

1 – O COMANDO DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO – ESCLARECIMENTOS DO CND

No dia 7 de janeiro, o Sr. Rogê Ferreira, presidente do Conselho Nacional de Desportos – CND, prestou declaração à imprensa quando apresentou os seguintes esclarecimentos:

Em face das controvérsias existentes nos meios automobilísticos, em decorrência do Decreto nº 51.857, de 20 de março de 1963, que instituiu a Confederação Brasileira de Automobilismo, esclareço:

1 – O Automóvel Clube do Brasil, entidade privada, detinha a direção nacional do automobilismo em virtude de assim haver determinado o Ministério da Educação e Cultura. Com efeito, foi em 1945 que o Exmo. Sr. Ministro da Educação, através da deliberação nº 39/45, atribuiu ao Automóvel Clube do Brasil o encargo de dirigir o automobilismo no País. Destarte, o ato administrativo em que essa entidade particular fundava a sua competência diretiva nesse setor do esporte era a citada deliberação.

2 – Sucede que o próprio ministro da Educação, louvado em parecer do consultor jurídico do Ministério, proferido no processo 1516/63, houve por bem revogar a aludida deliberação 39/45. Essa revogação, como é óbvio, cassou ao Automóvel Clube a competência para orientar o desporto.

3 – Mas com tal fato não se conformou o Automóvel Clube, pelo que impetrou mandado de segurança perante o Supremo Tribunal Federal. Insurgiu-se:

a) Contra a revogação da deliberação 39/45, operada por ato do ministro, e

b) Contra o decreto do Exmo. Sr. presidente da República que criou a Confederação Brasileira de Automobilismo.

O mandado de segurança pende de julgamento, porém, pode-se esclarecer que a medida liminar solicitada não foi concedida. Assim denegada a liminar, é manifesto estarem em pleno vigor não só o decreto presidencial que revogou a deliberação 39/45, na qual o Automóvel Clube buscava fundamento para dirigir o automobilismo.

4 – Diante dessa situação, isto é, diante do respeitável despacho ministerial que, revogando a deliberação 39/45 retirou do Automóvel Clube a competência para dirigir o automobilismo do país, houve por bem o Conselho Nacional de Desportos baixar a deliberação nº 8/63, com a qual avocou esse encargo até a Confederação Brasileira de Automobilismo estar em condições de funcionamento.

5 – Mais uma vez mostrou-se irrequieto o Automóvel Clube do Brasil, E foi então que, a despeito de já haver impetrado um mandado de segurança cuja decisão provavelmente esclarecerá o assunto em todos os ângulos, intentou, outro mandado, desta feita perante a digna Justiça da Guanabara, agora contra a deliberação nº 8/63 emanada do Conselho.

Requeru e obteve uma liminar:

“Concedo a medida liminar para sustar os efeitos do ato impugnado (isto é, a deliberação 8/63) e a aprovação dos estatutos da Confederação Brasileira de Automobilismo, por noventa dias. Notifique-se, Rio, 29/09/1963 (a) Castro Cerqueira”.

Essa liminar foi rigorosamente observada, muito embora entenda o Conselho, data vênia, ser o juiz prolator manifestamente incompetente em virtude de o Conselho ter sede e foro no Distrito Federal.

6 – Sucede que, posteriormente a essa liminar, um fato novo surgiu. Esse fato se concretiza na portaria nº 385, de 04/10/63, por meio da qual o Exmo. Sr. ministro da Educação pelos “considerandos” que anuncia, determinou ao Conselho Nacional de Desportos que, doravante, e até que a Confederação Brasileira de Automobilismo entre em funcionamento dirija o desporto automobilístico em todo o território nacional.

A liminar concedida, ao que se vê, invalidou a deliberação nº 8/63 do Conselho. Entretanto, o que está prevalecendo neste instante já não é a deliberação 8/63, mas sim, a portaria nº 385 do Exmo. Sr. ministro. A este o Conselho é subordinado, nos termos da lei deve-lhe, pois, estrita obediência.

A respeitável liminar evidentemente não alcança, e nem pode alcançar, as duas decisões do Exmo. Sr. ministro, a saber:

a) a primeira consubstanciada no despacho que, revogando a deliberação 38/45, retirou do Automóvel Clube a competência de dirigir o automobilismo (aliás, quanto a este despacho relembre-se estar ele em pleno vigor embora “sub judice”);

b) a segunda, consubstanciada na portaria nº 385, baixada posteriormente à liminar é por cujo intermédio o Exmo. Sr. ministro determinou ao Conselho que dirija o automobilismo.

Quanto à primeira decisão ministerial, é evidente que, sendo ela posterior, à liminar não pode submeter-se aos efeitos desta; e quanto à segunda decisão (tanto quanto à primeira) – curial que estando o controle dos atos do ministro sujeitos a outra autoridade judiciária, que não o meritíssimo juiz da Guanabara, não pode a referida liminar alcançar os aludidos atos ministeriais.

Cumpra acentuar que a liminar foi concedida contra uma deliberação do Conselho, mas agora não se trata de deliberação do Conselho, mas, sim de portaria do Exmo. Sr. Ministro da Educação, que é, sabidamente, em face do decreto-lei nº 3,199, de 14 de abril de 1941, a superior autoridade administrativa na orientação nacional do desporto.

7 – Nestas condições, o Conselho não pode deixar de obedecer e cumprir a portaria 385 do Exmo. Sr. ministro, pois a ela deve integral respeito enquanto não for revogada ou invalidada diretamente pela autoridade judiciária competente.

Igualmente não será jurídico ou sensato entender ter a liminar do digno juiz da Guanabara devolvido ao Automóvel Clube os poderes que lhe foram cassados em consequência da revogação pelo ministro, da deliberação 39/45; e isso porque o despacho ministerial revocatório, não tendo sido validamente desfeito, continua subsistentes e em plena operancia. (a) Rogê Ferreira.

2 – FEDERAÇÃO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO - FPAU

Tomou posse no dia 7 de janeiro a nova diretoria da Federação Paulista de Automobilismo – FEPAU, na sede da Associação Paulista dos Volantes de Competição – APVC, localizada à Rua Tenente Negrão, 107.

Foi eleito como novo presidente Wilson Fittipaldi e como vice Elói Gogliano. Os clubes filiados à Federação eram o Automóvel Clube do Estado de São Paulo, Automóvel Clube de Piratininga, Rio Preto Automóvel Clube, Centauro Moto Clube e a Associação Paulista dos Volantes de Competição e a nova diretoria ficou assim constituída: Presidente – Wilson Fittipaldi; Vice-presidente Eloy Gogliano; Secretário – Domenico Martirani; Tesoureiro – Alfredo Ferreira da Costa; Diretor técnico Sérgio Martins Gomes; Relações Públicas – Aluizio Assumpção Fagundes. Tribunal de Justiça Desportiva: Membros efetivos – Euvânio Galvão, José Cordaro Júnior, Gino Segre, Vicente Brescia, Ângelo Francisco Nutti, Lineo dos Santos Calderazzo, Ernesto Pellegrino. Suplentes: Reginaldo Bacchi, Horácio Coelho de Almeida e Silva, Mário de Tomaz, Renato Gerassi, Maurílio Espolador Filho. Conselho Técnico: Membros efetivos – Sérgio Martins Gomes, Aguinaldo Araújo de Góes Filho, Elcio Emerich. Assessores: Floriano Ferreira de Camargo, Agapito Xavier, Nelson Brizzi. Conselho Fiscal: Membros efetivos – Mário de Macedo Júnior, Luiz Paula Souza, Luiz Valverde Rodrigues. Suplentes – José dos Santos Silva Filho, Ignácio Terrana.

3 – WILSON FITTIPALDI JÚNIOR FORA DA WILLYS

O piloto Wilson Fittipaldi Júnior foi desligado da equipe Willys. Segundo a Revista Quatro Rodas, atribuiu-se a saída do jovem piloto ao fato de ter incorrido no desagrado de seus companheiros, por não se adaptar ao espírito de equipe. Algumas queixas que não seria difícil ouvir-se: Fittipaldi reclamava, permanentemente, contra o preparo de seus carros. Como principal piloto da Willys, passará a atuar Bird Clemente, recém-contratado pela escuderia de Santo Amaro e que se consagrou na pista dirigindo carros da Vemag. Isto motivou outra versão do desligamento de Wilsinho: é que Bird teria exigido “um ou outro”, e teria sido o outro, fato que foi veementemente desmentido tanto por Bird, como pelo chefe da equipe. Ao rigor dos fatos, a saída foi motivada porque a Willys havia contratado Bird pagando-lhe salário e que Wilsinho tinha reivindicado o mesmo tratamento.

4 – MELHORES DO ANO EM PERNAMBUCO

Em jantar oferecido pela Associação dos Amadores do Automobilismo de Recife, foram premiados os melhores do automobilismo de Pernambuco de 1963: Melhor piloto – Paulo Marinho; Melhor piloto em condução e perícia – Romildo Moreira Jr.; Melhor mecânico – Alexandre Braga; Melhor acompanhante de Gincana – Vera Lúcia Menezes; Melhor kartista – Cláudio Pantoja; Revelação – Niége Rossiter.

5 – XII SUBIDA DA TIJUCA

No dia 12 de janeiro foi disputada a terceira e última etapa do Campeonato Carioca de Subida de Montanha, a Subida da Tijuca, disputada no Alto da Boa Vista, num percurso de 4.600 metros, sagrando-se vencedores e campeões, os pilotos Mário Olivetti (geral e classe acima de 1.300 cc) e Sérgio Palhares (classe até 1.300 cc). A largada da prova ocorreu às 9,30 horas na altura da placa em homenagem ao prefeito Henrique Dordsworth, cerca de 1 km depois da Usina da Tijuca, com chegada a 200 metros do Alto da Boa Vista. A prova teve 18 concorrentes, com Olivetti vencendo na classificação geral e na classe acima de 1300 cc, ficando em segundo lugar geral e primeiro na classe até 1.300 cc Sérgio Palhares. O terceiro geral e segundo na classe acima de 1.300 cc foi Amílcar Baroni e Cláudio Prieto terminou a prova na quarta colocação geral e segundo na classe até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1964/1](#)

6 – CAMPEONATO CARIOCA DE SUBIDA DE MONTANHA - 1963

Com a realização das três etapas previstas para o campeonato, o seu resultado do campeonato ficou sendo o seguinte:

Classificação Geral:

P	Piloto	Nº	Carro	08/12 Canoas	22/12 Furnas	12/01 Tijuca	Total
1º	Mário Olivetti	65	FNM 2000 JK	8	-	8	16
2º	Sérgio Palhares	18	Willys Interlagos	6	3	6	15
3º	Amauri Mesquita	6	DKW Vemag	-	8	1	9
4º	Cláudio Prieto	78	Willys Interlagos	-	6	3	9
5º	José Rabelo	29	Willys Interlagos	4	-	2	6
6º	Amílcar Baroni	77	FNM 2000 JK	-	1	4	5
7º	Carlos Sá Motta	70	VW Sedan	-	4	-	4
8º	Carlos Augusto Palhares	96	DKW Vemag	3	-	-	3
9º	Norman Casari	96	DKW Vemag	2	-	-	2
	Aldyr Scurry	23	DKW Vemag	-	2	-	2
11º	Milton Amaral	50	FNM 2000 JK	1	-	-	1

Turismo Grupo III acima de 1.301 cc:

P	Piloto	Nº	Carro	08/12 Canoas	22/12 Furnas	12/01 Tijuca	Total
1º	Mário Olivetti	65	FNM 2000 JK	8	6	8	22
2º	Hamílcar Barone	77	FNM 2000 JK	-	8	6	14
3º	Carlo Lissoni	4	FNM 2000 JK	4	-	4	8
4º	Milton Amaral	50	FNM 2000 JK	6	-	-	6
5º	Antônio Quintela	65	FNM 2000 JK	4	-	-	4
	Alfredo Migani	14	FNM 2000 JK	-	4	-	4
7º	Elmar Teixeira	16	FNM 2000 JK	2	-	-	2
8º	Manoel Fernandes	16	FNM 2000 JK	1	-	-	1

Turismo Grupo III até 1.300 cc:

P	Piloto	Nº	Carro	08/12 Canoas	22/12 Furnas	12/01 Tijuca	Total
1º	Sérgio Palhares	18	Willys Interlagos	8	3	8	19
2º	Cláudio Prieto	78	Willys Interlagos	-	6	6	12
3º	Amauri Mesquita	6	DKW Vemag	-	8	3	11
4º	José Rabelo	29	Willys Interlagos	6	-	4	10
5º	Carlos Sá Motta	70	VW Sedan	1	4	1	6
6º	Carlos Augusto Palhares	96	DKW Vemag	4	-	-	4
7º	Norman Casari	96	DKW Vemag	3	-	-	3
8º	Samuel Dunley	6	DKW Vemag	-	-	2	2
	Sérgio Carvalho	96	DKW Vemag	2	-	-	2
	Aldyr Scurry	23	DKW Vemag	-	2	-	2

7 – AUTOMÓVEL CLUBE DO RIO GRANDE DO SUL

No dia 13 de janeiro foi eleito presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, Enio Machado Lunardi.

8 – AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL (I)

Tentando recuperar o seu prestígio, o Automóvel Clube do Brasil inovou no início de 1964, apresentando um calendário e incluindo nele um “Campeonato Brasileiro”, fato inédito no tempo em que o automobilismo brasileiro foi comandado por essa instituição. Não precisa dizer que o calendário não foi cumprido e que o campeonato não saiu do papel...

9 – ROBERTO GALLUCCI

Às 18h30m do dia 16 de janeiro, na Avenida Rio Branco, na capital paulista, o piloto Roberto Gallucci deu quatro tiros de pistola em Cláudio Miguel André, que morreu quando era socorrido. Gallucci, que foi preso em flagrante, contou à polícia que avalizara um título devido por um terceiro a Cláudio, no valor de 700 mil cruzeiros e que o responsável não pagou no vencimento. O piloto iniciou a amortização da dívida, já tendo pagado uma parcela de 100 mil cruzeiros. No dia 16 pela manhã, Cláudio foi à sua casa e pretendeu retirar um carro de corrida, no que foi impedido pelo sogro de Gallucci. No final da tarde, segundo ainda as declarações de Gallucci, foi procurar Cláudio na agência de automóveis da Avenida Rio Branco, pertencente a Orlando Gonçalves. Ao chegar ao local teria sido recebido com insultos e tendo recebido bofetadas desferidas por Cláudio. Conhecendo o temperamento do seu contendor e consciente de que era fisicamente inferior, Gallucci tentou fugir pelos fundos da loja, mas, ao olhar, percebeu que Cláudio fazia menção de sacar uma arma. Diante disso, sacou a sua e atirou 4 vezes. A polícia recebeu com reserva a alegação de legítima defesa, pois encontrou em poder de Gallucci, além da pistola Colt 45, um revólver Smith 32, também carregado. O depoimento de Orlando Gonçalves também não condiz com o de Roberto Gallucci, nessa parte, pois negava que tenha visto Cláudio em atitude de quem iria sacar uma arma.

10 – KART EM CAMPINAS - SP

Promovido pelo “Diário do Povo”, em comemoração do seu 32º aniversário, e com supervisão do Automóvel Clube Estadual de São Paulo, foi realizado na manhã do dia 19 de janeiro, o I Circuito Cidade de Campinas de Kart, com a participação de 47 pilotos, numa prova com 149 quilômetros de extensão. O vencedor foi Carlos Alberto Savoia, pilotando o kart nº 59, que completou as 187 voltas da competição em primeiro lugar, a seguir se classificaram: 2º Rogério Sortind/Orlando Penha Rubia nº 78 (Santo André) 3º Antônio Carlos Maia nº 29 (São Paulo); 4º Carol Figueiredo nº 11 (São Paulo); 5º Paulo Mardicossian nº 41 (São Paulo); 6º Antônio Eneias Galvez nº 123 (São Paulo); 7º Affonso Giaffone Jr. nº 33 (São Paulo); 8º Duílio Bianiski nº 101 (Santo André); 9º Carmine Gudelfo Neto nº 53 (São Paulo); e 10º Manoel Mizak nº 113 (São Paulo).

11 – DIÁRIOS ASSOCIADOS E O CAMPEONATO BRASILEIRO

No dia 21 de janeiro foi anunciado pelos “Diários e Emissoras Associadas” que, em colaboração com o Automóvel Clube do Brasil, iria promover o “Campeonato Brasileiro de Automobilismo”, devendo a sua organização ficar a cargo do Automóvel Clube Estadual de São Paulo. Segundo o anúncio, o referido campeonato seria efetuado em quatro Estados: São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná e Guanabara (Rio de Janeiro), com as provas estaduais servindo como eliminatórias para uma competição final a ser realizada em São Paulo, no autódromo de Interlagos. Juntamente com o anúncio foi divulgado um calendário que seria o seguinte:

1ª rodada – São Paulo (Interlagos), sábado, dia 2 de maio, para carros Turismo Grupo III, com 50 voltas pelo circuito completo de Interlagos (400 quilômetros). Domingo, dia 3 de maio, para carros Turismo Grupo I, com 25 voltas (200 quilômetros). Mecânica Continental (ou Nacional) e Fórmula 3, com 50 voltas pelo anel externo de Interlagos (163,5 quilômetros).

2ª rodada – Porto Alegre (local não definido) – sábado, dia 6 de junho, para carros Turismo Grupo III com duração de 3 horas. Domingo, dia 7 de junho, para carros Turismo Grupo I, com 6 horas de duração.

3ª rodada – Curitiba (local não definido) – sábado, dia 1º de agosto – carros da Mecânica Continental e Fórmula 3 (dependendo de verificação do circuito de São José dos Pinhais). Domingo, dia 2 de agosto, carros Turismo Grupos I e II – prova de estreantes de Curitiba a Ponta Grossa (120 quilômetros).

4ª rodada – Guanabara (local não definido) – sábado, dia 5 de setembro, para carros de Turismo, Grupo I, com duração de 3 horas. Domingo, 6 de setembro, para carros Turismo Grupo III com duração de 6 horas.

5ª rodada (Final) – São Paulo (Interlagos) – sábado, dia 3 de outubro, com carros do Grupo I, em 25 voltas pelo circuito completo (200 quilômetros). Mecânica Continental e Fórmula 3 – 10 voltas pelo circuito completo (80 quilômetros). Domingo, dia 4 de outubro, para carros do Grupo I, em 50 voltas pelo circuito completo de Interlagos (400 quilômetros).

Esse campeonato esdrúxulo, com regras e categorias confusas, incluindo uma categoria que não existia no Brasil (Fórmula 3), uma prova em data conflitante com a principal corrida do Automóvel Clube Estadual de São Paulo (500 Km de Interlagos), não passou de um devaneio e, como tal, não foi realizado.

12 – II GP DE FORTALEZA

Miguel Fernandes, pilotando o DKW Vemag nº 13, foi o vencedor do II GP de Fortaleza, promovido pelo Automóvel Clube do Ceará, válido pelo campeonato cearense de automobilismo e disputado na pista do bairro de Pici, em Fortaleza, no dia 26 de janeiro. Participaram da prova oito carros, ficando em segundo lugar João Quevedo com Simca e em terceiro Humberto Brasil com Karmann Ghia. O Volkswagen pilotado por Arthur Wichman entrou mal numa curva e capotou, mas o piloto saiu ileso, apesar do carro ter ficado destruído.



Miguel Fernandes recebendo a bandeirada de chegada.

13 – 200 MILHAS DE EL PINAR - URUGUAI

No dia 2 de fevereiro, a equipe Willys estava presente no Uruguai, para a disputa das 200 Milhas de El Pinar, levando dois Willys Interlagos para serem pilotados por Bird Clemente (nº 22) e Luiz Pereira Bueno e Chico Landi (nº 21). A presença de Landi, foi muito mais no sentido de levar ao Uruguai o piloto brasileiro de maior prestígio no exterior, do que propriamente para que ele fizesse a diferença na pilotagem, uma vez que Landi já estava com 56 anos de idade e em fase de aposentadoria como piloto de competições.

Durante os treinos, os Interlagos fizeram os dois melhores tempos, com Bird em primeiro com 1m36s9 e Bueno em segundo com 1m37s4. Esses tempos geraram o primeiro contratempo, pois a divisão por classes dos carros, no Uruguai, não era feita em função das respectivas cilindradas, mas sim pelos tempos

registrados. Dentro desse critério, os carros estavam divididos em “A” (NSU Prinz); “B” (Panhard e VW); e “C” (Fiat 1500, Alfa Giulietta e Morris Mini Cooper). Entretanto, os tempos dos Interlagos eram melhores que de todos eles. Foi então, que a Associação de Volantes Uruguaios, entidade organizadora de prova, resolveu criar uma classe “D”, com os dois carros brasileiros, embora ficasse pendente a decisão se receberiam classificação na prova, ou se correriam como “hors-concours”.

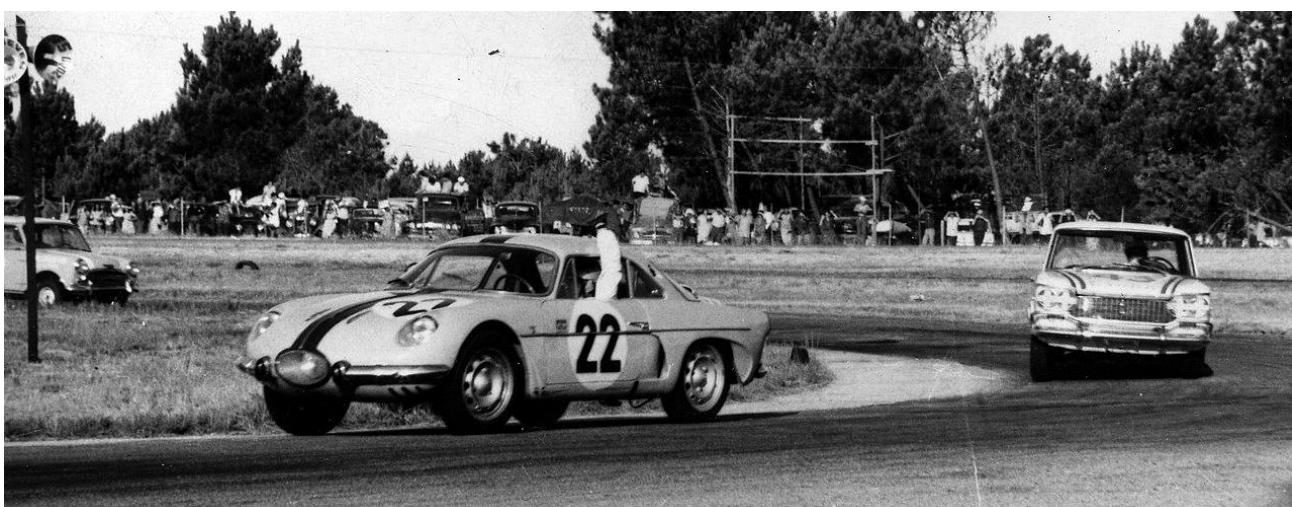
Sem que isso fosse decidido, os carros foram alinhados para a largada ao estilo Le Mans, com os dois Interlagos nas duas primeiras colocações, seguidos pela Alfa Giulietta de Diego Fernandez, pelo Mini Cooper de Victor Paullier e por uma batalhão de Fiat 1500 e os demais carros, num total de 21.



À direita visão dos carros alinhados para largada ao estilo “Le Mans”, com os Interlagos de Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno nas duas primeiras posições e à direita o Interlagos de Bird Clemente passando em frente aos boxes, com Luiz Antônio Greco sinalizando.

Autorizada a largada, Bird Clemente tomou a ponta, seguido por Bueno, o Mini Cooper e os demais. Logo na terceira volta, Bueno teve que recorrer aos boxes, perdendo muito tempo e as chances de disputar a liderança. Bird, entretanto, disparou na liderança, sempre seguido pelo Mini Cooper de Paullier. Chico Landi chegou a dar uma volta na pista, mas logo teve que retornar aos boxes com problemas mecânicos no Interlagos.

A perseguição do Mini Cooper acabou depois de 102 voltas, quando Paullier teve que parar com a embreagem do Mini Cooper quebrada enquanto Bird Clemente, que fazia uma corrida tranquila, sem forçar o ritmo acabou recebendo a bandeirada de chegada, com grande vantagem para os demais, com o tempo de 3h31m04s0, média de 91,495 km/h.



Vitorioso, Bird Clemente acena para o público.

Depois da prova, a Associação de Volantes Uruguaios, decidiu homologar a vitória de Bird, ao mesmo tempo em que a imprensa uruguaia divulgava a qualidade do carro vencedor, o que levou a um grande interesse pelos pilotos e público em geral, para adquirir esses carros.

Chegou-se até mesmo a serem formuladas propostas para a compra dos dois Interlagos, mas os dois carros retornaram ao Brasil e ficaram expostos na agência da Cassio Muniz em Copacabana, como atrativo para a entrega dos prêmios dos campeonatos promovidos pela empresa, que era revendedora Willys no Rio de Janeiro.

Foi também de Bird Clemente a melhor volta da prova com o tempo de 1m34s0, média de 101,872 km/h, novo recorde para carros Turismo e GT. Em segundo lugar chegou o Fiat de Silex Balzano/Milton Mendes e em terceiro a Alfa Romeo Giulietta de Diego Fernandez.

[Ver RESULTADOS 1964/2](#)

14 – III CIRCUITO DA CIDADE DE TORRES - RS

A abertura do Campeonato Gaúcho de Turismo Melhorado ocorreu no dia 2 de fevereiro, com a realização o III Circuito da Cidade de Torres, disputada num circuito improvisado de 2.000 metros, que deveria ser percorrido 25 vezes, totalizando uma distância de 50 quilômetros.

Se inscreveram para a prova 9 pilotos, mas apenas 8 estavam presentes da largada, e a prova foi facilmente vencida por Henrique Iwers no seu DKW Vemag nº 9, que liderou desde a primeira volta.

Em segundo lugar, e primeiro dos carros com até 850 cc de cilindrada, ficou com o Gordini nº 5 de Clóvis de Moraes. A melhor volta da prova foi de Henrique Iwers, com 1m25s6, média de 84,11 km/h.

[Ver RESULTADOS 1964/3](#)

15 – O LITÍGIO ENTRE O JUIZ DA GUANABARA E O CND

A reunião do Conselho Nacional de Desportos – CND, marcada para o dia 4 de fevereiro na cidade do Rio de Janeiro, quase não se realizou, por causa das ameaças do Sr. José Edvaldo Tavares, juiz da 1ª Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara, que ameaçou de prisão o deputado Rogê Ferreira, presidente do Conselho, caso realizasse a referida reunião, na qual seriam tratados assuntos vinculados ao automobilismo.

Anteriormente o referido juiz, extrapolando sua competência, decidiu aceitar mandado de segurança impetrado pelo Automóvel Clube do Brasil, no sentido de tirar as prerrogativas do CND de autorizar a realização de corridas automobilísticas no Brasil, devolvendo esse poder ao referido clube.

Diante das ameaças, os Srs. Rogê Ferreira e Valed Perry, membros do CND, impetraram mandado de segurança, contra a atitude do juiz da 1ª Vara da Fazenda da Guanabara, ao mesmo tempo em que solicitavam garantias do Ministro da Educação e Cultura, para a realização da reunião.

O juiz Edvaldo Tavares, por sua vez, recorreu ao Ministro da Justiça, solicitando a intervenção de tropas federais para impedir a realização da reunião e garantir a sua decisão. Ocorre que, para tanto, o Ministro da Justiça teria que enviar tal solicitação ao Ministro da Guerra, o que faria com que a decisão demorasse mais de trinta dias para ser autorizada ou não.

Com isso, o juiz decidiu ir pessoalmente à sede do CND, a fim de fecha-la e efetuar as prisões anunciadas.

Nesse meio tempo, o deputado Edgar Menezes, enviou telegrama ao juiz, solicitando esclarecimentos, com o juiz respondendo que o deputado “não conhecia uma grama do direito”.

Com a data da reunião se aproximando, o Ministro da Educação, interferiu junto ao Ministro da Justiça, que por sua vez, se dirigiu ao Tribunal Federal de Recursos, que, na véspera da reunião, expediu o mandado de segurança nº 38.366, revogando a decisão do juiz da Guanabara, ao mesmo tempo em que o tribunal enviou ao juiz instruções expressas e superiores, no sentido de abster-se de intervir em assuntos automobilísticos, pois o caso estava além da sua competência e em julgamento no Supremo Tribunal Federal.

Por garantia, o Ministro da Educação e Cultura, enviou à reunião do CND, o Sr. Álvaro Campos, procurador geral do ministério, com ordens expressas de se comunicar diretamente com o Ministro, caso o juiz Edvaldo Tavares, ou algum dos seus prepostos, comparecesse à sede do CND.

E assim, essa verdadeira “novela mexicana” teve um final feliz, com a reunião sendo realizada, sem qualquer outro incidente.

16 – A DEFESA DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

No dia 13 de fevereiro foi a vez do General Sylvio Américo Santa Rosa, presidente do Automóvel Clube do Brasil fazer uma manifestação pública à imprensa, com relação aos desagradáveis episódios que vinham ocorrendo quanto ao comando do automobilismo nacional.

Santa Rosa, que recentemente tinha participado, no México, da XX Assembleia Interamericana de Automóveis Clubes, como representante da entidade que dirigia, informou que, o pedido de filiação, apresentado àquela entidade, pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA foi por unanimidade rejeitado. Frisou o general que “em outubro último, por ocasião da assembleia anual da FIA, realizada em Paris, a CBA pleiteou junto àquela entidade que dirige o desporto automobilístico mundial, o seu reconhecimento e filiação, não tendo aquela entidade tomado conhecimento de sua existência, mantendo, pois o ACB como órgão oficial internacional para dirigir o automobilismo no Brasil”.

Acrescentou o general que: “com esses insucessos no âmbito mundial e, como a lei diz textualmente que nenhuma Confederação poderá entrar em funcionamento se não tiver a respectiva filiação internacional, seguindo a sua norma de burlar as leis vigentes e agir por processos sempre ilícitos, imaginou a CBA que burlaria a lei se conseguisse o reconhecimento e filiação pela FIAC, entidade exclusivamente interamericana, já que no texto legal não está expresso que a filiação tem que ser mundial, o que é lógico e facilmente compreensível”.

“Assim bateu ela às portas da FIAC, enviando-lhe um pedido acompanhado de uma vastíssima, porém falsa, documentação, além de dois representantes seus para cercarem os delegados a quem faziam pedidos de votos e lhes davam as mais falsas informações, tais como a de que estariam filiados à CBA, no Brasil, 89 Automóveis Clubes e outros. Os dois representantes da CBA foram o suplente de deputado João Herculino de Souza Lopes, que se fazia passar por deputado no pleno exercício do seu mandato e o mais do que conhecido contrabandista internacional declarado, Ramon Buggenhout, secretário-geral da CBA. Estes dois representantes eram portadores de cartas, que envergonham o nosso País, pois são o atestado mais do que positivo da falta de escrúpulos, da irresponsabilidade e mesmo da ignorância, daqueles que, infelizmente, têm uma parcela de autoridade nesta nossa terra”.

O general Santa Rosa acentuou que na sessão do Comitê Executivo da FIAC, preparatória para a Assembleia Geral, presentes 35 delegados de Touring e Automóveis Clubes das Américas, o presidente da entidade, advogado Tomaz Eduardo Rodrigues, do Automóvel Clube do Chile, trouxe ao seu conhecimento que recebera do embaixador do Brasil naquele País e dos representantes da CBA, três documentos que passou a ler, tendo o primeiro (uma carta do embaixador M. Pio Corrêa) causando a maior estupefação entre os delegados pelo seu ineditismo absurdo e contrário a todos os preceitos diplomáticos que regem as relações dos governos com os povos ou entidades. Continuando, declarou o presidente do ACB: “surgiram protestos dos mais violentos, pois os delegados declaravam que aquela carta representava uma intromissão indébita e intolerável de um governo em uma assembleia de entidades privadas, que nenhuma ligação tinha com governos de qualquer país. Causou grande espanto um chefe da Casa Civil da Presidência da República, se dirigir diretamente a um embaixador para que transmitisse um recado do governo brasileiro a uma Assembleia livre e soberana e, principalmente, que o governo do Brasil fizesse um pedido tipo “pistolão” aos representantes de todos os Automóveis Clubes das Américas”.

E acrescentou o general: “foi ainda motivo de grandes críticas o governo brasileiros fazer pedido desse tipo, sem se informar se estava pedindo uma coisa imoral, injusta e contrária ao estatuto da FIAC, fato que ficou provado pelos termos do relatório da Comissão de Filiações apresentados à assembleia que o aprovou por unanimidade, negando a filiação”. Prosseguindo disse que: “ainda mais, na carta do embaixador se lê no item dois, que a CBA, segundo informação do governo brasileiro, é a única entidade que está autorizada a representar o automobilismo nacional no estrangeiro. Não sei como classificar esta afirmação, se engano, ignorância ou mentira. Para poder falar com as entidades automobilísticas estrangeiras ou participar de qualquer competição, é necessário ser filiado internacionalmente. Ora, como uma entidade que não tem nenhuma das duas filiações automobilísticas internacionais, FIA e FIAC, que está pleiteando, já pode representar o automobilismo brasileiro?”

“O segundo documento – afirmou o general Santa Rosa – foi o do presidente do Conselho Nacional de Desportos, ao presidente da XX Assembleia da FIAC. Este ofício sofreu como a carta anterior, as mais

severas críticas, pois é inconcebível que um cidadão tenha a inocência de credenciar a um outro para representa-lo em uma assembleia da qual não tem direito de participar por não possuir delegação de nenhuma das entidades que a constituem, nem tampouco foi convidado por ninguém. Fez tábua rasa do mandado de segurança ainda pendente de julgamento no Supremo Tribunal Federal, impetrado pelo ACB e prejudgando a solução do mesmo, quando diz que o CND está dirigindo o automobilismo até o completo funcionamento da CBA. E, se o julgamento do STF não for favorável? Vai continuar dirigindo apesar disso, até ser conseguida por outra qualquer forma o reconhecimento da CBA?”

Acrescentou o presidente do Automóvel Clube que, “sei das prerrogativas do presidente de um órgão coordenador dos desportos brasileiros, intervir numa assembleia internacional e pedir favores ilegais, contrários ao regulamento da entidade máxima interamericana, para beneficiar uma entidade espúria, criada por favor pessoal, em detrimento de direitos adquiridos pelo ACB. Como ousa o presidente do CND declarar aos presidentes de quase todos os Automóveis Clubes e Touring Clubes das três américas, que o reconhecimento e filiação da CBA, pela FIAC, lhe permitirá entregar o desporto automobilístico a quem de direito, cumprindo sua alta missão de superintender as atividades desportivas do país? Desde quando CND superintendeu essas atividades? Não existe no Decreto nº 3.199, nas atribuições conferidas ao CND, a palavra “superintender”? O presidente do CND saiu de suas atribuições legais, exorbitou suas funções, interveio indebitamente em assunto que não lhe competia e mostrou a que ponto chega a sua facciosidade em favor de uma entidade que não tem ainda a sua situação legalizada para funcionar”.

Finalizando, o presidente do ACB asseverou que o terceiro documento, escrito pelo suplente João Herculino de Souza Lopes, visava apenas impressionar os delegados da Assembleia, por ter sido escrito em papel timbrado da Câmara dos Deputados, privativo dos seus membros em exercício. Assim procedeu, para impressionar, mas foi recebido com críticas, principalmente por ter iniciado o documento dizendo-se “na qualidade de representante oficial do Brasil...” “Todos perguntaram desde quando, o governo do Brasil tinha direito de mandar um representante oficial, se em todas as assembleias havidas nunca nenhum governo se fez representar por ser ela um conclave de entidade de direito privado. Assim, tive a infelicidade de assistir a mais este triste episódio que foi a leitura da carta desse suplente de deputado que, melhor andaria, ficando por aqui, evitando envergonhar-nos num conclave tão seletivo. Também tudo que pediu nesta carta lhe foi negado e era um espetáculo deprimente ver os dois, Ramon Buggenhout e João Herculino, sem permissão para entrar em qualquer dependência da FIAC, andando pelos corredores do Hotel Prado, no México, buscando aproximarem-se dos delegados para pedir votos favoráveis à filiação da Confederação Brasileiras de Automobilismo”.

Falou muito e disse pouco, baseando a defesa do Automóvel Clube unicamente no fato de ser filiado à Federação Internacional.

Não resta dúvida de que os dois emissários da CBA erraram ao se dirigir a uma assembleia na qual não tinham acento, mas nada justifica as palavras agressivas do presidente do ACB, ofendendo as pessoas.

17 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

Organizado e patrocinado pelo Automóvel Clube do Brasil, em colaboração com o Diretório Acadêmico de Engenharia da Universidade do Rio de Janeiro, teve início no dia 16 de fevereiro, o “I Campeonato Carioca de Automobilismo”. O circuito escolhido tinha a extensão de 2.300 metros, na Cidade Universitária, na Ilha do Fundão, no Rio de Janeiro e o evento foi composto por duas corridas, uma para Estreantes e Novatos, com os carros enquadrados na Categoria Turismo Grupo I, do Anexo J da FIA e outra para Veteranos, com carros da categoria Turismo Grupo III do Anexo J da FIA.

A primeira corrida do dia, a de Estreantes e Novatos, foi vencida pelo piloto Hélio Mazza que correu sob o pseudônimo de “McLaren”, que pilotou um FNM-JK. O líder no início da corrida foi Cláudio Prieto no seu Interlagos Cupê nº 78, que mesmo largando na última fila, entre os dez carros que iniciaram a corrida, liderava a prova na segunda das vinte voltas da prova. A facilidade com que Prieto liderava a prova indicava que deveria vencê-la com tranquilidade, porém uma “catada de meio-fio” causou o furo de um pneu, que acabou fazendo com que se retirasse da prova. É bem verdade que o carro de Prieto estava sob observação, pois denúncias haviam chegado aos comissários técnicos do Automóvel Clube, de que o carro dispunha de um cárter especial de 4 litros, e um coletor de admissão fora das especificações de série do

carro e, com essa denúncia, caso terminasse a prova e com as denúncias constatadas, seria desclassificado, com o piloto correndo o risco de ser punido com até seis meses de suspensão. Talvez por esse motivo, quando furou o pneu, o piloto decidiu abandonar a prova, sem trocar o pneu e tentar uma recuperação. Deve-se destacar que esse carro participou, pilotado por Milton Amaral na prova principal, terminando na quarta colocação geral e vencendo na sua classe.



Elmar Teixeira (FNM JK nº 16) e Manuel Assumpção (VW nº 66) durante a prova de Estreantes e Novatos.

Com o abandono de Prieto, Hélio Mazza, correndo com um JK que pertencera a Álvaro Varanda, assumiu a liderança e, com seu carro apresentando ótimo desempenho, foi se distanciando de Carlos Bravo, que corria em segundo lugar em outro JK. Porém, próximo do final da prova, o carro de Mazza, começou a apresentar um superaquecimento e, com isso, Bravo começou a descontar a vantagem. Mazza fazia de tudo para conseguir terminar a corrida, mas o superaquecimento vinha piorando e, na penúltima volta, passou pela cronometragem com o radiador fervendo e jogando água fora, até que, faltando menos de cem metros para a chegada, o motor estourou de vez, soltando uma enorme nuvem de fumaça. Bravo que estava bem próximo se assustou com a fumaceira e freou o seu carro, pois ficara sem nenhuma visibilidade e, com isso, Mazza conseguiu cruzar a linha de chegada em primeiro lugar, com Bravo em segundo. Na classe até 1.300 cc venceu Amauri Mesquita ao volante de um DKW Vemag).



Grupo III, Amílcar Baroni (FNM JK-77) aparece à frente de Sérgio Palhares (Interlagos-18), Norman Casari (DKW-96), Ezio Penajoti (DKW-28), Mário Olivetti (FNM JK-65), Cláudio Prieto (Interlagos-78) e Lair Carvalho (Renault 1093-49).

A prova principal reuniu dez pilotos e iniciada a corrida assumiu a liderança o JK-77 de Amílcar Baroni, seguido pelo Interlagos-18 de Sérgio Palhares e pelo JK-65 de Mário Olivetti. Baroni resistiu apenas por uma volta, quando foi superado por Palhares, cujo carro se adaptava bem melhor no circuito travado da Ilha do Fundão. Palhares então passou a abrir vantagem até “encontrar” um meio fio, e ter que parar nos boxes para reparos, perdendo a chance de vencer uma prova que parecia fácil. Mário Olivetti que vinha fazendo uma corrida cautelosa, passou por Baroni e comandou a corrida até o seu final, recebendo a bandeirada de chegada praticamente emparelhado com o seu companheiro de equipe.

Sérgio Palhares retornou à corrida muito atrasado e passou a dar um show de pilotagem, inclusive registrando a melhor volta. O terceiro colocado foi Carlo Lissoni que correu no JK com o qual Chico Landi e Christian Heins venceram as Mil Milhas de 1960, embora estivesse sem o preparo que era permitido naquela prova. O vencedor na classe até 1.300 cc foi Milton Amaral, no Interlagos-78 com o qual Cláudio Prieto tinha corrido a prova preliminar.

[Ver RESULTADOS 1964/4](#)

18 – A POSIÇÃO DA CBA

Em função das declarações do Sr. Sylvio Santa Rosa, o Secretário-geral da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA enviou aos órgãos de imprensa, no dia 17 de fevereiro, a seguinte correspondência: Com referência ao noticiário publicado, em que o Sr. Sylvio Santa Rosa declara que “a CBA foi impedida de representar o Brasil”, vimos, com o presente, contestar tal afirmação, esclarecendo:

A Confederação Brasileira de Automobilismo teve ingresso na Assembleia da Federação Interamericana de Automóveis Clube.

1 – A Confederação Brasileira de Automobilismo compareceu à Assembleia Geral da FIAC realizada em 25, 26 e 27 de novembro pp, na cidade do México, após ter mantido com a Diretoria daquele órgão através de correspondência datada de 3/6/63, 19/8/63 e 17/8/63, além de vários telefonemas. Ali compareceu representada pelo seu Secretário-geral e pelo representante do Conselho Nacional de Desportos, que assistiram a abertura dos trabalhos, em atenção ao convite recebido da Presidência daquela assembleia.

O Sr. João Herculino de Souza Lopes é Deputado e não suplente.

2 – O Sr. João Herculino de Souza Lopes é Deputado Federal, pelo PTB do Estado de Minas Gerais, eleito por expressiva votação. Não é, nem nunca foi suplente de qualquer político. Compareceu à XX Reunião da FIAC na qualidade de representante do CND, tendo destacada atuação que muito o honra.

A FIAC não negou filiação à CBA.

3 – O andamento do processo da filiação foi simplesmente suspenso, a pedido do próprio representante do Conselho Nacional de Desportos, que assim procedeu por ter sido arguida a circunstância de se achar em julgamento no Supremo Tribunal Federal, o mandado de segurança impetrado pelo Automóvel Clube do Brasil. Temos em nosso poder, cópias deste expediente, expedidas pela Secretaria da FIAC, em 26 de novembro de 1963.

A atuação das autoridades do País foi legítima e autêntica.

4 – A atuação do Exmo. Sr. Embaixador M. Pio Corrêa foi de extrema correção, pois não só estava calçada na comunicação do Exmo. Sr. Prof. Darcy Ribeiro, MD Chefe da Casa Civil da Presidência da República, como também pelas informações transmitidas pelo Exmo. Sr. Ministro Jorge de Oliveira Maia, da Divulgação Cultural do Ministério das Relações Exteriores.

Quanto ao CND, é de sua absoluta competência promover o funcionamento da CBA. Sendo uma das medidas principais, a promoção – do registro da entidade junto aos órgãos internacionais que cumprem suas finalidades em razão de convênios assinados pelo Governo, destacando-se, entre outros, a Convenção de Paris, em 1926 e o Acordo de Washington, de 1943.

A função dos órgãos internacionais.

5 – Quanto aos órgãos internacionais de automobilismo, são eles constituídos para tratar precipuamente como reguladores da circulação internacional de automóveis de turistas e codificar o desporto automobilístico, funcionando em razão dos convênios firmados pelos Governos dos países aderentes à Convenção de Paris e ao Acordo de Washington e são ligados à Organização dos Estados Americanos e à ONU, a cujos princípios estão sujeitos, sendo, pois, discutível sua autonomia.

É estranhável a impertinência do Sr. Santa Rosa de pretender submeter os atos soberanos do Brasil ao arbítrio de órgãos internacionais que somente atuam no nosso território, por favor do nosso governo.

A Confederação Brasileira de Automobilismo é legal.

6 – O Automóvel Clube do Brasil é um clube particular e privado. A Confederação Brasileira de Automobilismo, porém, é de instituição governamental, criada que foi pelo Decreto número 51.857, de 20 de março de 1963. Tem personalidade jurídica e seus Estatutos registrados, sendo integrada por 5 Federações e 33 Associações que representam a vontade voluntária dos automobilistas do Brasil, que desejam progresso como todos os demais desportos, livre dos pelegos que, mentindo, injuriando e difamando, corrompem e tentam desesperadamente – como num canto de cisne – impedir o progresso dos legítimos e autênticos brasileiros que pugnam unicamente para levar à decisão, à lisura, o respeito, a austeridade, e organização tão necessárias a este importante setor de nossa coletividade.

Está enganado o Sr. Santa Rosa. A criação da Confederação Brasileira de Automobilismo é legal, sólida e irreversível, porque representa uma conquista do progresso brasileiro e nacional com o apoio das figuras mais representativas do governo, do parlamento, dos jornalistas, dos desportistas e de todas as pessoas de bem, cujo ideal é aquele que atenda realmente aos interesses do país.

Desconhecimento das leis.

7 – O Sr. Santa Rosa desconhece a lei número 3.199 de 14 de abril de 1940, que tanto invoca, pois, esta em seu artigo 12, diz:

“As Confederações, imediatamente colocadas sob a alta superintendência do Conselho Nacional de Desportos, são as entidades máximas de direção dos Desportos Nacionais”.

FIA – Federation Internationale d’Automobile

8 – A Confederação Brasileira de Automobilismo, novamente contesta o Presidente do Automóvel Clube do Brasil, porquanto até à presente data não apresentou seu pedido de filiação à FIA, em Paris, e somente o fará quando julgar conveniente. Não podia, pois, ser-lhe negada uma coisa que não foi pedida.

Repto ao Sr. Santa Rosa, Presidente do Automóvel Clube do Brasil.

9 – É com pesar que verificamos a impossibilidade de mantermos a linha de conduta que tínhamos traçado e que mais se coaduna com nossos princípios de educação e respeito, porém, tantas são as fantasias e inverdades colocadas em tipo de imprensa, que somos levados a nos desviarmos um pouco dessa linha, para lançarmos esse repto: compareça o Sr. Santa Rosa e prove em contrário, os fatos por nós apresentados.

Sugerimos a esse Jornal que forme uma comissão integrada por 2 jornalistas e um radialista para, num programa de televisão, com a presença de representantes da Confederação Brasileira de Automobilismo, do Automóvel Clube do Brasil seja, de uma vez para sempre seja esclarecida a verdade, tão somente a verdade.

Prezado jornalista. Pedimos-lhe seja a presente publicada com o mesmo destaque dada às palavras do Sr. Santa Rosa.

Apresentando-lhe nossos melhores agradecimentos, somos, cordialmente.

Confederação Brasileira de Automobilismo – (a) R. B. van Buggenhout, Secretário-geral.

19 – XI PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

A abertura dos campeonatos gaúchos das categorias Turismo Força Livre e Turismo Grupo III, ocorreu no dia 23 de fevereiro, com a realização da 11ª edição da “Prova Antoninho Burlamaque”, num trajeto de 144 quilômetros entre Gravataí e Capão da Canoa.

A disputa pela liderança da prova ficou limitada a Catharino Andreatta na sua carretera Chevrolet Corvette nº 2 e José Asmuz na sua carretera Ford Thunderbird nº 32, uma vez que Antônio Tergolina que corrida na carretera Ford Thunderbird nº 6, único que poderia interferir nessa disputa, ficou fora da prova na sua parte inicial, com uma saída de pista que danificou a suspensão do carro.

Outro forte concorrente, a carretera Ford Thunderbird de Nactivo Camozatto não se apresentou para a prova, enquanto Júlio Schinke, com uma carretera Simca, teve um desempenho muito fraco, ficando atrás dos carros das classes menores.

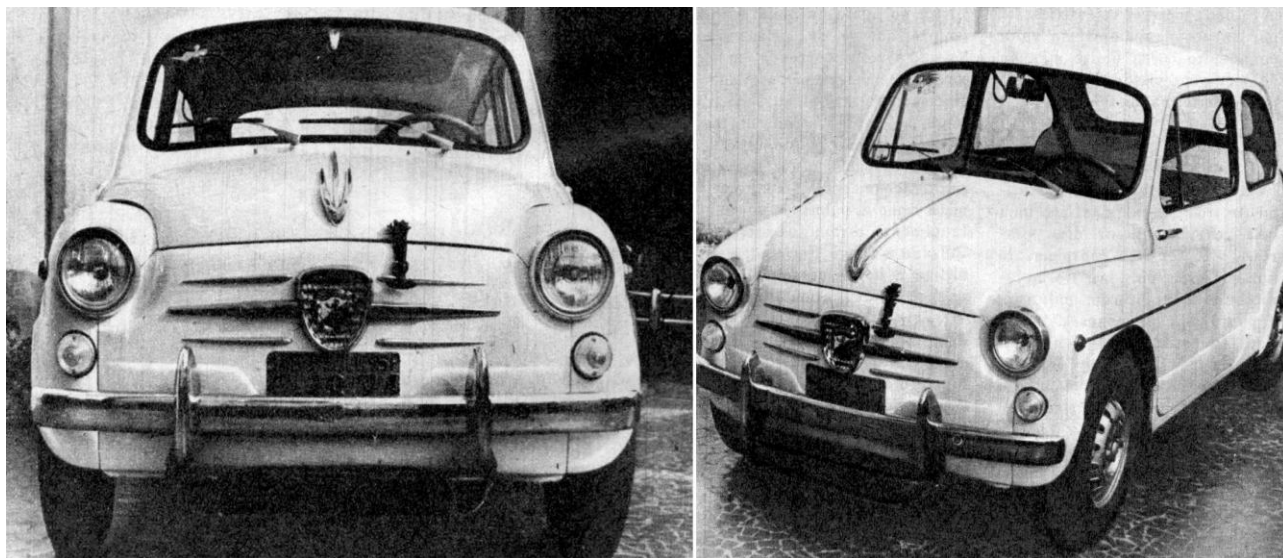
O terceiro colocado na prova e vencedor entre os carros Turismo acima de 1.301 cc, foi o FNM-JK de Lauro Maurmann, que foi seguido na bandeirada de chegada por Raul Fernandes e Mário Silva.

Excelente participação teve o DKW Vemag de Henrique Iwers, que concluiu a prova na 5ª colocação, vencendo na classe até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1964/5](#)

20 – IMPORTAÇÃO DE UM FIAT ABARTH

No mês de fevereiro chegou ao Brasil um Fiat Abarth 850TC, importado por Eugênio Martins e Paulo Cury. O carrinho, originalmente um Fiat 600D, fabricado na Itália e modificado por Carlo Abarth, recebendo um motor de 850 cc, foi importado para dar trabalho, principalmente aos carros da Willys e com preparação a cargo de Chico Landi. O carro tinha entre eixos de 2.000 mm, motor traseiro com 4 cilindros em linha, 847 cc, refrigerado por água, um carburador Solex 32 PCB, colocado na traseira. Tração traseira, com câmbio de quatro marchas, suspensão independente nas quatro rodas e freio a disco nas quatro rodas.



O Fiat Abarth 850 TC importado para correr no Brasil

21 – CEM MILHAS DE KART NO RIO DE JANEIRO

Com promoção do jornal O Globo e sob o patrocínio de Santa Mônica Empreendimentos, foi realizada no dia 23 de fevereiro, a prova “Cem Milhas de Kart”, disputada num circuito improvisado na Avenida Infante Dom Henrique, no Aterro da Glória, na cidade do Rio de Janeiro. Essa foi a primeira vez que se realizou no Brasil uma prova de kart com tal envergadura, que contou com a participação de nada menos que 67 pilotos, sagrando-se vencedor o carioca Vitório Danieli, com o Kart nº 9, que levou o tempo de 2h37m12s, com média de 63 km/h, para cobrir a prova.

A largada da ocorreu às 9h20m, ao estilo Le Mans, debaixo de uma fraca, mas constante chuva, que prevaleceu durante todo o desenrolar da competição. Sérgio Bosco, da escuderia Escudo Negro, de São Paulo, foi o líder no início, tendo liderado as 20 primeiras voltas, quando foi obrigado a abandonar com pane no motor do seu kart.

Com o abandono de Bosco, Joaquim “Cacaio” Mattos, piloto da equipe Vemag, que também corria de kart, assumiu a liderança da prova, quando passou a dar um verdadeiro “show”, com espetaculares derrapagens controladas, permanecendo na liderança até à 83ª volta, quando entrou nos boxes para reabastecimento de combustível. Com isso, Luís Cláudio Matos, que vinha fazendo uma corrida à base da regularidade, assumiu a primeira colocação.

Enquanto a liderança passava de “Cacaio” para Luís Cláudio, as demais posições foram alternadas entre os demais pilotos, com destaque maior para Jaime Abrunhosa, Hélio Abrunhosa, Fernando Dias, Alcebíades Queiroz, Paulo Roberto Monteiro, Arildo Cândido e Sílvio Abrunhosa, que disputavam palmo a palmo as primeiras colocações.

Ao retornar à corrida, “Cacaio” passou a imprimir um ritmo alucinante, com o objetivo de recuperar a liderança da prova, logo superando Luís Cláudio, com os dois promovendo uma bela disputa pela liderança. Forçando demasiadamente o seu kart, “Cacaio” voltou a parar nos boxes, na volta 130, com Luís Cláudio se aproveitando para reassumir a liderança e abrir vantagem.

Mas, o que parecia uma vitória certa, acabou não acontecendo, quando Luís Cláudio, na curva um, se deparou com a pista praticamente fechada por karts que haviam derrapado e não teve como evitar uma colisão que o deixou fora da disputa.

Como “Cacaio” também tinha abandonado, a vitória “caiu no colo” de Vitorio Danielli, piloto carioca que fazia uma corrida à base da regularidade, ficando assim a colocação final da prova: 1º Vitorio Danielli (Rio de Janeiro); 2º Francisco Godoi (Santos); 3º Amadeu Girão (Rio de Janeiro); 4º Paulo Roberto Monteiro (Rio de Janeiro); 5º Vitor Perdigão (Rio de Janeiro); 6º Luís Cláudio (Rio de Janeiro); 7º Luís Vergueiro (Rio de Janeiro); 8º Ricardo Achcar (Rio de Janeiro); 9º Sílvio Abrunhosa (Rio de Janeiro); e 10º Antônio Carlos (São Paulo).

22 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE RALLY

Inicialmente marcada para o dia 23 de fevereiro, a prova acabou sendo realizada no dia 23 de fevereiro, a primeira etapa do Campeonato Carioca de Rally, com largada na Avenida Central, circulando pela maioria dos clubes do Rio de Janeiro, num percurso de 167 quilômetros, com chegada na sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio, sagrando-se vencedor o Dauphine de Hélio Portela da Silva/Sérgio Murilo, seguido por Lúcio Vandeck Gomes/Valdir Portela (VW), Abelardo e Sílvio Podcameni (VW), José Ricardo de Araújo/Afonso César (Gordini), Joaquim Ferreira da Silva/Antônio Sérgio Moreira (VW) e Manoel Schane/Simão Estelman (VW).

23 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE RALLY

A segunda prova do Campeonato Carioca de Rally foi disputado em 1º de março, com largada em frente ao Estádio da Portuguesa na Ilha do Governador, para um percurso de 33.700 metros a uma média de 35 km/h. O resultado foi o seguinte: 1º Lúcio Vandeck Gomes/Valdir Portela – nº 20 – VW; 2º Joaquim F. da Silva/Antônio Moreira – nº 4 – VW; 3º Abelardo e Sílvio Podcameni – nº 7 – VW; 4º Hélio Portela/Luís Carlos – nº 10 – Renault Dauphine; 5º José Ricardo Araújo/Afonso Burlamaque – nº 8 – Renault Gordini; 6º José Antônio Costa/Eurico Antônio – nº 9 – Renault Dauphine; 7º Paulo Roberto Faria/Lúcio Teixeira – nº 11 – Jipe DKW Candango; 8º Roberto Luís/Luís Otávio – nº 19 – VW; 9º Mário Marques Tourinho/Antônio Marques – nº 3 – Alfa Romeo 1600.

24 – PRÊMIO ROGÊ FERREIRA PARA ESTREANTES E NOVATOS

Abrindo a temporada automobilística paulista de 1964, a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC organizou um evento, que foi dividido em duas datas, para o qual atribuiu o nome de “Prêmio Rogê Ferreira”, uma justa homenagem do presidente do CND, que tanto vinha lutando para tentar colocar em ordem o automobilismo brasileiro.

O Automóvel Clube Estadual de São Paulo ficou à margem do evento e dessa vez, talvez sob o impacto do mandado de segurança expedido pelo Tribunal Federal de Recursos, se omitiu em tentar proibir a sua realização, mesmo porque este tinha sido aprovado pelo Conselho de Esportes do Estado de São Paulo, com aval do CND.

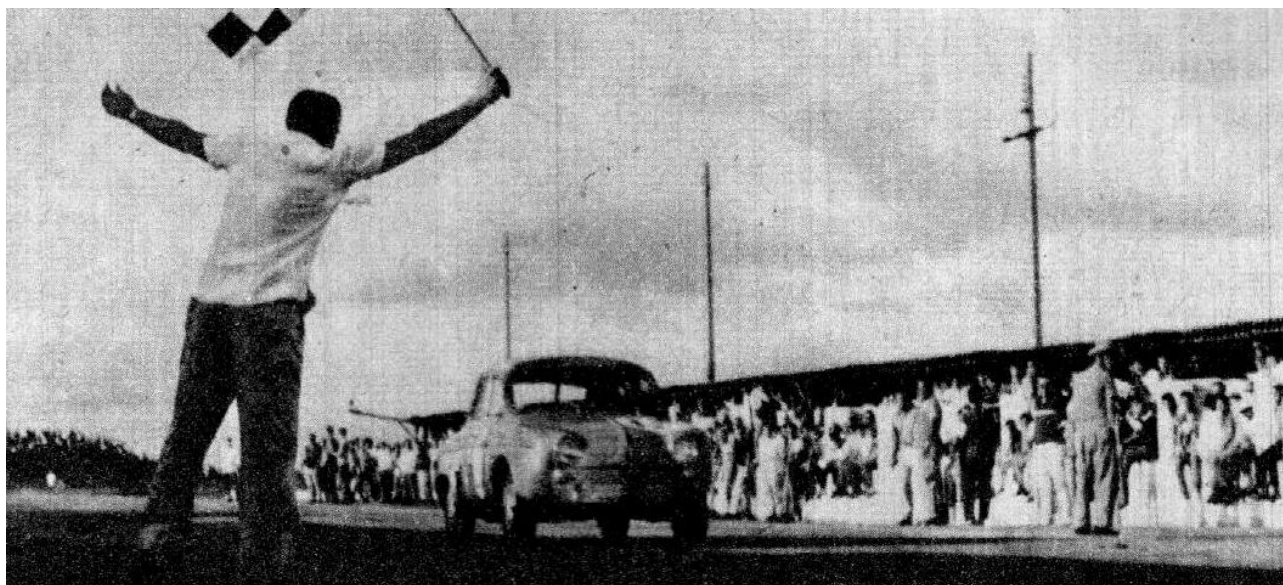
A primeira dessas corridas foi disputada no dia 1º de março e destinada a pilotos estreantes e novatos, que deveriam percorrer 10 voltas pelo circuito completo de Interlagos.

Largaram 15 carros, mas desde o início da prova, apenas dois disputaram a liderança: o JK-33 de José Omar Viola e o 1093 nº 17 de Luiz Fernando Terra Smith.

Viola liderou a prova até a 7ª volta, tendo inclusive registrado a melhor volta, com o tempo de 4m33s0, média de 105,495 km/h, quando teve que abandonar com problemas no motor do seu carro.

Com isso, Smith não teve dificuldades em manter a liderança até o final da prova, ficando em segundo lugar Hartwig Clausbruch, com 1093, em terceiro João Ziglio, com JK, em quarto Leonardo Campana Jr., também com JK e em quinto Charlez Marzanasco com DKW.

[Ver RESULTADOS 1964/7](#)



A chegada vitoriosa de Luiz Fernando Terra Smith.

25 – PRÊMIO ROGÊ FERREIRA

A segunda fase das provas organizadas pela APVC foi realizada no dia 8 de março, com uma corrida para carros Turismo Força Livre e outra para carros Esporte e Mecânica Nacional. Essas duas provas deveriam também ser disputadas no dia 1º de março, com os organizadores contando com a participação de pilotos gaúchos. Como eles pediram o seu adiamento, foram atendidos, porém dias depois, através de Catharino Andreatta, informaram que, mesmo com o adiamento, não poderiam participar da prova.

Abrindo-se um parágrafo, devemos esclarecer que a partir de meados de 1963, o Automóvel Clube Estadual de São Paulo passou a denominar a até então “Mecânica Nacional”, como “Mecânica Continental”. Isso se deveu ao fato de o Sr. Ângelo Juliano vir negociando o retorno do “Torneio Triangular Sul-americano” que fora disputado em 1959 e 1960 e, para tanto, decidiu rebatizar esses carros, que eram conhecidos, no Brasil, Argentina e Uruguai, como “Mecânica Nacional”, com o nome de “Mecânica Continental”. Não se precisa dizer que tal evento não mais se realizou e que a categoria em nosso país estava em fase de extinção, o que aconteceu três anos depois.



À esquerda a largada da prova e à direita Luiz Carlos Valente, Caetano Damiani e Emílio Zambello no pódio.

A corrida de Turismo Força Livre teve a participação de nove carros e foi vencida de ponta a ponta por Caetano Damiani, que estreava a Carretera Chevrolet 1934, que tinha adquirido de Luciano Bonini. Para se ter uma ideia da superioridade desse carro, Damiani registrou a melhor volta da prova com o tempo de 3m55s1, enquanto o segundo melhor tempo foi de Luiz Carlos Valente, com 4m20s, nada menos que 25

segundos pior que o de Damiani. Mas apesar disso e dos poucos carros participantes, o público pode assistir a um belo duelo entre a Alfa Romeo Giulietta de Emílio Zambello e o DKW Vemag de Roberto Dal Pont, que correram juntos praticamente durante toda a corrida. Zambello, no final chegou até a ameaçar a colocação de Luiz Carlos Valente, recebendo a bandeira de chegada com apenas 4 segundos de vantagem para o piloto da Alfa Romeo.

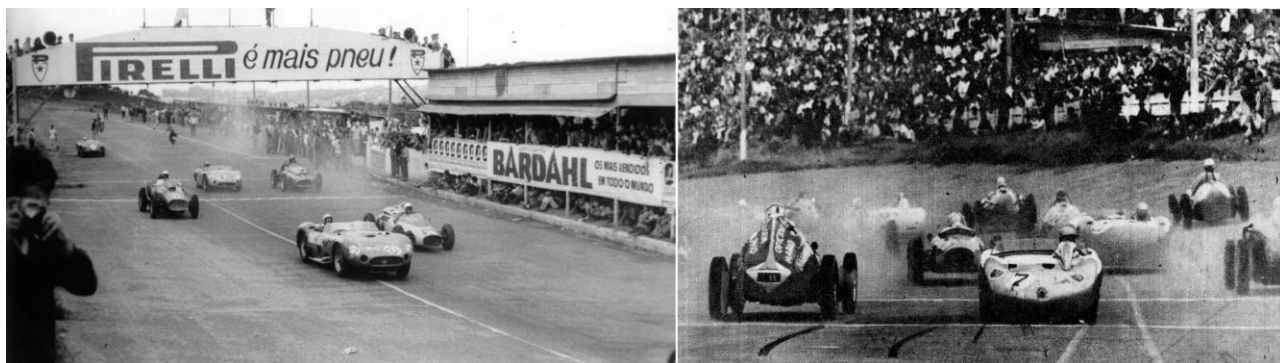


1 – Caetano Damiani (Chevrolet TC) vencedor da prova; 2 – Luiz Carlos Valente (Ford TC) segundo colocado; 3 – Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulietta) terceiro colocado e Roberto Dal Pont (DKW Vemag).

Depois da prova de Turismo Força Livre, foi a vez da destinada aos carros da Mecânica Nacional e Sport Internacional, com a participação de 13 carros. Dentre os quais dois se destacavam sobre os demais: a Maserati 450S, vencedora dos 500 Km de Interlagos de 1961, que seria pilotada por Ciro Cayres e a Maserati 250F Corvette de Camillo Christófaru.

Dada a largada, Camillo Christófaru assumiu a ponta, seguido por Ciro Cayres, com Nicola Papaléo em terceiro, Augusto Lolli em quarto, Jayme Silva em quinto, Luiz Valente em sexto e Antônio Carlos Aguiar em sétimo. A seguir vinham Euclides Pinheiro, Marivaldo Fernandes, Eduardo Celidônio, Mário Marsiglia, Aroldo Louzada e por último Zé Peixinho que abandonou logo depois de completar a primeira volta.

Até a quarta volta, Camillo manteve a dianteira, com Ciro Cayres muito próximo, porém na quinta volta aconteceu o previsto no retão de Interlagos, quando a Maserati 4.500 de Ciro superou a Maserati Corvette de Camillo, quando uma forte garoa passou a cair no autódromo. Camillo não se deu por vencido e tudo fez para evitar uma distância superior a 15 segundos. Nas duas últimas voltas conseguiu reduzir a diferença para 5 segundos, mas era tarde demais e Ciro Cayres cruzou a linha de chegada em primeiro lugar.

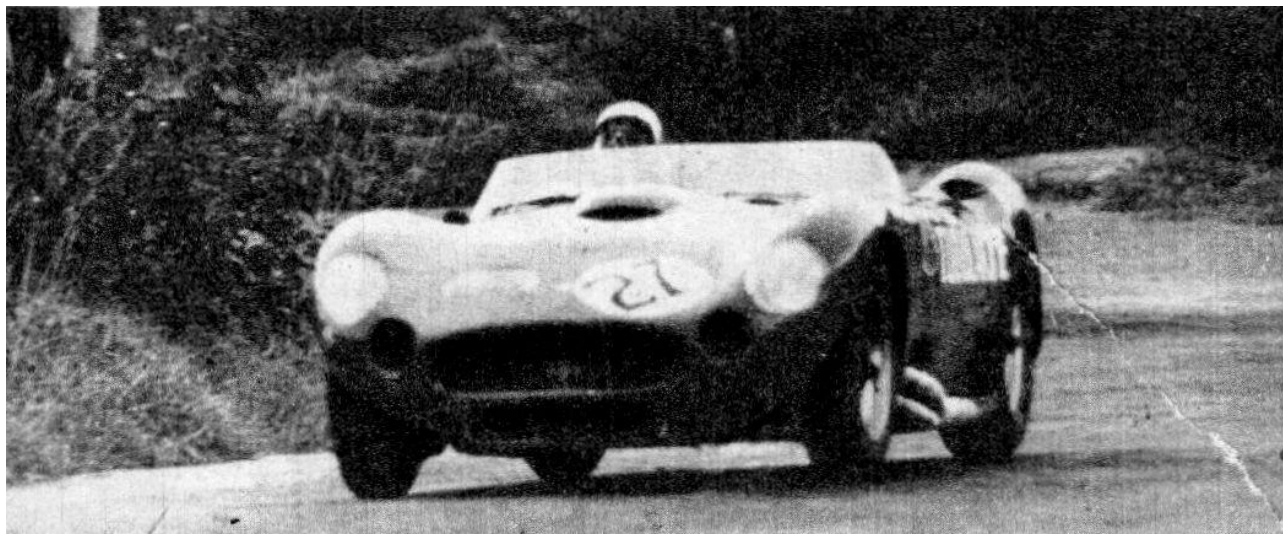


Dois aspectos da largada da prova da Mecânica Nacional, vendo-se os carros de Ciro Cayres e Antônio Carlos Aguiar nas últimas posições.

A disputa pelo terceiro lugar também foi intenso, com Nicola Papaléo se mantendo nessa posição nas três primeiras voltas, sendo superado por Antônio Carlos Aguiar na quarta volta. Augusto Lolli foi o quarto na primeira volta, mas na segunda deu uma entortada no “cotovelo” para completar a terceira na última posição e terminar a competição em nono. Papaléo terminou em quinto, também superado por Luiz Valente. Pela disputa da sexta posição, travaram um acirrado duelo Jayme Silva no Landi Bianco Simca e Eduardo Celidônio na Ferrari 750 Monza. Celidônio foi 10º na primeira volta, 8º na terceira, 6º na quarta, e sétimo ao final sempre lutando com Jayme Silva. Euclides Pinheiros que também “entortou” no cotovelo, quando ocupava a quinta posição na quarta volta, passou em nono na quinta e acabou sendo o oitavo

colocado. A melhor volta da prova foi assinalada por Camillo Christófaru com o tempo de 3m46s1, média de 127,377 km/h.

[Ver RESULTADOS 1964/7](#)



Ciro Cayres venceu a prova ao volante da Maserati 450S

26 – PRÊMIO AMÍLCAR LAURINDO RIBAS

O Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, iniciou a sua temporada automobilística, com a realização de duas corridas destinadas à categoria Turismo, sendo uma para o Grupo I e outra para o Grupo III do Anexo J da FIA, no sábado, dia 14 março. A corrida foi realizada no sábado, pois no domingo estava programada uma corrida de motos no autódromo de Interlagos.

Demonstrando a rivalidade que o Automóvel Clube nutria, seus dirigentes decidiram estabelecer como nome da corrida, “Prêmio Amílcar Laurindo Ribas”, prestando uma homenagem ao juiz e vice-presidente do Automóvel Clube do Brasil, numa contrapartida ao fato da APVC ter homenageado, na prova organizada dias antes, com o nome do presidente do CND.

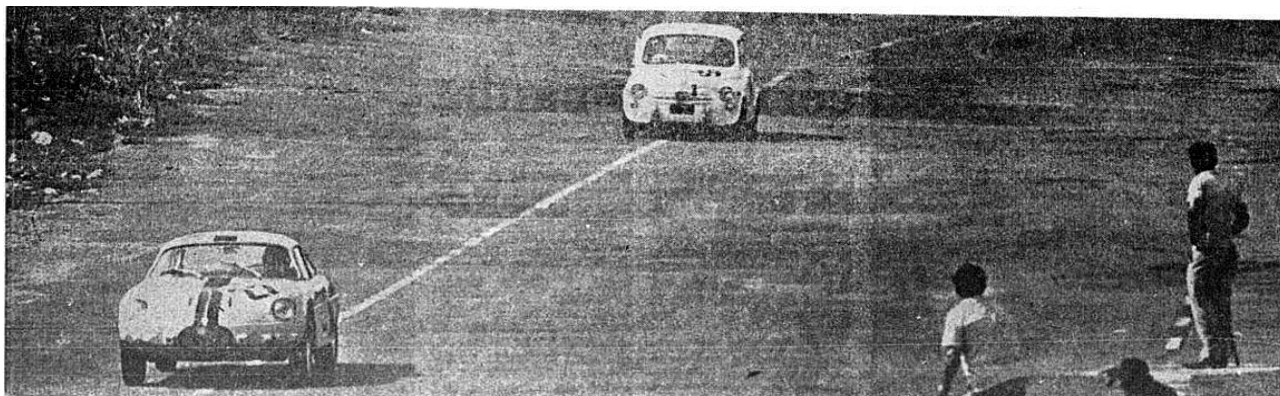
A grande atração da prova foi a presença do recém-importado Fiat Abarth 850TC, que surgia como grande adversário dos Willys Interlagos, e que seria pilotado por Wilson Fittipaldi Jr. O carrinho foi inscrito na prova do “Grupo I”, na qual a equipe Willys estava presente com dois Interlagos, para serem pilotados por Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno. O chefe da equipe Willys decidiu arriscar e inscreveu Bird Clemente num carro, cuja preparação era do Grupo III e não I, equipado com freios a disco e câmbio de cinco marchas, inscrevendo um carro dentro do padrão do Grupo I para Bueno.

E a escolha acabou, em parte dando certo, pois, dada a largada, Bird tomou a ponta, seguido por Wilsinho e por Bueno e, quando a vitória parecia certa, o motor do Interlagos começou a ratear e, com isso, Wilsinho assumiu a liderança, que durou pouco, pois o Fiat teve um furo de pneu e não teve como chegar aos boxes para efetuar a troca.

Com esse imprevisto, Bird recebeu a bandeira de chegada como vitorioso, seguido por Bueno e pelo JK de José Omar Viola. Depois da corrida, José Omar Viola protestou os dois carros da Willys, sob a alegação de que estavam equipados com freios a disco. Efetuada a vitória, o carro de Bird acabou desclassificado.

Apesar a desclassificação, a tática acabou dando certo, pois Bird tinha obrigado Wilsinho exigir do novo Fiat, que, sem que seu preparador, Chico Landi, tivesse ainda conhecimento quanto a possíveis desgastes, inclusive dos pneus, acabou sucumbindo ao desgaste desses, abandonando a corrida deixando o caminho livre para os Interlagos.

A prova foi dividida em quatro classes: até 850 cc, vencida por Luiz Fernando Terra Smith (Renault 1093 nº 35) que foi o terceiro na classificação geral; até 1.000 cc, na qual o vencedor foi Luiz Pereira Bueno; até 1.300 cc, vencida por José Otávio Araújo (VW nº 7) e acima de 1.301 cc, cujo vencedor foi José Omar Vila (FNM-JK).



Bird Clemente (Interlagos 21) pouco à frente do Fiat Abarth de Wilson Fittipaldi Jr.

A prova principal, para carros do Grupo III, disputada em 25 voltas, ou 200 quilômetros, foi totalmente dominada pelos Interlagos, com os carros da equipe de fábrica tendo apenas um adversário à altura, que foi o Interlagos de Marivaldo Fernandes, que recebera preparação na própria fábrica, correndo como “oficioso” da marca. O carro 12, vencedor da prova do Grupo I, foi entregue a Rodolpho Costa e, face à sua preparação inferior, não teria grandes chances de vitória.

Iniciada a corrida, Bird Clemente, no carro 22, que tinha sido reparado da falha do motor durante o intervalo entre as corridas, partiu na frente e foi abrindo vantagem para Bueno e Marivaldo que corriam a seguir. Porém mais ou menos na metade da corrida, o carro voltou a ratear e Bird foi obrigado a parar nos boxes para correção do problema, perdendo muito tempo e, quando retornou à pista, apesar de fazer a melhor volta da prova com o tempo de 4m10s0, conseguiu recuperar apenas a segunda colocação, terminando a prova 55 segundos atrás de Luiz Pereira Bueno. Marivaldo foi o terceiro, Olival o quarto e Antônio Carlos Souza o quinto, todos pilotando carros Willys Interlagos.

Nas classes, José Carlos Pace (Renault 1093 nº 40) foi o vencedor até 850 cc; Bueno até 1.600 cc; e José Omar Vilo (FNM 2000 JK nº 30) na classe acima de 1.601 cc.

[Ver RESULTADOS 1964/8](#)



Bird Clemente, Luiz Pereira Bueno e Rodolpho Costa comemorando a vitória da Equipe Willys

27 – 1ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

Foi iniciado no sábado, dia 14 de março, o campeonato carioca de Kart, com a realização das provas das categorias “Brasil” e “Internacional”, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, no Recreio dos Bandeirantes. O vencedor na categoria “Brasil” foi Hélio Abrunhosa, com o tempo de 27m23s0, média de

61,344 km/h e, na “Internacional”, o vencedor foi Luís Cláudio Mattos, no tempo de 25m52s0, média de 66,091 km/h. Resultado da categoria “Brasil”: 1º Hélio Abrunhosa (nº 5); 2º Alcebíades Queiroz (nº 4); 3º Paulo Roberto Monteiro (nº 14); 4º Carlos Lourenço (nº 44); 5º Fernando Dias (nº 43); 6º Antônio Carlos Sales (nº 13); 7º Aurélio Fernandes (nº 31); 8º Vitor Perdigão (nº 23); 9º Roberto Miranda (nº 54); 10º Manuel Maria (nº 30); 11º Amadeu Girão (nº 40); 12º José Cristóvão (nº 41); 13º Carlos Ramos (nº 60); 14º José Roberto Brum (nº 25); 15º Jaime Abrunhosa (nº 10); 16º Isidoro Danon (nº 16); e 17º Mucio Lodi (nº 26). Resultado da categoria “Internacional”: 1º Luís Cláudio Matos (nº 1); 2º Mucio Lodi (nº 26); 3º Carlos Lourenço (nº 44); 4º José Cristóvão (nº 41); 5º Antônio Bandeira (nº 15); 6º Alcebíades Queiroz (nº 42); 7º Eduardo Alijó (nº 36); 8º Haroldo Durão (nº 9); 9º Luís Vergueiro (nº 7); 10º Paulo Roberto Monteiro (nº 14); 11º Ricardo Achcar (nº 100); 12º Alberto Alcoumbre (nº 6); 13º Octavio Durão (nº 39).

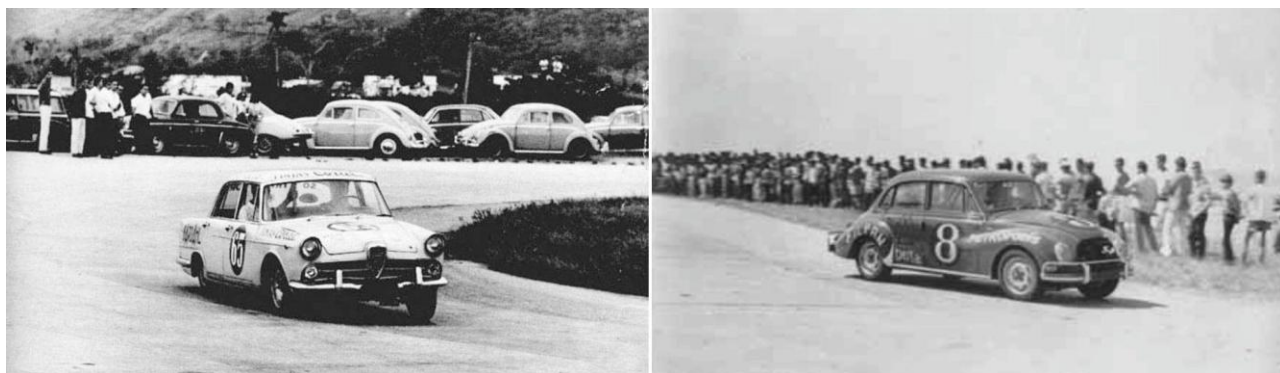
28 – KART EM MADUREIRA - RJ

No sábado, dia 21 de março, pela manhã, foi realizada em Madureira uma corrida de kart, em comemoração à “Semana de Madureira”. Carlos Lourenço foi o vencedor na categoria “Internacional”, com Mário Júlio Moraes vencendo na “Brasil”. Tendo em vista que o número de concorrentes na categoria “Internacional” era pequeno, os organizadores optaram por fazer correr as duas categorias simultaneamente, com classificação em separado. A prova foi disputada em 40 voltas, totalizando 35 quilômetros, com início sob o Viaduto de Madureira, seguindo pela Rua Carvalho de Souza, em ida e volta, até o prédio da Caixa Econômica. Resultado da categoria “Brasil”: 1º Mário Júlio Moraes (40); 2º Isidoro Danon (16); 3º José Roberto Brum (25); 4º Aurélio Fernandes (31); 5º Alcebíades Queiroz (42); 6º Artur Neto (22). Categoria “Internacional”: 1º Carlos Lourenço (41); 2º Eduardo Alijó (38); 3º Hermano Durão (9); 4º Otávio Durão (39); 5º Alberto Alcoumbre (6).

29 – CIRCUITO DA BARRA DA TIJUCA

Promovido e patrocinado pela Cassio Muniz, sob a supervisão do Automóvel Clube do Brasil foi disputado no dia 22 de março, no circuito da Barra da Tijuca o “Circuito Cassio Muniz da Barra da Tijuca (VI Circuito da Barra da Tijuca), com a participação de 15 carros, do Rio de Janeiro e de São Paulo, enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA.

A equipe Willys mandou para o Rio de Janeiro os Interlagos nº 21, para Luiz Pereira Bueno e nº 22, para Bird Clemente, além de dois Renault 1093, para Francisco Lameirão e José Carlos Pace. A equipe Vemag, que chegou a se inscrever com o piloto Marinho César Camargo, acabou não comparecendo, mas Jorge Lettry e Crispim estavam no Rio de Janeiro para dar assistência ao DKW de Norman Casari. Além dos carros da equipe Willys, apenas o JK-65 de Mário Olivetti e o Interlagos-18 de Sérgio Palhares, podiam almejar alguma coisa na prova.



À esquerda Mário Olivetti (FNM-JK-65) e à direita Amauri Mesquita (DKW Vemag-8)

Iniciada a corrida, Luiz Pereira Bueno tomou a dianteira, sendo pressionado pelo JK de Olivetti, com Bird se mantendo em terceiro. Na terceira volta, Bird passou para segundo e começou a aumentar o ritmo, tentando se aproximar de Bueno, porém, no final da reta da praia, Bird derrapou na areia que se depositara na pista, subiu o meio-fio e empenou uma roda. O carro foi levado para os boxes, onde perdeu cerca de 2

minutos para retornar, com a roda trocada e com o freio nessa roda desligado, passando a funcionar apenas em três rodas. Quem se beneficiou de tudo isso, foi Sérgio Palhares, que ultrapassou Olivetti, passando a correr na segunda colocação.

Bird saiu dos boxes imprimindo um ritmo forte. Primeiro duelou com Olivetti até o superar e partir no encalço de Palhares. Este, vendo que tinha poucas chances de lutar com Bird, preferiu deixá-lo passar e assegurar a terceira colocação. Por mais que forçasse, Bird terminou em segundo, a 55 segundos de Bueno, o vencedor, que foi o autor da melhor volta, com o tempo de 2m09s1, média de 119,907 km/h.

Outro duelo que chamou a atenção da assistência da prova, foi travado entre Francisco Lameirão (Renault 1093 nº 41) e Norman Casari (DKW nº 96), que durou toda a prova, vencendo Lameirão, que terminou em quinto, com Casari na sexta colocação.

[Ver RESULTADOS 1964/9](#)



Luiz Pereira Bueno se aproximando de Cláudio Prieto, para colocar uma volta de vantagem.

30 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

O campeonato paulista de kart foi iniciado no dia 22 de março, com uma prova disputada num circuito improvisado em Rudge Ramos – Via Anchieta. A prova foi dividida em quatro eliminatórias, duas semifinais e uma final, sagrando-se vencedor Carol Figueiredo, depois de uma luta acirrada travada com Alberto Moura, Maneco Combacau e Carlos Savoia. Resultado: 1º (11) Carol Figueiredo; 2º (59) Carlos Alberto Savoia; 3º (25) Maneco Combacau; 4º (29) Antônio Carlos Maia; 5º (13) Joaquim Cacao Matos; 6º (49) Paulo Viscardi Filho; 7º (53) Carmino Gilsolia Neto; 8º (99) Roberto Gomes de Mendonça; 9º (15) Carlos Lázaro Júnior; 10º (55) Henrique Romano; 11º (110) Duílio Pisaneshi; 12º (145) Alberto Moura.

31 – APOIO DOS CONSELHOS REGIONAIS À CBA

Na sessão de encerramento do 1º Congresso Nacional dos Presidentes dos Conselhos Regionais, do Conselho Nacional de Desportos, no dia 26 de março, foi feito um importante pronunciamento sobre a situação do automobilismo brasileiro. O Presidente do Conselho Regional do Paraná, Dr. Gilberto Abreu, apresentou à apreciação do plenário do Congresso uma moção congratulatória ao Sr. Presidente da República pela instituição da Confederação Brasileira de Automobilismo, como entidade máxima de direção nacional deste desporto, tendo sido aprovada por unanimidade dos congressistas, presididos pelo Deputado Rogê Ferreira, Presidente do Conselho Nacional de Desportos.

32 – DISCURSO DE JOÃO GOULART NOS SALÕES DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

No dia 25 de março, a atuação do Presidente da República, João Goulart, frente a um protesto de cerca de 2 mil marinheiros e fuzileiros navais, desgastou ainda mais um governo, que se “encontrava nas cordas”.

No dia 28 de março, os oficiais do gabinete militar da presidência da República, conseguiram um acordo com os marinheiros que abandonaram o prédio do Sindicato dos Operários Navais e foram presos no quartel do Exército em São Cristóvão, Rio de Janeiro. Em seguida, João Goulart concedeu anistia aos revoltosos que saíram em passeata pelas ruas do Rio de Janeiro. Exército, Marinha e Aeronáutica consideraram o gesto do presidente como uma quebra do comando da hierarquia militar.

Foi nesse contexto que João Goulart foi convidado para a cerimônia de posse da Associação dos Sargentos, que ocorreria na sede do Automóvel Clube do Brasil, à Rua do Passeio. O deputado Tancredo Neves, líder do governo na Câmara dos Deputados, e o ministro da Justiça, Abelardo Jurema, tentaram convencer João Goulart a não ir à reunião, mas João Goulart chegou à sede do Automóvel Clube do Brasil pouco depois das 22 horas, do dia 29 de março, acompanhado de todos seus ministros civis e discursou para uma plateia de cerca de mil sargentos que se encontrava no salão. Em seu discurso, voltou a defender as reformas de base propostas por seu governo e fez um apelo aos sargentos: “o meu apelo é para que os sargentos brasileiros continuem cada vez mais disciplinados, naquela disciplina consciente, fundada no respeito recíproco entre comandantes e comandados, que respeitem a hierarquia legal, que se mantenham cada vez mais coesos dentro de suas unidades e fiéis aos princípios básicos da disciplina”. Apesar da tentativa de apaziguar os ânimos no meio militar como seu pedido aos sargentos pelo respeito à hierarquia militar, o último discurso de João Goulart como presidente acabou se tornando o estopim do Golpe Militar que se deflagrou em seguida. (www.ebc.com.br).

Com a ascensão dos militares ao poder no Brasil, o presidente do Automóvel Clube do Brasil, General Sylvio Santa Rosa, considerou que o corporativismo militar iria prevalecer em favor do Automóvel Clube do Brasil, uma vez que o clube era dirigido por um militar, mas apesar de vitórias iniciais, o fato de o presidente deposto ter feito seu último discurso na sede do Automóvel Clube do Brasil, e de o clube receber a reunião de marinheiros revoltosos, certamente pesou nas decisões que foram tomadas a seguir.

33 – CORRIDA DE CALHAMBEQUES EM SÃO VICENTE

No dia 29 de março foi disputado a II Grande Corrida de Calhambeques de São Vicente, promovida pelo Conselho Municipal de Turismo e da Imobiliária Leite Ribeiro. A rigor, não se tratava de uma corrida de automóveis, estando mais para uma gincana, com os participantes comparecendo personificando Cantinflas, Carlitos, Aqualoucos e Palhaços, e durante seu transcorrer arrancou gargalhadas do público presente. Os participantes desfilaram pela Avenida Presidente Wilson muitas vezes, atingindo velocidades elevadas e provocando terríveis “explosões” nos seus canos de descarga, ou mesmo parando para um breve reparo. A prova ainda apresentou inúmeras surpresas, para começar por um competidor: o velho Rover 1922, que tinha o número 6, que mesmo correndo sozinho, pois as partidas eram feitas por duplas, ganhou o terceiro lugar. Antes os dois pilotos do carro 13, um Ford estilo “baratinha” de 1929, provocaram gargalhadas quando, ao tentarem dar a partida, viram o veículo sair de marcha-a-ré. E não ficou aí: quando dezenas de galinhas saíram voando do banco traseiro do veículo, garotos que assistiam à competição trataram de recolher os galináceos, desaparecendo em seguida. Ainda uma vez os tripulantes do carro 13 deram a nota, ao pararem no improvisado boxe, prestando um reparo, foram assaltados por um indivíduo que, subindo no estribo do veículo “roubou” o volante, saindo em desabalada carreira pela avenida. Uma perseguição ao “larápio” foi encenada e foi ele capturado algumas quadras adiante. Enquanto isso, o público ria e torcia, pois o 13 estava bem colocado na competição. Por outro lado, uma dupla dirigindo, vestida de “Carlitos”, chegou ao local com atraso e então para participarem da prova correram mesmo a pé. Para vencer a prova não havia necessidade de velocidade. A comissão organizadora e o corpo de jurados levava em conta a originalidade do veículo e de seus ocupantes, o humorismo que possam fazer e finalmente, tomava em conta a “performance” técnica. Cuidando desses aspectos, os julgadores deram a vitória para o Ford 1929, cujo comandante Anielo Antônio Valli abiscoitou um troféu de 50 mil cruzeiros. Este mesmo carro venceu a prova de originalidade e traje. Em segundo lugar ficou outro Ford, que correu com o número 13 e que foi responsável pelo “show” de humorismo. Enquanto o vencedor somava 20,2 pontos, o 13 fazia 19,5. Os “aviadores” (Ralph Brunssen e Waldemar Sobral), do 2º colocado ganharam 20 mil cruzeiros e troféu. Em 3º lugar ficou o carro 6, “Histórico Rover de 1922”, pilotado por Felipe Gar Júnior, que somou 19,1 pontos. Em 4º lugar, com 18 pontos, colocou-se o carro número 4 que foi conduzido por

Élcio Emerich e, finalmente, em 5º lugar apareceu um carro identificado como “Sem número” que somou 17 pontos e era dirigido por João Lopes.



Dois aspectos da prova dos calhambeques em São Vicente.

34 – ASSOCIAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO

Foi fundada no dia 4 de abril, na cidade de São José dos Pinhais, a Associação Paranaense de Automobilismo, com sede à Rua XV de Novembro 1085. A primeira diretoria da Associação ficou assim constituída: Conselho Deliberativo – Presidente Juvenal Canellas dos Santos; vice-presidente – Leopoldo Rudy Becker; membros: Aluizio Tavares Lessa, Gunter Boutler, Ducrelino Grillo Amaro, Ferdinando Aristides Molleta, Eugênio de Souza Cruz, Eloy Antônio Molleta, Abelardo Villar Cortiani, Henrique Socachewsky, Luís Muchinski, Domarino Dalnegro, Martins Folador, Cidalgo Chinasso, Napoleão Folador, Afonso Mollet, José Passebom, Antônio Ferreira dos Santos, Airtton Bueno, Ary Janine, Hélio Tomaz, Lizardo Luiz Baggio, Manoel Dória Guimarães Filho, Antônio Cecy e Climaco Miranda. Diretoria Executiva – Presidente – Joel Tessorolli; vice-presidente – Alceu Bonatto; 1º secretário – Ruy Correia da Motta; 2º secretário – Mário Glazer; 1º tesoureiro – Hélio Nascimento; 2º tesoureiro – Antônio Betinardi; Diretor Social – Rolf Delo. Diretor Esportivo – Alberto Glaser; Diretor de Patrimônio – Miroslau Socachewski; Diretor Jurídico – José Maria Zanardini de Camargo; Conselho Fiscal – Afonso Erthal, Giaci Bortootti e Raul Brittes.

35 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

No sábado, dia 11 de abril foi disputada no Kartódromo do Motel Country Club Bandeirante, a segunda etapa do Campeonato Carioca de Kart. A prova da categoria Brasil, contou com 18 participantes, sendo vencida por Hélio Abrunhosa, enquanto a prova da categoria “Internacional”, quem recebeu a bandeirada em primeiro lugar foi Luís Vergueiro, que posteriormente foi desclassificado, por falta de peso, sagrando-se vencedor Eduardo Alijó. Resultado da categoria “Brasil”: 1º (5) Hélio Abrunhosa; 2º (13) Antônio Carlos; 3º (2) João Vital; 4º (26) Mucio Lodi; 5º (41) José Cristóvão; 6º (14) Paulo Roberto Monteiro; 7º (16) Isidoro Danon; 8º (23) Vitor Perdigão; 9º (42) Alcebíades Queiroz; 10º (40) Amadeu Girão; 11º (43) Fernando Dias. Resultado da categoria “Internacional”: 1º (38) Eduardo Alijó; 2º (6) Alberto Alcoumbre; 3º (1) Luís Cláudio Matos; 4º (9) Hermano Durão; 5º (26) Mucio Lodi; 6º Antônio Bandeira.

36 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo foi disputada no dia 12 de abril, no circuito da Cidade Universitária, na Ilha do Fundão, no Rio de Janeiro.

A prova que despertou maior atenção do público presente foi a destinada aos carros do Grupo I, de pilotos estreantes e novatos, que reuniu 15 carros. A luta pela vitória foi intensa, entre o Interlagos 75 de Hélio Mazza, o JK 27 de Carlos Bravo, O Interlagos 78 de Jorge Schuback e o Renault 1093 25 de Alex Xavier. Aos

poucos, Mazza foi se firmando da liderança, ficando a disputa mais intensa pelo segundo lugar, que acabou ficando com Carlos Bravo. O terceiro foi Schuback, o quarto Alex Xavier e o quinto Fernando Barcelos.



À esquerda o Interlagos 18 de Sérgio Palhares, vencedor da prova do Grupo III e à direita, o DKW Vemag 96 de Norman Casari depois de rodar em uma das curvas.

Se a prova do Grupo I agradou ao público, isso não se pode dizer da prova principal, que reuniu apenas 8 pilotos. Logo de início, Sérgio Palhares, Interlagos 18 assumiu a ponta, perseguido por Mário Olivetti, que corria no JK nº 1, que não era o seu titular, mas sim emprestado por um amigo. Olivetti teve pouca chance de se destacar, pois o motor do seu carro fundiu depois de 3 voltas. Com Palhares firme na ponta, restou para o público a disputa pelo segundo lugar entre o DKW de Casari e o Interlagos de Gilberto Augusto, com vantagem para o DKW na bandeirada de chegada e o quarto Lair Carvalho (Gordini); Apenas quatro carros completaram a prova, ficando pelo caminho o DKW de Samuel Dunley, que “catou” um meio-fio nos momentos finais de corrida, o DKW de Newton Alves, que apenas “passeou” pela pista e o Renault 1093 de Luiz Felipe da Gama Cruz, que sofreu um capotamento, felizmente sem maiores consequências para o piloto. Durante a prova, Cláudio Prieto, que não se apresentou para a largada, entrou na pista com seu Interlagos, recebendo prontamente a bandeira preta e se retirando.

[Ver RESULTADOS 1964/10](#)

37 – 200 MILHAS DA FEMOTO



O Renault 1093 vencedor da classe “A”

No dia 12 de abril, também foi disputada uma corrida no Rio Grande do Sul, as “200 Milhas da Femoto”, como parte dos festejos de encerramento da 1ª Feira Nacional Automotora – FEMOTO, realizada na cidade de Novo Hamburgo, no Rio Grande do Sul, de 21 de março a 11 de abril. Sagrou-se vencedor Lauro Maurmann Jr., com o tempo de 3h22m47s, média de 72,092 km/h, ficando em segundo lugar Antônio Pegoraro (Simca) e em terceiro Henrique Iwers (DKW Vemag) que venceu na classe “B” e Clóvis de Moraes (Renault 1093) em quarto, vencendo na classe “A”.

Ver RESULTADOS 1964/11

38 – AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL VOLTA A DIRIGIR O AUTOMOBILISMO BRASILEIRO

No dia 15 de abril, seu último dia na condição de Presidente Interino da República Federativa do Brasil, o Deputado Ranieri Mazzilli editou o Decreto nº 53.889, revogando o Decreto nº 51.857, que instituiu a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA. Esse novo decreto assim dispunha:

Decreto nº 53.889, de 14 de abril de 1964, que revoga o Decreto nº 51.857, de 20 de março de 1963, e dá outras providências.

O presidente da Câmara dos Deputados, no exercício do cargo de presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o art. 87, inciso I, da Constituição Federal, resolve:

1 – Fica revogado o decreto nº 51.857, de 20 de março de 1963, continuando o Automóvel Clube do Brasil, como entidade de direção nacional do automobilismo, na forma do artigo 10, do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941.

Art. 2º - Este decreto entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 14 de abril de 1964; 143º da Independência e 76º da República – (a) Ranieri Mazzilli.

Também foram afastados, desde 8 de abril, do Conselho Nacional de Desportos – CND, os senhores Rogê Ferreira e Valed Perry, substituídos pelo interventor, general Eloy Massei de Oliveira Menezes.

Com base nesse Decreto, o interventor do CND baixou o seguinte ato:

“O interventor Federal no Conselho Nacional de Desportos, no uso das atribuições e prerrogativas que lhe confere a nota de nomeação, expedida pelo comando militar de Brasília em 08/04/1964, para gerir todas as atividades específicas do referido órgão máximo dos Desportos Nacionais; considerando que o Decreto nº 53.889, de 14/04/1964 revoga o Decreto nº 51.857, de 20/04/1963; considerando que a partir da data de publicação no DOU, do aludido Decreto nº 53.889, ocorrido no mesmo dia 14 de abril do ano em curso, ficou considerado o Automóvel Clube do Brasil a entidade de direção nacional do automobilismo, na forma do artigo 10, do Decreto-Lei nº 3.199, de 14/04/1941, resolve: Tornar público para todos os efeitos que, somente ao Automóvel Clube do Brasil são reconhecidas as prerrogativas legais para a direção e controle do referido desporto no Brasil” – CND, 17/04/1964 (a) General de Brigada Eloy M. de Oliveira Menezes – Presidente.

Entre outras manifestações de regozijo pela “vitória”, figurou um banquete de confraternização, durante o qual foi homenageado o general Sylvio Américo Santa Rosa, presidente do Automóvel Clube do Brasil.

Segundo o jornal Diário Carioca, “o general reformado Santa Rosa, o ano anterior (1963), era figura obrigatória nos comícios de Brizola na Cidade Livre, em Brasília, exibindo-se nos palanques em perfeita sintonia com os mais extremados líderes esquerdistas... e que foi ele próprio quem ofereceu a sede do Automóvel Clube do Brasil, no Rio, para a Assembleia dos Sargentos, que foi o estopim da revolução... que três dias depois, vitoriosa a revolução, já estava ele no Palácio do Planalto, de dedo duro, denunciando ao presidente Mazzilli supostas irregularidades do governo deposto, ocorridas na organização do automobilismo nacional”.

39 – PRÊMIO CONSTANTINO CURY

Com a mudança de comando do automobilismo brasileiro, a realização do Prêmio Constantino Cury, organizado pela Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC ficou ameaçada. Foram necessários esforços, principalmente de jornalistas para convencerem o Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, em autorizar a realização da prova, que, além de estar sendo organizada por um grupo dissidente ao Automóvel Clube do Brasil, homenageava o Sr. Constantino Cury, que era o membro integrante do CND que estava tratando da regularização de Confederação Brasileira de Automobilismo e o bom senso

prevaleceu e o ACESP expediu a autorização para a realização do evento, que começou no sábado, dia 25 de abril, com a disputa da prova para “estreantes e novatos”.

Nessa prova estreou o novo carro da Simca, o Tufão, que era basicamente o carro anterior, com pequenas modificações, com maior realce para as colunas traseiras, bem mais largas. E a estreia não poderia ser melhor, pois o carro pilotado por Leonardo Campana vencendo-a, com o tempo de 46m31s0, média de 103,189 km/h, mas a vitória não foi tão fácil. Campana largou na frente e liderou as duas primeiras voltas, sendo ultrapassado na terceira pelo DKW Vemag de Raphael Cipolla Netto, para recuperar a primeira posição na volta seguinte que foi mantida até a bandeirada final, depois de 10 voltas.

Cipolla manteve-se em segundo lugar até a oitava volta quando foi superado pelo JK-4 de Mariano Buzzi, que passando apenas na 7ª colocação na primeira volta, vinha se recuperando até terminar em segundo. O quarto foi William Auada, com o 1093 nº 88, que teve excelente desempenho. Depois da prova, o carro de Cipolla não foi aprovado na vistoria técnica sendo desclassificado.

[Ver RESULTADOS 1964/12](#)

No domingo foram disputadas as corridas de Turismo Força Livre e de Mecânica Nacional (ou Continental) e Sport Internacional.

A prova da categoria Turismo Força Livre, apresentava como novidade a presença da belíssima Alfa Romeo Giulia TIS, que tinha sido recentemente importada por Piero Gancia que, com seu motor de 1.600 cc, prometia fazer muito sucesso nas provas nacionais. Caetano Damiani se apresentou como franco favorito, na Carretera Chevrolet-34, construída por Luciano Bonini e que havia vencido a prova anterior dessa categoria. Também se destacava a Carretera Chevrolet de Ivo Rizzardi, que já vencera diversas corridas em anos anteriores e que desta feita seria conduzida por Américo Cioffi. Completava o grupo dos carros principais, a carretera Ford de Luiz Carlos Valente, a Alfa Romeo Giulietta da equipe Gancia, que desta feita seria conduzida por Wilson Fittipaldi Jr., e pelo Interlagos que vencera os 1.500 quilômetros de Interlagos e que tinha sido comprado por Adalberto Iasi.



A largada da prova da categoria Turismo Força Livre, com o DKW Vemag TC de Roberto Dal Pont na pole-position

Iniciada a corrida, Damiani tomou a ponta, mas dessa vez, tinha Emilio Zambello na Alfa Giulia correndo muito próximo e forçando uma eventual passagem no miolo do circuito. A luta durou até a 6ª volta, quando o motor Chevrolet “abriu o bico” deixando Caetano Damiani “a pé”. A partir de então, Zambello não precisou forçar seu carro para conquistar uma vitória tranquila.

Com a saída de Damiani, foi a vez de Zé Peixinho assumir a segunda posição até rodar espetacularmente na 12ª volta, sofrer um superaquecimento do motor e abandonar. Quem passou para segundo foi Valente, mas este se manteve em segundo apenas durante uma volta, cedendo a posição para Adalberto Iasi que recebeu a bandeirada de chegada nessa posição.

Wilson Fittipaldi Jr. fez uma prova muito boa, tendo corrido as primeiras voltas na quarta posição e se posicionando em terceiro depois do abandono de Damiani, até que na oitava volta perdeu uma roda traseira do seu carro. Com muita habilidade conseguiu leva-lo até os boxes, onde o carro foi reparado, com

o piloto retornando na sexta e penúltima posição. A partir daí, fez uma corrida de recuperação, terminando em terceiro e tendo chances de atingir a segunda posição se a corrida tivesse mais uma volta.

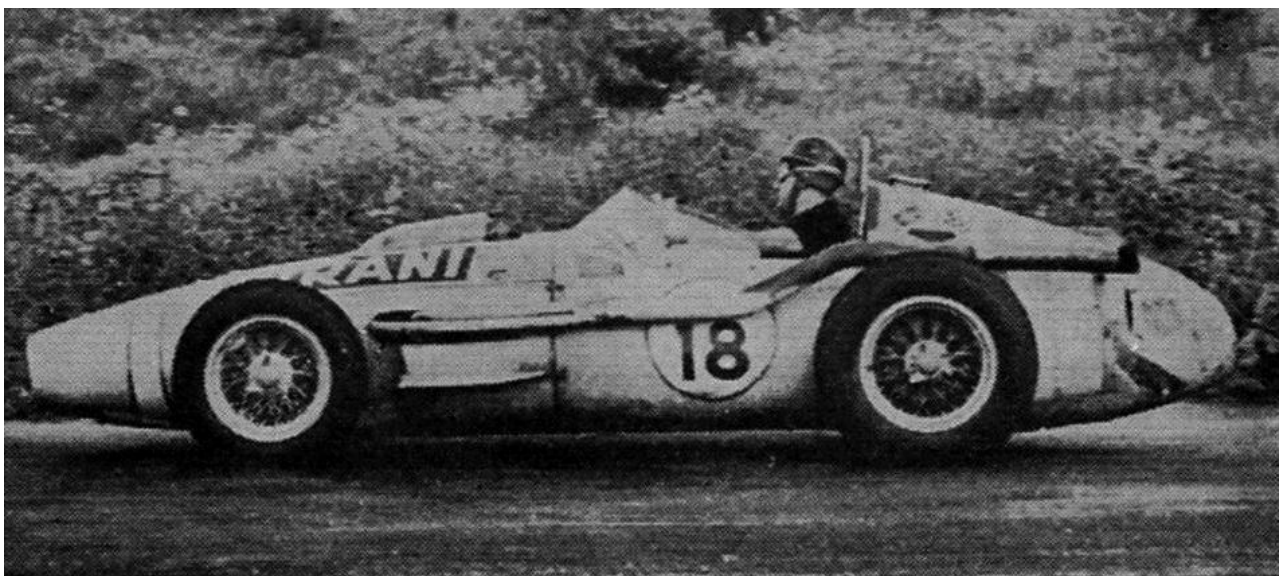


A luta pela liderança entre Caetano Damiani e Emílio Zambello

A prova destinada aos carros de Mecânica Nacional e Sport Internacional, teve 10 carros na largada, sendo que dois abandonaram logo em seguida, reduzindo o número de participantes para apenas 8.

Camillo Christóforo assumiu imediatamente a liderança que manteve até o final da prova. Nicola Papaléo, correndo com o carro de Roberto Gallucci, assumiu a segunda colocação que manteve até a sexta volta, quando foi ultrapassado pela Alfa Romeo Corvette de Luiz Valente. Carlinhos Aguiar, que correu na antiga Ferrari 375 com motor Corvette, fez uma corrida de recuperação para terminar a prova na terceira posição, seguido por Papaléo e por Aroldo Louzada, que correu na Maserati 300S da equipe da Camillo Christóforo, sendo os únicos a receberem a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1964/13](#)



A Maserati 250F Corvette vencedora da prova, pilotada por Camillo Christóforo

40 – NOVA DIRETORIA NA CBA

No dia 27 de abril, a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, realizou uma Assembleia Geral, com a presença dos Srs. José de Segadas Vianna, delegado da Federação Paranaense de Automobilismo, Sr.

Antônio Pinheiro Pires, presidente da Federação Carioca de Automobilismo, Dr. Wilson Jardim Neves, delegado da Federação Mineira de Automobilismo, Dr. Taunus Jorge Bastiani e Dr. Aluysio Assumpção Fagundes, respectivamente procurador e delegado da Federação Gaúcha de Automobilismo, Srs. Wilson Fittipaldi e Eloy Gogliano, respectivamente presidente e vice-presidente da Federação Paulista de Automobilismo, Deputado Edgar Bezerra Leite, presidente do Automóvel Clube de Brasília e Sr. Francisco Backx van Buggenhout, delegado do Automóvel Clube de Blumenau, motivada, segundo a correspondente ata, que: “considerando a situação criada em face do Decreto nº 53.889, de 14 de abril, que revogou o Decreto nº 51.857, de 20 de março de 1963, o qual declarava instituída a Confederação Brasileira de Automobilismo, bem como outros fatores que demandam medidas imediatas, resolveu por unanimidade”:

1) Reformar o quadro diretivo da Confederação que, de acordo com a eleição procedida, para todos os efeitos legais passa a ser assim constituída: Presidência: Presidente – Deputado Edgard Bezerra Leite; Primeiro vice-presidente - Deputado José Bonifácio Lafayette de Andrada; Segundo vice-presidente – Deputado Henrique de La Rocque Almeida; Terceiro vice-presidente: Deputado Último de Carvalho; Conselho Técnico: Presidente – Deputado Nicolau Tuma; Conselho Diretor: Membros – Deputado Marechal Ângelo Mendes de Moraes; Deputado Antônio Sylvio Cunha Bueno; Dr. José de Segadas Vianna; Coronel Jofre Lellis; e Deputado Paulo Sarasate; Suprema Ordem do Mérito Automobilístico: Presidente – Deputado Bento Gonçalves Filho; Membros efetivos: Deputado Mário Braga Ramos; Deputado Joaquim Ramos e Sr. Wilson Fittipaldi; Membros suplentes: Sr. Maurício Gomes de Lemos e Sr. Normélio da Poian; Conselho Fiscal: Membros efetivos: Marechal Achilles Paulo Gallotti, Deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira e Deputado Tabosa de Almeida; Membros suplentes: Dr. Henrique Diniz de Andrada, Dr. Floriano Bueno Brandão e Sr. Wolney Milhomem; Secretário-geral: Sr. Ramon Bakx van Buggenhout.

2) Determinar à direção da Confederação que sejam empregados todos os meios e recursos administrativos e legais, para a implantação da ordem, disciplina e hierarquia no Automobilismo, subvertidas em face do Decreto nº 53.889, que não só feriu direitos como desrespeitou os princípios estabelecidos nas leis que regem as atividades desportivas no País.

3) Enviar protestos em nome de todas as associações e automobilistas confederados, aos Exmos. Srs. Presidente da República, Ministro da Educação e Cultura e Presidente do Conselho Nacional de Desportos.

4) Aceitar a filiação da Federação Brasiliense de Automobilismo.

5) Encarregar o Secretário-geral, Sr. R. B. van Buggenhout, para participar as decisões desta Assembleia aos interessados, principalmente aos diretores eleitos, bem assim officiar às entidades e autoridades competentes sobre as matérias tratadas na sessão.

6) Considerar reunida a Assembleia Geral, em reunião permanente, até o restabelecimento dos direitos da Confederação, nos termos do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941.

Como se pode verificar, nessa altura a Confederação mais parecia uma Comissão da Câmara dos Deputados do que uma entidade esportiva.

O presidente anterior, Deputado José Raimundo Soares e Silva, do PTB de Minas Gerais, como todo o seu partido, tinha ficado na oposição ao Governo do Presidente Castelo Branco, enquanto o primeiro vice-presidente, Deputado Waldir Pires teve o seu mandato cassado em 04 de abril.

Com isso, a Confederação buscava apoio político entre os deputados da situação, bem como de integrantes das forças armadas coimo o Marechal Ângelo Mendes de Moraes, Coronel Jofre Lellis e Marechal Achilles Paulo Galotti.

Essas medidas seriam efetivas no decorrer da disputa entre Confederação e Automóvel Clube.

41 – CIRCUITO FORÇA LIVRE - RECIFE

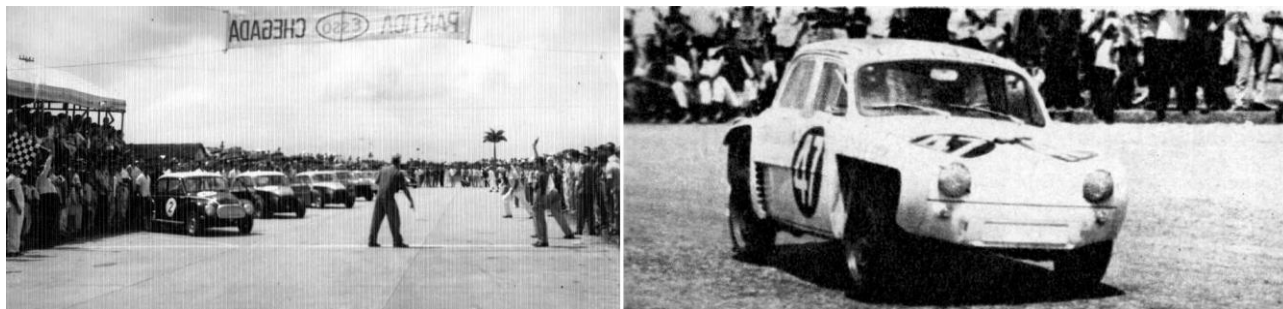
O Automóvel Clube de Pernambuco realizou no dia 3 de maio, uma prova na pista da Cidade Universitária, com o nome de “Circuito Força Livre”, destinada a carros com preparação livre, prevendo a participação de pilotos das principais praças do Brasil.

Preliminarmente a essa prova foi disputada uma corrida para pilotos estreantes, que foi vencida por Murilo Coimbra, pilotando um Renault 1093, seguido por Marcos de Castro (DKW Vemag), Dudu Queiroz (Renault 1093) e José Roberto Massa (Renault Gordini).

Para a prova principal, apenas a equipe Willys compareceu com seus dois carros Gordini modificados, um com motor o Renault R-8, pilotado por Bird Clemente e outro com o motor do Gordini modificado para 1.000 cc, para Luiz Pereira Bueno. A equipe Vemag não compareceu, mas enviou a Recife seu chefe, Jorge Lettry, acompanhado de um conjunto motor-câmbio, para o campeão pernambucano Gegê Bandeira. Além desses três carros, mais cinco participaram da prova que foi totalmente dominada pelos dois carros da Willys, que foram “acossados” durante 30 das 50 voltas do percurso pelo DKW de Gegê Bandeira, até que este foi obrigado a abandonar com problemas mecânicos.

Bueno saiu vencedor, embora correndo com o carro com menor potência, mas cujo conjunto motor-câmbio estava mais bem adaptado à estrutura do Gordini.

[Ver RESULTADOS 1964/14](#)



A largada da prova e o Gordini TC nº 47 vencedor da prova, pilotado por Luiz Pereira Bueno

42 – 3ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

Liderando, quase de ponta a ponta, a prova da categoria Brasil, Jaime Abrunhosa obteve magnífico triunfo na categoria Brasil da terceira etapa do campeonato carioca de kart, disputada no dia 9 de maio, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, tendo como grandes adversários o seu companheiro de equipe Antônio Carlos Sales e Vitor Perdigão. Depois da prova, Jayme anunciou a sua aposentadoria do kartismo. Na categoria internacional, Luís Cláudio Matos, foi o vencedor, apresentando uma das melhores máquinas do campeonato carioca. Resultado da categoria Brasil: 1º (10) Jaime Abrunhosa; 2º (23) Vitor Perdigão; 3º (43) Fernando Dias; 4º (13) Antônio Carlos Sales; 5º (54) Roberto Miranda; 6º (41) José Cristóvão; 7º (55) Henrique Stockler Filho; 8º (2) João Vital; 9º (30) Manuel Maria Fernandes; 10º (16) Isidoro Danon. Resultado da categoria Internacional: 1º (1) Luís Cláudio Matos; 2º (44) Carlos Lourenço; 3º (7) Luís Vergueiro; 4º (41) José Cristóvão; 5º (9) Hermano Durão; 6º (43) Fernando Dias; 7º (6) Alberto Alcolumbre; 8º (26) Mucio Lodi.

43 – 3 HORAS DA BARRA DA TIJUCA

Depois de reaver o comando do automobilismo nacional, o Automóvel Clube do Brasil organizou a sua primeira corrida do ano no dia 10 de maio, as 3 Horas da Barra da Tijuca, com patrocínio e promoção da Cassio Muniz Veículos.

Para essa prova, foram inscritos os carros importados que haviam estreado em Interlagos, a Alfa Romeo Giulia TIS, que seria pilotada por Piero Gancia e o Fiat Abarth 850 TC, de Wilson Fittipaldi Jr. e, além deles foi inscrito um Porsche Carrera 2, de 2 litros, para a dupla Chico Landi e Marivaldo Fernandes. Também estavam inscritos os três Willys Interlagos da equipe oficial da fábrica, para serem pilotados por Bird Clemente, Luiz Pereira Bueno e Rodolpho Costa. E a disputa pela liderança da prova deveria ficar restrita a esses carros, embora as características do circuito da Barra da Tijuca fossem desfavoráveis aos carros da Willys.

O grid de largada foi formado por sorteio, com os carros da classe acima de 1.300 cc à frente, o que colocou o Porsche e a Alfa Romeo Giulia na primeira fila, enquanto os Interlagos e principalmente o Fiat Abarth largariam mais atrás.

Dessa forma, Chico Landi que largou ao volante do Porsche, assumiu a liderança seguido por Piero Gancia com os dois logo se distanciando dos demais. Luiz Pereira Bueno vinha escalando o pelotão, procurando se aproximar dos líderes, porém ainda no início da prova foi surpreendido pela presença de uma Ambulância

que entrou na pista para se dirigir ao local em que três pessoas tinham se ferido ao cair de uma árvore e foi obrigado a dar forte freada e reduzir as marchas. Com esse procedimento, a embreagem do seu Interlagos se desgastou e pouco tempo depois teve que se retirar da prova.

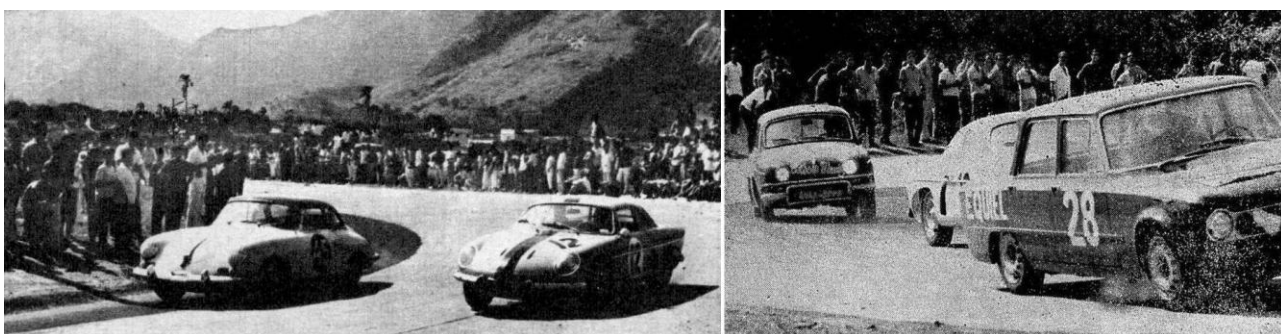


Bird Clemente (Interlagos 22) sendo perseguido por Wilson Fittipaldi Jr. (Fiat Abarth 77)

Quem também abandonou no início da prova foi o JK de Mário Olivetti, que na verdade era o carro de Leon Max, com que dividiria a pilotagem, que apresentou problemas de motor.

A corrida seguia, com Landi em primeiro, bem à frente de Piero Gancia, que começava a ser “atacado” por Bird Clemente no Interlagos nº 22.

Pouco atrás vinham Wilsinho Fittipaldi, Sergio Palhares no Interlagos 18, Rodolpho Costa no Interlagos 12 e Norman Casari, que pilotava seu DKW Vemag com motor e câmbio trazidos de São Paulo por Jorge Lettry. Mas quando Bird se aproximou de Piero, o motor do seu Interlagos não resistiu e “abriu o bico”, deixando o “passarinho” nos boxes.



O Porsche 45 de Marivaldo Fernandes/Chico Landi, que aparece em luta com o Interlagos 12 de Rodolpho Costa foi o grande destaque da prova, mas acabou abandonando e com isso permitindo a vitória da Alfa Romeo Giulia 28 de Piero Gancia.

Quando Rodolpho Costa parou com problemas, Bird assumiu a direção do Interlagos nº 12, partindo com mais de dez voltas de atraso em relação aos líderes.

E a liderança de Landi foi tranquila até ele parar nos boxes para reabastecer e entregar a direção a Marivaldo Fernandes, na volta 42, retornando ainda em primeiro lugar, porém depois de 54 voltas, o Porsche quebrou o virabrequim e deixou a pista livre para a vitória de Piero Gancia.

Sérgio Palhares conseguiu passar o Fiat Abarth quando este parou para trocar um pneu, mas como estava uma volta atrás, isso não representou um avanço de posição, fato que seria contestado ao final da corrida

pelo piloto carioca, mas depois da conferência feita pela cronometragem, as posições não se modificaram, com Wilsinho em segundo e Palhares em terceiro.

Emílio Zambello, que pilotou a Alfa Giulietta de 1.300 cc, recebeu a bandeirada na quarta posição, mas foi desclassificado em seguida por ter reabastecido o carro sem desligar o motor.

Com isso se beneficiou Ettore Beppe que levou o Interlagos de Júlio Pignatari ao quarto posto, enquanto Bird Clemente terminou em quinto.

A dupla formada por pai e filha, Estevam e Conceição Brandi ficou em sexto, com o Renault 1093 de Luiz Felipe Gama Cruz, que foi pilotado no início da prova por José Carlos Pace em sétimo.

Deve-se destacar que enquanto esse carro foi pilotado por José Carlos Pace, duelou durante bastante tempo com o DKW de Norman Casari, até que este parou nos boxes com problemas na ignição.

Dos 35 carros que partiram, 15 receberam a bandeirada de chegada, e a dupla Landi/Marivaldo, mesmo abandonando, se classificando em 15º lugar, ficando com Chico Landi a melhor volta no tempo de 2m05s4, média de 123,445 km/h.

[Ver RESULTADOS 1964/15](#)

44 – WILSON FITTIPALDI JR. VOLTA PARA A EQUIPE WILLYS

Na semana seguinte à realização das “3 Horas de Barra da Tijuca”, ficou acertado o reingresso do piloto Wilson Fittipaldi Júnior à equipe oficial da Willys, que assim passava e contar como principais pilotos Bird Clemente, Luiz Pereira Bueno e Wilson Fittipaldi Jr. A palavra oficial da montadora para explicar o retorno do piloto, foi que a escuderia estava necessitando de “mais um grande nome para completar a equipe”. Entretanto, nos meios automobilísticos, falava-se que o retorno de Fittipaldi àquela montadora, prendia-se exclusivamente a um motivo: o receio de que Fittipaldi continuasse a ganhar provas com o Fiat Abarth, carrinho em que Wilsinho estava cada vez mais familiarizado, e derrotasse as berlinetas como ocorreu nas “3 Horas da Barra da Tijuca”

45 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KARTS

Foi realizada no dia 23 de maio, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, a quarta etapa do Campeonato Carioca de Kart, com a vitória da Roberto Miranda na categoria Brasil e Luís Cláudio Matos na Internacional, provas que tiveram os seguintes resultados: Categoria Brasil: 1º (54) Roberto Miranda; 2º (31) Aurélio Fernandes; 3º (2) João Vital; 4º (42) Alcebíades Queiroz; 5º (3) Ardelim Pinto; 6º (16) Isidoro Danon; 7º (41) José Cristóvão; 8º (60) José Carlos Ramos; 9º (30) Manuel Maria; 10º (25) José Roberto Brum; 11º (13) Antônio Carlos Salles; 12º (55) Henrique Stockler; 13º (23) Vitor Perdigão; 14º (40) Amadeu Girão; 15º (4) Loris Lisantti. Categoria Internacional: 1º (1) Luís Cláudio Matos; 2º (43) Fernando Dias; 3º (41) José Cristóvão; 4º (6) Vitor Perdigão; 5º (9) Hermano Durão; 6º (21) Carlos Brison; 7º (39) Octávio Durão; 8º (26) Mucio Lodi.

46 – 12 HORAS DE BRASÍLIA

As 12 Horas de Brasília foi a primeira corrida organizada em Brasília, terra da Confederação Brasileira de Automobilismo, depois que o comando do automobilismo brasileiro havia retornado ao poder do Automóvel Clube do Brasil.

A prova que estava prevista para ser realizada no final de abril acabou sendo adiada em função dos acontecimentos que provocaram a destituição do presidente da República, João Goulart.

Um segundo adiamento foi necessário, passando-se a prova do dia 17 para 24 de maio, tendo em vista a realização das 3 Horas de Barra da Tijuca no dia 10, o que, pelo curto intervalo entre as provas, criava dificuldades para os principais concorrentes em participar das duas provas.

E o quadro de favoritos era basicamente o mesmo da prova disputada no Rio de Janeiro. A equipe de Chico Landi se apresentou com o Porsche Carrera para o próprio Landi e Marivaldo Fernandes, destacando-se como favorito, em função da superioridade demonstrada na Barra da Tijuca, enquanto o carro esteve na corrida, e com o Fiat Abarth, que dessa feita seria pilotado por Marinho Camargo e Joaquim Cacao Matos, tendo em vista que Wilson Fittipaldi Jr. havia retornado à equipe Willys. A equipe Jolly Gancia, se

apresentou com a Alfa Giulia, que vencera no Rio de Janeiro e em Interlagos recentemente, estando invicta em corridas no Brasil, que seria pilotada por Piero Gancia e Emílio Zambello, e com a Alfa Romeo Giulietta, desta feita pilotada por Ubaldo Lolli e Felice Albertine. Por sua vez, a equipe Willys se apresentou com três Berlineta Interlagos. Os carros nºs 12 e 22 seriam conduzidos pela trinca Bird Clemente, Luiz Pereira Bueno e Wilson Fittipaldi Jr., enquanto o carro nº 21 estava a cargo de Rodolpho Costa e Vítório Andreatta. Outro carro que se destacava era o JK nº 3, vencedor da corrida do ano anterior, que teria ao volante Mário Olivetti, Amílcar Baroni e João Varanda Filho. Além desses carros, estavam inscritos diversos Interlagos, Renault 1093 e Gordini, DKW Vemag e um solitário Volkswagen.



A equipe Willys, vendo-se da esquerda para a direita: Luiz Antônio Greco, Nelson Enzo Brizzi, Wilson Fittipaldi Jr., José Carlos Pace, Francisco Lameirão, Bird Clemente, o prefeito do DF, Plínio Catanhede, Luiz Pereira Bueno e o presidente do Automóvel Clube do Brasil, Sylvio Santa Rosa

A largada da prova ocorreu pouco depois de zero hora e quem assumiu a liderança foi a Alfa Giulia de Piero Gancia, mas perdeu essa posição logo em seguida para o Porsche de Marivaldo Fernandes, correndo em terceiro lugar o Interlagos 22 pilotado por Bird Clemente.

A equipe Willys tinha adotado como tática, fazer com que o Interlagos 22 fosse o “coelho”, forçando o ritmo da prova, com o objetivo de provocar desgaste no Porsche e na Alfa Romeo, enquanto o carro 12 deveria manter um ritmo mais conservador para atacar no final da prova, se fosse preciso.

Com o forte ritmo, o primeiro dos líderes a parar nos boxes para reabastecimento foi a Alfa de Piero Gancia, que foi substituído por Emílio Zambello, retornando à corrida na terceira colocação. Logo em seguida foi a vez do Porsche parar e com isso o Interlagos 22 assumiu a liderança.

Essa rotina iria ser repetida nas horas seguintes, com o Interlagos levando certa vantagem, por permanecer na pista por tempos maiores que seus adversários.

Durante a madrugada as duas Alfa Romeo da Equipe Jolly Gancia começaram a enfrentar problemas. A Giulietta de Lolli/Albertine teve problemas de falha no motor enquanto a Giulia enfrentou problemas de freios e com o alternador, o que fez com que os dois carros se distanciassem dos líderes, perdendo qualquer possibilidade de vitória.

Por volta das 6 horas da manhã, quando a dupla Marinho/Cacaio, que vinha liderando a categoria até 850 cc, com um verdadeiro show de pilotagem no Fiat Abarth e correndo em quinto lugar geral, efetuou uma parada para reabastecimento e troca de pneus. Nessa parada a bateria não tinha carga para fazer o motor pegar e, na afobação, o carro acabou sendo empurrado e, como o regulamento não permitia esse tipo de intervenção, acabou sendo excluído da prova. Com isso, o Gordini de Brasília, pilotado por Enio Garcia e Aladino Borges, assumiu a liderança da categoria, correndo à frente dos carros da equipe oficial da fábrica.



O Gordini nº 64 de Enio Garcia/Aladino Borges chegou na frente da classe até 850 cc, mas foi desclassificado, sagrando-se vencedor o Renault 1093 nº 41 de José Carlos Pace/Francisco Lameirão que aparece na foto à esquerda, em luta com o Renault 1093 nº 31 de Inácio Corrêa Leite/Celso Cavalcanti e com o Gordini nº 64.

Às oito e meia da manhã, foi a vez de Marivaldo entrar nos boxes e entregar a direção do Porsche, que liderava a prova para Chico Landi. A equipe tinha levado um número reduzido de pneus de reserva e o carro teve que retornar à pista com pneus gastos, selecionados entre os que haviam sido usados, fazendo com que Chico Landi poupasse o carro, e pneus, passando a rodar no mesmo ritmo do Interlagos 22, mas ainda assim, mantendo a ponta da prova.

Duas horas depois, quando o carro entrou nos boxes para trocar pneus e substituir Landi por Marivaldo, perdeu a liderança para o Interlagos 22 e, mesmo com pneus gastos, Marivaldo começou a andar forte, chegando a estabelecer a melhor volta da corrida, com o tempo de 4m01s2, média de 107,019 km/h. Logo recuperou a dianteira e tudo indicava que a dupla Landi/Marivaldo venceria a prova, porém depois de algumas voltas, Marivaldo entrou nos boxes com o motor falhando, como se estivesse com uma válvula queimada, além de apresentar um vazamento de óleo. Com isso, o Porsche, além de não poder atingir o desempenho que vinha obtendo, passou a ter que parar depois de poucas voltas para completar o óleo, perdendo a liderança, novamente, para o Interlagos 22.



Dois momentos dos Interlagos da Equipe Willys durante as 12 Horas de Brasília

Pouco depois também foi superado pelo Interlagos 12 e, quando tudo indicava a vitória do carro 22, eis que este, na última volta, estourou o motor, passando a rodar em baixa velocidade, perdendo a vitória para o 12, mas conseguindo receber a bandeirada de chegada soltando muita fumaça. O Porsche ainda conquistou a terceira colocação, seguido pelo Interlagos 21 e pelas Alfas 25 e 28, nessa ordem.

O sétimo colocado foi o Gordini de Enio Garcia e Aladino Borges, que terminou a corrida com uma volta de vantagem para o Renault 1093 de fábrica melhor colocado. Depois da corrida foi apresentado um protesto contra esse carro e, como seus pilotos não permitiram a vitória, acabou desclassificado. Tempo depois, Enio me confidenciou que o carro tinha um motor com 904 cc, por isso não permitiu a vitória. Vale lembrar que apesar disso, a atuação de Enio Garcia foi muito boa, levando-se inclusive, em consideração,

que os carros da equipe oficial, tinham recursos técnicos, importados, que os outros possuidores de carros Gordini ou 1093 não tinham o que de certa forma equilibrava o desempenho de carros com motores maiores, com os carros de fábrica.

[Ver RESULTADOS 1964/16](#)



À esquerda, passagem dos Interlagos vencedores da prova e à direita o Porsche de Chico Landi/Marivaldo Fernandes

47 – CEM MILHAS DE KART EM CAMPINAS

No dia 24 de maio foi organizada em Campinas, uma corrida de karts com a duração de 100 Milhas, organizado pelo ACESP, que contou com a participação de pilotos brasileiros e argentinos. A dupla argentina formada por Eduardo Pino e Abel Salmum Feijoo venceu a prova, no tempo de 2 horas, 31 minutos e 16 segundos, sendo o resultado o seguinte: 1º Eduardo Pino/Abel Salmum Feijoo (ARG); 2º Abel Salmum Feijoo/Eduardo Pino (ARG); 3º Paulo e Durval Viscardi (BRA); 4º Carlos Alberto e Izac Sabóia (BRA); 5º “Argentina” (ARG); 6º Walter Lotaif/Geraldo Jafet (BRA); 7º Sérgio Lara Campos/Gastão Batista Pereira (BRA); 8º Octavio Carlos Vieira (BRA); 9º Francisco Giaffone Jr. (BRA); 10º Paulo Marcicocian (BRA); 11º Alberto Miguel Madeira (BRA); 12º Elisio Afonso e Edson Alonso Barreiro (BRA); 13º Paulo Jordão Felicci (BRA); 14º Rubens de Araújo (BRA); 15º Ludgero Ventura (BRA); 16º Milton Stela (BRA); 17º Moacir Gitti e Rigo Vicari (BRA); 18º Carmini Lizolhia (ARG); 19º Rogério Emílio Sordind (BRA); 20º Affonso Giaffone Jr./Sérgio Bosco Rosas.

48 – CAMPEONATO NORTE-URUGUAI

Uma prova automobilística internacional foi disputada no autódromo de Rivera, divisa com Santana do Livramento, no dia 24 de maio, com participação de uruguaios e brasileiros e válida para o campeonato Norte-Uruguai, com os seguintes resultados:

Categoria “A” – VW Sedan e Renault Dauphine: 1º José Stecker (VW); 2º Nestor Ucelline (VW).

Categoria “B” – Renault Gordini, Renault 1093, DKW Vemag, Auto Union S, Simca 1300 e Panhard – 1º Arnaldo Castro (Auto Union S); 2º Jair Tasch (DKW Vemag).

Categoria “C” – Simca e Alfa Romeo – 1º Breno Fornari (Simca); 2º Milton Ventimiglia (Simca).

49 – CIRCUITO DA CIDADE DE MACEIÓ

Foi realizado no dia 31 de maio o Circuito da Cidade de Maceió que teve como vencedor Gegê Bandeira, seguido por Fernando Campos, ambos ao volante de carros DKW Vemag.

50 – GRANDE PRÊMIO ESTADO DA GUANABARA

Promovido pelo Jornal dos Sports e patrocinado pela Cassio Muniz, o Automóvel Clube do Brasil organizou no dia 7 de junho a prova “GP Estado da Guanabara”, prova considerada pelo Clube do Rio de Janeiro,

como a mais importante corrida do ano, que deveria servir de exemplo para o que viria a ser o novo automobilismo nacional, sob o seu comando.



Dois momentos da corrida: à esquerda, passagem dos concorrentes com destaque para o Gordini-82 de Severino Gola e o Renault 1093-35 de Carlos Erymá/Alex Xavier e à direita, o Interlagos Cupê-78 de Cláudio Prieto e o Renault 1093-35 de Carlos Erymá/Alex Xavier.

Como o patrocinador era a Cassio Muniz Veículos, revendedora Willys no Rio de Janeiro, o regulamento da prova proibiu a participação de veículos importados, o que afetou a parte técnica da prova, favorecendo claramente a Willys, que compareceu com sua força máxima, composta por três Willys Interlagos e três 1093. Esse foi o primeiro erro, e o segundo, o mais crucial, foi a escolha do circuito, uma pista de pouco mais de 2.000 metros, na Cidade Universitária, na Ilha do Fundão, que não tinha a menor condição de sediar uma prova de porte nacional. Mas, para o Automóvel Clube tudo era festa, contando com a presença do seu presidente General da reserva Sylvio Américo Santa Rosa e do Diretor do Jornal dos Sports, jornalista Mário Filho, que quando era membro do CND, votou contra a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo e logicamente a favor do Automóvel Clube. E o que se verificou foi uma das corridas mais desorganizadas os últimos tempos, demonstrando que o Clube da Rua do Passeio, com a atual diretoria, estava completamente despreparado para realização de corridas de automóveis, num contraste com a sua sucursal de São Paulo que organizava bem seus eventos e com o Automóvel Clube de Brasília, que conduzia com muita competência as 12 Horas de Brasília. Todos os concorrentes reclamaram muito, inclusive a equipe Willys, francamente beneficiada, considerou, através dos seus dirigentes, que a organização foi lastimável.

Os únicos carros inscritos que poderiam fazer frente à equipe Willys eram os dois DKW Vemag da equipe de fábrica, trazidos ao Rio de Janeiro por Jorge Lettry. E a prova de classificação, disputada no sábado, véspera da corrida, demonstrou isso, com Wilson Fittipaldi Júnior ficando com o melhor tempo no seu Willys Interlagos, com Marinho em segundo no DKW.

O grid de largada ficou assim constituído:

1ª fila: 22 – Wilson Fittipaldi Jr. (Interlagos) – 1m20s7; 10 – Marinho Camargo (DKW) – 1m21s0; 21 – Bird Clemente (Interlagos) – 1m21s5.

2ª fila: 12 – Luiz Pereira Bueno (Interlagos) – 1m21s9; 3 – José Ramos (Interlagos) – 1m17s4.

3ª fila: 8 – Adalberto Iasi (Interlagos) 1m27s5; 41 – Francisco Lameirão (1093) – 1m28s2; 1 – Giovanni Bianchi (DKW) – 1m29s7 (que não largou); 3 – Aylton e João Varanda (JK) – 1m29s8.

4ª fila: 78 – Cláudio Prieto (Interlagos) – 1m30s1; 42 – José Carlos Pace (1093) – 1m30s1.

5ª fila: 19 – Conceição e Estevam Brandi (Simca) – 1m30s7; 28 – Carlos Cardoso (DKW) – 1m35s4; 34 – Tartaruga (DKW) – 1m35s6.

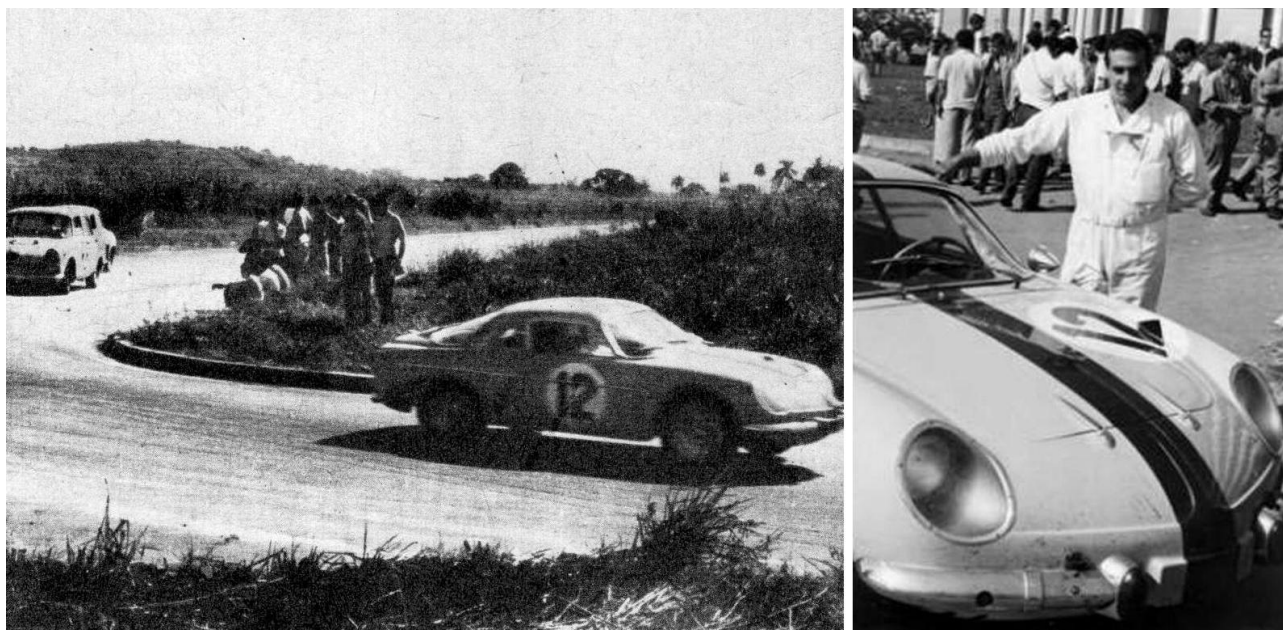
6ª fila: 40 – Luiz Felipe Gama Cruz/Waldemyr Costa (1093) – 1m35s7; 68 – Manuel Assunção (DKW) – 1m39s5.

7ª fila: 82 – Severino Cola (Gordini) – 1m40s9; 18 – Sérgio Palhares (Interlagos); 11 – Joaquim Cacao Matto (DKW).

8ª fila: 9 – Mário Figueiredo (DKW); 66 – Antônio da Memória (Gordini).

9ª fila: 67 – Carlos Roberto Souza (VW); 101 – Clóvis Ferreira (Gordini); 35 – Carlos Erymá/Alex Xavier (1093).

A largada da corrida ocorreu às 9,30 horas e, partindo na primeira fila, Marinho Camargo assumiu a liderança, seguido inicialmente por Wilson Fittipaldi e logo depois por Luiz Pereira Bueno. Bird Clemente que corria em quarto lugar tocou um meio-fio, foi para os boxes trocar um pneu, perdendo várias voltas. Ainda do início da prova, o segundo carro da equipe Vemag, pilotado por Joaquim Cacaio Mattos, teve que abandonar com quebra do diferencial, defeito raro num carro dessa marca. A corrida foi tendo prosseguimento, com Marinho em primeiro e Luizinho em segundo, até que o piloto da Vemag entrou nos boxes para reabastecer.



Luiz Pereira Bueno, o grande vencedor da prova com o Interlagos-12.

Foi então que se iniciou uma confusão provocada pela desorganização dos comissários do Automóvel Clube, quando um deles informou a Jorge Lettry que o carro seria desclassificado por ter parado fora do local determinado. Ocorre que não havia qualquer marcação indicando o local. Lettry determinou que o carro retornasse à corrida, enquanto procurava os comissários para esclarecer os acontecimentos, sem que, no entanto, fosse ao menos recebido por algum deles, que “sumiram” da área dos boxes. Quando Marinho parou pela segunda vez nos boxes, acabou sendo proibido de retornar à pista, pelos comissários que reapareceram apenas para punir o piloto da Vemag.

E assim, a corrida foi se dirigindo para um final melancólico, com os três Interlagos passeando pela pista, seguidos por dois dos Renault 1093 de fábrica, pilotados por José Carlos Pace e Francisco Lameirão, que tinham excelente desempenho.

O JK de Aylton Varanda e João Varanda Filho teve problemas, perdeu muito tempo nos boxes e se atrasou. Os Interlagos de Sérgio Palhares, José Ramos e Adalberto Iasi abandonaram com problemas mecânicos, enquanto o de Cláudio Prieto saiu da pista, se acidentou e abandonou.

Quem se beneficiou com tudo isso foi o Simca de Estevam e Conceição Brandi que acabou conquistando a sexta posição, seguido pelos Renault 1093 de Carlos Erymá/Alex Xavier e Luiz Felipe Gama Cruz/Waldemyr Costa.

[Ver RESULTADOS 1964/17](#)

51 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A primeira etapa do primeiro Campeonato Brasileiro de Kart, promovida pelo Automóvel Clube do Brasil e organizada pelo Automóvel Clube de Minas Gerais e pelo Lagoa Seca Kart Clube, sob o patrocínio de Balas e

Caramelos “Morro Velho”, foi realizado no dia 7 de junho, em circuito improvisado na Praça da Liberdade, em Belo Horizonte e transcorreu com boa organização e sem problemas.

Foram inscritos 45 karts para participar das duas categorias “Brasil” e “Internacional, sendo 22 da Guanabara, 13 de São Paulo, 6 de Minas Gerais e 4 do Paraná.

Na categoria Internacional, Mucio Lodi, liderou a prova desde as primeiras voltas, sendo ameaçado por Alcebiades Queiroz, que acabou tendo um pneu furado no final da corrida que teve a duração de 30 minutos, com o seguinte resultado: 1º (26) Mucio Lodi – 38 voltas; 2º (42) Alcebiades Queiroz – 37 voltas; 3º (9) Hermano Durão – 37 voltas; 4º (38) Eduardo Alijó – 37 voltas; 5º (20) Alírio Matos – 29 voltas; 6º (19) Octávio Durão – 27 voltas; 7º (1) Luís Cláudio Matos – 24 voltas.

Na prova da categoria Brasil, o vencedor foi Maneco Combacau, que liderou a prova de ponta a ponta, sendo ameaçado até a metade por Alberto Savoia, que acabou se acidentando e abandonando. A classificação final foi a seguinte: 1º (88) Maneco Combacau – 80 voltas; 2º (75) Alberto Moura – 75 voltas; 3º (71) Danilo Rodrigues – 68 voltas; 4º (99) Roberto Mendonça – 68 voltas; 5º (52) Sérgio Bosco – 67 voltas; 6º (111) Rubens Araújo – 67 voltas; 7º (65) Ludovino Perez Jr. – 66 voltas; 8º (31) Aurélio Fernandes – 65 voltas; 9º (30) Manuel Maria – 63 voltas; 10º (110) – Aziz Abras – 59 voltas; 11º (66) Antônio Carlos Guimarães – 58 voltas; 12º (55) Henrique Romano – 58 voltas; 13º (16) Isidoro Danon – 55 voltas; 14º (109) Newton Andrade – 55 voltas; 15º (28) Álvaro Barroso – 54 voltas; 16º (23) Vitor Perdigão – 52 voltas.

52 – OS PROTÓTIPOS EM COMPETIÇÕES NACIONAIS

Em junho foi aprovado, pelo Automóvel Clube do Brasil, o regulamento de participação de carros “Protótipos” nas corridas nacionais do Grupo III do Anexo J da FIA. Esse regulamento, tinha como condições básicas, além dos itens normais de segurança, que possuísem no mínimo dois lugares, o que excluía os carros tipo “monoposto” dessa categoria. A ideia de inclusão desses carros nas corridas nacionais, teve origem numa reunião ocorrida no ACESP, em outubro de 1962, da qual estavam presentes o presidente da entidade Oscar Malzoni, o seu primo Gennaro Malzoni e o Sr. Luís Carlos Prado, ambos ligados à Comissão Esportiva da entidade, quando alguém levantou a situação das chamadas “maluquices” dos construtores particulares de automóveis. Nesse momento o Sr. Gennaro Malzoni, que nas horas vagas, também construía seus modelos especiais, protestou com o termo utilizado. O Sr. Luís Carlos Prado indagou, então, se esses carros aguentariam uma “parada dura?”. Os argumentos de Gennaro “Rino” Malzoni foram convincentes, fazendo com que os interlocutores acertassem, naquela reunião, a realização de uma competição destinada a estes carros experimentais. O assunto foi se divulgando, até que se chegasse à aprovação do regulamento, ficando acertado apenas que esses carros não concorreriam aos prêmios destinados à classificação geral das provas, tendo classificação específica para os protótipos e finalmente, sendo autorizada a sua inclusão na corrida “6 Horas de Interlagos”, que seria disputada no dia 19 de julho.

53 – COMISSÃO DESPORTIVA DO ACB

No dia 13 de junho, em face dos diversos problemas surgidos com as posições dos comissários desportivos, o presidente da Comissão Desportiva do ACB, Sr. Amílcar Laurindo Ribas, resolveu alterar a constituição da mesma que passou a ser assim constituída: Presidente – Amílcar Laurindo Ribas – Membros: Paulo Luís Oliveira, Alberto Lélío Moreira, Euclides de Brito e Amadeu Girão.

54 – III 6 HORAS DE PELOTAS

No dia 14 de junho foi disputada a terceira edição das 6 Horas de Pelotas, para carros de fabricação nacional, sagrando-se vencedor Lauro Maurmann Jr. com seu FNM-JK nº 25. A dupla Maurmann/Petrillo liderou a maior parte da prova, sendo muito ameaçado, na parte inicial pelo Simca de Aldo Costa, até que o carro deste teve que se retirar com problemas mecânicos. A partir de então, o seu principal adversário foi o DKW Vemag de Karl e Henrique Iwers, que chegou a liderar a corrida numa das paradas de Maurmann para reabastecimento. Ao final da prova foram feitos protestos contra os carros de Maurmann, Iwers e Vitório Andreatta, sem que fossem identificadas irregularidades na inspeção técnica. Quem acabou desclassificado

foi o Simca de Juvenal Martini/Mário Nelson Silva, porque os pilotos o retiraram da pista sem permitir a inspeção por parte da comissão técnica do ACRS.

[Ver RESULTADOS 1964/18](#)

55 – TORNEIO DE FÉRIAS DE KART NO RIO DE JANEIRO

O jornal O Globo, juntamente com o Motel Country Club Bandeirantes, organizou um “Torneio de Verão” de kart, aproveitando a interrupção do campeonato carioca, e a sua primeira etapa foi disputada no dia 20 de junho que teve como maior destaque Carlos Lourenço que venceu as duas categorias disputadas. Classificação da categoria “Brasil”: 1º (44) Carlos Lourenço; 2º (31) Aurélio Fernandes; 3º (4) Clóvis Sizarte; 4º (3) Ardelim Pinto; 5º (55) Henrique Stockler Fº; 6º (16) Isidoro Danon; 7º (18) Vitor Perdigão; 8º (5) Levi Lito. Classificação da categoria “Internacional”: 1º (44) Carlos Lourenço; 2º (41) Fernando Dias; 3º (0) Roi C. Martin; 4º (9) Hermano Durão; 5º (88) Carlos Eduardo Marcondes; 6º (6) Vitor Perdigão.

56 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A terceira etapa do Campeonato Carioca foi realizada no dia 21 de junho, na pista da Cidade Universitária, na Ilha do Fundão.

A primeira prova do programa, destinada aos pilotos estreantes e novatos foi iniciada às 9,30 horas, com o JK-27 de Carlos Bravo assumindo a ponta, seguido pelo Interlagos-8 de Décio Mazza, que apertou o líder até a metade de prova, quando o motor do seu carro começou a rater facilitando a vitória do piloto de Petrópolis. Seguindo os ponteiros vinham o Simca-2 de Afonso Eurico, os DKW nºs-14, 22 e 6, de Antônio Carvalho, Fernando Mota e Amauri Mesquita, respectivamente. Próximo do final da prova, Eurico passou por Décio Mazza, assim como Amauri Mesquita que tinha superado os outros dois DKW. Ao final da prova, os irmãos Décio e Hélio Mazza protestaram o carro de Amauri Mesquita, que inspecionado foi considerado dentro do regulamento pelos comissários técnicos.



No início da corrida, Mário Olivetti (JK-5) liderou a prova perseguido de perto por Sérgio Palhares (Interlagos-18)

A prova principal, destinada a pilotos veteranos, começou com Mário Olivetti, no JK-5 na liderança, com Sérgio Palhares, Interlagos-18 muito perto, em segundo lugar, vindo a seguir o DKW-96 de Norman Casari, o Interlagos-47 de Luiz Sampaio e os JK nºs 3 e 77, de João Varanda Fº e Amílcar Baroni, respectivamente. Palhares perseguiu Olivetti até a 15ª volta, quando, numa tomada de curva, conseguiu ultrapassá-lo e depois disso foi ganhando distância a cada volta, até receber a bandeirada de chegada em primeiro lugar. Enquanto isso, Casari e Sampaio travavam uma luta roda a roda, até que na 20ª volta Sampaio passou por Casari, mas continuando a luta até que, dez voltas depois Casari capotou espetacularmente. Outra luta interessante era travada por Baroni e João Varanda Filho, ambos pilotando carros JK.

Depois de 36 voltas, Olivetti que mantinha um tranquilo segundo lugar, teve o motor do seu carro fundido e abandonou a prova e, na penúltima volta, foi a vez de Luiz Sampaio capotar o seu Interlagos. Com isso, Amílcar Baroni terminou a prova na segunda colocação.

[Ver RESULTADOS 1964/19](#)

57 – 100 QUILOMETROS DE SÃO LOURENÇO DO SUL

No dia 21 de junho foi disputada a prova “100 Quilômetros de São Lourenço do Sul”, no Rio Grande do Sul, que foi vencida pelo DKW Vemag nº 14 de Valeriano Brandeburski, seguido pelo Gordini nº 66 de Jorge Rodrigues Leripio, ficando em terceiro lugar o DKW Vemag nº 26 de Walney Soares.

58 – TORNEIO DE VERÃO DE KART

Disputada no dia 27 de junho no Motel Country Club Bandeirantes, a segunda etapa do Torneio de Verão promovido pelo jornal O Globo, teve como vencedor nas duas categorias o piloto Carlos Lourenço. Os resultados foram os seguintes: Categoria Brasil: 1º (44) Carlos Lourenço; 2º (43) Fernando Dias; 3º (28) Vitor Perdigão; 4º (4) Lóris Lisanti; 5º (16) Isidoro Danon; 6º (31) Aurélio Fernandes; 7º (22) Artur Ribeiro. Categoria Internacional: 1º (44) Carlos Lourenço; 2º (26) Mucio Lodi; 3º (20) Alírio Matos; 4º (42) Alcebiades Queiroz; 5º (41) José Cristóvão; 6º (15) Antônio Bandeira; 7º (88) Carlos Eduardo; 8º (1) Luís Cláudio Matos; 9º (0) Roy Martin.

59 – GP VITÓRIA DA DEMOCRACIA

Depois de muita discussão, inclusive com a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, remetendo um documento ao CND, contra o ACESP, as duas entidades, APVC e ACESP acabaram se acertando e a associação dos pilotos pode organizar e promover um evento em Interlagos, com o título de “GP Vitória da Democracia”, no dia 5 de julho. O evento tinha uma série de provas muito interessantes, divididas por marcas de carros, que passaram a compor o “Festival de Marcas”. Além dessas provas divididas em corridas para DKW Vemag, Simca, Renault e Volkswagen, também seria realizadas corridas para Turismo Força Livre e Mecânica Nacional.

Debaixo de ameaça de chuva, foi disputada a primeira corrida, destinada aos carros Renault 1093 e Gordini, que teve a participação de quatro carros. William Auada, com 1093, venceu muito pressionado por Jair Santiago. Nessa prova chegou a ser divulgada a possível participação do campeão Fritz D’Orey, o que acabou não acontecendo.



Na prova do Renault, vemos: 89 – Jair Santiago e 42 – Nabur Djedian

Em seguida foi disputada a prova para os Volkswagen, com a participação de nove carros, já com o tempo fechado, com a aproximação da chuva. Elvio Ringel venceu, terminando as 5 voltas, ou 40 quilômetros, com

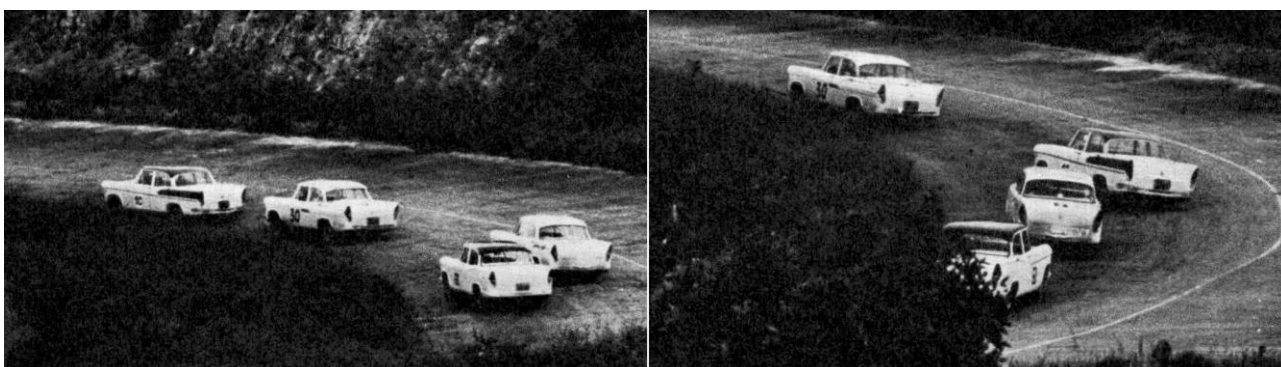
27 segundo de vantagem sobre Luiz Evandro “Águia”, que foi o segundo, ficando em terceiro Pardal e em quarto Nelson Calabresi.

A prova para DKW Vemag foi a que apresentou o maior número de participantes, com 12 carros. Essa prova foi disputada debaixo de garoa, o que provocou algumas derrapagens e três abandonos. O vencedor foi José Carlos Vasconcelos, ficando Marivaldo Fernandes em segundo lugar, Antônio Ribeiro em terceiro e Luiz Celso Marques em quarto.



Na prova dos DKW Vemag, disputada com pista molhada, o 17 de José Otávio Araújo rodou à frente do 2 – Carlos Giraldeoli.

Terminando o “Festival de Marcas”, foi disputada a prova dos Simca, que reuniu cinco carros e foi a mais disputada, com Ubaldo Lolli e Walter Hahn Jr. trocando de posições até Lolli receber a bandeirada de chegada com um segundo de vantagem sobre Hahn. Nessa prova, o piloto Duílio Ramos derrapou na primeira volta saindo da pista e ficando fora da corrida. O terceiro foi Expedito Marazzi e o quatro Ignácio Terrana.



Acirrada disputa na prova dos Simca: 10 (Duílio Ramos), 30 (Ubaldo Lolli), 5 (Walter Hahn Jr.) e 6 (Expedito Marazzi)



A largada da categoria Turismo Força Livre, com Piero Gancia (Alfa Romeo Giulia) e Marivaldo Fernandes (Porsche) à frente.

A corrida da categoria Turismo Força Livre, foi disputada debaixo de forte chuva, contando com 12 carros, entre eles se destacando a Carretera Chevrolet de Caetano Damiani, o Porsche Carrera de Marivaldo Fernandes, a Alfa Giulia de Piero Gancia e a Carretera Simca, vencedora dos 1.600 Quilômetros de Interlagos, com Ciro Cayres ao volante. As primeiras voltas da prova foram lideradas pelo Porsche de Marivaldo Fernandes, seguido por Caetano Damiani, Piero Gancia e Ciro Cayres. Na terceira volta, Damiani assumiu a ponta e foi gradativamente aumentado a sua vantagem, enquanto Ciro Cayres ultrapassava Piero Gancia e, numa arrancada sensacional, se aproximou de Marivaldo, terminando a apenas três segundos do Porsche.



Largada da Mecânica Nacional, com 7 – Antônio Carlos Aguiar (Ferrari 375 Corvette), 14 – Nicola Papaléo (Maserati 250F Corvette) e 22 – Luiz Valente (Alfa Romeo Corvette) na primeira fila.

A prova final, para carros da Mecânica Nacional e Sport Internacional, também disputada debaixo de muita chuva, foi facilmente vencida por Camillo Christófaros na sua Maserati Corvette, ficando em segundo lugar Eduardo Celidônio que correu pela primeira vez com a Maserati 300S e em terceiro Luiz Valente na Alfa Romeo Corvette que pertencera a Camillo. Decepção na prova foi o abandono prematuro da Ferrari Corvette de Antônio Carlos Aguiar e da Maserati Corvette de Nicola Papaléo. Na classe Mecânica Nacional até 3.300 cc, venceu Jayme Silva no Landi Bianco Simca.

[Ver RESULTADOS 1964/20](#)

60 – KART EM TERESÓPOLIS

Foi realizado no dia 5 de julho uma prova de Kart, na Cidade de Teresópolis, no Estado do Rio de Janeiro, em comemoração ao aniversário da cidade, vencendo Mário Júlio de Moraes na prova da categoria “Brasil” e Paulo Roberto Monteiro na “Internacional”. A prova foi um completo sucesso, contando com a presença de milhares de pessoas e os resultados finais foram os seguintes: Categoria Brasil: 1º (27) Mário Júlio de Moraes; 2º (16) Isidoro Danon; 3º (10) Jaime Abrunhosa; 4º (23) Vitor Perdigão; 5º (4) Loris Lizant; 6º (54) Roberto Miranda; 7º (30) Aurélio Fernandes; 8º (24) Ronaldo Guimarães; 9º (3) João Pedro Reis. Categoria Internacional: 1º (14) Paulo Roberto Monteiro; 2º (44) Carlos Lourenço Gomes; 3º (42) Alcebíades Queiroz; 4º (9) Hermano Durão; 5º (88) Fernando de Melo Tavares.

61 – AUTOMÓVEL CLUBE DO DISTRITO FEDERAL

Dentro da “onda” do retorno do comando do automobilismo para o Automóvel Clube do Brasil, foi fundado em Brasília no dia 11 de julho o Automóvel Clube do Distrito Federal. Como se sabe, o Automóvel Clube de Brasília era uma entidade ligada à Confederação Brasileira de Automobilismo e, os desportistas, com medo de represália e pela falta de uma representação do Clube da Rua do Passeio, resolveram criar esse novo clube, que tinha a seguinte constituição: Presidente de Honra – Sylvio Américo Santa Rosa (presidente do ACB); Presidente Honorário – Plínio Catanhede (prefeito do DF); Presidente – Luiz Carlos Pujol; 1º vice-presidente – João Hercúlio (o mesmo que representou a CBA na reunião no México e que foi injuriado pelo Sr. Santa Rosa); 2º vice-presidente – Sérgio Ribeiro da Costa; 1º secretário – João Braz de Souza; 2º secretário – Alcides Souza Barroso; 1º tesoureiro – Elcio Innecco; 2º tesoureiro – João Carlos Paes;

Presidente da Comissão Desportiva – Eduardo R. V. Taurizano (ex-CBA); presidente da Comissão Técnica – Enio Lourenço Garcia; presidente da Comissão de Estradas e Transportes – Inácio Correa Leite Jr.; presidente da Comissão de Turismo – Ary de Freitas; presidente da Comissão de Trânsito – Ten. Laudelino de Souza Santos Filho; presidente da Comissão de Patrimônio – Antônio Martins Filho; presidente da Comissão Social – Alberto Veronese; presidente da Comissão de Divulgação – Edson Nunes de Paula. Era tanto presidente que não sobrava espaço para os “reles mortais” e o clube teria duração curta.

62 – TORNEIO DE FÉRIAS DE KART DO RIO DE JANEIRO

No dia 11 de julho foi disputada mais uma etapa do “Torneio de Férias”, promovido pelo Jornal O Globo, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, sagrando-se vencedores, Aurélio Fernandes na categoria “Brasil” e Luís Cláudio Matos na categoria “Internacional”. Categoria “Brasil” – 1º (31) Aurélio Fernandes; 2º (41) José Cristóvão; 3º (16) Isidoro Danon; 4º (4) Loris Lisanti; 5º (43) Fernando Dias; 6º (30) Manuel Maria. Categoria “Internacional” – 1º (1) Luís Cláudio Matos; 2º (9) Hermano Durão; 3º (41) José Cristóvão; 4º (43) Fernando Dias; 5º (21) Paulo Macedo; 6º (6) Vitor Perdigão.

63 – ABSOLVIDO AMARAL JÚNIOR

O piloto João Batista do Amaral Júnior, piloto do carro nº 50, que abalroou o carro nº 2, nos 500 Km de Interlagos de 1963, acidente que provocou a morte de Celso Lara Barberis, foi absolvido da acusação de assassinato, pelo juiz Neville Riena, da 7ª Vara Criminal de São Paulo. O juiz, em sua decisão, considerou que o fato ocorreu por motivo de acidente ou culpa da própria vítima.

64 – FINAL DO TORNEIO DE KART DE VERÃO

A etapa final do Torneio de Kart de Verão foi disputada no sábado, dia 18 de julho na pista do Motel Country Club Bandeirantes, sagrando-se vencedores os pilotos Loris Lisanti na categoria Brasil e Hermano Durão na Internacional. Com essa prova, sagraram-se campeões do torneio, Loris Lisanti na categoria Brasil e Carlos Lourenço na Internacional. Os resultados das provas e do torneio foram os seguintes: Categoria Brasil (prova): 1º (4) Loris Lisanti; 2º (43) Fernando Dias; 3º (3) Ardelim Pinto; 4º (23) Artur Ribeiro; 5º (19) João Renha; 6º (31) Aurélio Fernandes; 7º (41) Carlos Lourenço; 8º (16) Isidoro Danon. Categoria Internacional (prova): 1º (9) Hermano Durão; 2º (15) Antônio Bandeira; 3º (44) Carlos Lourenço; 4º (6) Vitor Perdigão; 5º (1) Luís Cláudio Matos; 6º (43) Fernando Dias.

Resultado do Torneio: Categoria Brasil: 1º Loris Lisanti – 921 pontos; 2º Aurélio Fernandes – 890; 3º Carlos Lourenço, 871; 4º Fernando Dias – 727; 5º Isidoro Danon – 502; 6º Ardelim Pinto – 449; 7º José Cristóvão – 300; 8º Vitor Perdigão – 296; 9º Artur Ribeiro – 240; 10º João Renha e Henrique Stockler – 127; 12º Levi Lito – 55; e 13º Ronaldo Guimarães – 40 pontos. Categoria Internacional: 1º Carlos Lourenço – 1025 pontos; 2º Hermano Durão – 869; 3º Luís Cláudio Matos – 582; 4º Fernando Dias – 522; 5º Antônio Bandeira – 395; 6º Vitor Perdigão – 359; 7º José Cristóvão – 352; 8º Mucio Lodi – 300; 9º Roi C. Martin – 265; 10º Alírio Matos – 225; 11º Carlos Eduardo Marcondes – 198; 12º Paulo Macedo e Alcebíades Queiroz – 169.

65 – CORRIDA DOS CRONISTAS

Como preliminar da prova “6 Horas de Interlagos”, que foi organizada pela “Associação Brasileiras de Cronistas Automobilísticos – ABCAT”, foi disputada no dia 18 de julho, a prova intitulada “Prova da Pena”, com a participação de sete jornalistas especializados em automobilismo. O vencedor foi José Lago, de O Globo, que pilotando um DKW Vemag, levou 25m01s2, para cobrir os 40 quilômetros da prova, com a média de 95,923 km/h. O veterano Euclydes de Brito, jornalista que já foi piloto de automóveis no tempo da Gávea, ficou em segundo lugar e em terceiro Mauro Salles, que mesmo com o para-brisa quebrado, registrou a melhor volta da prova com o tempo de 4m51s4. Salles, vinha recuperando terreno e quase terminou em segundo, não fosse um erro seu, que ao tentar ultrapassar a Euclydes de Brito, acabou dando uma derrapada na última volta, perdendo com isso a chance de melhorar de colocação.

[Ver RESULTADOS 1964/21](#)



José Lago o vencedor da prova

66 – I SEIS HORAS DE INTERLAGOS

A prova das 6 Horas de Interlagos, disputada no dia 19 de julho, teve uma configuração diferente da tradicional, sendo dividida em três baterias de duas horas cada, com intervalo de uma hora entre elas, com o resultado final sendo apurado pela soma de tempos obtidos em cada bateria. Os carros, seguiam o regulamento do Grupo III do Anexo J da FIA e Protótipos nacional, foi dividido em duas categorias, até 1.600 e acima de 1.601 cc.

Os favoritos eram o Porsche de Chico Landi/Marivaldo Fernandes, a Alfa Giulia de Emílio Zambello/Piero Gancia e os três Willys Interlagos da equipe oficial de fábrica, que seriam pilotados por Bird Clemente (12); Francisco Lameirão (21) e Wilson Fittipaldi Jr. (22). A surpresa era a presença de Lameirão no lugar de Luiz Pereira Bueno, que com problemas de saúde não pode participar da prova. Além desses carros, havia o DKW Malzoni de Marinho Camargo que, por se tratar de um carro experimental (protótipo), ficava a dúvida quanto à sua resistência.

O grid de largada, composto por 27 carros, definido por sorteio, com os carros da categoria acima de 1.601 cc à frente, ficou assim constituído:

1ª fila: 1 – Ivo Noal (Simca); 51 – Ignácio Terrana (Simca); 45 – Marivaldo Fernandes (Porsche).

2ª fila: 88 – Zoroastro Avon (Simca); 9 – Conceição Brandi (Simca).

3ª fila: 16 – Roberto Dal Pont (DKW); 37 – Bruno Barracano (Gordini); 11 – Joaquim Cacao Mattos (DKW);

4ª fila: 84 – Paulo Nascimento (Gordini); 99 – Roberto Mendonça (DKW).

5ª fila: 41 – Carol Figueiredo (1093); 69 – Marcelo Audrá (Interlagos); 17 – Luiz Meneghelo (DKW).

6ª fila: 54 – José Fernando Doubeck (1093); 22 – Wilson Fittipaldi Jr. (Interlagos).

7ª fila: 28 – Emílio Zambello (Alfa Giulia); 21 – Francisco Lameirão (Interlagos); 3 – José Ramos (Interlagos).

8ª fila: 20 – Nilo Vinhaes (DKW Vinhaes); 19 – Charlez Marzanasco (DKW).

9ª fila: 10 – Marinho Camargo (DKW Malzoni); 8 – Ari Iasi (Interlagos); 33 – Geraldo Freire (1093).

10ª fila: 40 – José Carlos Pace (1093); 42 – Danilo Lemos (1093).

11ª fila: 12 – Bird Clemente (Interlagos); 32 – Waldomiro Pieski (DKW).

A primeira bateria apresentou o Porsche assumindo a liderança seguido pela Alfa Giulia e pelos três Interlagos, com Bird e Wilsinho fazendo com que Zambello se desdobrasse na condução da Alfa Romeo, para manter a segunda colocação.

Pouco depois de uma hora de corrida, o carro de Bird Clemente apresentou a quebra de um balancim do motor, sendo obrigado a abandonar a prova, com seus mecânicos tendo o restante da prova e o intervalo para a segunda bateria para reparar o carro. Faltando poucas voltas para o final da bateria, Marivaldo Fernandes entrou nos boxes para reabastecer, pois tinha se esquecido de abrir o tanque reserva do carro. Foi o suficiente para que Zambello assumisse a ponta, seguido por Wilson Fittipaldi Jr., mas esse, vislumbrando a chance de vencer, acabou “abusando”, perdendo a direção na curva 3, no final do Retão e

capotando. Devido a esse acidente, o diretor da prova, Ângelo Juliano decidiu encerrar a bateria, quando faltavam cerca de nove minutos para o seu final, permitindo que Zambello recebesse a bandeirada de chegada em primeiro, com quatro segundos de vantagem para Marivaldo Fernandes. Outra medida que merece consideração foi que a bandeirada foi baixada depois da decisão do diretor de prova, independentemente do líder ser o primeiro, o que provocou diferença de voltas entre carros que estavam próximos, em face do momento em que se completava o tempo de prova. Marinho Camargo, no Protótipo DKW Malzoni, não chegou a completar a primeira volta, com problemas mecânicos. Zambello terminou em primeiro, com Marivaldo em segundo, Lameirão em terceiro, Joaquim Cacao Mattos (DKW Vemag) de fábrica em quarto e Ari Iasi (Interlagos) em quinto.



Uma das largadas da prova, vendo-se: 11 – Joaquim Cacao Mattos (DKW Vemag), 8 – Ari Iasi (Interlagos), 21 – Francisco Lameirão (Interlagos), 41 – Carol Figueiredo (Renault 1093) e 40 – José Carlos Pace (Renault 1093).

Para a segunda bateria alinharam, para a largada, 23 dos 27 carros que iniciaram a prova, com Bird Clemente assumindo a condução do Interlagos nº 21 que fora pilotado por Francisco Lameirão na primeira bateria, passando Lameirão para o 12, que tinha abandonado nessa bateria. Marinho estava de volta com os problemas do DKW Malzoni solucionados. E essa bateria foi inteiramente dominada por Chico Landi que tinha assumido o volante do Porsche nº 45, liderando de ponta a ponta.

Piero Gancia, na Alfa Giulia nº 28, recebeu tenaz perseguição de Bird Clemente no Interlagos nº 21, que recebeu a bandeirada de chegada a menos de três segundos da Alfa Romeo.



Luta entre a Alfa Romeo Giulia de Piero Gancia/Emílio Zambello e o DKW Malzoni de Marinho Camargo

E, como a decisão do diretor de prova foi dar a bandeirada de chegada aos carros, após completada a segunda hora de corrida, Chico Landi foi beneficiado, terminando a prova com 30 voltas, enquanto Piero Gancia e Bird Clemente ficaram com 29 voltas, quando a vantagem de Landi era de pouco mais de meia volta sobre os dois, o que praticamente decidiu a corrida. Note-se que a média do vencedor foi inferior à da bateria anterior. O quarto colocado foi um surpreendente Adalberto Iasi no Interlagos nº 8 e o quinto Marinho Camargo no DKW Malzoni, que chegou a acompanhar o ritmo de Piero Gancia e Bird Clemente, antes de, novamente, apresentar problemas e cair de rendimento.

A terceira bateria, disputada durante a noite, foi mais para cumprir o restante da prova, sem grandes disputas. Marinho não largou, com problemas mecânicos no seu DKW Malzoni, e Marivaldo, Zambello e Bird, apenas conduziram seus carros até o final da corrida.

Na somatória de tempo, venceu a dupla Chico Landi/Marivaldo Fernandes no Porsche Carrera 2 nº 45, que foi realmente o dominador da corrida, embora a volta de vantagem sobre o segundo colocado tenha sido em função da atitude, a nosso ver errada, do diretor de prova, ao dar a bandeirada de chegada quando era completado o tempo de duas horas, independentemente da passagem do líder.

Emílio Zambello e Piero Gancia tiraram o que era possível da Alfa Romeo Giulia, que vinha tendo um desempenho excelente nas corridas brasileiras, vencendo duas corridas das quais tinha participado até então.

Francisco Lameirão, líder dos pilotos dos Renault 1093 da fábrica, convocado de última hora para substituir Luiz Pereira Bueno, teve excelente desempenho no Interlagos nº 21 e, como uma espécie de suplente, acabou tendo que ceder a pilotagem ao primeiro piloto da equipe, Bird Clemente, que ficara sem carro com a quebra do Interlagos nº 12.

Joaquim Cacao Mattos, o sobrinho do Marinho, teve uma soberba atuação ao volante do DKW Vemag nº 11, com muita regularidade, levou o carro à quarta posição geral.

O quinto foi Carol Figueiredo, no Renault 1093 nº 41, que se beneficiou do abandono de José Carlos Pace na última bateria.



O estado do Interlagos de Wilson Fittipaldi Jr. depois de capotar e à direita uma passagem dos carros logo após uma das largadas.

Danilo Lemos, convocado de última hora para pilotar o Renault 1093 nº 42, saiu-se muito bem, conquistando a sexta posição da corrida.

Os irmãos Ari e Adalberto Iasi, no Interlagos que pertencera a Marivaldo Fernandes, vinham fazendo uma ótima corrida, até que tiveram problemas mecânicos na última bateria, perdendo muito tempo nos boxes, mas ainda assim terminaram na sétima colocação.

José Carlos Pace, foi um dos destaques da corrida, até que teve que abandonar na última bateria, ficando com a oitava posição final.

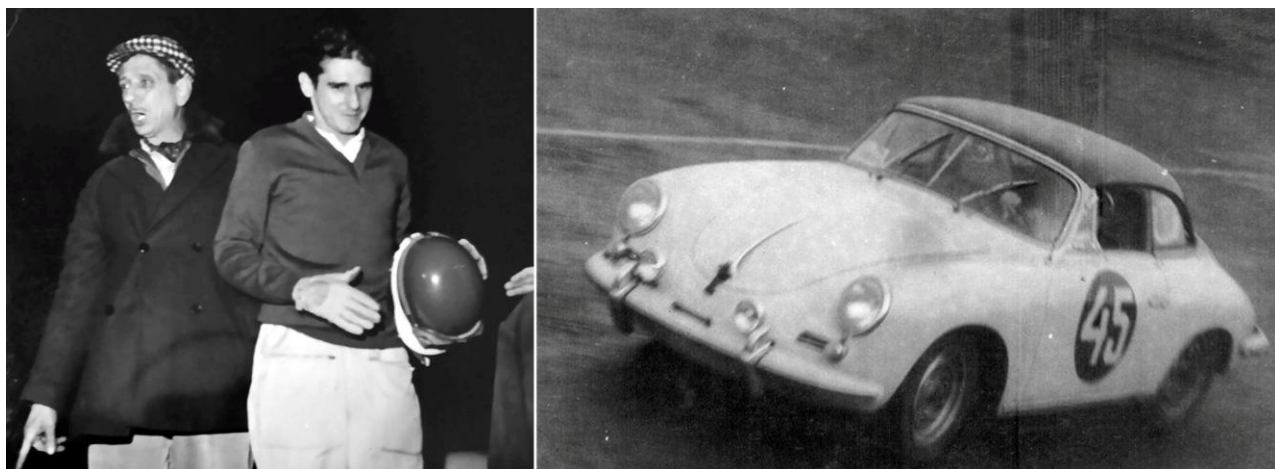
A dupla Geraldo Freire e William Auada, teve boa atuação, principalmente Auada, que chegou a terminar a segunda bateria à frente de um dos carros da equipe oficial da fábrica.

Fechando o grupo dos dez primeiros, chegou o “francês” Charlez Marzanasco, que fez uma corrida à base da regularidade, sem grande destaque, mas o suficiente para ficar em os dez primeiros.

Além desses, merecem destaque Wilson Fittipaldi Jr. que capotou o Willys Interlagos ainda na primeira bateria, felizmente sem maiores consequência do que um antebraço quebrado; Marinho César Camargo que andou muito bem quando o DKW Malzoni permitiu; a presença de outro protótipo, o DKW Vinhaes,

que nada mais era que um Belcar com a traseira cortada, que recebeu do público o apelido de “pé na bunda”, que teve fraco desempenho; e a surpreendente atuação do piloto novato Waldomiro Pieski na última bateria, levando o seu DKW ao quinto posto.

[Ver RESULTADOS 1964/22](#)



Chico Landi e Marivaldo Fernandes vencedores da prova com o Porsche Carrera 2 nº 45

67 – 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE

No mesmo momento em que se disputavam as 6 Horas de Interlagos, era realizada em Porto Alegre a mais importante corrida da categoria Força Livre do Rio Grande do Sul. E esta nada mais foi do que um “atestado” eloquente da decadência da categoria tipo carretera, com sete entre os oito primeiros classificados sendo carros nacionais preparados, naquilo que se convencionou chamar de “assemelhados”, conforme publicado no jornal Diário de Notícias do Rio Grande do Sul.

Largaram para a prova 17 carros, sendo 6 carreteras “legítimas”; 5 carros nacionais modificados (também carreteras); e 6 carros nacionais originais.



Duas disputas na prova: 26 – Jayme Silva (Simca TC) e Catharino Andreatta (Chevrolet TC) e 25 – Lauro Maurmann Jr. (FNM 2000 JK) e 3 – Aldo Costa (Simca Rallye)

A disputa pela liderança ficou restrita à carretera Corvette de Catharino Andreatta, à carretera Ford de José Asmuz, que durou até a 14ª volta, quando Asmuz abandonou com o câmbio quebrado, depois de estabelecer o novo recorde para a pista, com o tempo de 5m11s0. Catharino chegou a perder a liderança para Jayme Silva, quando parou para reabastecer a sua carretera, mas pouco tempo depois superou o Simca de fábrica e venceu com certa tranquilidade.

A categoria dos carros nacionais originais ocorreu uma luta muito interessante entre o JK de Lauro Maurmann e o Simca de Aldo Costa. Maurmann, quando faltavam três voltas para o término da corrida parou para reabastecer o seu carro, cedendo a liderança para Aldo. E quando tudo parecia que a vitória seria de Aldo Costa, eis que seu carro ficou sem combustível, fazendo com que o piloto “abastecesse o seu carro num posto de gasolina que ficava à beira da pista”, e com isso perdendo a chance de vencer.

Excelente atuação teve Henrique Iwers, no único DKW Vemag presente à prova, que conquistou a quinta colocação final.

Durante a corrida ocorreu um acidente, com uma vítima fatal, o que fez com que o deputado Getúlio Marcantônio, do Partido Liberal, apresentasse uma representação, propondo a proibição de corridas automobilísticas nas ruas de Porto Alegre, que acabou sendo acolhida.

[Ver RESULTADOS 1964/23](#)



A Carretera Chevrolet Catharino Andreatta, vencedora da prova e o Simca de Jayme Silva, segundo colocado.

68 – UMA HORA DE VELOCIDADE DE KART

No domingo, dia 19 de julho, foi realizada a prova “Uma Hora de Velocidade”, promovida pelo jornal O Globo, em comemoração ao terceiro aniversário da criação da Administração Regional de São Cristóvão. A prova foi disputada na Avenida Pedro II, na alameda defronte ao CPOR, e foi vencida por Mário Júlio de Moraes, ficando em segundo lugar Antônio Bandeira. 1º (27) Mário Júlio de Moraes (BR) - 108 voltas – 64,8 km/h; 2º (15) Antônio Bandeira (INT) 106 v; 3º (4) Loris Lisanti (BR) 102 v; 4º (10) Jaime Abrunhosa (BR) 97 v; 5º (19) João Vital/João Renha (BR) 96 v; 6º (3) Hélio Abrunhosa (BR) 92 v; 7º (41) José Cristóvão (INT) 87 v; 8º (17) Roberto Miranda/Ricardo Achcar (BR) 85 v; 9º (1) Robinson Rocha (BR) 82 v; 10º (38) Eduardo Alijó (INT) 62 v; 11º (43) Fernando Dias (INT) 61 v; 12º (31) Aurélio Fernandes (BR) 51 v; 13º (14) Paulo Roberto Monteiro (INT) 43 v; 14º (44) Carlos Lourenço (INT) 33 voltas.

69 – DIRIGENTES DA CBA RECEBIDOS PELO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

No dia 23 de julho, uma comissão, formada pelo Deputado Edgar Bezerra Leite, Marechal e deputado Ângelo Mendes de Moraes, Deputado Antônio Sylvio Cunha Bueno, deputado Nicolau Tuma, e pelo jornalista Wolney Milhomem, representando a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, foi recebida pelo presidente da República, Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco. Os parlamentares apresentaram um dossiê ao presidente, esclarecendo os motivos da criação da CBA, afirmando que “o que houve com o automobilismo era comparável ao presidente extinguir a CBD (na época ainda não existia a CBF) e entregasse o futebol a um clube, como o Fluminense”. Informaram ainda que a CBA estava em perfeito funcionamento, com sede nas lojas de 20 a 22 da SQS 310, em Brasília – DF. O presidente Castelo Branco, depois de ouvir os deputados, prometeu solucionar o problema o mais brevemente possível. Na mesma época, o presidente do Automóvel Clube do Brasil, General Sylvio Américo Santa Rosa, tentava agendar uma visita ao presidente da República, em obter êxito.

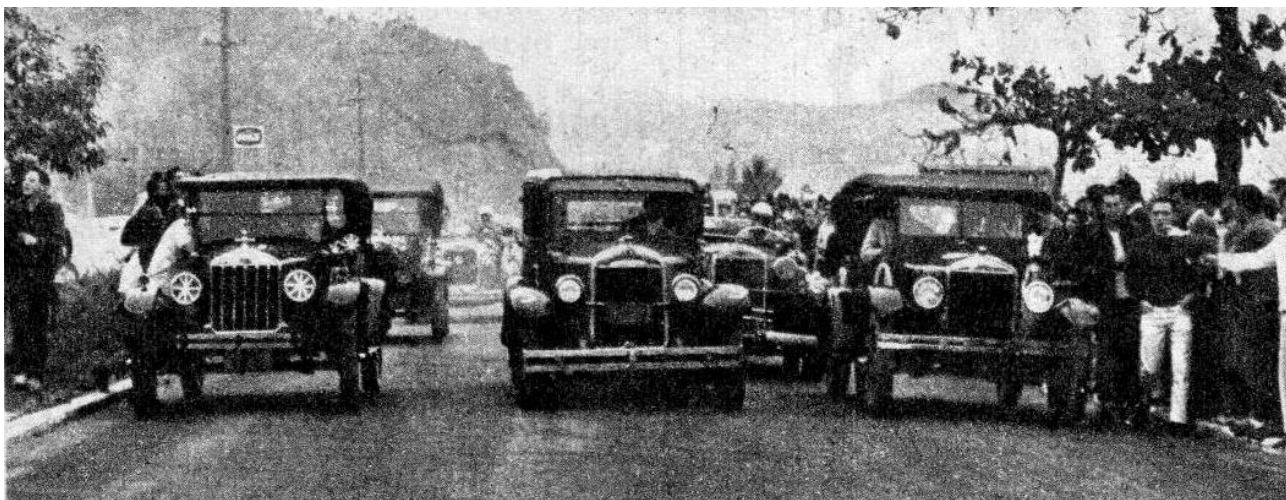
70 – CEM MILHAS DA GUANABARA

A prova Cem Milhas da Guanabara foi disputada no dia 26 de julho, no circuito da Barra da Tijuca, numa programação da qual constavam três provas: uma para carros antigos, que recebeu o nome de “Prova dos Intocáveis”, uma para pessoas do sexo feminino, as “20 voltas Femininas” e a prova de Cem Milhas.

A primeira prova do programa foi a “Feminina”, que teve a participação de cinco carros e a vitória foi tranquila da pernambucana Niége Rossiter, que pilotando um Interlagos, terminou a prova com 40

segundos de vantagem para Elzinha Freitas, sendo as únicas a completarem a corrida., Elizabeth Fernandes (Interlagos), Angélica Lolli (Simca) e Cecília Teixeira (VW Sedan) não completaram a prova.

Depois da prova Feminina, foi a vez do “Intocáveis”, que foi mais um desfile do que uma corrida, que foi vencida por Maurício Memória (Buick 1928), seguido por Leandro Guimarães (Ford 1929), Mário Marques Tourinho (Reo 1928), Douglas Roberti (Ford 1929), Maurício Cohen (Ford 1929), Luís Peçanha (Chandler 1930), Ademar Alves (Ford 1929), Cecília Teixeira (Chevrolet 1927), Roberto Ribeiro (Ford 1925), José Chiara (Ford 1919) e Fernando leão (Ford 1925).



Largada da prova dos calhambeques

A prova “Cem Milhas da Guanabara”, foi disputada por 22 carros, com destaque para o Porsche Carrera 2 de Marivaldo Fernandes, a Alfa Giulia de Emílio Zambello, e os dois Interlagos da equipe oficial da Willys, pilotados por Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno, além dos protótipos DKW Malzoni de Marinho Camargo e o Karmann Ghia com motor Porsche de Francisco Landi.

O Karmann Ghia Porsche era um projeto de Paulo Goulart, que usou a Ramson, uma fábrica de alumínio de sua propriedade, para iniciar a importação de motores Porsche 1600, com o objetivo de instalá-los nos Volkswagen ou Karmann Ghia de fabricação nacional. Devido a sua amizade com Chico Landi, este o convenceu a inscrever um Karmann Ghia com motor Porsche nas Cem Milhas da Guanabara, o que acabou acontecendo.



Os carros na volta de apresentação para a largada, com a Alfa Romeo Giulia de Emílio Zambello e o Karmann Ghia Porsche de Chico Landi.

Iniciada a corrida, Marivaldo Fernandes assumiu a ponta com o Porsche Carrera 2 nº 45, sendo perseguido por Emílio Zambello na Alfa Giulia nº 28, e por Bird Clemente no Interlagos nº 12. Um pouco atrás vinham numa luta feroz, Chico Landi no Karmann Ghia Porsche nº 2, Luiz Pereira Bueno no Interlagos nº 21 e Marinho César Camargo no DKW Malzoni nº 10.

Quando Bird tentava ultrapassar Zambello, na sexta volta, quebrou-se o balancim do motor do seu Interlagos, mais uma vez fazendo com que o piloto da Willys passasse de piloto a assistente na corrida. Pouco depois foi a vez do carro de Marivaldo começar a falhar, fazendo com que o piloto do Porsche recorresse aos boxes para reparar o defeito.

Com isso, Zambello assumiu uma liderança relativamente confortável, seguido por Chico Landi, Luiz Pereira Bueno e Marinho.



Passagem do Porsche de Marivaldo Fernandes perseguido pelo Malzoni de Marinho Camargo e a Alfa Romeo Giulia de Emílio Zambello.

Marivaldo perdeu algumas voltas nos boxes e retornou à corrida dando tudo que o seu Porsche podia e, quando se posicionou para tirar uma volta do Karmann Ghia Porsche, derrapou, saiu da pista, atropelou três assistentes que se encontravam num local proibido e se chocou contra o Ford 1929, nº 13, de Douglas Roberti, que tinha participado da prova dos “Intocáveis” e estava posicionado em local não recomendado. Com esse fato, a corrida passou a se resumir a Zambello na frente, já enfrentando problemas com a embreagem, Luiz Pereira Bueno, Chico Landi e Marinho Camargo.



O Karmann Ghia Porsche de Chico Landi, vencedor da prova, seguido pelo Malzoni de Marinho Camargo.

Com a corrida se aproximando do final, além do problema com a embreagem, Zambello ficou praticamente sem freios na sua Alfa Romeo, tendo que reduzir a velocidade e permitir a ultrapassagem de Chico Landi e Luiz Pereira Bueno, enquanto Marinho pouco depois se retirou com problemas mecânicos.

Chico Landi usou de toda a sua experiência para se manter na liderança, e acabou quase um minuto à frente de Luiz Pereira Bueno, com Zambello ainda conseguindo receber a bandeirada, apesar dos problemas enfrentados, na terceira colocação.

[Ver RESULTADOS 1964/24](#)

71 – PRÊMIO CIDADE DE SANTOS DE KART

O Prêmio Cidade de Santos de Kart foi disputado no dia 26/07/1964 num circuito improvisado na Ponta da Praia, com 1.000 metros de extensão, compreendendo a Av. Eptácio Pessoa, Rua Particular Trabisi, Av. Bartolomeu de Gusmão, Av. Joaquim Montenegro, Rua dos Bancários e novamente A. Eptácio Pessoa.

A prova reuniu nada menos que 48 karts e contou com e baterias eliminatórias de 20 minutos cada classificando 12 karts por bateria, e uma final com 48 quilômetros. Sagrou-se vencedor Affonso Giaffone Jr que completou 68 voltas de 43m31s3, média de 66,640 km/h, classificando-se a seguir: 2º Paulo Viscardi; 3º Júlio Theuer; 4º Orlando Panarúbia; 5º Rubens de Araújo; 6º Durval Viscardi; 7º Fernando Guerra; 8º Rijo Vacari; 9º Roberto Mendonça; e 10º Carlos e Alcides Gordalho.

72 – 500 QUILÔMETROS DE LAGES - SC

No dia 26 de julho foi disputada a prova 500 Quilômetros de Lages, num circuito compreendido pela Avenida Presidente Vargas, Avenida Luís da Camões, BR-36 (atual 282), Avenida Duque de Caxias, Avenida Belizário Ramos, retornando à Avenida Presidente Vargas, com 5.600 metros.

O resultado final dessa prova foi a vitória do DKW Vemag nº 41, pilotado por corredores Nilton Rodolfo e Joaquim Oliveira, da cidade de Porto Alegre, cobrindo as 89 voltas no tempo de 5h01m34s, média de 99,162 km/h. Em segundo lugar ficou o Renault 1093 nº 5 de João Casara/Fernando Gonçalves, que também completaram as 89 voltas, registrando tempo de 5h02m52s8, média de 98,732 km/h, que venceu na classe A.

Por classes, na A, venceu o 1093 de João Casara/Fernando Gonçalves, seguido pelo 1093 de Luiz Fernando Andreatta/Elói Heinz e pelo 1093 de Nelson Barella/Leo Sperandio. Na classe B, venceu o DKW de Nilton Rodolfo/Joaquim Oliveira, seguido pelos DKW de Sílvio Santana/Fernando Villar em segundo, Alberto Cassagna/Arno Luersen em terceiro e Brasil Telles/Antônio Gonçalves em quarto. Na classe C venceu a dupla Plínio Luersen/Nelson Blavatti, ficando em segundo Menelau dos Santos/Élcio Marhofer, ambos com Simca.

73 – 2ª RODADA DO PAULISTA DE KART

A segunda rodada do campeonato paulista de kart foi disputada no dia 2 de agosto, em Interlagos, apresentando o seguinte resultado: 1º Carol Figueiredo; 2º Durval Viscardi; 3º Affonso Giaffone Jr.; 4º Júlio Theuer; 5º Fernando Guerra; 6º Carlos Alberto Savoia; 7º Danilo José Rodrigues; 8º Paulo Viscardi Filho; 9º Maneco Combacau; 10º Henrique Romano.

74 – CAMPEONATO CARIOCA DE RALLY

A quinta etapa do Campeonato Carioca de Rally Interclubes, foi realizada no domingo, dia 2 de agosto, em homenagem ao aniversário do Botafogo de Futebol e Regatas, na Praia de Botafogo. O vencedor foi Antônio Sérgio Moreira e o resultado da prova foi o seguinte: 1º (4) Antônio Sérgio Moreira (229 pontos); 2º (9) José Antônio C. Braga (576 pontos); 3º (10) Hélio P. Silva (626 pontos); 4º (20) Lúcio Wandek (792 pontos); 5º (5) Emanuel Schachmer (1.043 pontos); 6º (12) Carlos A. S. Ribeiro (1.269 pontos); 7º (8) Jacob Dowek (1.523 pontos); 8º (2) José Ulisses Álvares Arco (1,636 pontos); 9º (13) Marcelo Walneck (1.694 pontos); 10º (3) Marcelo Volk (2.628 pontos); 11º (27) Alfredo Montenegro (6.175 pontos).

75 – CAMPEONATO BRASILIENSE DE KART

No dia 2 de agosto foi realizada a primeira etapa do Campeonato Brasiliense de Kart, na pista do Toy Clube, registrando a vitória da dupla Wilson Hadjw/Eduardo Taurizano com o Kart nº 13. Em segundo lugar ficou o nº 45 – André Alves de Souza, em terceiro o nº 22 – Moacyr Fraga e em quatro o nº 44 – Isac Coen.

76 – 3 HORAS DE PASSO FUNDO

Marcada inicialmente 2 de agosto, por causa do mau tempo, a prova “3 Horas de Passo” acabou sendo realizada na segunda-feira, dia 3 de agosto, num evento que teve como preliminares, duas corridas para estreantes e novatos.

A primeira foi disputada por carros da classe “A”, englobando os Volkswagen e Renault Dauphine, e foi vencida por Venâncio Mendonça Filho (VW), seguido por Alfeu Comin (Dauphine) e José Rosário (VW).

Na prova da classe “B”, com a participação de carros DKW Vemag e Renault 1093 foi vencida por Rui Menegaz (DKW), seguido por Francisco Feoli (DKW) e Lino Trevisan (DKW).

A prova de 3 horas foi acirradamente disputada entre o piloto Plínio Luersen, de Lages-SC e Breno Fornari, de Porto Alegre, ambos pilotando carros Simca, com a prova sendo decidida quando Fornari teve problemas e recorreu ao boxe para reparos. Com isso venceu Luersen que, porém, depois da prova foi desclassificado uma vez que se recusou permitir que os comissários técnicos abrissem o motor do seu carro e com isso a vitória caiu no colo do Renault 1093 de Clóvis de Moraes que fez uma corrida excepcional para um carro de tão baixa potência, ficando em segundo João Cassara (1093) e em terceiro Nilson Rodolfo (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1964/26](#)

77 – CAMPEONATO PAULISTA DE KART

A terceira etapa do campeonato paulista de kart foi disputada no dia 8 de agosto em Interlagos, com o seguinte resultado final: 1º (1) Carol Figueiredo; 2º (33) Affonso Giaffone Jr.; 3º (77) Durval Viscardi; 4º (59) Carlos Savoia; 5º (55) Henrique Romano; 6º (53) Carmino Girolla Neto; 7º (11) Joaquim Cacao Mattos; 8º (2) Sérgio Bosco Rosas; 9º (25) Maneco Combacau; 10º (120) Edson Alonso; 11º (75) Sérgio Lara.

78 – CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A quinta rodada do campeonato carioca de Kart, disputada no sábado, dia 8 de agosto no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, teve como vencedores Túlio Coutinho na categoria Brasil e Luís Cláudio Matos na Internacional, cujos resultados foram os seguintes: Categoria Brasil – 1º (58) Túlio Coutinho; 2º (4) Lóris Lisantti; 3º (49) Adésio Rocha Filho; 4º (44) Carlos Lourenço; 5º (16) Isidoro Danon; 6º (17) Roberto Miranda; 7º (43) Fernando Dias; 8º (48) Augusto Lamego. Categoria Internacional – 1º (1) Luís Cláudio Matos; 2º (42) Alcebíades Queiroz; 3º (15) Antônio Bandeira; 4º (43) Fernando Dias; 5º (39) Octávio Durão.

79 – CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A quarta etapa do campeonato carioca de automobilismo foi disputada no dia 9 de agosto na pista da Cidade Universitária, na Ilha do Fundão.

Na prova para pilotos estreantes e novatos, alinharam 13 carros, Hélio Mazza, Interlagos nº 75 assumiu a liderança, se mantendo na liderança por 10 das 20 voltas programadas, quando o seu carro começou a falhar até ele parar definitivamente na 17ª volta. Com a saída de Hélio Mazza, quem assumiu a liderança foi Manuel Maria, no Interlagos nº 30, muito acossado por Heitor Palhares (Simca nº 39), que acabou por superá-lo, para perder a liderança logo em seguida para Décio Mazza (Interlagos nº 8), que tinha largado na última posição, mas que vinha recuperando terreno. Manuel Maria teve problemas e não completou a prova, mesmo assim se classificando na quinta posição. Décio Mazza foi o vencedor, seguido por Heitor Palhares, Carlos Bravo (JK nº 27) e Amauri Mesquita (DKW nº 6). Digno de registro foi a espetacular capotagem do DKW nº 14 de Antônio Carvalho, que fiou no meio da pista com as quatro rodas para cima, mas felizmente sem maiores consequências para o piloto.

A prova do Grupo III, teve a participação de apenas 6 carros e iniciada, Carlos Erymá, Interlagos nº 35, assumiu a liderança, seguido por Sérgio Palhares, Interlagos nº 18, e Mário Olivetti, no JK nº 5, vindo mais atrás Amílcar Baroni (JK-77) e no final do pelotão, os dois Renault 1903, nº 50 de Milton Amaral e nº 52 de Jorge Schuback. Na segunda volta Palhares ultrapassou Erymá e cinco voltas depois foi a vez de Mário Olivetti pular para a segunda colocação. O primeiro a abandonar foi Amílcar Baroni, depois de completar

apenas 7 voltas, e Sérgio Palhares, fundiu o motor do seu Interlagos depois de completar 16 voltas, deixando a liderança para Mário Olivetti que levava larga vantagem para o Interlagos de Carlos Erymá.

Na volta 19, Olivetti perdeu o controle do seu JK, bateu no meio-fio, estourou um pneu dianteiro e empenou a roda traseira direita e o próprio eixo do carro, ficando sem condições de prosseguir na corrida.

Com tudo isso, Erymá ficou sem concorrentes à altura e passou a passear pela pista, enquanto os dois Renault 1093 faziam uma corrida de “confrades”, simulando uma disputa acirrada, trocando de posições e chegando ao cúmulo de pararem ao mesmo tempo na reta dois, para tomar refrigerante e retornarem à corrida, fato que deveria ter sido punido pela direção da prova.

Outra irregularidade surgida durante a corrida foi o fato do piloto João Varanda Filho, que não estava inscrito, ter entrado na pista dado algumas voltas, até receber bandeira preta do diretor de prova.

E as irregularidades não terminaram por aí. Faltando poucas voltas para o final, Erymá resolveu presentear Sérgio Palhares, que liderava o campeonato. Parou nos boxes, discutiu um pouco com seu companheiro de equipe, conseguiu a aprovação verbal de um comissário desportivo, pois Palhares não estava inscrito no carro e este assumiu o volante para receber a bandeirada de chegada em primeiro lugar, com três voltas de vantagem para os dois Renault 1093.

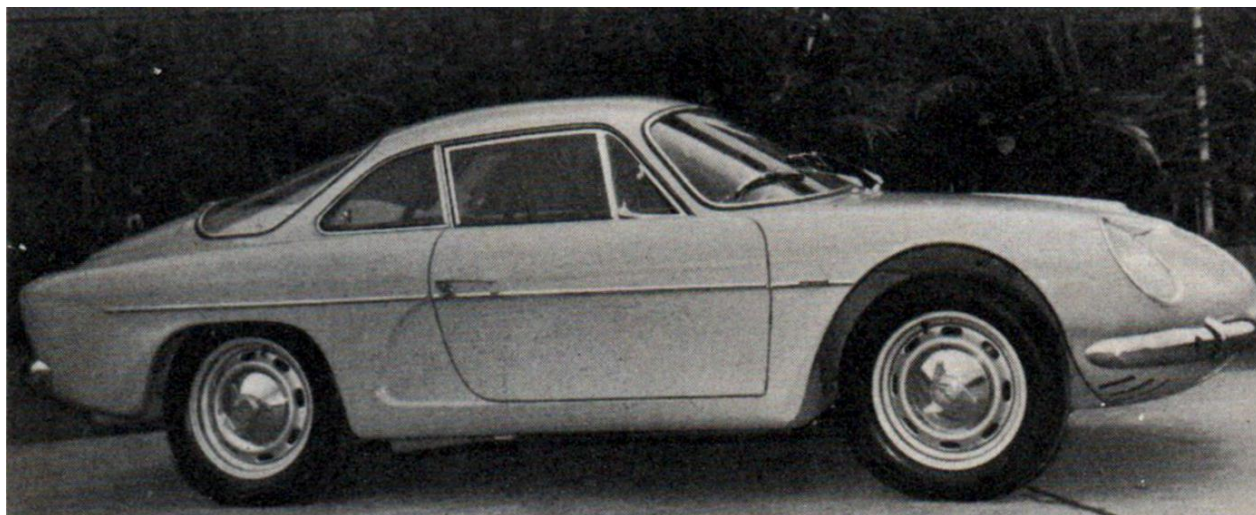
Essa prova deveria ter sido anulada, em vista da sucessão de irregularidades, com os três carros que a concluíram, tendo infringido o código esportivo internacional. Foi uma vergonha a condução da corrida por parte dos membros do Automóvel Clube do Brasil.

[Ver RESULTADOS 1964/27](#)



O Interlagos nº 35 de Carlos Erymá, vencedor da prova

80 – WILLYS IMPORTA ALPINE PARA AS CORRIDAS



Sentindo a perda de supremacia dos Interlagos, a Willys decidiu importar para o Brasil três Alpine A-110, com motor do R-8 francês de 1.108 cc, como base para as modificações que pretendia fazer nos Willys Interlagos.

81 – SIMCA APRESENTA O PROTÓTIPO TUFÃO GT

A Simca que já estava em fase de importação de três Abarth Simca, apresentou o seu novo carro, que recebeu o nome de Simca Tufão GT, e que posteriormente seria mais conhecido como “Simca Tempestade”. O carro foi construído a partir do chassi e suspensão da Maserati 250F que pertencera a Ciro Cayres. Tinha uma carroceria fechada, confeccionada em alumínio, com dois lugares, motor e câmbio do Simca.

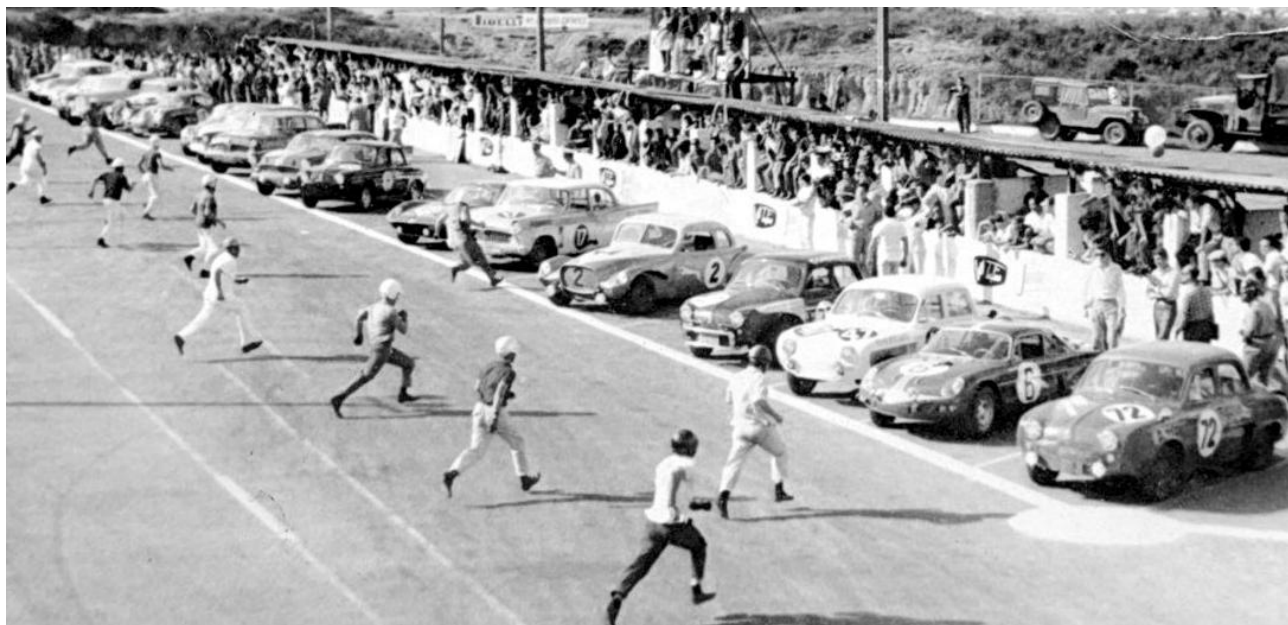


82 – MIL QUILOMETROS DE INTERLAGOS

Organizado pela Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, em colaboração com o Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, foi realizado nos dias 15 e 16 de agosto, a prova “Mil Quilômetros de Interlagos”, uma versão um pouco menor da tradicional “Mil Milhas Brasileiras”, destinada aos carros de Turismo Força Livre, mais conhecidos como carreteras. Nessa prova foram admitidos, além das carreteras, carros GT e Protótipos, formalizando-se a classificação por essas categorias.

Antes da prova muito se falou na participação do Abarth Simca que estavam sendo importados pela Simca do Brasil, mas quem acabou aparecendo na prova foi o novo protótipo da equipe, o Simca TGT. A homologação do carro na categoria Protótipos foi solicitada pela Simca junto ao Automóvel Clube do Brasil, mas foi indeferido e, dessa forma, o carro não poderia competir, pois não se enquadrava nem na categoria e muito menos como GT, e na Turismo Força Livre, também não se enquadrava, pois para essa categoria, deveria ter chassi e motor de mesma procedência, oriundos de carros de série, o que não era o caso. Porém, por boa vontade, o ACESP acabou autorizando a participação do carro de forma especial. O mesmo procedimento não se verificou com relação à inscrição do Karmann Ghia Porsche que tinha vencido no Rio de Janeiro com Chico Landi. O clube não homologou sua participação na categoria “protótipos”, fazendo com que a corrida perdesse um excelente concorrente. Do sul veio apenas um carro, a carretera Chevrolet do campeão Catharino Andreatta, que correria em dupla com seu filho Vitorio Andreatta. Além do protótipo Simca TGT, que seria pilotado por Ciro Cayres e Ubaldo Lolli, a montadora inscreveu também a carretera Simca para Jayme Silva e Fernando Toco Martins. A Willys, em princípio inscreveu as duas carreteras Gordini, a nº 46, com motor de R-8, para Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno e a nº 47, com motor do Interlagos, para Francisco Lameirão e José Carlos Pace. Porém, durante os treinos o motor R-8 quebrou fazendo com que Luiz Greco mandasse preparar o Interlagos nº 12 para ser conduzido por Bird e

Bueno. A equipe Vemag chegou a inscrever uma carretera para Marinho e Cacaio, mas acabou não comparecendo, o mesmo acontecendo com a Alfa Romeo Giulia de Zambello e Gancia. Quem se apresentou com um carro diferente foi Camillo Christóforo formando dupla com Antônio Carlos Aguiar num Porsche 356S. Outro carro que se alinhou entre os favoritos foi a carretera Chevrolet de Caetano Damiani. Os demais eram DKW, Gordini, Simca e uma antiga carretera Ford, que seria pilotada por Bica Votnamis e Augusto Lolli.



A largada da prova ao estilo "Le Mans", aparecendo nas três primeiras posições: Élvio Ringel/Hartwig Clausbruch (Renault 1093), Adalberto e Ari Iasi (Interlagos) e Francisco Lameirão/José Carlos Pace (Gordini TC).

A largada, que deveria ocorrer às 15 horas do sábado, acabou sendo retardada em uma hora, com dezenove carros alinhados por sorteio, ao estilo Le Mans.

Baixada a bandeira de largada, assumiu a liderança o protótipo Simca com Ciro Cayres ao volante, que virando à base de 4m04s, era perseguido pela carretera de Catharino Andreatta e pelo Interlagos de Bird Clemente, que vindo de trás e rodando à base de 4m06s acabou passando pelo gaúcho na curva da Ferradura. Obrigou o veterano piloto a fazer uma forte freada, reduzindo a marcha e ficando praticamente sem embreagem, acabando com sua corrida. Parou, retornou muito depois e acabou abandonando.

Com pouco mais de uma hora de corrida, Ciro entregou o carro a Lolli, ainda em primeiro, mas com o carro dando sinais de problemas na suspensão e com isso vendo a vantagem que era de 45 segundos caindo para a apenas 20, ao mesmo em que Bird começava a reduzir a diferença, até chegar, com uma hora e meia de corrida a apenas 2 segundos, quando o Interlagos parou nos boxes. Luizinho saiu com dois minutos de atraso, parando na saída da curva dois, com um pneu que tinha sido trocado, furado, provocando a quebra da suspensão. Mas meia hora e também abandonou o protótipo Simca com a suspensão quebrada.



4 – Anísio Campos/João Bravo Caldeira (Renault 4CV) – 44 – Ciro Cayres/Ubaldo Lolli (Simca TGT) – 12 – Bird Clemente/Luiz Pereira Bueno (Interlagos)

A liderança da prova então passou para o carro nº 34, a carretera Corvette de Caetano Damiani e Zé Peixinho, que tinha no seu encalço a carretera Simca nº 26, que no início foi pilotada por Jayme Silva e que, após o abandono do protótipo, foi entregue a Ciro Cayres. Damiani liderou até a volta 82, quando parou nos boxes com graves problemas, retornou, mas abandonou logo depois.

Com isso, o líder passou a ser Ciro Cayres e, com 100 voltas completadas, o Simca 26 de Ciro Cayres/Jayme Silva/Toco Martins liderava com tranquilidade, vindo em segundo o DKW de Roberto Dal Pont/Eduardo Scuracchio, que corria com motor e câmbio fornecidos pela equipe de fábrica da Vemag, numa ótima recuperação, uma vez que na largada, Dal Pont tivera dificuldades em fazer o motor do carro “pegar”, largando bem atrasado. A seguir se posicionavam: Simca nº 30 de Euclides Pinheiro/Duílio Ramos; DKW nº 36 de Bruno Barracano/Antônio Castrucci/Luiz Sansone; 1093 nº 72 de Hartwig Clausbruch/Elvio Ringel, Chevrolet Corvette nº 34, de Caetano Damiani/Zé Peixinho; Simca nº 17 de Ivo Noal/Hernani Mathias/Lauro Soares e Renault 4CV nº 4 de Anísio Campos/João Bravo Caldeira.



A Carretera DKW Vemag de Roberto Dal Pont/Eduardo Scuracchio vencedora da prova

Luiz Pereira Bueno conseguiu retornar à prova, recuperou algumas posições, mas acabou abandonando, enquanto a liderança do Simca acabou depois de 106 voltas, com um braço da suspensão quebrada.

Nessa altura restavam apenas quatro carros na prova, com o DKW-16 em primeiro, o Simca-30 em segundo o DKW-36 em terceiro e o DKW Vinhaes-20 em quarto. Com um terceiro lugar praticamente garantido, e faltando apenas três voltas para o final, o DKW 36 entrou nos boxes, saiu Castrucci, assumiu Barracano, que ficou conversando com seus amigos, se atrasando. Antes de retornar, ainda foi verificar a parte traseira do carro. Nesse tempo, foi superado pelo DKW Vinhaes, e o piloto italiano partiu desesperado e acabou capotando na curva do Sol.

[Ver RESULTADOS 1964/28](#)

83 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – 2ª ETAPA

Foi disputada no domingo, dia 16 de agosto, na cidade de Curitiba, a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de kart, que teve os seguintes resultados:

Categoria Internacional (100 cc): 1º (120) Clóvis de Moraes (RS); 2º (74) Orlando Penarúbia (SP); 3º (26) Mucio Lodi (RJ); 4º (21) Vitor Perdigão (RJ); 5º (160) José A. de Castro (RS); 6º (141) Jorge Gonçalves (RS).

Categoria Brasil (125 cc): 1º (53) Affonso Giaffone Jr. (SP); 2º (78) Danilo Rodrigues (SP); 3º (52) Sérgio Bosco Rosas (SP); 4º (79) Paulo Viscardi (SP); 5º (98) Mário P. Hury (SP); 6º (81) Maneco Combacau (SP); 7º (132) Claude Bess (PR); 8º (65) Ludovino Perez Jr. (SP); 9º (59) Carlos Alberto Savoia (SP); 10º (66) Antônio C. Guimarães (SP); 11º (70) Fernando Guerra (SP); 12º (127) Luiz Gil Leão (PR); 13º (111) Rubens de Araújo (MG); 14º (124) Conrado Bonn (PR).

84 – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO E O CND

No dia 17 de agosto, foi entregue no CND, o memorial da Confederação Brasileira de Automobilismo, pleiteando a anulação do decreto que tornou sem efeito a criação da entidade. O memorial havia sido encaminhado ao presidente da República, mas o Marechal Castelo Branco determinou que transitasse pelos canais competentes.

85 – PROIBIDAS CORRIDAS DE AUTOMÓVEIS EM ÁREAS HABITADAS DO RS

Por decisão do Governador Ildo Meneghetti, ficou proibida a realização de corridas de automóveis nas “zonas habitadas” do Rio Grande do Sul, o que deixou aturdidos os dirigentes do Automóvel Clube do RS. O presidente do Automóvel Clube, Enio Lunardi Machado entrou em contato com o Governador com o objetivo de que fosse reconsiderada a decisão.

86 – EXIBIÇÕES DA EQUIPE WILLYS DE AUTOMOBILISMO

Em agosto foram iniciadas, a partir da cidade de Londrina, no Interior do Paraná, apresentação dos pilotos da equipe Willys, na condução dos Interlagos e dos 1093 para o público das cidades do interior de País.



87 – CHEGARAM OS ABARTH SIMCA

Com vista a colocar a marca Simca no topo do automobilismo esportivo do Brasil, foram importados três Abarth Simca 2.000, depois que George Perrot e Ciro Cayres foram até a França, conhecer e testar os carros fabricados pelo “mago” italiano Carlo Abarth, com motor do fabricante francês. Chegaram ao Brasil os chassis 136/080, 136/0075 e 136/0090, por “importação temporária para testes”, devendo permanecer no País por determinado tempo e depois disso retornarem ao País de origem. Como opção podiam ser utilizados câmbios com 4 ou 6 marchas e se tornariam uns dos maiores vencedores de corrida da época.

88 – FALECEU O PRESIDENTE DO AUTOMÓVEL CLUBE DO ESTADO DE SÃO PAULO

Faleceu no dia 26 de agosto, o Sr. Roberto Moreira, presidente do Automóvel Clube do Estado de São Paulo.

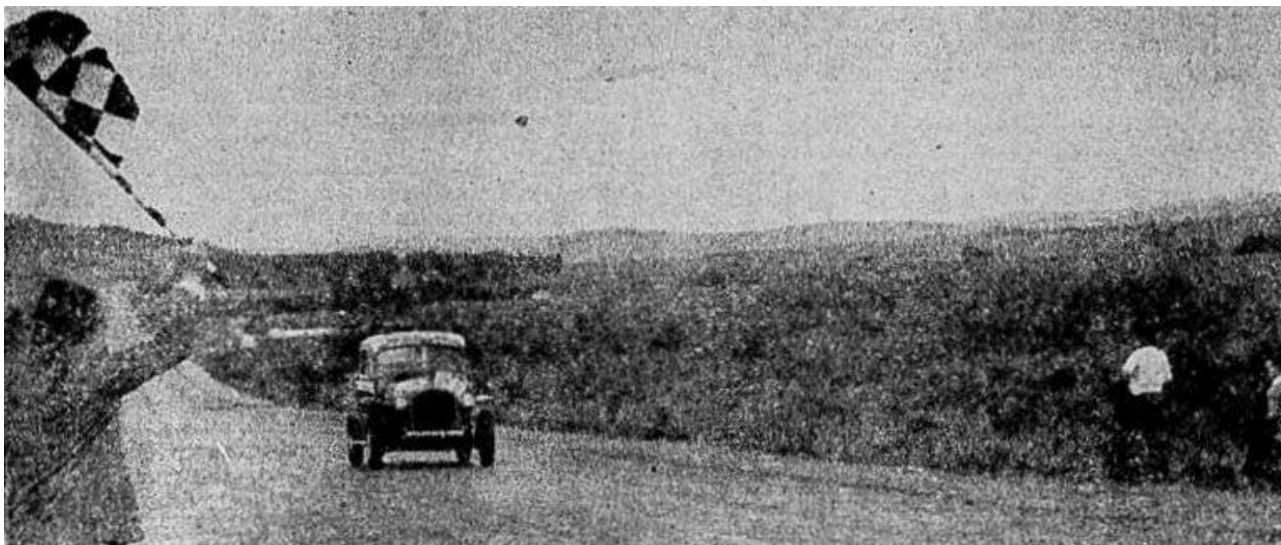
89 – FESTIVAL DE RECORDES DO GUAÍBA - RS

No dia 15 de agosto foi disputado pela segunda vez o “Festival de Recordes do Guaíba”, prova em estrada na antiga BR-2, atual BR-116, no sentido Guaíba-Pelotas, com largada no Km 14 e chegada no km 214, perfazendo 200 km de percurso.

Foi nessa prova, em 1962, que Vitório Andreatta tinha estabelecido o recorde brasileiro de velocidade, em provas de estrada, com a média de 196,777 km/h, e em 1964, esperava-se que tal recorde fosse batido, principalmente porque os carros participantes demonstravam um desempenho superior aos 1962.

E tudo ia bem com Catharino Andreatta estabelecendo no início da corrida, uma média bem superior aos 200 quilômetros por hora, até que um cachorro atravessou a pista na frente do carro, não tendo como o

campeão gaúcho evitar o atropelamento, que danificou bastante a frente do carro, inclusive furando radiador, o que fez com que Catharino terminasse a corrida em baixa velocidade, como forma de conseguir chegar ao seu final.



A chegada vitoriosa de José Asmuz

Com isso, venceu José Asmuz, que registrou uma média horária, muito boa, com 194,721 km/h, muito embora sem bater o recorde anterior.

Vitório Andreatta, correndo numa antiga carretera Corvette, que pertencera ao paulista Antônio Versa ficou em segundo, com um surpreendente Lauro Maurmann Jr. em terceiro no seu FNM-JK e Catharino Andreatta, mesmo com os problemas causados pelo atropelamento do cachorro terminando em quarto. Maurmann venceu na categoria Turismo Melhorado e na classe Turismo Melhorado acima de 1.300 cc, ficando em primeiro na classe Turismo Melhorado até 1.300 cc, Henrique Iwers que teve excelente atuação no seu DKW Vemag terminando na sétima colocação geral.

Entre os estreantes venceram respectivamente Adail Travi na classe para DKW e Renault 1093, e Paulo Rocha da Silveira na classe para VW e Renault Dauphine. Categorias: TFL (Turismo Força Livre) – TM (Turismo Melhorado) – T+1.3 (Turismo Melhorado acima de 1.301 cc) T-1.3 (Turismo Melhorado até 1.300 cc); T-EA (Turismo Estreante VW ou Renault Dauphine); T-EB (Turismo Estreante DKW Vemag, Renault Gordini ou 1093).

[Ver RESULTADOS 1964/42](#)

90 – CIRCUITO DE PIRACICABA

Depois dos acidentes com Cláudio Beré em 1960, com o falecimento do piloto e de Justino de Maio em 1961, felizmente sem maiores consequências para o piloto, o Circuito de Piracicaba não foi disputado nos anos de 1962 e 1963, retornando em 1964, em novo circuito, com largada na Avenida Carlos Botelho, curva em 90º à esquerda, para a Avenida Centenário, nova curva de 90º à esquerda para a Avenida Torquato da Silva Leitão, nova curva de 90º para a Rua Dona Eugênia, curva de 90º à direita na Rua Veiga Muniz, nova curva à esquerda, em 90º para a rua João Sampaio, que terminava num “harpin” à esquerda, retornando à Rua Dona Eugênia, curva à direita para a Avenida Duque de Caxias formando uma espécie de “S” passando pela Rua Paulo Pinto, para retornar à Avenida Carlos Botelho onde ficavam os boxes e a linha de largada/chegada, num total de 3.000 metros.

A primeira prova do programa, do evento realizado no dia 23 de agosto, foi destinada aos carros enquadrados no Grupo II do Anexo J da FIA, sagrando-se vencedor o piracicabano Walter Hahn Júnior, com um Simca, que largando na pole-position, liderou a prova do início ao fim. Affonso Giaffone Jr., piloto que vinha se destacando nas corridas de Kart e que fazia sua segunda corrida de automóvel, foi um brilhante segundo colocado, pilotando um Renault 1093, batendo pilotos que corriam com carros mais potentes,

como DKW Vemag e Simca. Durante a corrida registrou-se um acidente, o capotamento do Gordini de Pedro “Pin” Izar Neto, na quarta volta, sem maiores consequências para o piloto.



Largada da prova do Grupo II, com Walter Hahn Jr. (Simca 88) e Romeu Partezan (DKW 37) na primeira fila.

A prova principal, destinada aos carros do Grupo III, tinha como principal atrativo, a presença do Porsche Carrera 2 de Marivaldo Fernandes, que tinha sido recuperado depois do acidente ocorrido na última corrida da Barra da Tijuca, e os DKW Vemag da equipe oficial da fábrica, que seriam pilotados por Marinho César Camargo Filho, e Joaquim “Cacaio” Mattos.

O Porsche assumiu a liderança assim que foi baixada a bandeira de largada, com Marivaldo liderando até a 16ª volta, quando começou a ter problemas com a embreagem, sendo forçado a reduzir o ritmo, permitindo que Marinho assumisse a liderança para vencer a corrida, que teve 25 voltas.

Walter Hahn Júnior, que tinha vencido a prova preliminar, fazia uma boa corrida, lutando pelo terceiro lugar com Joaquim Cacaio Mattos, quando “catou uma guia” alçou voo, passou por cima do gradil de uma casa, indo parar no seu jardim. Hahn nada sofreu, mas teve muito trabalho e despesa para tirar o carro de dentro do jardim da casa do morador de Piracicaba.

Marinho venceu com Marivaldo em segundo, Cacaio em terceiro, Max Weiser de Piracicaba terminou em quarto e Luiz Cavalcanti (Gordini) em quinto.

[Ver RESULTADOS 1964/30](#)



Marivaldo Fernandes (Porsche 45) e Marinho Camargo (DKW 10) em luta pela vitória.

91 – III 3 HORAS DE VELOCIDADE - INTERLAGOS

As 3 Horas de Velocidade, no dia 31 de agosto, foram disputadas sob a expectativa da estreia dos dois Abarth Simca, da equipe de competições da Simca do Brasil e da Alfa Romeo GTZ da equipe Jolly Gancia. Durante os treinos, os Abarth demonstraram sua superioridade, o que lhes dava total, enquanto a Alfa Romeo se limitou a amaciar o motor e fazer com que seus pilotos conhecessem o carro. A equipe Willys, da qual se esperava a participação do recém importado Alpine A-110, chegou a levar o carro à pista, mas problemas de superaquecimento do motor acabaram desaconselhando a sua participação, e com isso o chefe da equipe, Luiz Greco, sem poder contar com Wilson Fittipaldi Jr., que convalescia do acidente sofrido nas 6 Horas de Interlagos, escalou Bird Clemente, Luiz Pereira Bueno e Francisco Lameirão para participarem da prova com os Willys Interlagos da equipe. Além desses carros, chegou a ser inscrito o Porsche para Marivaldo Fernandes e Chico Landi, porém o carro nem mesmo compareceu à pista para os treinos. Não puderam participar da prova os carros da nova categoria “Protótipos”, uma vez que o regulamento da prova previa apenas a participação dos carros enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA, que seriam divididos nas classes até 1.300 e acima de 1.300 cc.

O grid de largada foi formado por sorteio, sem que houvesse uma ponderação para colocar os carros mais rápidos na frente e com isso, o Gordini nº 35 do mineiro Martius Jarjour largou na “pole-position”, tendo ao seu lado os carros de Bica Votnamis, Simca nº 27 e Luiz Pereira Bueno, Interlagos nº 22, ficando assim formado o grid de largada:

35 Martius Jarjour Renault Gordini	27 Bica Votnamis Simca Chambord	22 Luiz Pereira Bueno Willys Interlagos
73 José Augusto Gontijo DKW Vemag	12 Bird Clemente Willys Interlagos	
41 Vitório Andreatta Renault 1093	40 José Carlos Pace Renault 1093	25 Piero Gancia/Emílio Zambello Alfa Romeo GTZ
53 Jair Santiago/Antônio Lemos Renault 1093	17 Ivo Noal Simca Chambord	
72 Élvio Ringel/Hartwig Clausbruch Renault 1093	32 Waldomiro Pieski DKW Vemag	26 Jayme Silva Abarth Simca
19 Charlez Marzanasco DKW Vemag	44 Ciro Cayres Abarth Simca	
23 Ugo Gallina/Luciano Borghesi FNM 2000 JK	34 Clóvis Ferreira Willys Interlagos	41 Carol Figueiredo Renault 1093
21 Francisco Lameirão Willys Interlagos	13 Volante 13 DKW Vemag	

Se aproveitando da sua posição de largada, Bird Clemente assumiu a liderança, mas pouco antes de completar a primeira volta, foi superado por Jayme Silva e Ciro Cayres, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Jayme Silva; 2º Ciro Cayres; 3º Bird Clemente; 4º Luiz Pereira Bueno; 5º Emílio Zambello; 6º José Carlos Pace; 7º Vitório Andreatta; 8º Bica Votnamis; 9º Clóvis Ferreira; 10º Volante 13.

Na segunda volta, Ciro Cayres assumiu a liderança, que perdeu na 8ª havendo poucas modificações entre os primeiros colocados, que cruzaram a linha de chegada na seguinte ordem; 1º Jayme; 2º Ciro; 3º Bird; 4º Bueno; 5º Zambello; 6º Lameirão, que tendo largado na última fila vinha se recuperando; 7º José Carlos Pace; 8º Vitório Andreatta; 9º Ugo Gallina; 10º Bica Votnamis.



Aspecto da largada da prova

A partir da 11ª volta, Ciro Cayres recuperou a liderança e, quando os carros atingiram a 20ª volta, estavam ocupando as seguintes posições: 1º Ciro; 2º Jayme; 3º Bird; 4º Bueno; 5º Zambello; 6º Lameirão; 7º José Carlos Pace; 8º Ugo Gallina; 9º Vitório Andreatta; 10º Carol Figueiredo.



Bird Clemente deu um show com o Interlagos 12, mesmo com o para-brisas quebrado. A Alfa Romeo Zagato fez teve uma estreia discreta sob o comando de Piero Gancia e Emílio Zambello.



Os Abarth de Jayme Silva e Ciro Cayres passam pelo DKW de “Volante 13” que tinha rodado.

Ao completar a 22ª volta, o carro de Francisco Lameirão abandonou a prova, assim como já ocorrera com o DKW Vemag de “Volante 13”, que até parar na 19ª volta, liderava entre os DKW.

Tudo caminhava para uma vitória tranquila de Ciro Cayres, sem que ocorressem alterações nas cinco primeiras colocações, até que, após completar a volta 40, Ciro Cayres teve que parar nos boxes para reparar uma luz traseira que estava apagada. Jayme diminuiu e quase parou o seu carro no Retão para esperar o companheiro, que perdeu cerca de 3 minutos com a parada, retornando em grande velocidade, para fazer a melhor volta da corrida no tempo de 3m42s2, média de 129,322 km/h.

Bird Clemente se aproveitou desse fato e recuperou a volta que tinha tomado dos dois Abarth, com os carros da equipe Simca recebendo a bandeira de chegada emparelhados, com pequena vantagem para Jayme Silva, com Bird na mesma volta, mas com mais de 2 minutos de atraso. Em quarto lugar terminou Luiz Pereira Bueno e em quinto a dupla Piero Gancia/Emílio Zambello.

[Ver RESULTADOS 1964/31](#)



Às esquerda os dois Abarth “desfilando” sem adversários durante a corrida.

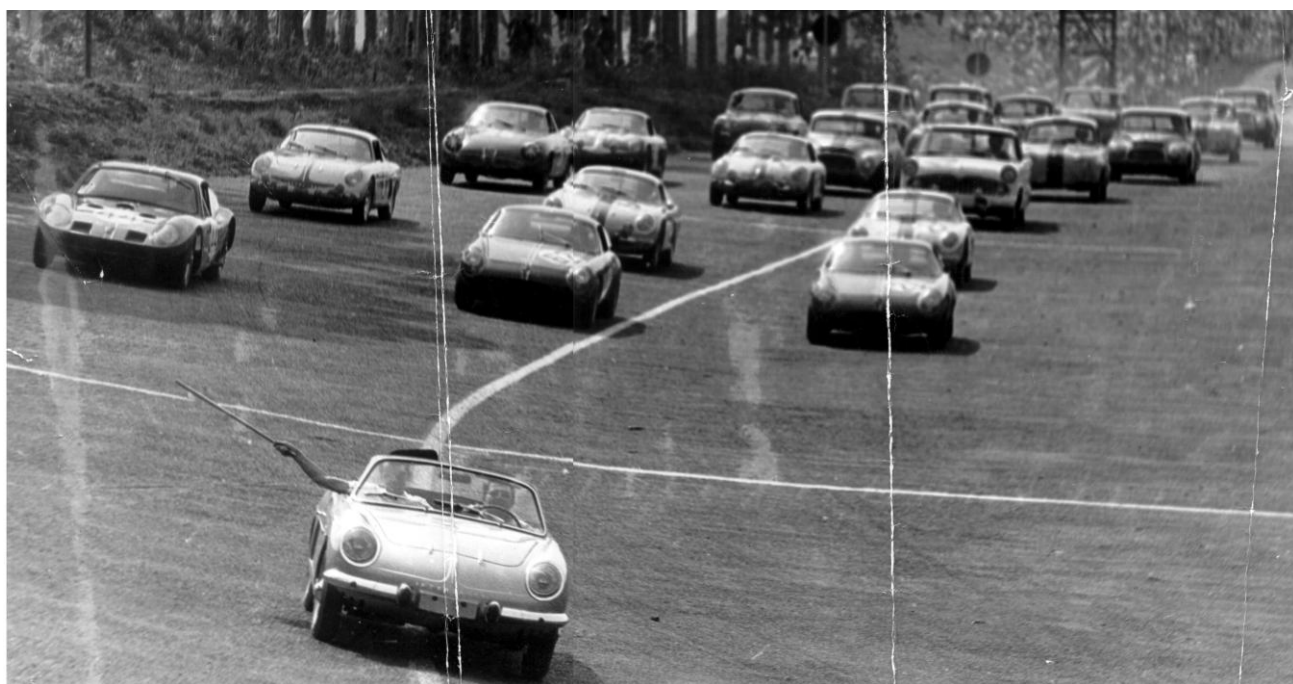
À direita, o pódio da prova, com Bird Clemente, Jayme Silva e Ciro Cayres.

92 – 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Os 500 Quilômetros de Interlagos, realizados na segunda feira, dia 7 de setembro, foi pródigo em novidades. Como a prova era patrocinada pela Willys, se decidiu substituir os carros da Mecânica Nacional pelos do Grupo III, dando competitividade aos carros da fabricante, que não dispunha de carros que pudessem enfrentar as “baratinhas” e, para completar, alegando mau estado de conservação, transferiu-se a prova do tradicional circuito externo, para o circuito completo, “fazendo de conta” que este estava em boas condições, o que não era verdade, pois o circuito completo, por ser mais longo, estava certamente em piores condições. Além disso, junto com os carros do Grupo III, foi aceita a participação dos “protótipos”. Com isso, os principais participantes eram os carros das equipes Simca, Willys e Jolly Gancia. A Simca, franca-favorita, levou para a prova seus dois Abarth Simca, para serem pilotados por Jayme Silva no nº 26, e Fernando “Toco” Martins nº 62. Completava a equipe o Simca Tufão GT, pilotado por Ciro Cayres e Ubaldo Lolli. A equipe Willys, levou como grande novidade o Alpine A-110, dessa feita inscrito como “protótipo”, para Bird Clemente, ficando os três Interlagos com José Carlos Pace (nº 12), Francisco Lameirão (nº 21) e Luiz Pereira Bueno (nº 22). Por sua vez, a Jolly Gancia apresentava dois carros, a recém-chegada Alfa Zagato e a Alfa Giulia, destinadas aos pilotos Emílio Zambello e Piero Gancia. A equipe de Chico Landi chegou a reservar inscrição, com o Karmann Ghia Porsche para Chico Landi, o Porsche Carrera para Marivaldo Fernandes e o Fiat Abarth para Paulo Cury, mas que não chegaram a participar nem mesmo dos treinos. A Vemag chegou a reservar inscrição para dois DKW Vemag, um para Marinho e outro para Cacaoio. Chegou a levar uma carreteira aos treinos, que poderia correr como protótipo, mas a equipe acabou não confirmando a inscrição.

Diferentemente das 3 Horas, o Grid de Largada foi formado em função de uma prova de classificação, que foi totalmente dominada pelos carros da Simca, que ficaram com os três primeiros lugares, seguidos por uma surpreendente Alfa Giulia. O Alpine voltou a apresentar problemas de refrigeração, o que fez o chefe da equipe, Luiz Greco, resolver não participar da prova com esse carro e, com isso, José Carlos Pace e Francisco Lameirão passaram a dividir o Interlagos nº 21, ficando Bird Clemente com o nº 12. No dia da corrida, a Alfa Giulia acabou não se apresentando com o grid de largada ficou assim constituído:

26 Jayme Silva Abarth Simca – 3m48s18	62 Fernando Toco Martins/Ciro Cayres Abarth Simca – 3m50s8	44 Ciro Cayres/Ubaldo Lolli Simca TGT – 4m00s0
12 Bird Clemente Willys Interlagos – 4m11s2	3 José e Armando Ramos Willys Interlagos – 4m17s0	22 Luiz Pereira Bueno Willys Interlagos – 4m21s8
21 José Carlos Pace Willys Interlagos – 4m21s9	25 Emílio Zambello/Piero Gancia 4m22s5	88 Walter Hahn Jr. Simca Alvorada – 4m23s1
8 Adalberto e Ary Iasi Willys Interlagos	40 Carol Figueiredo Renault 1093	20 Nilo Vinhaes/Eduardo Celidônio DKW Vinhaes
31 Affonso Giaffone Jr./Ludovino Perez Jr, Renault 1093	19 Charlez Marzanasco DKW Vemag	41 Danilo Lemos Renault 1093
27 Bica Votnamis Simca Chambord	42 Geraldo Freire/Waldemyr Costa Renault 1093	73 Dante Di Camillo/José Augusto Gontijo DKW Vemag
9 Cláudio Pugliese/Luiz Meneghelo DKW Vemag	72 Élvio Ringel/Hartwig Clausbruch Renault 1093	32 Waldomiro Pieski DKW Vemag



Os carros na volta de apresentação com os três carros da Equipe Simca ocupando a primeira fila

Iniciada a corrida, Jayme Silva (Abarth Simca nº 26) assumiu a ponta, seguido por Toco Martins (Abarth nº 62), Ciro Cayres (Simca TGT nº 44), Bird Clemente (Interlagos nº 12) e Luiz Pereira Bueno (Interlagos nº 22). Logo depois de completar a segunda volta, a Alfa Romeo GTZ de Emílio Zambello encostou nos boxes se não retornou à corrida.

Jayme Silva manteve a liderança até a 12ª volta, sendo ultrapassado por Toco Martins na volta 13 e logo depois por Bird Clemente, Luiz Pereira Bueno, Ciro Cayres, José Ramos (Interlagos nº 3). Depois de 18 voltas, Jayme Silva entrou nos boxes onde ficou constatado que a transmissão do Abarth Simca tinha quebrado e com isso, o vencedor das 3 Horas de Interlagos ficou fora da corrida.

Com 20 voltas completadas, o Abarth nº 62 de Fernando Toco Martins liderava, com boa vantagem para Bird Clemente, Interlagos nº 12, Luiz Pereira Bueno, Interlagos nº 22, com os três, uma volta à frente Ciro Cayres, Protótipo Simca nº 44, que depois de completar uma volta com o tempo de 3m58s, então

enfrentava um sério problema com o isolamento término do motor para a cabine de pilotagem, fazendo com que o interior do carro ficasse muito quente e que o piloto respirasse fumaça. O quinto era José Ramos, Interlagos nº 3, e o sexto Walter Hahn Jr., Simca 88.

O protótipo Simca nº 44, parou nos boxes, saindo Ciro Cayres e entrando Ubaldo Lolli, para abandonar depois de 45 voltas, sem o piloto ter a menor condição de continuar pilotando, face ao excessivo calor e a quantidade de fumaça no interior do carro.



Na volta 45, Toco parou o Abarth líder para reabastecimento, sendo substituído por Ciro Cayres, que retornou à prova mantendo a liderança, seguido por Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno.

Pouco depois, Bird parou nos boxes com um balancim do motor do seu Interlagos quebrado. Perdeu treze minutos no reparo, retornando já sem condições de lutar pelas primeiras colocações da prova.

Com as principais colocações definidas, Ciro Cayres maneirou o ritmo do Abarth que levava mais de duas voltas de vantagem para Luiz Pereira Bueno, que corria em segundo e cinco sobre o Interlagos 21 de José Carlos Pace e Francisco Lameirão que ocupava a terceira colocação.

Nessa altura da prova, Bird Clemente dava um verdadeiro “show”, atravessando o Interlagos nas curvas e procurando recuperar o tempo perdido da longa parada.



O Abarth de Ciro Cayres e Fernando Toco Martins vencedor da prova.

Quando faltavam três voltas para o término da prova, Ciro Cayres parou o Abarth nos boxes e entregou o volante a Fernando Toco Martins, para que esse piloto que comandara o carro na primeira metade da corrida, merecidamente recebesse a bandeirada de chegada. A seguir chegaram os três Interlagos da Equipe de fábrica, com Luiz Pereira Bueno em segundo, Francisco Lameirão/José Carlos Pace em terceiro e Bird Clemente em quarto. O quinto colocado foi Carol Figueiredo ao volante de um dos Renault 1093 de fábrica.

[Ver RESULTADOS 1964/32](#)

93 – PROVA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL

Como comemoração ao dia da Independência do Brasil, o recém-fundado Automóvel Clube do Distrito Federal organizou, no dia 7 de setembro a prova automobilística “Prefeitura do Distrito Federal”.

Inicialmente o representante do Automóvel Clube do Brasil, em Brasília, resolveu proibir a realização da prova, que somente pôde ser realizada depois da interferência do Prefeito do Distrito Federal, Sr. Plínio Catanhede.



Largada da prova

O circuito escolhido foi o “curto” do eixo rodoviário, com 3.200 metros, com largada em cima do pontilhão em frente à sede do Banco do Brasil, seguindo na direção da Estação Rodoviária, passando pela passagem subterrânea conhecida como “Buraco do Tatu”, até atingir o trevo no Setor Bancário Norte, em frente ao prédio que à época pertencia à Cia Vale do Rio Doce, onde hoje funciona a Secretaria de Fazenda do Governo do DF. Contornando a curva em subida à direita, os carros passavam por cima do viaduto, depois virando à esquerda e logo em seguida à direita, nas proximidades de onde atualmente se localiza o Conjunto Nacional. Nova curva, então à esquerda, seguindo por uma longa curva até atingir o Hotel Nacional. Depois uma curva em formato de “S”, eixinho rodoviário, nova curva à esquerda, passado por baixo do viaduto, contorno à direita em subida, para atingir o local de largada.

Como preliminar foi disputada uma corrida de kart que teve o seguinte resultado: 1º Eduardo Taurizano (13) – 36 voltas; 2º João Carlos (10) – 33 voltas; 3º Moacyr Braga (22) 29 voltas; 4º Amílcar (33) – 18 voltas; 5º André Alves de Souza (45) 2 voltas; 6º Isac Coen (17) 1 volta.

A largada da corrida foi dada exatamente às 15 horas e 20 minutos, ao estilo “Le Mans”, custando a largar os carros de Edson Januzzi e Enio Garcia.

Na primeira volta Carlos Alberto Scorzelli, Interlagos nº 15 liderou a prova, seguido por Carlos Alberto Braz (1093 nº 62); Celso Cavalcanti (Interlagos nº 2); Sérgio Oliveira (Gordini nº 63); George Pappas (DKW nº 23) Inácio Corrêa Leite Jr. (1093 nº 60); André Gustavo (VW nº 45); Alain Max (DKW nº 7); Haroldo Lima (DKW nº 66); Janjão Lahorgue (VW nº 16); Cleber Jordão (VW nº 4); Enio Garcia (Gordini nº 664), já colado no grupo; e por último Edson Januzzi (DKW nº 11), que em seguida entrou nos boxes.

O piloto do Rio de Janeiro, Cláudio Prieto, que trouxe seu Interlagos para participar da prova, não conseguiu alinhar o carro para a largada devido a um defeito na embreagem.

Celso Freitas, na segunda volta rodou depois do “S” do Hotel Nacional, chegando a subir no canteiro, assustando os assistentes que ali estavam, retornando, na última posição. O piloto Cleber Jordão “catou um meio-fio” na curva da Vale do Rio Doce, ficou com a suspensão torta, mas continuou na prova, mesmo enfrentando grandes dificuldades, principalmente nas curvas. Na 21ª volta, Sérgio Oliveira teve o motor do seu Gordini fundido se retirando da prova.

Scorzelli manteve a liderança, com grande vantagem, até à 22ª volta, quando parou nos boxes para completar a água do carro que começava a sofrer com o aquecimento do motor, retornando em terceiro lugar, atrás de Carlos Alberto Braz, o “Carlão” que assumiu a liderança e de Celso Freitas, que vinha se recuperando da rodada da segunda volta.



O Interlagos 2 de Celso Cavalcanti, vencedor da prova perseguido pelo Renault 1093 de Inácio Corrêa Leite Jr.

Andando muito forte, Scorzelli recuperou a primeira colocação na volta 33, com Carlão em segundo e Celso em terceiro. Na volta 37, Carlão que ocupava a segunda colocação teve um pistão do motor do seu carro furado, abandonando uma corrida promissora. Com isso, Celso Freitas passou para o segundo lugar seguido por Inácio Corrêa Leite Jr, e pelos DKW de George Pappas e Haroldo Lima, que trocavam constantemente de posição.

Na volta 50, Scorzelli parou para reabastecer o seu Interlagos que liderava a prova, foi reabastecido também de água, porém o seu mecânico se esqueceu de colocar a tampa do radiador, fazendo com que o motor esquentasse e que ele retornasse aos boxes para recolocar a tampa do radiador, retornando em seguida.

Depois de muitas voltas parado, o DKW de Edson Januzzi, com mais de vinte voltas de atraso em relação ao líder acabou “catando” uma guia, por dentro na curva do Hotel Nacional, decolando e parando o carro próximo a um precipício, com a suspensão traseira completamente torta, ficando parado por ali mesmo.

Quando a corrida parecia decidida, com Scorzelli levando duas voltas sobre o segundo colocado, o carro, que tinha superaquecido quando deu uma volta sem a tampa do radiador, quebrou a bomba de óleo, fundiu o motor e ficou fora da corrida.

Com isso, Celso Freitas herdou a liderança, recebendo a bandeirada de chegada depois de 2h36m22s4, duas voltas à frente de Inácio Corrêa Leite Jr. que foi o segundo colocado. Em terceiro terminou George Pappas e em quarto Haroldo Lima, ambos pilotando carros DKW Vemag.

[Ver RESULTADOS 1964/33](#)

94 – ETAPA DO TORNEIO DO NORTE DO URUGUAI

O brasileiro Roberto Planella foi o maior destaque da 5ª rodada do Campeonato do Norte do Uruguai, disputada no dia 14 de setembro no autódromo de Rivera, na divisa com Santana do Livramento.

Planella, pilotando um Renault 1093 venceu a prova na classificação geral e na classe “B”, para carros Renault, DKW e Auto Union, e com isso assumiu a liderança do campeonato.

Quem largou na frente foi o uruguaio Pipo Castro, pilotando um Auto Union S Carretera, que foi superado por Planella na 6ª volta, com o brasileiro mantendo a liderança até o final da corrida.

Nessa prova deveria participar Bird Clemente com um Renault 1093, em dupla com Vitório Andreatta, porém o piloto paulista acabou capotando o carro nos treinos. Andreatta somente conseguiu participar da prova porque Nelson da Silva emprestou seu carro para que ele participasse.

Foram disputadas 3 categorias, todas vencidas por brasileiros: José Stecker (VW) na classe “A”, Planella (1093) na “B” e José Madrid (Simca) na “C”.

[Ver RESULTADOS 1964/34](#)

95 – CND RECOMENDA CRIAÇÃO DA CBA

Na reunião do Conselho Nacional de Desportos - CND, ocorrida no dia 18 de setembro, respondendo a uma consulta do Sr. presidente da República sobre a necessidade e a conveniência da criação da CBA, seus membros se manifestaram favoravelmente, justificando que o automobilismo deveria ser enquadrado no modelo de organização esportiva vigente no País. Os membros do CND sugeriram ainda a fixação de um prazo não inferior a seis meses, na expectativa de que o Automóvel Clube do Brasil e as demais federações automobilísticas promovessem a constituição da Confederação, e também que, no Distrito Federal e na Guanabara, fosse permitido que clubes pudessem filiar-se diretamente à Confederação.

96 – FALECEU FRANCISCO CREDENTINO

No dia 19 de setembro, faleceu, aos 55 anos, em São Paulo Francisco Credentino, natural da Itália, onde nasceu em 26 de fevereiro de 1909. Radicado em São Paulo, Credentino participou de diversas corridas automobilísticas entre 1939 e 1952, tendo importado diversas Maserati de competição.

97 – 6ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

Depois de dominar trinta e quatro das quarenta voltas da prova da categoria Brasil, da 6ª Etapa do Campeonato Carioca de Kart, disputado no dia 19 de setembro, no kartódromo da Barra da Tijuca, Isidoro Danon acabou tendo que abandonar depois que o cabo de vela do motor do seu kart “pifou”. O vencedor da prova foi Lóris Lisanti, vencendo na categoria Internacional Mucio Lodi. Resultado da categoria Brasil: 1º (4) Lóris Lisanti; 2º (16) Isidoro Danon; 3º (30) Manuel Maria; 4º (42) Alcebíades Queiroz; 5º (50) Antônio Monarcha. Categoria Internacional: 1º (26) Mucio Lodi; 2º (1) Luís Cláudio Matos; 3º (42) Alcebíades Queiroz; 4º (37) Roi C. Martin; 5º (9) Hermano Durão; 6º (20) Alírio Matos; 7º (39) Otávio Durão.

98 – NA GUERRA ACB x CBA, OS PAULISTAS A FAVOR DO ACB

No dia 19 de setembro, os dirigentes paulistas, vinculados ao Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, procuraram o General Elói Menezes, presidente do Conselho Nacional de Desportos – CND, alertando-o da impossibilidade legal de qualquer alteração no comando ao automobilismo nacional pois, segundo eles, o Art. 16 do Decreto 3.199 teria estabelecido o prazo de três anos para reexame do problema, negando a pretensão de formar a Confederação Brasileira de Automobilismo em 1962 e assim, somente em 1966 seria possível pensar em reformulação. Complementaram ainda que o CND teria reconhecido o direito do Automóvel Clube do Brasil conduzir o automobilismo no País e, por outro lado, alegaram que o Presidente da República revogara o decreto que criou a CBA e com isso, restabelecendo a legalidade do ACB. Consideraram ainda que já seria tempo de ser encerrada a questão, desprezando-se as manobras do grupo interessado na criação da CBA.

99 – 4ª ETAPA DO PAULISTA DE KART

A quarta rodada do campeonato paulista de kart, realizada no dia 20 de setembro no autódromo de Interlagos, teve como vencedor Affonso Giaffone Júnior que, com a vitória se aproximou na contagem de pontos, ao líder do campeonato, Carol Figueiredo, que se classificou na terceira posição nessa etapa. O resultado final da prova foi o seguinte: 1º (33) Affonso Giaffone Jr.; 2º (25) Maneco Combacau; 3º (1) Carol Figueiredo; 4º (75) Sérgio Lara Campos; 5º (2) Sérgio Bosco Rosas; 6º (53) Carmino Grisolia Neto; 7º (15) Carlos Lázaro Jr.; 8º (74) Orlando Penarúbia; 9º (49) Paulo Viscardi Fº.; 10º (57) Totó Porto Filho; 11º (5) Wilson Fittipaldi Jr.

100 – GP DO CEARÁ

No dia 20 de setembro foi realizado no Circuito de Pici, em Fortaleza, Ceará, o GP do Ceará, com a participação de 9 pilotos, entre eles o paulista Luiz Pereira Bueno, com a carretera Gordini nº 47 e o campeão pernambucano Gegê Bandeira, num DKW Vemag preparado pela equipe esportiva da fábrica.

Iniciada a corrida, o cearense Antônio Barbosa assumiu a liderança, onde permaneceu até a 3ª volta, quando foi superado por Luiz Pereira Bueno e por Gegê Bandeira que acabou tomando a liderança de Bueno na 6ª volta, mantendo-se nessa posição até o final da corrida, apesar dos constantes ataques do piloto paulista. O resultado final foi o seguinte: 1º Gegê Bandeira (DKW Vemag) – 50 voltas; 2º Luiz Pereira Bueno (Gordini) – 50 voltas. 3º Armando Barbosa (DKW Vemag) – 47 voltas; 4º Domingos Queiroz (DKW Vemag); 5º José Queiroz (VW Sedan).

[Ver RESULTADOS 1964/35](#)

101 – FESTIVAL DE MARCAS

Como preliminar à prova intitulada “250 Milhas de Interlagos”, no sábado, dia 26 de setembro foi realizado um “Festival de Marcas”, contando com a participação de pilotos estreantes e novatos.

Foram programadas cinco corridas, mas uma reuniu três marcas: FNM, Simca e Renault, com classificação em separado. As outras duas foram destinadas às categorias DKW Vemag e Volkswagen respectivamente. A primeira corrida reuniu dois FNM-JK, um Simca Chambord, dez Renault 1093 e um Renault Gordini. E foi a mais interessante do dia, verificando-se um “pega” entre o JK do carioca Paulo César Newlands e o Renault 1093 do paulista Affonso Giaffone Jr., terminando com a vitória do primeiro por menos de dois segundos de vantagem. O Simca que participou da corrida, terminou na 6ª posição.



Foto 1 – Luta entre Paulo César Newlands (JK) e Affonso Giaffone Jr. (1093) – Foto 2 – Camila Meméia e seu Fusca – Foto 3 – Passagem dos fuscas: 56 – Roberto Gianetti, 72 – Gavião e 10 – Luiz Evandro Águia.

A segunda prova, destinada aos DKW Vemag foi disputada debaixo de uma fraca garoa, o que a tornou mais emocionante, em função das derrapagens dos onze carros participantes, sendo que três deles abandonaram na primeira volta. Raphael Cipolla Netto e Osório de Araújo travaram um interessante duelo durante as cinco voltas da prova, com vantagem final para Cipolla, por pequena margem.

A prova final, destinada aos “fusquinhas”, teve sua distância reduzida, por decisão dos organizadores, de 5 para 4 voltas e nela se destacaram José Roberto Gomes Ribeiro, que correu sob o pseudônimo de “Gavião” e Roberto Gianetti, que se destacaram do grupo, com vitória do primeiro. O terceiro foi Luiz Evandro Águia e o quarto Ronnei Macintyre. Outro destaque nessa prova foi a presença de Ivani Marialva Aranha, “Camila Meméia”, que se utilizou desse pseudônimo para homenagear o preparador do seu carro, o veterano Camillo Christófar. A piloto correu no grupo de trás, terminando a prova na nona colocação.

[Ver RESULTADOS 1964/36](#)

102 – 250 MILHAS DE INTERLAGOS

Em resposta à não realização dos 500 Quilômetros de Interlagos da forma tradicional, isto é, pelo anel externo e por carros da categoria “Mecânica Nacional”, a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, decidiu organizar uma corrida nos moldes tradicionais, procurando demonstrar que não havia motivo técnico para a modificação da forma de organizar a tradicional prova.

A prova foi disputada no domingo, dia 27 foi disputada a prova “250 Milhas de Interlagos”, com a participação de 17 carros, tendo como favoritos as duas Maserati 250F Corvette de Roberto Gallucci e Camillo Christófar. Além desses carros, despontavam como “carro de ponta” a Ferrari Corvette e Antônio

Carlos Aguiar, a Alfa Romeo Corvette de Luiz Valente e as duas Maserati 300S de Ubaldo Lolli e Eduardo Celidônio.

A definição do grid de largada que deveria ser feito através de prova de classificação, acabou sendo definido por sorteio, ocupando a primeira fila a Alfa Romeo Corvette de Luiz Valente, a Maserati Corvette de Bica Votnamis e a Ferrari Corvette de Carlinhos Aguiar, ficando assim formada:

22 Luiz Valente Alfa Romeo Corvette	27 Bica Votnamis Maserati 6CM Corvette	7 Antônio Carlos Aguiar Ferrari 375 Corvette
28 Ubaldo Lolli Maserati 300S	8 Zé Peixinho Duchen Corvette	6 Augusto Lolli Ferrari 750 Corvette
11 Roberto Gallucci Maserati 250F Corvette	2 Chico Landi/Marivaldo Fernandes Porsche 550RS	19 Ayres Bueno Vidal Maserati 4CLT Simca
14 Nicola Papaléo Ferrari 500TRC	33 Lauro Soares Landi-Bianco Gordini	74 Waldimir Fakri/Nilo Vinhaes Ferrari 125 Lancia
23 Américo Cioffi Maserati Studebaker	18 Camillo Christófaró Maserati 250F Corvette	58 Alcides Camporezzi/Nelson Marcílio Alfa Romeo Corvette
5 Al Capone Maserati A6GCS Lancia	15 Eduardo Celidônio Maserati 300S	



A volta de apresentação das 250 Milhas de Interlagos

Se aproveitando da sua posição de largada, Antônio Carlos Aguiar assumiu a liderança quando a prova foi iniciada, seguido por Camillo Christófaró, que mesmo tendo largado nas últimas posições, se aproveitou indevidamente da volta de apresentação efetuada com um carro “Democrata” como carro madrinha, para ultrapassar diversos carros. O terceiro era Valente, o quarto Ubaldo Lolli e o quinto Roberto Gallucci.

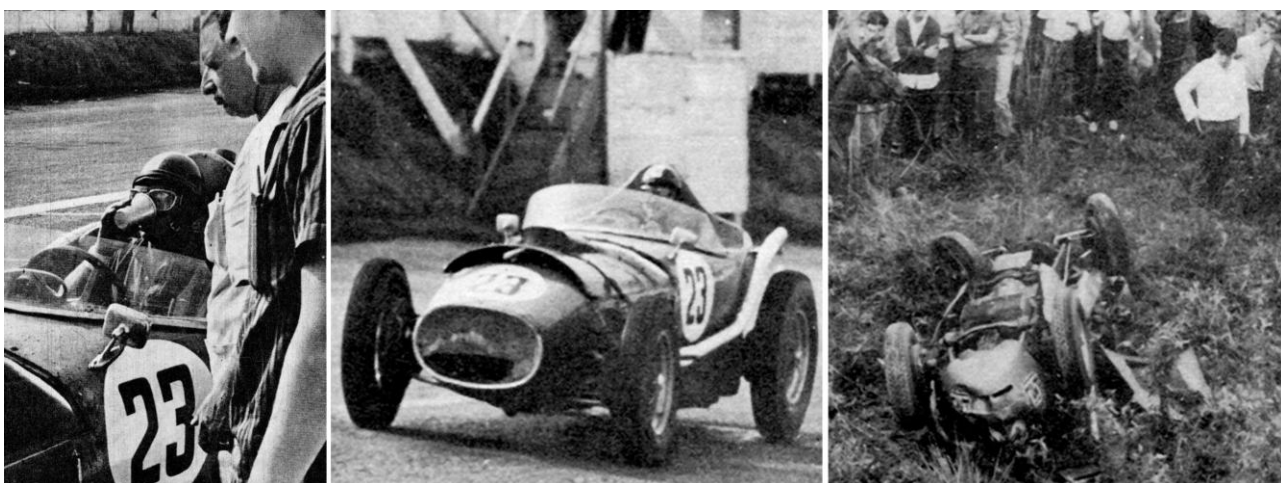
Logo na segunda volta, a Maserati Simca de Ayres Buenos Vidal abandonou a prova, enquanto na sexta volta, Camillo assumiu a ponta, “protegido” por seu companheiro de equipe, Carlinhos Aguiar, que durante duas voltas atrapalhou a recuperação de Roberto Gallucci, porém, quando Gallucci se livrou de Aguiar, logo ultrapassou Camillo Christófaró, assumindo a ponta da prova.



Camillo Christófar (18) e Antônio Carlos Aguiar (7)

Com o carro de Camillo falhando, Gallucci foi se consolidando na primeira colocação, enquanto os abandonos iam acontecendo: Votnamis na 28ª volta, Chico Landi na 46ª com, pane elétrica, Nelson Marcílio na 47 e Al Capone, que capotou sua Maserati Lancia na volta 58, na curva dois, felizmente sem maiores consequências para Ricardo Rodrigues de Moraes que corria sob o sugestivo pseudônimo.

Camillo parou nos boxes e se atrasou, deixando a segunda colocação para Carlinhos Aguiar que, na volta 63, teve a barra de direção da sua Ferrari partida e por pouco não sofreu um grave acidente, parando ao lado da pista e saindo do carro.

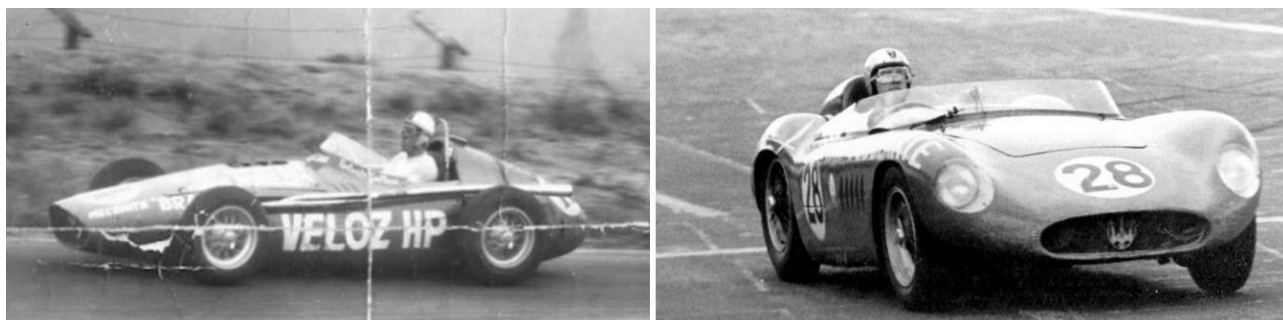


Três momentos de Américo Cioffi na corrida: nos boxes, durante a corrida e acidentado

Foi então que aconteceu um acidente de graves proporções. Américo Cioffi, um piloto novato, que tinha participado apenas de quatro corridas, todas com carros de turismo, pilotava um carro de potência “elevada”, antigo e de difícil pilotagem, que era a veterana Maserati com motor Studebaker de Zé Peixinho. A presença desse piloto nesse carro, era uma irresponsabilidade total do piloto e maior ainda dos organizadores que na época, não criavam obstáculos para que pilotos iniciantes assumissem a condução desses tipos de carros. E isso foi fatal. Na volta 71, Cioffi entrou na curva 3, perdeu o controle da direção do carro, saiu da pista, capotou diversas vezes, com o piloto atirado fora do carro (naquele tempo não se usava cinto de segurança), caiu de um lado com as quatro rodas para cima e de outro o corpo do piloto. Mas a corrida continuou. Camillo retornou à pista para abandonar em seguida, enquanto Gallucci liderava com tranquilidade, restando uma disputa pelo segundo lugar entre Ubaldo Lolli e Luiz Valente.

A vitória ficou com Gallucci, com Lolli em segundo, Valente em terceiro, Augusto Lolli em quarto, e Zé Peixinho em quinto.

[Ver RESULTADOS 1964/37](#)



À esquerda, Roberto Gallucci, vencedor da prova com sua Maserati 250F Corvette e à direita, Ubaldo Lolli, segundo colocado com sua Maserati 300S.

103 – UMA HORA DE KART EM JUIZ DE FORA

No dia 27 de setembro foi realizada em Juiz de Fora a prova “Uma Hora de Kart”, promovida pelo jornal O Globo e patrocinada pelas Bicicletas Monark, em colaboração com a “III Semana da Medicina”. Contando com 19 karts, a prova foi bem disputada, não se registrando qualquer acidente, e Carlo Lourenço, sagrou-se vencedor, seguido por Mucio Lodi, ambos com grande vantagem sobre os demais participantes. A largada da prova foi dada precisamente às 10 horas, pelo prefeito de Juiz de Fora, Dr. Ademar Resende, terminando com as seguintes colocações: 1º (7) Carlos Lourenço (INT); 2º (26) Mucio Lodi (INT); 3º (42) Alcebíades Queiroz (INT); 4º (60) Carlos A. Ramos (INT); 5º (20) Alírio Matos (INT); 6º (25) José Roberto Brum (BRA); 7º (37) Roi Martin (INT); 8º (29) Paulo Macedo (INT); 9º (100) Ricardo Achcar (INT); 10º (49) Anderson Moreira (BRA); 11º (23) Vitor Perdigão (INT); 12º (27) Mário Júlio de Moraes (BRA); 13º (54) Lincoln Rosas (BRA); 14º (39) Octávio Durão (INT); 15º (56) Roberto Batista (BRA).

104 – RECORDES DO SIMCA

A Simca do Brasil realizou de 1º de outubro a 13 de novembro, uma prova de resistência e velocidade com um Simca Rallye Tufão, escolhido pelos comissários do Automóvel Clube do Brasil, no pátio da fábrica, percorrendo a distância entre Paracatu, em Minas Gerais e Brasília, no Distrito Federal. O carro percorreu a distância 269 vezes, tendo capotado ao faltarem 35 quilômetros para chegar a Paracatu, quando era pilotado por Alberto Saviolli que saiu do acidente meio tonto e com pequenas escoriações. O piloto tentou controlar o carro, mas um pneu dianteiro estourou, e o Simca completamente descontrolado, capotou várias vezes. Saviolli foi socorrido pela Polícia Rodoviária Estadual, que se comunicou com os controladores do Automóvel Clube do Brasil. A prova foi suspensa e o motor do veículo lacrado. Mesmo tendo sido interrompida a prova, o Simca percorreu 120.048 quilômetros, estabelecendo uma média de 113,118 km/h, sendo pilotado por: Georges Perrot, Alberto Saviolli, Carlos Calza, Ciro Cayres, Edson Bastos, Gunther Helig, Jayme Silva, Fernando Toco Martins, José Gorga Neto, Luciano Onken, Manoel de Oliveira, Ubaldo Lolli e Walter Hahn Jr.



A equipe de participantes, o carro ao final do evento bastante danificado e Walter Hahn Jr. numa parada.

105 – CEM QUILOMETROS DE KART EM SÃO BERNARDO - SP

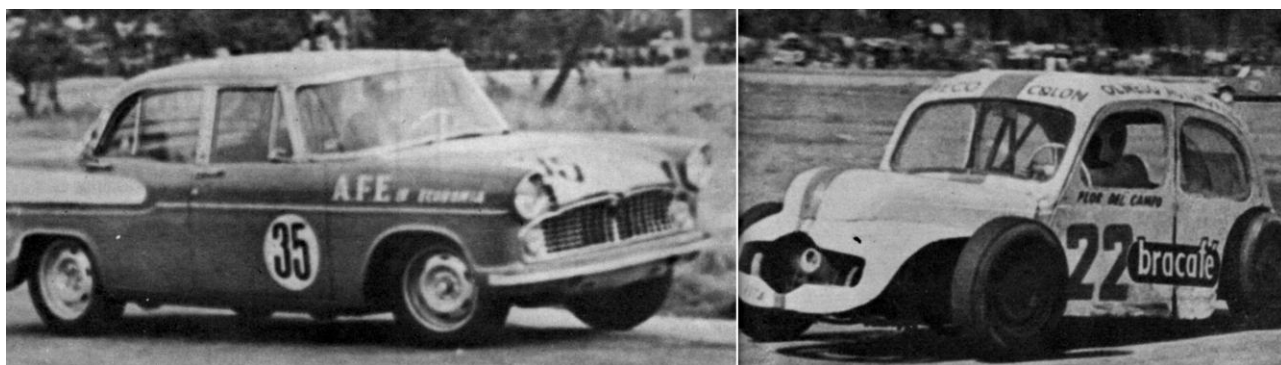
Affonso Giaffone Jr., pilotando um “Silpo Kart”, foi o vencedor dos “100 Quilômetros de São Bernardo”, no dia 4 de outubro, prova patrocinada pelo São Bernardo Kart Clube e pelo Jornal “Folha de São Bernardo”. A classificação final foi a seguinte: 1º Affonso Giaffone Jr. – 100 voltas; 2º “Jacaré” (100 v); 3º Henrique Romano (100 v); 4º José Carlos Pace (99 v); 5º Carlos Lázaro Júnior (99 v).

106 – 6ª ETAPA DO CAMPEONATO DO NORTE DO URUGUAI

No dia 4 de outubro foi disputada no Autódromo de El Pinar, nas proximidades de Montevideu, a 6ª etapa do Campeonato do Norte do Uruguai.

As três classes que compunham o campeonato foram disputadas separadamente, sagrando-se vencedores “Gamma F” na classe “A”; “Flor del Campo” na classe “B”; e o brasileiro Breno Fornari na classe “C”.

A classe A, composta pelos carros VW Sedan 1200 e NSU Prinz 4, teve a participação de cinco carros e foi vencida por Gamma F que bateu José Stecker por 34s6.



Breno Fornari (Simca 35) vencedor da classe “C” e Flor del Campo (Panhard 22) vencedor da “B”

A prova que chamou mais atenção foi da classe “B”, com a participação de Panhard X86, Morris Mini Cooper, Renault 1093 e Auto Union S, devido ao belo “pega” travado entre o piloto Juan Carlos Lopes, o “Flor Del Campo”, pilotando uma carretera Panhard e Victor Paullier com um Morris Mini Cooper, saindo-se vencedor o primeiro. Nessa prova, Roberto Planella que liderava o campeonato, não teve como enfrentar o Panhard e o Mini Cooper, carros bem mais potentes que o seu, mas conseguiu terminar a prova à frente de Arnaldo “Pipo” Castro, seu principal adversário no campeonato.

A prova da Classe “C” contou com a participação de Simca e Alfa Romeo Giulietta e foi vencida pelo gaúcho Breno Fornari com seu Simca Modificado, ficando em segundo lugar Hector Mera com um Alfa Romeo, com a diferença entre eles de 25s4.

[Ver RESULTADOS 1964/38](#)

107 – REVOGADO O DECRETO QUE EXTINGUIU A CBA

No dia 7 de outubro, o presidente da República, Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, através do Decreto nº 54.387, revogou o Decreto nº 53.889, de 14 de abril de 1964, e restabeleceu o Decreto nº 51.857, de 20 de março de 1963, tornando, em consequência, convalidados os atos constituídos da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA. Determinava o novo Decreto que a representação automobilística no País e no exterior eram de exclusiva competência da CBA e que as entidades esportivas automobilísticas do País ficavam obrigadas à filiação correspondente, nos termos do Decreto-Lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941. Transcrevemos abaixo o referido decreto:

DECRETO Nº 54.387, DE 7 DE OUTUBRO DE 1964

Revoga o Decreto nº 53.869, de 14 de abril de 1964, e dispõe sobre o automobilismo nacional.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, item I, da Constituição.

DECRETA

Art. 1º - Fica revogado o Decreto nº 53.889, de 14 de abril de 1964 e restabelecido o Dec. Nº 51.857, de 20 de março de 1963, em consequência do que são convalidados os atos constitutivos da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Art. 2º - A representação do desporto automobilístico no exterior é de exclusiva competência da Confederação Brasileira de Automobilismo, por intermédio da qual se processarão as relações das associações automobilísticas brasileiras com as entidades internacionais.

Art. 3º - As entidades desportivas automobilísticas existentes no País ficam obrigadas a proceder à filiação correspondente nos termos do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941.

Art. 4º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 7 de outubro de 1964, 143º da Independência e 76º da República.

H. CASTELO BRANCO

Flávio Suplicy de Lacerda.

Com esse Decreto encerrava-se a discussão legal com relação ao comando do automobilismo no País, que passava a pertencer à CBA, muito embora o Automóvel Clube do Brasil, que ainda dispunha da filiação internacional junto à FIA, continuasse recorrendo aos tribunais, com isso prejudicando o desenvolvimento do automobilismo brasileiro.

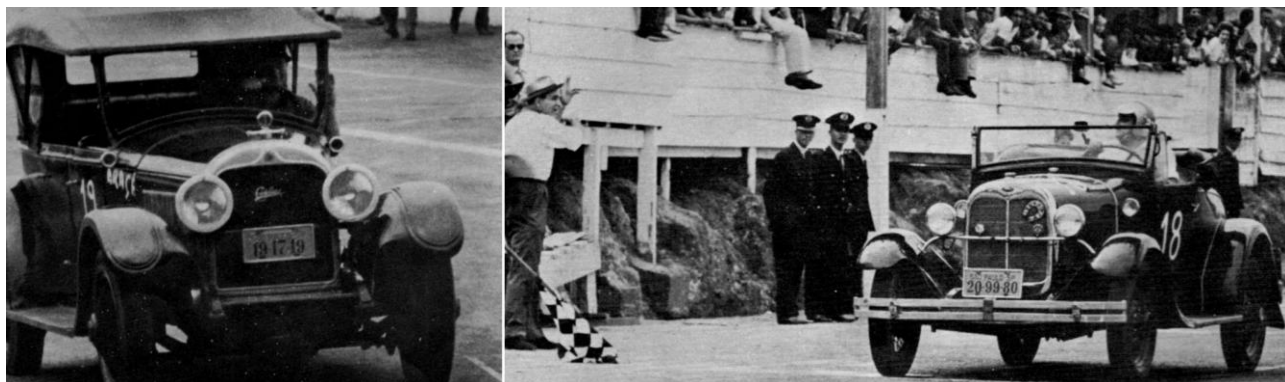
108 – O NOVO DKW MALZONI

O Protótipo DKW Malzoni que vinha sendo conduzido por Marinho César Camargo Filho, passou por uma remodelação, recebendo uma nova carroceria, semelhante à anterior, mas confeccionada em alumínio o que conferiu ao carro uma redução de peso da ordem de 150 kg.



109 – TAÇA DAS AMÉRICAS - INTERLAGOS

No mês de outubro O ACESP programou a realização de uma série de corridas que recebeu o título de “Taça das Américas”.



Walter Wiss, Cadillac 1929 nº 19, vencedor da prova e Antônio Tosta, Ford 1929 nº 18, terceiro colocado.

A primeira corrida desse programa foi realizada no sábado, dia 10 de outubro, com o nome de “Prêmio Simon Bolívar”, destinada aos carros do Grupo III e Protótipos, que teve como preliminar uma corrida para “Carros Antigos”, ou “Calhambeques”, como eram tratados à época.

Participaram da prova 12 carros fabricados antes de 1930, sendo seis Ford 1929, dois Chevrolet 1928 e um 1929, um Cadillac 1929, um Fiat 1929 e um Hupmobile 1919.

A prova foi disputada em três voltas pelo anel externo de Interlagos, com o vencedor registrando a média horária de 79,411 km/h, à frente chegaram Wladimir Nicolaeff (nº 10 Chevrolet 1929) e A. C. Júnior (nº 4 Ford 1929), chegaram na frente, mas foram desclassificados, pois seus motores não eram originais. Com isso, os demais carros terminaram nas seguintes colocações: 1º (19) Walter A. Wilss (Cadillac 1929); 2º (3) José Scaffid (Ford 1929); 3º (18) Antônio S. Tosta (Ford 1929); 4º (60) Dudu (Hupmobile 1929); 5º (17) Oscar W. B. Souteau (Fiat 1929); 6º (16) Joaquim A. H. Vieira (Ford 1929); 7º (15) Mário Silva Tamiso (Ford 1929); 8º (14) Benedito Gandra Andrade (Ford 1929); 9º (11) Carlos A. Bera (Chevrolet 1928); 10º (5) Maria A. Barros (Chevrolet 1928).

Em seguida foi realizada a “Prova Simon Bolívar”, que contou com a participação de 16 carros, com destaque para o protótipo DKW Malzoni de Marinho César Camargo Filho. Sem adversários à altura, Marinho assumiu a ponta logo na largada, não a perdendo até o final da corrida, que foi das mais monótonas. José Ramos também se firmou na segunda colocação, seguido no início por Anísio Campos no Renault “Rabo Quente” com motor de Interlagos, que abandonou logo na quarta volta, deixando a terceira colocação para o Simca de Walter Hahn Jr., que também não enfrentou qualquer ameaça à sua posição. Quem se destacou foi Affonso Giaffone Jr. correndo com Renault 1093, que bateu carros mais potentes, como diversos DKW Vemag, o Simca de Ivo Noal e o JK de Emílio Zambello/Piero Gancia, que dispoñdo de preparação para o Grupo I, apenas “participou” da prova, sem maior destaque.

[Ver RESULTADOS 1964/39](#)



À esquerda, logo após a largada, José Ramos (Interlagos), Walter Hahn Jr. (Simca) e Ivo Noal (Simca) se destacam do restante do pelotão e, à direita, o Malzoni de Marinho Camargo, vencedor da prova.

Terminada a corrida foi disputada a prova de classificação para definição do grid de largada da prova para Mecânica Nacional e Sport Internacional que seria disputada no domingo. Camillo Christófaru registrou o melhor tempo com 1m13s3, ficando em segundo lugar Roberto Gallucci, com 1m13s5, e em terceiro Antônio Carlos Aguiar, com 1m14s9.

18 Camillo Christófaru Maserati 250F Corvette
22 Luiz Carlos Valente Alfa Romeo Corvette
15 Eduardo Celidônio Maserati 300S

11 Roberto Gallucci Maserati 250F Corvette
28 Ubaldo Lolli Maserati 300S
2 Marivaldo Fernandes Porsche 550RS

7 Antônio Carlos Aguiar Ferrari 375 Corvette
3 Bica Votnamis Maserati Corvette
8 Zé Peixinho Duchen Corvette

14 Nicola Papaléo Ferrari 500TRC – Não largou

33 Lauro Soares Landi-Bianco Gordini
--

6 Augusto Lolli Ferrari 750 Corvette – Não largou

10 Marinho Camargo Landi-Bianco DKW

74 Waldimir Fakri Ferrari 125C Corvette

19 Ayres Bueno Vidal Maserati 4CLT Simca
--

58 Alcides Camporezzi Alfa Romeo Corvette

79 Luciano Della Porta Ferrari 250GTO Drogo

6 Augusto Lolli Ferrari 500 TRC

Inicialmente, no domingo foi realizada uma prova para estreantes e novatos, como preliminar à prova dos carros Mecânica Nacional e Sport Internacional, intitulada “Prova José de San Martin”. Largaram nove carros, com o DKW Vemag de Raphael Cipolla Netto largando na frente, completando a primeira das 10 voltas na liderança, mas sendo ultrapassado no “Retão” por Paulo César Newlands (FNM 2000 JK) que a partir de então foi aos poucos aumentando a sua vantagem para os demais. Cipolla ainda tentou alcançar Newlands, mas a menor potência do seu carro não permitiu tal “abuso” e, com isso, o piloto apenas correu riscos desnecessários, terminando a prova distante 10 segundos do vencedor. O terceiro foi Osório de Araújo (DKW Vemag), quarto Januário Ramante (DKW Vemag), e quinto Amauri Valentino (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1964/40](#)



77 – Paulo César Newlands (JK); 66 – Raphael Cipolla Neto (DKW); 70 – Januário Ramante (DKW) e 50 – Amauri Valentino (DKW)

O Prêmio John Kennedy, foi disputado pelos carros da Mecânica Nacional e Sport Internacional, numa distância de 50 voltas pelo anel externo, totalizando 162,500 quilômetros, sendo os participantes, basicamente, os da Prova “250 Milhas”, disputada duas semanas antes. Com isso, a luta pela vitória deveria ficar restrita às Maserati de Roberto Gallucci e Camillo Christófaró e à Ferrari de Carlinhos Aguiar.

Antes da largada, a Ferrari 750 Corvette de Augusto Lolli apresentou problemas e o piloto acabou correndo na Ferrari 500TR de Nicola Papaléo, que ficou apenas dando assistência do boxe.

Dada a largada, ao estilo “Indianápolis”, assumiu a liderança a Maserati nº 18 de Camillo Christófaró, que completou as cinco primeiras voltas acelerando tudo e com isso registrando a melhor volta da prova, na quarta passagem, com o tempo de 1m11s1, média de 164,557 km/h. Gallucci corria em segundo e Aguiar em terceiro que dava tudo para conquistar a segunda colocação, o que aconteceu na 5ª volta, com Gallucci recuperando-a na 8ª volta. A partir de então, se limitou a acompanhar Camillo, até que na 21ª volta assumiu a liderança, se iniciando uma constante troca de posições entre os dois, até a volta 36, quando Camillo ficou sem freios e abandonou a corrida.

Aguiar ficou sem freios e quase caiu no mesmo barranco da curva três, onde o piloto Américo Cioffi tinha perdido a vida na prova disputada quinze dias antes, mas felizmente o piloto conseguiu controlar o carro e abandonar a corrida, ficando parado nas proximidades do local. Ubaldo Lolli, que tinha terminando em segundo na prova anterior, depois de novo duelo com a Alfa Romeo Corvette de Luiz Valente, dessa vez pilotada por seu filho Luiz Carlos Valente; Lolli terminou a corrida novamente em segundo com Valentinho em terceiro e Zé Peixinho em quarto. O quinto colocado foi Marinho no Fórmula Júnior DKW, que foi também o vencedor na categoria até 2.500 cc, com duas voltas de vantagem para Waldimir Fakri, o segundo na categoria.

Merece destaque a presença da Ferrari 250 GTO com carroceira Drogo de Luciano Della Porta, que apesar de correr apenas cinco voltas, chamou a atenção por sua beleza. Esta era a Ferrari 250TR, chassi nº 0716,

que pertencera a Celso Lara Barberis, e que depois de um acidente, foi enviada por Della Porta para a Itália, retornando na configuração de 250 GTO.

[Ver RESULTADOS 1964/41](#)



A bela Ferrari 250GTO Drogo de Luciano Della Porta



Aspecto da luta entre as duas Maserati 250F Corvette: 11 – Roberto Gallucci e 18 – Camillo Christófaro

110 – CHICO LANDI NA SIMCA

Durante a realização da “Taça das Américas”, chegou a informação de que Chico Landi tinha sido contratado pela equipe de competições da Simca, para dirigir o boxe da equipe, enquanto George Perrot permaneceria como chefe do Departamento de Competições. Em face de seu novo cargo, Chico Landi se

ausentou, pelo menos temporariamente, das pistas. Por esse motivo, Marivaldo Fernandes correu sozinho com o Porsche 550RS, que os dois pilotos haviam compartilhado nas 250 Milhas de Interlagos.

111 – CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A sétima etapa do campeonato carioca de karts foi disputada no dia 11 de outubro, num circuito improvisado nas proximidades do Estádio do Maracanã, na Rua Professor Eurico Rabelo, que teve os seguinte resultados: Categoria Brasil: 1º (4) Lóris Lisanti; 2º (58) Ricardo Cantinho; 3º (16) Isidoro Danon; 4º (42) Alcebíades Queiroz; 5º (19) João Pedro Renha; 6º (11) Hélio Abrunhosa; 7º (17) Roberto de Miranda; 8º (25) José Roberto Brum; 9º (22) Artur Ribeiro; 10º (31) Aurélio Fernandes; 11º (49) Anderson Moreira; 12º (48) Augusto Lamego. Foram desclassificados por falta de peso: (26) Mucio Lodi e 55 – Henrique Stockler. Categoria Internacional: 1º (42) Alcebíades Queiroz; 2º (26) Mucio Lodi; 3º (14) Paulo Roberto Monteiro; 4º (10) Jaime Abrunhosa; 5º (23) Vitor Perdigão; 6º (15) Antônio Bandeira; 7º (37) Roi Martin; 8º (39) Octávio Durão; 9º (6) Alberto Alcoulumbre; 10º (29) Paulo Macedo; 11º (44) Carlos Lourenço; 12º (43) Fernando Dias.

112 – 500 QUILÔMETROS DA GUANABARA

Diante de grande expectativa, o Automóvel Clube do Brasil organizou no circuito da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, a prova 500 Quilômetros da Guanabara, que também recebeu o nome de “XVI GP Cidade do Rio de Janeiro”, sobretudo pela presença do recém-importando Alpine A-110 que, pela primeira vez deveria se defrontar com os Abarth Simca, que tinham vencido as duas corridas das quais participaram, mas a equipe acabou não participando, uma vez que a Simca estava fazendo um teste de velocidade e resistência com o Simca Rallye Tufão, entre Paracatu e Brasília. Com isso, a Willys passou a figurar como grande favorita, com seu Alpine entregue a Wilson Fittipaldi Jr. e os Interlagos a Luiz Pereira Bueno, José Carlos Pace e Francisco Lameirão. Seus principais rivais eram o DKW Malzoni de Marinho Camargo, o Karmann Ghia Porsche de Marivaldo Fernandes e a Alfa Romeo Giulia, do carioca Augusto Lamego, que seria pilotada por Mário Olivetti.

Como provas preliminares estavam programadas uma corrida para os Cronistas Desportivos e outra para carros da Fórmula Júnior, porém, como apenas dois carros compareceram à essa prova, apenas a dos Cronistas acabou sendo realizada.



A luta entre Euclides de Brito (Simca 10) e Expedito Marazzi (DKW 60)

Essa prova foi disputada no sábado, dia 17 de outubro, com a participação de nove concorrentes: pilotando Simca: Euclides de Brito do Jornal dos Sports e Revista Autoespote; Fábio Crespi da Revista Volante; e José Roberto Veiga Cabral; pilotando DKW Vemag: Expedito Marazzi da Revista Quatro Rodas; Hécio Emerich da

Revista Mecânica Popular; e Victor Gouveia da Revista Autoesporte; pilotando Renault 1093: Mauro Salles e José Lago, ambos do jornal O Globo; pilotando Volkswagen: Narciso Sá Portella.

Logo na primeira volta da prova, José Lago, que vencera a prova disputada em Interlagos, entrou muito forte na curva do "S", derrapou na areia e, para não atropelar um assistente que atravessou a pista, teve que dar um golpe de direção indo se chocar contra um poste, felizmente sem maiores consequências para o piloto, exceto a sua desistência da corrida. Apesar disso, a prova teve um desenrolar muito interessante, com uma luta entre Euclides de Brito e Expedito Marazzi durante toda a sua duração, com algumas trocas de posição, até que Euclides, que além de jornalista era membro da comissão esportiva do Automóvel Clube e que fora piloto nos áureos tempos da Gávea, recebeu a bandeirada de chegada com menos de um segundo de vantagem para Marazzi. Em terceiro chegou Fábio Crespi que se limitou a acompanhar os líderes, sem ser ameaçado por Mauro Salles que se consolidou na quarta posição, ficando em quinto Hércio Emerich e em sexto Victor Gouveia. A melhor volta ficou com Expedito Marazzi, com o tempo de 2m30s6, média de 102,789 km/h.

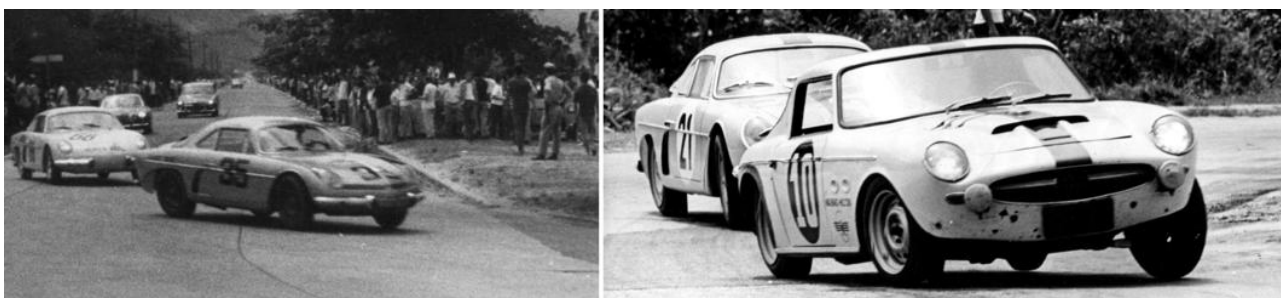
[Ver RESULTADOS 1964/42](#)

No domingo, daí 18 de outubro, foi disputada a prova 500 Milhas da Guanabara, com o o Karmann Ghia Porsche nº 45, de Marivaldo Fernandes e o protótipo DKW Malzoni de Marinho Camargo tomando a dianteira, com Marinho passando à frente na terceira volta, quando começou a se distanciar, tendo Wilsinho Fittipaldi no Alpine nº 43 partindo na sua perseguição, após também ultrapassar o Karmann Ghia Porsche.



Marinho Camargo (Malzoni 10), à frente de Carlos Erymá (Interlagos 35), Norman Casari (DKW 96) e Newton Alves (DKW 92)

Wilsinho alcançou e passou por Marinho na oitava volta, começando a se distanciar na liderança a partir de então, até parar para reabastecer o carro e entregar a direção a Luiz Greco, que deu apenas uma volta, devolvendo o carro a Wilsinho. Essa manobra custou a liderança ao carro da Willys, até chegar o momento de o Malzoni também parar para reabastecimento. A partir de então, o motor do carro de Marinho não tinha o mesmo rendimento e, com isso, Wilsinho pôde se acomodar na liderança da prova.



35 Carlos Erymá/Fernando Pereira (Interlagos) perseguido pelo 66, Sérgio Bove/Aluizio de Castro (Interlagos); 10 – Marinho Camargo/Eduardo Scuracchio (DKW Malzoni) e 21 – José Carlos Pace/Vitório Andreatta (Interlagos)

Mário Olivetti, pilotando a Alfa Romeo Giulia, que ultrapassara o Karmann Ghia Porsche ainda no início da corrida, mantinha o terceiro lugar, com o Karmann Ghia em quarto, muito pressionado pelo Interlagos nº 22 de Luiz Pereira Bueno.

Com 30 voltas percorridas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Wilson Fittipaldi Jr. (Alpine nº 43); 2º Marinho Camargo (Malzoni nº 10); 3º Olivetti (Alfa Giulia nº 77); 4º Luiz Pereira Bueno (Interlagos nº 22); 5º Marivaldo Fernandes (K. Ghia Porsche nº 45); 6º José Carlos Pace (Interlagos nº 21).

Depois de duas horas de corrida, Mário Olivetti entrou na curva da ponte, por fora, tentando ultrapassar um retardatário, mas o carro derrapou na areia e atingiu dois policiais que se encontravam em local proibido e perigoso, os dois foram removidos para o pronto socorro e um deles acabou falecendo dias depois. Olivetti continuou na corrida, ocupando a segunda posição, mas quando parou para reabastecer o carro, foi informado de que um dos policiais tinha falecido, muito embora, até aquele momento, tal não tivesse acontecido. O piloto ficou transtornado e saiu do carro. Nesse momento, o proprietário do carro, Carlos Augusto Lamego, sem receber autorização do chefe da equipe, assumiu a condução da Alfa Romeo e retornou à corrida, sem dispor das menores condições para tal e, duas voltas depois, se assustou com um Simca na curva do "S", perdeu o controle, seguiu em frente, colhendo cerca de uma dúzia de assistentes que se postaram em local proibido e capotou, provocando ferimentos em diversas pessoas que foram removidas ao pronto socorro, com uma delas vindo a falecer dias depois.



O Alpine estreou vencendo no Rio de Janeiro

Debaixo de muita comoção, a corrida chegou ao final, com a vitória de Wilson Fittipaldi Jr., seguido pelo Interlagos de José Carlos Pace/Vitório Andreatta, pelo DKW Malzoni de Marinho Camargo/Eduardo Scuracchio, pelo Interlagos de Francisco Lameirão/José Carlos Pace e pelo Karmann Ghia Porsche de Marivaldo Fernandes/Joaquim Cacao Mattos.

[Ver RESULTADOS 1964/43](#)



Mário Olivetti (Alfa Romeo Giulia se aproxima da curva atrás de Aylton Varanda (JK), em seguida, derrapa e atinge os policiais que estavam em local proibido e, depois, Augusto Lamego sai da pista e atinge os espectadores.

Terminada a corrida começaram as especulações em torno do acidente. A Confederação Brasileira de Automobilismo solicitou ao CND que fossem apurados os motivos dos acidentes e punidos os culpados,

leia-se Automóvel Clube do Brasil. O CND informou à CBA que ela era a detentora do comando do automobilismo esportivo no Brasil e que, portanto, cabia à mesma a apuração dos fatos. Por sua vez, o Automóvel Clube do Brasil atribuiu a culpa ao Administrador da Barra da Tijuca, que teria determinado a retirada das placas que informavam os locais onde o público não poderia ficar por serem perigosos. Esse se defendeu dizendo que não cabia a ele a fiscalização dessas determinações, que seria atribuição o Clube. Por sua vez, a Federação Carioca de Automobilismo, através do seu presidente, Pinheiro Pires, declarou que não tinha responsabilidade sobre a prova uma vez que o Automóvel Clube do Brasil não estava a ela filiada. Resumo da ópera: Tudo ficou por isso mesmo!

113 – II 500 QUILÔMETROS DE RECIFE

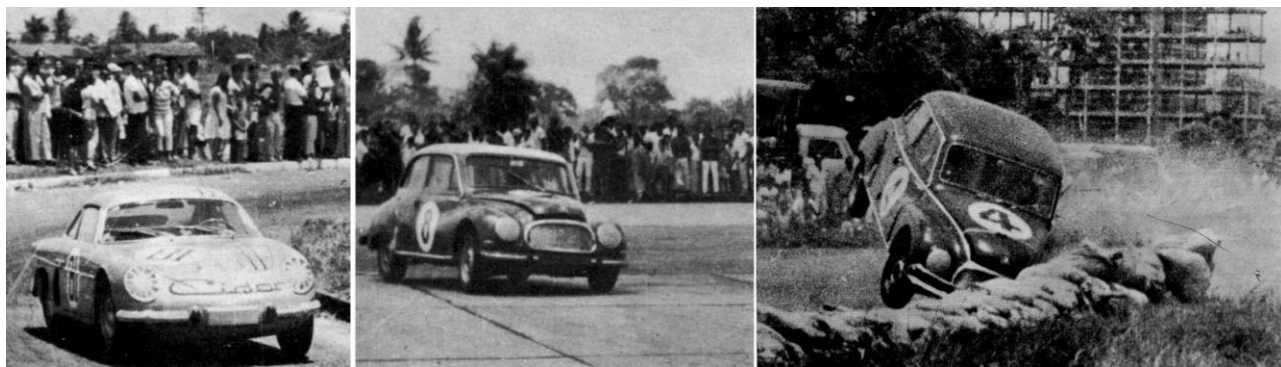
No dia 18 de outubro, o Automóvel Clube de Pernambuco organizou a segunda edição dos “500 Quilômetros de Recife”, no circuito da Cidade Universitária. O evento que se cercava de grande entusiasmo por parte dos torcedores pernambucanos, acabou, de certa forma prejudicado pela escolha de data, que coincidia com a realização dos “500 Quilômetros da Guanabara”, e com isso, não pode contar com a presença da equipe Willys que vinha participando das principais corridas automobilísticas realizadas no nordeste. Assim, apenas 10 carros, todos de Pernambuco participaram da prova.

O campeão local, “Gegê” Bandeira, pilotando um DKW Vemag equipado com o conjunto motor-câmbio trazido diretamente da equipe de competições da fábrica, tomou a dianteira da prova, o que foi facilitado pelo abandono do Interlagos de Paulo Marinho logo depois de 12 voltas.

Bandeira manteve a liderança até a volta 95, quando teve que abandonar com problemas no motor do seu carro, cedendo a liderança ao Interlagos de Joaquim Gomes, que passou a formar dupla com Paulo Marinho após o abandono do carro deste, para vencer a corrida com 15 voltas de vantagem sobre o segundo colocado que foi o Renault 1093 de Fernando “Judas” Campos e Cláudio Carneiro.

Além desses dois carros, somente concluíram a prova, com muitas voltas de atraso, o Gordini de Roberto Maia/Marcos Castro e o Interlagos de Nelson e Niége Rossiter.

[Ver RESULTADOS 1964/44](#)

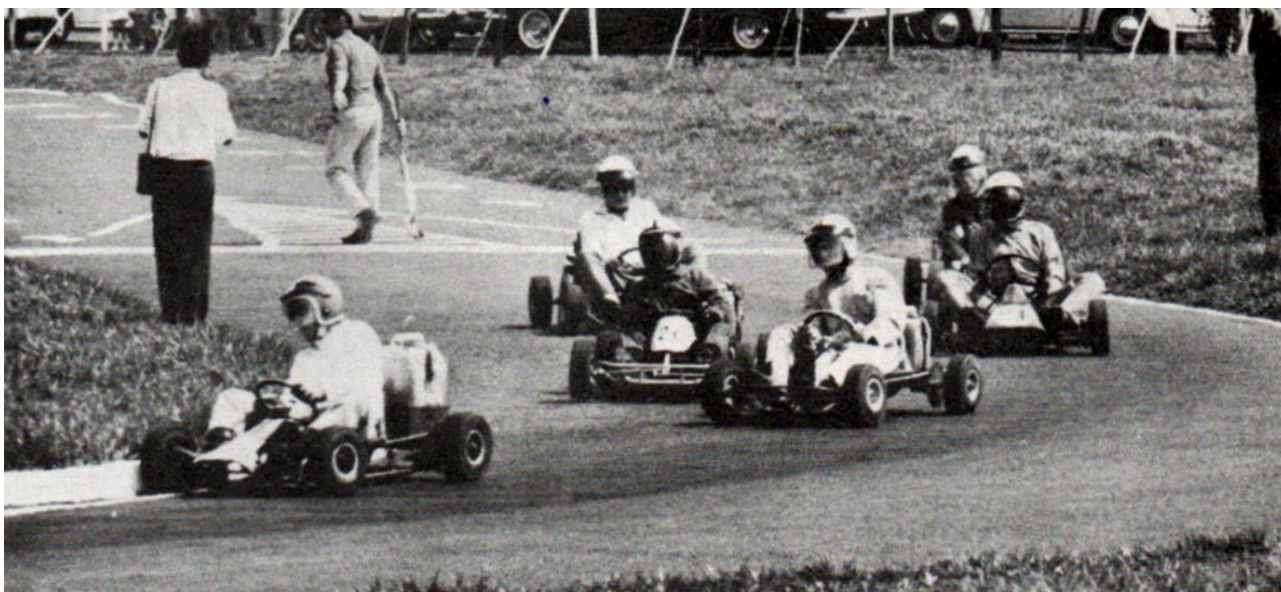


81 – Joaquim Gomes/Paulo Marinho (Interlagos) vencedor da prova; 8 – Gegê e Cláudio Bandeira (DKW) e 4 – Antônio da Fonte e Sérgio Drummond (DKW Vemag)

114 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Kart, organizado pelo Automóvel Clube do Brasil, foi disputada no dia 18 de outubro na cidade de Ribeirão Preto, São Paulo, com a disputa das categorias “Brasil” com karts como motor nacional de 125 cc, e “Internacional”, com motor importado de 100 cc.

A prova da categoria “Internacional” contou com a participação de apenas 6 pilotos e destes, cinco receberam a bandeirada de chegada, na seguinte ordem: 1º - Ângelo Alonso (SP) - 72 Rois/McCulloch - 62 voltas; 2º - Mucio Lodi (RJ) - 26 - Rois/McCulloch - 62 voltas; 3º - Sérgio Lara Campos (SP) - 75- Rois/McCulloch - 62 voltas; 4º - José Costa (SP) - 76 - Rois/McCulloch - 60 voltas; 5º - Vitor Perdigão (RJ)- 23- Rois/McCulloch - 45 voltas; 6º Orlando Penarubia (SP) - 74 - Rois/McCulloch - 5 voltas.



Largada da classe "Internacional"

A prova da categoria Brasil, face ao elevado número de inscritos, foi dividida em duas provas de classificação e uma final, com acirrada disputa pela vitória, tendo terminado com o seguinte resultado: 1º - Carol Figueiredo (SP) – 51 – Rois - 84 voltas; 2º - Affonso Giaffone Jr. (SP) – 53 – Silpo - 84 voltas; 3º - Durval Viscardi (SP) – 77 – Silpo - 84 voltas; 4º - Emerson Fittipaldi (SP) – 88 – Rois - 84 voltas; 5º - Ângelo Alonso-SP (72) – Rois - 81 voltas; 6º - Fernando Guerra (SP) 70 – Silpo - 81 voltas; 7º - Sérgio Bosco Rosas (SP) 52 – Silpo - 81 voltas; 8º - Carlos Savoia (SP) – 59 – Silpo - 80 voltas; 9º - Totó Porto Fº (SP) – 57 – Silpo - 80 voltas; 10º - Maneco Combacau (SP) – 81 – Rois - 80 voltas; 11º - Ludovino Perez Jr. (SP) – 65 – Rois - 79 voltas; 12º - Orlando Penarubia (SP) – 74 – Rois - 79 voltas; 13º - Mário Duílio (SP) – 98 – Rois - 75 voltas.



Largada da classe "Brasil" com Carol Figueiredo assumindo a ponta seguido por Emerson Fittipaldi, Maneco Combacau, Ângelo Alonso e os demais

115 – DIRETOR DE ESPORTES DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

No dia 18 de outubro, o Sr. Eduardo Taurizano foi nomeado para o cargo de Diretor Esportivo da Confederação Brasileira de Automobilismo. Nessa época, Taurizano gravitou entre as entidades de comando do automobilismo. Inicialmente, se uniu ao Automóvel Clube de Brasília, ligado à Confederação Brasileira de Automobilismo. Quando foi revogado o Decreto de criação da CBA, fazendo retornar o comando ao Automóvel Clube do Brasil, foi um dos fundadores do Automóvel Clube do Distrito Federal, ligado ao ACB e, quando a CBA reconquistou o comando do automobilismo, voltou a se ligar a essa entidade, sendo nomeado seu diretor esportivo.

116 – RECORDES DO GORDINI

Numa demonstração do desempenho e resistência do Renault Gordini, a Willys do Brasil promoveu do dia 16 de outubro a 13 de novembro, uma maratona do “carrinho” no circuito externo da pista de Interlagos, sob a supervisão do ACESP, do Automóvel Clube do Brasil e da Federação Internacional de Automobilismo. Nesse período o Gordini percorreu 50 mil quilômetros, parando apenas para reabastecimento, quebrando diversos recordes mundiais da sua categoria, mesmo tendo sido capotado, quando era pilotado por Bird Clemente no quinto dia de prova.

Os recordes obtidos pelo Gordini foram os seguintes:

Internacionais - distância: 15.000 milhas em 251h26m16s13, média de 96,01 km/h; 25.000 quilômetros em 261h21m14s60, média de 96,65 km/h; 30.000 quilômetros em 311h56m31s90, média de 96,17 km/h; 20.000 milhas em 333h57m26s01, média de 96,38 km/h; 35.000 quilômetros em 362h38m56s07, média de 96,51 km/h; 40.000 quilômetros em 414h06m06s63, média de 96,59 km/h; 25.000 milhas em 416h26m15s49, média de 96,66 km/h; 45.000 quilômetros em 464h03m17s87, média de 96,97 km/h; 50.000 quilômetros em 514h37m14s93, média de 97,15 km/h.

Internacionais – dias: 8 dias, 18.508,67 km – 96,40 km/h; 9 dias, 20.807,00 km – 96,33 km/h; 10 dias, 23.139,518 km – 96,41 km/h; 11 dias, 25.253,677 km – 95,66 km/h; 12 dias, 27.611,607 km – 95,87 km/h; 13 dias, 30.005,990 km – 96,17 km/h; 14 dias, 32.399.755 km – 96,43 km/h; 15 dias, 34.755,139 km – 96,59 km/h; 18 dias, 37.132,036 km – 96,70 km/h; 17 dias, 39.379,336 km/h – 96,52 km/h; 18 dias, 41.801,085 km – 96,76 km/h; 19 dias, 44.201,618 km – 96,95 km/h; 20 dias, 46.577,890 km – 97,04 km/h; 21 dias, 48.977,170 km – 97,18 km/h; 22 dias – 51.233,005 km – 97,03 km/h.



A Equipe Willys, vendo-se da direita para a esquerda: Waldemyr Costa, Wilson Fittipaldi Jr., José Carlos Pace, Vitório Andreatta, Luiz Pereira Bueno, Geraldo Mancal Freire, Carol Figueiredo, Bird Clemente e Francisco Lameirão.

Nacionais e Locais – distância: 50 quilômetros em 30m27s47, média de 98,50 km/h; 50 milhas em 48m44s71, média de 99,05 km/h; 100 quilômetros em 1h00m26s70, média de 99,26 km/h; 100 milhas em 1h36m34s85, média de 99,28 km/h; 200 quilômetros em 1h59m43s41, média de 100,23 km/h; 200 milhas em 3h20m54s02, média de 96,13 km/h; 500 quilômetros em n5h13m05s45, média de 95,82 km/h; 500 milhas em 8h17m43s65, média de 97,00 km/h; 1.000 quilômetros em 10h16m37s64, média de 97,30 km/h; 1.000 milhas em 16h29m13s95, média de 97,61 km/h; 2.000 quilômetros em 20h25m51s62, média de 97,89 km/h; 2.000 milhas em 32h42m01s42, média de 98,43 km/h; 5.000 quilômetros em 50h37m47s52, média de 98,76 km/h; 5.000 milhas em 81h17m54s85, média de 99,06 km/h; 10.000 quilômetros em 100h58m14s98, média de 99,30 km/h; 15.000 quilômetros em 155h27m15s58, média de 96,49 km/h;

10.000 milhas em 166h44m04s60, média de 96,52 km/h; 20.000 quilômetros em 207h45m57s40, média de 96,26 km/h.

Nacionais e Locais – horas/dias: 1 hora, 99,260 km – 99,26 km/h; 3 horas, 300,980 km – 100,33 km/h; 8 horas, 576,932 km – 96,16 km/h; 12 horas, 1.172,565 km – 97,71 km/h; 24 horas, 2.358,679 km – 98,31 km/h; 48 horas, 4.742,303 km – 98,82 km/h; 3 dias, 7.124,155 km – 98,95 km/h; 4 dias, 9.512,193 km – 99,09 km/h; 5 dias, 11.777, 796 km – 98,15 km/h; 6 dias, 13.894,970 km – 96,49 km/h; 7 dias, 16.211,900 km – 96,50 km/h.

Pilotaram o carro: Luiz Antônio Greco, José Carlos Pace, Carol Figueiredo, Luiz Pereira Bueno, Danilo Lemos, Francisco Lameirão, Wilson Fittipaldi Jr., Waldemyr Costa, Vitorio Andreatta, Geraldo Freire e Bird Clemente.

117 – CIRCUITO DE PETRÓPOLIS

Ainda sob o impacto dos problemas ocorridos nos “500 Quilômetros da Guanabara”, foi disputado no dia 8 de novembro o “IX Circuito de Petrópolis”, com a realização de três provas, uma para motos, outra para carros do Grupo II e a prova principal para os carros do Grupo III.

Preocupados com os acontecimentos da Barra da Tijuca, os organizadores cuidaram da segurança do público de forma impecável, através da ajuda do batalhão do exército e, com isso, nenhum assistente se posicionou em locais proibidos e muito menos se “atreveram” em atravessar a pista. Foi, certamente, o melhor serviço de segurança até então visto em corridas realizadas no Brasil, incluindo entre elas as disputadas no Autódromo de Interlagos.

Estava programada também uma “Prova Feminina”, que acabou não sendo disputada por falta de participantes.

A primeira prova reuniu quinze carros do Grupo II do Anexo J da FIA, e foi iniciada às 9,30 horas, feita depois de uma volta pela pista tendo à frente Norman Casari ao volante de um DKW Malzoni. Iniciada a corrida, os quatro “JK” assumiram as primeiras colocações, com Amílcar Baroni em primeiro, Mário Olivetti em segundo, Carlos Bravo em terceiro e João Varanda Fº em quarto, e tudo parecia que a corrida seria dominada pelos quatro. Porém os problemas começaram cedo: Mário Olivetti teve o cano de descarga quebrado, perdendo rendimento, até ser obrigado a abandonar depois de 16 voltas, com problemas na embreagem. João Varanda teve o cabo do acelerador partido na terceira volta, parando nos boxes para retornar em 14º lugar, com duas voltas de atraso em relação ao líder da prova. Carlos Bravo, que vinha escoltando Barone teve as rodas traseiras bloqueadas, saiu da pista indo se chocar com um poste. Com Baroni firme na liderança, a corrida se limitou ao duelo travado entre o DKW de Luiz Nemorino Mora e Luiz Felipe da Gama Cruz, pela segunda colocação, finalmente alcançada pelo primeiro. João Varanda Filho, o “Jiquica”, recuperando-se da parada no início da corrida, conquistou a quarta posição.



4 – Amílcar Baroni (FNM JK) vencedor da prova do Grupo II; 71 – Luiz Nemorino Mora (DKW Vemag) segundo colocado; 27 – Luiz Felipe Gama Cruz (Renault 1093) terceiro colocado.

Pouco depois foi disputada uma prova para motonetas, vencida por Delmar Neto Muniz, o “Contra-Pino”, que completou as 15 voltas com duas de vantagem para o segundo colocado.

A prova para os carros do Grupo III reuniu apenas sete concorrentes. A disputa pela vitória resumiu-se ao Interlagos nº 18 de Sérgio Palhares e a Alfa Romeo Giulia de Mário Olivetti, com o duelo entre os dois carros durando 40 das 50 voltas da prova, com Palhares à frente nas 3 primeiras, sendo superado por Olivetti na quarta. Olivetti se manteve à frente até à 12ª volta, quando voltou a ser superado por Palhares que, por sua vez, devolveu a liderança a Olivetti na volta 26. Na volta 38, Olivetti ficou sem freios na sua Alfa Romeo, bateu nos sacos de areia que protegiam as curvas, abandonando duas voltas depois. Com isso, Palhares venceu bem a prova, ficando com Olivetti o registro da melhor volta da prova, com o tempo de 1m53s3, média de 95,322 km/h, cabendo a Palhares o tempo de 1m53s9, média de 94,820 km/h. Entre os demais participantes da prova, Amauri Mesquita abandonou depois de duas voltas com a junta do cabeçote do seu DKW queimada. Interessante disputa se verificou entre o JK de João Varanda Filho e o Interlagos de Carlos Erymá que, entretanto, foi interrompida na 15ª volta, quando Carlinhos entrou nos boxes com um pneu furado. Varanda foi o segundo, com Manuel Maria, Interlagos nº 30 em, terceiro e Erymá em quarto. O Interlagos nº 75 largou com Hélio Mazza ao volante, que foi substituído na quarta volta por Afonso Kuernerz, que acabou abandonando na 26ª volta com problemas no motor.

[Ver RESULTADOS 1964/45](#)



Na foto 1, João Varanda Fº (JK-69) em luta com Carlos Erymá (Interlagos-35) e na 2, Sérgio Palhares (Interlagos 18) vencedor da corrida, em disputa com Mário Olivetti (Alfa Romeo Giulia-5)

118 – FRANCISCO LAMEIRÃO TROCA A WILLYS PELA VEMAG

Terminada a maratona do Renault Gordini, o piloto Francisco Lameirão deixou de pertencer à equipe da Willys, passando a integrar a equipe de competições da Vemag.

119 – KARTS NO MARACANÃ

No dia 15 de novembro, foi disputada uma prova de Kart na Rua Professor Eurico Rabelo, no Maracanã, Rio de Janeiro, da categoria Brasil, com o seguinte resultado: 1º Fernando Dias; 2º Maneco Combacau; 3º Antônio Monarcha; 4º João Pedro Renha; 5º Mário Júlio de Moraes; 6º Lóris Lisantti; 7º Alcebíades Queiroz; 8º José Roberto Brum; 9º Isidoro Danon; 10º Roberto Marinho; 11º Aurélio Fernandes; 12º João Vital Mello; 12º Geraldo Renha.

120 – 6 HORAS DE CURITIBA

Das 18 às 24 horas do dia 21 de novembro, 28 concorrentes disputaram nas ruas do centro de Curitiba, a primeira edição das 6 Horas de Curitiba.

O circuito escolhido, com 5.180 metros de extensão, no Bairro da Água Verde, tinha a largada na Avenida Presidente Kennedy, seguindo à esquerda pela Avenida Marechal Floriano da Fonseca, depois uma curva em 90º à esquerda para a Avenida Presidente Vargas, curva à esquerda para a Rua Brigadeiro Franco, seguida de uma espécie de “S”, até a Rua Buenos Aires, Rua Brasília Itiberê, à esquerda, quase formando

um hairpin pela Rua Ângelo Sampaio, Avenida Água Verde, Rua Chile, novo “S” pela Rua Alferes Poli, para chegar novamente à Avenida Presidente Kennedy.

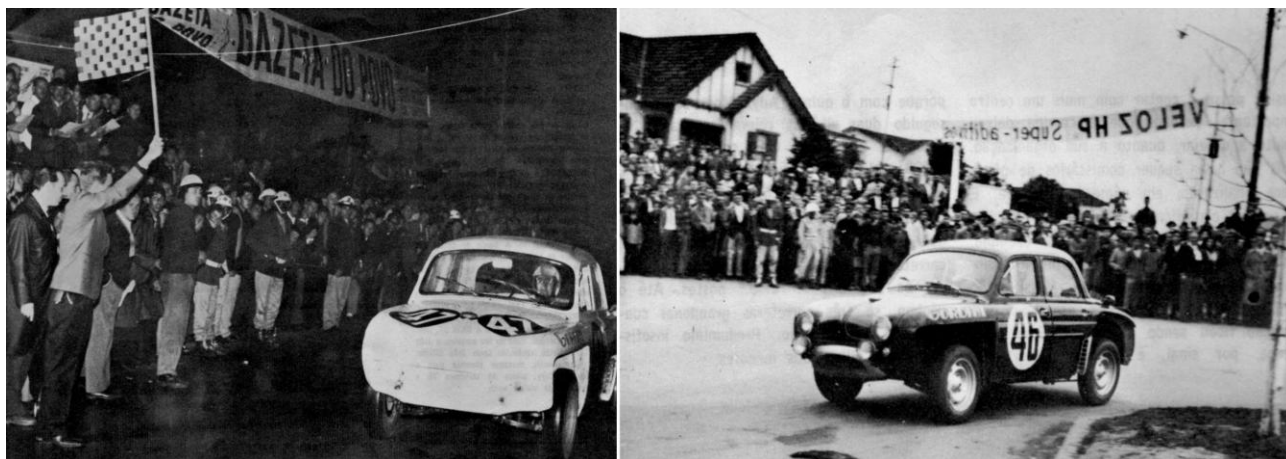


A largada da prova – 27 – Altair Barranco/Paulo Buso (Ford TC) – 47 – Carol Figueiredo/José Carlos Pace (Gordini TC) e 12 – Bruno Nonô Castilho/Affonso Ebbers (Ford TC)

Participaram da prova pilotos do Paraná e Santa Catarina, além de três duplas paulistas, as duas carreteras Gordini de fábrica, a nº 46, como motor do R-8 para Bird Clemente e Wilson Fittipaldi Jr. e a nº 47 com motor do Interlagos para José Carlos Pace e Carol Figueiredo, e o DKW Vemag de Romeo Partezan e João Tasso Neto.

Entre os pilotos locais, se destacavam a carretera Chevrolet de Osvaldo Cury e os Ford de Bruno Castilho/Affonso Ebbers, Altair Barranco/Paulo Buso, Haroldo Lobo/Cláudio Gava, Miroslau Socachewsky, e de Edison Graczyk/Alberto Farias.

Iniciada a corrida, assumiu a liderança a carretera de Altair Barranco seguido pela de Osvaldo Cury. Na quinta volta, Barranco bateu no meio-fio e perdeu tempo nos boxes para substituir a roda, disso se aproveitando os seus seguidores que passaram com Cury em primeiro, Wilson Fittipaldi Jr. em segundo e José Carlos Pace em terceiro. Depois de cerca de uma hora e meia de corrida, Wilsinho conseguiu ultrapassar a carretera Chevrolet de Cury, enquanto Moco se mantinha na terceira posição.



As carreteras Gordini em Curitiba: 47 – Carol Figueiredo/José Carlos Pace – 2º e 46 – Bird Clemente/Wilson Fittipaldi Jr. – 1º.

Com duas horas de corrida, começou a garoar, o que favoreceu os dois carros da Willys, bem mais adaptáveis a um circuito “travado” e com pista molhada. Cury acabou saindo diversas vezes da pista até ser obrigado a desistir da corrida enquanto Barranco se atrasou ainda mais com novas paradas nos boxes. Com isso se beneficiou foi Bruno Castilho, na Carretera Ford nº 12, que na base da regularidade acabou ocupando a terceira colocação. À meia noite, Bird Clemente, que pilotava o Gordini nº 46 recebeu a bandeirada de chegada, com três voltas de vantagem para Moco, o segundo e quatro para Castilho, o terceiro.

[Ver RESULTADOS 1964/63](#)

121 – CIRCUITO DE JOÃO PESSOA

O pernambucano Gegê Bandeira, pilotando um DKW Vemag venceu o Circuito de João Pessoa, na Paraíba disputado no dia 22 de novembro.



Gegê Bandeira ao lado do seu DKW Vemag

122 – AS FEDERAÇÕES E O AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Em reunião de 28 de novembro, o Conselho Nacional dos Desportos, atendendo à solicitação que lhe foi encaminhada, decidiu conceder, a título precário, alvará de funcionamento às federações de automobilismo.

123 – PAULISTA DE KART

A quinta etapa do Campeonato Paulista de Kart foi realizada no sábado, dia 28 de novembro, na cidade de Ribeirão Preto, sob a organização do ACESP. O evento foi composto por duas provas eliminatórias de 15 voltas cada e uma final em vinte voltas, tendo o seguinte resultado final: 1º Durval Viscardi; 2º Carol Figueiredo; 3º Affonso Giaffone Jr.; 4º Fernando Guerra; 5º Paulo Sales Filho.

No domingo, 29, foi realizada uma prova com duas eliminatórias de uma hora e uma final, também com duração de uma hora, que teve o seguinte resultado: 1º Affonso Giaffone Jr./Walter Travaglini; 2º Sérgio Bosco Rosa; 3º Orlando Penarubia; 4º Paulo Viscardi Filho; 5º Emerson Fittipaldi.

124 – 6 HORAS DE BRASÍLIA

Organizada inicialmente pelo recém-fundado Automóvel Clube do Distrito Federal, as 6 Horas de Brasília acabaram sendo realizadas pelo referido clube em associação com o Automóvel Clube de Brasília, sob a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo, sendo a primeira corrida oficial dessa entidade. Inicialmente a prova estava marcada para o dia 15 de novembro, porém, atendendo a solicitação da Simca, que estava empenhada nas provas de desempenho e resistência do Simca Tufão, realizada entre Paracatu e Brasília, foi transferida para o dia 29 de novembro, e os organizadores contavam com a participação das três montadoras, Simca, Willys e Vemag. Entretanto, apenas a Simca se fez presente, com seus dois Abarth e o protótipo Simca TGT.



Dois momentos da largada da prova

Além disso, a Simca levou para Brasília a sua equipe de “acrobacias sobre rodas” comandada por Euclides Pinheiro, que antes da corrida fez uma demonstração para o público presente, com os Simca fazendo derrapagens controladas e andando em duas rodas.

A prova acabou não tendo qualquer tipo de disputa, contendo a participação de apenas 11 carros, entre eles, um Simca completamente standard que foi inscrito pela fábrica para Euclides Pinheiro e Marivaldo Fernandes para aumentar o pequeno número de participantes. A maioria dos participantes estavam com carros Simca, que além dos Abarth e o protótipo, tinha inscritos o Simca de Walter Hahn Jr. que formou dupla com o piloto local Toninho Martins, o carro de Euclides Pinheiro e outro carro que foi pilotado pelos pilotos locais Sérgio Oliveira e André Gustavo. Completava a lista de inscritos os DKW Vemag de George Pappas/Nilson de Freitas; Haroldo Leleco Lima/Alain Max; e Alain Max/Constantino Lefatis, o Interlagos de Inácio Corrêa Leite Jr.; e o Gordini de Enio Garcia/Amaury Castro.



30 – Euclides Pinheiro/Marivaldo Fernandes (Simca) – 66 – Haroldo Lima/Alain Max e 7 – Alain Max/Constantino Lefatis (DKW Vemag)

A corrida foi um desfile dos três carros de fábrica, com os Abarth dando demonstração de sua capacidade, para em seguida deixarem ser superados pelo protótipo, com a equipe, pela primeira vez sob o comando de Chico Landi, organizado a vitória do carro fabricado na Simca, ficando os Abarth em segundo e terceiro lugares, todos na mesma volta. Destaque para a participação de Marivaldo Fernandes, que, com a vinda de Landi para chefiar a equipe, passou a integra-la.

O melhor dos demais participantes foi o Simca de Walter Hahn Jr./Toninho Martins, que correu com motor e câmbio fornecido pela fábrica e que ficou 12 voltas atrás dos vencedores, sendo seguido pelo DKW de George Pappas/Nilson de Freitas, que fez uma belíssima prova, com 8 voltas de atraso em relação ao Simca. Louve-se ainda o esforço de Enio Garcia que teve a junta do cabeçote do seu carro queimada no início da corrida, procedendo à sua substituição nos boxes para receber a bandeirada de chegada, ainda que com muitas voltas de atraso.

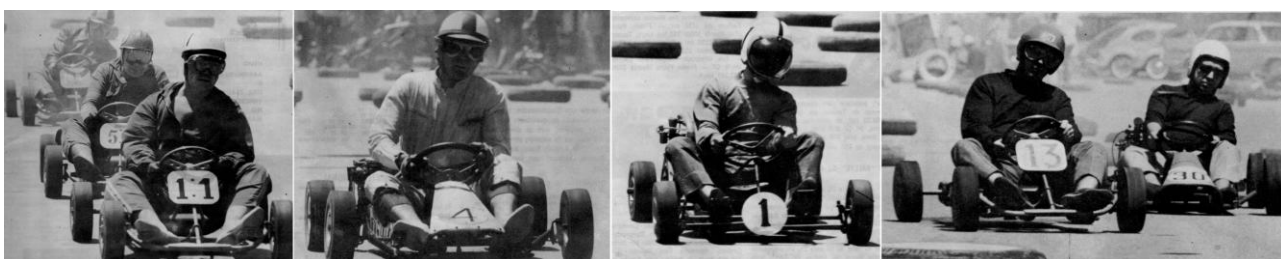
[Ver RESULTADOS 1964/47](#)



Passando pela curva do Hotel Nacional, o Protótipo Simca de Ciro Cayres/Ubaldo Lolli (vencedor da prova) e o Abarth Simca de Jayme Silva/Fernando Toco Martins (segundo colocado).

125 – CAMPEONATO CARIOCA DE KART

Adiada do dia 22 para o dia 29, em função das fortes chuvas que caíram no Rio de Janeiro, foi disputada na Rua Professor Eurico Rabelo, ao lado do Estádio do Maracanã, a penúltima etapa do Campeonato Carioca de Karts, promovido pelo Jornal O Globo, patrocinado pela Auto Continental e organizado pelo Automóvel Clube do Brasil, que teve os seguintes resultados: Categoria Brasil: 1º Hélio Abrunhosa (Silpo nº 11) – 19m39s0; 2º Antônio Monarca (Silpo nº 50); 3º Antônio Carlos Sales (Silpo nº 13); 4º Lóris Lisanti (Rois nº 4); 5º Isidoro Danon (Rois nº 16); 6º João Renha (Silpo nº 19); 7º Jorge Itam (Silpo nº 41); 8º Alcebíades Queiroz (Silpo nº 42); 9º Manuel Maria (Rois nº 30); 10º José Roberto Brum (Rois nº 25). Ricardo Achcar foi desclassificado por falta de peso. Categoria Internacional: 1º Luiz Cláudio Matos (Vitorio Parilla nº 1) – 19m07s0; 2º Mucio Lodi (Rois McCulloch nº 26); 3º Antônio Bandeira (Rois McCulloch nº 15); 4º Carlos Lourenço (Dart McCulloch nº 28); 5º Fernando Dias (Rois Parilla nº 43); 6º Hermano Durão (Vitorio McCulloch nº 9); 7º Álvaro Alvim Neto (Vitorio McCulloch nº 36).



Da esquerda para a direita: Hélio Abrunhosa (vencedor da classe Brasil) perseguido por Antônio Monarcha e Ricardo Achcar – Lóris Lisanti – Luís Cláudio Mattos (vencedor da classe Internacional) – Antônio Carlos Sales e Manuel Maria.

126 – CAMPEONATO DO NORTE DO URUGUAI

A última etapa do Campeonato do Norte do Uruguai foi disputada no dia 6 de dezembro, contando com a participação das equipes Vemag e Willys.

A presença da Willys ocorreu através do fornecimento de motor e câmbio para o líder do campeonato da classe “B”, Roberto Planella, que pilotava um Renault 1093. Para tanto, foi enviado, além de mecânicos, o chefe da equipe, Luiz Antônio Greco, que deveria comandar a equipe na prova.

Por sua vez, a Vemag estava interessada em não permitir a vitória da Willys, enviando a sua equipe composta pelas duas carreteras Vemag, para Marinho Camargo e Eduardo Scuracchio, com Jorge Lettry, o chefe da equipe, levando também motor e câmbio para equipar o carro do uruguaio Arnaldo "Pipo" Castro, que corria num Auto Union S e que tinha condições de tirar o título de Planella.

As competições foram realizadas no autódromo Eduardo P. Cabrera, em Rivera, cidade vizinha à gaúcha Santana do Livramento, tinha uma extensão de 1.240 metros, divididas em três classes de Turismo Força Livre: "A" reservada aos Volkswagen e NSU Prinz; "B", para os DKW Vemag, Auto Union S, Renault 1093 e Panhard; e "C" para os Simca e Alfa Romeo.

A forma de disputa foi por baterias, sendo a primeira com 20 e a segunda com 30 voltas, perfazendo um total de 50 voltas ou 62,100 km.

Inicialmente foi disputada uma prova destinada a veículos "Standard" que foi vencida pelo piracicabano Maks Weiser, que tinha ido apenas assistir à prova, mas que acabou competindo e vencendo.

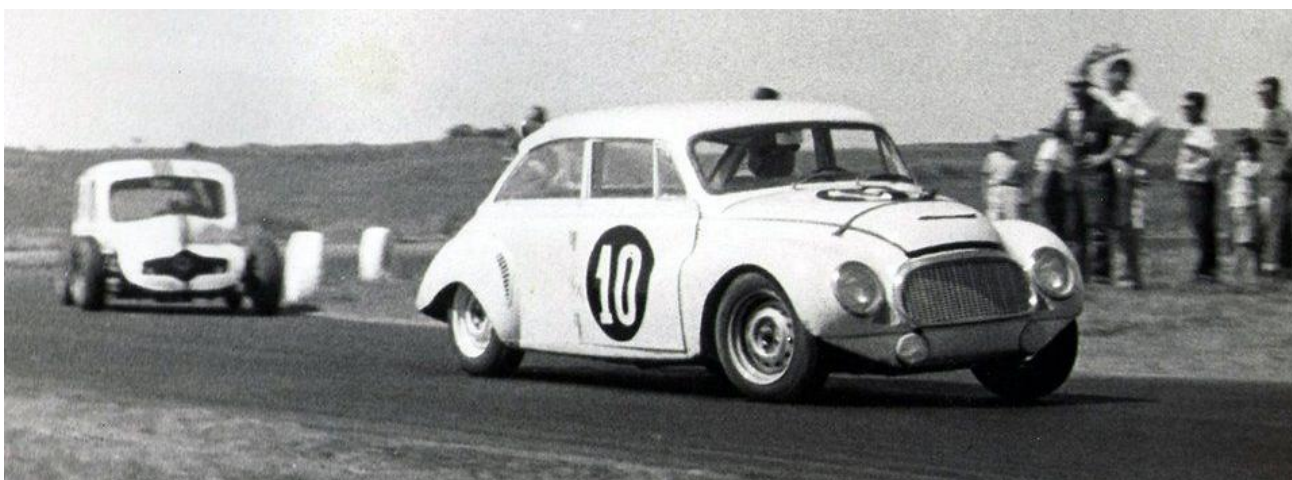
A prova destinada à classe "A" foi totalmente dominada por "Gamma F", que venceu com facilidade ao volante do seu Volkswagen, com o gaúcho José Stecker em segundo e Jorge Stilling em terceiro.



Disputa da classe "C": Breno Fornari, Milton Ventimiglia, Hector Mera e Luiz Damboriena.

A prova para a Classe "C", foi dominada por Breno Fornari, muito pressionado pelos carros de Milton Ventimiglia e Amaury Faraco, terminando a prova nessa ordem.

A prova da classe "B" foi sem dúvida a mais emocionante. Apesar da Vemag ter levado motor e câmbio para Arnaldo "Pipo" Castro, este piloto somente chegou em Rivera na noite de sábado e com isso, a preparação do carro acabou ficando prejudicada. Nos treinos, o recorde da pista para a categoria, que era de 53s, foi amplamente batida, com Marinho marcando 51s2, mas em seguida Flor Del Campo registrou 50s8, demonstrando que a luta seria intensa entre os dois carros.



Marinho Camargo (DKW Vemag TC) e Flor del Campo (Panhard TC)

Iniciada a corrida, Del Campo largou na frente, mas na segunda volta Marinho já ocupava a liderança, seguido por Del Campo, Planella, Scuracchio, ficando “Pipo” Castro para trás, com o carro falhando. Flor Del Campo tentou acompanhar Marinho, mas acabou abandonando na 7ª volta com motor quebrado. A bateria terminou com Marinho em primeiro, Planella em segundo, Scuracchio em terceiro e Castro em quarto. Para a segunda bateria, em 30 voltas, Marinho saiu na frente seguido por Planella, Castro e Scuracchio, mas ainda no início o piloto uruguaio deu uma entortada caindo para quarto e último lugar, vindo a recuperar a terceira colocação depois que Scuracchio abandonou a prova. Castro ainda se esforçou, chegando a ultrapassar a Planella e fazer uma volta no tempo de 51s4, mas outra entortada tirou suas chances. Ao final da prova, o piloto uruguaio reclamou do carro, insinuando que tinha sido prejudicado pelos brasileiros para facilitar a vitória de Planella, porém ficou constatado que o defeito estava no fio de rosca solto do carburador que fechava a passagem de combustível para um dos carburadores.

[Ver RESULTADOS 1964/48](#)

Depois da realização dessas provas, o resultado final do Campeonato foi o seguinte:

Classe “A” – Campeão José Stecker (BRA) – 49 pontos; Vice-campeão: Gamma F (URU) – 37,5 pontos; 3º lugar Nestor Uceline (URU) – 20,5 pontos.

Classe “B” – Campeão Roberto Planella (BRA) – 37 pontos; Vice-campeão: Arnaldo Pipo Castro (URU) – 30,5 pontos; 3º lugar Flor Del Campo (URU) – 21 pontos.

Classe “C” – Campeão Milton Ventimiglia (BRA) – 45 pontos; Vice-campeão: Breno Fornari (BRA) – 25,5 pontos; 3º lugar Hector Mera (URU) e Luiz Damboriena (URU) – 10,5 pontos.



Roberto Planella campeão da classe “B”

127 – RALLY DA GUANABARA

No dia 6 de dezembro, o Jornal O Globo promoveu e as Bicicletas Monark patrocinaram a realização do Rally da Guanabara, num percurso de 176,6 quilômetros, com largada na Rua Irineu Marinho, passando pela Avenida Visconde de Albuquerque, ponta da Barra da Tijuca, Largo do Campinho com Avenida Intendente Magalhães, viaduto no final da Avenida Brasil, relógio do Lions Clube, Cruzamento da Avenida Brasil com a Rua de São Cristóvão, Avenida Rodrigues Alves e chegada na Praça Comandante Xavier de Brito, na Tijuca. O resultado final foi o seguinte: 1º João Vital/Ardelin Pinto (5) – 138 pontos perdidos; 2º Antônio Sérgio/Aristóteles Magalhães (4) - 594; 3º Eduardo Oliveira/Elísio Melo (26) – 599; 4º José Ricardo

de Araújo (8) – 685; 5º Narciso Cláudio/Mauro Podcamini (30) - 721; 6º Vicente José Rinaldo/José Ferreira (2) – 813; 7º Philúvio Rodrigues/Ari Granja (15) – 1001; 8º José Antônio Braga (9) 1.167; 9º Wilson Saraiva/Antônio Pádua (27) – 1.208; 10º Luís Carlos/Elso Arruda Filho (24) – 1.431; 11º Fernando Meneses/Mário Valentim (32) 1.453; 12º Nemo Simões (35) 1.493; 13º Antônio Carlos/Roberto Costa (20) – 2.700; 14º Sérgio Henrique/Sergio da Rocha (33) – 2.786; 15º Eliana Meneses/Gilberto Borges (33) 2.786; 16º Caetano Augusto/Sandoval Belo (3) – 2.881; 17º João Carlos Almeida (10) 3.650; 18º Eduardo Alves/Alberto Antunes (7) – 3.698; 19º Antônio Eduardo/Vicente Formiga (34) – 3.744; 20º Roberto Maria/Jorge Gouveia (21) – 4.039; 21º Hélio Almeida/José Gripe (1) – 5.990; 22º Elizeu Peixoto/Pedro Borges (18) – 7.320; 23º Renato Abreu/Peter Toth (39) – 11.360 pontos perdidos.

128 – ALVARÁ DA FEDERAÇÃO PAULISTA

No dia 7 de dezembro, o CND autorizou o Conselho Regional de Desportos de São Paulo, a conceder alvará de funcionamento à Federação Paulista de Automobilismo, de acordo com recente resolução daquela entidade. Ficou, entretanto estabelecido o prazo de abril de 1965 para que as federações apresentassem seus estatutos ao CND, devidamente aprovados.

129 – A REAÇÃO DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Como reação à decisão do CND em conceder alvarás de funcionamento para as Federações de Automobilismo, o Automóvel Clube do Brasil publicou, no dia 8 de dezembro, um edital de ameaça a quem participasse de provas que não fossem autorizadas pelo referido clube, nos seguintes termos:

Automóvel Clube do Brasil - EDITAL

O Automóvel Clube do Brasil, entidade filiada à Federação Interamericana de Touring e Automóvel Clube, com sede em Lima e Federação Internacional de Automobilismo, sediada em Paris, pela sua Comissão Desportiva Nacional, comunica a todos os Concorrentes, Condutores, Organizadores, Escuderias, Fábricas de Automóveis e demais interessados, que a participação dos mesmos em qualquer prova automobilística que não seja autorizada pelo Automóvel Clube do Brasil ou suas filiais, será considerada infração grave e punida de acordo com o Código Internacional de Automobilismo.

Esta punição implicará no cancelamento dos respectivos cartões e devida comunicação às entidades acima mencionadas, com o que, não poderão os infratores, por forma alguma, participar de qualquer competição automobilística. (a) Dr. Amílcar Laurindo Ribas – Presidente da Comissão Desportiva Nacional de Automobilismo.

130 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A prova final do 1º Campeonato Brasileiro de Kart foi disputada no dia 13 de dezembro, numa pista improvisada no aterro da Glória, em frente ao Museu de Arte Moderna, no Rio de Janeiro.



Largada da classe Brasil

Sagraram-se vencedores das provas Mucio Lodi na classe “Internacional” e Carol Figueiredo na “Brasil”, e com os resultados os campeões brasileiros foram Mucio Lodi na classe “Internacional” e Affonso Giaffone Jr. na “Brasil”.

Resultado da prova da classe “Internacional”: 1º Mucio Lodi (Rois McCulloch 26) – 33 voltas; 2º Carol Figueiredo (Rois McCulloch 11) – 33 voltas; 3º Fernando Dias (Rois Parilla 43) – 31 voltas; 4º Ângelo Alonso (Rois McCulloch 72) – 31 voltas; 5º Jaime Abrunhosa (Rois McCulloch 30) – 29 voltas; 6º Luiz Cláudio Matos (Dart Saetta 1) – 27 voltas; 7º Roy Martin (Dart McCulloch 0) – 24 voltas. Abandonaram: Júlio Theur (99); Ricardo Achcar (100); Álvaro Barroso (36); Orlando Penarubia (74); Carlos Ramos (60).

Resultado da prova da classe “Brasil”: 1º Carol Figueiredo (Rois 11) – 67 voltas; 2º Affonso Giaffone Jr. (Silpo 33) – 67 voltas; 3º Danilo José Rodrigues (Rois 78) – 66 voltas; 4º Carlos Lázaro Jr. (Silpo 15) – 65 voltas; 5º Paulo Viscardi Fº (Silpo 49) – 65 voltas; 6º Loris Lisanti (Silpo 4) – 65 voltas; 7º Maneco Combacau (Rois 81) – 64 pontos; 8º Emerson Fittipaldi (Rois 88) – 63 voltas; 9º Durval Viscardi (Silpo 77) – 61 voltas; 10º Sérgio Bosco Rosas (Silpo 52) – 61 voltas.



Largada da classe Internacional

Classificação final do Campeonato da classe Internacional

P	PILOTO	UF	07/06/1964 B. Horizonte	16/08/1964 Curitiba	18/10/1964 R. Preto	13/12/1964 R. Janeiro	TOTAL
1º	Mucio Lodi	RJ	400	225	300	400	1325
2º	Ângelo Alonso	SP			400	170	570
3º	Clóvis de Moraes	RS		400			400
4º	Orlando Penarubia	SP		300	95		395
5º	Alcebíades Queiroz	RJ	300				300
	Carol Figueiredo	SP				300	300
7º	Vitor Perdigão	RJ		170	125		295
8º	Hermano Durão	MG	225				225
	Sérgio Lara Campos	SP			225		225
10º	Fernando Dias	SP				222	222
11º	Eduardo Alijó	MG	170				170
	José Costa	SP			170		170
13º	José A. Castro	RS		125			125
	Jaime Abrunhosa	RJ				125	125
15º	Jorge Gonçalves	RS		95			95
	Luiz Cláudio Matos	RJ				95	95
17º	Roi C. Martin	RJ				70	70

Classificação final do Campeonato da classe Brasil

P	PILOTO	UF	07/06/1964 B. Horizonte	16/08/1964 Curitiba	18/10/1964 R. Preto	13/12/1964 R. Janeiro	TOTAL
1º	Affonso Giaffone Jr.	SP		400	300	300	1000
2º	Carol Figueiredo	SP			400	400	800
3º	Danilo José Rodrigues	SP	225	300		225	750
4º	Maneco Combacau	SP	400	95	30	70	595
5º	Sérgio Bosco Rosas	SP	125	225	70	30	450
6º	Alberto Moura	MG	300				300
7º	Paulo Viscardi	SP		170		125	295
8º	Durval Viscardi	SP			225	40	265
9º	Emerson Fittipaldi	SP			170	55	225
10º	Roberto Mendonça	SP	170				170
	Carlos Lazaro Jr.	SP				170	170
12º	Mário Duílio	SP		125			125
	Ângelo Alonso	SP			125		125
14º	Ludovino Perez Jr.	SP	70	55			125
15º	Rubens Araújo	MG	95				95
	Fernando Guerra	SP			95		95
	Lóris Lisanti	RJ				95	95
18º	Carlos Alberto Savóia	SP		40	55		95
19º	Claude Bess	PR		70			70
20º	Aurélio Fernandes	RJ	55				55
21º	Manuel Maria	RJ	40				40
	Totó Porto Fº	SP			40		40
23º	Antônio Carlos Guimarães	SP		30			30
	Azis Abras	MG	30				30

131 – COMUNICADO DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Em resposta ao Edital publicado pelo Automóvel Clube do Brasil, a Confederação Brasileira de Automobilismo apresentou o seguinte comunicado:

A Confederação Brasileira de Automobilismo, em face de um “Edital” publicado pelo “Automóvel Clube do Brasil”, faz saber:

1 – A direção do automobilismo no Brasil está a cargo desta Confederação, nos termos das leis e consoante o Decreto nº 54.387, de 7/10/64, do Exmo. Sr. Presidente da República, Mal. Humberto de Alencar Castelo Branco.

2 – Todos os atos relativos à prerrogativa concedida anteriormente a título precário, ao “Automóvel Clube do Brasil”, foram revogados, não tendo, portanto essa associação regional e particular, nenhuma condição para ingerir no desporto automobilístico fora da sua zona de operação circunscrita à cidade do Rio de Janeiro, com ressalva da atuação de outras entidades do Estado da Guanabara. São irrisórias as suas ameaças de penalidades a automobilistas (volantes) pertencentes aos quadros sociais de outras associações.

3 – Ainda pelo mesmo decreto ficou estabelecido ser a Confederação Brasileira de Automobilismo a única entidade com poder de direção do automobilismo nacional e com autoridade para entender-se com associações internacionais automobilísticas, retirando assim do “Automóvel Clube do Brasil” quaisquer condições para manter relações ou invocar poderes porventura anteriormente concedidos.

4 – A atitude desleal e antidesportiva dos dirigentes do “Automóvel Clube do Brasil” tem o objetivo de impedir que o automobilismo nacional se organize e desenvolva, investindo frontal e acintosamente contra um decreto do preclaro Presidente da República.

5 – Podem os senhores automobilistas (volantes) praticarem o seu desporto sem nenhum temor, pois são completamente descabidas e insólitas as ameaças do “Automóvel Clube do Brasil” que, por sua atitude indisciplinada, receberá as sanções prescritas em lei, conforme representação encaminhada ao egrégio Conselho Nacional de Desportos.

Brasília, 15 de dezembro de 1964 (a) Eduardo Taurizano (Diretor de Desportos) e Dep. Edgar Bezerra Leite (Presidente).

132 – PROIBIDA A REALIZAÇÃO DAS 12 HORAS DE PORTO ALEGRE

O Automóvel Clube do Rio Grande do Sul tinha programado realizar a terceira edição das 12 Horas de Porto Alegre, no circuito da Vila Nova-Cavallhada, no dia 20 de dezembro, entretanto, o Governador do Estado, Ildo Meneghetti, vetou qualquer possibilidade de realização da prova que acabou sendo cancelada.

133 – FINAL DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A prova final do Campeonato Carioca de Kart foi realizada no dia 20 de dezembro nas proximidades do Estádio do Maracanã.

Na classe Internacional, participaram oito karts, sendo a prova totalmente dominada por Paulo Roberto Monteiro que, entretanto, acabou desclassificado no final da corrida por falta de peso. Com isso a classificação final foi a seguinte: 1º Mucio Lodi (26); 2º Luiz Cláudio Matos (1); 3º Hermano Durão (9); 4º Vitor Perdigão (23); 5º Antônio Bandeira (15).

Da classe Brasil, participaram 14 karts, tendo o seguinte resultado: 1º Hélio Abrunhosa (11); 2º João Renha (19); 3º Fernando Dias (43); 4º Lóris Lisantti (4); 5º Isidoro Danon (16); 6º Antônio Carlos Barreto (13); 7º Ardlin Pinto (5); 8º Jorge Itam (41); 9º Geraldo Renha (18); 10º Vitor Perdigão (23); 11º Roberto Miranda (17); 12º Aurélio Fernandes (31).

A colocação final dos dois campeonatos foi a seguinte:

Classe Brasil: Campeão: Hélio Abrunhosa – 1.695 pontos; Vice-campeão: Lóris Lisantti – 1.339; 3º Isidoro Danon – 1.003; 4º Antônio Carlos Barreto – 906; 5º Alcebíades Queiroz – 902; 6º Roberto Miranda – 755; 7º Ricardo Cantinho – 700; 8º Fernando Dias – 670; 9º João Renha – 522; 10º João Vital – 503 pontos.

Classe Internacional: Campeão: Luiz Cláudio Matos – 2.769 pontos; Vice-campeão: Mucio Lodi – 1.972; 3º Alcebíades Queiroz – 1.020; 4º Antônio Bandeira – 830; 5º Hermano Durão – 828; 6º Fernando Dias – 744; 7º Carlos Lourenço – 692; 8º Luiz Vergueiro – 675; 9º José Cristóvão – 593; 10º Vitor Perdigão – 465 pontos.

134 – CONFRATERNIZAÇÃO DO KARTISMO CARIOCA

No dia 26 de dezembro, no kartódromo do Recreio dos Bandeirantes, foram disputadas provas de kart, como parte do encerramento da temporada de 1964, com os seguintes resultados: Classe Brasil – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Lóris Lisantti; 3º Fernando Dias; 4º Geraldo Rocha; 5º Augusto César Rocha; 6º João Renha; 7º Antônio Carlos Sales. Classe Internacional – 1º Jaime Abrunhosa; 2º César Faria; 3º Álvaro Barroso; 4º Hermano Durão; 5º Mucio Lodi. Prova Feminina: 1º Gilda Oswald; 2º Maria José Lodi; 3º Iara Moraes; 4º Hermínia Achcar; 5º Leleia Girão; 6º Rosita Rocha.