correndo risco de ficar sem gasolina. Balder preferiu arriscar e acabou tendo sorte terminando a prova na segunda colocação geral e primeiro na classe "A".

Os argentinos Dubourg/Boschi (Morris Mini Cooper) venceram na classificação geral e na classe acima de 1.001 cc, completando 219 voltas, ficando em segundo os brasileiros Iwers/Balder (DKW Vemag), vencedores da classe até 1.000 cc, com 210 voltas. Em terceiro ficaram os uruguaios De Barros/Martinez (NSU), segundos na classe até 1.000 cc, com 207 voltas.

[Ver RESULTADOS 1968/1](#)



***Passagem dos dois primeiros colocados: 37 – Herman Dubourg/Edgardo Borschi (Morris Mini Cooper) e 9 – Henrique Iwers/Jan Balder (DKW Vemag).***

## **5 – PROVA DE ESTREANTES DE KART NO RIO DE JANEIRO**

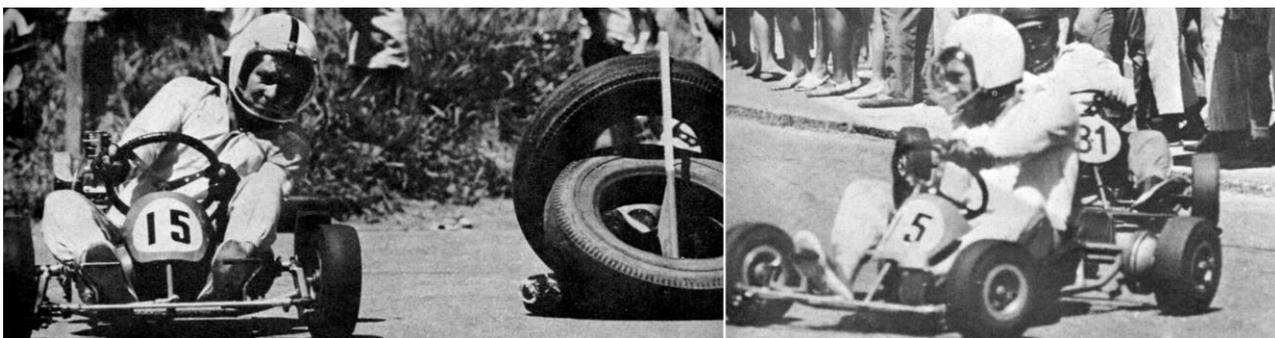
Em cumprimento à decisão da Comissão Carioca de Kart, no sentido de que pilotos estreantes somente poderiam participar das provas do Campeonato depois de participarem de três corridas, foi organizado no dia 3 de fevereiro uma corrida para esses pilotos no Kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, no Recreio dos Bandeirantes que contou com a participação de quatro kartistas, registrando o seguinte resultado: 1º) Gustavo Barroso Neto – 71 – Mini Riomar – 33 voltas; 2º) Renato Vivacqua – 1 – Mini Riomar – 32 voltas; 3º) Frederico Della Noce – 7 – Sprint McCulloch – 26 voltas; 4º) José Carlos Saraiva – 54 – Silpo McCulloch.



*Largada da prova: 1 – Renato Vivacqua; 7 – Frederico Della Noce; 71 – Gustavo Barroso Neto; e 54 – José Carlos Saraiva*

## **6 – CORRIDA DE KART EM SANTA CRUZ NO RIO DE JANEIRO**

Dando início à temporada carioca de kart e do “Torneio de Bairros”, foi realizada no dia 4 de fevereiro a prova Uma Hora de Kart de Santa Cruz, no bairro da zona oeste do Rio de Janeiro, que teve o seguinte resultado: 1º) Janssen Mena Barreto – 15 – LB McCulloch (1º 100 cc) – 85 voltas; 2º) Amadeu Gagliano – 81 – Silpo (1º 125 cc) – 83 voltas; 3º) Mário Magalhães – 43 – Silpo (2º 100 cc) – 72 voltas; 4º) Henrique de Castro – 97 – Tecno Parilla (2º 100 cc) – 65 voltas; 5º) Luiz Octávio – 66 – Mini Riomar (3º 125 cc) – 59 voltas.



*Kart nº 15 – Janssen Mena Barreto, vencedor da prova*

## **7 – PROVA DE ESTREANTES EM JACAREPAGUÁ - RJ**

A temporada carioca de automobilismo foi iniciada com a realização de uma corrida para estreantes e novatos no Autódromo de Jacarepaguá, no dia 4 de fevereiro.

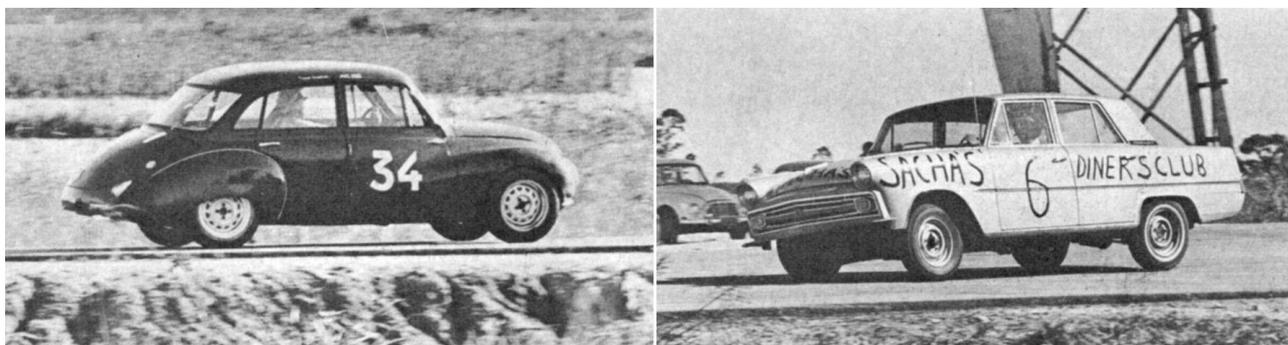
A prova, destinada a carros Turismo do Grupo II, foi dividida em duas baterias, com a colocação final sendo apurada pela contagem de pontos obtidos em cada bateria, na seguinte proporção: 1º - 12 pontos; 2º - 9 pontos; 3º - 7 pontos; 4º - 5 pontos; 5º - 3 pontos; 6º - 2 pontos; e 7º - 1 ponto.

Foram inscritos 15 carros, porém o VW de Joel Feitoso não foi aprovado na vistoria técnica em função de se apresentar sem a barra de proteção interna (Santantonio) e, com isso 14 carros alinharam para a largada, alinhados de acordo com os tempos obtidos: 1º) Allain Joullié - DKW-40 – 2m03s8; 2º) Rolf Hatje - DKW-5 – 2m04s5; 3º) Luís Alberto Lima - Simca-7 – 2m05s8; 4º) Ricardo Stheling - DKW-11 – 2m06s0; 5º) Francisco Velloso - DKW-55 – 2m07s8; 6º) Paulo Gerbassi - DKW-34 – 2m08s5; 7º) Marco Viggiani - Itamaraty-6 – 2m10s5; 8º) João Hingel - R-1093-16 – 2m11s3; 9º) Luiz Medeiros - R-1093-61 – 1m14s7; 10º) Tatau - VW-13 – 2m17s2; 11º) Alfredo Dias - DKW-32 – 2m18s3; 12º) Lincoln Scala - R-1093-61 – 2m21s5; 13º) Kaká - VW-66 – s/tempo; 14º) Fernando Rodrigues Lima - VW-19 – s/tempo.

Iniciada a primeira bateria, o Simca nº 7 de Luiz Lima assumiu a liderança, seguido pelo Itamaraty nº 6 de Viggiani, pelo DKW nº 40 de Joullié e depois os carros 34 – 55 – 11 – 32 – 16 – 54 – 19 – 61 – 66.

Na segunda volta Joullié assumiu a dianteira, com Lima em segundo, Gerbassi em terceiro, Viggiani em quarto e Velloso em quinto.

Na quinta volta Gerbassi foi para a ponta, posição que foi mantida até a 11ª volta, quando rodopiou no “S”, caindo para a quarta posição, com Joullié recuperando a ponta, terminando a prova depois de 15 voltas com as seguintes colocações: 1º DKW-40 – 15 voltas; 2º Itamaraty 6; 3º DKW-55; 4º DKW-34; 5º Simca-7; 6º R-1093-16; 7º VW 19 – 14 voltas; 8º R-1093-54; 9º DKW-32; 10º VW-13; 11º R-1093-61; 12º VW-66 – 13 voltas; 13º DKW-11 – 12 voltas; 14º DKW-5 – 11 voltas.



***Carro nº 34 – Paulo Gerbassi (DKW Vemag) e 6 – Marco Viggiani (Willys Itamaraty)***

A segunda bateria teve a liderança disputada desde a primeira volta entre Joullié e Gerbassi, com o primeiro recebendo a bandeirada na primeira colocação. O DKW 55 de Francisco Velloso que ocupava um tranquilo terceiro lugar capotou na penúltima volta. Foi ajudado pelos assistentes, com Bob Sharp que se encontrava no local conduzindo o carro até Velloso que retomou o volante e cruzou a linha de chegada. Posteriormente seria desclassificado. O resultado dessa bateria foi o seguinte: 1º DKW-40 – 15 voltas; 2º DKW-34; 3º Simca-7; 4º DKW-55 – 14 voltas; 5º R-1093-54; 6º VW-13; 7º R-1093-16; 8º VW-66 – 13 voltas; 9º VW-19; 10º DKW-5; 11º R-1093-16 – 12 voltas; 12º DKW-32 – 11 voltas; 13º Itamaraty-6 – 10 voltas.

Além do carro 55, também foi desclassificado o carro 11 e o resultado final acabou sendo o seguinte: 1º Joullié, 2º Gerbassi, 3º Luís Alberto Lima, 4º Marco Viggiani, e 5º Luiz Medeiros.

**[Ver RESULTADOS 1968/2](#)**

## **8 – PRÊMIO RODOVIA DO XISTO**

Como parte das comemorações de inauguração da estrada ligando Curitiba a São Mateus do Sul, que recebeu o nome de “Rodovia do Xisto”, foi promovida pelo Governo do Estado de Paraná, uma corrida automobilística, a “Prova Governador Paulo Pimentel”.

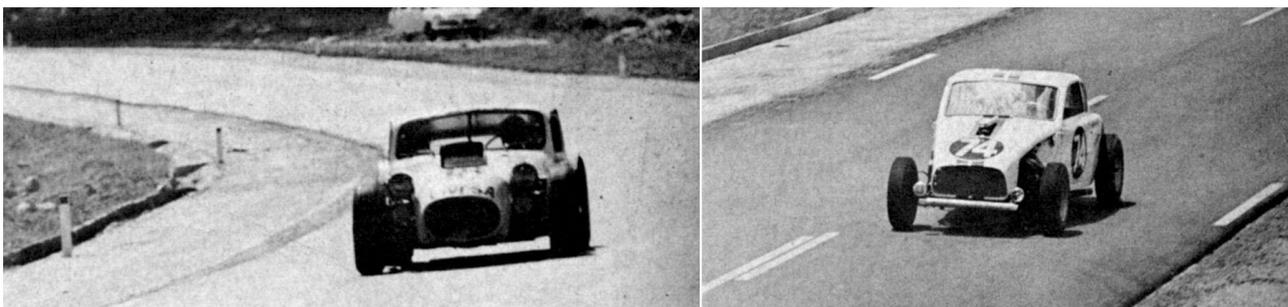
A distância total percorrida foi de 270 quilômetros, com ida e volta entre Curitiba e São Mateus do Sul, sendo os carros divididos em duas categorias: “Protótipos Experimentais”, englobando carros GT, Protótipos e Carreteras e “Divisão 5”, ambas sem subdivisão em classes.

Participaram da prova 36 carros e os favoritos eram o Fitti Porsche de Emerson Fittipaldi, a Alfa Romeo GTA da equipe Jolly Gancia que foi pilotada por Ubaldo Lolli, os dois Mark I da Willys, com Luiz Pereira Bueno e Bird Clemente e a Carretera Corvette de Camillo Christófaru.

Entre as carreteras do sul, destacavam-se os Ford de Catharino Andreatta, Ângelo Cunha e Altair Barranco, além do Chevrolet (ex Catharino) de José Cury Neto.

Entre os carros do Grupo 5, o favorito era os FNM-JK de Jayme Silva/Ugo Gallina, e do paulista “Von Stuck” e os Simca de Voltaire Castilhos e de Rodolpho Scherner Fº.

A largada foi dada pelo Governador Paulo Pimentel no quilômetro quatro da rodovia, em Curitiba, precisamente às 14:00 horas. Quem tomou a ponta foi Emerson Fittipaldi, seguido por Luiz Pereira Bueno, Bird Clemente, Camillo Christófaru e Catharino Andreatta. Lolli corria no início na 12ª colocação, em função de ter largado nas últimas posições.



*À esquerda: Camillo Christófaru (Chevrolet TC nº 18) e à direita Ângelo Cunha (Ford TC nº 74)*

Com 50 quilômetros, Emerson Fittipaldi teve um pneu dechapado e foi obrigado a parar para efetuar a sua troca, cedendo a liderança para Luiz Pereira Bueno. Bird Clemente, que fazia uma interessante disputa com Camillo Christófaru, saiu da pista, se atrasando. Depois de 100 quilômetros, Ubaldo Lolli passou por Bueno assumindo a liderança, ficando em terceiro lugar Camillo Christófaru, Emerson Fittipaldi ainda teve mais dois pneus dechapados, o que fez com que caísse para o pelotão intermediário.

Dos 36 carros que largaram, 22 chegaram a São Mateus do Sul, na seguinte ordem: 1º 23 – Lolli; 2º 21 – Bueno; 3º 18 – Camillo; 4º - 22 – Bird; 5º 74 – Cunha; 6º 2 – Catharino; 7º 204 – Castilhos; 8º 49 – Scherner; 9º 81 – Gallina; 10º 96 – Stuck; 11º 9 – Ebberts; 12º 90 – B. Castilho; 13º 7 – Fittipaldi; 14º 8 – Lobo; 15º 36 – Coutinho; 16º 3 – Pian; 17º 47 – Ling; 18º 20 – Cury; 19º 52 – Puglielli; 20º 1 – Campagnolo; 21º 125 – Antonietto; 22º 105 – Barsa.

O retorno a Curitiba teve início às 16:00 horas, e largando em primeiro, Lolli manteve a liderança até a chegada, com Bueno em segundo; Camillo partindo em terceiro, Emerson Fittipaldi teve mais dois pneus dechapados e abandonou a corrida, assim como Bird Clemente que teve a junta do motor do seu carro queimada.

Pouco antes de chegar a Curitiba, o Corvette de Camillo Christóforo passou a vaziar óleo do motor fazendo com que o piloto diminuísse a velocidade para chegar ao final, sendo então superado por Ângelo Cunha que terminou na terceira colocação.

A chegada a Curitiba teve a seguinte ordem: 1º 23 – Lolli; 2º 21 – Bueno; 3º 74 – Cunha; 4º 18 – Camillo; 5º 2 – Catharino; 6º 81 – Jayme Silva; 7º 20 – Cury; 8º 204 – Castilhos; 9º 49 – Scherner; 10º 96 – Stuck; 11º 9 – Ebbbers; 12º 3 – Pian; 13º 36 – Coutinho; 14º 47 – Ling; 15º 1 – Campagnolo; 16º 52 – Puglielli; 17º 105 – Barsa; 18º 125 – Antonietto.

A vitória de Lolli registrou a média de 181,580 km/h, a maior média até então registrada em uma corrida disputada no Brasil, o segundo foi Luiz Pereira Bueno, o terceiro Ângelo Cunha, o quarto Camillo Christóforo, o quinto Catharino Andreatta e o sexto Jayme Silva/Ugo Gallina que venceram na Turismo Grupo 5.

[Ver RESULTADOS 1968/3](#)



*A chegada vitoriosa de Ubaldo Lolli na Alfa Romeo GTA*

### 9 – PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

No dia 11 de fevereiro foi disputada a 13ª edição da tradicional prova automobilística “Antoninho Burlamaque”, num trajeto de 134 quilômetros entre Porto Alegre e Capão da Canoa.



*A largada da prova, com Bica Votnamis (Chevrolet Corvette nº 34), Luiz Pereira Bueno (Willys Mark I nº 21) e Henrique Iwers (DKW Malzoni nº 9) na frente.*

A largada da prova foi dada às 9 horas do domingo, para 34 carros dos 35 que se apresentaram, uma vez que não funcionou o motor do carro nº 52, um DKW Vemag de Edson Brum.

Os favoritos eram os dois carros da Equipe Willys, os Mark I, pilotados por Luiz Pereira Bueno e Bird Clemente que, com suas participações, conferiram à prova uma dimensão nacional.

Também de São Paulo estavam inscritos o Chevrolet Corvette de Bica Votnamis e o DKW Vemag de Jan Balder.

A prova foi dividida em três categorias: "Força Livre", composta por carros GT, Protótipos e Carreteras, "Turismo acima de 1.301 cc" e "Turismo até 1.300 cc" e as posições de largada foram definidas por sorteio, na ordem das categorias acima, ficando assim formada: 1º 21 – Mk I - Bueno; 2º 34 – Corvette - Votnamis; 3º 9 – Malzoni - Iwers; 4º 11 – Gordini TC - Juan Muniz; 5º 35 – Simca TC - Fornari; 6º 22 – Mk I - Bird; 7º 39 – Malzoni - Magalhães; 8º 8 – VW Porsche - Reginato; 9º 5 – Interlagos - Clóvis; (todos Força Livre); 10º 23 – JK – Lança; 11º 17 – JK - Pegoraro; 12º 63 – Simca - Araújo; 13º 15 – Simca - Costa; 14º 75 – Simca - Azevedo; 15º 32 – Simca - Asmuz; 16º 43 - JK – Rositto; 17º 204 - Simca – Castilhos; 18º 27 – JK – Oliveira; 19º 86 - Simca – Job Freire; 20º 37 – JK – Carneiro; 21º 74 – JK – Souza; 22º 25 – JK – Maurmann; (esses Turismo acima de 1.301 cc); 23º 7 – R-1093 – Chaves; 24º 55 - DKW – Pacheco; 25º - 13 - R-1093 – Nienaber; 26º - 52 – DKW – Brum (não largou); 27º - 58 – DKW – Leoni; 28º - 72 – R-1093 – Hoff; 29º - 59 – DKW – Sinibaldi; 30º - 49 – DKW – Balder; 31º - 99 – DKW – Feoli; 32º - 88 – DKW – Giordani; 33º - 90 – R-1.093 – Schuch; 34º - 40 – DKW – Ughini; 35º - 57 – Gordini – Blanco.

A largada foi dada às 9 horas, tomando a liderança Luiz Pereira Bueno, seguido por Bird Clemente. Na curva do "Bigode", antes de Gravataí, entraram muitos carros juntos e o DKW-40 de Sérgio Ughini derrapou, fazendo com que o Gordini-11 de Muniz batesse nele e capotasse. Os populares ajudaram o piloto e colocaram o carro na pista, mas os estragos eram muitos e a sua corrida tinha acabado.

Logo depois da saída de Gravataí, o R-1093 nº 31 de Paulo Nienaber parou com a mangueira do radiador partida. Pouco depois, na altura do posto de controle da Polícia Rodoviária, parou o JK-23 de Sérgio Soares Lança com o motor fundido.

No quilômetro 45, capotou o DKW-49 do paulista Jan Balder. O piloto sofreu ferimento leve na testa, mas o estado em que ficou o carro, não permitiu que continuasse na corrida.

Outro abandono foi o do Simca-15 de Luís Fernando Costa, com um pistão do motor furado. No quilômetro 60 o R-1093 nº 57, de José Antônio Farias Blanco teve o motor fundido.

Pouco antes de Miraguaia, Gilberto Hoff abandonou com o motor do seu R-1093 nº 72 fundido.



**Breno Fornari (Simca TC n º 35) ultrapassando Bica Votnamis (Corvette nº 34), pelo acostamento.**

Em Osório abandonou o Simca-32 de José Asmuz, que tinha se acidentado pouco depois de Gravataí, mas que tinha conseguido seguir até o posto da Polícia Rodoviária. Também parou nesse posto foi o JK-25 de Lauro Maurmann Jr., que tinha partido o comando do acelerador do seu carro. Maurmann adaptou um acelerador manual e deu carona a Asmuz, seguindo até o final da prova, chegando depois do tempo limite estabelecido pela organização da prova.

Depois de 50m44s, chegou a Capão da Canoa o carro 21 de Luiz Pereira Bueno, estabelecendo a média recorde de 134 km/h. Cinquenta e cinco segundos depois chegaram Bird Clemente no carro 22, Breno Fornari no seu protótipo Simca nº 35, o Corvette de Bica Vietnamis e o Malzoni de Henrique Iwers.

[Ver RESULTADOS 1968/4](#)



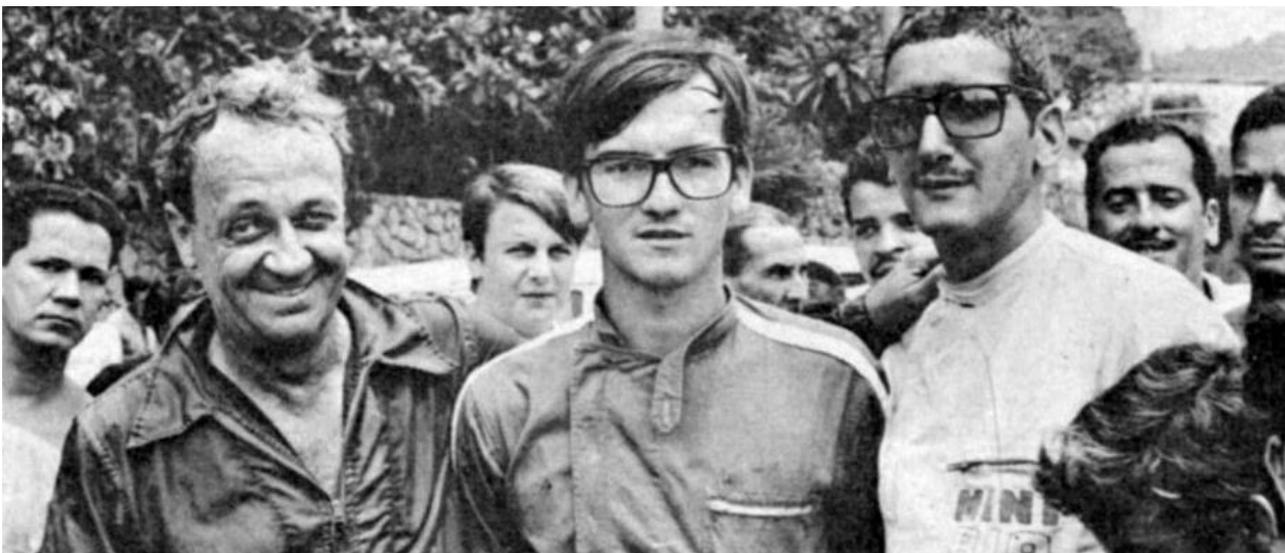
*Luiz Pereira Bueno (Willys Mark I nº 21), vencedor da prova*

#### **10 – PROVA DE KART NO LEBLON - RJ**

A segunda etapa do “Torneio dos Bairros” do Rio de Janeiro foi disputada no dia 11 de fevereiro num circuito improvisado na Praça Sibelius, no Canal do Leblon.

O evento teve três provas para as categorias: 100 cc; 125 cc; 200 cc, cujo resultado final foi o seguinte:

Categoria 125 cc – 1º 69 – Paulo Reis – Mini Riomar – 32 voltas; 2º 7 - Adrian Hullsmeyer – Mini Riomar – 32 voltas; 3º 65 – Luís Carlos La Saigne – Mini Riomar – 31 voltas; 4º 68 – Hélio Leonardos – Mini Riomar – 31 voltas; 5º 10 – Jaime Abrunhosa – Silpo – 30 voltas; 6º 71 – Gustavo Barroso Neto – Mini Riomar – 30 voltas; 7º 11 – Frederico Della Noce – Sprint – 29 voltas; 8º 66 – Luís Otávio – Mini Riomar – 29 voltas; 9º 72 – Alberto Ghiggino – Mini Riomar – 21 voltas.



*Pódio da classe 200 cc: da esquerda para a direita: Aurelino Leal (3º); Henrique da Castro (1º) e Leopoldo Serrão (3º)*

Categoria 100 cc – 1º 1 – Luís Cláudio Matos – Saci Saetta – 34 voltas; 2º 34 – César Faria – Mini McCulloch – 33 voltas; 3º 25 – Antônio Celso Vieira – Rois McCulloch – 32 voltas; 4º 12 – Roberto Gherardi – Mini McCulloch – 32 voltas; 5º 97 – Henrique de Castro – Tecno Parilla – 26 voltas.

Categoria 200 cc – 1º 97 – Henrique de Castro – Tecno Parilla 100 – 32 voltas; 2º 13 - Leopoldo Serão – Mini Riomar 125 – 32 voltas; 3º 38 - Aurelino Leal – Tecno Saeta 200 – 32 voltas; 4º 11 – Frederico Della Noce – Sprint 125 – 31 voltas; 5º 12 – Roberto Gherardi – Mini McCulloch 100 – 31 voltas; 6º 69 – Paulo Reis – Mini Riomar 125 – 30 voltas; 7º 10 – Mário Magalhães – Silpo 125 – 28 voltas; 8º 67 – Francisco Inglês – Mini Riomar 125 – 18 voltas; 9º 7 – Mauro Arthur Forjaz – Mini Riomar 125 – 22 voltas.

### **11 – CORRIDA DE KART EM SANTOS**

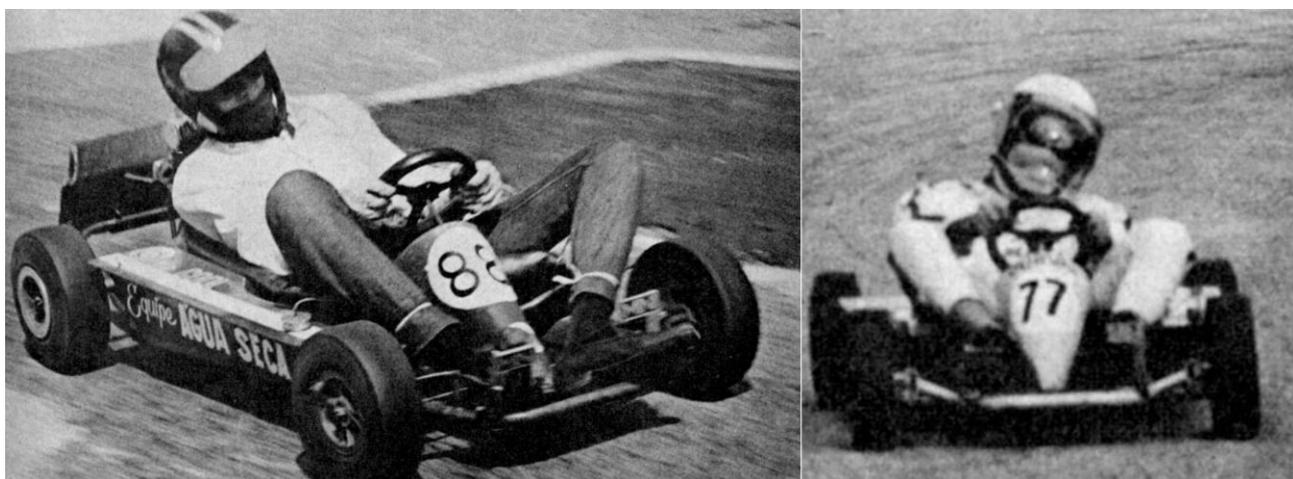
Em comemoração ao aniversário de fundação do Automóvel Clube de Santos foi disputado, no dia 11 de fevereiro, um evento naquela cidade, composto de quatro provas, cujo resultado final foi o seguinte:

Categoria 100 cc: 1º) 88 – Paschoal D’Ambrósio (Mini McCulloch); 2º 13 – Antônio Carlos Guimarães (Mini McCulloch); 3º) 80 – Nilson Clemente (Mini McCulloch); 4º) 11 – Joaquim Cacaoio Mattos (Mini McCulloch); 5º) 444 – Ivaldo C. da Matta (Mini McCulloch).

Categoria 125 cc: 1º) 77 – Durval Viscardi (Mini Riomar); 2º) 25 – Maneco Combacau (Mini Riomar); 3º) 5 – Emerson Fittipaldi (Mini Riomar); 4º) 20 – Antônio Bueno (Mini Riomar); 5º) 69 – Emílio Divani (Silpo).

Categoria Estreantes e Novatos (1): 1º) 20 - Pascoal Memoli Jr. (Mini Riomar); 2º) 13 – Carlos Frediani (Mini Riomar); 3º) 5 – Adilson Rodrigues (Rois).

Categoria Estreantes e Novatos (2): 1º) 1 – Gato (Mini Riomar); 2º) Antônio C. Barbosa (Mini Riomar); 3º) 10 - Carlos Freire (Mini Riomar).

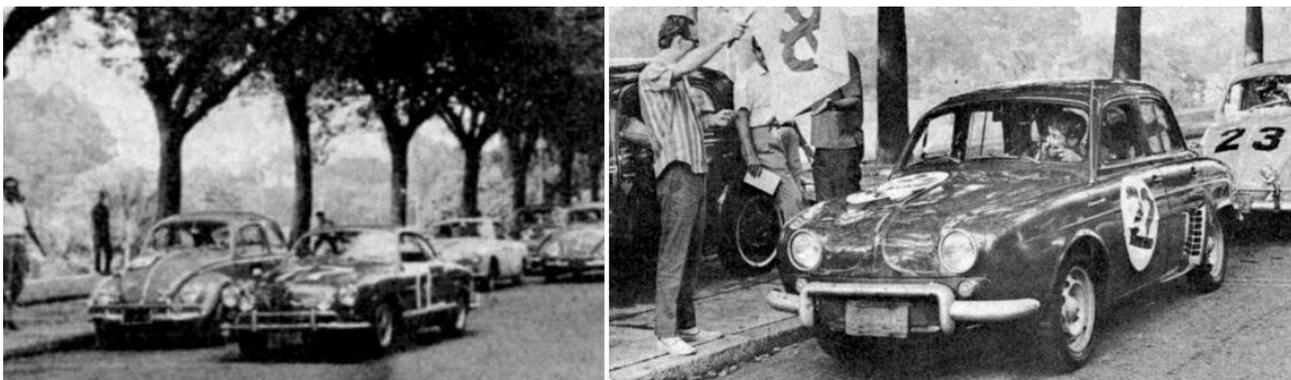


*Kart 88 – Pascoal D’Ambrosio (vencedor da classe 100 cc) e 77 – Durval Viscardi (vencedor da 125 cc)*

### **12 – RALLY DO OURO – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA**

A primeira etapa do campeonato carioca de Rally foi disputada no dia 17 de fevereiro, o “Rally do Ouro”, com largada no Parque da Quinta da Boa Vista no Rio de Janeiro e chegada na cidade mineira de Ouro Preto, num trajeto de mais de 500 quilômetros. Dos 35 carros inscritos, apenas a dupla Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira não compareceu. A largada ocorreu às 8 horas e teve o seguinte resultado: 1º) Irineu Vizetti/Mauro Feijó (SP) – 7 – Karmann Ghia VW – 31 pontos perdidos; 2º) Paulo Lins e Silva/João Sá (RJ) – 22 – Renault Teimoso – 42 pp; 3º) Manoel Brancante/César Benvenuti (SP) – 9 – VW Sedan – 52 pp; 4º) Sílvio e Mauro Podcameni (RJ) – 20 – VW Sedan – 62 pp; 5º) Levi Wekler/Goetz Leider

(RJ) – 70 pp; 6º) Álvaro e Gilberto Acar (RJ) – 6 – VW Sedan – 73 pp; 7º) Arthur A. Mondim/Luiz F. Mondim (SP) – VW Sedan – 78 pp; 8º) Otávio Lard/Antônio C. Monteiro (RJ) 155 pp; 9º) Arthur Mondim/Décimo Mazzocato (SP) 191 pp; 10º) João G. Kalil/Nicolau J. Netto (SP) – 191 pp; 11º) Udo e Charlotte Baumgart (RJ) – 198 pp; 12º) Miguel L. Martinez/Adyr F. Jordano (RJ) 140 pp; 13º) Peter Beck/Aurélio Zufellato (SP) 272 pp; 14º) Sílvio Figger/José L. Guillon (RJ) – 282 pp; 15º) Benno Trau/Dietmar Schupp (RJ) – 302 pp; 16º) José P. Pereira/Pedro J. Carvalheira (RJ) – 320 pp; 17º) Oswaldo Moreira/Adalberto Netto (RJ) – 330 pp; 18º) Sérgio Livramento/Eduardo Chermont (RJ) – 337 pp; 19º) Luiz F. Lemmelle/Oscar Sampaio (RJ) – 412 pp; 20º) Paulo C. Moura/João G. Castilho (RJ) – 451 pp.



*À esquerda a largada na Quinta da Boa Vista e, à direita, o Teimoso nº 22 de Paulo Lins e Silva/João Sá.*

### 13 – GP DE CAMPINAS DE FÓRMULA VÊ

Foi realizado no dia 18 de fevereiro o GP de Campinas, prova reservada aos carros da Fórmula Vê. O circuito foi improvisado no Parque São Quirino, com extensão de 2.118 metros e a prova contou com a estreia de dois novos carros da categoria: o AC de Anísio Campos e o Amato de Salvatore Amato. O primeiro foi inscrito para Francisco Lameirão e o segundo para o seu construtor, o piloto de motocicletas Salvatore Amato.



*A largada da prova, com Lian Duarte e Emerson Fittipaldi na primeira fila.*

Além desses carros, estavam presentes outros 11 carros, todos Fitti, com a participação das suas principais equipes: a Fittipaldi com Emerson, Wilsinho e Ricardo Achcar, e a Lemar com José Carlos Pace e Maneco Combacau.

Nos treinos e na prova de classificação, no destaque foi Emerson Fittipaldi, que acabou ficando com a pole-position, com o tempo de 1m34s5, média de 80,686 km/h. O segundo foi Lian Duarte, ficando assim formado o grid de largada:

1ª Fila: 7 – Emerson Fittipaldi (Fitti Vê) – 1m34s5; 41 – Lian Duarte (Fitti Vê) – 1m35s0.

2ª Fila: 77 – Wilson Fittipaldi Jr. (Fitti Vê) – 1m36s3.

3ª Fila: 88 – Walter Hahn Jr. (Fitti Vê) – 1m36s4; 100 – Ricardo Achcar (Fitti Vê) – 1m36s8.

4ª Fila: 2 – José Carlos Pace (Fitti Vê) – 1m37s7.

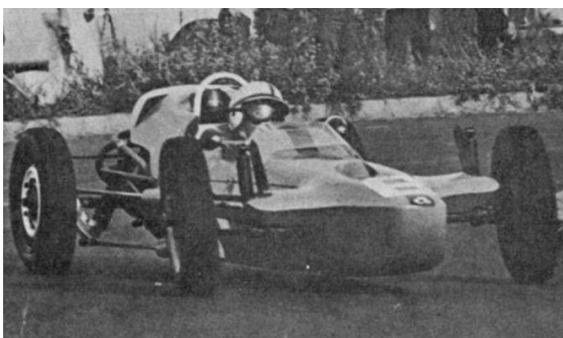
5ª Fila: 11 – Joaquim Cacao Mattos (Fitti Vê) – 1m37s8; 84 – Pedro Victor Delamare (Fitti Vê) – 1m38s7.

6ª Fila: 25 – Eduardo Celidônio (Fitti Vê) – 1m38s9.

7ª Fila: 9 – Maneco Combacau (Fitti Vê) – 1m40s4; 8 – Sílvio Toledo Piza (Fitti Vê) – 1m40s4.

8ª Fila: 3 – Salvatore Amato (Amato Vê) – 1m44s8.

9ª Fila: 6 – Francisco Lameirão (AC Vê) – sem tempo



***Os dois novos carros que estrearam nessa prova; à esquerda o AC pilotado por Francisco Lameirão e à direita no Amato pilotado por seu construtor Salvatore Amato.***

Largando na pole-position, Emerson Fittipaldi assumiu a liderança e não deu chance para os demais, liderando a bateria de ponta a ponta. Pelo segundo lugar ocorreu uma luta acirrada entre Lian Duarte, José Carlos Pace e Ricardo Achcar. Ao tentar passar por Achcar, Moco derrapou perdendo a posição não apenas para o carioca, como também para Lian. Com a desistência de Achcar na 14ª volta, Lian terminou a bateria na segunda colocação. Um pouco mais atrás, foi desenvolvida outra luta entre Wilson Fittipaldi Jr. Joaquim Cacao Mattos, Walter Hahn Jr., Maneco Combacau e Francisco Lameirão, ocorrendo pouco depois o abandono de Hahn Jr.



***Emerson Fittipaldi, o vencedor da prova***

Essa primeira bateria terminou na seguinte ordem: 1º Emerson; 2º Lian; 3º Moco; 4º Wilsinho; 5º Cacaio; 6º Combacau; 7º Lameirão; 8º Amato; 9º Achcar; 10º Hahn Jr.; 11º Celidônio; 12º Piza; 13º Delamare.

Na segunda bateria Emerson disparou na frente, dessa vez com Lian firme na segunda colocação e Moco em terceiro. Excelente prova fez Ricardo Achcar, que tendo largado entre os últimos foi ganhando posições até terminar na quarta colocação. O resultado final dessa bateria foi o seguinte: 1º Emerson; 2º Lian; 3º Moco; 4º Achcar; 5º Wilsinho; 6º Hahn Jr.; 7º Combacau; 8º Cacaio; 9º Lameirão; 10º Celidônio; 11º Piza; 12º Amato. Pedro Victor Delamare não largou para essa bateria.

Depois de conferida a contagem de pontos obtidos em cada bateria, o resultado da prova teve como vencedor Emerson Fittipaldi, seguido por Lian Duarte, José Carlos Pace, Wilson Fittipaldi Jr., e Ricardo Achcar.

[Ver RESULTADOS 1968/5](#)

#### **14 – AUTOMÓVEL CLUBE DA LAPA - SP**

Fundado em 15 de novembro de 1967, o Automóvel Clube da Lapa, da São Paulo, iniciou suas atividades no dia 15 de fevereiro. O clube tinha como presidente de honra o Brigadeiro Faria Lima e como presidente efetivo Moacir Scaglione, tinha por objetivo promover o conagraçamento dos automobilistas, a defesa de seus interesses junto a repartições, dar toda assistência necessária, desde burocráticas até serviços mecânicos, bem como a promoção do turismo e incentivo das corridas.

#### **15 – AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL AFIRMA QUE PODE PERMITIR CORRIDAS INTERNACIONAIS**

Em entrevista prestada ao jornal O Globo, publicada do dia 23 de fevereiro, o General Sílvio Américo Santa Rosa, presidente do Automóvel Clube do Brasil - ACB, informou que estava pronto para emprestar o apoio da entidade que dirigia, para a expansão do automobilismo brasileiro, desde que fosse modificada a cúpula da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

Segundo Santa Rosa, as corridas internacionais poderiam ser disputadas no Brasil, desde que atendessem às exigências do ACB e da Federação Internacional de Automobilismo – FIA.

Finalizando, Santa Rosa enfatizou a sua disposição de contribuir para a harmonização do automobilismo brasileiro, entretanto lamentou a existência de pessoas na CBA “que não dispõem de condições para um diálogo que conduzisse à pacificação”.

#### **16 – VENDA DA ARANAE/SPRINT**

Silvano Dalle Molle e Alexandre de Freitas Guimarães venderam a Fábrica Aranae, que produzia carros de Fórmula Vê e que tinha mudado seu nome para Sprint, para os cariocas Nelson Bastos e Ricardo Barley, que transferiram todo o material para o Rio de Janeiro, para reiniciar a produção desses carros que a partir de então passaram a ser chamados de BRV.

#### **17 – 3 HORAS DE JOINVILLE - SC**

Como parte das comemorações do 117º aniversário de fundação da cidade de Joinville, em Santa Catharina, foi organizada uma corrida automobilística com a duração de 3 horas.

Largaram para a prova nada menos que trinta carros, oriundos dos Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo e Santa Catharina, sendo a prova dividida em duas categorias: Força Livre e Turismo Grupo 5,

esta última subdividida nas classes até 850 cc; de 851 a 1.300 cc e acima de 1.300 cc, sem previsão de resultado para a classificação geral. Na categoria Força Livre participaram quatro Interlagos, um Karmann Ghia e um Simca Carretera.

O circuito escolhido abrangia as Ruas: Max Colin, Presidente Campos Sales, 15 de Novembro e Conselheiro Arp, numa extensão de 4.250 metros.

Prevista para ser iniciada às 8 horas, a largada da prova acabou ocorrendo às 9:15 horas, com mais de uma hora de atraso, com fraco policiamento, no qual se incluíam alguns escoteiros.

Quando foi baixada a bandeira de largada, Bruno Castilho, na carretera Simca nº 90 assumiu a ponta e logo na 5ª volta ocorreram duas baixas importantes: o Karmann Ghia nº 213 de Ed Medeiros, de Florianópolis e o Simca nº 88, de Itajaí, pilotado por Antônio Dias Ramos, um dos favoritos para a vitória na corrida.

O Simca de Bruno Castilho liderava a prova seguido pelo Simca Esplanada nº 7 do paulista Walter Hahn Jr., pelo Simca nº 78 de Caixas do Sul, pilotado por Voltaire Castilhos/Daer Vencato Labatut, o Simca nº 74 de Ângelo Cunha, o Simca nº 11 de Juvenal Martini/Edécio Cé, o Interlagos nº 71 de Dado Andrade e o o Interlagos nº 22 de Elly Batistella.

Com cerca de meia hora de corrida, o Simca nº 78 superou o Esplanada nº 7, assumindo a segunda colocação.

Com uma hora de corrida, o Simca 90, que liderava a corrida teve um pneu traseiro estourado e vinte minutos depois começou a ter problemas com a embreagem, sendo obrigado a abandonar a corrida.

A partir de então, a corrida passou a ser liderada pelo Simca nº 78, com o Esplanada nº 7 em segundo. Walter Hahn, tentando alcançar Voltaire Castilho, entrou muito forte na curva saindo da Rua Conselheiro Arp e entrando na Max Colin, perdeu a direção, subiu na calçada e foi parar dentro do quintal de uma casa, felizmente, sem provocar ferimentos nos expectadores que indevidamente ali se encontravam.

Pouco depois foi a vez de Elly Batistella dar um “cavalo-de-pau” no mesmo local, enquanto o Simca nº 35, de Plínio Luersen conseguiu passar entre o Interlagos e a calçada. Pouco depois foi a vez de Luersen ir de encontro a um muro.

Outro piloto que estava entre os favoritos, o piracicabano Max Weiser também teve que abandonar a corrida.



***Os dois primeiros na classificação final: à esquerda o 78 de Voltaire Castilhos/Daer Vencato Labatut e à esquerda o 11 de Juvenal Martini/Edécio Cé.***

Tudo corria dentro da normalidade até que, faltando pouco menos de 5 minutos para o seu término, um cachorro fugiu do colo de sua dona e se projetou para a pista onde passavam os carros em alta velocidade. Desesperada, sua dona correu atrás pela pista, quando se aproximava o DKW Vemag do piloto local Valdemar Cruz, que foi forçado a dar uma forte freada, em momento inoportuno, pois logo atrás vinham vários carros, todos muito próximos. Com a freada, Júlio Melo, em outro DKW não teve como desviar e se chocou com a traseira do carro de Cruz, com os dois carros se projetando contra o público que se postava à

margem da pista. O resultado do acidente foram quatro mortos, dez feridos gravemente e removidos para os hospitais da região, além de outros vinte feridos sem maior gravidade.

Embora oficialmente não houvesse vencedor na classificação geral, o primeiro a receber a bandeirada de chegada foi o Simca nº 78 de Voltaire Castilhos/Daer Vencato Labatut, depois de 2h58m37s3, média de 104,214 km/h, sendo sua também a melhor volta, no tempo de 2m20s2, média de 109,130 km/h, e que venceu na classe Turismo acima de 1.301 cc. Na categoria Força Livre o Interlagos de Dado Andrade, na classe Turismo até 1.300 cc, o vencedor foi Karl Silva ao volante de um VW Sedan 1300, e na classe até 850 cc, venceu a dupla Guilherme Castilho/Affonso Ebbbers, com Renault 1093.

[Ver RESULTADOS 1968/6](#)

### **18 – KART EM MOGI DAS CRUZES**

A abertura da temporada de Kart no Kartódromo de Mogi das Cruzes – SP, ocorreu no dia 10 de março um evento com cinco provas que teve o seguinte resultado:

Categoria 100 cc: 1º) 90 - Norival Laranjeiras – Mini McCulloch – 30 voltas; 2º) 78 – Jean Keyanuan – Mini McCulloch – 29 voltas; 3º) 50 – Aguinaldo Serra – Mini McCulloch – 29 voltas; 4º) 16 - Marcos Troncon – Mini McCulloch – 25 voltas; 5º) 64 – Henry Strasser – Mini McCulloch – 25 voltas; 6º) 2 - Rafael Pirajá – Tecno Parilla – 19 voltas; 7º) 65 - Dante Melani – Malban McCulloch – 2 voltas; 8º) 53 - Walter Travaglini – Comet McCulloch – 1 volta; 9º) 75 – Jairo Gonçalves – Mini McCulloch – 1 volta.

Categoria 125 cc: 1º) 92 – Antônio Pereira Stellis – Mini Riomar – 30 voltas; 2º) 56 – “Gato” – 30 voltas; 3º) 48 – Nazih Miguel Nehemy – Mini Riomar – 30 voltas; 4º) 69 – Élvio Divani – Silpo – 30 voltas; 5º) 22 - Eduardo Souza Ramos – 30 voltas; 6º) Paulo Dagane – 28 voltas; 7º) Hélio Armentano – 28 voltas; 8º) Rogério Nogueira Jr. – 28 voltas; 9º) “Tito” – 27 voltas; 10º) Henry Strasser – 25 voltas; 11º) Renato Faerman – 16 voltas; 12º) Miguel Fasanelli – 11 voltas; 13º) Roberto Alves Lima – 11 voltas; 14º) Adilson Rodrigues – 4 voltas.



***A largada da prova principal***

Veteranos: 1º) Duílio Rossi – Mini Riomar – 10 voltas; 2º) Caetano Damiani – Mini Riomar – 10 voltas; 3º) Orlando Troncon – Mini Riomar – 10 voltas; 4º) Aldo Pugliese – Mini Riomar – 10 voltas; 5º) Graziela

Fernandez – Mini Riomar – 9 voltas; 6º) Laviero – 8 voltas; 7º) Mário Tamiso – 7 voltas; 8º) Dante Chiaroni – 6 voltas; 9º) Ed Henzi – 6 voltas.

Categoria Novatos: 1º) 7 – Paulo Takuka – Mini Riomar – 20 voltas; 2º) 11 – Antônio Alencar Santos – Mini Riomar – 20 voltas; 3º) Sidnei Popst – Mini Riomar – 20 voltas; 4º) 3 – Marcelo Scipiliti – Mini Riomar – 19 voltas; 5º) 4 – Cláudio Teixeira “Quatro” – Mini Riomar – 19 voltas; 6º) Josué Neto – 9 voltas; 7º) Júlio Filho – 7 voltas; 8º) Marcius Matos – 6 voltas; 9º) “Gugy” – 1 volta.

Categoria Estreantes: 1º) 65 - Duílio Rossi Fº - Marban – 20 voltas; 2º) 20 - Walter “Tucano” Barchi – Mini Riomar – 20 voltas; 3º) 92 – Luís Aranha Neto – Mini Riomar – 20 voltas; 4º) 8 – Luís Latorre – Mini Riomar – 20 voltas; 5º) 6 – Américo Pagnani – Silpo – 20 voltas; 6º) Geraldo Strasser – 19 voltas; 7º) “Trinta e Cinco” – 19 voltas; 8º) “Horácio” – 19 voltas; 9º) Carlos Clemente – 19 voltas; 10º) Edson Pizzioli – 18 voltas; 11º) Nero Pedro – 18 voltas; 12º) Bruno Melani – 17 voltas; 13º) Aldo Pugliese – 15 voltas; 14º) Cláudio Pereira – 12 voltas; 15º) Mandel Brancant – 7 voltas.

### **19 – FÓRMULA VÊ EM JACAREPAGUÁ**

A Federação Fluminense de Automobilismo tinha programado uma corrida de Fórmula Vê em Niterói, que acabou sendo cancelada. Para aproveitar que os pilotos tinham efetuado a preparação de seus carros, a Associação Carioca de Pilotos decidiu, num curto espaço de tempo, organizar uma corrida no Autódromo de Jacarepaguá no dia 10 de março.

A prova dos carros de Fórmula Vê foi estruturada com a disputa de duas baterias eliminatórias e uma final, classificando-se os cinco primeiros de cada eliminatória. Além dessa prova, foi também organizada uma corrida para Estreantes e Novatos. E esta foi a primeira disputada no domingo, com largada efetuada às 9:15 horas, para 14 carros alinhados no grid que foi definido por sorteio e iniciada a corrida, assumiu a liderança o Simca 44 de Varujan Djedian, seguido pelo Fusca 1300 nº 7 de Patrick Bauvin e pelo Simca 201 de Luís Alberto Lima.

Os três carros correram juntos por duas voltas, quando o Simca 201 tomou a dianteira que manteve até o final. O Fusca se firmou na segunda colocação enquanto o Simca 44 acabou sendo ultrapassado pelo Simca de Miguel Perello e pelo R-1093 de Carlos Mariz.

[Ver RESULTADOS 1968/7](#)

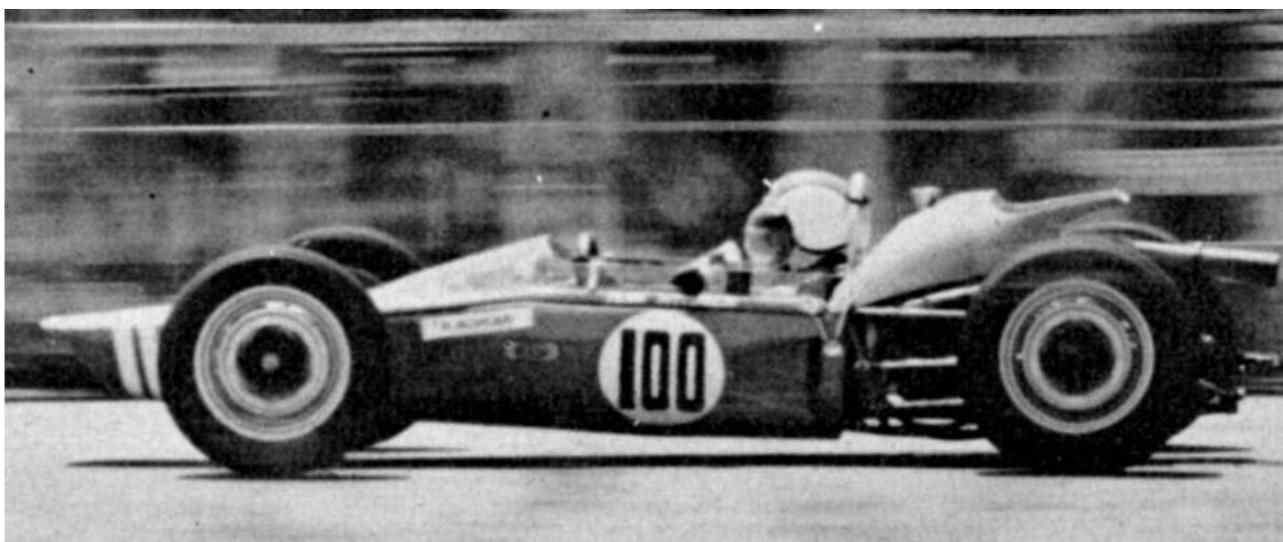


*O Simca vencedor da prova de Estreantes e Novatos*

Para a prova de Fórmula Vê, a grande novidade era a participação do AC de Anísio Campos, que havia estreado na prova da Campinas, e que dessa vez foi entregue à condução de Norman Casari. A outra novidade era Ricardo Achcar correndo pela equipe Fittipaldi.

Iniciada a primeira bateria, Ricardo Achcar assumiu a liderança, onde se manteve até o final. Atrás dele lutaram roda a roda Antônio Carlos Avallone, Henrique Fracalanza, Milton Amaral e Norman Casari, com os demais formando um segundo grupo que foi comandado por Luiz Cardassi.

Achcar completou 20 voltas no tempo de 36m25s6, média de 110, 787 km/h, fazendo a melhor volta no tempo de 1m47s7, média de 112,412 km/h, com o resultado da primeira bateria sendo o seguinte: 1º) 10 – Ricardo Achcar; 2º) 96 – Norman Casari; 3º) 60 – Henrique Fracalanza; 4º) 50 – Milton Amaral; 5º) 48 – Antônio Carlos Avallone (estes classificados para a prova final); 6º) 28 - Luiz Cardassi; 7º) 97 - Carlos Augusto Palhares; 8º) 4 - Oscar Nolasco; 9º) 52 – Nelson Bastos; 10º) 83 – Isaias Barbosa; 11º) 25 – Roberval Vasconcelos; 12º) 43 – Marcus Vinícius; 13º) 26 – José Prado; 14º) 20 – Caio Silas; 15º) 13 – Tatau; 16º) 5 – Ricardo Barley; 17º) 64 – Bob Sharp; 18º) Juarez Saad.



*Ricardo Achcar, vencedor da primeira bateria*

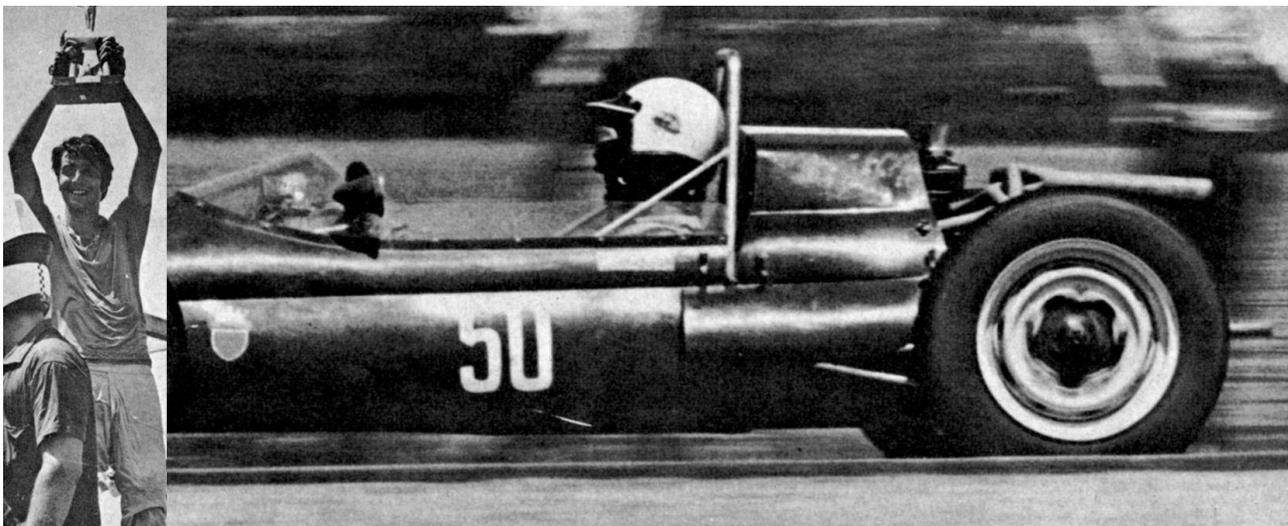
Com os cinco primeiros já classificados, os demais participantes que se encontravam em condições de continuar correndo, partiram para a segunda bateria, travando-se uma luta intensa entre Cardassi, Nolasco e Palhares. Nolasco acabou rodando, deixando o segundo lugar para Palhares, enquanto Silas assumiu a terceira colocação. A corrida vinha sendo disputada dentro da normalidade, até que, atendendo a uma reclamação, o diretor da prova determinou que o carro 83 de Isaias Barbosa entrasse nos boxes para verificação dos seus pneus. Como o concorrente vinha ocupando a quinta colocação e foi prejudicado, por não ter sido constatada nenhuma irregularidade nos pneus do seu carro, o diretor da prova se viu na obrigação de habilitá-lo para a prova final que assim passou a contar com onze participantes. O resultado da segunda bateria foi o seguinte: 1º) 28 – Cardassi; 2º) 97 – Palhares; 3º) 20 – Caio; 4º) 4 – Nolasco; 5º) 25 – Roberval; 6º) 83 – Isaias; 7º) 61 – Saad; 8º) 26 – Prado; 9º) 5 – Barley.

A prova final, reunindo 11 carros, teve início às 12:15 horas e novamente Ricardo Achcar tomou a dianteira e foi pouco a pouco se distanciando dos demais. Atrás do piloto da Equipe Fittipaldi corriam Milton Amaral, Norman Casari, Antônio Carlos Avallone, Henrique Fracalanza, Luiz Cardassi e os demais.

Achcar se acomodou e acabou sendo ultrapassado por Milton Amaral na terceira volta, no que mais parecia um jogo de equipe entre os dois companheiros em outras corridas, com Achcar retomando a dianteira na volta seguinte e se distanciando. Nessa altura da corrida, Avallone e Fracalanza lutavam pela terceira

colocação. O carro de Casari que tinha feito uma boa primeira bateria, caiu de rendimento e foi perdendo terreno. Quando a vitória de Achcar parecia certa, o seu carro quebrou a quarta marcha o que fez com que rodasse na entrada do miolo, onde ficou parado muito tempo, perdendo qualquer chance de vitória. Outro que enfrentou problemas foi Fracalanza e, com isso, Amaral venceu bem a prova, ficando em segundo Avallone e em terceiro Carlos Augusto Palhares.

[Ver RESULTADOS 1968/8](#)



*Milton Amaral, o vencedor da prova.*

## 20 – PRÊMIO VICTOR - 1967

No dia 18 de março, no Cambridge Hotel, um júri composto por onze jornalistas elegeu os vencedores do Prêmio Victor, troféu concedido pela Revista Quatro Rodas aos melhores do automobilismo nacional de 1967. O júri, sob a presidência de Mauro Ivan Pereira de Mello, de Quatro Rodas, foi composto por: Luís Carlos Secco (Jornal da Tarde); Durval Silva (Folha de S. Paulo); Roberto Rocha (Autoesporte); Ademar Lang (Correio da Manhã); José Roberto Malia (Última Hora); Antônio Queiroz Telles (Diário Popular); Lineu Nassif (A Gazeta); L. Bilyk, Expedito Marazzi e Nehemias Vassão, estes últimos da Quatro Rodas.

O resultado foi o seguinte:

Turismo: Marivaldo Fernandes com 5 votos. Emílio Zambello e Ciro Cayres tiveram 1 voto cada, também sendo lembrados Piero Gancia Ubaldo Lolli e Jan Balder.

Protótipos: Luiz Pereira Bueno, que bateu Camillo Christóforo, Eduardo Celidônio, Volante 13, Nelson Marcílio, Wilson Fittipaldi Jr., Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace e Anísio Campos.

Fórmula Vê: Emerson Fittipaldi, por votação unânime.

Grã-Turismo e Esporte: Norman Casari, por votação unânime.

Chefe de Equipe: Piero Gancia, disputando com Luiz Antônio Greco, Paulo Goulart, Totó Marcílio e Alexandre Guimarães.

Revelação do ano: Emerson Maluf, que superou Fábio José dos Santos e Sílvio Toledo Piza.

Mecânico do ano: Giuseppe Perego, sendo lembrados Roger Resny, Manuel Casado, Modesto e Miguel Crispim.

Piloto do ano: Emerson Fittipaldi.

A entrega dos prêmios ocorreu num evento que contou com a participação do piloto de fórmula 1, o sueco Joakim Bonnier, que ocupava o cargo de presidente da Associação dos Volantes de Grandes Prêmios.



*Jo Bonnier recebendo o troféu das mãos da Sra. Sylvana Civita.*

## **21 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO**

O Campeonato Carioca de Automobilismo foi iniciado no dia 24 de março com a realização de duas provas no Autódromo de Jacarepaguá, uma para Estreantes e Novatos, com carros enquadrados no Grupo II da FIA e outra para pilotos graduados, com carros das categorias GT, Protótipos, Turismo Grupo 5 e como novidade os “Protótipos CBA”, que nada mais eram que carros nacionais com preparação livre, inclusive com modificação nas respectivas carrocerias.

Bicampeão carioca, Norman Casari se apresentou mais uma vez, com seu DKW Malzoni equipado com enormes pneus importados, e cotado como favorito. Embora não estivessem presentes o Malzoni de Celso Gerbassi e o Karmann Ghia Dacon do petropolitano Aylton Varanda, os principais adversário de Casari eram: a Alfa Romeo GTA de Mário Olivetti que diferentemente do ano de 1967, quando correu enquadrado no Grupo 2, estava preparada para o Grupo 5, ou seja, bem mais “envenenada”, Sérgio Cardoso, que tinha preparado um recém-lançado Lorena GT, com o motor Porsche que tinha sido tirado do Karmann Ghia Dacon destruído em acidente, por ele nas Mil Milhas de Interlagos. Também estava presente o seu irmão, Sidney Cardoso, correndo com o Karmann Ghia Dacon 1600 de João Varanda Filho.

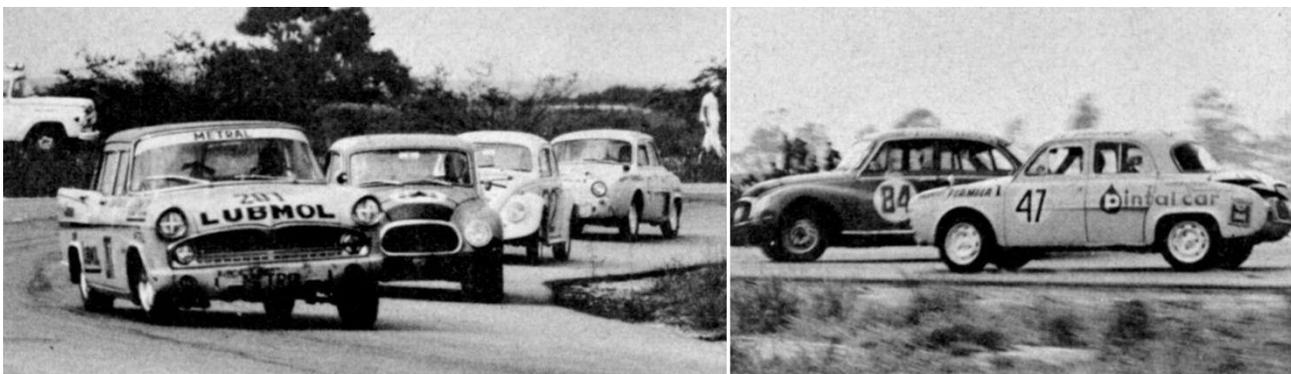
A primeira prova do evento foi a destinada aos pilotos estreantes e novatos, reunindo 20 carros, que foram alinhados por sorteio compondo a primeira fila o Renault 1093 de Cláudio Daniel Rodrigues Filho, o DKW Vemag de Henrique Tornaghi, e o Simca de Luís Alves Lima.

Dada a saída, tomou a ponta o Simca de Luís Lima, vindo a seguir Henrique Tornaghi, Cláudio Daniel Rodrigues Filho, Jorge de Freitas e Vahe Jean.

O Simca liderou a prova de ponta a ponta enquanto o DKW de Tornaghi e o Renault de Cláudio Daniel travavam um empolgante duelo pela segunda colocação, até que, na 7ª volta Tornaghi rodou no “S”, obrigando Cláudio a sair da pista para evitar uma batida, mas retornando à frente de Tornaghi que perdeu muito tempo parado, se atrasando. Com isso o VW de Jorge de Freitas assumiu o terceiro lugar, sendo muito pressionado pelo R-1093 nº 46 de Vahe Jean.

O Aero Willys nº 2, de Nicolo Manndorf acabou saindo da pista, ficando atolado na beira do Lago situado no miolo da pista. A último lance de emoção aconteceu na penúltima volta, quando Vahe Jean superou Jorge de Freitas para ficar com a terceira colocação.

[Ver RESULTADOS 1968/9](#)



*À esquerda, os carros na primeira volta, vendo-se 201 – Luiz Lima (Simca), 84 – Henrique Tornaghi (DKW); 82 – Jorge de Freitas (VW); e 47 – Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Renault 1093) e à direitas, a rodada de Tornaghi.*

A prova para Pilotos Graduados, foi disputada em seguida, por 26 carros, que foram alinhados da seguinte forma, com posições também definidas por sorteio, cabendo a “pole-position” a Norman Casari, por ter sido campeão do ano de 1967:

- 1) 96 – Norman Casari (DKW Malzoni); 65 – Mário Olivetti (Alfa GTA); 76 – Hélio Zanata (Alfa Giulia TI).
- 2) 13 – Sérgio Cardoso (Loren Porsche); 55 – Aloisio Renato (Alfa GTV).
- 3) 39 – Heitor Palhares (Interlagos); 34 – Ronaldo Rebecchi (Interlagos); 79 – Sidney Cardoso (KG Porsche).
- 4) 49 – Lair Carvalho (Gordini TC); 44 – Fábio Crespi (DKW).
- 5) 58 – Dalmo V. Jr. (R-1093); 200 – Francisco Perello (Simca); 85 – Fernando Pereira (Gordini TC).
- 6) 78 – Carlos B. Souza (Simca); 14 – Fausto de Paoli (R-1093).
- 7) 24 – Petrônio Afonso (Saab 96); 12 – José Rabelo (Gordini TC); 11 – Jorge Mourão (VW Okrasa).
- 8) 67 – João Ribas (R-1093); 92 – William Nadruz (R-1093).
- 9) 222 – Álvaro Costa (R-1093); 99 – Paulo Alarcão (Saab 96); 4 – Carlos Mariz (R-1093).
- 10) 52 – Luiz Mendonça (R-1093); 88 – Armando Barreto (DKW).
- 11) 41 – Roberto Kastrup (DKW).

A primeira volta da corrida foi completada por Mário Olivetti em 1m50s, vindo a seguir Sérgio Cardoso, Hélio Zanata, Norman Casari, Aloísio Renato, Ronaldo Rebecchi, Heitor Palhares, Fábio Crespi, Sidney Cardoso e os demais.

Na segunda volta Casari passou por Zanata e Sidney subiu para a sexta posição.

Na terceira volta assumiu a liderança o Loren Porsche de Sérgio Cardoso, que completou a volta no tempo de 1m48s, tendo o piloto petropolitano nos seus calcanhares. O terceiro era Casari, o quarto Sidney, o quinto Zanata e o sexto Aloísio, todos muito à frente do segundo pelotão. Nessa volta abandonaram os carros 52, 4 e 41.

Não foram registradas modificações na quarta volta, destacando-se o forte duelo entre os Interlagos 34 e 39 de Ronaldo Rebecchi e Heitor Palhares, respectivamente. Nessa volta ocorreu mais uma baixa, do Saab nº 24.

Com Olivetti e Cardoso lutando roda a roda, ocorreu o abandono de um dos carros de frente: o Interlagos nº 34 de Ronaldo Rebecchi, e na quinta volta abandonavam os carros 99 e 41, reduzindo o número de participantes para dezenove.

Depois de completar a sexta volta, Sérgio Cardoso foi forçado a abandonar a corrida com problemas mecânicos no seu Lorena Porsche, deixando a liderança para Mário Olivetti que nessa altura da corrida tinha grande vantagem para Casari que corria em segundo e a partir de então, a corrida não teve maiores alterações, a não ser com relação aos abandonos de carros que corriam nas posições secundárias até restarem 15 na bandeirada de chegada, alguns muito atrasados.

Sidney Cardoso foi o terceiro, Aloísio Renato o quarto, Hélvio Zanata o quinto e Heitor Palhares o sexto.

[Ver RESULTADOS 1968/10](#)



*Mário Olivetti (Alfa Romeo GTA nº 65) vencedor da prova.*

## 22 – REUNIÃO AUTOMOBILÍSTICA DE CURITIBA - PR

Para comemorar os 255 anos de fundação de Curitiba, foi organizado, no dia 31 de março, um evento no Autódromo de Pinhais, com o título de “Primeira Reunião Automobilística da Cidade de Curitiba”.

Além de uma prova de motocicletas, foram organizadas três corridas de automóveis: a prova “Acyr José” para estreantes e novatos; a “Omar Sabbage”, para carros enquadrado no Grupo 5 da FIA, com pilotos graduados e, a prova final, “Governador Paulo Pimentel”, para carros do Grupo 6.



*O vencedor da Prova Acyr José, destinada a pilotos estreantes e novatos foi vencida por José Camargo no Simca 49*

A primeira prova do programa destinada aos estreantes e novatos reuniu nada menos que 32 carros, sem premiação para a classificação geral e com os carros divididos por marcas/modelos, por exemplo: VW, DKW, Renault etc. Curiosamente, os Simca, mesmo de modelos diferentes (Rally e Esplanada), foram enquadrados na mesma classe, assim como os Renault (1093, Gordini), mas os Volkswagen foram divididos entre os Sedan (Fuscas) e Karmann Ghia, correndo em classes diferentes. Diga-se ainda, que os Karmann Ghia, por ser GT não deveriam participar da prova que era destinada à preparação do Grupo 2 da FIA, enquanto esses carros são do Grupo 3.

Essa prova foi muito disputada entre o Simca n 49 de José Camargo, o JK nº 9 de José Peinado e o Esplanada nº 11 de Elói Turra. O Simca 49 se firmou na ponta e saiu vencedor, com o JK 9 em segundo, enquanto o Esplanada perdeu terreno em relação aos líderes terminando em terceiro. Entre os carros DKW Vemag, o vencedor foi Antônio Cardin Neto, que terminou na sexta posição geral e, entre os Renault, sagrou-se vencedor o franco-paulistano Vahe Jean com um Renault 1093.

[Ver RESULTADOS 1968/11](#)

Em seguida foi disputada a prova “Omar Sabbage”, mais uma vez com os organizadores divulgando a classificação pelas classes do Grupo 5, que eram: até 850 cc; de 851 a 1.300 cc e acima de 1.301 cc.

A largada da prova foi ao estilo “Le Mans” e Maks Weiser completou a primeira volta na liderança, sendo superado na segunda volta por Pedro Carneiro Pereira e Jayme Silva, ambos com FNM 2000 JK.

Jayme Silva, se utilizando de sua experiência e do seu carro muito bem preparado, assumiu a liderança na quinta volta para não mais perdê-la até completar a volta 50 e receber a bandeirada de chegada na primeira posição. O único outro carro a completar as 50 voltas foi o de Pedro Carneiro, com o terceiro colocado, o JK-27 de Alfredo Oliveira com duas voltas de desvantagem.

Nota de destaque nessa prova foi a participação de Luiz Pereira Bueno correndo num pequeno Renault 1093 da Revenda Lara Campos de São Paulo, que participou de um espetacular duelo com Luiz Evandro Águia e Fausto Dabbur, sendo batido por ambos.

Na classe até 1.300 cc, sagrou-se vencedor o DKW Vemag de Fernando Gianetti, sexto na classificação geral.

[Ver RESULTADOS 1968/12](#)



*Jayme Silva venceu a Prova Omar Sabbage, para carros Turismo de fabricação nacional.*

A prova principal, “Prêmio Governador Paulo Pimentel” foi disputada em 60 voltas, tendo como principal favorito o carro de Camillo Christófaru, a sua famosa Carretera Corvette, com transmissão do tipo De Dion de Ferrari. Seu principal adversário era a Alfa Romeo GTA que venceu a prova da Rodovia do Xisto, mas que dessa vez seria pilotada por Piero Gancia. Também figuravam entre os favoritos, a carretera Ford de Altair Barranco, campeão brasileiro de Subida de Montanha, José Cury Neto, na carretera Chevrolet que tinha adquirido de Catharino Andreatta e de Ângelo Cunha, na sua carretera Ford totalmente remodelada que tinha sido terceira colocada na Prova da Rodovia do Xisto.

A largada foi efetuada ao estilo “Indianápolis”, tendo como “carro madrinha” uma Alfa Romeo Giulia TI. Iniciada a corrida, Camillo assumiu a liderança, seguido por José Cury, Piero Gancia, Ângelo Cunha, Altair Barranco e Ugo Gallina, que corrida no JK com o qual Jayme Silva vencera a prova do Grupo 5.

Enquanto Camillo se distanciava na liderança, Cury e Gancia travavam uma interessante disputa pela segunda colocação, com Cury levando vantagem nas retas e Gancia se aproximando nas curvas, para na nona volta o piloto da Alfa Romeo passar para segundo e a partir de então se firmar nessa colocação.

Na 20ª volta começou a chover, mas como Camillo levava uma volta de vantagem, pôde se acomodar, apesar de Piero Gancia estar descontando mais de 1 segundo por volta.

Ângelo Cunha que lutava pela terceira colocação acabou ficando de fora com a ponta de eixo da sua carretera quebrada.

Quando a vitória de Camillo parecia garantida, ao iniciar a volta 57, ou seja, faltando três para o final, seu carro parou com a engrenagem do comando de válvulas quebrado, permitindo que Gancia caminhasse tranquilamente para mais uma vitória. Altair Barranco, que estava três voltas atrasado, se aproveitou para conquistar a segunda colocação, com José Cury Neto em terceiro e Camillo, mesmo não terminando a prova ficando com a quarta colocação.

[Ver RESULTADOS 1968/13](#)



*Piero Gancia (Alfa Romeo GTA nº 23) vencedor da prova*

### **23 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART**

No dia 7 de abril foi disputada em Tarumã, Rio Grande do Sul, o que seria a primeira etapa do campeonato brasileiro de Kart. Entretanto, a prova foi boicotada pelos pilotos de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, fazendo com que apenas fosse disputada a prova da categoria 100 cc, com pilotos gaúchos. O vencedor foi Clóvis de Moraes, ficando em segundo Júlio César Fonseca.

Pouco tempo depois, a validade da prova para o Campeonato Brasileiro foi questionada e consequentemente descartada.



*122 – Clóvis de Moraes e 88 – Júlio César Fonseca*

#### **24 – PROVA DEPUTADO LEVY NEVES – FÓRMULA VÊ – RIO DE JANEIRO**

No mesmo dia, 7 de abril, foi realizada uma corrida da categoria Fórmula Vê no Autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro.

Como preliminar foi disputada uma corrida para carros de Turismo, para Estreantes e Novatos, que foi facilmente vencido por Henrique Tornaghi, pilotando um DKW Vemag, ficando em segundo lugar Rogério Cabral (VW), em terceiro Miguel Perello (Simca), em quarto Nelson Silva (Simca) e em quinto Cláudio Daniel Rodrigues Filho (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1968/14](#)



*85 – Henrique Tornaghi (DKW) e 11 – Rogério Cabral (VW)*

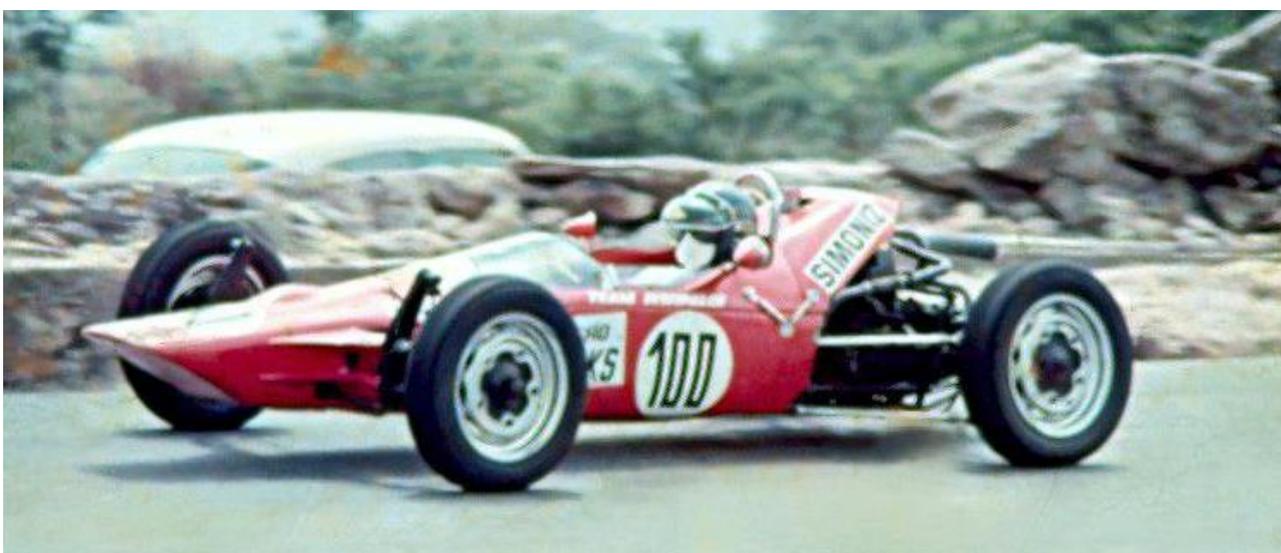
A prova para a categoria Fórmula Vê, foi disputada em duas baterias de classificação, e uma final.

A primeira bateria teve a participação de 15 carros e foi vencida por Ricardo Achcar, que liderou do início ao fim, classificando-se os cinco primeiros para a bateria final: Ricardo Achcar, Henrique Fracalanza, Giu

Ferreira, Luiz Cardassi e Carlos Augusto Palhares. Os demais participantes: Caio Silas, Oscar Nolasco, Marcus Vinícius, Manoel Ferreira, Tatau, Luiz Alberto Lima, Isaias Barbosa, Nelson Bastos, Jofre Gomes, José Prado, e Antônio Carlos Avallone tiveram que disputar a segunda bateria, que foi vencida por Antônio Carlos Avallone, que não tinha terminado a primeira bateria, mas que teve o seu carro recuperado pelos mecânicos. Os demais classificados foram: Caio Silas, Milton Amaral (que não tinha participado da primeira bateria), Oscar Nolasco e Isaias Barbosa.

E a bateria final, foi outro “passeio” de Ricardo Achcar, que pilotando um Fitti da equipe oficial da fábrica, liderou a prova do começo ao fim. A luta pelo segundo lugar, foi travada entre Giu Ferreira, Henrique Fracalanza, Antônio Carlos Avallone e Milton Amaral, até os dois últimos abandonarem por problemas mecânicos. Giu se impôs, com Fracalanza recebendo a bandeira de chegada muito próximo. Em quarto lugar ficou Luiz Cardassi e em quinto Isaias Barbosa.

[Ver RESULTADOS 1968/15](#)



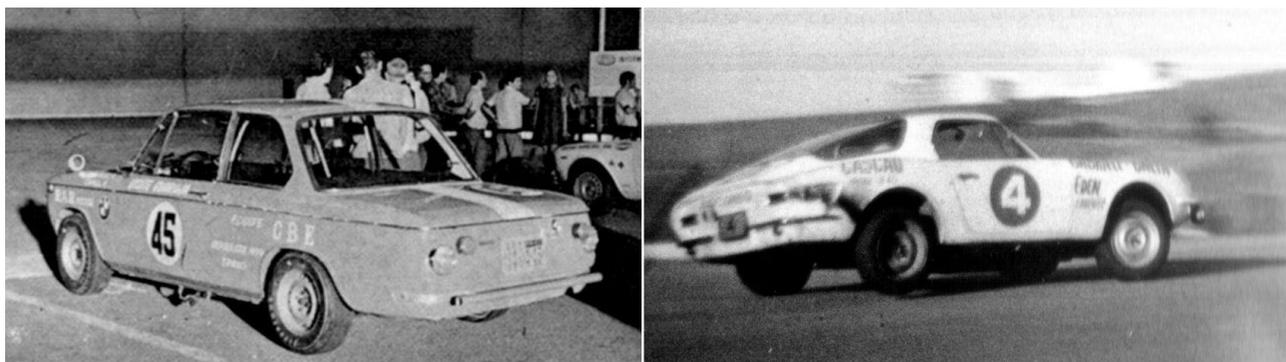
*Ricardo Achcar, vencedor da prova*

## **25 – MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA**

A prova inaugural do Campeonato Brasileiro de Automobilismo de 1968, ocorreu no dia 14 de abril, com a realização da quarta edição dos Mil Quilômetros de Brasília.

Essa prova despertava grandes expectativas, sobretudo por ser a primeira vez em que a Equipe Ford-Willys iria correr, depois da compra da Willys do Brasil pela Ford e, para abrilhantar o evento, fazia sua estreia o Bino Mark II, carro construído por Toni Bianco e Nelson Brizzi e que se tornaria um dos carros mais competitivos em nossas pistas. Para pilotá-lo foram escolhidos os pilotos Luiz Pereira Bueno de José Carlos Pace. A Ford-Willys ainda levou para Brasília os dois Mark I, antigos Alpine modificados, que tinham vencido a Subida de Petrópolis, as Mil Milhas Brasileiras, A Prova Almirante Tamandaré e a Prova Antoninho Burlamaque, carros estes que seriam pilotados por Bird Clemente/Totó Porto Fº e Luiz Terra Smith/Emerson Maluf. O principal desafiante da poderosa equipe Ford-Willys, comandada por Luiz Antônio Greco, era o carro construído pelos irmãos Fittipaldi, que tinha obtido o recorde da volta para a pista de Interlagos. O carro tinha sido modificado recebendo uma capota e com isso deixando de ser um Spyder, passando a uma espécie de Berlineta. Também a traseira do carro, que seria pilotado por Emerson Fittipaldi e Lian Duarte foi modificada. As duas Alfa Romeo GTA que competiam no Brasil também estavam presentes. O carro da equipe Jolly Gancia, que obtivera a mais elevada média de velocidade em uma prova

automobilística, vencendo a “Rodovia do Xisto”, pilotada por Ubaldo Lolli, seria pilotada por Piero Gancia e Emílio Zambello. Entretanto, problemas de saúde não permitiram a participação de Zambello, que foi substituído por Francisco Lameirão. Na outra Alfa GTA, se inscreveram Mário Olivetti e Renato Peixoto. Outra estreia foi da equipe CBE, de Eugênio Martins e Chico Landi, que representava a marca BMW no Brasil, que se inscreveu com dois carros de 2.000 cc. Um deles pilotado por Ubaldo Lolli e Camillo Christóforo e o outro por Marivaldo Fernandes e Carol Figueiredo. Completavam a lista dos mais fortes concorrentes, o Karmann Ghia Porsche 1600, ex Dacon, pilotado pelos petropolitanos Aylton e João Varanda Filho.



**À esquerda: 45 – Marivaldo Fernandes/Carol Figueiredo (BMW 2000) e  
à direita: 4 – Gabriele Arena/Eduardo Baeta (Puma DKW Vemag)**

Inicialmente a prova foi dividida em duas categorias: Protótipos (incluindo carros GT) e Turismo Força Livre. Como a partir da segunda prova do campeonato a CBA alterou as categorias para: Protótipos; GT; Turismo Força Livre; e Protótipos CBA (que era constituída de carros nacionais com modificações nas carrocerias, ou seja, carreteras nacionais), eu considereei essa segunda classificação, para efeito da apuração do resultado do referido campeonato.

E essa nova categoria, a “Protótipos CBA” foi um verdadeiro festival de Volkswagen modificados, principalmente com para-lamas recortados e equipados com motor de 1.600 cc.

As posições de largada foram definidas por sorteio dirigido, cabendo as primeiras posições aos carros mais potentes. Com isso, a pole-position foi destinada ao Alfa Romeo nº 23 de Piero Gancia/Francisco Lameirão, ficando assim constituídas as 30 primeiras posições dos 43 carros que alinharam para a largada:

18 Ubaldo Lolli/Camillo Christóforo BMW 2000 TI	45 Marivaldo Fernandes/Carol Figueiredo BMW 2000 TI	23 Piero Gancia/Francisco Lameirão Alfa Romeo GTA
21 Luiz Terra Smith/Emerson Maluf Willys MK I	7 Emerson Fittipaldi/Lian Duarte Fitti Porsche	
22 Bird Clemente/Totó Porto Fº Willys Mk I	65 Mário Olivetti/Renato Peixoto Alfa Romeo GTA	47 Luiz Pereira Bueno/José Carlos Pace Bino Mk II
70 Wanderley Clemente/Ivan Martins Willys Interlagos	41 André Gustavo/Zeca Castro Willys Interlagos	
42 Paulo César Lopes/Sérgio B. Mello	34 Bica Votnamis/Roberto Gomez	55 Martius Jarjour/Toninho da Matta

Willys Interlagos	Caçador de Estrelas I	Alfa Romeo GTV
79 Aylton e João Varanda Fº K Ghia Dacon Porsche	4 Gabriele Arena/Eduardo Baeta Puma DKW	
28 Paulo Guaraciaba/Waldir Lomazzi Renault 4CV	8 Marcelo Campos/Ivaldo da Matta Opel Kadett (não largou)	17 Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca Camber VW
40 Bob Sharp/Araken Gomes DKW Vemag TC	12 Carlos Alberto Braz/Tito Passarinho VW Sedan TC	
82 Jair Santiago/Zoroastro Avon Simca Chambord	16 Joaquim Mendonça/Alfredo Amaral Renault Teimoso	36 Flávio Paula Lima/Freddy O'Hara Simca Chambord
77 Pedro Paulo Santi/Ricardo Penta Renault Gordini TC	31 Armando Valentin/Pedrinho VW Sedan	
87 Nathaniel Townsend/Carlos Sgarbi VW Sedan	30 Dezinho Motta/Marcos Jardim DKW Vemag TC	6 Jacques Lima/Jauro Ribeiro DKW Vemag TC
81 Jayme Silva/Ugo Gallina FNM 2000 JK	64 Enio Garcia/Toninho Martins VW Sedan TC	

Quando foi baixada a bandeira, Piero Gancia tomou a ponta, mas a sua liderança não durou nem a primeira volta, pois o piloto perdeu o controle do carro, rodou e caiu para as últimas posições, sendo obrigado a parar nos boxes para verificação de possíveis danos. Com isso, tomou a ponta o Fitti Porsche que estava sendo pilotado por Emerson Fittipaldi, seguido pelo Bino de Luiz Pereira Bueno, pelos BMW de Camillo Christóforo e de Marivaldo Fernandes, pelos dois Mark I, de Bird Clemente e de Luiz Terra Smith e pela Alfa GTA de Mário Olivetti. Um segundo grupo foi formado pelo FNM-JK 81 de Jayme Silva, pelos Fuscas 12 de Carlos Alberto Braz e 64 de Enio Garcia e pela Alfa Romeo GTV de Toninho da Matta.



**Da esquerda para a direita: 65 – Mário Olivetti/Renato Peixoto (Alfa Romeo GTA) – 12 – Carlos Alberto Braz/Tito Passarinho (VW Sedan TC – 7 – Emerson Fittipaldi/Lian Duarte (Fitti Porsche)**

A primeira modificação entre os primeiros colocados ocorreu na volta 20, quando o BMW 18 abandonou com problemas na embreagem. Pouco depois foi a vez de Bird Clemente abandonar com problemas de lubrificação no motor do seu Mark I.

Com cerca de duas horas de corrida, o Fitti Porsche parou nos boxes onde foi constatado um vazamento de óleo do motor. Com isso, a partir de então passou a frequentar assiduamente os boxes, perdendo a liderança para o Bino de Luiz Pereira Bueno que a manteve até o final da corrida.

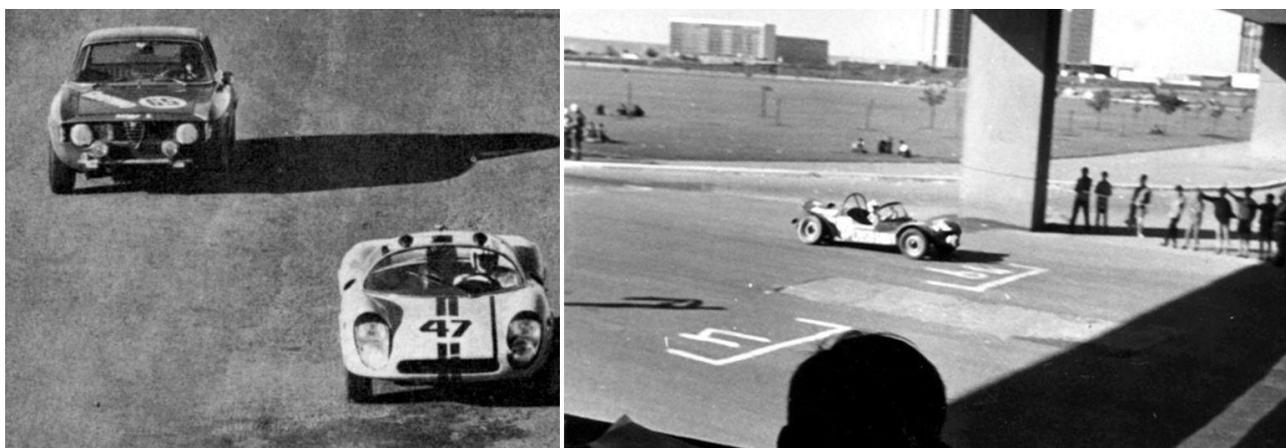
Em seguida abandonou foi o outro Mark I, de Luiz Terra Smith, com problemas de motor, assim como o BMW de Marivaldo Fernandes e o Karmann Ghia Porsche dos Varanda.

Com todos esses abandonos, na liderança estava o Bino de Bueno/Pace, seguido pelo Fitti Porsche de Emerson/Lian, pela Alfa Romeo GTA de Olivetti/Peixoto, pela outra Alfa Romeo GTA, de Gancia/Lameirão, que mesmo enfrentando problemas com seu alternador, vinha se recuperando na corrida. O quinto colocado era o JK de Jayme/Gallina, seguido pelo Fusca 64 de Enio/Toninho e pelo outro Fusca 12, de Carlão/Passarinho.

Durante a madrugada, o Interlagos nº 41, que era pilotado por Zeca Castro, perdeu uma roda na Asa Norte, que atingiu a cabeça de um espectador. Este foi removido para o hospital, mas acabou falecendo.

O Caçador de Estrelas, um Corvette que teve a carroceria extremamente modificada e que era pilotado por Bica Votnamis, entrou forte demais na curva da rodoviária, em frente aos boxes, derrapou, virou de lado e percorreu uma boa distância com as rodas na parede, mas retornou à corrida para abandonar pouco depois.

Outro abandono ocorreu com o Fusca 64 que parou nos boxes com o motor falhando. Seus mecânicos resolveram dar um “purgante” (despejar óleo no carburador). Fez uma grande fumaça e acabou quebrando um cilindro, ficando fora da corrida.



***Na foto da esquerda, o Bino 47 de Luiz Pereira Bueno/José Carlos Pace e a Alfa 65 de Mário Olivetti/Renato Peixoto, e na da direita o Camber 17 de Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonzeca***

Enquanto a prova se desenrolava, o Fitti Porsche continuava recorrendo aos boxes para repor óleo no motor e acabou sendo batido pela Alfa Romeo de Olivetti que assumiu a segunda colocação.

Também de madrugada, capotou a Alfa Romeo GTV de Martius/Da Matta, mas que depois de desvirada, continuou na corrida com a capota bastante avariada e sem o para-brisa.

Depois de 9h22m29s9, o Bino da equipe Ford-Willys recebeu a bandeirada de chegada como vencedor, ficando em segundo a Alfa Romeo de Olivetti/Peixoto, em terceiro o Fitti Porsche de Fittipaldi/Lian, em quarto a Alfa GTA de Gancia/Lameirão, em quinto o JK de Jayme/Gallina, que recebeu a bandeirada logo

atrás do Bino, soltando muita fumaça, pois seu motor fundiu na última volta, e pelo Fusca de Carlos Alberto Braz/Tito Passarinho, que venceram entre os pilotos locais.

O Bino de Bueno/Pace venceu na categoria de Protótipos, a Alfa GTA de Olivetti/Peixoto na Turismo Força Livre, o Fusca 12 de Carlão/Passarinho na Protótipos CBA, e Paulo César Lopes/Sérgio Bandeira de Mello, com Interlagos, entre os GT.

[Ver RESULTADOS 1968/16](#)

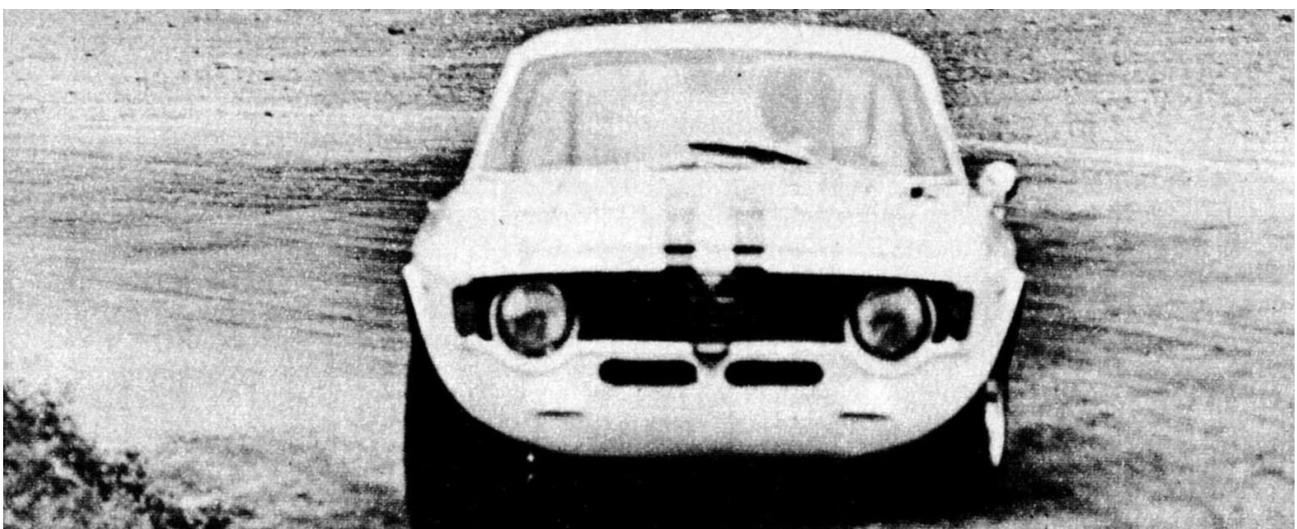


*Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace venceram a prova no Bino Mark II nº 47 na estreia do carro*

#### **26 – CAMPEONATO PAULISTA DE 1967**

Tendo em vista que faltava apenas uma corrida para o encerramento do Campeonato Paulista de 1967 e por não haver previsão para a realização dessa prova, os pilotos paulistas se reuniram no dia 20 de abril e proclamaram Campeão Paulista de 1967, Emílio Zambello, da Scuderia Jolly Gancia.

Zambello tinha 59,4 pontos e em segundo lugar estava Maks Weiser com 36, sem chance, portanto, em apenas uma corrida, alcançar a pontuação de Zambello. Em terceiro lugar ficou Ubaldo Lolli (28,6 pontos), quarto Marivaldo Fernandes (24 pontos); quinto Piero Gancia (16,5 pontos); sexto Jan Balder (15,6 pontos); sétimo Ciro Cayres e Luís Carlos Sansone (12,1 pontos); nono Serafim Dal Forno (12 pontos); e décimo Fredy O'Hara (10,8 pontos).



## **27 – 1ª ETAPA DO CARIOCA DE KART – VOLTA REDONDA**

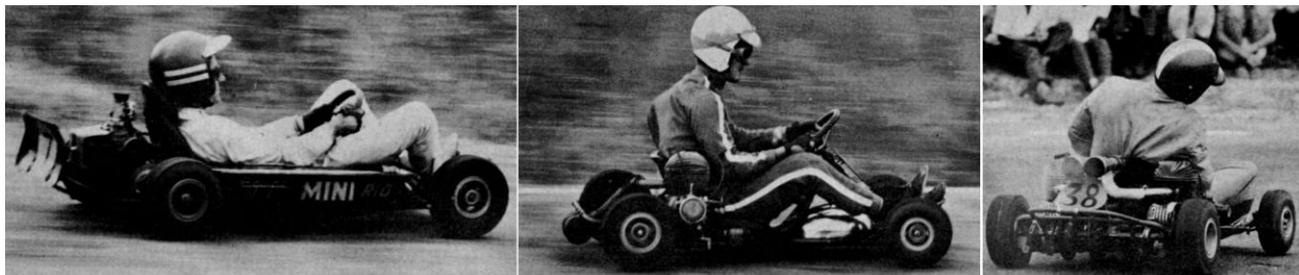
A primeira rodada do Campeonato Carioca de Kart foi disputada no dia 21 de abril no kartódromo de Volta Redonda, apresentando o seguinte resultado:

Categoria 125 cc: 1º) Adrian Hulsmeyer – 7 – Mini Riomar – 28 voltas; 2º) Paulo Reis – 60 – Mini Riomar – 27 voltas; 3º) Paulo César Furlanetto – 77 – Silpo – 27 voltas; 4º) Geraldo Rocha – 32 – Silpo – 27 voltas; 5º) César Pinto da Cunha – 285 – Mini Riomar – 27 voltas; 6º) Toni Rocha – 5 – Mini Riomar – 27 voltas; 7º) Mário Magalhães – 43 – Silpo – 26 voltas; 8º) Hélios Leonardo – 68 – Mini Riomar – 26 voltas; 9º) Olga Maria Serão – 33 – Mini Riomar – 26 voltas; 10º) Paulo César Miranda – 78 – Silpo – 26 voltas; 11º) Pedro La Rocque – 59 – Mini Riomar – 26 voltas; 12º) Henry Hulsmeyer – 6 – Mini Riomar – 26 voltas; 13º) João Renha – 4 – Mini Riomar – 26 voltas; 14º) Luiz Octavio Kamnitzer – 66 – Mini Riomar – 26 voltas; 15º) Sidney Costa – 88 – Mini Riomar – 26 voltas.

Categoria 100 cc: 1º) Henrique de Castro -97 – Tecno Parilla – 29 voltas; 2º) Luís Cláudio Matos – 1 – Saci Saetta – 28 voltas; 3º) Amadeu Gagliano – 81 – Silpo McCulloch – 28 voltas; 4º) Jadson Mena Barreto – 15 – LB McCulloch – 27 voltas; 5º) Nelson Amorim – 30 – Mini McCulloch – 27 voltas.

Categoria 200 cc: 1º) Aurelino Leal – 38 – Tecno 2 Saetta – 29 voltas; 2º) Leopoldo Serão – 33 – Mini Riomar – 29 voltas; 3º) Francisco Inglês – 69 – Mini Riomar – 29 voltas; 4º) Frederico Della Noce – 100 – Sprint Riomar – 29 voltas.

Prova Vale Tudo: 1º) Henrique de Castro – 97 – Tecno Parilla; 2º) Toni Rocha – 5 – Mini Riomar; 3º) Antônio Bandeira.



*Da esquerda para a direita: Adrian Hulsmeyer (1º na classe 125 cc) – Henrique de Castro (1º na classe 100 cc) – Aurelino Leal (1º na classe 200 cc).*

## **28 – 3 HORAS DA GUANABARA – PROVA JIM CLARK**

Marcada inicialmente para o dia 21, acabou sendo transferida para o dia 28 de abril, a prova “3 Horas da Guanabara”, que despertava grande interesse depois do desempenho dos participantes nos “Mil Quilômetros de Brasília”.

Inicialmente foram divulgadas as inscrições dos principais carros inscritos: 1) a equipe Ford Willys, vencedora em Brasília, se inscreveu com o Bino para Luiz Pereira Bueno e os dois Mark I para Bird Clemente e Luiz Terra Smith; 2) o Fitti Porsche com Emerson Fittipaldi; 3) as duas Alfa Romeo GTA, sendo a nº 23 com Emílio Zambello, e a nº 65 com Mário Olivetti/Renato Peixoto. Notava-se a ausência da equipe CBE com seus BMW, mas registrava-se a participação de Sidney Cardoso no KG Dacon Porsche que havia corrido nas Mil Milhas com José Carlos Pace/Anísio Campos, que tinha sido comprado para substituir o carro similar que havia sido destruído em Interlagos. Outras presenças que merecem destaque foram a Alfa Romeo Zagato que tinha sido comprada pelo carioca Wilson Marques e o DKW Malzoni de Celso Gerbassi.

Ao serem iniciados os treinos registrou-se a ausência dos carros da equipe Ford Willys, enquanto Emerson Fittipaldi foi o mais rápido na prova de classificação, com o tempo de 1m33s0, conquistando a pole-position. Em segundo lugar ficou Emílio Zambello, com o tempo de 1m43s0, ou seja, 10 segundos mais lento que o Fitti-Porsche.



**A largada da prova, com as Alfa Romeo nº s 23 e 65 pulando na frente**

O grid de largada, que contou com 33 carros, foi o seguinte:

7 Emerson Fittipaldi Fitti Porsche 1m33s0	23 Emílio Zambello Alfa Romeo GTA 1m43s0	65 Mário Olivetti/Renato Peixoto Alfa Romeo GTA 1m44s0
2 Sidney Cardoso KG Dacon Porsche 1m44s3	33 Celso Gerbassi/Hélio Mazza DKW Malzoni IV 1m47s0	
96 Norman Casari/Wilson Marques Alfa Romeo GTZ	55 Aloísio Renato/Hélvio Zanata Alfa Romeo GTV	79 Sérgio Cardoso Alfa Romeo Giulia TC
34 Ronaldo Rebecchi Willys Interlagos	100 Ricardo Achcar Santa Fúria VW	
81 Ugo Gallina FNM 2000 JK	44 Renato Malcotti/Fábio Crespi DKW Vemag	99 Paulo César Newlands DKW Malzoni IV
39 Heitor Palhares Willys Interlagos	11 Jorge Mourão/Sérgio Tandler VW Sedan	
82 Jorge de Freitas/Paulo Lomba VW Sedan	41 Henrique Fracalanza/Roberto Katrup DKW Vemag	85 Lair Carvalho Renault Gordini TC
48 Robert Hebert VW Sedan	17 Fausto Dabbur Willys Interlagos	

40 Bob Sharp/Araken Gomes DKW Vemag TC	202 Carlos B. Souza/Miguel Perello Simca Tufão	1 Cláudio Daniel Rodrigues Fº Renault 1093
72 Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower Renault 1093	58 Dalmo V. Júnior Renault 1093	
67 João Ribas/William Nadruz Renault 1093	14 Fausto De Paoli Renault 1093	46 Vahe Jean Renault 1093
4 Carlos Alberto Mariz Renault 1093	52 Luiz Carlos Mendonça Renault 1093	
222 Álvaro Costa Renault 1093	49 Fernando Feiticeiro Renault Gordini TC	88 Armando Barreto/Paulo Alarcão DKW Vemag

Iniciada a prova, Emerson Fittipaldi partiu na frente, mas o seu carro repentinamente perdeu velocidade e o piloto foi superado por Zambello, Olivetti, Sidney, Gerbassi, porém logo retomou a velocidade e ao ser completada a primeira volta já se posicionara na primeira colocação, seguido por Zambello, Olivetti e Sidney, com os quatro bem distantes dos demais. Na segunda volta, Fittipaldi foi para os boxes e com isso Zambello assumiu a ponta.

Ao chegar aos boxes, os mecânicos de Fittipaldi verificaram que o trambulador de marchas havia partido e, depois de dar poucas voltas enfrentando o problema, retornou aos boxes, dessa feita perdendo muitas voltas e qualquer chance de vitória.

Com cinco minutos de prova Sidney Cardoso havia superado Mário Olivetti e começava a se aproximar de Emílio Zambello, se prevendo uma forte luta pela liderança, porém, logo em seguida o piloto carioca teve que desistir com problemas no motor do seu KG Dacon Porsche. Em seguida foi a vez de Gerbassi também desistir.



***Passagem de concorrentes: 96 – Norman Casari/Wilson Marques (Alfa Romeo GTZ); 99 – Paulo César Newlands (DKW Malzoni); 100 – Ricardo Achcar (Santa Fúria VW); 85 – Fernando Pereira (Gordini TC); 79 – Sérgio Cardoso (Alfa Romeo Giulia TIS); 55 – Aloísio Renato (Alfa Romeo GTV); e 34 – Ronaldo Rebecchi (Interlagos).***

Com dez minutos de corrida, a vantagem de Zambello para Olivetti era de cerca de 15 segundos, correndo em terceiro lugar Fernando Pereira na sua “Carretera” Gordini, que empolgava os presentes ao autódromo de Jacarepaguá. Porém este piloto foi obrigado a abandonar pouco depois, deixando as duas Alfa Romeo folgadas nas duas primeiras colocações.

Com 30 minutos de corrida, o DKW nº 41 que era pilotado por Roberto Kastrupp perdeu a direção, saiu da pista na altura da placa de aviso de 150 metros da chegada da curva Sul. Isso provocou uma correria entre os assistentes que inadvertidamente se postavam nessa curva, felizmente sem que o carro atingisse nenhum deles, parando após bater em uma moto do Serviço de Trânsito que ali estava estacionada indevidamente.

Com uma hora de corrida, Zambello e Olivetti lideravam seguidos por Wilson Marques na Alfa Zagato, Aloísio Renato na Alfa GTV e Paulo César Newlands, que retornava ao automobilismo pilotando um DKW Malzoni.

Com uma hora de dez de corria, foi a vez de Renato Malcotti, que fazia uma ótima corrida abandonar quando uma biela saiu pelo lado do motor do seu DKW Vemag.

Faltando cinco minutos para ser completada a segunda hora de corrida, Zambello parou nos boxes reabasteceu e retornou sem perder a liderança, seguido por Renato Peixoto que havia substituído Olivetti na Alfa 65 pouco antes.

Com 2h25m de prova, Emerson Fittipaldi parou nos boxes e reabasteceu o Fitti Porsche, porém pouco antes do final da corrida o carro “pifou” de vez, com Emerson Fittipaldi tendo que empurrar o carro para receber a bandeirada de chegada.

Zambello venceu com uma volta de vantagem para a dupla Olivetti/Peixoto e seis para Aloísio Renato/Hélio Zanata, que conquistaram o terceiro lugar com a Alfa Romeo GTV. O quarto colocado foi Ugo Gallina (FNM 2000 JK) e o quinto Paulo César Newlands (DKW Malzoni).

[Ver RESULTADOS 1968/17](#)



*Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA) recebendo a bandeirada da vitória.*

### **29 – RALLY DO XIX ANIVERSÁRIO DO CENTAURO MOTO CLUBE**

No final de abril foi disputado um Rally em comemoração ao 19º aniversário do Centauro Moto Clube, num trajeto de 220 quilômetros, partindo de São Paulo, seguindo por Jundiaí, Viracopos, Indaiatuba, Salto, Itu e retorno a São Paulo, que teve o seguinte resultado: 1º) Michael Greeven/Arthur Antônio Mondin – VW nº 4, 24 pontos perdidos; 2º) Humbertus Colpaert Fº/Décimo Mazzocato – Karmann Ghia nº 1; 3º) Arthur Mondin/Anthony Montesini – Karmann Ghia nº 5. Entre os novatos venceu a dupla Mário Rodrigues/Antônio Nobre, VW nº 40.

### **30 – PROVA DE KART DO XIX ANIVERSÁRIO DO CENTAURO MOTO CLUBE**

Também em comemoração aos 19 anos do Centauro Moto Clube foi disputada no dia 28 de abril uma prova de kart em São Carlos que teve o seguinte resultado:

Categoria 100 cc: 1º) Durval Viscardi – Mini Parilla; 2º) Walter Travaglini - Jolly Parilla; 3º) Carlos Savoia – Mini McCulloch.

Categoria 125 cc: 1º) Maneco Combacau – Mini Riomar; 2º “Gato” – Mini Riomar; 3º “Juca” Mini Riomar.



***Maneco Combacau***

### **31 – II RALLY DAS MONTANHAS**

Numa promoção da Volkswagen do Brasil foi realizado nos dias 4 e 5 de maio o II Rally das Montanhas. A prova, num percurso de 400 quilômetros teve início da cidade de São Paulo, passando por Cumbica, Atibaia, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí, São Bento do Sapucaí e chegada em Campos do Jordão.

Destinada apenas aos carros Volkswagen, a prova contou com a participação de 61 carros, tendo o seguinte resultado: 1º - Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira (RJ) 4 VW Sedan - 34,0 pontos; 2º - Peter Moacyr Beck/Aurélio Zuffelato (SP) 1 - VW Sedan - 36,0 pontos; 3º Michel Greeven/Luiz Fernando Mondin (SP) 5 - VW Sedan - 43,0 pontos; 4º - Carlos Irineu Visetti/Mauro Feijó Costa Corrêa (SP) 7 - Karmann Ghia VW - 46,0 pontos; 5º - Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) 6 - VW Sedan - 59,0 pontos; 6º - Helmut Splenger/Cláudio Rocha (SP) 40 - VW Sedan - 100,0 pontos; 7º - Hans Abeling/Dieter Beck (SP) 28 - VW Sedan - 105,0 pontos; 8º - Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) 20 - VW Sedan - 112,0 pontos; 9º - Paulo Martinelli/Geraldo Siqueira (SP) 51 - VW Sedan - 134,0 pontos; 10º - Hilde Lohrer/Alexandre Lohrer (SP) 9 - VW Sedan - 146,0 pontos; 12º Fred Urbatel/Luiz Gioro (SP) 59 - VW Sedan - 153,0 pontos. O carro nº 59 foi vencedor entre os Estreantes e Novatos.



***Aristóteles Cordeiro/Antônio Moreira***

### 32 – 3 HORAS DE ERECHIM

No dia 5 de maio, dentro das festividades de comemoração da fundação da cidade, foi organizada uma corrida automobilística intitulada “3 Horas de Erechim”.

Inicialmente foi disputada uma prova para pilotos estreantes e novatos que foi vencida por Abílio Weiand, que pilotou um Renault 1093, ficando em segundo lugar Gilliat de Almeida (VW) e em terceiro Ivan Tissot (Renault Gordini).

[Ver RESULTADOS 1968/18](#)

A prova principal, com 300 quilômetros de distância, foi marcada pela intensa luta entre os carros FNM 2000 JK e Simca e terminou com a vitória da dupla Alfredo Oliveira/Wilson Drago (FNM), seguido por Maurmann/Petrillo (FNM) e por Aldo Costa/Luiz Fernando Costa (Simca). Entre os carros de menor cilindrada, venceu Paulo Nienaber (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1968/19](#)

### 34 – I CIRCUITO DA CENTENÁRIO – SALVADOR – BA (F-VÊ)

No dia 5 de maio foi organizada uma corrida da categoria Fórmula Vê, inaugurando o circuito de rua “Circuito da Centenário”, na cidade de Salvador, na Bahia.

Os pilotos paulistas não participaram da corrida que contou com 12 carros do Rio de Janeiro e dois da Bahia.

Na prova de classificação, o mais rápido foi Ricardo Achcar que, pilotando o Fitti da equipe de fábrica registrou o tempo de 1m55s3, ficando o grid de largada assim formado:

100 Ricardo Achcar Fitti F-Vê 1m55s3	96 Norman Casari Fitti F-Vê 1m56s6	28 Luiz Cardassi Rio F-Vê 1m57s1
50 Milton Amaral BRV F-Vê 1m57s5	1 Heitor Palhares BRV F-Vê 1m58s4	
11 Albino Brentar Fitti F-Vê 2m02s0	5 Jofre Gomes BRV F-Vê 2m02s4	25 Roberval Vasconcelos Fitti F-Vê 2m03s2
16 Leonardo Godoi BRV F-Vê 2m05s6	43 Marcus Vinícius Fitti F-Vê 2m05s9	
13 Tatau Fitti F-Vê 2m08s2	23 Antônio Martins BRV F-Vê 2m14s6	16 Nelson Bastos BRV F-Vê 2m37s1
26 José Prado Fitti F-Vê		

A largada da primeira bateria aconteceu às 11,15 horas, precedida por uma volta de apresentação com o carro madrinha, à frente, dirigido pelo diretor da prova, Amadeu Girão tendo ao seu lado o prefeito de Salvador o Sr. Antônio Carlos Magalhaes.



*Passagem dos concorrentes: 5 – Jofre Gomes; 50 – Milton Amaral; 96 – Norman Casari; 28 – Luiz Cardassi*

Baixada a bandeira, Ricardo Achcar tomou a ponta seguido por Cardassi, Casari, Amaral, Palhares, Vinícius, Bastos, Roberval, Tatau, Brentar, Jofre, Prado, Martins e por último o baiano Leonardo Godoy.

Com Achcar à frente pequenas modificações foram ocorrendo e com 10 minutos de corrida, os quatro primeiros, pela ordem Achcar, Cardassi, Amaral e Casari vinham distanciados dos demais que seguiam na seguinte ordem: Vinícius, Brentar, Bastos, Tatau, Roberval, Palhares, Prado, Jofre, Godoy e Martins.

Depois de ser completada a 10ª volta, Ricardo Achcar não passou, surgindo bem depois e se dirigindo aos boxes com o rompimento do mangote do freio traseiro.



*Três momentos da luta entre Milton Amaral e Luiz Cardassi*

Com o abandono, se iniciou uma luta forte entre Cardassi e Amaral com constantes mudanças de posições. Na altura dos 25 minutos de prova, Cardassi rodou, mas retornou à corrida mantendo a segunda colocação. Com 38 minutos de corrida, Amaral estava vinte segundos à frente de Cardassi e depois vinha Casari. Palhares estava mais de um minuto atrás, ocupando a quarta colocação.

Quando conseguiu se aproximar de Amaral, Cardassi rodou novamente e com isso teve que se contentar com a segunda colocação, com os carros terminando a bateria na seguinte ordem: 1º Milton Amaral (50) – 40 voltas em 1h18m54s6; 2º Luiz Cardassi (28); 3º Norman Casari (96); 4º Heitor Palhares (10) – 39 voltas; 5º Nelson Bastos (16); 6º Tatau (13); 7º Marcus Vinícius (43); 8º Roberval Vasconcellos (25) – 38 voltas; 9º Leonardo Godoy (188) – 37 voltas; 10º Jofre Gomes (5); 11º Albino Brentar (11); 12º José Prado (26); 13º Antônio Martins (23) – 36 voltas; 14º Ricardo Achcar (100) – 10 voltas.

O carro de Milton Amaral terminou a bateria com o motor batendo biela o que o obrigou a trocá-lo para poder participar da segunda bateria.

Com os carros alinhados de acordo com a ordem de chegada da primeira bateria, e sem a presença de Ricardo Achcar, a segunda bateria foi iniciada às 12,15 horas, com Milton Amaral assumindo a liderança. Cardassi tinha perdido muito terreno na largada, caindo muito na classificação.

Na terceira volta a ordem era: Amaral; Casari; Palhares; Bastos; Jofre; Cardassi; Vinícius; Brentar; Godoy; Tatau; Roberval; Prado e Martins.

Na quinta volta Palhares passou por Casari assumindo a segunda colocação, mas estava 15 segundos atrasado em relação a Amaral que mantinha a liderança. Poucas voltas depois foi a vez de Cardassi colar no carro de Casari, que por sua vez apertava Palhares. Na 13ª volta Cardassi passou para o segundo lugar e começou a descontar a diferença entre ele e Amaral, chegando a 10 segundos. Quando Cardassi ficou próximo a Amaral, acabou rodando e voltou a perder contato em relação ao líder da prova.

Na 20ª volta, entretanto, Cardassi colou novamente no carro de Amaral para assumir a liderança na volta seguinte. Esta ultrapassagem durou apenas poucos metros, com Amaral o ultrapassando na tomada de uma curva, retornando à liderança. Os dois pilotos acabaram rodando ao mesmo tempo na volta seguinte e com isso, Palhares assumiu a ponta, com Casari em segundo. Após a rodada, Amaral foi para os boxes para tentar reparar o cabo do acelerador, perdendo muito tempo parado. Logo depois Cardassi passou por Casari e seguiu na perseguição ao líder que era Heitor Palhares. Antes de ser completada a volta 30, Cardassi assumiu a liderança. Tentando recuperar terreno, Amaral acabou rodando novamente numa das curvas do circuito.

O restante da bateria foi marcada por uma luta acirrada entre Cardassi e Palhares, com os carros recebendo a bandeirada da segunda bateria na seguinte ordem: 1º Luiz Cardassi (28) – 40 voltas, 1h18m07s5; 2º Palhares (1); 3º Casari (96); 4º Jofre (5); 5º Brentar (11); 6º Vinícius (43) – 39 voltas; 7º Bastos (16); 8º Prado (26) 38 voltas; 9º Roberval (25) 37 voltas; 10º Tatau (13); 11º Godoy (188); 12º Martins (23) 36 voltas; 13º Amaral (50) 35 voltas.

Depois da prova foi apresentado protesto com o carro de Cardassi, sob a alegação de que o seu motor estaria com as saias dos pistões recortados e conseqüentemente aliviadas. Aberto o motor pelos Comissário Técnicos, a irregularidade foi comprovada e com isso, o carro foi desclassificado, ficando Palhares com a vitória, seguido por Casari, Amaral e Jofre Gomes.

[Ver RESULTADOS 1968/20](#)



*Heitor Palhares, vencedor da prova*

### **34 – KART EM SÃO CRISTÓVÃO**

A segunda etapa do Torneio Carioca de Bairros foi disputada no dia 11 de maio, na Feira de São Cristóvão, apresentando o seguinte resultado:

Categoria 125 cc: 1º Adrian Hulsmeyer (RJ) 7 - Mini Riomar – 70 voltas; 2º Luiz Octavio Kamnitzer (RJ) 66 - Mini Riomar – 70 voltas; 3º Marcos Freire (RJ) 62 - Mini Riomar – 70 voltas; 4º Paulo Furlanetto (RJ) 77 - Silpo Kart – 69 voltas; 5º José Mariani (RJ) 64 - Mini Riomar – 64 voltas; 6º Paulo Reis (RJ) 69 - Mini Riomar – 59 voltas; 7º Alberto Ghiggino (RJ) 72 - Mini Riomar – 57 voltas; 8º Luiz La Rocque (RJ) 61 - Mini Riomar – 56 voltas; 9º Isidoro Danon (RJ) 16 - Silpo Kart – 54 voltas; 10º Sidney Costa (RJ) 8 - Mini Riomar – 47 voltas.

Categoria 100 cc: 1º Henrique de Castro (RJ) 97 - Tecno Parilla – 67 voltas; 2º Mucio Lodi (RJ) 26 - McCulloch – 66 voltas; 3º Luís Cláudio Matos (RJ) 1 - Saci Saetta – 65 voltas; 4º Jansen Mena Barreto (RJ) 15 - LB McCulloch – 62 voltas.

Categoria 200 cc: 1º César Faria (RJ) 34 - Tecno BM – 65 voltas; 2º Henrique de Castro (RJ) 97 - Tecno Parilla – 63 voltas; 3º Luiz Octavio Kamnitzer (RJ) 66 - Mini Riomar – 63 voltas; 4º José Mariani (RJ) 64 - Mini Riomar – 62 voltas; 5º Paulo Furlanetto (RJ) 77 - Silpo Kart – 61 voltas; 6º Luiz La Rocque (RJ) 61 - Mini Riomar – 61 voltas; 7º Isidoro Danon (RJ) 16 - Silpo Kart – 60 voltas; 8º Marcos Freire (RJ) 62 - Mini Riomar – 60 voltas; 9º Marcelo Rodrigues (RJ) 22 - Mini Riomar – 58 voltas.

### **35 – II ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA**

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo foi realizada no dia 12 de maio.

A primeira prova do programa, destinada aos pilotos Estreantes e Novatos, com carros Turismo Grupo 2, teve a participação de 16 carros, mas com desenrolar bastante fraco, com Alain Joullié (DKW-42) assumindo a ponta logo depois da largada, seguido pelo DKW-85 de Henrique Tornaghi, vindo a seguir um grupo compacto composto pelo DKW-67 de Vicente Domingues, o 32 de Alfredo Basile, e o VW-83 de Roberto Oliveira, que andavam muito próximos, proporcionando uma boa disputa.

Com cinco minutos de prova, Joullié rodou na curva norte, caindo para a última posição e deixando Tornaghi com uma liderança tranquila, sem qualquer ameaça. Nelson Silva, Simca-111, que tinha largado atrasado, vinha recuperando terreno, para ocupar a segunda colocação, distante 15 segundos de Tornaghi, depois que Vicente Domingues abandonou a corrida.

Próximo do final da corrida, Roberto Oliveira conseguiu superar Alfredo Basile para conquistar a terceira colocação.

[Ver RESULTADOS 1968/21](#)



**Foto 1: Alain Joullié (DKW 40) à frente de Henrique Tornaghi (DKW 84) – Foto 2: Nelson Silva (Simca 111)**

Na prova de pilotos, antes mesmo da largada já se sabia que, caso não enfrentasse problemas, o vencedor seria Mário Olivetti na sua Alfa Romeo GTA, pois Norman Casari tinha vendido o seu DKW Malzoni para o goiano Dezinho e a equipe Colégio Arte e Instrução, não inscreveu o Karmann Ghia Dacon Porsche, para Sidney Cardoso, mas com a Alfa Zoni que tinha adquirido de Abelardo Aguiar.

Iniciada a corrida, Olivetti, se beneficiando de largar na pole-position, assumiu a liderança, completando a primeira volta com confortável vantagem para Aloísio Renato (Alfa GTV nº 55) que também vinha bastante distanciado dos demais competidores, que eram comandados por Wilson Marques (Alfa GTZ nº 9), Hélio Zanata (Alfa Giulia nº 76), Ronaldo Rebecchi (Interlagos nº 34) e Sidney Cardoso (Alfa Zoni nº 2)

Aos poucos Olivetti foi aumentando sua vantagem, o mesmo ocorrendo com Aloísio e Marques, enquanto Rebecchi, Zanata e Sidney promoviam uma árdua disputa por posições.

Pouco depois da metade da corrida, Sidney passou bem distante de Rebecchi com o motor do seu carro fazendo um barulho estranho, forçando-o a entrar nos boxes e abandonar a corrida.

Inesperadamente, com pouco mais de trinta minutos de corrida, Olivetti entrou nos boxes, perdendo a liderança para Aloísio Renato, completando a volta após retornar à corrida, seis segundos atrás, com os dois carros passando a andar próximos, fazendo uma corrida para o público, pois notava-se que Olivetti poderia assumir a ponta quando quisesse, como o fez faltando duas voltas para cruzar a linha de chegada poucos metros à frente de Aloísio. O terceiro foi Wilson Marques, o quarto Hélio Zanata e o quinto Ronaldo Rebecchi.

[Ver RESULTADOS 1968/22](#)



*Nessa foto, Hélio Zanata (Alfa Romeo Giulia nº 76) aparece à frente de Sidney Cardoso (Alfa Zoni nº 2), Bob Sharp (DKW 40), Heitor Palhares (Interlagos 39) e Fábio Crespi (DKW 44)*

### 37 – INTERVENÇÃO NA CBA

Embora o Automóvel Clube do Brasil tenha sido afastado do comando do automobilismo nacional, os desmandos continuaram presentes no nosso automobilismo, com o novo órgão diretor, a CBA, deixando de apresentar os relatórios sobre suas atividades esportivas e com isso não possuir um alvará permanente de funcionamento e, além disso, deixou de convocar a eleição da sua diretoria dentro dos prazos estabelecidos. Com base nessa situação, o Conselho Nacional de Desportos – CND decidiu intervir na Confederação, editando a Deliberação nº 4/68, de 15 de maio, com o seguinte teor:

## DELIBERAÇÃO Nº 4/68

### O CONSELHO NACIONAL DE DESPORTOS

CONSIDERANDO que a Confederação Nacional de Automobilismo, desde sua criação, não apresentou a este Conselho nenhum relatório de suas atividades, não vem reunindo regularmente seus poderes, não procedeu às eleições regulares de seus poderes, dentro dos prazos previstos em seus estatutos;

CONSIDERANDO que o referido estatuto foi submetido a este Conselho para aprovação e que este CND determinou que, no prazo de 120 dias, deveria, após reunir as federações estaduais filiadas, em Assembleia Geral, elaborar novo estatuto, a ser apresentado ao CND para a devida aprovação e homologado pela autoridade superior, na forma da lei;

CONSIDERANDO que a Confederação, por não ter cumprido essa exigência, não possui alvará de funcionamento para o corrente ano;

CONSIDERANDO que o CND vem recebendo reclamações dos presidentes das federações estaduais, solicitando providências para a regularização da vida institucional da entidade a que cabe dirigir o automobilismo no âmbito nacional;

CONSIDERANDO, finalmente, que é da competência do CND adotar providências inadiáveis, em benefício da ordem esportiva nacional;

DELIBERA: 1) Designar o Dr. Hugo Mosca, interventor na Confederação Brasileira de Automobilismo, para o fim de realizar as eleições, no prazo de 60 dias, para constituição da presidência e de uma diretoria provisória, a qual deverá convocar as federações estaduais para elaboração do estatuto da Confederação, a ser submetido a este CND;

2) Até que sejam procedidas as referidas eleições caberá ao CND dar autorização para competições automobilísticas internacionais.

Sala de sessões, em 15/5/68 – General Eloy Massey Oliveira de Menezes.

### **37 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUBIDA DE MONTANHA**

A abertura do Campeonato Brasileiro de Subida de Montanha ocorreu com a disputa da “II Subida da Serra da Graciosa”, entre Curitiba e Paranaguá, num percurso de 13 quilômetros, no dia 19 de maio.

Depois do sucesso alcançado pela prova no ano anterior, esperava-se que esse fato se repetisse em 1968, porém não foi o que ocorreu.

Despertando pouco interesse, não fosse a presença das duas Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello, de São Paulo e Mário Olivetti, de Petrópolis, a prova não passaria de uma corrida regional, contanto apenas com a participação de pilotos paranaenses.

Também a organização, tão elogiada em 1967, não foi repetida dessa vez, com a Federação Paranaense de Automobilismo pecando nesse quesito e somente divulgando o resultado da prova com quase uma semana de atraso.

Dividida em três categorias: Grupo 6, com carros Protótipos, incluindo as antigas Carreteras; Turismo Grupo 5, subdividida nas classes até 850 cc, de 851 a 1.300 cc, de 1.301 a 2.000 cc e acima de 2.011 cc; e Grupo 2 para Estreantes e Novatos, a prova contou com 30 carros, apresentando como vencedor Altair Barranco na sua Carretera Ford, seguido por Eduardo Schrappe (Carretera Chevrolet), Emílio Zambello, Mário Olivetti (ambos com Alfa Romeo GTA) e Ângelo Cunha (Carretera Ford).

Na categoria protótipos, venceu Altair Barranco, e em Turismo Emílio Zambello, vencendo nas classes até 850 cc, Plácido Iglesias (Renault 1093), até 1.300 cc, Tadeu Briggmann (DKW Vemag), até 2.000 cc, Zambello, e acima de 2.001 cc, Rodolpho Scherner Fº (Simca). Entre os estreantes e novatos, venceu Antônio Mendes (Karmann Ghia VW).

[Ver RESULTADOS 1968/23](#)

### **38 – ABERTURA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART**

Sob a supervisão da Federação Paulista de Automobilismo foi realizada no dia 20 de maio a primeira etapa do Campeonato Paulista de Kart, no Kartódromo de Mogi das Cruzes, com o seguinte resultado:

Categoria 200 cc: 1º) Marcos Troncon – 16 – Mini McCulloch – 20 voltas; 2º) Carol Figueiredo – 2 – Mini McCulloch; 3º) Roberto Dedini – 116 – Mini McCulloch; 4º) Maneco Combacau – 25 – Mini McCulloch; 5º) Shiniti Yoshizawa – 57 – Mini McCulloch; 6º) Henry Strasser – 64 – Mini McCulloch; 7º) Carlos Lázaro – 15 – Carelli.

Categoria 100 cc: 1º) Marcos Troncon – 16 – Tecno Parilla – 30 voltas; 2º) Dante Mellani – 65 – Marban Parilla; 3º) Walter Travaglini – 53 – Jolly Parilla; 4º) Carlos Savoia – 59 – Mini McCulloch; 5º) Gabriel Soobhe – 180 – Mini McCulloch; 6º) Fernando Gianetti – 36 – Mini McCulloch; 7º) Manoel Ribeiro – 118 – Maban McCulloch; 8º) Durval Viscardi – 77 – Mini Parilla; 9º) Hugo Molena – 103 – Mini McCulloch; 10º) Pascoal Memolli Jr. – 120 – Mini McCulloch.

Categoria 125 cc: 1º) Durval Viscardi – 77 – Mini Riomar – 30 voltas; 2º) Carol Figueiredo – 1 – Mini Riomar – 30 voltas; 3º) Maneco Combacau – 25 – Mini Riomar – 30 voltas; 4º) “Gato” – 56 – Mini Riomar – 30 voltas; 5º) Emerson Fittipaldi – 7 – Mini Riomar – 30 voltas; 6º) “Argentino” – 46 – FBM – 30 voltas; 7º) Walter Travaglini – 53 – FBM – 30 voltas; 8º) “Stitzi” – 70 – FBM – 30 voltas; 9º) Henry Strasser – 64 – Mini Riomar – 30 voltas; 10º) Tite Catapani – 94 – Mini Riomar – 29 voltas.



*Foto 1 – Marcos Troncon, vencedor das classes 100 e 200 cc; Foto 2 – Durval Viscardi, vencedor da classe 125 cc; Foto 3 – Carol Figueiredo, segundo na classe 200 cc.*

### **39 – 2ª ETAPA DO CARIOCA DE KART – SANTA CRUZ**

Foi realizada no dia 20 de maio a 2ª Etapa do Campeonato Carioca de Kart, no bairro de Santa Cruz, com o seguinte resultado:

Categoria 125 cc: 1º - Adrian Hulsmeyer – 7 – Mini Riomar – 51 voltas; 2º - Luiz La Rocque – 61 – Mini Riomar – 50 voltas; 3º - Lóris Lisanti – 10 – Silpo Kart – 50 voltas; 4º - Marcos Freire – 62 – Mini Riomar – 49 voltas; 5º - Leopoldo Serão – 13 – Mini Riomar – 49 voltas; 6º - Nelson Amorim – 30 – Mini Riomar; 7º - Paulo Furlanetto – 77 – Silpo Kart; 8º - Paulo César Miranda – 78 – Mini Riomar; 9º - Pedro La Rocque – 59 – Mini Riomar; 10º - Toni Rocha – 5 – Mini Riomar; 11º - Sidney Costa – 88 – Mini Riomar; 12º - Mário Magalhães – 43 – Silpo Kart; 13º - Paulo Reis – 69 – Mini Riomar; 14º - Isidoro Danon – 16 – FBM Kart.

Categoria 100 cc: 1º - Luís Cláudio Matos – 1 – Saci Parilla – 54 voltas; 2º - Aurelino Leal – 38 – Tecno Parilla – 54 voltas; 3º - César Faria – 34 – Tecno BM – 51 voltas; 4º - Mucio Lodi – 26 – McCulloch – 37 voltas; 5º - Henrique de Castro – 97 – Tecno Parilla; 6º - Amadeu Gagliano – 81 – Silpo McCulloch; 7º - Carlos Gagliano – 87 – Mini McCulloch; 8º - Herculano Teixeira – 20 – Mini McCulloch.

Categoria 200 cc: 1º - César Faria – 34 – Tecno BM – 55 voltas; 2º - Aurelino Leal – 38 – Tecno Saetta – 55 voltas; 3º - Amadeu Gagliano – 81 – Silpo McCulloch – 51 voltas; 4º - Luiz La Rocque – 61 – Mini Riomar – 50

voltas; 5º - Marcelo Rodrigues – 22 – Mini McCulloch – 50 voltas; 6º - Sidney Costa – 88 – Mini Riomar; 7º - Isidoro Danon – 16 – FBM Kart.



**Foto 1 – César Faria, vencedor da classe 200 cc; Foto 2 – Adrian Hulsmeyer, vencedor da classe 125 cc, perseguido por Tony Rocha; Foto 3 – Luís Cláudio Matos, vencedor da classe 100 cc**

#### **40 – RALLY DA SERRA DO MAR**

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Rally foi disputada no dia 25 de maio, com a realização do “Rally da Serra do Mar”, tendo a participação de 45 carros, no trajeto compreendido entre: Rio de Janeiro, Paracambi, Mendes, Barra do Piraí, Vargem Alegre, Volta Redonda, Barra Mansa, Estrada Rio-São Paulo, Angra dos Reis e término na Fazenda da Grama, com o seguinte resultado: 1º - Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) 20 – VW Sedan – 18 pontos; 2º - Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) 6 – VW Sedan – 18 pontos; 3º - Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira (RJ) 4 – VW Sedan – 28 pontos; 4º - Breno Trau/Dieter Schupp (RJ) 16 – VW Sedan – 35 pontos; 5º - Michel Greeven/Luiz Fernando Mondin (SP) 5 – VW Sedan – 43 pontos.



**Os primos Sílvio e Mauro Podcameni, vencedores do Rally**

#### **41 – RALLY DAS ESMERALDAS**

O Automóvel Clube de Brasília realizou no dia 25 de maio o Rally das Esmeraldas, prova que despertou enorme interesse entre os brasilienses, reunindo cerca de 100 carros para o evento que teve largada nas proximidades da Torre de TV e chegada em Goiás Velho, num percurso de cerca de 354 quilômetros, apresentando o seguinte resultado: 1º João Augusto Lage/Eduardo Santana – 48 – Renault Teimoso – 422 pontos perdidos; 2º Pedro Carlos Santa Rosa/Antônio Santa Rosa – 5 – Renault Gordini – 446; 3º Fernando Lapagessi/Antônio Carlos Braga – 47 – Renault Teimoso – 468; 4º Luís Alberto Ferreira/Trajano Augusto – 95 – VW Sedan – 502; 5º Nelson Gomes/José Gervásio Torres – 40 – Renault Teimoso – 534; 6º Rogério Santiago/José Márcio Toscano – 44 – Renault Teimoso – 581; 7º Carlos Fernando Miguez/Edison Geraldo – 6 – Renault Gordini – 600; 8º Vitor Giovannini/Fábio Fuscaldi – 11 – Renault Gordini – 602; 9º José Prado Fonseca/Hugo Antônio Freitas – 28 – Renault Gordini – 604; 10º Arnaldo Galvão/Ruth Salgueiro – 15 – VW Kombi – 613; 11º Rubens Rocha/Paulo de Tarso – 93 – VW Sedan – 617; 12º Wanderley Clemente – 7 – DKW Fissore – 623; 13º Neomar Costa/Luiz Humberto Santos – 49 – Renault Gordini – 629; 14º Fernando La

Rocque/Jales Antônio da Silva – 42 – Renault Gordini – 651; 15º Alex Dias Ribeiro/Lúcio Ferreira da Silva – 17 – VW Sedan – 652 pontos perdidos.



***A Equipe Fertoni que venceu a prova, vendo-se: 48 – João Augusto Lage/Eduardo Santana (1º colocado); 46 – Euclides Vaz/Aluizio de Mello; e 45 – Pedro Alexandre/Luís Sócrates.***

### **42 – 3 HORAS DE JOAÇABA**

No dia 26 de maio foi realizada no Autódromo de Terra Sargento José Luiz Lopez, de 3.350 metros a prova “3 Horas de Joaçaba”, primeira etapa do Campeonato Catarinense.

A largada da prova, foi definida por sorteio, com a colocação dos carros da Turismo Força Livre, de Breno Fornari (Simca), Jaci Pian (Simca Ford) e Flávio Sganzerla (Renault Gordini), na primeira fila, com Fornari tomando a ponta no início, até ser superado pelo DKW Vemag dos piracicabanos Maks Weiser/Walter Hahn Jr. que pontoeu a prova até faltarem cerca de 30 minutos, quando perderam muito tempo nos boxes, permitindo que o Interlagos Cupê de Elly Batistella, de Lages, vencesse a prova. Em segundo lugar terminou o Simca de Oswaldo Lunardi, de Joaçaba, classificando-se em terceiro lugar o DKW Vemag dos piracicabanos Genecy Totti/Fernando Gianetti. Luiz Evandro Águia, pilotando um Renault 1093 foi o quarto, com Dado Andrade, também ao volante de um Renault 1093, em quinto.

**[Ver RESULTADOS 1968/24](#)**



***A largada da prova, vendo-se na primeira fila: 35 – Breno Fornari (Simca TC) e 3 – Jaci Pian (Simca Ford F600) e, na segunda: Arthur Fagundes (Interlagos); 2 – Elly Batistella (Interlagos); e 77 – Flávio Sganzerla (Gordini TC)***

### 43 – 100 MILHAS DE F-VÊ NA GUANABARA

O Campeonato Carioca de Fórmula Vê, em 1968 foi disputado em nova fórmula, não mais com a contagem de pontos por baterias, mas com a disputa de uma única prova na distância de 100 milhas. E a sua primeira etapa foi disputada no dia 26 de maio, no Autódromo de Jacarepaguá.

Como preliminar foi disputada uma corrida destinada aos pilotos estreantes e novatos, que contou com a participação de Henrique Kreischer, pai de Aloísio Renato, ao volante de uma Alfa Romeo GTA. A prova teve 13 carros na largada, mas a superioridade da Alfa Romeo sobre os demais era tão grande que Kreischer acabou completando as 15 voltas da prova com uma volta de vantagem sobre todos os demais participantes. Em segundo lugar se classificou Allain Joullié (DKW), em terceiro Ricardo Duque Estrada (VW 1300) e em quarto Paulo Lauria (DKW).

[Ver RESULTADOS 1968/25](#)



*Henrique Kreischer (Alfa Romeo GTA) vencedor da prova de Estreantes e Novatos*

A Fórmula Vê, recebeu a inscrição de 21 carros e, na prova de classificação, a pole-position ficou com Milton Amaral, com o tempo de 1m46s5, tempo idêntico ao obtido por Oscar Nolasco que ficou com a segunda posição.

Norman Casari, que tinha registrado o sétimo tempo, com 1m49s6, acabou desistindo de participar da prova, reduzindo o número de participantes para 20. Quem também perdeu sua posição no grid foi Marcus Vinícius, que tendo que trocar o motor, foi posicionado na última posição do grid que ficou assim constituído:

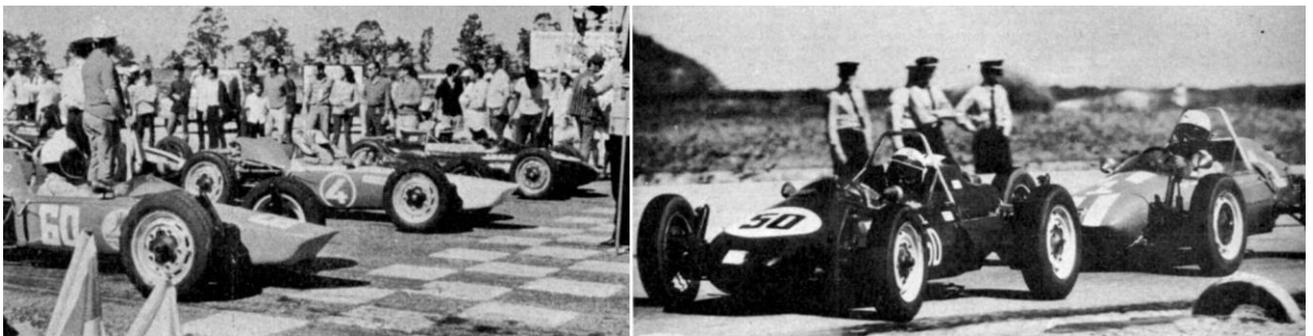
50 Milton Amaral BRV F-Vê 1m46s5	4 Oscar Nolasco Fitti F-Vê 1m46s5	60 Henrique Fracalanza Fitti F-Vê 1m46s6
28 Luiz Cardassi Rio F-Vê 1m49s1	87 Giu Ferreira Fitti F-Vê 1m49s3	
58 Antônio Carlos Avallone Fitti F-Vê 1m49s4	92 Newton Alves Ciai F-Vê 1m50s0	36 Celso Gerbassi Fitti F-Vê 1m50s0

38 Manoel Ferreira Feirense F-Vê 1m50s4	188 Wilson Marques BRV F-Vê 1m50s8	
64 Luís Alberto Lima Servi F-Vê 1m52s3	26 José Prado Fitti F-Vê 1m53s6	25 Roberval Vasconcelos Fitti F-Vê 1m55s4
13 Tatau Fitti F-Vê 1m58s0	1 Heitor Palhares BRV F-Vê	
5 Jofre Gomes BRV F-Vê	14 Nelson Bastos BRV – F-Vê	16 Sidney Cardoso BRV F-Vê
313 Fuentes Rio F-Vê	43 Marcus Vinícius Fitti F-Vê 1m50s5	

Dada a largada Fracalanza tomou a ponta seguido por Giu, Nolasco e Cardassi que formaram um grupo compacto, vindo um pouco mais atrás Palhares que comandava os demais seguido por Marques, Alves, Avallone, Ferreira, Tatau, Lima, Gerbassi, Vinícius, Sidney, Amaral (que tinha se atrasado muito), Prado, Fuentes, Roberval, Bastos e em último Jofre Gomes que enfrentava problemas de carburação.

Com os quatro primeiros isolados dos demais, Tatau (nº 13) rodou na saída da curva do “S”, pouco depois seguido por Gerbassi (nº 36) que rodou no mesmo local, mas ambos seguindo na corrida.

Com dez minutos de corrida Heitor Palhares (nº 1) se juntou aos quatro líderes e os cinco passaram a efetuar constantes trocas de posição.



*À esquerda, os carros alinhados para a largada e à direita, luta entre Milton Amaral (50) e Heitor Palhares (1)*

Com quinze minutos de corrida os carros corriam na seguinte ordem: 1º Giu (87); 2º Fracalanza (60); 3º Cardassi (28); Palhares (1); Nolasco (4); Alves (92); Ferreira (38); Avallone (58); Marques (188) e os demais. Em seguida Palhares rodou e perdeu contato com os quatro primeiros. Depois foi a vez de Nolasco perder terreno preocupado com um barulho no seu carro, deixou de engatar a terceira marcha e foi parar dentro do lago. Nolasco pensou em desistir da prova, porém os comissários de pista o retiraram do lago e, como o motor voltou a funcionar, retornou à corrida.

Giu Ferreira mantinha a liderança, mas o esforço fez com que o seu motor consumisse mais combustível e o piloto parou com pane seca, deixando a liderança da prova. Com esse imprevisto, os carros passaram a

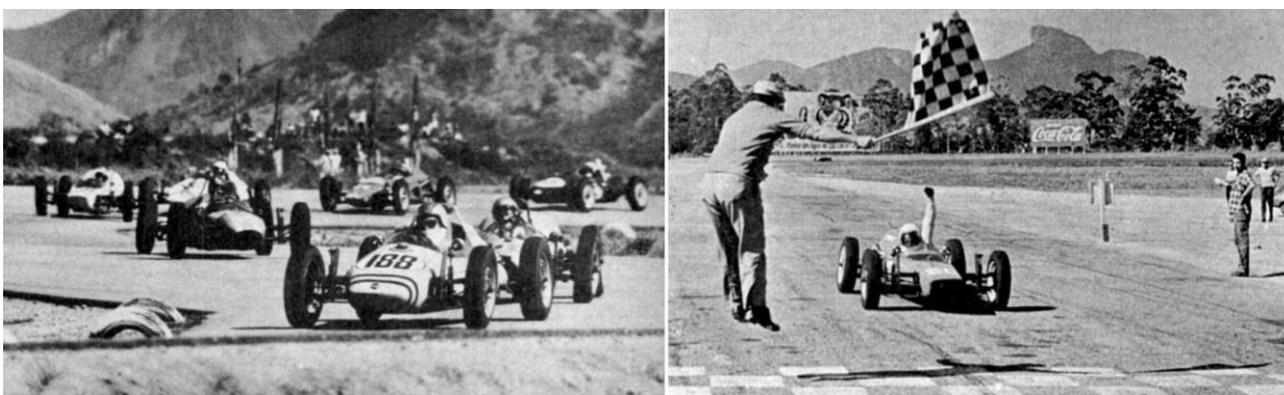
correr na seguinte ordem: 1º Fracalanza (60); 2º Cardassi (28); 3º Alves (92); 4º Amaral (50) e 5º Palhares (1).

O carro de Giu foi reabastecido na pista e retornou à corrida, correndo na sexta posição, enquanto Fracalanza liderava a prova com relativo conforto. Com 1h15m Cardassi parou na pista em pane seca cedendo o segundo lugar para Amaral que vinha se recuperando da péssima largada que tinha feito, sendo obrigado a parar logo depois com o mesmo problema.

Fracalanza mantinha a liderança com Palhares em segundo e Newton Alves em terceiro, e mesmo parando nos boxes depois de 1h20m de corrida para reabastecer, retornou sem perder a liderança, ficando em segundo Heitor Palhares, Newton Alves em terceiro e Sidney Cardoso em quarto.

Ao final da prova o carro de Giu Ferreira que tinha terminado na quinta posição, acabou desclassificado por ter sido auxiliado na pista (reabastecimento fora dos boxes), mas ficou com a melhor volta da prova com o tempo de 1m46s6.

[Ver RESULTADOS 1968/26](#)



*Na foto da esquerda, passagem dos concorrentes pela curva do "S", tendo Wilson Marques (188) à frente e, à direita, a chegada vitoriosa de Henrique Fracalanza*

#### **44 – 1ª ETAPA DO BRASILEIRO DE KART**

Depois de anulada a prova disputada em Tarumã, Rio Grande do Sul, que deveria valer para o Campeonato Brasileiro de Kart, a abertura do referido campeonato foi disputada no dia 2 de junho no Kartódromo de Volta Redonda no Rio de Janeiro.

A categoria de 200 cc, teve a participação de 6 karts. César Faria, que tinha feito a pole-position, acabou não participando da prova, uma vez que o mineiro Toninho da Matta, empolgado com o desempenho do kart do piloto carioca, acabou o comprando e participando da mesma, que teve o seguinte resultado:

Categoria 200 cc: 1º Marcos Troncon (SP) 116 – Mini McCulloch – 28 voltas; 2º Toninho Da Matta (MG) 34 – Tecno BM – 28 voltas; 3º Marcelo Campos (MG) 700 – Mini McCulloch – 28 voltas; 4º Carol Figueiredo (SP) 101 – Mini McCulloch – 26 voltas; 5º Arnaldo Diederichsen (SP) 185 – Jolly McCulloch – 24 voltas; 6º Aurelino Leal (RJ) 38 – Tecno Saetta.

A prova da categoria 125 cc, com 38 inscritos, foi necessária a realização de duas baterias eliminatórias para a escolha dos 30 kartistas que participariam da prova final. Embora tivessem se classificado, os pilotos Luiz Freire e Paulo César Furlanetto não puderam largar na final e por esse motivo foram substituídos por Francisco Inglês e Roberto Sávio.

O vencedor da prova final foi Durval Viscardi e a seguir apresentamos o resultado final, inserindo ao final a colocação de cada um na sua bateria.

Categoria 125 cc: 1º Durval Viscardi (SP) 177 – Mini Riomar – 28 voltas (1/1º); 2º Tite Catapani (SP) 194 – Mini Riomar – 28 voltas (2/1º); 3º Carol Figueiredo (SP) 101 – Mini Riomar – 28 voltas (1/7º); 4º Toninho Da Matta (MG) 333 – Mini Riomar – 28 voltas (1/2º); 5º Maneco Combacau (SP) 125 – Mini Riomar – 28 voltas (1/15º); 6º Antônio Buono (SP) 120 – Mini Riomar (2/5º); 7º Emerson Fittipaldi (SP) 107 – Mini Riomar (2/3º); 8º Roberto Batista (RJ) 8 – Mini Riomar (1/7º); 9º Gato (SP) 156 – Mini Riomar (2/2º); 10º Toni Rocha (RJ) 5 – Mini Riomar (1/3º); 11º Walter Travaglini Fº (SP) 153 – FBM Kart (1/6º); 12º Cláudio de Carvalho (RJ) 193 – Mini Riomar (2/4º); 13º João Batista Neves (RJ) 193 – Mini Riomar (2/6º); 14º Francisco Inglês (RJ) 67 – Mini Riomar (2/16º); 15º Luiz Polastri (SP) 277 – Mini Riomar (2/9º); 16º Mário Magalhães (RJ) 43 – Silpo Kart (1/11º); 17º Luiz Octavio Kamnitzer (RJ) 66 – Mini Riomar (1/8º); 18º Hélio Dacas (RJ) 772 – Mini Riomar (1/9º); 19º Hélio Armentano (SP) 135 – Mini Riomar (1/13º); 20º Isidoro Danon (RJ) 16 – FBM Kart (1/12º); 21º Élvio Divani (SP) 127 – FBM Kart (1/5º); 22º Adrian Hulsmeyer (RJ) 7 – Mini Riomar (2/7º); 23º Roberto Sávio (SP) 112 – Silpo Kart (2/17º); 24º Marcelo Campos (MG) 500 – Mini Riomar (2/13º); 25º Luiz Flávio Pinto Coelho (RJ) 234 – Mini Riomar (2/11º); 26º Lóris Lisanti (RJ) 10 – Silpo Kart (2/15º); 27º Paulo César Miranda (RJ) 78 – Silpo Kart (1/10º); 28º Paulo Viscardi (SP) 149 – Mini Riomar (2/8º); 29º João Renha (RJ) 4-Mini Riomar (2/10º); 30º Luiz Octávio Lessa (MG) 355 – Mini Riomar (2/14º); NL – Luiz Freire (SP) 162 – Mini Riomar (1/14º); NL – Paulo Furlanetto (RJ) 77 – Silpo Kart (2/12º); NC – Orlando Casanova (SP) 119 – Silpo Kart (1/16º); NC – Emílio Divani (SP) 169 – FBM Kart (1/17º); NC – Leopoldo Serão (RJ) 13 – Mini Riomar (1/18º); NC – Nelson Amorim (RJ) 29 – Mini Riomar (2/18º); NC – Tito Abondanza (SP) 139 – Mini Riomar (2/19º); NC – Sidney Costa (RJ) 88 – Mini Riomar (2/20º).

A prova da categoria 200 cc, teve a participação de 25 karts e o gaúcho Clóvis de Moraes demonstrou mais uma vez a sua superioridade, vendendo de ponta a ponta.

Categoria 100 cc: 1º Clóvis de Moraes (RS) 222 – CM McCulloch – 28 voltas; 2º Walter Travaglini Fº (SP) 153 – Jolly Parilla – 28 voltas; DQ – Luís Cláudio Matos (RJ) 1 – Saci Saetta – 28 voltas (falta de peso); 3º - Henrique de Castro (RJ) 97 – Tecno Parilla – 28 voltas; 4º Dante Mellani (SP) 115 – Malban McCulloch – 27 voltas; 5º Aurelino Leal (RJ) 38 – Tecno Saetta – 27 voltas.



*Foto 1 – 116 – Marcos Troncon, vencedor da classe 200 cc; foto 2 – 222 – Clóvis de Moraes, vencedor da classe 100 cc; e foto 3 – 177 - Durval Viscardi, vencedor da classe 125 cc*

#### 45 – 200 MILHAS DE CACHOEIRA DO SUL

De acordo com o Site do Museu do Automobilismo, foi realizado no dia 2 de junho a prova 200 Quilômetros de Cachoeira do Sul, que foi vencida por Voltaire Castilhos ao volante de um Simca, ficando em segundo lugar a dupla Breno Fornari/Jorge Truda, no Simca protótipo construído por Fornari. Francisco Feoli (DKW Vemag) ficou em terceiro lugar, vencendo na classe A, e Levino Tagliari foi o quarto, com Fusca, vencendo na classe B.

[Ver RESULTADOS 1968/27](#)

De acordo com a mesma fonte, foram disputadas duas provas de Estreantes e Novatos, numa distância de 50 Milhas. A primeira destinada a carros DKW Vemag e Renault foi vencida por Sérgio Axelrud, seguido por José Ughini, Eli Pacheco Neto, Igor Selbah e José Renato de Leon, todos com DKW Vemag.

[Ver RESULTADOS 1968/28](#)

A outra prova, destinada aos “Fuscas” foi vencida por Enio Sandler, seguido por Gilliat de Almeida, Fernando Esbrógllo, Carlos Fontanari e Paulo Ferlauto.

[Ver RESULTADOS 1968/29](#)

#### **46 – ACHCAR VENCE NA INGLATERRA**

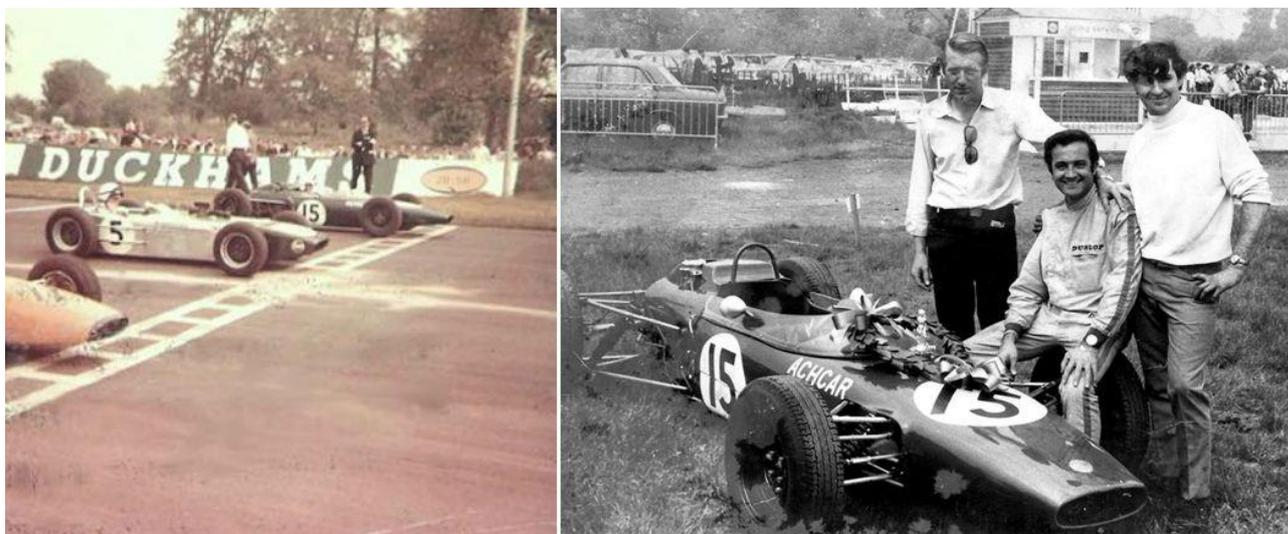
No dia 3 de junho, o carioca Ricardo Achcar venceu uma corrida da categoria Fórmula Ford na pista de Oulton Park, na Inglaterra, preliminar do Tourist Trophy, pilotando um Merlyn, registrando o tempo de 19m17s0, média de 138, 229 km/h. Foi de Achcar, também, a melhor volta com a média de 140,787 km/h, na prova que reuniu 18 pilotos.

A aventura de Achcar se iniciou em maio, quando Ricardo Barley, um inglês residente no Rio de Janeiro, que corria na Fórmula Vê, o convidou para acompanhá-lo numa viagem à Inglaterra.

Quando chegou à Inglaterra, Achcar conheceu Jim Hill, cunhado de Barley que foi durante 15 anos diretor do Departamento de Competições da Castrol, o que foi fundamental na ajuda ao brasileiro, principalmente em função da recusa do Automóvel Clube do Brasil, que detinha a licença internacional, em reconhecer a CBA como entidade máxima do nosso automobilismo.

Achcar apresentou ao Royal Automóvel Clube o seu curriculum, inclusive juntando uma licença de piloto que obtivera em 1956/1958 quando residia na Suíça.

O Sr. Delmont, diretor do RAC concordou em atender ao brasileiro, desde que se submetesse a um teste numa das escolas de pilotagem credenciadas.



***Na foto da esquerda, a largada da prova, vendo-se o nº 15 – Ricardo Achcar (Merlyn) e o nº 5 – Ray Mallock (Mallock U-2) e, na foto da direita: Richard Barley, Ricardo Achcar e Denys Rowland***

Achcar, então, se dirigiu a Brands Hatch, participando de um curso de pilotagem, perfazendo cerca de 180 voltas.

O próximo passo foi Barley convencer Peter Arundell, ex-piloto de Fórmula 1 e à época instrutor chefe da escola de que Achcar precisava ser testado e aprovado por exigência do RAC.

Convencido, Arundell estipulou um teste que consistia em dar 12 voltas, sendo as 8 últimas cronometradas. Caso Achcar se aproximasse em dois segundos do tempo que Arundell marcasse, estaria aprovado, porém o inglês acrescentou que Achcar não poderia rodar nas voltas cronometradas e, caso isso ocorresse, estaria desclassificado.

Arundell registrou os seguintes tempos: 62s4; 60s6; 70s3; 59s9; 59s8, 59s9 e finalmente 59s5.

Com isso, cabia a Achcar registrar uma volta em 61s5 para ser aprovado e no seu teste registrou os seguintes tempos: 62s2; 61s4; 60s1, quando recebeu a bandeira amarela, mas ainda fez mais três voltas em 74s4; 82s0; e 60s8 quando recebeu a ordem de parar, pois estava aprovado.

Tendo recebido uma carta do próprio Arundell, em 10 de maio, Achcar solicitou à RAC autorização para participar de uma corrida internacional, mas a entidade não quis atender à pretensão do brasileiro, sugerindo que participasse de uma corrida nacional.

Achcar foi autorizado a participar de uma prova preliminar do Tourist Trophy em Oulton Park e teve que conseguir um carro para correr. Acabou conseguindo um Merlyn com o qual correu, sob licença de piloto da Inglaterra e venceu a prova. Dias depois, junto com a premiação, Achcar recebeu sua licença de piloto internacional do Royal Automóvel Clube.

#### **47 – A INTERVENÇÃO NA CBA**

No dia 8 de junho o interventor na Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, Dr. Hugo Mosca, realizou uma reunião, com os dirigentes da CBA, Deputado Bezerra Leite, Haroldo de Carvalho e Henrique La Rocque, ficando acordado que haveria, dentro de 30 dias, uma Assembleia Geral para eleição da nova Diretoria da entidade, que ficaria encarregada de reformular o estatuto da entidade e estabelecer novas diretrizes para o automobilismo brasileiro.

#### **48 – ACHCAR CORREU NA BÉLGICA**

No dia 9, Ricardo Achcar não foi feliz na Bélgica, onde disputou uma corrida de Fórmula Ford, no circuito de Spa Francorchamps, preliminar no GP da Bélgica de Fórmula 1, embora tenha demonstrado nas duas voltas que completou no circuito, que tinha condições de repetir o feito de Oulton Park. Durante a prova de classificação, no sábado, choveu e, como Achcar não tinha pneus adequados, só pode largar na 10ª posição no dia seguinte. No domingo o sol predominou e a pista estava seca. Com isso, o piloto brasileiro já estava em terceiro lugar na segunda volta, mas na volta seguinte o motor do seu monoposto superaqueceu forçando-o a abandonar a competição.



*O carro de Ricardo Achcar na Bélgica*

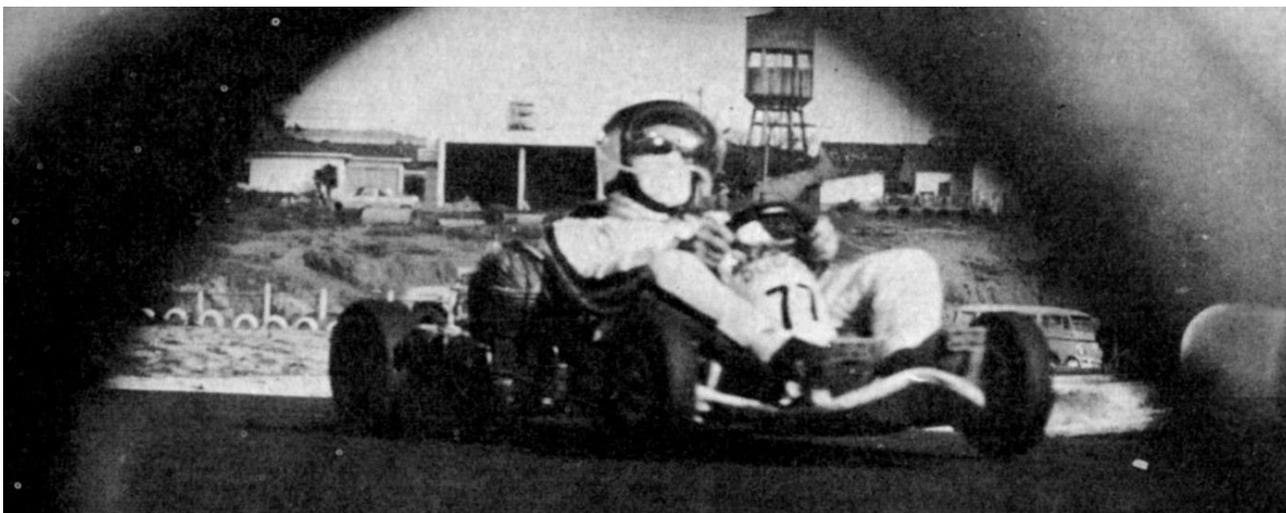
## **49 – 2ª ETAPA DO PAULISTA DE KART**

A segunda etapa do Campeonato Paulista de Kart foi disputada no dia 16 de junho no Kartódromo de Mogi das Cruzes, com o seguinte resultado:

Categoria 200 cc: 1º Carol Figueiredo – 1 – Mini McCulloch – 15 voltas; 2º Marcos Troncon – 16 – Mini McCulloch – 15 voltas; 3º Benedito Gianetti – 105 – Mini McCulloch – 15 voltas; 4º Henry Strasser – 64 – Mini McCulloch – 13 voltas.

Categoria 100 cc: 1º Durval Viscardi – 77 – Mini Parilla – 15 voltas; 2º Walter Travaglini Fº - 53 – Jolly Parilla – 15 voltas; 3º Marcos Troncon – 16 – Tecno Parilla – 15 voltas; 4º José Coelho Romano – 98 – Mini Parilla; 5º Márcio Mattos – 131 – Mini Parilla; 6º Hugo Molena – 103 – Mini McCulloch; 7º Sérgio Mattos – 11 – Mini McCulloch; 8º Gabriel Soobhie – 180 – Jolly Parilla; 9º Élvio Divani – 27 – Jolly Comet; 10º Horácio Oliveira – 127 – Marban McCulloch.

Categoria 125 cc: 1º Durval Viscardi – 77 – Mini Riomar – 15 voltas; 2º Teodoro Horst – 70 – FBM Kart – 15 voltas; 3º Zeca Giaffone – 31 – FBM Kart; 4º Emerson Fittipaldi – 7 – Mini Riomar; 5º Walter Travaglini Fº - 53 – FBM Kart; 6º Antônio Estellis – 92 – Mini Riomar; 7º Gato – 56 – Mini Riomar; 8º Júnior – 48 – Mini Riomar; 9º João Batista Neves – 61 – Mini Riomar; 10º Cláudio de Carvalho – 93 – Mini Riomar.



*Durval Viscardi vencedor das classes 100 e 125 cc*

## **50 – 2ª ETAPA DO CARIOCA DE FÓRMULA VÊ**

Dentro dos novos critérios estabelecidos para a disputa do Campeonato Carioca de Fórmula Vê, foi disputada a segunda etapa do referido certame no dia 16 de junho, numa prova com distância de 200 quilômetros.

No domingo, antes da corrida de Fórmula Vê foi disputada, mais uma vez, uma corrida para pilotos estreantes e novatos, prova que teve 25 inscritos, mas na hora da corrida, eram 15 os participantes. O favorito era o petropolitano Henrique Kreisler, que não participou da prova de classificação, largando entre os últimos, num grid de largada assim formado:

111 Nelson Silva Simca Rallye 2m00s2
---

82 Miguel Yoshikuma Renault 1093 2m04s1
--

63 Fernando Rodrigues Lima VW Sedan 2m04s1
---

92 Ruy Bessa Renault 1093 2m06s5	333 Paulo França Renault 1093 2m07s0	
62 Antônio Rodrigues Lima VW Sedan 2m11s1	8 Maurício Santos VW Sedan 2m17s7	32 Alfredo Basile DKW Vemag
7 Fernando Calmon VW Sedan	3 Franklin Pimentel DKW Vemag	
61 Henrique Kreischer Alfa Romeo GTA	11 Nelson Billot Simca Tufão	5 Ricardo Dique Estrada VW Sedan
4 Marco Aurélio VW Sedan	12 Rezinho Renault 1093	

Iniciada a prova, Nelson Silva assumiu a liderança, seguido pelo Fusca de Fernando Rodrigues Lima. Em seguida vinham Alfredo Basile (32); Ricardo Duque Estrada (5); Nelson Billot (11), Ruy Bessa (92) e Henrique Kreischer (61).

Na segunda volta os três primeiros mantiveram suas posições com Kreischer em quarto, passando a Alfa GTA para terceiro na terceira volta, segundo na quarta e primeiro na sexta e, a partir daí, foi abrindo vantagem para vencer com facilidade.

Nelson Silva passou a correr em segundo, com Fernando Lima em terceiro, Ruy Bessa em quarto, Duque Estrada em quinto, Billot em sexto; Rezinho em sétimo e a seguir: Antônio Rodrigues, Fernando Calmon, Marco Aurélio, Franklin Pimentel, Maurício Santos, Paulo França e Miguel Yoshikuma.

Na última volta Nelson Silva abandonou, permitindo que Fernando Rodrigues Lima conquistasse a segunda colocação. Mesmo tendo abandonado, Nelson Silva ficou com a terceira colocação, Nelson Billot com a quarta e Ruy Bessa com a quinta.

[Ver RESULTADOS 1968/30](#)



*Henrique Kreischer, vencedor da prova para Estreantes e Novatos*

Como na prova anterior diversos carros ficaram, pelo circuito, sem combustível, a maioria dos participantes aumentou o tamanho dos respectivos tanques de combustível, com o regulamento da categoria limitando em 30 litros capacidade, mas com um adendo de que havia uma tolerância de até 10%, o que elevava esse limite para 33 litros.

Os carros Fitti tinham tanque de 28 litros, os BRV 30, enquanto o Ciai tinha 33.

Inscreveram-se para a prova vinte carros, e na prova de classificação, o mais rápido foi o vencedor da primeira prova do campeonato, Henrique Fracalanza, com o tempo de 1m47s3.

Com essa prova, o grid de largada ficou assim formado:

60 Henrique Fracalanza Fitti F-Vê 1m47s3	92 Newton Alves Ciai F-Vê 1m47s6	4 Oscar Nolasco Fitti F-Vê 1m48s1
87 Giu Ferreira Fitti F-Vê 1m48s4	43 Marcus Vinicius Fitti F-Vê 1m48s5	
28 Luiz Cardassi Rio F-Vê 1m48s7	97 Carlos Augusto Palhares Fitti F-Vê 1m48s9	58 Antônio Carlos Avallone Fitti F-Vê 1m49s1
38 Manoel Ferreira Feirense F-Vê 1m49s9	1 Heitor Palhares BRV F-Vê 1m50s0	
36 Celso Gerbassi Fitti F-Vê 1m50s1	64 Luís Alberto Lima Servi F-Vê 1m52s6	22 Sérgio Carvalho Fitti F-Vê 1m52s7
26 José Prado Fitti F-Vê 1m53s5	50 Milton Amaral BRV F-Vê 1m54s6	
313 Fuentes Rio F-Vê 1m54s8	13 Tatau Fitti F-Vê	

Os pilotos Caio Silas (Fitti F-Vê nº 20) que tinha feito o tempo de 1m51s0; Nelson Bastos (BRV F-Vê nº 5); e Aurelino Machado (BRV nº 333), estes últimos sem tempo, não compareceram para a largada da prova.

Newton Alves largou com um giclê pequeno para economizar combustível e com a ordem do seu chefe de equipe, Luigi Ciai para poupar o carro e economizar combustível e isso seria fundamental na corrida.

Dada a largada, Oscar Nolasco tomou a ponta, seguido por Giu Ferreira e Henrique Fracalanza, que treinaram bastante para correrem no vácuo, fazendo com que ambos economizassem combustível. Num segundo grupo vinham Newton Alves, Carlos Augusto Palhares e Luiz Cardassi.

Nolasco parou nos boxes na segunda volta deixando Giu Ferreira na liderança, seguido por Fracalanza. Giu liderou a prova até a 11ª volta, quando foi suplantado por Fracalanza, com os dois trocando de posição, mas continuando um embutido no outro, trocando de posições. Na volta 19, com Giu se mantinha à frente

até a 25ª volta, para devolvê-la para Fracalanza e recuperá-la da volta 27 à 29, quando parou para reabastecer, perdendo contato com o carro 60.

Aos poucos Newton Alves foi ganhando terreno e nessa altura era o segundo atrás de Fracalanza, que parou nos boxes na 40ª volta, se beneficiando Alves para liderar a prova.

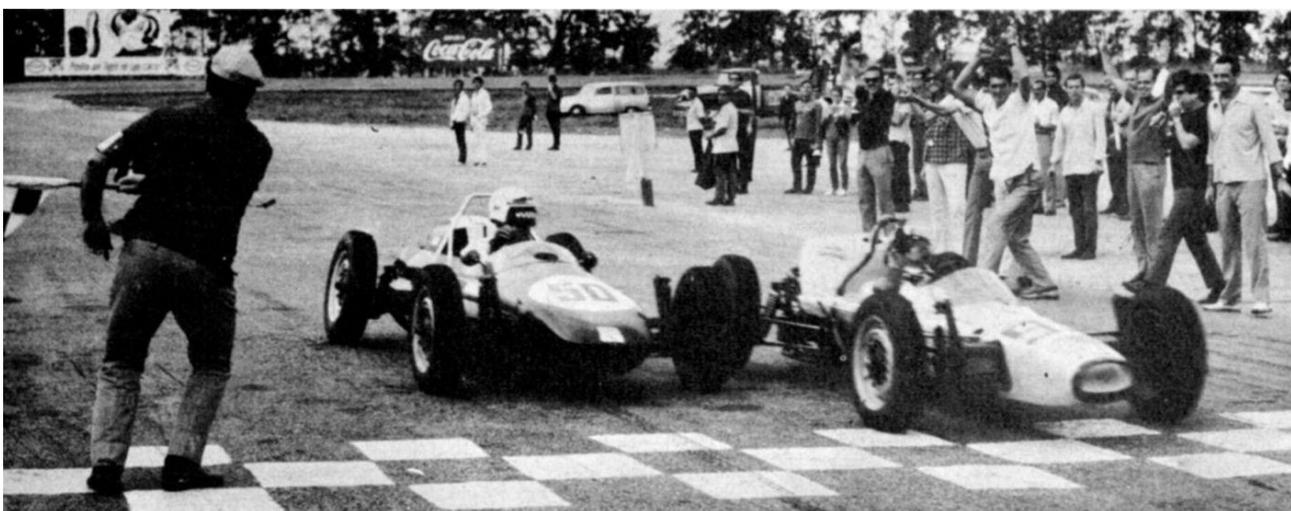
Fracalanza retornou em segundo, 15 segundos atrás de Alves e, em apenas 9 voltas, tirou a vantagem do carro da Ciaí, para assumir a liderança na volta 50, dando a entender que venceria facilmente a prova.

Entretanto, depois de completar a volta 58, faltando apenas duas para receber a bandeirada de chegada como vencedor, teve um cabo de vela solto, perdendo terreno e a corrida que acabou nas mãos de Newton Alves, com Giu Ferreira em segundo, Fracalanza em terceiro, Marcus Vinícius em quarto e Avallone em quinto.

Ao término da prova, a equipe de Fracalanza protestou o tanque de gasolina de Newton Alves, alegando que este teria mais capacidade do que a prevista no regulamento.

O carro foi recolhido para inspeção, ficando constatado que a sua capacidade era de 33 litros e, portanto, estava dentro do limite regulamentar, sendo confirmada a sua vitória.

[Ver RESULTADOS 1968/31](#)



*A chegada vitoriosa de Newton Alves (92), com Milton Amaral (50) ao seu lado, porém com volta de desvantagem*

### **51 – UMA HORA DE KART NO CAMPO DE SÃO CRISTÓVÃO - RJ**

No dia 23 de junho foi disputada no Campo de São Cristóvão, no Rio de Janeiro, a prova Uma Hora de Kart que foi vencida por Henrique de Castro, com Isidoro Danon ficando em segundo lugar.

### **52 – ELEIÇÕES NA CBA**

Convocada pelo interventor Hugo Mosca foi realizada no dia 29 de junho uma Assembleia Geral na Sede da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, em Brasília, com o objetivo principal de efetuar a eleição da nova diretoria da entidade.

Participaram da Assembleia as seguintes pessoas: Gilberto Teixeira Alves, presidente da Federação Automobilística do DF; Mário Amato, presidente da Federação Paulista de Automobilismo; Paulo Emanuel Nascimento, vice-presidente da Federação Paranaense de Automobilismo; Wilson Fittipaldi, delegado da Federação Paranaense de Automobilismo; Fausto Vasconcelos Padrão, delegado da Federação Catarinense de Automobilismo; Normélio da Poian, vice-presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo; Sérgio

Gonzaga Dutra, delegado da Federação Carioca de Automobilismo; General Eloy Massey Oliveira de Menezes, presidente do Conselho Nacional de Desportos; Deputado Edgar Bezerra Leite; Cel. Murilo Rodrigues de Souza; Antônio Francisco Pegoraro, presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul; Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho; Severino Florentino das Chagas; Ramon Backx van Buggenhout; Cléa Linhares Speranza, Milton de Souza Leão; Custódio Toscano Filho, Jorge Silva de Moraes e o interventor Hugo Mosca.

Depois de diversas considerações, foi efetuada a eleição da nova diretoria. Havendo apenas uma chapa, chamada de “União faz a força”, que foi eleita por aclamação dos presentes, passando a ter a seguinte composição:

Presidência: presidente – Coronel Murilo Rodrigues de Souza; 1º vice-presidente – Dr. Reinaldo Motta; 2º vice-presidente – Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho; 3º vice-presidente – Sr. Normélio da Poian.

Conselho Diretor: presidente – Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho.

Ordem do Mérito Automobilístico: presidente – Dr. Hugo Mosca; membros titulares: Deputado Florisceno Paixão; Dr. Henrique Light; Deputado Ítalo Fittipaldi; Dr. Leonardo Mônaco; membros suplentes: Sr. Custódio Toscano Filho; Sr. Luiz Leme Venturoso de Araújo.

Conselho Fiscal: presidente – Dr. Nelson Garcia de Lacerda; membros titulares: Dr. Geraldo Tarso; Dr. Antônio Lourival Ramos Dias; membros suplentes: Dr. Floriano Bueno Brandão; Dr. José Geraldo Grossi.

Superior Tribunal de Justiça Desportiva: presidente – Dr. José Carlos Baleeiro; vice-presidente – Dr. Sérgio Gonzaga Dutra; juízes titulares: Dr. Hilton Brandão; Dr. Henrique Augusto Diniz de Andrada; Dr. Assú Guimarães; Dr. Fausto Vasconcelos Padrão; Deputado Adalberto Tabosa de Almeida; juízes suplentes: Deputado Último de Carvalho; General Gonçalo Rafael D’Ângelo; Dr. Joaquim José Safe Carneiro; Dr. Luiz Eugênio Muller; Sr. Ernesto Augusto Pinto Dornelles; Dr. Luiz Carlos Betiol.

Terminada a eleição, o Dr. Hugo Mosca submeteu à apreciação do plenário os nomes das pessoas indicadas pelo presidente eleito para integrarem o Conselho Diretor, Conselho Técnico e Secretaria Geral, que foram aprovados por unanimidade, ficando os referidos órgãos assim constituídos:

Conselho Diretor (membros): Marechal Ângelo Mendes de Moraes; Sr. Wilson Fittipaldi; Deputado Antônio Sylvio Cunha Bueno; Sr. Flávio Chagas Lima; Dr. Gilberto Teixeira Alves.

Conselho Técnico: presidente – Dr. Mário Amato; membros: Dr. Mauro Bento Dias Salles; Sr. Piero Gancia; Sr. Wilson Fittipaldi; Sr. Paulo Emmanuel Nascimento; Sr. Mário Glauco Pati; Dr. Pedro Carneiro Pereira; Dr. Flávio Del Mese; Dr. Paulo Goulart.

Secretário Geral: Ramon Backx van Buggenhout.

Com as eleições, foi anunciada pelo presidente do CND, General Eloy Meneses, a suspensão da intervenção na CBA, tomando posse, imediatamente os eleitos e designados.

### **53 – 500 MILHAS DA GUANABARA**

No dia 30 de junho foi disputada no autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo, com a prova “500 Milhas da Guanabara”.

Essa prova foi organizada pela Federação Carioca de Automobilismo, sob a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo, então sob nova direção.

Assim como a primeira etapa, que foi disputada em Brasília, as 500 Milhas da Guanabara despertou grande interesse, reunindo as principais equipes que corriam no Brasil: a Ford-Willys com o Bino inscrito para José Carlos Pace/Luiz Pereira Bueno e os Mk I para Bird Clemente/Terra Smith, e Totó Porto Fº/Emerson Maluf; o Fitti Porsche, desta feita pilotado por Wilson Fittipaldi Jr./Marivaldo Fernandes; as Alfa Romeo GTA para

Piero Gancia/Emílio Zambello e Mário Olivetti/Renato Peixoto; e as BMW com Chico Landi/Ubaldo Lolli e Pedro Victor Delamare/Jan Balder.



**Os carros alinhados para a largada, com a primeira fila composta por: 77 – Fitti Porsche de Wilson Fittipaldi Jr./Marivaldo Fernandes; 47 – Bino Mark II de Luiz Pereira Bueno/José Carlos Pace; e 23 – Alfa Romeo GTA de Piero Gancia/Emilio Zambello.**

Também estavam inscritos a Alfa Zagato com Wilson Marques/Francisco Lameirão, a Alfa Zoni com Hélio Mazza/Robert Herbert, além de diversos Willys Interlagos e Carreteras VW com motor de 1.600 cc. Entre esses carros, destaque para a presença de uma antiga Ferrari 225S, equipada com motor de 3 litros e que pouco fez nos treinos, se destacando mais por uma rodada na reta de largada.

Com 43 carros inscritos e com o limite de 35 para a corrida, foi efetuada uma prova de classificação na véspera da corrida, da qual não se classificaram, por falta de tempo ou por não participarem dessa prova os seguinte carros: 7 (DKW) de José Olavo Martins/José Carlos Fernandes; 11 (VW 1300) de Jorge Mourão/Sérgio Tendler; 13 (Alfa Giulia) de Sidney e Sérgio Cardoso; 14 (Renault 1093) Fausto de Paoli/José Carlos Dabus; 27 (Interlagos) de Luiz Felipe Gama Cruz/Amarílio Gastal; 32 (Ferrari) Alfredo Basile/Luís Alberto Lima; 41 (DKW Vemag) – Roberto Kastrupp/Ronaldo Beicht; e 58 (Renault 1093) – Dalmo V. Júnior. Com os tempos registrados, a pole-position ficou com o Fitti Porsche e o grid de largada assim definido:

77 W. Fittipaldi Jr./M. Fernandes Fitti-Porsche 1m33s8	47 J. C. Pace/L. P. Bueno Bino Mk II 1m36s5	23 E. Zambello/P. Gancia Alfa Romeo GTA 1m41s2
21 B. Clemente/L. T. Smith Willys MK I 1m43s0	3 P. V. Delamare/J. Balder BMW 2000 TI 1m43s4	
65 M. Olivetti/R. Peixoto Alfa Romeo GTA 1m44s0	22 T. Porto Fº/E. Maluf Willys Mk I 1m44s1	75 H. Mazza/R. Herbert Alfa Zoni 1m48s9
9 W. Marques/F. Lameirão Alfa Romeo GTZ 1m49s0	76 H. Zanata/A. Velloso Alfa Romeo Giulia TIS 1m51s0	

115 C. Sgarbi/E. Celidônio K. Ghia Corvair 1m52s0	88 F. Dabbur/Volante 46 Willys Interlagos 1m52s2	34 R. Rebecchi/J. Rabelo Willys Interlagos 1m52s5
39 H. Palhares/M. Chulam Neto Willys Interlagos 1m53s2	60 E. Marazzi/L. E. Águia Willys Interlagos 1m53s3	
40 B. Sharp/A. Gomes DKW Vemag TC 1m54s0	49 F. Pereira/L. Carvalho Renault Gordini TC 1m55s0	31 F. Crespi/M. Cardim K. Ghia Porsche 1m55s0
46 C. D. Rodrigues Fº/V. Jean Renault 1093 1m56s2	99 P. C. Newlands/J. M. Moraes DKW Malzoni IV 1m56s2	
83 R. Oliveira/P. Lomba VW Sedan TC 1m56s6	17 Alex D. Ribeiro/J. L. Fonseca Camber VW 1m57s0	12 E. Garcia/T. Martins VW Sedan TC 1m57s0
78 Dr. Jivago/A. Aguiar VW Sedan TC 1m57s7	82 J. Freitas/R. Figueira VW Sedan TC 1m59s0	
4 N. Weiss/O. Amorim Willys Interlagos 1m59s0	42 P. C. Lopes/R. Penta Willys Interlagos 1m59s9	15 K. Von Negri/D. Bernardon VW Sedan TC 2m00s0
89 J. Santiago/R. Santiago Renault Gordini TC 2m02s4	11 B. Feldman/Kid Cabeleira DKW Vemag 2m03s0	
67 J. Ribas/P. Fabiano Renault Gordini TC 2m04s7	74 F. Inglês/W. Masid Simca Tufão 2m06s0	92 N. Cintra/W. Nadruz Renault 1093 2m06s3
72 S. Ostrower/O. W. Jordan Renault 1093 2m07s4	2 C. Landi/U. Lolli BMW 2000 TI	

Embora não tendo registrado tempo, o BMW de Chico Landi/Ubaldo Lolli, foi incluído na última posição do grid.

A largada foi dada às 10 horas com Bird Clemente (21) e Zambello (23) partindo na frente, enquanto Wilsinho Fittipaldi largou mal com o Fitti-Porsche e perdeu posições, porém ao ser completada a primeira volta, ele já tinha recuperado a liderança e começava a se distanciar dos demais, vindo a seguir (21) Bird; (23) Zambello; (65) Olivetti; (3) Delamare; (75) Mazza; (22) Totó.

Com 25 minutos de prova a Alfa Romeo de Emílio Zambello teve quebrado o suporte da manga de eixo, saindo reto e indo cair dentro do lago. Zambello perdeu muitas voltas antes de retornar à prova, ficando fora da disputa pelas primeiras colocações.



*À esquerda o Willys Mark I de Bird Clemente/Luiz Terra Smith e, à direita, o VW 12 de Enio Garcia/Toninho Martins, que se classificou em segundo lugar, em luta com o Interlagos 88 de Fausto Dabbur/Volante 46.*

Ao serem completadas 20 voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Wilsinho e Marivaldo (Fitti-Porsche nº 77); 2º Bueno/Pace (Bino nº 47); 3º Bird/Smith (Mk I nº 21); 4º Olivetti/Peixoto (Alfa GTA nº 65); 5º Landi/Lolli (BMW nº 2); 6º Delamare/Balder (BMW nº 3); 7º Totó/Maluf (Mk I nº 22); 8º Sgarbi/Celidônio (KG Corvair nº 115); 9º Zanata/Velloso (Alfa nº 76); 10º Rebecchi/Rabelo (Interlagos nº 34).

Já nessa altura da prova notava-se o bom desempenho dos Volkswagen 1600 que corriam nas posições intermediárias.

Com quarenta minutos de corrida, o Bino, ao tentar colocar uma volta de vantagem sobre o Protótipo Camber de Alex Dias Ribeiro, se chocou, ficando com a dianteira muito danificada. Foi para os boxes onde foram feitos os reparos na carroceria enquanto os mecânicos regulavam as válvulas do motor, perdendo mais de vinte minutos parado e caindo na tábua de colocações. Nesse mesmo momento começaram os problemas de carburação no BMW nº 2 e ajuste do ponto do motor, passando a efetuar constantes visitas aos boxes.

Andando com grande regularidade, o Fitti-Porsche de Wilsinho/Marivaldo ia aumentando sua vantagem na liderança da prova e, com 1h45m parou nos boxes, reabasteceu e efetuou a troca de pilotos, saindo Fittipaldi e entrando Marivaldo, retornando à corrida ainda na primeira colocação.

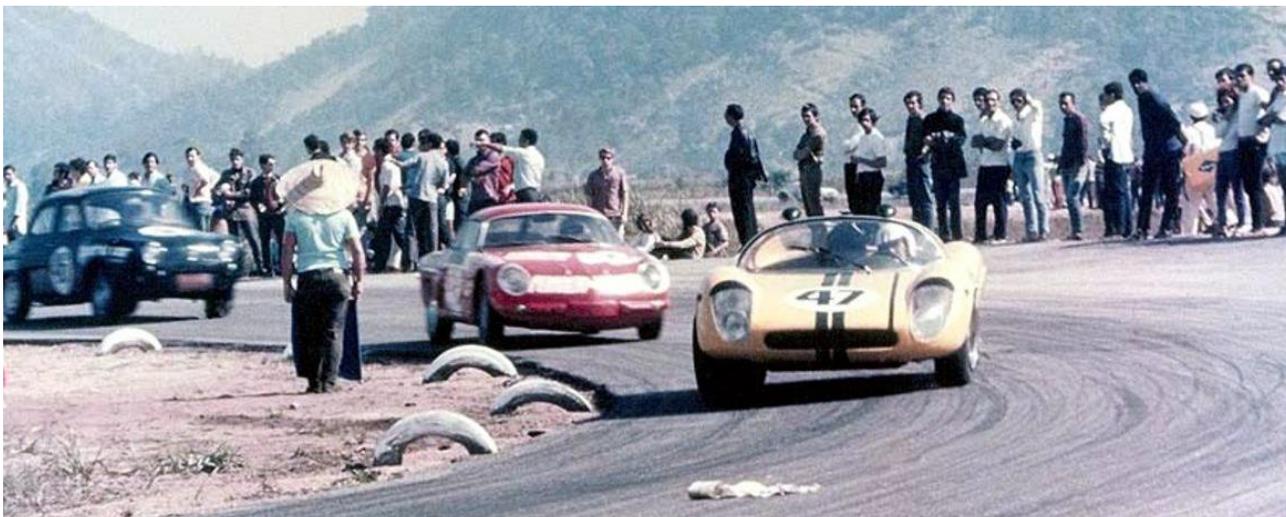
Ao serem atingidas 40 voltas, a ordem dos primeiros era a seguinte: 1º Marivaldo/Wilsinho (Fitti-Porsche nº 77); 2º Smith/Bird (Mk I nº 21); 3º Peixoto/Olivetti (Alfa nº 65); 4º Maluf/Totó (Mk I nº 22); 5º Balder/Delamare (BMW nº 3); 6º Herbert/Mazza (Alfa Zoni nº 75); 7º Celidônio/Sgarbi (K Ghia Corvair nº 115); 8º Velloso/Zanata (Alfa nº 76); 9º Manolo/Crespi (K. Ghia-Porsche nº 31); 10º Rabelo/Rebecchi (Interlagos nº 34).

Com três horas de prova, os Fuscas 1600 apresentavam ótimo desempenho, se beneficiando dos abandonos que vinham ocorrendo e já figuravam entre os dez primeiros. Assim, com 80 voltas, as primeiras colocações eram as seguintes: 1º Wilsinho/Marivaldo (Fitti-Porsche nº 77); 2º Bird/Smith (Mk I nº 21); 3º Olivetti/Peixoto (Alfa nº 65); 4º Delamare/Balder (BMW nº 3); 5º Zanata/Velloso (Alfa nº 76); 6º Rebecchi/Rabelo (Interlagos nº 34); 7º Enio/Toninho (VW 1600 nº 12); 8º Alex/Fonseca (Camber nº 17); 9º Negri/Bernardon (VW 1600 nº 15); 10º Mazza/Herbert (Alfa Zoni nº 75).

Pouco depois o Mk I nº 21, de Bird Clemente/Luiz Terra Smith teve um semieixo quebrado e perdeu muito tempo parado nos boxes, caindo muito na classificação. Sem enfrentar problemas, o Fitti-Porsche continuava liderando com grande vantagem para os demais e, com 100 voltas completadas, a ordem dos

dez primeiros era a seguinte: 1º Wilsinho/Marivaldo (Fitti-Porsche nº 77); 2º Olivetti/Peixoto (Alfa nº 65); 3º Delamare/Balder (BMW nº 3); 4º Enio/Toninho (VW 1600 nº 12); 5º Alex/Fonseca (Camber nº 17); 6º Von Negri/Bernardon (VW 1600 nº 15); 7º Heitor/Chulam (Interlagos nº 39); 8º Bird/Smith (Mk I nº 21); 9º Lopes/Penta (Interlagos nº 42); 10º Freitas/Figueira (VW 1600 nº 82).

Com quatro horas de corrida, nova baixa entre os líderes, quando a Alfa GTA nº 65, na ocasião pilotada por Renato Peixoto teve a junta do cabeçote queimada.



***O Bino Mark II de Luiz Pereira Bueno/José Carlos Pace, passando pela curva do "S", à frente do Interlagos de Paulo César Lopes/Ricardo Penta e do R-1093 de Cláudio Daniel Rodrigues/Vahe Jean.***

Com isso, o BMW de Delamare/Balder passou a ocupar a segunda colocação, muitas voltas atrás do líder que continuava sendo o Fitti-Porsche e, com 130 voltas a ordem dos dez primeiros era a seguinte: 1º Wilsinho/Marivaldo (Fitti-Porsche nº 77); 2º Delamare/Balder (BMW nº 3); 3º Bird/Smith (Mk I nº 21) fazendo uma excelente prova de recuperação; 4º Enio/Toninho (VW 1600 nº 12); 5º Alex/Fonseca (Camber nº 17); 6º Negri/Bernardon (VW 1600 nº 15); 7º Heitor/Chulam (Interlagos nº 39); 8º Olivetti/Peixoto (Alfa nº 65) já fora da corrida; 9º Lopes/Penta (Interlagos nº 42); 10º Dabbur/Volante 46 (Interlagos nº 88).

Pouco depois Wilsinho parou nos boxes para sanar defeito no câmbio do seu carro e o piloto retornou ainda na liderança, recebendo a recomendação de Paulo Goulart e de Emerson Fittipaldi para que usasse apenas a terceira marcha, entretanto, sua sorte estava selada e depois de completar a volta 178, abandonou, perdendo uma corrida ganha, pois tinha nada menos que oito voltas de vantagem para o BMW que corria em segundo.

Pouco antes do abandono do Fitti Porsche ocorreu um acidente que acabou decidindo a corrida. Bird Clemente tinha assumido o volante do MK I nº 21, e tinha partido em perseguição ao BMW de Delamare, e estava conseguindo diminuir a distância, quando ao entrar na curva do "S" se deparou com o Camber de Alex Dias Ribeiro que não viu a aproximação do piloto paulista, não dando passagem. Como Bird vinha muito rápido, perdeu a direção e se chocou contra a placa que indicava 100 metros para curva, ficando seu carro com a frente totalmente destruída.

Com isso, O BMW de Delamare e Balder passou apenas a aguardar o final da corrida, tendo 10 voltas de vantagem sobre o VW 1600 nº 12 dos brasilienses Enio Garcia/Toninho Martins. Uma volta atrás vinha outro VW 1600, também de Brasília, pilotado por Karl Von Negri/Dirceu Bernardon, que estava uma volta atrasado em relação ao carro nº 12.

Quem fez uma prova de recuperação nesse final de prova foi o Bino de José Carlos Pace/Luiz Pereira Bueno, que era o mais rápido na pista e terminou a corrida na quinta colocação, com o mesmo número de voltas do Camber dos brasileiros Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca que terminou na quarta colocação. Outros brasileiros, Paulo César Lopes/Ricardo Penta terminaram a sexta colocação, vencendo entre os carros da categoria GT.

[Ver RESULTADOS 1968/32](#)



*À esquerda o BMW vencedor da prova pilotado por Jan Balder/Pedro Victor Delamare, e à direita, o pódio da prova: Enio Garcia, Toninho Martins, Pedro Victor Delamare, Jan Balder, Karl Von Negri e Dirceu Bernardon.*

#### 54 – CAMPEONATO PARANAENSE – LARANJEIRAS DO SUL

No dia 30 de junho foi disputada a terceira etapa do Campeonato Paranaense de Automobilismo, na categoria de Protótipos Experimentais (carreteras) e GT, na pista de terra de Laranjeiras do Sul, que foi vencida pela Carretera Ford nº 74 de Ângelo Cunha, ficando em segundo lugar o Simca nº 90 de Bruno Castilho, em terceiro a Carretera Chevrolet nº 99 de Eduardo Schrappe, em quarto o Interlagos nº 404 de José Baldo, e em quinto a Carretera Ford nº 17 de Arlindo Viginewski.

Na prova de Estreantes e Novatos, os resultados foram: Classe de 851 a 1.000 cc: 1º José de Batista Filho; 2º João Pietuzzi; e Fernando Sponholz. Classe de 1.001 a 1.300 cc: 1º Dalton Moss; 2º Germano Moss; 3º Haroldo Polatti; 4º Carlos Sperancio. Classe acima de 1.301 cc; Elói Turra, 2º Gilson Weechtek; 3º José Camargo; 4º Napoleão Lopes.



## **55 – KART EM MOGI DAS CRUZES**

No dia 30 de junho foram disputadas corridas para Estreantes e Novatos no Kartódromo de Mogi das Cruzes, que apresentou os seguintes resultados:

**1ª PROVA DE NOVATOS:** 1º Juliano Cidade – 121 – FBM Kart; 2º José Maldonado – 17 – FBM Kart; 3º Júlio Santos Fº - 8 – Mini Riomar; 4º José Carlos Costa – 20 – Marban Kart; 5º José Luís Corrêa – 8 – Mini Riomar.

**2ª PROVA DE NOVATOS:** 1º Tato – 16 – FBM Kart; 2º Lioney C. Valejo – 46 – FBM Kart; 3º Humberto Junqueira – 15 – Mini Riomar; 4º Francisco Ozaa – 19 – Mini Riomar; 5º Mauro S. Faria – 14 – Mini Riomar.

**PROVA DE ESTREANTES:** 1º Clóvis O. Mota – 16 – FBM Kart; 2º Jorge A. Sceli – 1 – Mini Riomar; 3º - Olímpio Siqueira Fº - 2 – Mini Riomar; 4º Beto – 41 – Mini Riomar; 5º Roberto Gasparotto – 11 – Mini Riomar.

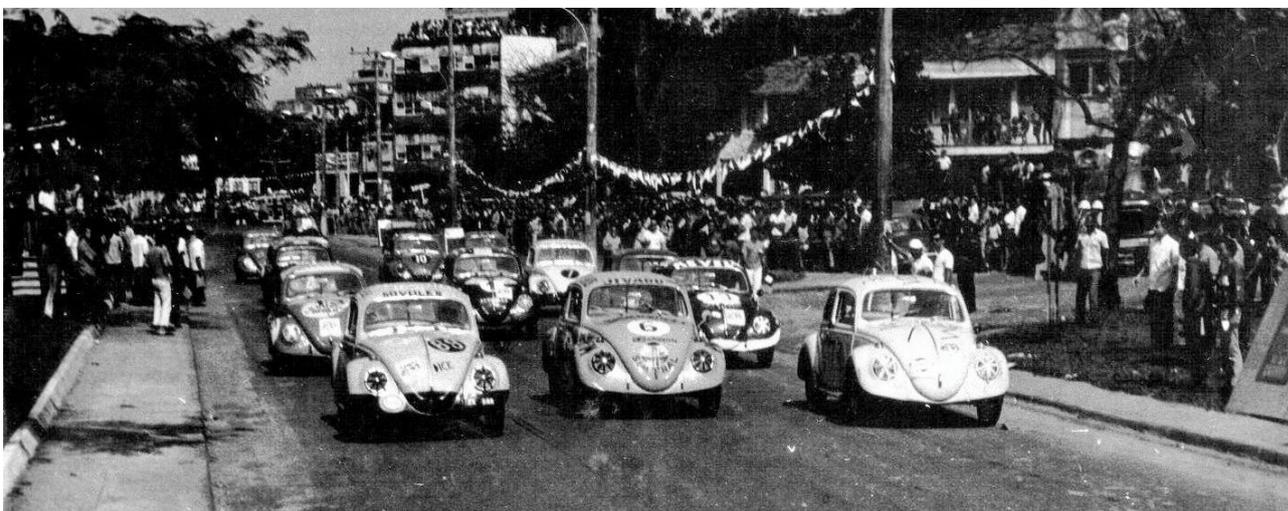
## **56 – II CIRCUITO DA CENTENÁRIO – TROFÉU IMPRENSA**

Foi realizado no dia 7 de julho o II Circuito da Centenário, prova destinada a estreantes e novatos no circuito de rua da capital baiana, em disputa do “Troféu Imprensa”.

A prova contou com 15 participantes, foi disputada em 40 voltas pelo circuito de 3.090 metros e dividida em duas classes: Até 1.200 cc e de 1.201 a 1.300 cc.

Iniciada a corrida lançaram-se em disputa pela liderança os Fusca 1300 de Antônio Carlos Pitta Lima e Eládio Silva Bispo, luta que durou até a 6ª volta quando Eládio perdeu o controle do seu carro e capotou. A partir de então, Pitta Lima se isolou na liderança, ocorrendo uma intensa luta entre André Burity e Jaime Penna Cal, com Burity aos poucos abrindo vantagem para receber a bandeirada na segunda colocação. O quarto colocado foi Heider da Costa Nunes e o quinto, vencedor da classe até 1.200 cc Jaime Bahia que pilotou um Fusca 1.200.

[Ver RESULTADOS 1968/33](#)



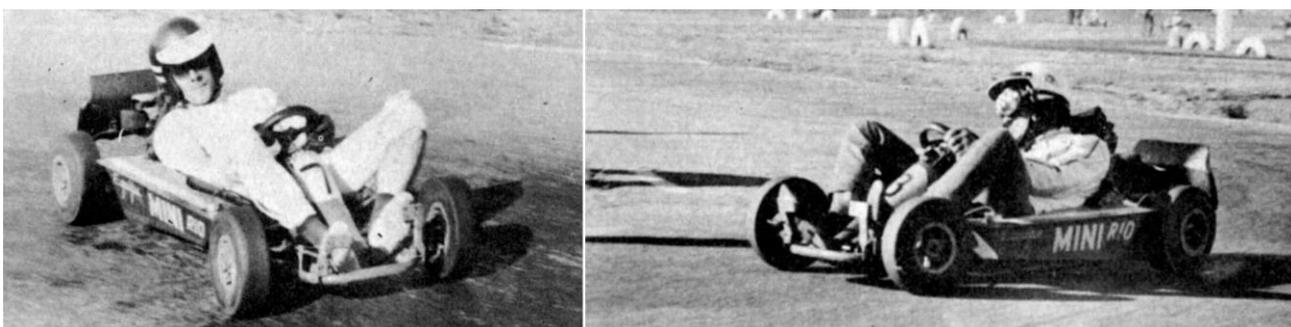
*A largada da prova*

## **57 – FALECIMENTO DE ARY CAYRES**

Vítima de um ataque cardíaco faleceu no dia 9 de julho o piloto Ary Cayres, irmão do grande campeão Ciro Cayres. Nascido em 27 de março de 1930, em Bebedouro, Ary faleceu aos 38 anos de idade, tendo como maior feito a vitória na categoria turismo do Prêmio Crônica Esportiva disputado em Interlagos em 1950.

## **58 – UMA HORA DE KART EM VOLTA REDONDA**

No dia 14 de julho foi disputada uma prova com duração de uma hora no Kartódromo de Volta Redonda, em comemoração ao aniversário da cidade, com o seguinte resultado: 1º Adrian Hulsmeyer (7) Mini Riomar (125); 2º Luiz Polastri (277) Mini Riomar (125); 3º Toni Rocha (5) Mini Riomar (125); 4º Hélio Dacas (135) Mini Riomar (125); 5º Newton Alves (92) Mini Riomar (125); 6º Milton Amaral/Ricardo Achcar (3) Mini McCulloch (100); 7º Leopoldo Serão (13) Mini Riomar (125); 8º Antônio Dias Leite (94) Mini Riomar (125); 9º Nelson Amorim (30) Mini Riomar (125); 10º Dimitri (24) Mini Riomar (125); 11º Luiz La Rocque (61) Mini Riomar (125); 12º Henrique de Castro (97) Tecno Parilla (100); 13º Roberto Almeida (28) Tecno Parilla (100); 14º João Thomas (91) Tecno Parilla (100).



*Na foto da esquerda Adrian Hulsmeyer, vencedor da prova e na da direita, Ricardo Achcar que tinha retornado ao Brasil depois de correr na Inglaterra e Bélgica.*

## **59 – KART DE ESTREANTES E NOVATOS EM MOGI DAS CRUZES**

Dentro do programa de formação de pilotos estreantes e novatos, a Federação Paulista de Automobilismo organizou no kartódromo de Mogi das Cruzes duas provas para novatos e uma para estreantes, no dia 14 de julho, cujo resultado foi o seguinte:

**1ª PROVA DE NOVATOS:** 1º Mauro S. Faria (14) Mini Riomar; 2º Eduardo B. Leal (63) Mini Riomar; 3º Beto (41) FBM; 4º Arthur A. Abdallah (23) Mini Riomar; 5º Waldi A. de Siqueira (31) Mini Riomar.

**PROVA DE ESTREANTES:** 1º Augusto Bruweeglio (144) Mini Riomar; 2º Luiz D. B. Teixeira (142) Mini Riomar; 3º Ronaldo da Silva Rego (7) FBM Kart; 4º Sérgio Horn (20) Mini Riomar; 5º Gilberto Abrão (96) Mini Riomar.

**2ª PROVA DE NOVATOS:** 1º Duílio Raul Filho (65) Mini Riomar; 2º Tato (16) FBM Kart; 3º Oscar Buglia Jr. (29) Mini Riomar; 4º Luís A. Basílio (13) Mini Riomar; 5º Francisco Canho Jr. (141) Min Riomar.

## **60 – A TRAGÉDIA DE PETRÓPOLIS**

Baseado no bom resultado obtido com a realização do Circuito de Petrópolis do ano anterior, a Federação Carioca de Automobilismo, juntamente com a Federação Fluminense de Automobilismo e sob a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo, decidiu transformar a prova de regional para nacional e, além disso, a tornando na terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo.

A prova deveria ser disputada no dia 21 de julho e todos os preparativos foram feitos para sua realização, sem ser levado em conta que, o circuito acanhado da pista na cidade serrana, não comportava uma prova de automobilismo desse porte, com 40 reservas de inscrições e com a participação dos carros mais rápidos em atividade no País.

E a confusão começou nos treinos. Primeiro foi Aloísio Renato que capotou a sua Alfa Romeo GTA que ficou completamente destruída, mas felizmente sem maiores consequências físicas para o piloto petropolitano. Pouco depois foi a vez de Sérgio Cardoso, com sua Alfa Romeo Giulia se acidentar, quando corria na Avenida 15 de Novembro, calçada com paralelepípedos, acima de 150 km/h derrapou na entrada de uma curva e, após bater em dois postes, chocou-se com um paredão ficando, o carro, totalmente destroçado. O piloto de apenas 23 anos foi imediatamente retirado do carro e transportado para o Pronto Socorro local, onde foi internado com fratura do crânio, além de outras lesões graves.

Ainda assim, foi realizada a prova de classificação com a participação de 30 carros, que seriam alinhados para a prova de domingo, numa formação dois a dois, conforme segue:

1ª Fila: José Carlos Pace/Luiz Pereira Bueno (47) Bino Mk II; Carol Figueiredo/Lian Duarte (21) Willys Mk I.

2ª Fila: Emílio Zambello/Francisco Lameirão (23) Alfa Romeo GTA; Chico Landi/Ubaldo Lolli (2) BMW 2000 TI.

3ª Fila: Jan Balder/Pedro Víctor Delamare (3) BMW 2000 TI; Emerson Maluf/Totó Porto Fº (22) Willys Mk I.

4ª Fila: Mário Olivetti/Renato Peixoto (65) Alfa Romeo GTA; Wilson Marques/Amauri Mesquita (9) Alfa Romeo GTZ.

5ª Fila: Giovanni Bianchi/Dr. Jivago (10) DKW Malzoni; Jayme Silva/Ugo Galina (81) FNM 2000 JK.

6ª Fila: Américo Velloso/Hélio Zanata (76) Alfa Romeo Giulia TIS; Heitor Palhares/Maurício Chulam Neto (39) Willys Interlagos.

7ª Fila: Carlos Sgarbi/Nelson Barbosa (5) VW Sedan TC; Fernando Pereira/Lair Carvalho (49) Renault Gordini TC.

8ª Fila: Amarílio Gastal/Luiz Felipe Gama (27) Willys Interlagos; Sérgio Tandler/Jorge de Freitas (82) VW Sedan TC.

9ª Fila: Nelson Weiss/Oswaldo Amorim (4) Willys Interlagos; Alfredo Basile/Paulo de Faro (32) Willys Interlagos.

10ª Fila: Hélio Mazza/Jorge Mourão (75) Alfa Zoni; Paulo César Lopes/André Gustavo (42) Willys Interlagos.

11ª Fila: Araken Gomes/Bob Sharp (40) DKW Vemag TC; Nelson Cintra/Ruy Bessa (92) Renault Gordini TC.

12ª Fila: João Ribas/Paulo Fabiano (67) Renault Gordini TC; Vahe Jean/Fritz Jordan (46) Renault 1093.

13ª Fila: José Carlos Fernandes/José Olavo Martins (7) DKW Vemag; João Varanda Fº/Samuel Dunley (1) KG Dacón Porsche.

14ª Fila: João Aguiar de Souza/Cláudio Gomes (89) Renault 1093; Cláudio Daniel Rodrigues Fº/Fausto Dabbur (48) Renault 1093.

15ª Fila: Luiz Evandro Águia/Jozil José Garcia (72) Renault 1093; Márcio Abdelnur/Francisco Inglês (74) Simca Tufão.



***Flagrante da prova de Estreantes e Novatos, tendo à frente o FNM JK 73 de Carlos Salvino, em luta com o Mini Cooper 177 de Carlos Lima***

No domingo, quando foram iniciados os preparativos para a realização da prova, já se tinha notícia da morte de Sérgio Cardoso e, esse fato, acabou provocando um atraso na largada da prova destinada aos Estreantes e Novatos, que foi facilmente vencida pela Alfa Romeo Giulia TIS pilotada por José Bravo. O principal destaque foi a participação do Morris Mini Cooper de Carlos Lima que travou uma disputa com o JK de Carlos Salvino e o Fusca de Fernando Rodrigues Lima. O Mini Cooper acabou batendo num meio-fio e

abandonando a corrida. Salvino chegou em segundo e Rodrigues em terceiro, com este sendo desclassificado ao final da corrida por irregularidades na preparação do motor do seu carro. Com isso, Henrique Tornaghi herdou a terceira colocação, com Fernando Calmon em quarto e Erwin Keuper em quinto. Destaque negativo foi a permissão do Diretor da Prova, Sr. Amadeu Girão a que o Sr. Luís Eduardo Lima participasse da prova, muito embora tivesse uma perna amputada, correndo num carro sem qualquer adaptação que pudesse permitir a sua participação.

[Ver RESULTADOS 1968/34](#)

Debaixo desse clima carregado, os carros foram alinhados para a largada das 3 Horas de Petrópolis e, iniciada a corrida, tomou a ponta o Bino pilotado por Luiz Pereira Bueno, muito acossado pelo BMW de Ubaldo Lolli e, ainda na primeira volta, na mesma curva na qual ocorrera na véspera o acidente de Sérgio Cardoso, o Willys Mk I nº 21, de Carol Figueiredo bateu no meio-fio, perdeu o controle, se projetou contra um muro e acabou atingindo um poste. O piloto foi retirado das ferragens por Wilson Fittipaldi Jr. e Albino Brentar, bastante ferido, sendo imediatamente solicitada uma ambulância.

No instante em que eram prestados os primeiros socorros a Carol, entrou na pista um caminhão de bombeiros, sem que o Diretor da Prova, Sr. Amadeu Girão autorizasse e sem tomar a atitude mais sensata para o momento, em interromper a corrida.

Desesperado, o piloto Joaquim Cacao Mattos, que não estava inscrito na corrida, mas que estava assistindo a prova correu na direção do caminhão de bombeiros fazendo sinais para que se dirigisse para o lado direito da pista. Cacao, entretanto, não se apercebeu que se posicionara na faixa em que passariam os concorrentes e acabou sendo atropelado pelo Bino pilotado por Luiz Pereira Bueno. Cacao foi atirado longe e, quase que por milagre foi removido para o hospital ainda com vida, embora acabasse falecendo dias depois.



**Fotos do acidente sofrido por Carol Figueiredo**

Imediatamente Luiz Greco determinou que os carros da equipe Ford-Willys se retirassem da prova e, somente então, o Sr. Amadeu Girão determinou a sua interrupção.

Foi uma das maiores tragédias vividas pelo automobilismo nacional, causado pelo completo despreparo das nossas autoridades esportivas, principalmente pelo Sr. Girão, Diretor da Prova e um quase “dono” da Federação Carioca.

Já nessa época não cabia mais se fazer corridas nas ruas, e essas começavam a ser proibidas em todo o país. Uma exceção era Brasília, que à época dispunha de pistas largas e locais pouco ou nada habitados, mas que ainda assim vinha provocando acidentes fatais, como o ocorrido na prova Mil Quilômetros de Brasília, em abril e como iria acontecer nos 500 Quilômetros em setembro.



*Vista da largada da prova pelas estreitas ruas de Petrópolis e da luta entre Luiz Pereira Bueno (Bino) e Ubaldo Lolli (BMW), antes e depois do acidente de Carol Figueiredo, notando-se o para-brisa quebrado do carro de Bueno*

### **61 – FALECIMENTO DE SÉRGIO CARDOSO**

Sérgio Cardoso que faleceu aos 23 anos em acidente nos treinos para a corrida de Petrópolis, era uma das grandes promessas do automobilismo nacional. Começou a correr em 1966, depois da inauguração do Autódromo de Jacarepaguá, competindo com um Simca Emi Sul na prova de abertura do campeonato carioca de estreantes e novatos, prova que liderou com facilidade até ter um pneu furado que o fez perder uma corrida que já estava praticamente ganha.

Depois de vencer a segunda etapa do referido campeonato, ainda com o Simca, Sérgio que era um dos filhos do dono do Colégio Arte e Instrução do Rio de Janeiro, adquiriu a Alfa Romeo Giulia que pertencia à equipe Jolly Gancia de São Paulo e, com esse carro pôde se impor nas últimas provas do campeonato carioca, sagrando-se campeão logo no seu primeiro ano como piloto de competição.

Na disputa dos Mil Quilômetros da Guanabara, Sérgio estava presente com sua Alfa Romeo, fazendo uma boa prova, mas, depois do seu termino, quando se dirigia para sua residência, presenciou a prisão de um contraventor. Parou e ajudou a polícia iniciando o transporte do preso para a delegacia, porém, numa briga entre o preso e policiais, um tiro foi disparado e acertou a cabeça do piloto que foi levado em estado grave para um hospital, onde ficou internado por vários meses até se recuperar.



*O estado em que ficou a Alfa Romeo de Sérgio Cardoso*

No final de 1967, Sérgio estava de volta às pistas. Comprou o Karmann Ghia Porsche dos irmãos Emerson e Wilson Fittipaldi e, com esse carro participou em dupla com Aylton Varanda das Mil Milhas Brasileiras, quando um acidente destruiu o carro. Correu algumas provas com um carro semelhante que pertencia a Varanda e, no ano de 1968, resolveu competir em Petrópolis com sua antiga Alfa Romeo Giulia, mas o acidente tirou-lhe a vida precocemente, numa grande perda para o automobilismo carioca e nacional.

## **62 – ESTREANTES E NOVATOS DE KART EM MOGI DAS CRUZES**

Nova prova para Estreantes e Novatos de Kart foi disputada em Mogi das Cruzes no dia 28 de julho, com o seguinte resultado: 1ª Prova de Novatos: 1º (16) Tato; 2º (54) Geraldo Strasser; 3º (111) César Colaneri; 4º (110) Antônio Montoro; 5º (15) Humberto Junqueira. 2ª Prova de Novatos: 1º (71) Jorge Calil; 2º (42) Luís D. B. Teixeira; 3º (143) José S. A. Prado; 4º (33) Marcelo de Nero; 5º (37) Aldo Pugliese. Prova de Estreantes: 1º (4) Marco Antônio Rimoli; 2º (5) Bimbo; 3º (20) Dalton Romann; 4º (3) Antônio A. M. Roque; 5º (2) Delwes A. Silveira.

## **63 – 6 HORAS DE SÃO JOSÉ**

Foi realizada no dia 28 de julho a prova “6 Horas de São José”, na cidade vizinha a Florianópolis, em Santa Catharina, que foi vencida pela dupla Enio Sandler/Wilson Drago no VW 1300 nº 23, que completou 150 voltas. Em segundo lugar se classificaram Affonso Ebbers/Guilherme Castilho (Renault 1093 nº 1) com 147 voltas, ficando em terceiro Aderral Coelho/Dias Lubk (Renault 1093 nº 85) com 143 voltas, em quarto os piracicabanos Fernando Gianetti/Genecy Totti (DKW Vemag nº 8) com 141 voltas, em quinto Antônio Dias Ramos (Simca nº 88) com 139 voltas e em sexto Aldo Schmidt/Zimmermann (Simca nº 33) com 137 voltas.

## **64 – CIRCUITO DE ANÁPOLIS – GO**

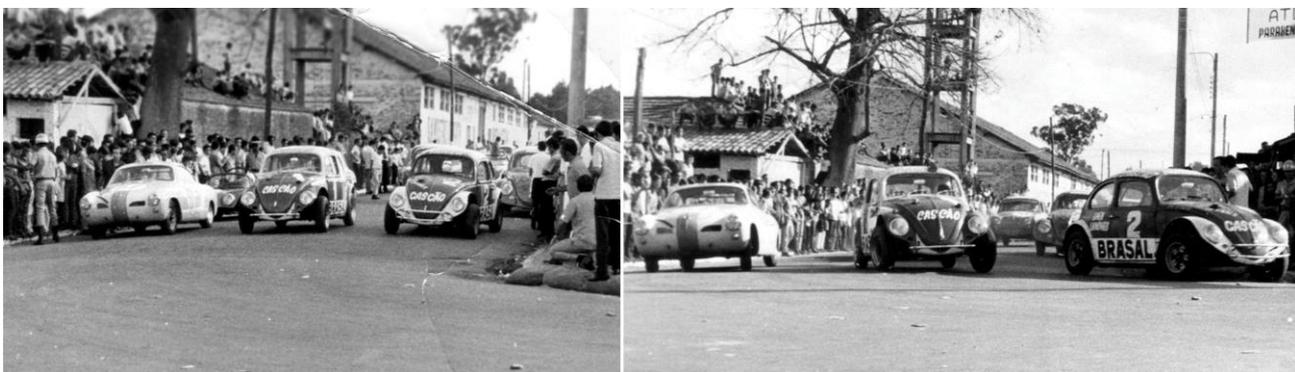
No dia 28 de julho foi realizada na cidade de Anápolis, em Goiás, a prova “Prefeito Raul Balduino”, composta por duas corridas, uma para pilotos graduados, com duração de duas horas e outra para estreantes e novatos, com uma.

O circuito escolhido tinha aproximadamente 2.400 metros, com largada na Avenida Tiradentes, passando pelas Ruas: Luís Schinor, 14 de Julho, Couto Magalhães, Quintino Bocaiuva, Leopoldo de Bulhões, para retornar à Avenida Tiradentes.

A prova de estreantes e novatos reuniu 20 carros e foi totalmente dominada pelo VW 1300 do mineiro de Uberlândia, Luiz Carlos Della Penna, ficando em segundo lugar o Renault 4CV de Mounjed Assad de Brasília e em terceiro o Renault 1093 de Fernando Lapagessi.

A corrida transcorreu sem maiores problemas, ocorrendo apenas um acidente, que foi a capotagem do DKW Vemag de Jaime Siqueira.

[Ver RESULTADOS 1968/35](#)



*Dois flagrantes da largada, com a primeira fila composta por: 2 – Enio Garcia (VW 1600); 1 – Paulo Guaraciaba (VW 1600) e 57 – Valeriano Castro (Karmann Ghia).*

A prova principal teve a participação de 17 carros e o favorito era o Fusca 1600 de Enio Garcia que havia terminado as 500 Milhas da Guanabara na segunda colocação. Seus principais adversários eram Paulo Guaraciaba, em outro Fusca 1600 da mesma equipe de Enio, o Protótipo Camber, que dessa vez seria pilotado por Zeca Vassalo, o Interlagos de Paulo César Lopes e o DKW Vemag de Roberto Faria, carro que muito bem se adaptava à sinuosa pista de Anápolis.

O carro que chamava mais atenção era o Protótipo com motor DKW Vemag de Marcos Jardim. Tratava-se de um Spyder de dois lugares, com carroceria em fibra de vidro, montado num chassi de DKW com a distância entre eixos encurtada.

Iniciada a corrida, Enio Garcia logo se destacou e foi aos poucos abrindo vantagem para seus adversários, enquanto Guaraciaba, Vassalo e Paulo César Lopes travavam uma luta acirrada pela segunda colocação, que foi reduzida ainda no primeiro terço da corrida quando Guaraciaba parou nos boxes com problemas no câmbio, perdeu muito tempo e quando retornou, para completar a prova, contava apenas com a terceira marcha do seu carro.

Vassalo e Lopes continuaram fazendo uma prova sensacional, com constantes trocas de posição, com Vassalo vencendo a luta com pouca vantagem para Lopes.

Um carro que se destacou na prova foi o Renault 1093 de Márcio Hildebrand, que mesmo com um motor menos potente, conquistou o quarto lugar, terminando a corrida apenas uma volta atrasado em relação ao Protótipo Camber de Vassalo e ao Interlagos de Paulo César Lopes. O protótipo de Marcos Jardim se classificou em quinto lugar.

A superioridade de Enio Garcia foi tal que terminou a corrida com duas voltas de vantagem para o segundo colocado.

[Ver RESULTADOS 1968/36](#)



*Foto 1 – O vencedor da prova, Enio Garcia (VW TC 1600); 2 – Marcos Jardim (Jardim DKW) seguido por Enio Garcia (VW TC 1600); 3 – Zeca Vassalo (Camber VW)*

### **65 – 3ª ETAPA DO CARIOCA DE KART – LEBLON**

A terceira etapa do campeonato carioca de kart foi disputada no dia 28 de julho, debaixo de muita chuva num circuito improvisado na Avenida Visconde de Albuquerque, no Leblon, apresentando o seguinte resultado:

Categoria 125 cc: 1º Newton Alves (92) FBM Kart; 2º Lóris Lisanti (10) Silpo Kart; 3º Luiz La Rocque (61) Mini Riomar; 4º Toni Rocha (5) Mini Riomar; 5º Paulo Reis (69) Mini Riomar; 6º Geraldo Rocha (32) Silpo Kart; 7º Frederico Della Noce (100) Sprint Riomar; 8º Paulo César Miranda (78) Mini Riomar; 9º César Faria (34) Mini Riomar; 10º Luiz Octavio Kamnitzer (66) Mini Riomar; 11º Olga Serão (33) Mini Riomar; 12º Marcos Freire (62) Mini Riomar; 13º Francisco Inglês (67) Mini Riomar; 14º Leopoldo Serão (13) Mini Riomar.

Categoria 100 cc: 1º Henrique de Castro (97) Tecno Parilla; 2º Vitório Danielli (9) Tecno Parilla; 3º Antônio Bandeira (11) LB McCulloch; 4º Vitor Perdigão (23) Vitorio McCulloch; 5º Jansen Mena Barreto (15) LB

McCulloch; 6º Antônio Celso Vieira (25) Rois McCulloch; 7º Herculano Ferreira (20) Mini McCulloch; 8º Amadeu Gagliano (81) Silpo McCulloch;

Categoria 200 cc: 1º César Faria (34) Tecno BM; 2º Luiz La Rocque (61) Mini Riomar; 3º Francisco Inglês (67) Mini Riomar; 4º Frederico Della Noce (100) Sprint Riomar; 5º Leopoldo Serão (13) Mini Riomar; 6º Olga Serão (33) Mini Riomar; 7º Marcos Freire (62) Mini Riomar; 8º Aurelino Leal (38) Tecno Saetta; 9º Milton Amaral (3) Mini McCulloch; 10º Paulo Furlanetto (77) Silpo Kart; 11º Luiz Octavio Kamnitzer (66) Mini Riomar; 12º Carlos Gagliano (87) Mini McCulloch.



*Foto 1 – Newton Alves, vencedor da classe 125 cc; Foto 2 – Henrique de Castro, vencedor da classe 100 cc; e Foto 3 – César Faria, vencedor da classe 200 cc.*

### **66 – 200 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE**

No dia 4 de agosto, a Federação Gaúcha de Automobilismo tinha programado a realização dos 500 Quilômetros de Porto Alegre e, como preliminar os 200 Quilômetros de Porto Alegre, no Circuito da Pedra Redonda, com seus 12.500 metros de extensão, prova que recebeu o título de GP Cidade de Porto Alegre. Entretanto, o excesso de chuvas que caiu na capital gaúcha fez com que os 500 Quilômetros de Porto Alegre fossem adiados, porém foi realizada a prova preliminar, da qual largaram 31 carros.

Largando na frente, Aldo Costa que pilotava um Simca, manteve a liderança até o final, sem dar qualquer chance aos seus adversários. Em segundo lugar chegou Luís Fernando Costa (Simca), em terceiro Pedro Carneiro Pereira (FNM JK), em quarto Breno Job Freire (Simca), em quinto Renato Petrillo (FNM JK) e em sexto, vencendo na classe de menor cilindrada, Paulo Nienaber (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1968/37](#)



*À esquerda, o Simca nº 3 de Aldo Costa, vencedor da prova e, à direita, o Simca de Brejo Job Freire.*

## 67 – 500 QUILÔMETROS DA GUANABARA

A Associação Carioca de Volantes de Competição, juntamente com a Federação Carioca de Automobilismo organizou no dia 4 de agosto a prova “500 Quilômetros da Guanabara”, que foi disputada debaixo de um clima de desânimo em face dos acontecimentos de Petrópolis.

Ainda assim, estavam presentes os dois carros sobreviventes da equipe Ford Willys, o Bino e um dos Mk I. Com relação a esta equipe vale destacar que Bird Clemente, que havia manifestado intenção de abandonar as pistas depois de Petrópolis, foi convencido por Luiz Antônio Greco a retornar e a ele foi entregue o volante do Bino, formando dupla com Luiz Pereira Bueno. Quanto ao Mk I, os pilotos eram José Carlos Pace e Lian Duarte. Também estava inscrita a Alfa Romeo GTA da Equipe Jolly Gancia, para ser pilotada por Emílio Zambello e Francisco Lameirão. Entretanto, o carro que despertava mais atenção era a famosa Carretera Corvette de Camillo Christófaru que seria pilotada por seu proprietário formando dupla com o carioca Abelardo Aguiar. Esses eram os carros com alguma chance de vitória, ficando em segundo plano o Karmann Ghia Corvair e Carlos Sgarbi/Eduardo Celidônio, a Alfa Romeo Giulia de Hêlvio Zanata/José Bravo e o JK de Jayme Silva/Ugo Gallina.

Participaram da prova 23 carros e, depois da prova de classificação, a formação do grid ficou assim:

47 Bird Clemente/Luiz Pereira Bueno Bino Mk II	23 Emílio Zambello/Francisco Lameirão Alfa Romeo GTA	22 José Carlos Pace/Lian Duarte Willys Mk
115 Carlos Sgarbi/Eduardo Celidônio Karmann Ghia Corvair	18 Camillo Christófaru/Abelardo Aguiar Chevrolet TC	
76 Hêlvio Zanata/José Bravo Alfa Romeo Giulia TIS	81 Jayme Silva/Ugo Gallina FNM 2000 JK	39 Heitor Palhares/Maurício Chulam Neto Willys Interlagos
99 João Carlos Moraes/Celso Gerbassi DKW Malzoni	49 Lair Carvalho/Fernando Pereira Renault Gordini TC	
31 Fábio Crespi/Manolo Cardim Karmann Ghia Porsche	40 Bob Sharp/Araken Gomes DKW Vemag TC	11 Jorge Mourão/Robert Herbert VW Sedan TC
10 José Moraes Neto/Hélio Mazza FNM 2000 JK	27 Luiz Felipe Gama Cruz/Amarílio Gastal Willys Interlagos	
4 Nelson Weiss/Oswaldo Amorim Willys Interlagos	7 José C. Fernandes/José O. Martins DKW Vemag	92 Nelson Cintra/William Nadruz Renault Gordini TC
14 Fausto De Paoli/Marcelo De Paoli Renault Gordini TC	67 Paulo Fabiano/João Ribas Renault Gordini TC	
201 Manoel Ferreira/Luís Alberto Lima Puma DKW Vemag	222 Álvaro Costa/Gilberto Gomes Renault 1093	46 Fausto Dabbur/Vahe Jean Renault 1093

No domingo pela manhã foi disputa uma prova para estreantes e novatos, da qual participaram apenas sete concorrentes e a vitória ficou com Henrique Kreisler, pilotando uma Alfa Romeo GTV, uma vez que a sua GTA tinha sido completamente destruída em Petrópolis. E Kreisler não teve dificuldades em vencer a prova deixando Nelson Silva num Simca em segundo lugar. O terceiro foi Antônio Rodrigues Lima (VW 1300).

[Ver RESULTADOS 1968/38](#)

Pouco depois de encerrada a prova preliminar, foi dada a largada para os 500 Quilômetros da Guanabara, com o Bino tomando a dianteira seguido pela GTA e pelo Mark I. Infelizmente, na segunda volta o Corvette de Camillo Christóforo abandonou com problemas na bomba de óleo, e com isso o Bino pôde correr tranquilo abrindo pouco mais de um segundo por volta da Alfa Romeo GTA, que passou a ser seu único adversário depois que o Willys Mk I de Pace/Lian também abandonou a corrida.

E quando a Alfa Romeo, pilotada por Francisco Lameirão teve um pneu estourado e saiu da pista, parecia que a vitória do Bino estava decretada, uma vez que o carro quando voltou à corrida estava 4 voltas atrás do líder.

A partir de então, o Bino passou a desfilar pela pista, reduzindo muito o seu tempo, o que permitiu que Francisco Lameirão recuperasse uma volta.

Ainda na primeira fase da corrida, o Interlagos nº 4 dos pilotos de Juiz de Fora Nelson Weiss/Oswaldo Amorim entrou nos boxes (havia boxes em Jacarepaguá?) em alta velocidade, sendo imediatamente excluído da prova, atitude elogiada pelo editor da Revista Autoesporte.

Faltando apenas 5 voltas para o final da prova começou o drama para Bird Clemente ao volante do Bino, que teve que parar nos boxes com problemas de lubrificação no motor. O carro foi reabastecido de óleo e voltou à corrida em marcha reduzida. Lameirão, que pilotava a Alfa GTA recuperou as três voltas que tinha de desvantagem e caminhou tranquilo para receber a bandeirada de chegada, com o Bino terminando em segundo com uma volta de desvantagem. O terceiro colocado foi O Karmann Ghia Corvaire de Carlos Sgarbi/Eduardo Celidônio, o quarto Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM 2000 JK) e quinto Heitor Palhares/Maurício Chulam Neto (Willys Interlagos)

[Ver RESULTADOS 1968/39](#)



***Aspecto da luta entre a Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello/Francisco Lameirão e o Bino de Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente.***