

1 – PROIBIDAS CORRIDAS NA QUINTA DA BOA VISTA

No dia 18 de janeiro, o Automóvel Clube do Brasil divulgou informação de que estava proibida a realização de corridas automobilísticas no Parque da Quinta da Boa Vista, no Rio de Janeiro, tendo em vista lei municipal nesse sentido. Segundo os vereadores, as descargas dos automóveis provocavam pânico nos animais expostos no Jardim Zoológico localizado no referido parque. O ACB argumentou, no seu comunicado que os legisladores se esqueceram de que o parque de brinquedos e a linha de tiro, permanentes, são também causa dos propalados distúrbios de que são presas os animais. Com essa medida, salvo se o prefeito quisesse desrespeitar a legislação, estava proibida a realização de corridas automobilísticas naquela localidade.

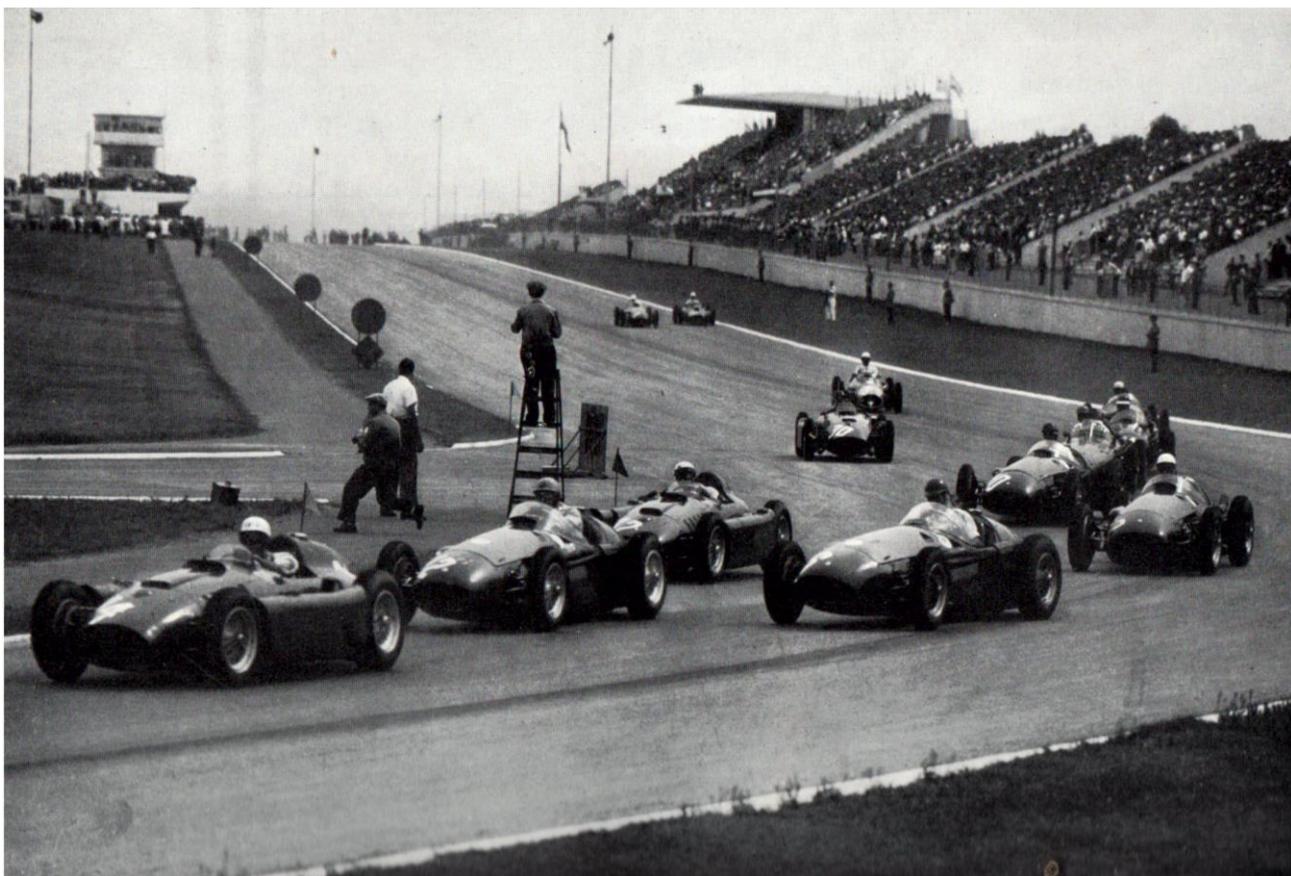
2 – IV GP DA ARGENTINA

O GP da Argentina, prova que abriu o campeonato mundial no dia 22 de janeiro, registrou a primeira pontuação obtida por um piloto brasileiro na Fórmula 1. O autor da façanha foi Chico Landi, que participou da prova numa Maserati 250F de fábrica, juntamente com Gerino Gerini, terminando a prova no quarto lugar, conquistando 1½ pontos.

O circuito escolhido foi o nº 2, com 3.912 metros de extensão, e a prova foi um verdadeiro Grande Prêmio italiano, com a participação de 5 Ferrari e 8 Maserati, notando-se a ausência, além da Mercedes Benz que tinha se retirado do campeonato, dos carros ingleses, que, embora com poucas chances de vitória, eram figuras constantes nas provas do mundial.

Na prova de classificação, no sábado, Fangio saiu da pista danificando seu carro, passando então para o carro de Castellotti conseguindo a pole-position com o tempo de 1m42s5, 2,2 segundos mais rápido que Eugênio Castellotti, que no carro anterior de Fangio, ficou com o segundo tempo, ficando em terceiro Luigi Musso. A supremacia das novas Ferrari D50, que nada mais eram do que as antigas Lancia melhoradas na fábrica de Maranello, foi grande, ficando com as três primeiras posições, completando uma fila de quatro carros, a Maserati de Jean Behra. O grid de largada ficou assim definido:

30 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 1m42s5 (137,397 km/h)	32 Eugênio Castellotti Ferrari D50 1m44s7 (134,510 km/h)	34 Luigi Musso Ferrari D50 1m44s7 (134,510 km/h)	4 Jean Behra Maserati 250F 1m45s1 (133,998 km/h)
12 Froilan Gonzalez Maserati 250F 1m45s2 (133,871 km/h)	6 Carlos Menditeguy Maserati 250F 1m45s6 (133,364 km/h)	2 Stirling Moss Maserati 250F 1m45s9 (132,986 km/h)	
14 Mike Hawthorn Maserati 250F 1m47s4 (131,128 km/h)	36 Peter Collins Ferrari 555 1m50s4 (127,565 km/h)	38 Olivier Gendebien Ferrari 555 1m50s4 (127,565 km/h)	10 Chico Landi Maserati 250F 1m52s1 (125,631 km/h)
8 Luigi Piotti Maserati 250F 1m57s9 (119,450 km/h)	16 Alberto Uria Maserati A6GCM		



A largada da prova, com Musso (Ferrari) à frente, com Gonzalez (Maserati) em segundo, Menditegui (Maserati) em terceiro e Castellotti (Ferrari) em quarto. Fangio, Ferrari nº 30 era apenas o oitavo.

Se beneficiando da formação do grid, com quatro carros na primeira fila, Gonzalez assumiu a liderança, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Gonzalez; 2º Musso; 3º Menditegui; 4º Castellotti; 5º Fangio; 6º Moss; 7º Behra; 8º Hawthorn; 9º Collins; 10º Landi; 11º Trintignant; 12º Gendebien; 13º Piotti.

Na segunda volta, Musso despencou na classificação, sendo ultrapassado por Menditegui e Castellotti, enquanto Fangio, com o motor falhando, foi superado por Moss.

Na terceira volta, Menditegui que fazia uma corrida incrível, assumiu a ponta enquanto Piotti que corria em penúltimo, entrou nos boxes.

O carro de Fangio parou de falhar e, com isso, o campeão do mundo foi melhorando de posição subindo para quarto na 7ª volta, terceiro na 8ª, e segundo na 9ª, com os carros completando essa volta na seguinte ordem: 1º Menditegui; 2º Fangio; 3º Castellotti; 4º Moss; 5º Gonzalez; 6º Musso; 7º Behra; 8º Hawthorn; 9º Collins; 10º Landi; 11º Gendebien; 12º Uria; 13º Piotti.

Na volta seguinte, o motor do carro de Fangio voltou a falhar e o piloto teve que entrar nos boxes e, quando retornou, era o 11º, sendo, em seguida, obrigado a efetuar nova parada, dessa vez retornando em último. Com isso, Menditegui manteve a liderança, com Moss em segundo e Castellotti em terceiro.

As posições se mantiveram inalteradas até a 20ª volta, que foi completada na seguinte ordem: 1º Menditegui; 2º Moss; 3º Castellotti; 4º Gonzalez; 5º Musso; 6º Behra; 7º Hawthorn; 8º Collins; 9º Landi; 10º Gendebien; 11º Uria; 12º Piotti; 13º Fangio.

Depois de completar 22 voltas, Fangio se retirou com a bomba de combustível pifada. Nessa altura da corrida, os carros que corriam no final do pelotão, enfrentavam problemas mecânicos, entre eles Landi, cujo motor falhava muito.

Na volta 23, Musso foi superado por Behra e na volta seguinte Gonzalez abandonou por quebra do motor. Na volta 25, Musso recuperou a posição de Behra, voltando a perde-la na volta 27.

Quando foram completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Menditeguy; 2º Moss; 3º Castellotti; 4º Behra; 5º Musso; 6º Hawthorn; 7º Collins; 8º Landi; 9º Gendebien; 10º Piotti; 11º Uria.

Nessa volta, Musso entrou nos boxes e cedeu o volante do seu carro a Juan Manuel Fangio, num procedimento que era comum naquele tempo. A partir de então, o campeão do mundo começou a acelerar tudo que podia e a recuperar posições.

A cada volta Fangio se aproximava de Behra e sendo completadas 40 voltas na seguinte ordem: 1º Menditeguy; 2º Moss; 3º Castellotti; 4º Behra; 5º Fangio; 6º Hawthorn; 7º Collins; 8º Landi; 9º Gendebien; 10º Uria; 11º Piotti.

Na volta seguinte, Castellotti que corria na terceira posição, ficou fora da corrida com o câmbio quebrado, ao mesmo tempo em que Fangio superou Behra.

Na 43ª volta ocorreu o mais importante abandono da prova, quando o carro de Carlos Menditeguy, que liderava tranquilamente a corrida, teve o semieixo quebrado, com isso, a liderança passou a ser de Stirling Moss, com Fangio em segundo.

Na volta 44, Oscar Gálvez substituiu Alberto Uria na Maserati A6GCM, e na volta 46 foi a vez de Landi ser substituído pelo italiano Gerino Gerini.

Com 50 voltas completadas, a ordem dos carros na pista era a seguinte: 1º Moss; 2º Fangio; 3º Behra; 4º Hawthorn; 5º Collins; 6º Gerini; 7º Gálvez; 8º Piotti.

Na volta 58 se acidentou Piotti e na 59 foi a vez de Collins também se acidentar. Restando apenas 7 carros na pista, Moss se mantinha à frente de Fangio, que por sua vez vinha descontando terreno em relação ao líder.

A volta 66 foi completada com Moss e Fangio correndo praticamente lado a lado e, na volta seguinte, Fangio tomou a ponta que manteve até o final.

Moss ainda tentou reagir, mas na volta 82 ficou de fora com o motor do seu carro fundido.

Fangio recebeu a bandeirada de chegada com 24,4 segundos de vantagem para Jean Behra, o único piloto que terminou na mesma volta do vencedor.

[Ver RESULTADOS 1956/1](#)

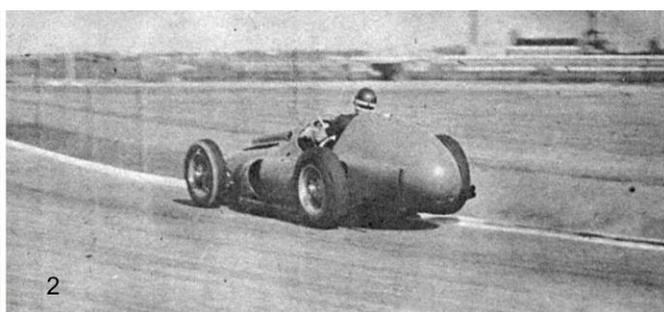


Foto 1 – Carlos Menditeguy (Maserati) que liderou grande parte da corrida e Foto 2 – Juan Manuel Fangio, o vencedor da prova com sua Ferrari D50.

Nos dias que se seguiram à prova, a equipe Maserati apresentou um filme no qual ficava comprovado que o piloto Juan Manuel Fangio teria sido ajudado por populares a retornar à pista depois de uma derrapagem em que a sua Ferrari tinha ficado presa nas telas de proteção. O assunto foi levado à Comissão de Corridas do Automóvel Clube Argentino, que negou provimento, mantendo o resultado da prova.

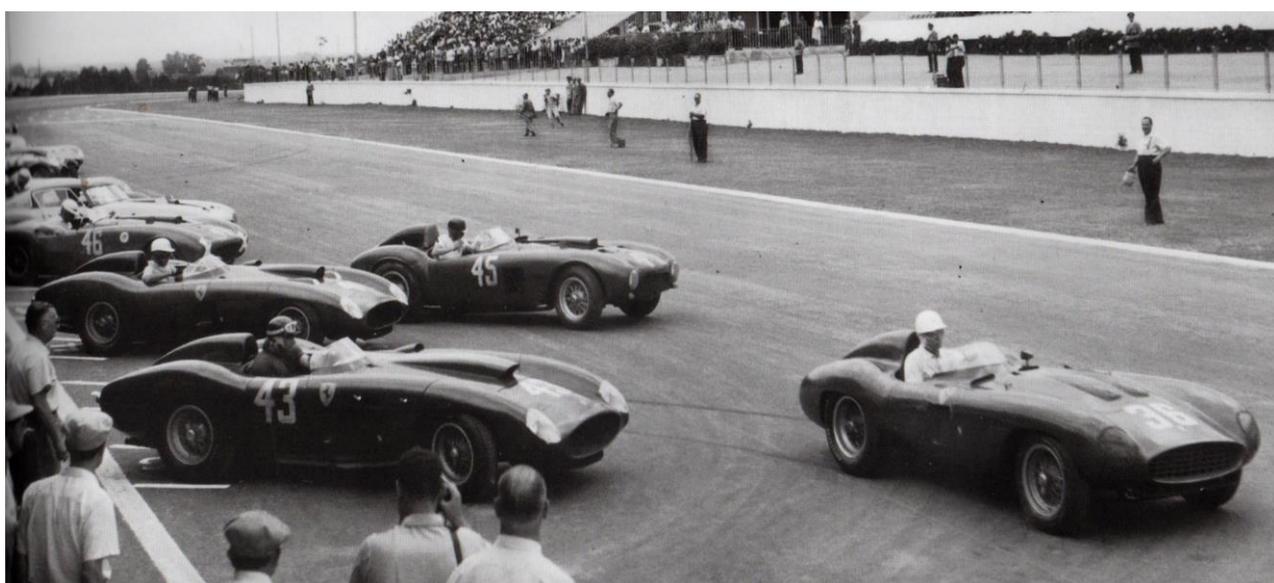
3 – ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS CARIOCAS

No dia 27 de janeiro, na sede do Automóvel Clube do Brasil foi fundada a Associação de Volantes Cariocas, com o objetivo de elevar o automobilismo esportivo. A associação não foi fundada para se contrapor ao Automóvel Clube mas, pelo contrário, auxiliar a entidade nas atividades envolvendo as corridas automobilísticas. A primeira diretoria ficou assim definida: Presidente – Francisco Perdigão; 1º vice-presidente – Drummond Netto; 1º secretário – Gerson Bandeira; 2º secretário – Armando Silva; 1º tesoureiro – Henrique Casini; 2º tesoureiro – Antônio Fernandes da Silva; diretor social: Albino Avellar; bibliotecário – Antônio Carlos Pinho; diretor procurador – Arthur de Souza Costa; diretor esportivo – Moisés Simas; Conselho fiscal – Fausto de Almeida, Valter Paulo e Álvaro Niemeyer. O Conselho Deliberativo ficou constituído pelas seguintes pessoas: Edgard Viana, Francisco Perdigão, Drummond Netto, Gerson Bandeira, Armando Silva, Henrique Casini, Antônio Fernandes da Silva, Albino Avellar, Antônio Carlos Pinho, Artur de Souza Costa, Moisés Simas, Álvaro Niemeyer, Sérgio Bernardes, Aurélio Ferreira, Sérgio Malagutti, Manoel Porfírio, Luiz Oiticica, José S. Costa, Carlos Roberto Diaz, Domingos Otolino, José Kistmann Neto, Marcelo Barbosa, Oswaldo dos Santos, Levy Cravo, Euclides de Brito, Mário Valentim, Alexandre Fontenelle, João Scarlatelli Sobrinho, Joaquim Ribeiro Sampaio, Marcílio Ávila da Silva, Percy Chaffin, Maelmo Santos, Fausto de Almeida, Valter Paulo, Albino Brentar, Gentil Bittencourt, Eugênio Habbade, Pinheiro Pires e Harald Gessner.

4 – MIL QUILÔMETROS DE BUENOS AIRES

Pilotos brasileiros participaram dos Mil Quilômetros de Buenos Aires, prova de abertura do Campeonato Mundial de Carros Esporte disputado no dia 29 de janeiro, num circuito interessante, que englobava uma das pistas do Autódromo de Buenos Aires, que era prolongada por um trecho da Avenida General Paz, totalizando 9.476 metros.

Os brasileiros inscritos foram Chico Landi, formando dupla com Gerino Gerini, numa Maserati 300S de fábrica, e a dupla Celso Lara Barberis/Godofredo Viana Filho, ao volante da Ferrari 375 que pertencera a Chico Landi, que tinha recebido uma carroceria de carro esporte, embora contendo apenas um lugar e não dois como deveriam ser os carros dessa categoria.



Largada da prova ao estilo "Le Mans", com Oliver Gendebien (36) saindo à frente e Fangio (43) vindo a seguir.

Na prova de classificação o campeão Juan Manuel Fangio ficou com a pole-position, com tempo de 3m29s4, pilotando uma Ferrari 410S, seguido pela dupla Gendebien/P. Hill, com 3m31s3 e Luigi Musso/P. Collins, todos com carros Ferrari. O quarto foi Stirling Moss, formando dupla com o argentino Carlos Menditeguy, que tanto sucesso obtivera no GP da Argentina, com carro Maserati.

O grid de largada, formado ao estilo Le Mans, ficou assim constituído:

P	PILOTOS	PAÍSES	Nº	CARRO	TEMPO	MÉDIA
1º	Juan Manuel Fangio	Eugénio Castellotti	ARG/ITA	43 Ferrari 410S	3m29s4	162,911
2º	Olivier Gendebien	Phil Hill	BEL/EUA	36 Ferrari 860 Monza	3m31s3	161,446
3º	Luigi Musso	Peter Collins	ITA/ING	44 Ferrari 410S	3m32s5	160,535
4º	Stirling Moss	Carlos Menditeguy	ING/ARG	31 Maserati 300S	3m36s2	157,787
5º	Saenz Valiente	Jorge Camano	ARG/ARG	45 Ferrari 375 Plus	3m37s4	156,916
6º	Jean Behra	Froilan Gonzalez	FRA/ARG	32 Maserati 300S	3m39s2	155,628
7º	Carlos Najurieta	Carlos Rivero	ARG/ARG	46 Ferrari 375MM	3m43s1	152,907
8º	Lino Fayen	João Rezende dos Santos	VEN/VEN	30 Ferrari 750 Monza	3m46s8	150,413
9º	Roberto Bonomi	Ernesto Castro	ARG/ARG	42 Ferrari 375MM	3m50s6	147,934
10º	Chico Landi	Gerino Gerini	BRA/ITA	33 Maserati 300S	3m52s5	146,725
11º	Ricardo Grandio	Rodríguez Larreta	ARG/ARG	23 Maserati A6GCS/53	3m53s4	146,159
12º	Celso Lara Barberis	Godofredo Viana Fº	BRA/BRA	41 Ferrari 375S	3m55s4	144,918
13º	Maria Teresa de Filipis	Isabelle Haskell	ITA/EUA	22 Maserati A6GCS/53	3m55s7	144,733
14º	Luis Milan	Ela Capotosi	ARG/ARG	34 Ferrari 625TF	4m05s6	138,899
15º	Eduardo Kovacs-Jones	Raul Jara	CHI/CHI	26 Mercedes Benz 300SL	4m09s6	136,673
16º	Alejandro De Tomaso	Carlo Tomasi	ITA/ARG	4 Maserati 150S	4m06s1	138,617
17º	Isabelle Haskell	Carlos Lostalo	EUA/ARG	6 Maserati 150S	4m10s5	136,182
18º	Enrique Muro	Júlio Pola	VEM/VEN	20 Ferrari 500 Mondial	4m12s4	135,157
19º	Jaroslav Juhan	José Felix Lopes	GUA/ARG	1 Porsche 550	4m18s2	132,121
20º	José Millet	Miguel Schroeder	ARG/ARG	35 Jaguar C Type	4m20s2	137,105
21º	Daniel Giappesoni	César Reyes	URU/ARG	25 Ferrari 212 Export	4m26s6	127,958
22º	Miguel Jantus	Alberto Gomez	ARG/ARG	5 Gordini T15	4m44s7	119,823
23º	Oswaldo Carballido	Elias Carballido	URU/URU	21 Austin Healey 100M	4m58s0	114,475
24º	Franco Bruno	Carlos Bruno	ARG/ARG	49 Allard J2 Cadillac		
25º	Tomas Mayol	Juan Gobbi	ARG/ARG	2 Porsche 550		
26º	Kurt Delfosse	Pedro Escudero	ARG/ARG	3 Gordini T15		
27º	Angel Maiocchi	Lucio Bollaert	ARG/ARG	24 Ferrari 225S		

Iniciada a corrida, Fangio foi para a ponta, mantendo uma confortável vantagem para os demais participantes, parando na 37ª volta para reabastecimento e entrega do volante ao italiano Castellotti, que retornou à corrida na terceira posição atrás de Musso e Moss. Na volta seguinte foi a vez de Musso parar para reabastecer seu carro, cedendo a liderança para Moss.

Na metade da corrida, as posições eram as seguintes: 1º Moss/Menditeguy – 3h00m19s3; 2º Collins/Musso – 3h00m24s1; 3º Hill/Gendebien – 3h02m27s5; 4º Castellotti/Fangio – 3h07m24s9; 5º - Behra/Gonzalez – 459 voltas; 6º Gerini/Landi – 46 voltas.

Na 53ª volta, Castellotti derrapou indo de encontro a uma proteção da pista, conseguindo retornar, mas tendo que parar no boxe para trocar uma roda dianteira.

Moss, que vinha à frente, teve que fazer uma parada para reabastecer seu carro, cedendo a liderança para Collins/Musso, mas estes acabaram abandonando a prova na 61ª volta com o diferencial da Ferrari quebrado. Com isso, Moss/Menditeguy retornaram à liderança seguidos por Hill/Gendebien.

Na volta 89, Fangio abandonou a prova com a transmissão da sua Ferrari partida e assim, Moss/Menditeguy seguiram à frente até a bandeirada de chegada, terminando a corrida com duas voltas de vantagem para Hill/Collins que ficaram em segundo.

Chico Landi abandonou na 68ª volta com o motor quebrado e a dupla Celso Lara/Godofredo abandonou na volta 41, também com problemas no motor.

[Ver RESULTADOS 1956/2](#)



Vista dos boxes, com destaque para a Ferrari 375 Sport dos brasileiros Celso Lara Barberis e Godofredo Viana F^o.



(1) – Chico Landi assumindo o volante da Maserati; (2) – Fangio (Ferrari 43) ultrapassando as Ferrari de Daniel Giappesoni e Angel Maiocchi.



A Maserati 300S de Stirling Moss/Carlos Menditeguy

5 – CRIAÇÃO DE UMA ESCUDERIA ÍTALO-BRASILEIRA

Durante o evento automobilístico internacional realizado na Argentina, o piloto italiano Luigi Piotti, propôs a Francisco Landi, o financiamento para a formação de uma escuderia brasileira na Itália da qual, participariam cinco volantes brasileiros a saber: Francisco Landi, que seria o chefe da equipe, Celso Lara Barberis, Godofredo Viana Filho, Ciro Cayres e Eugênio Martins. Segundo a proposta seriam adquiridos quatro carros, Ferrari ou Maserati de 1.500 ou 3.000 cc, da categoria Sport, para competirem em todas as provas do campeonato mundial dessa categoria que seriam realizadas em 1956 na Europa. Reunidos no Hotel California Piotti, Landi e os pilotos brasileiros já mencionados, acertaram, em princípio, as condições para a formação dessa escuderia, cabendo a Landi acertar os demais detalhes. Deve-se mencionar que a criação da escuderia não saiu do papel.

6 – GP CIDADE DE BUENOS AIRES (GP AUTOMOBILÍSTICO DE MENDOZA)

Chico Landi participou de mais uma prova automobilística na Argentina, o GP Cidade de Buenos Aires, no dia 5 de fevereiro, que, apesar de ser intitulado com GP Cidade de Buenos Aires, foi disputado no Autódromo General San Martin, em Mendoza, uma pista de 4.184 metros, na cidade localizada na província de mesmo nome, sendo também chamado de GP Automobilístico de Mendoza.

O fato de ter recebido o nome de GP Cidade de Buenos Aires, mas disputado em Mendonza, faz com que alguns relatos sobre a prova informem que foi disputada em Buenos Aires.

Essa prova teve treze carros inscritos, mas apenas doze compareceram à largada, pois o uruguaio Alberto Uria enfrentando problemas mecânicos na sua Maserati, não pode alinhar.

Na prova de classificação, Juan Manuel Fangio foi mais uma vez o mais rápido e o grid de largada, inicialmente deveria ser formado por quatro carros por três, mas, a pedido dos participantes, por motivo de segurança, acabou sendo modificado para três por dois carros, ficando assim constituído:

30 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 1m48s6 (138,696 km/h)	34 Luigi Musso Ferrari D50 1m50s2 (136,682 km/h)	32 Eugênio Castellotti Ferrari D50 1m50s2 (136,682 km/h)
2 Stirling Moss Maserati 250F 1m50s5 (136,311 km/h)	4 Jean Behra Maserati 250F	
6 Carlos Menditeguy Maserati 250F	14 Mike Hawthorn Maserati 250F	36 Peter Collins Ferrari 555
38 Olivier Gendebien Ferrari 555	10 Chico Landi Maserati 250F	
12 Pablo Gulle Maserati 125F 2m026 (122,858 km/h)	8 Luigi Piotti Maserati 250F	16 Alberto Uria Maserati A6GCS (não largou)

Iniciada a prova, Castellotti assumiu a liderança, seguido por Fangio e Musso, mas, antes de ser completada a primeira volta, Fangio tinha assumido a frente, sendo seguido por Castellotti, Musso e Moss.

Na quarta volta, Moss derrapou e perdeu a posição para Behra e Menditeguy, caindo para a sexta posição. Com dez voltas completadas, a classificação da corrida era a seguinte: 1º Fangio (18m58s8); 2º Castellotti (19m00s7); 3º Musso (19m01s6) 4º Menditeguy (19m22s2); 5º Behra (19m31s2); 6º Moss (19m38s2); 7º Collins (19m50s4); 8º Hawthorn (20m08s5).

Na 15ª volta, Castellotti abandonou a prova com o rompimento de uma biela do motor do seu carro. Completadas 20 voltas, Fangio liderava com 38m03s2. Menditeguy tinha assumido o segundo lugar, com 38m33s2; 3º Moss, se recuperando, com 38m38s3; 4º Behra, 38m43s3; 5º Collins 29m28s8 (menos uma volta); 6º Hawthorn 38m53s5; 7º Gendebien 40m04s; 8º Landi 40m08s6; 9º Gulle 40m47s7; e 10º Piotti 40m55s1 (menos duas voltas).



Dois momentos de Fangio no circuito de Mendoza

Na 26ª volta Moss assumiu o segundo lugar, enquanto Hawthorn entrou nos boxes para reparo no seu carro. Na 30ª volta, Fangio liderava com 37 segundos de vantagem para Moss que era o segundo, depois vinham Menditeguy (3º), Behra (4º), Collins (5º uma volta atrasado), Gendebien (6º a duas voltas), Landi (7º), Gulle (8º com menos quatro voltas); Piotti (9º); e em 10º Hawthorn a cinco voltas.

Na 37ª volta o diretor da Maserati, Ugolini, deu ordem para que Moss se aproximasse de Fangio, começando a ganhar cerca de 1 segundo por volta. Menditeguy mantinha a terceira posição à frente de Behra. Moss tinha feito a melhor volta, na 25ª, com 1m50s1, média de 136,817 km/h.

Com dois terços de corrida, ou 40 voltas, as posições eram as seguintes: 1º Fangio – 1h15m24s5; 2º Moss – 1h15m53s3; 3º Menditeguy – 1h16m05s1; 4º Behra – 1h16m13s5; 5º Collins – 39 voltas; 6º Gendebien – 39 voltas; 7º Landi – 38 voltas; 8º Gulle – 37 voltas; 9º Hawthorn - 35 voltas; e 10º Piotti – 34 voltas.

Na 49ª volta, a vantagem de Fangio era de 25 segundos. Behra tinha passado por Menditeguy para ocupar a terceira colocação e, quando todos esperavam que Moss atacasse Fangio, o campeão argentino aumentou a velocidade da sua Ferrari e na 53ª volta bateu o recorde da volta, com o tempo de 1m49s2, média de 137,934 km/h e assim, Fangio recebeu a bandeirada de chegada com 38,6 segundos de vantagem para Stirling Moss.

[Ver RESULTADOS 1956/3](#)

7 – GP DE AGADIR

Hermano da Silva Ramos participou, do GP de Agadir, disputado na próspera cidade do Marrocos, por carros da categoria Sport, terminando na quinta colocação.

Disputado no domingo 26 de fevereiro, o primeiro Grande Prêmio Automobilístico de Agadir superou em interesse, todas as competições de esporte motor que foram realizadas em Marrocos. Uma tempestade de ventos e de chuva excepcional neste país do sol interrompeu os treinos de sábado e quase provocou o cancelamento da prova.



A largada da prova de Agadir: 4 – Harry Schell (Ferrari 750 Monza); 9 – Jean Behra (Maserati 300S); 6 – André Pilette (Ferrari 750 Monza); 7 – Jean Lucas (Ferrari 750 Monza); 5 – Maurice Trintignant (Ferrari 857S); 12 – Benoit Musy (Maserati 300S); 2 – Jean-Louis Rosier (Ferrari 750 Monza).

Entretanto, algumas horas antes da largada, o Céu estava claro e o público se instalou em torno do circuito de 3.300 metros que os concorrentes deveriam percorrer 100 vezes.

A prova foi fértil em alterações e provou mais uma vez que em assuntos esportivos, a vitória é realmente conquistada apenas na linha de chegada.

De fato, os dois líderes da corrida, Behra primeiro e depois Pilette, quando puderam crer que a vitória estava ao seu alcance, foram vítimas de acidente e foram eliminados da competição.

Inicialmente, Schell assumiu a liderança, seguido por Pilette, Behra e Trintignant. Na 6ª volta, Pilette assumiu o comando, com os outros concorrentes distanciados. A batalha era dura e na 9ª volta, Behra e Pilette ocupavam as duas primeiras colocações, enquanto atrás deles, a cerca de 200 metros, Trintignant e Schell lutavam roda a roda.

Na 25ª volta, Pilette ocupava a liderança com 7 segundos de vantagem para Jean Behra. Na 50ª volta, Behra estava na liderança com uma vantagem de 50 segundos para Pilette sendo os únicos que estavam na mesma.

De repente, o interesse pela corrida foi recuperado. Vítima da ruptura da direção Behra saiu da pista tendo que desistir da luta e quando Pilette fazia a ultrapassagem bateu nos fardos de palha, o carro saiu da pista, capotou enquanto o piloto foi projetado fora do cockpit. Pilette se retirou com uma clavícula quebrada, num acidente cujas consequências poderiam ter sido muito mais graves.

Pilette tinha retornado as corrida no Grande Prêmio de Agadir ao volante de uma Ferrari da Ecurie Nationale Belge, e teve como consolo ter sido um dos grandes participantes da corrida, tendo registrado o recorde da volta com o tempo de 1m14s1/4 à velocidade de 160,108 km/h.

A partir de então, a corrida foi dominada e a vitória ficou com Maurice Trintignant em Ferrari, com a equipe italiana conquistando os quatro primeiros lugares, Harry Schell em segundo, François Picard em terceiro e Jean Lucas em quarto.

[Ver RESULTADOS 1956/4](#)



O carro de André Pilette antes e depois do acidente

8 – PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

A abertura do Campeonato Gaúcho de 1956, nas três categorias em disputa: Turismo Força Livre, Turismo Standard (que passou a se chamar Mecânica Nacional) e Turismo Força Limitada (que passou a Turismo Preparado 1.500), ocorreu no dia 26 de fevereiro, com a quarta edição da Prova Antoninho Burlamaque, prova de estrada, disputada no percurso de Porto Alegre e Capão da Canoas, no Rio Grande do Sul.

A largada marcada para as 7,30 horas acabou sofrendo atraso em virtude da forte serração que caiu naquele momento, iniciando a prova 20 carros, sendo 10 da Força Livre, 10 da Mecânica Nacional e 4 da 1500.

Finalmente às 9 horas, foi iniciada a prova e assim pouco depois das 10 horas, quando a multidão se preparava para saldar Diogo Ellwanger, foi surpreendida com a chegada de Catharino Andreatta. Em seguida chegou José Asmuz. Posteriormente se ficou sabendo que Diogo tinha abandonado no meio do percurso.

Com os tempos corrigidos, Catharino ficou com a vitória, José Asmuz com o segundo lugar e Miguel Lisboa com o terceiro. O vencedor da categoria Mecânica Nacional foi Breno Fornari, com Oswaldo de Oliveira em segundo e Oladi Bueno em terceiro. Haroldo Dreux foi o vencedor na categoria Turismo Preparado 1500, ficando Aldo Costa em segundo e Karl Iwers em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/5](#)

9 – 2 HORAS DE DAKAR

As 2 Horas de Dakar, prova disputada no dia 11 de março por carros da categoria Sport, teve a participação de Hermano da Silva Ramos, com seu Gordini, mas o piloto brasileiro não levou sorte, tendo que abandonar a competição com problemas mecânicos.

Essa prova, assim como a disputada em Agadir, foi vencida por Maurice Trintignant com Ferrari, seguido por Harry Schell, também com Ferrari. Jean Behra foi o terceiro pilotando uma Maserati 300S.

[Ver RESULTADOS 1956/6](#)



(1) – Largada da prova; (2) O vencedor Maurice Trintignant.

10 – VI CIRCUITO DO MARACANÃ

A abertura da temporada automobilística do Rio de Janeiro aconteceu no dia 11 de março com a disputa do VI Circuito do Maracanã.

Foram programadas quatro provas e a primeira foi destinada aos carros da categoria Turismo até 1.300 cc, que contou com cinco carros na largada, sendo que um deles, o MG de Levy Cravo que, estranhamente, foi autorizado a participar da prova, mesmo sem concorrer ao resultado da prova, uma vez que não se tratava de um carro Turismo, mas Sport.

Antes da largada, o carioca Albino Avellar reclamou pelo fato do VW do campeão de motociclismo Hans Ravache estar equipado com dupla carburação, mas os comissários técnicos alegaram que o carro de Albino também dispunha de dupla carburação e, com isso, entenderam que o de Ravache se encontrava de acordo com o regulamento da categoria.

Iniciada a corrida, Levy Cravo assumiu a ponta “virtual”, enquanto Ravache se posicionou logo a seguir, mas foi superado em seguida por Avellar que venceu a prova com quase um minuto de vantagem para Ravache. O terceiro foi José Kistmann, enquanto Emílio Zambello abandonou depois de 10 voltas, com problemas no motor do seu carro.

[Ver RESULTADOS 1956/7](#)



(1) Largada da prova com Albino Avellar, Hans Ravache, José Kistmann e Emílio Zambello na primeira fila; (2) Levy Cravo (MG) à frente de Albino Avellar (Fiat); (3) o vencedor da prova, Albino Avellar.

A segunda prova do programa automobilístico previa uma corrida para carros de “Corrida”. Quatro carros se inscreveram: Armando Silva (Maserati); Osmar Lage (Maserati); Osvaldo dos Santos (Alfa Romeo); e Euclides de Brito (Maserati), porém apenas Armando e Lage compareceram e com isso a prova foi cancelada.

Os dois pilotos então, solicitaram à organização que permitissem uma demonstração desses dois carros, percorrendo seis voltas pelo circuito, mas assim que saiu do boxe, o carro de Lage “pifou”. Desanimado com a situação, Armando foi para os boxes e assim terminou a demonstração.

Para a prova final, que teriam duas corridas em uma, com os carros até 1.500 cc recebendo a bandeirada com 30 voltas, podendo ou não os carros continuar a prova principal.

E foi no alinhamento da largada dessa corrida que ocorreu um grave acidente, quando o piloto paulista Lício Nogueira, bateu com seu MG num muro na altura da “Favela do Esqueleto”. O piloto amador de 43 anos, médico por profissão, com o impacto sofreu fratura da face, sendo recolhido ao Hospital do Pronto Socorro. Com isso, nove carros largaram, sendo três da classe até 1.500 cc e seis da classe com cilindrada livre, com Celso Lara Barberis assumindo a liderança, perseguido por Henrique Casini.

Com 12 voltas completadas, a primeira baixa, quando o belo MG modificado de Xandinho Fontenelle abandonou a corrida.

A luta pela liderança, entre Barberis e Casini continuou muito forte, quando foi dada a bandeirada de chegada para os carros de 1.500 cc, vencida por Caio Silas (MG), com Levy Cravo em segundo.

[Ver RESULTADOS 9156/8](#)



(1) – Xandinho Fontenelle no seu belo Derby MG; (2) O MG da dupla Levy Cravo/Armando Silva; (3) Gilberto Machado (Ferrari 225S) à frente de Levy Cravo (MG).

Desses, apenas o MG de Armando/Levy continuou na prova que acabou sendo decidida na 39ª volta quando Celso Lara Barberis abandonou a corrida. A partir de então, Henrique Casini caminhou tranquilo para obter mais uma vitória na sua Ferrari Berlinetta, com Gilberto Machado em segundo e Albino Avellar em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/9](#)



(1) – Disputa entre Celso Lara Barberis e Henrique Casini; (2) - Joaquim Sampaio (Maserati A6GCS); (3) – A chegada vitoriosa de Henrique Casini.

11 – ETAPA FINAL DO CAMPEONATO PAULISTA DE RALLY DE 1955

No dia 18 de março foi disputada a última etapa do Campeonato Paulista de Rally de 1955, prova organizada pelo Centauro Moto Clube, em bairros da cidade de São Paulo, que teve o seguinte resultado: 1º Jacques Netter (SP) Mercedes Benz 220 - 5,0 pontos perdidos; 2º Edward Mackenzie (SP) Austin A-90 - 5,1 pp; 3º Jean Pierre Baré (SP) Citroen 11 Legere - 6,5 pp; 4º Antônio Carlos Freitas (SP) VW Sedan - 7,0 pp; 5º Wilson Fittipaldi (SP) Studebaker Champion - 7,1 pp; 6º Brian Sheley (SP) Standard Vanguard - 10,0 pp; 7º Leslie Smith (SP) Mercury Custom - 10,5 pp; 8º Reginaldo Bacchi (SP) VW Sedan - 11,0 pp; 9º Rubens Rehder (SP) VW Sedan - 11,0 pp; 10º Heraldo Parada (SP) VW Sedan - 11,5 pp; 11º Alexandre Perticaratti (SP) Studebaker Champion - 12,5 pp; 12º Guaraci Caravieri (SP) Simca 8 - 12,6 pp; 13º Dario Bezerra (SP) Volvo PV444 - 12,7 pp.

12 – I CAMPEONATO PAULISTA DE RALLY

O I Campeonato Paulista de Rally, disputado em 1955, teve o seguinte resultado: Campeão: Jacques Netter - 29 pontos; Vice-campeão: Rubens Rehder - 28 pontos; 3º Antônio Carlos Freitas - 27 pontos; 4º Edward Mackenzie - 22 pontos; 5º René Tatti - 18 pontos; 6º Luiz Rodrigues - 17 pontos; 7º Heraldo Parada - 12 pontos; 8º Roger Mange - 10 pontos.

13 – STOCK CAR NO RIO DE JANEIRO



Em março de 1956, o Automóvel Clube do Brasil trouxe para o Brasil uma categoria de corridas americana, com a participação de carros chamados de “Stock Car”, que se tratava de uma competição em que os carros corriam sem freios, contrariando os regulamentos de corridas, uma vez que os pilotos podiam recorrer a todos os recursos que dispusessem para alijar seus adversários, sagrando-se vencedor o carro que resistisse a essa prova de demolição.

O primeiro evento dessa modalidade foi realizado no dia 21 de março, no Estádio de Futebol do Fluminense, localizado no bairro das Laranjeiras, no Rio de Janeiro, reunindo as equipes Amarela e Azul, cada uma formada por quatro carros que teriam que percorrer 25 voltas. A equipe Amarela foi a vencedora, tendo

conquistado os dois primeiros lugares, com o piloto argentino Raul Coté e pela francesa Colette Duval.

A prova seguinte também vencida pela equipe Amarela, com Gil Delamare, seguido por Robert Camus

Em seguida foi disputada uma corrida em 30 voltas, vencida por Jean Blac, após empolgante duelo e com Eugene Ferralle ficando em segundo.

A quarta prova corrida em 10 voltas com cada equipe num sentido da pista, a equipe Amarela conquistou mais uma espetacular vitória com Aubay e Delamare.

Na última prova, os pilotos foram divididos em dois grupos numa prova de 30 voltas. A vitória foi para o corredor da equipe Azul, Camus, após duelo com seu companheiro de equipe Levaille.

14 – COPA USA (UNION SPORTIVE AUTOMOBILE) – MONTHLÉRY - FRANÇA

Nova vitória brasileira no exterior aconteceu no dia 8 de abril, em Montlhéry, com Hermano da Silva Ramos, na Copa de Velocidade USA, categoria Sport. A prova foi disputada em 24 voltas de 6,280 km, totalizando 150,720 km, com Silva Ramos completando em 58m58s2, média de 153,353 km/h. Em segundo lugar ficou André Guelfi (Gordini) e em terceiro Robert Dutoit (Porsche).

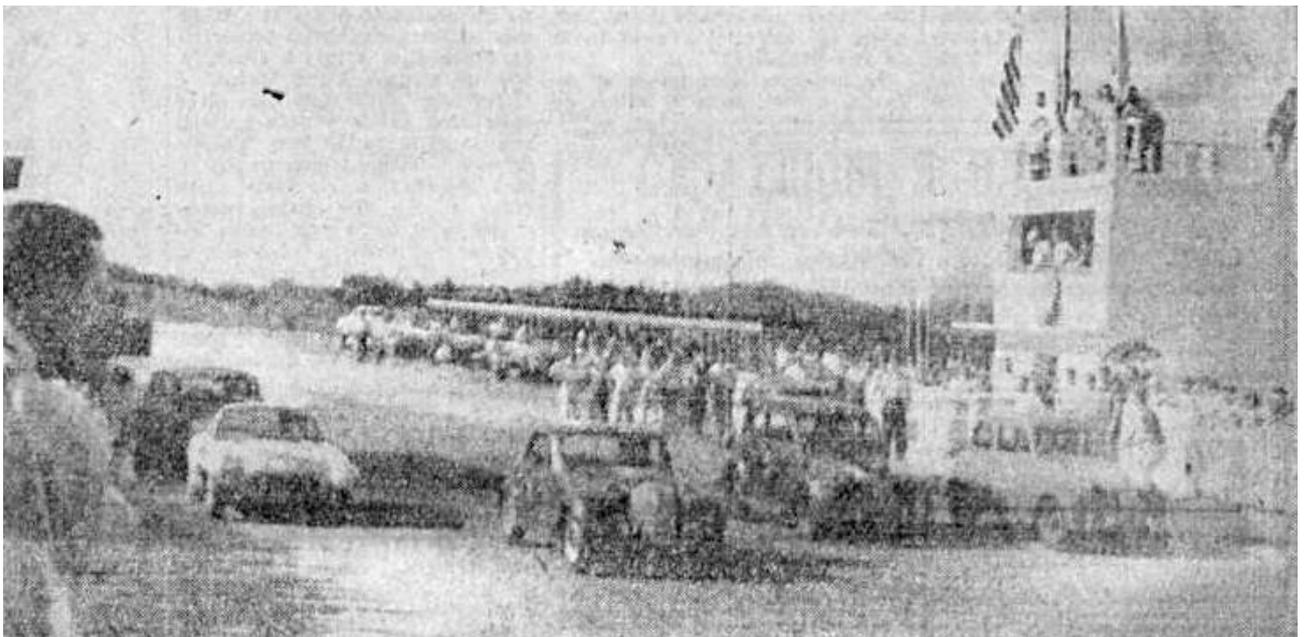
[Ver RESULTADOS 1956/10](#)

15 – ABERTURA DA TEMPORADA DE INTERLAGOS

No dia 8 de abril foi organizado um evento automobilístico em Interlagos intitulado “Abertura da Temporada”, composto por duas corridas, uma pelo anel externo para carros de turismo e outra pelo circuito completo para carros Sport e Mecânica Nacional.

A prova de Turismo reuniu apenas seis carros, e foi amplamente dominada pelos carros Fiat preparados por Leone Bracalli que conquistou os três primeiros lugares, com Bracalli em primeiro, Scatena Netto em segundo e Ricardo Fameirão em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/11](#)



Largada da prova da categoria Turismo com o carro de Leone Bracalli tomando a ponta

A prova principal teve 15 pilotos inscritos, mas apenas 9 se apresentaram para a largada que, após a realização de uma prova de classificação, ficando assim posicionada:

4 Celso Lara Barberis Ferrari 125/250 Sport 4m07s6 (116,317 km/h)
--

8 Eugênio Martins Maserati 4CLT/48 Jaguar 4m10s3 (115,062 km/h)
--

22 Luiz Valente Duchen Ford 4m15s6 (112,676 km/h)
--

6 Henrique Casini Ferrari 250MMB 4m25s1 (108,638 km/h)

1 Cláudio Daniel Rodrigues MG TC Special 4m25s1 (108,638 km/h) – não largou
--

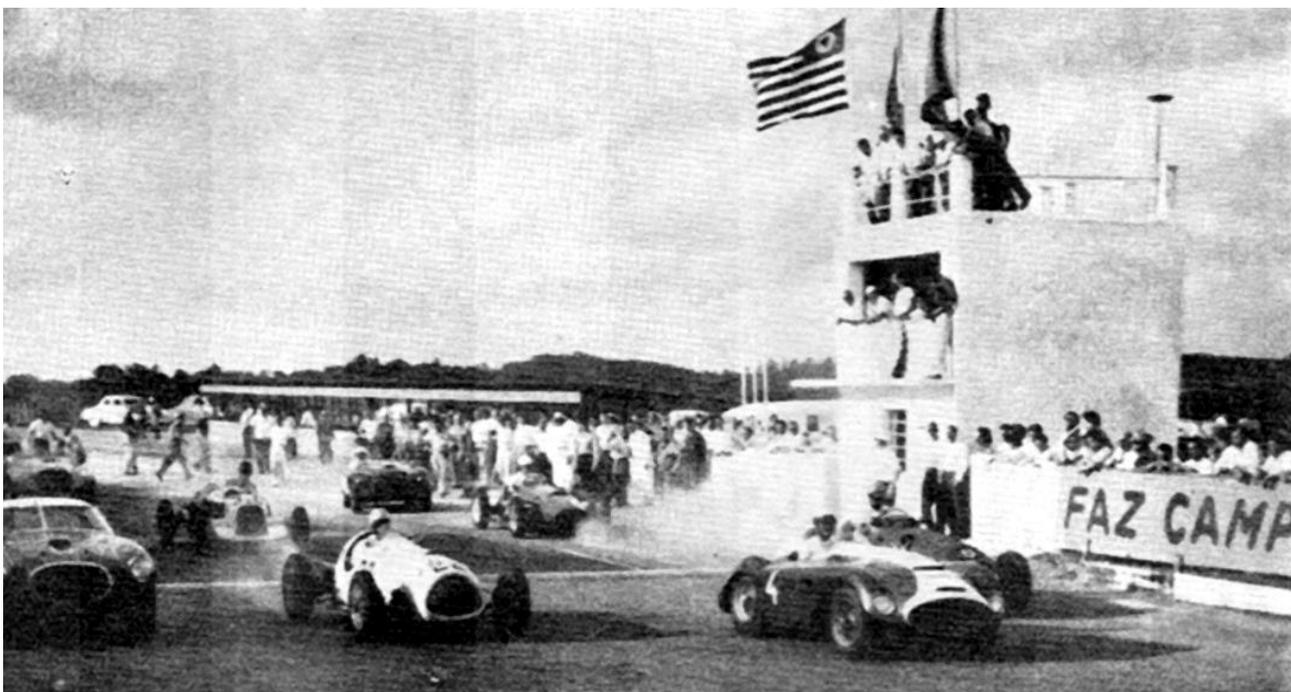
16
Pedro Mello
Mello Special Ford
4m26s0 (108,271 km/h)

30
Alberto Rabay
Rabay De Soto
4m26s0 (108,271 km/h)

19
Alfredo Santilli
Ferrari 195S
4m34s3 (104,995 km/h)

18
Camillo Christóforo
Camillo Special Ford

44
Ciro Cayres
Losacco Oldsmobile



Largada da prova principal com Celso Lara Barberis, Luiz Valente e Henrique Casini à frente.

Se aproveitando da posição de honra, Celso Lara Barberis assumiu a liderança logo após a largada e foi abrindo vantagem para seus adversários, acabando por vencer a prova com larga margem para os demais. Apesar dessa superioridade, o público pode assistir a bons duelos pelas demais colocações. Luiz Valente se manteve em segundo enquanto permaneceu na disputa até abandonar quando fazia a sétima volta. Enquanto isso, Henrique Casini e Eugênio Martins lutaram arduamente pelo terceiro lugar, com um passando pelo outro por mais de uma vez, com Eugênio conquistando o segundo lugar e primeiro na categoria Mecânica Nacional. Casini foi o terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/12](#)



(1) Celso Lara Barberis (2) Alfredo Santilli.



Eugênio Martins (Maserati 4CLT/48 Jaguar) vencedor da Mecânica Nacional

16 – CIRCUITO ENCOSTA DA SERRA

O Circuito Encosta da Serra, disputado no dia 15 de abril, teve como mudança mais importante em relação ao ano anterior, o local de largada e chegada, que passou de Novo Hamburgo para Taquara.

Em 1955, a prova para carros de Turismo Foça Limitada, que em 1956 passou a se chamar Turismo 1500, foi disputada num circuito na cidade de Novo Hamburgo e esse ano, o circuito seria na cidade de Taquara.

Mesmo com essas mudanças, o circuito manteve um percurso de 257 quilômetros: saída em Taquara, seguindo para São Francisco de Paula, Canela, Gramado, Nova Petrópolis, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia, e chegada em Taquara.

A prova foi disputada por carros Turismo das classes: Força Livre e Mecânica Nacional (antiga Turismo Standard) e contou com a participação de sete carros da primeira categoria e seis da segunda.

Às 8 horas foi dada a largada da prova, saindo à frente o carro de Catharino Andreatta. Com intervalo de dois minutos, partiram: José Asmuz, Júlio Andreatta, Dirceu Oliveira, Diogo Ellwanger, João Galvani e Paulo Buso, representante do Paraná, todos da categoria Força Livre e, em seguida os da categoria Mecânica Nacional: Breno Fornari, Oswaldo de Oliveira, Oladi Bueno, Nilson Flores da Silva, Darci Nunes e Karl Iwers.

Na passagem por Canela, o líder era Diogo Ellwanger, com 14 segundos de vantagem para Catharino Andreatta. Em seguida vinham Júlio Andreatta e Dirceu Oliveira, enquanto Asmuz, com problemas de freio no seu carro se atrasou, assim como Paulo Buso.

Na categoria Mecânica Nacional, Breno Fornari liderava com grande vantagem para Oswaldo Oliveira, Nilson Flores, Oladi Bueno e Karl Iwers. Muito atrasado vinha Darci Nunes, pilotando um Jaguar.

Na fase seguinte, que correspondia a um trecho de descida da serra, Diogo ampliou a sua vantagem, com Catharino poupando seu carro, achando que os pneus do líder não suportariam tão forte carga, porém isso não aconteceu e com isso Diogo Ellwanger acabou vencendo a corrida, podendo inclusive poupar seu carro no trecho final, depois de Novo Hamburgo. Dirceu Oliveira se aproveitou do fato de Júlio Andreatta ter sido obrigado a parar para trocar pneus, para conquistar a terceira colocação.

Na categoria Mecânica Nacional, a prova foi decidida na altura de Nova Petrópolis, quando o líder, Breno Fornari, saiu da pista, descendo um barranco e com isso abandonando a prova.

Oswaldo de Oliveira foi para a ponta que manteve até o final, seguido à distância por Nilson Flores, os únicos da classe a terminarem a corrida. Na classe Força Livre cinco carros terminaram a prova.

[Ver RESULTADOS 1956/13](#)



(1) Diogo Ellwanger (1º lugar); (2) – Catharino Andreatta (2º lugar); (3) Dirceu Oliveira (3º lugar).

À tarde, foi disputado o Circuito de Taquara, para carros da categoria Turismo até 1.500 cc. Deveriam participar da prova sete carros, porém com a quebra do DKW de Karl Iwers no Circuito Encosta da Serra, esse número ficou reduzido e seis.

Largando na pole-position, Haroldo Dreux (VW Porsche) assumiu a liderança, perseguido por Gabriel Cucchiarelli e Aldo Costa, os únicos que poderiam lutar contra a poderosa máquina de Dreux. O primeiro a abandonar a corrida foi Salvi Hernandez depois de 5 voltas completadas. Aldo Costa, ficou fora depois de onze voltas e Cucchiarelli depois de 23, tendo feito a melhor volta da prova antes de desistir. Haroldo Dreux venceu a prova com larga vantagem para Breno Martins, os únicos a completaram as 30 voltas da prova.

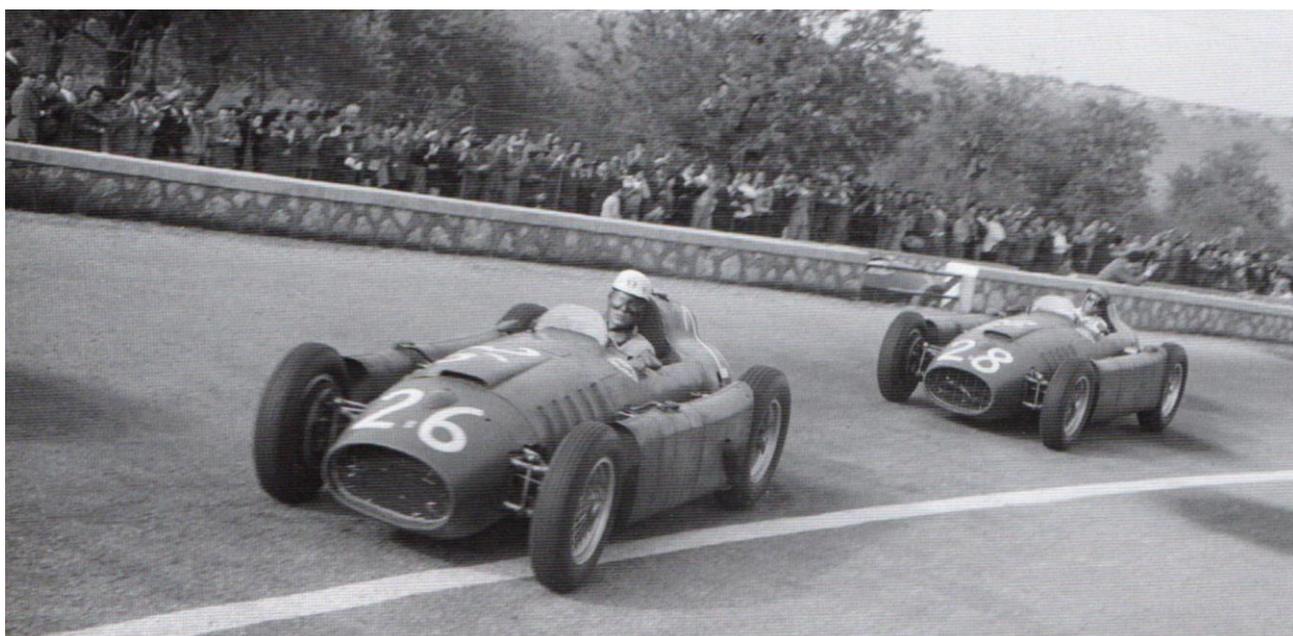
[Ver RESULTADOS 1956/14](#)

17 – VI GP DE SIRACUSA

No dia 15 de abril foi realizado o VI GP de Siracusa, na Sicília, Itália. Dessa prova participou o brasileiro Hermano da Silva Ramos, que, no entanto não terminou, tendo completado apenas 42 voltas.

A prova foi disputada em 80 voltas num circuito com 5.500 metros, totalizando 440 km.

Nos treinos, que serviram para a formação do grid de largada, o mais rápido foi Juan Manuel Fangio, completando a primeira fila Eugênio Castellotti e Jean Behra.



Luigi Musso e Peter Collins em disputa na prova de Siracusa.

O grid de largada ficou assim formado:

4
Juan Manuel Fangio
Ferrari D50
1m58s0 (167,797 km/h)

16
Eugênio Castellotti
Ferrari D50
1m58s9 (166,526 km/h)

30
Jean Behra
Maserati 250F
1m59s6 (165,552 km/h)

26
Luigi Musso
Ferrari D50
2m00s3 (164,589 km/h)

12
Luigi Villorosi
Maserati 250F
1m02s5 (162,963 km/h)

28
Peter Collins
Ferrari D50
2m02s1 (162,162 km/h)

24
Robert Manzon
Gordini T16
2m05s1 (158,273 km/h)

22
Desmond Titterton
Connaught B Alta
2m06s6 (156,398 km/h)

14
Luigi Piotti
Maserati 250F
2m07s1 (155,783 km/h)

6
Horace Gould
Maserati 250F
2m09s1 (153,369 km/h)

2
Gerino Gerini
Maserati 250F
2m10s5 (151,724 km/h)

20
Hermano da Silva Ramos
Gordini T15
2m11s8 (150,228 km/h)

8
Giorgio Scalatti
Ferrari 625

18
Berardo Taraschi
Ferrari 166

10
Piero Scotti
Connaught B Alta



Juan Manuel Fangio (Ferrari D50) vencedor da prova

Na partida, Castellotti assumiu a ponta, seguido por Fangio, Musso, Collins, Behra, Villorresi, Manzon e os demais. As posições não se modificaram na primeira volta.

Em seguida, Fangio assumiu a ponta, com os carros completando a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Fangio – 32m44s2; 2º Castellotti – 32m44s5; 3º Musso; 4º Collins; 5º Villorresi.

Na 20ª volta as posições eram as seguintes: 1º Fangio – 1h02m35s8; 2º Castellotti; 3º Musso; 4º Collins; 5º Villorresi.

O volante Eugênio Castellotti abandonou depois de completar a 40ª volta quando sua Ferrari derrapou na curva que antecede a linha de chegada, acidente do qual o piloto saiu ileso.

Com as Ferrari de fábrica à frente, as posições foram se alterando e, ao serem completadas 63 voltas, Luigi Musso liderava com o tempo de 2h17m04s8, seguido por Collins, com 2h17m06s0 e Fangio, com 2h17m07s0.

Na volta 70, Collins e Fangio passaram por Musso e em seguida o argentino tomou a dianteira para receber a bandeirada de chegada com 2/10 de segundo de vantagem para Musso e 5/10 para Collins.

[Ver RESULTADOS 1946/15](#)

18 – CIRCUITO DE VELOCIDADE DE TOURS - FRANÇA

Hermano da Silva Ramos conquistou nova vitória em suas corridas da França, dessa vez no dia 22 de abril em Tours, numa corrida curta de 53 quilômetros, na qual correu com seu Gordini de 2,5 litros. O segundo colocado foi Claude Storez (Porsche) e o terceiro Jean Guichet (Ferrari).

[Ver RESULTADOS 1946/16](#)

19 – PRÊMIO DE PARIS

Em nova participação em corridas europeias, Hermano da Silva Ramos, dessa vez num Gordini T16 de Fórmula 2, obteve a nona colocação no Prêmio de Paris, disputado no dia 29 de abril no autódromo de Montlhéry, na capital francesa. Foi uma prova diferente, que contou com a participação de carros monopostos, e esporte, com classificação por categorias e classes diversas. O vencedor foi o irlandês Duncan Hamilton num moderno Jaguar D-Type da categoria Sport, seguido por Luigi Piotti com Maserati 250F de F-1 e por André Guelfi com Gordini T24 Sport.

[Ver RESULTADOS 1956/17](#)

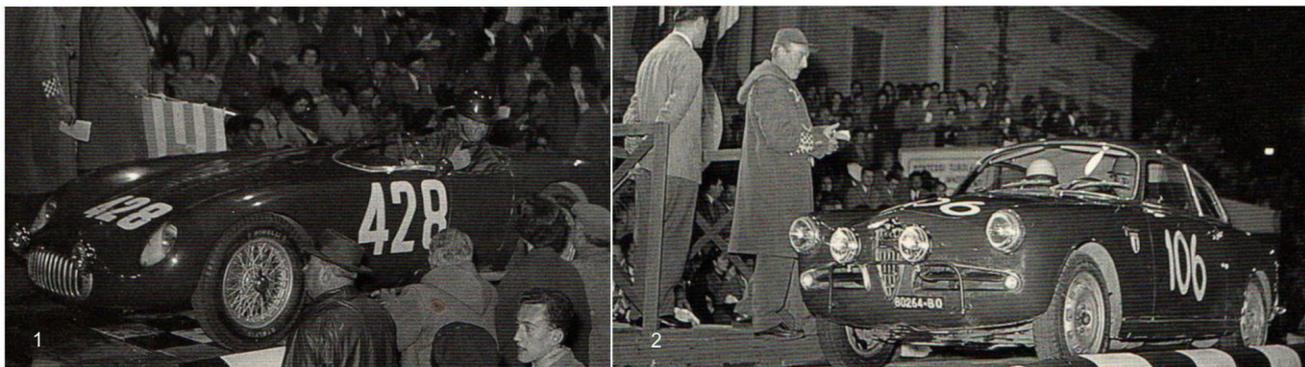
20 – RALLY RIO-ITATIAIA

Foi disputado no dia 29 de abril o Rally Automobilístico Rio-Itatiaia, do qual participaram 24 carros. A chegada do Rally ocorreu no Itatiaia Country Clube, onde os pilotos e acompanhantes foram recebidos em festa, e pouco depois das 13 horas, foi divulgado o resultado da provas que foi o seguinte: 1º José Carlos Carvalho (SP) VW Sedan – 1º Rally - 1.3 - 17,0 pontos perdidos; 2º Luiz D'Orey (RJ) Hudson Hornet – 1º Rally + 2.0 - 27,0 pp; 3º Ary Cortez (RJ) Dodge Coronet – 2º Rally + 2.0 - 27,0 pp; 4º Henrique Casini (RJ) Ferrari 250MMB – 3º Rally + 2.0 - 29,0 pp; 5º Joaquim Nabuco (RJ) VW Sedan – 2º Rally - 1.3 - 31,0 pp; 6º José Kistmann (SP) VW Sedan – 3º Rally - 1.3 - 45,0 pp; 7º Luís Cláudio Matos (RJ) VW Sedan – 4º Rally - 1.3 - 88,0 pp; 8º Domingos Otolino (RJ) Jaguar XK 120 – 4º Rally + 2.0 - 130,0 pp; 9º Carlos Ganher (RJ) 5º Rally + 2.0 - 147,0 pp; 10º Nelson Garcia (RJ) 6º Rally + 2.0 - 148,0 pp; 11º Henrique Santos (RJ) VW Sedan – 5º Rally - 1.3 - 160,0 pp; 12º Francisco Campos (RJ) Citroen 11 Legere – 1º Rally - 2.0 - 169,0 pp; 13º Moacir Otolino (RJ) Jaguar XK 120 – 7º Rally + 2.0 - 174,0 pp; 14º Mário Celli (RJ) Citroen 11 Legere – 2º Rally - 2.0- 262,0 pp; 15º Stefano Gutman (RJ) Jaguar Mk V – 8º Rally + 2.0 -268,0 pp; 16º Aurélio Ferreira (RJ) Ford V-8- 9º Rally + 2.0 - 286,0 pp; 17º

Oswaldo Barreto (RJ) Citroen 11 Legere – 3º Rally - 2.0 - 339,0 pp; 18º Euclides de Brito (RJ) Maserati A6GCS/48 – 4º Rally - 2.0 - 485,0 pp; 19º Lauteri (RJ) - VW Sedan – 6º Rally - 1.3 - 490,0 pp; 20º Ivan Gil Souza (RJ) VW Sedan – 7º Rally - 1.3 - 636,0 pp.

21 – MILLE MIGLIA

Depois dos trágicos acontecimentos de 1955, sobretudo o acidente ocorrido em Le Mans, a Mille Miglia italiana, uma das mais tradicionais corridas de carros Sport do mundo esteve ameaçada de não ser realizada.



A largada de dois vencedores de categorias: 428 – Giulio Cabianca (OSCA MT4/1500) vencedor da categoria Sport 1.500 cc; 106 – Roberto Sgorbati/Luiz Zanelli (Alfa Romeo Giulietta SV) vencedor na categoria GT 1300 cc.

Graças aos esforços dos dirigentes a corrida acabou sendo realizada nos dias 28 e 29 de abril, com a participação de 365 carros divididos em doze classes cujas subdivisões elevavam esse número para trinta e um.

Depois do acidente de Le Mans, a Mercedes Benz se retirou oficialmente das provas de Fórmula 1 e de carros Sport, delegando para as duas principais equipes italianas, a Ferrari e a Maserati, o encargo de disputarem as principais posições nas corridas automobilísticas da época.

Com efeito, a equipe Ferrari se preparou com afinco para a Mille Miglia, inscrevendo quatro carros, sendo dois novos 290MM, com motor de 12 cilindros e 3.491 cc e 340 hp, para Eugenio Castellotti e Juan Manuel Fangio e dois 860 Monza, com motor de 4 cilindros, 3.432 cc e 310 hp para Luigi Musso e Peter Collins. Além desses carros, a Ferrari inscreveu oficiosamente uma Ferrari 250GT de 3 litros que seria pilotada por Olivier Gendebien e seu primo Jacques Washer.

A Maserati inscreveu duas Maserati 350S com motor de 3.483 cc para Stirling Moss e Piero Taruffi e duas 300S de 3 litros para Cesare Perdisa e Gerino Gerini.

Embora não estivesse oficialmente presente, a Mercedes inscreveu como equipes particulares, nada menos que quatorze 300SL comandados por Alfred Neubauer, tendo entre eles pilotos de primeiro nível como Von Trips, Riess, Seidel, Metternich, Einsiedel.

Nas categorias menores, destacavam-se os novos OSCA 1500, favoritos nessa classe, diversos Alfa Romeo, Porsche e os novos carros recém-lançados da Renault, os Dauphine que, com apoio da fábrica seriam conduzidos por Maurice Trintignant, Louis Rosier, Paul Frère e Gilberte Thirion.

A corrida foi iniciada debaixo de forte chuva, cenário que permaneceu durante toda a prova e logo, Eugenio Castellotti se destacou assumindo a liderança, seguido por Taruffi, Moss, Perdisa, e Collins.

Os carros com carroceria aberta e com motores mais potentes, começaram a enfrentar mais problemas que os demais, pelo fato de os pilotos ficarem expostos à chuva e pelas constantes derrapagens em pista escorregadia quando os potentes motores eram exigidos.



(1) – A Renault participou da Mille Miglia com os recém-lançados Dauphine, na foto Giberte Thirion (2º GT 1.000 cc); (2) Nathan/Kaiser, conquistaram o 2º lugar GT 1600 cc com o Porsche Carrera nº 248.

Dessa forma quando os carros passaram por Ravenna, Castellotti e Taruffi mantinham a primeira colocação, mas em terceiro e quarto apareciam Von Trips e Riess ao volante das Mercedes 300SL, com carroceria fechada. O pequeno OSCA de apenas 1500 cc era o quinto com Cabianca ao volante.

Em Forli Piero Taruffi tinha assumido a ponta, mas logo em seguida saiu da pista ao ficar sem freios que estavam cheios de água, não podendo retornar à corrida.

Para surpresa geral, em Pesaro, Von Trips era o primeiro na sua Mercedes GT, à frente de Castellotti, com Riess em terceiro, mas em Pescara, Castellotti tinha recuperado a liderança à frente das duas Mercedes, com Collins, Fangio, Moss e Musso nas posições seguintes.

Mantendo a sua forma agressiva de pilotar, pouco depois de Pescara, Von Trips tentou uma ultrapassagem imprudente saiu da estrada e teve que se retirar. Com isso Riess assumiu a segunda colocação seguido por Collins, Musso, Moss e Fangio, mas pouco depois foi a vez de Moss sair da estrada na Via Salaria, também ficando fora da corrida.



(1) – 551 Peter Collins (Ferrari 860 Monza); (2) – 600 – Juan Manuel Fangio (Ferrari 290MM),

Em Roma Castellotti era o primeiro à frente de Collins, Riess (Mercedes) em terceiro, Fangio em quarto, Musso em quinto e Gendebien em sexto, esses com carros Ferrari. A ameaça da Maserati tinha desaparecido. Em Viterbo, Riess tinha sido ultrapassado por Fangio e Musso caindo para a quinta colocação, mas mantendo a liderança entre os carros GT, mas depois foi ultrapassado por Gendebien que formou o quinteto da Ferrari na classificação final da Mille Miglia, restando às Mercedes a sexta e sétima posições, com Paul Metternich e Wolfgang Seidel, respectivamente.

Cabianca com a OSCA 1500 foi o nono e primeiro na classe Sport até 1.500 cc e Luigi Zanelli, com Alfa Romeo Giulietta foi o décimo primeiro e primeiro na categoria GT até 1.300 cc, batendo os Porsche que eram favoritos para a prova. À Maserati restou como consolo a vitória na classe Sport até 2.000 cc e 13º geral para o carro pilotado por Giorgio Scarlatti.

[Ver RESULTADOS 1956/18](#)

A participação de Mário Valentim na prova – O luso-brasileiro Mário Valentim dos Santos que conduziu uma Ferrari 250 Monza, chassi # 0466M, que terminou a prova na 79ª colocação e 6º na classe Sport acima de 3.000 cc e 3º na subclasse Sport até 3.000 cc.

De acordo com diversos sites com resultados de corridas de carros Sport, assim como livros sobre a corrida, consta esse carro como tendo sido pilotado pelo venezuelano João Rezende dos Santos. O equívoco deve ter ocorrido pelo fato de as colocações oficiais apresentarem o carro como sendo pilotado do “Dos Santos” e com isso, foi confundido com Mário Valentim “dos Santos”.

Para que não reste dúvida, transcrevemos a seguir a carta remetida por Mário Valentim ao dirigente do Automóvel Clube do Brasil, Pedro Santa Lúcia e publicada na edição de setembro de 1956 da Revista Carro à Vista:

“Inicialmente devo dizer que esta foi a 23ª Mil Milhas, e certamente a última dado o grande número de mortos e feridos. Pelo sorteio, fui o penúltimo a partir, ou seja às 5,59, e Fangio às 6 horas em ponto. Consegui nos primeiros 50 quilômetros, pilotando a Ferrari 3.000 cc, 36” de vantagem sobre Fangio, que participava de outra categoria. Em Ferrara, a diferença foi diminuída para 7”, num trabalho impressionante deste extraordinário piloto argentino. A seguir, começou a cair uma chuva impiedosa, cobrindo a primeira etapa de 1.497 quilômetros sob a temperatura de 7º, e já na serra de Popoli para Roma um violento temporal assolava a região, derrubando uma árvore de grande dimensão, na estrada que vai a Viterbo. Mário Silva Araújo, meu copiloto e eu sofremos para retirar a árvore, perdendo um tempo precioso.

Na etapa Viterbo-Firenze, outro temporal, na subida da serra, obrigando-nos a parar e retirar as pedras do caminho. Antes de chegarmos a Firenze, as dificuldades foram tremendas. Atravessar as duas serras, trabalhando em primeira e segunda, com maior frequência, numa cerração fora do comum, não estava em nossas previsões. Além disso, a 42 quilômetros de Bologna, na descida, a estrada estava totalmente soterrada pela avalanche de terra. Ajudado pelos expectadores, insisti em passar com o carro, metade das rodas na lama. Houve reação. Não podia esperar que retirassem toda a terra, Então perderia mais de uma hora. Por outro lado, havia também a ameaça de desmoronamento numa extensão de 30 metros. A 12 quilômetros de Bologna deparamos com uma ponte submersa, e não queriam que passássemos. Passamos, depois a ponte submergiu, e ganhamos um tempo precioso até Bologna, trabalhando com 6 cilindros, sabe Deus como. Na etapa seguinte, depois de Bologna, cobrindo as duas grandes pontes, trabalhei em 9 e 10 cilindros, com uma grande surpresa a 32 quilômetros de Modena. Uma ponte submersa, em piores condições que a primeira. A água fez um estrago quase completo. Com pouco freio, ainda dominava 6 cilindros, e só depois de cobrir 20 quilômetros em segunda, secando a fiação, consegui recuperar mais 4 cilindros, e com 10 caminhamos até Vicenza, depois Cremona e por fim Mantova. Não enxergávamos quase nada. A chuva impiedosa nos cegava. No trecho de Bologna-Brescia, poderia desenvolver até 240 quilômetros, porém o diferencial que usava por indicação do Ferrari, proporcionava um desconto da perda de tempo, mas fui traído pela água no magneto e fiação. Chegamos a Brescia com o Mário Silva Araújo, sem os óculos e com as vistas querendo saltar das órbitas, sofrendo cerca de 36 quilômetros. Graças a Deus, depois de tantos sacrifícios e renúncia, conseguimos o terceiro lugar na categoria de 2.000 até 3.000 cc, sendo Perdisa o vencedor, piloto oficial da Maserati”.



(1) – Olivier Gendebien (Ferrari 250GT) vencedor na categoria GT acima de 2.001 cc;
 (2) Mário Valentim (Ferrari 250 Monza)



Eugênio Castellotti (Ferrari 290MM) vencedor da prova.

22 – BRDC INTERNATIONAL TROPHY - SILVERSTONE

No sábado, 5 de maio foi disputada a prova de Fórmula 1 extracampeonato, International Trophy, no Circuito de Silverstone, na Inglaterra, da qual participou o brasileiro Hermano da Silva Ramos.

Na prova de classificação, as duas Vanwall de Stirling Moss e Harry Schell surpreenderam ficando com as duas primeiras posições e, como o grid foi feito com 4 carros na primeira fila, esta foi completada por Juan Manuel Fangio (Ferrari D50) e Mike Hawthorn (BRM), ficando assim formado na sua totalidade:

3 Stirling Moss Vanwall 1m42s0 (166,235 km/h)	4 Harry Schell Vanwall 1m42s0 (166,235 km/h)	2 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 1m43s0 (164,621 km/h)	9 Mike Hawthorn BRM P25 1m43s0 (164,621 km/h)
1 Peter Collins Ferrari D50 1m44s0 (163,038 km/h)	15 Roy Salvadori Maserati 250F 1m44s0 (163,038 km/h)	5 Archie Scott-Brown Connaught B Alta 1m46s0 (159,962 km/h)	
6 Desmond Titterton Connaught B Alta 1m47s0 (158,567 km/h)	7 Jack Fairman Connaught B Alta 1m50s0 (154,145 km/h)	17 Reg Parnell Connaught B Alta 1m52s0 (151,393 km/h)	25 Bob Gerard Cooper T23 Bristol 1m53s0 (150,053 km/h)

11 Hermano da Silva Ramos Gordini T16 1m54s0 (148,737 km/h)	10 André Pilette Gordini T32 1m54s0 (148,737 km/h)	16 Jack Brabham Maserati 250F 2m00s0 (141,300 kmh)	
20 Piero Scotti Connaught B Alta 2m02s0 (138,984 km/h)	23 John Young Connaught A Lea Francis 2m02s0 (138,984 km/h)	22 Dick Gibson Connaught A Lea Francis 2m05s0 (135,648 km/h)	23 Bill Holt Connaught A Lea Francis
12 Louis Rosier Maserati 250F	8 Mike Oliver Connaught B Alta		

A prova foi amplamente dominada por uma marca que começava a despontar no cenário da Fórmula 1, a Vanwall que, com o piloto Stirling Moss venceu a prova depois que as duas Ferrari se retiraram, ambas com problemas na embreagem. Moss completou os 282,600 quilômetros da prova no tempo de 1h44m53, média de 161,665 km/h. Em segundo ficou Scott-Brown e em terceiro Titterington.

O brasileiro Hermano da Silva Ramos terminou a corrida na quinta colocação, entre os nove que receberam a bandeirada de chegada. O inglês Roy Salvadori, quando estava em segundo lugar por volta da metade da corrida, sofreu grave acidente, sendo hospitalizado com ferimentos no rosto e na cabeça.

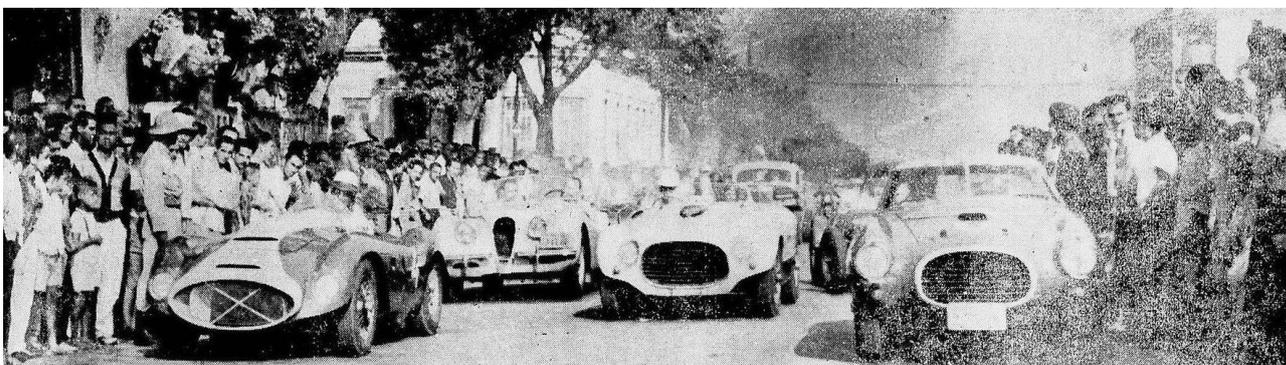
[Ver RESULTADOS 1956/19](#)



(1) – Largada da prova; (2) – Stirling Moss, vencedor da prova.

23 – PROVA NITERÓI – CABO FRIO

No dia 6 de maio, foi revivido um tipo de corrida que há anos não era realizada no Rio de Janeiro, a de provas de velocidade pura em estradas, com a realização da “Prova Niterói-Cabo Frio”, numa distância de 134,4 quilômetros.

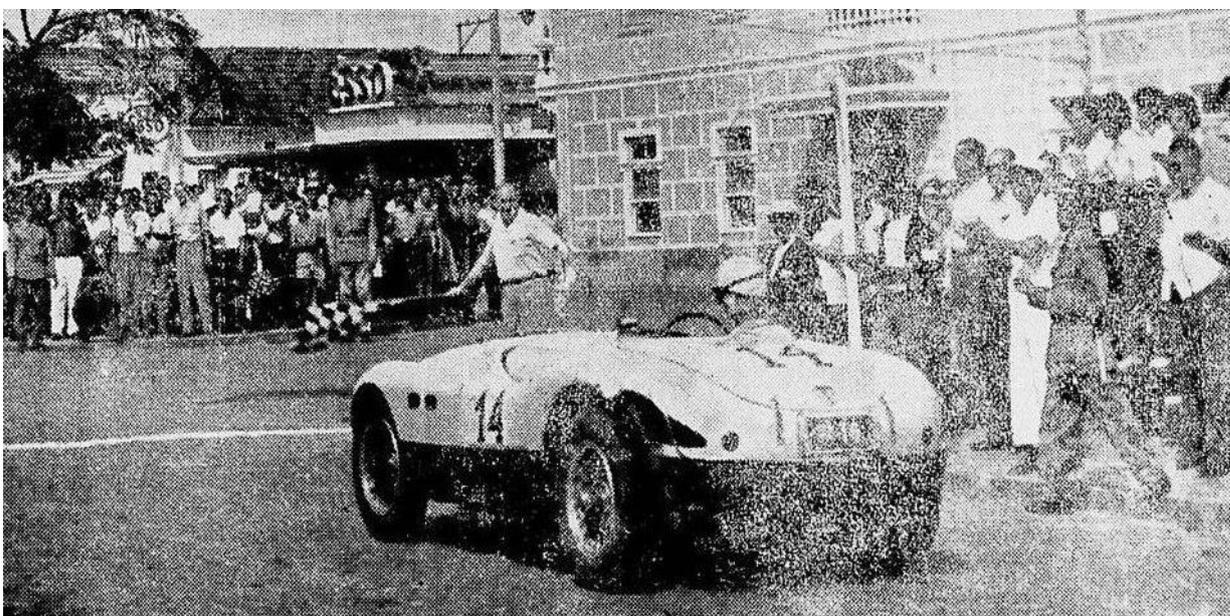


Largada da prova, vendo-se da esquerda para a direita: Celso Lara Barberis (Ferrari 125/250 Sport); Domingos Otolino (Jaguar XK120); Godofredo Viana Fº (Ferrari 250MM); e Henrique Casini (Ferrari 250MM Berlinetta).

Essa prova despertou grande interesse entre os pilotos, chegando a 50 o número das inscrições, tendo sido autorizada a largada para 46 carros, que foram divididos em quatro categorias: Sport Internacional; Sport até 1.500 cc; Turismo Força Livre; e Turismo até 1.300 cc. O paulista Celso Lara Barberis, na Ferrari 125C da antiga F-1, modificada para carro Sport de 3.000 cc, liderou a prova na sua primeira parte, quando foi obrigado a abandonar com problemas no motor do seu carro. Outro favorito, Henrique Casini, também com Ferrari, tinha abandonado pouco antes com defeito na bomba de óleo do seu carro.

Com esses abandonos, a vitória ficou com o paulista Godofredo Viana Filho, que levou 52m48s8, com a sua Ferrari 250MM Spyder para cobrir o percurso, numa média de 152,641 km/h. Em segundo lugar ficou Severino Silva, pilotando um Ford Thunderbird, com o tempo de 53m58s0. O vencedor da categoria Turismo Força Livre foi o petropolitano Álvaro Varanda, com um Cadillac, que terminou a corrida na 3ª posição na classificação geral. O vencedor da categoria Sport 1.500 cc foi Levy Cravo no seu MG-TF e na categoria Turismo 1.300 cc, Emílio Zambello com Fiat 1100.

[Ver RESULTADOS 1956/20](#)



A chegada vitoriosa de Godofredo Viana Filho.

24 – XIV GP DE MÔNACO

A segunda etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, o GP de Mônaco foi disputada no dia 13 de maio, com os pilotos tendo que cumprir 100 voltas do circuito, ou 1000 curvas, necessitando de mais de 1400 mudanças de marcha em três horas de corrida.

A disputa pela liderança estava restrita à Ferrari com os pilotos Fangio, Collins, Castellotti e Musso e a Maserati, com Moss, Behra e Perdisa.

Os carros ingleses decepcionaram: os dois BRM, de Hawthorn e Brooks, não largaram depois que apresentaram problemas graves de freios durante os treinos e os Vanwall de Trintignant e Schell, se envolveram em acidentes no início da corrida.

O Gordini não tinham condições de desafiar os carros italianos, mesmo assim, o brasileiro Hermano da Silva Ramos e os franceses Robert Manzon e Elie Bayol, conquistaram a 5ª, 6ª e 7ª posições, cabendo ao volante brasileiro, a honra de conquistar seus dois primeiros pontos no campeonato, o que representava a segunda vez que um brasileiro marcava pontos no campeonato do mundo.



A largada da prova

Nos treinos a Maserati testou motores com injeção de combustível, mas para a corrida todos estavam equipados com carburadores. Fangio foi o mais rápido na prova de classificação, ficando com a pole-position, dividindo a primeira fila com Moss e Castellotti, ficando assim formado o grid de largada:

<p>22 Eugênio Castellotti Ferrari D50 1m44s9 (107,931 km/h)</p>	<p>28 Stirling Moss Maserati 250F 1m44s6 (108,241 km/h)</p>	<p>20 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 1m44s0 (108,865 km/h)</p>
<p>16 Harry Schell Vanwall 1m45s6 (107,216 km/h)</p>	<p>30 Jean Behra Maserati 250F 1m45s3 (107,521 km/h)</p>	
<p>24 Luigi Musso Ferrari D50 1m46s8 (106,011 km/h)</p>	<p>32 Cesare Perdisa Maserati 250F 1m46s0 (106,811 km/h)</p>	<p>14 Maurice Trintignant Vanwall 1m45s6 (107,216 km/h)</p>
<p>10 Mike Hawthorn BRM P25 1m49s3 (103,586 km/h) – não largou</p>	<p>26 Peter Collins Ferrari D50 1m47s0 (105,813 km/h)</p>	
<p>12 Tony Brooks BRM P25 1m50s4 (102,554 km/h) – não largou</p>	<p>2 Robert Manzon Gordini T16 1m50s3 (103,647 km/h)</p>	<p>4 Elie Bayol Gordini T16 1m50s0 (102,927 km/h)</p>
<p>8 Louis Rosier Maserati 250F 1m51s6 (101,452 km/h)</p>	<p>6 Hermano da Silva Ramos Gordini T16 1m50s6 (102,369 km/h)</p>	

Não se classificaram: nº 34 Giorgio Scarlatti (Ferrari 625) – 2m09s1 (87,699 km/h) e nº 36 Louis Chiron (Maserati 250F).

Dada a largada, Moss fez uma saída espetacular, deixando Fangio em segundo, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Fangio; 3º Collins; 4º Castellotti; 5º Behra; 6º Musso; 7º Schell; 8º Perdisa; 9º Manzon; 10º Bayol; 11º Ramos; 12º Gould; 13º Rosier; 14º Trintignant.



(1) – Hermano da Silva Ramos (Gordini T16); (2) Peter Collins (Ferrari D50)

Na terceira volta Fangio deu uma rodada na Sante Devote, provocando um verdadeiro engavetamento que alijou da prova o Vanwall de Schell e a Ferrari de Musso e deixando bastante danificado o Vanwall de Trintignant que abandonou depois de completar apenas 13 voltas.

Behra se aproveitou da confusão e passou por Castellotti, com as posições sendo completadas 10 voltas na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Collins; 3º Behra; 4º Castellotti; 5º Fangio; 6º Perdisa; 7º Manzon; 8º Bayol; 9º Ramos; 10º Gould; 11º Rosier; 12º Trintignant.

Na volta 14 Castellotti começou a enfrentar problemas de embreagem que o fizeram abandonar na volta seguinte. Fangio começava a recuperar terreno depois do acidente e na volta 19 superou Behra, se posicionando na terceira colocação, com os carros completando 20 voltas na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Collins; 3º Fangio; 4º Behra; 5º Perdisa; 6º Manzon; 7º Bayol; 8º Ramos; 9º Gould; 10º Rosier.

Fangio continuava a sua recuperação e na volta 28 assumiu a segunda colocação enquanto os demais mantinham suas posições. O campeão do mundo estava 25 segundos atrás de Moss e na volta 32 tocou o meio fio com a roda traseira da sua Ferrari, permitindo que Collins recuperasse a segunda colocação e também fosse superado, por Behra, com os carros completando 40 voltas na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Collins; 3º Behra; 4º Fangio; 5º Perdisa; 6º Manzon; 7º Bayol; 8º Ramos; 9º Rosier; 10º Gould.

Na volta seguinte, Fangio entrou nos boxes para que fossem efetuados reparos na Ferrari que, depois de perder algumas voltas, retornou à pista pilotada por Eugênio Castellotti.

Ao ser atingida a metade da corrida ou 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Collins; 3º Behra; 4º Castellotti; 5º Manzon; 6º Perdisa; 7º Bayol; 8º Ramos; 9º Rosier; 10º Gould.

Quando Collins parou na volta 54 para reabastecer sua Ferrari, o piloto foi substituído por Juan Manuel Fangio, que com essa parada perdeu a posição para Jean Behra.

O argentino partiu então para uma recuperação espetacular. Na volta 63 tinha se aproveitado da parada para reabastecimento de Behra para recuperar a segunda colocação. Cesare Perdisa enfrentava problemas no seu carro, perdendo muito tempo nos boxes e caindo para a oitava colocação. Por sua vez o brasileiro Hermano

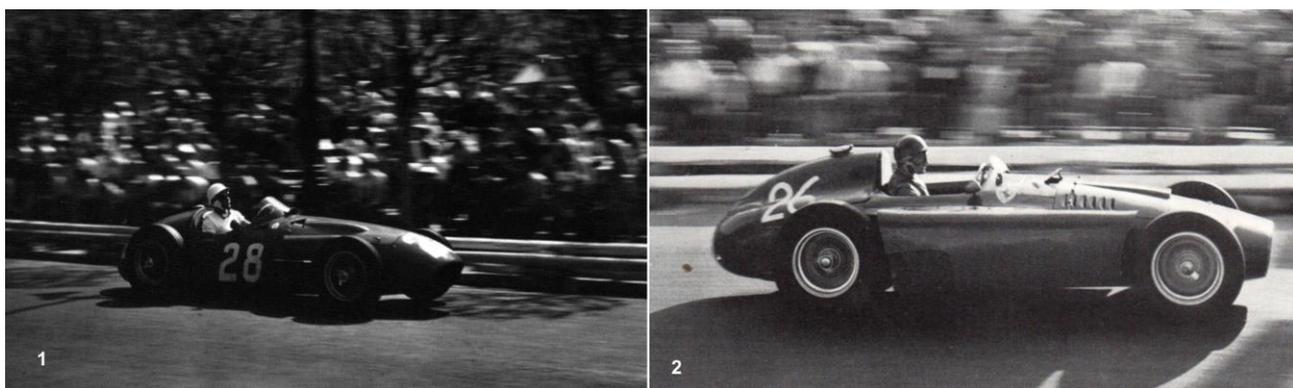
da Silva Ramos se aproveitou de uma parada de Bayol, que foi substituído por André Pilette, para assumir a sexta posição, sendo completadas 70 voltas na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Fangio; 3º Behra; 4º Castellotti; 5º Manzon; 6º Ramos; 7º Pilette; 8º Perdica; 9º Rosier; 10º Gould.

Depois de completar 72 voltas, Rosier abandonou com motor fundido.

Fangio continuou diminuindo a vantagem que Moss tinha para ele. Robert Manzon, que corria na quinta posição, abandonou a prova depois de 90 voltas, quando bateu no meio-fio e quebrou a suspensão.

Fangio se aproximou muito de Moss, quando este deu mais uma rápida parada nos boxes, mas não foi o suficiente para que o argentino conquistasse a vitória, recebendo a bandeirada de chegada com 6,1 segundos de vantagem.

[Ver RESULTADOS 1956/21](#)



(1) – Stirling Moss (Maserati 250F) vencedor da prova; (2) Juan Manuel Fangio (Ferrari D50) 2º lugar.

25 – CIRCUITO TAPES-CAMAQUÃ-TAPES - RS

Em 13 de maio, foi disputado o I Circuito Tapes-Camaquã-Tapes, no Rio Grande do Sul, com duas corridas, ambas válidas pelo campeonato gaúcho, das categorias Turismo Força Livre e Mecânica Nacional.

A primeira prova, da categoria Mecânica Nacional foi disputada em uma volta, largando em Tapes até Entroncamento (17 km), Entroncamento a Camaquã (37 km), e Camaquã a Tapes (57 km), totalizando 111 quilômetros. Breno Fornari, dessa vez se livrou do azar que lhe vinha perseguindo e com isso venceu bem a prova, com a média de 116,535 km/h, com Nactivo Camozatto em segundo a 19,2 segundos. O terceiro foi Oswaldo de Oliveira.

[Ver RESULTADOS 1956/22](#)



Breno Fornari

A prova principal foi disputada em duas voltas completas, de 111 quilômetros cada e uma última reduzida para 57 quilômetros (Tapes-Entroncamento = 17 km; Entroncamento-Camaquã = 37 km e Entrada de Camaquã = 3 km), totalizando 279 quilômetros.

Catharino Andreatta, largando na primeira posição em função das colocações no campeonato, assumiu a liderança da prova e venceu com tranquilidade. Os carros partiram com intervalo de dois minutos e o principal adversário de Catharino, Diogo Ellwanger abandonou, assim como cinco dos oito carros que largaram. O segundo foi Dirceu Oliveira e o terceiro Júlio Andreatta.

[Ver RESULTADOS 1956/23](#)

26 – CRISE NO AUTOMOBILISMO PAULISTA

No dia 18 de maio foi instituída mais uma crise no automobilismo paulista, em função do pedido de demissão em caráter irrevogável, do presidente da Comissão Esportiva da seção de São Paulo do Automóvel Clube do Brasil, o piloto Francisco Marques. Os demais membros da Comissão, Osvaldo Fanucchi, João Luiz de Andrade, Mauro Glauco Pati e Ângelo Juliano, seguiram o mesmo caminho e se demitiram da referida comissão.

27 – MIL QUILOMETROS DE PARIS

Depois do lamentável acidente ocorrido em Le Mans no ano anterior, o automobilismo na França passou por momentos difíceis no ano de 1956, quando o Automóvel Clube de Ille de France decidiu organizar uma corrida de 1000 km no autódromo de Montlhéry.



Largada da prova com Jean Lucas/Harry Schell (Ferrari 750 Monza nº 6) e François Picard/Maurice Trintignant (Ferrari 750 Monza n 5) assumindo as duas primeiras colocações.

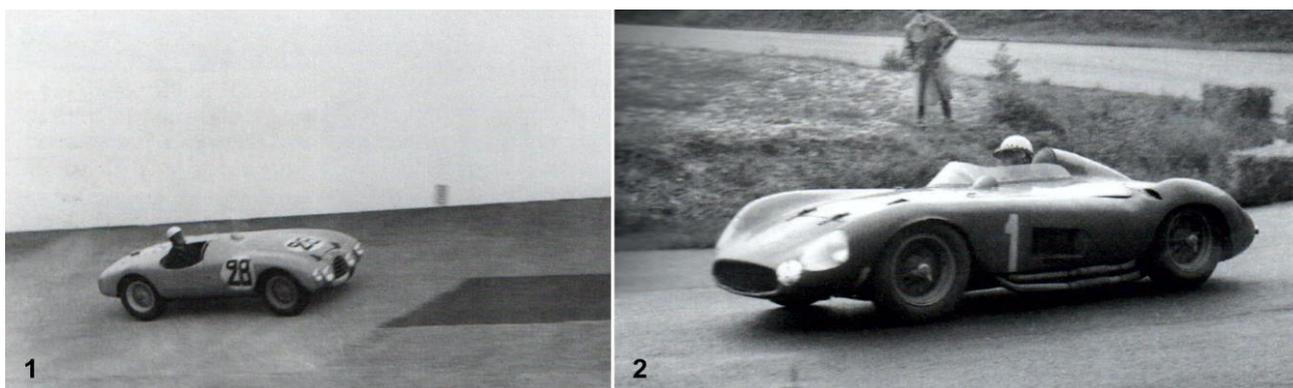
Dessa prova participaram dois brasileiros, Chico Landi, em dupla com Gerino Gerini numa Maserati 300S e Hermano da Silva Ramos, com Gordini. Landi terminou a prova na sexta posição e Hermano abandonou. A corrida disputada no dia 10 de junho, teve a participação de 40 duplas de pilotos e foi disputada debaixo de uma chuva fraca, mas constante que transformou a pista num verdadeiro ringue de patinação.

Largando na pole-position, Jean Behra não teve adversários, comandando a corrida desde a segunda volta, sendo superado apenas casualmente, durante suas paradas para reabastecimento.

Apesar da pista escorregadia, dos 24 carros que não completaram a prova, apenas 6 tiveram como motivo do abandono saída de pista, e todos sem gravidade.

Outro fato digno de registro foi a corrida não ser encerrada com a bandeirada do vencedor, mas com cada carro podendo completar as 129 voltas regulamentares, com o 13º colocado recebendo a bandeira de chegada 1h01m03s0 depois do vencedor da prova.

[Ver RESULTADOS 1956/24](#)



(1) – *Hermano da Silva Ramos/Elie Baoyol (Gordini T15 n° 28)*; (2) – *Jean Behra/Louis Rosier (Maserati 300S)*

28 – 2 HORAS DE INTERLAGOS

Em comemoração ao 7º aniversário do Centauro Moto Clube foi organizada pelo Clube a prova “2 Horas de Interlagos”, com o grid de largada ficando assim formado:

14 Godofredo Viana Fº Ferrari 250MM	4 Celso Lara Barberis Ferrari 125/250 Sport	20 Flávio Beneducci Allard J2 Ford
8 Eugênio Martins Maserati 4CLT/48 Jaguar	22 Luiz Valente Duchen Ford	
19 Alfredo Santilli Ferrari 195S	16 Pedro Mello Mello Ford	7 Christian Heins Porsche 550
31 Ferdinando Bulgarini Ferrari 500 Mondial	27 Emílio Zambello Simca 8	
40 Leone Bracalli Fiat Bracalli	30 Edyr Souza Barros Citroen 11 Leggere	

Flávio Beneducci, que largou na primeira fila tomou a ponta, mas foi superado ainda na primeira volta por Celso Lara Barberis. Beneducci, ainda na primeira volta perdeu uma roda e, mesmo conseguindo continuar, apesar da falta de uma roda até os boxes, perdeu muito tempo. Com o carro reparado, retornou à corrida, mas acabou abandonando pouco depois com o semieixo quebrado.



A largada da prova vendo-se Eugênio Martins (Maserati 4CLT-Jaguar nº 8) e Flávio Beneducci (Allard Ford nº 20) à frente

Celso liderou a prova até que, na curva do Sargento, sua Ferrari perdeu uma roda o que obrigou o piloto a ficar parado, onde perdeu 15 minutos até que seus mecânicos chegaram com uma nova roda e ferramentas para que o piloto efetuasse a troca. Reparado o carro, Celso reiniciou depois de perder 5 voltas e ainda se classificou na sétima posição.

Com os problemas de Celso, Godofredo Vianna assumiu a ponta e venceu com uma volta de vantagem para Alfredo Santilli que também pilotava uma Ferrari. Fernando Bulgarini, também com Ferrari foi o terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/25](#)

29 – CIRCUITO DA PRAIA DE BOTAFOGO

Sob promoção dos “Diários Associados” foi realizado no dia 17 de junho o Circuito da Praia de Botafogo, no Rio de Janeiro, num circuito que partia da Avenida Ruy Barbosa, seguia pela Avenida das Nações Unidas até a altura do Clube Guanabara, contornava pelo viaduto acima da entrada do Túnel do Pasmado, retornando pela Avenida Pasteur até retornar à Avenida das Nações Unidas e atingir a Avenida Rui Barbosa, com 3.293 metros de extensão.



1



2

(1) – Disputa entre Lauro Carvalho (VW nº 208) e João Carlos Mota (Peugeot nº 220); (2) Nicola Di Luccio (Simca nº 212) passando por Lair Carvalho (Skoda nº 222) que havia rodado.

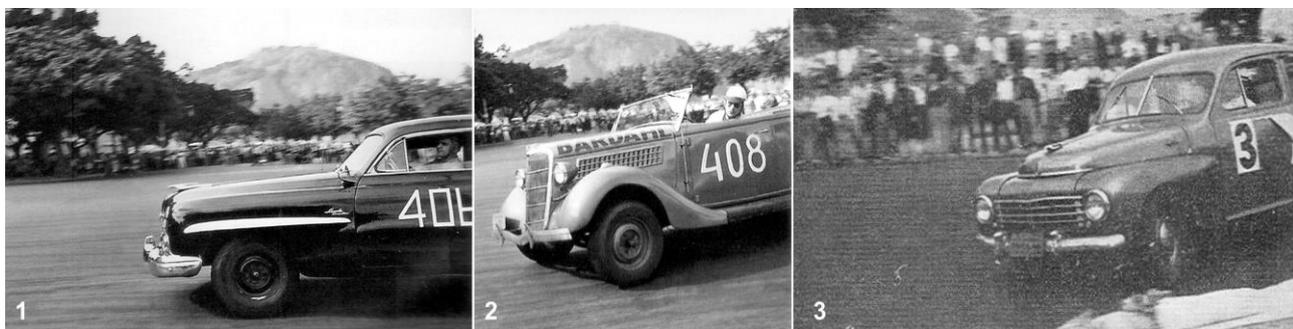
O evento foi dividido em quatro provas, sendo a primeira para carros de Turismo até 1.300 cc na qual largaram sete dos onze carros inscritos e, depois de uma luta inicial, foi vencida pelo Peugeot 203 de João Carlos Mota, com Caio Graco (VW) em segundo e Buby Loureiro (VW) em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/26](#)

A segunda prova foi disputada pelos carros de Turismo acima de 1.300 cc, com onze participantes. Largando na pole-position, Joaquim Cardoso assumiu a ponta, seguido por Aurélio Ferreira, no seu famoso Ford “Fantasma”, com essas posições sendo mantidas até o final.

No final da primeira volta, ao fazer a curva da Av. Ruy Barbosa, o piloto Stefano Gutman, também conhecido como “Cachimbão”, e que correu a primeira volta com um cachimbo na boca, rodou, quase provocando um acidente, pois os demais carros passaram quase se tocando no dele. “Cachimbão” foi até o final, mas completou apenas 9 voltas.

[Ver RESULTADOS 1956/27](#)



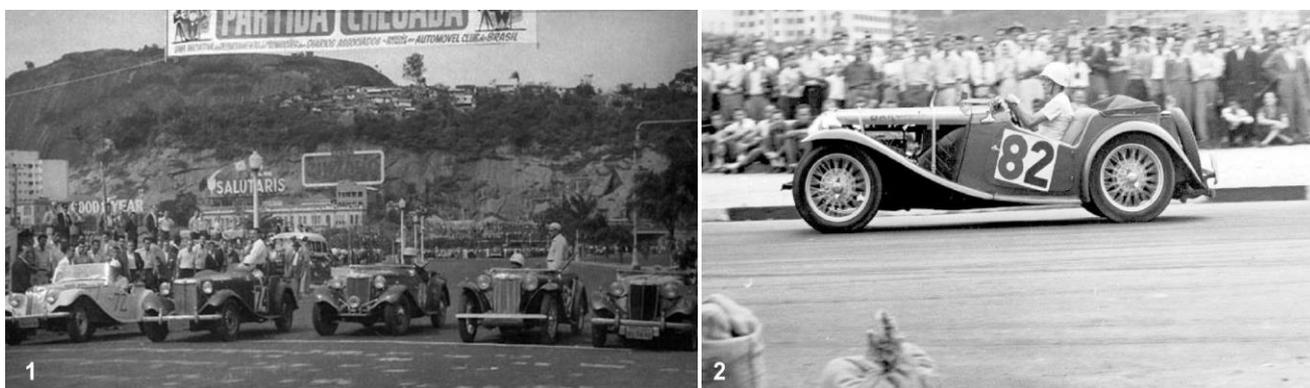
(1) – Joaquim Cardoso (Lincoln nº 406) vencedor da prova; (2) – Aurélio Ferreira (Ford) segundo colocado; (3) – Xandinho Fontenelle (Volvo) vencedor da classe até 2.000 cc.

Em seguida houve uma interrupção de cerca de uma hora, pois a assistência, entusiasmada, havia invadido a pista e a polícia teve muita dificuldade na sua desobstrução.

Com esse atraso, as duas provas restantes tiveram sua distância reduzida, passando a dos carros Sport 1500 de 15 para 5 voltas e a de Carros Sport Internacional, de 20 para 15 voltas.

A prova da categoria Sport 1500, teve apenas cinco concorrentes, e Levy Cravo, no seu novíssimo MG-TF, não teve dificuldades em vencer, terminando a corrida com 41 segundos de vantagem para Aylton Varanda que terminou na segunda colocação.

[Ver RESULTADOS 1956/28](#)



1 - Largada da corrida dos MG, da esquerda para a direita: 72 – Levy Cravo; 74 – Luís Fernando Campos; 86 – Victor Levi; 82 – Aylton Varanda; 94 – João Estevam; 2 - Aylton Varanda o segundo colocado.

A prova principal, da categoria Sport sem limite de cilindrada, reuniu 13 carros e, como o mais potente, a Ferrari de Henrique Casini apresentou problemas desde a largada, a luta pela liderança ficou restrita a Gilberto Machado e Arthur Souza Costa, ambos ao volante de Ferrari 225S.

Gilberto liderou até à 8ª volta, quando foi ultrapassado por Souza Costa, em manobra digna de registro, ocorrida na curva da Av. Ruy Barbosa, para vencer a corrida com uma margem de 10,9 segundos. O terceiro foi Álvaro Varanda ao volante de um Austin Healey.

[Ver RESULTADOS 1956/29](#)



(1) – Severino Silva (Ford Thunderbird nº 52) sendo alcançado por Gilberto Machado (Ferrari 225S); (2) – Gilberto Machado (Ferrari 225S) e Álvaro Varanda (Austin Healey 100S) recebendo a bandeirada de chegada; (3) Arthur Souza Costa (Ferrari 225S) recebendo a bandeirada da vitória.

30 – CIRCUITO DO PARQUE FARROUPILHA

No dia 17 de junho foi disputado o VIII Circuito do Parque Farroupilha, em Porto Alegre, RS, composto por duas provas, uma patrocinada pela Revenda Volkswagen Panabra Autoviaturas Agro Técnica S/A, dividida em duas classes de carros VW Sedan, 25 HP e 30 HP, a outra para a categoria Turismo até 1.500 cc, válida para o campeonato gaúcho da categoria.

A primeira prova reuniu 9 carros e foi vencida por Aldo Costa num carro de 30 HP com a média de 71,534 km/h., com Norberto Haetinger em segundo e “Senhor Funcas” em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/30](#)



A vitória na Turismo 1500 foi de Haroldo Dreux com VW Porsche

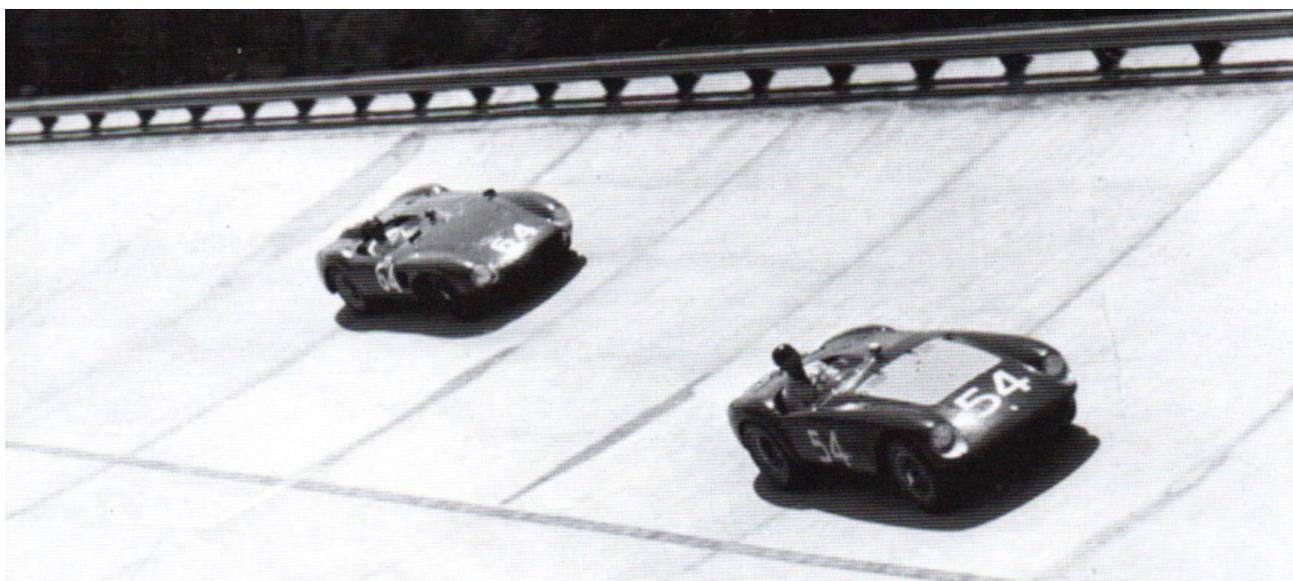
A prova do Campeonato Gaúcho, foi amplamente dominada por Haroldo Dreux com seu VW Porsche, que se apresentou como o carro mais bem preparado da competição. Aldo Costa e Gabriel Cucchiarelli ainda tentaram oferecer alguma resistência, com Gabriel abandonando a prova depois de quatro voltas e Aldo se mantendo em segundo até o final, terminando a prova 13,8 segundos atrás do vencedor.

[Ver RESULTADOS 1956/31](#)

31 – GP SUPERCORTEMAGGIORE - ITÁLIA

Nova participação brasileira na Europa ocorreu no dia 24 de junho na disputa do GP Supercortemaggiore, no Autódromo de Monza, na Itália, com Chico Landi e Hermano da Silva Ramos

A prova teve a participação de 40 duplas e foi disputado com tempo frio e céu encoberto, numa distância de 1.000 quilômetros. Foram admitidos carros da categoria Sport, divididos nas classes até 1.500 cc e até 2.000cc.



Na curva superelevada, Peter Collins (Ferrari 500TR nº 64) prestes a colocar uma volta em Jean Guichet (Ferrari 500TR nº 54)

Iniciada a corrida assumiu a ponta Mike Hawthorn, seguido por Olivier Gendebien e Gerino Gerini, com Fangio, procurando se recuperar de uma posição ruim na largada, dando um verdadeiro show de ultrapassagens, em seis voltas passando de 10º para o 5º lugar e com 19 voltas, se encontrava na segunda colocação.

Na 18ª volta, Peter Collins, que tinha assumido o volante da Ferrari que vinha sendo pilotada por Hawthorn e que liderava a prova, bateu o recorde da volta com a velocidade média de 199,888 km/h, para pouco depois melhorá-lo na 25ª volta para 200,780 km/h, cobrindo os 10 km do circuito no tempo de 2m59s6. Novamente Collins bateu o recorde da volta com o tempo de 2m58s8, velocidade de 201,793 km/h.

Com essa atuação forte, a dupla Collins/Hawthorn venceu a corrida liderando quase de ponta a ponta só a perdendo por ocasião de paradas para reabastecimento da Ferrari.

Entre os brasileiros, Hermano da Silva Ramos conquistou a sexta posição enquanto Chico Landi foi obrigado a abandonar a corrida.

[Ver RESULTADOS 1956/32](#)

32 – AUTOMÓVEL CLUBE DO PARANÁ

No dia 25 de junho foi eleita a nova diretoria do Automóvel Clube do Paraná sendo Presidente Anfrísio Fonseca de Siqueira e Vice-presidente Eduardo Guimarães.

33 – 12 HORAS DE REIMS

Como parte da programação do GP do ACF de 1956, foi disputada no dia 30 de junho a corrida 12 Horas de Reims para carros esporte acima de 1.500cc. Participou da prova o brasileiro Hermano da Silva Ramos que se classificou na sexta posição geral e segunda na categoria até 2000 cc. A prova foi um verdadeiro passeio dos carros da Jaguar que conquistaram as quatro primeiras colocações, com Ivor Bueb/Duncan Hamilton em primeiro, Mike Hawthorn/Paul Fréré em segundo, e Desmond Titterington/Jack Fairman em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/33](#)



O Jaguar D Type vencedor da prova pilotado por Ivor Bueb/Duncan Hamilton.

34 – GP DO ACF - REIMS

No dia seguinte, 1º de julho, em Reims, foi disputado o GP do Automóvel Clube da França, válido para o campeonato mundial de pilotos, tendo a participação do brasileiro Hermano da Silva Ramos com um Gordini. Para correr no veloz circuito francês, a Ferrari levou nada menos que cinco modelos D50, os carros que tinham sido adquiridos da equipe Lancia, para os pilotos Juan Manuel Fangio, Eugênio Castellotti, Peter Collins, Oliver Gendebien e o espanhol Alfonso de Portago. Sua principal adversária no campeonato, a Maserati, por sua vez também levou para Reims cinco 250F, para serem pilotados por Stirling Moss, Jean Behra, Cesare Perdisa, Piero Taruffi e Francisco Godia-Sales. Além dos carros da equipe de fábrica, participaram da prova as Maserati 250F de Louis Rosier, inscrito pela Scuderia Rosier e de Luigi Villorosi, pela equipe Luigi Piotti. A novata Vanwall, que tanto sucesso teve na corrida extracampeonato de Silverstone, levou para Reims três carros, para Colin Chapman, Harry Schell e Mike Hawthorn. Por sua vez, a equipe Gordini estava representada por Robert Manzon, Hermano da Silva Ramos e André Pilette. Mas a grande atração era a presença do novo carro da Bugatti, o modelo T251, de motor traseiro, que foi pilotado por Maurice Trintignant.

10
Juan Manuel Fangio
Ferrari D50
2m24s9 (206,261 km/h)

12
Eugênio Castellotti
Ferrari D50
2m24s6 (206,689 km/h)

14
Peter Collins
Ferrari D50
2m23s3 (208,564 km/h)

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

Na 12ª volta, Hawthorn entrou nos boxes e foi substituído por Harry Schell, na pilotagem da Vanwall. Com essa parada, as Ferrari passaram a ocupar as cinco primeiras colocações da prova.

Na volta seguinte, Stirling Moss ficou fora da corrida com o câmbio da sua Maserati 250F quebrado. Na volta 18, Gendebien foi superado por Schell que vinha recuperando terreno na Vanwall.

Na volta 19 Trintignant abandonou a prova com o cabo do acelerador da sua Bugatti partido.

Completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Fangio; 2º Castellotti; 3º Collins; 4º De Portago; 5º Schell; 6º Gendebien; 7º Behra; 8º Perdisa; 9º Sales; 10º Rosier; 11º Ramos; 12º Villorosi; 13º Manzon; 14º Pilette; 15º Taruffi; 16º Simon.

Nessa volta, Perdisa entrou nos boxes, sendo substituído por Stirling Moss na condução da Maserati nº 6 e, na volta seguinte, Alfonso de Portago abandonou com o câmbio da sua Ferrari quebrado. Novo abandono ocorreu na volta 24, quando Luigi Villorosi ficou sem freios na sua Maserati.

Completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Fangio; 2º Castellotti; 3º Collins; 4º Schell; 5º Gendebien; 6º Behra; 7º Moss; 8º Rosier; 9º Sales; 10º Ramos; 11º Manzon; 12º Pilette; 13º Taruffi; 14º Simon.

Na volta 39, duas modificações importantes na equipe Ferrari: Gendebien abandonou com a quebra da embreagem, e Fangio entrou nos boxes para trocar as velas do motor, perdendo a primeira colocação. Na volta seguinte, Harry Schell recorreu aos boxes, perdendo a boa colocação que ocupava.

Com essas ocorrências, os carros completaram 40 voltas na seguinte ordem: 1º Castellotti; 2º Collins; 3º Behra; 4º Fangio; 5º Moss; 6º Rosier; 7º Sales; 8º Schell; 9º Ramos; 10º Manzon; 11º Pilette; 12º Taruffi; 12º Simon.



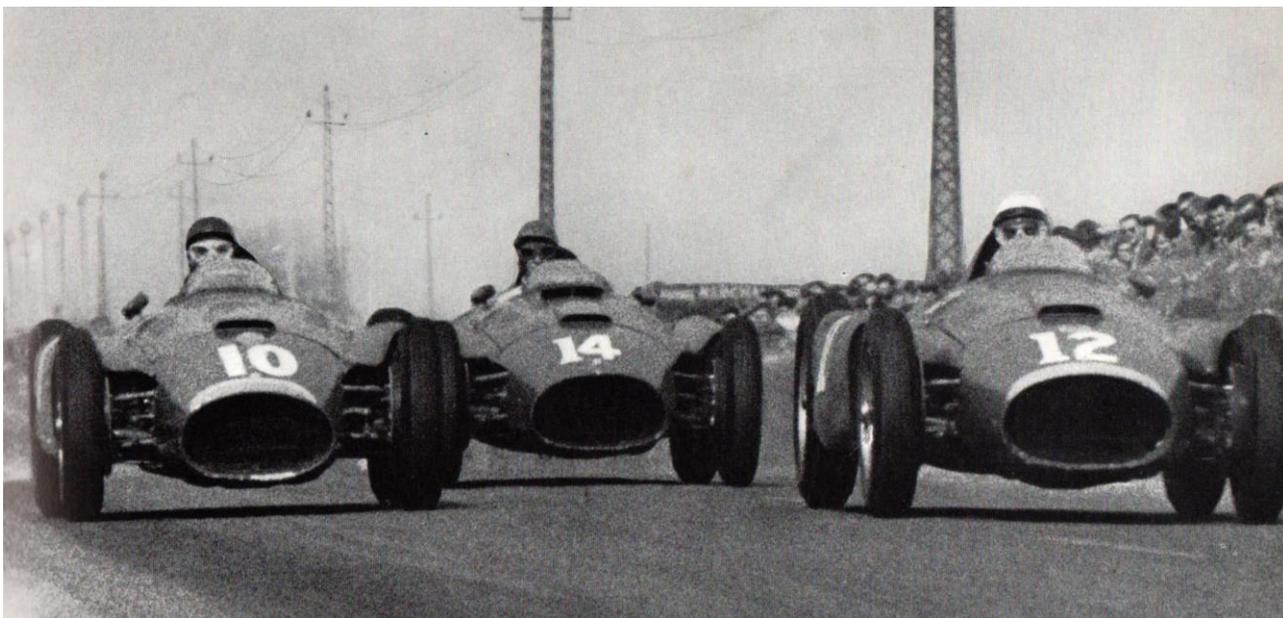
A largada da prova com Peter Collins (14) e Eugênio Castellotti (12) se destacando



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

Até o final da corrida, apenas se registrou a ultrapassagem de Collins por Castellotti conquistando a primeira colocação, enquanto Hermano da Silva Ramos se aproveitou dos problemas enfrentados por Schell para subir para a oitava colocação. Com relação a Ramos, devemos relatar que liderou a marca durante toda a corrida. A bandeirada de chegada foi dada a Collins em primeiro, com Castellotti, emparelhado com ele em segundo, ficando Behra em terceiro com mais de trinta segundos de atraso, e Fangio em quarto, a apenas 8 segundos de Behra, os únicos que completaram as 61 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1956/34](#)



A luta da Ferrari: 10 – Fangio; 14 – Collins; 12 – Castellotti.

35 – CIRCUITO DA CIDADE DE PELOTAS

No dia 1º de julho foi disputado o Circuito da Cidade de Pelotas, num circuito de rua de 6.300 metros. Foram duas provas, uma para Turismo Força Livre, em 20 voltas e outras para Mecânica Nacional, em 15 voltas. A prova de Mecânica Nacional, a primeira realizada, teve onze participantes e foi vencida pelo líder do campeonato, Oswaldo de Oliveira depois de árdua disputa com Breno Fornari, mantida até este ter que abandonar a prova. Em segundo lugar chegou Antônio Planella e em terceiro Darci Nunes. Ao término da prova foram impetrados diversos protestos e, depois de muita discussão, a comissão técnica do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul decidiu que a prova não contaria pontos para o campeonato.

[Ver RESULTADOS 1956/35](#)

A prova de Turismo Força Livre foi vencida por José Asmuz, que conquistou a sua primeira vitória na categoria. Catharino Andreatta, o grande favorito da prova e líder do campeonato liderou até a 15ª volta, quando abandonou por problemas mecânicos. Júlio Andreatta que vinha logo atrás de Catharino, teve um pneu furado na 7ª volta, parando nos boxes e se atrasando. A partir do abandono de Catharino, Asmuz assumiu a liderança, mas foi pressionado no final por Júlio Andreatta, que vinha descontando o tempo perdido com ambos registrando a melhor volta da corrida. Asmuz completou os 126 quilômetros da prova em 1h04m37s0, média de 116,998 km/h, com Júlio Andreatta terminando a prova a 17s2. O terceiro foi Rioval Torres.

[Ver RESULTADOS 1956/36](#)

36 – FALECEU SYLVIO PENTEADO

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



37 – GP DE ROUEN

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



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

Presenciada por grande público, a largada da prova foi dada para 21 carros e o italiano Perdisa, com Maserati assumiu a liderança, seguido por Collins, Phil Hill, Moss, Castellotti e Behra. Os abandonos foram se sucedendo Whitehead, Rosier e Schell. Com 15 voltas completadas, Behra estava na liderança, com Perdisa em segundo, Moss em terceiro, Castellotti em quarto e Collins em quinto, sendo que Collins em seguida abandonou a corrida. Na 37ª volta, Perdisa, que lutava pela liderança teve que abandonar enquanto Castellotti e Moss perseguiram sem tréguas o líder Behra que não teve como resistir ao ataque e, sofrendo com problema de freios do seu carro acabou sendo ultrapassado na volta 44. A partir de então, a luta pela liderança ficou entre Castellotti e Moss, com o italiano cruzando a linha de chegada quatro segundos à frente do britânico.

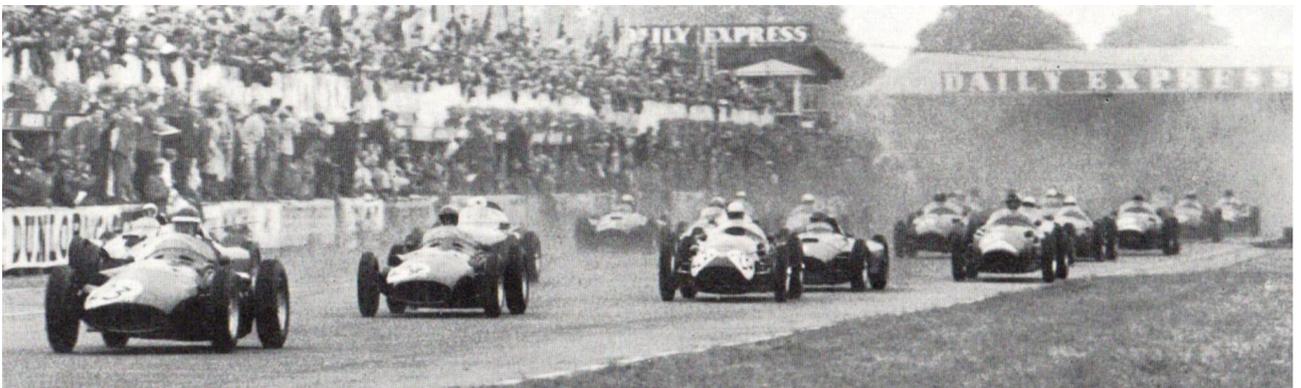
[Ver RESULTADOS 1956/37](#)



Eugênio Castellotti (Ferrari 860S) vencedor da prova.

38 – GP DA INGLATERRA

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



A largada da prova com as BRM à frente.

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

Nos treinos, cronometrados, que definiram o grid de largada, se destacou Stirling Moss, que ficou com a pole-position, completando a primeira fila Fangio, Hawthorn e Collins, com o grid ficando assim formado:

2 Peter Collins Ferrari D50 1m43s (164,621 km/h)	23 Mike Hawthorn BRM P25 1m43s (164,621 km/h)	1 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 1m42s (166,235 km/h)	9 Stirling Moss Maserati 250F 1m41s (167,881 km/h)
28 Roy Salvadori Maserati 250F 1m44s (163,038 km/h)	18 Froilan Gonzalez Vanwall 1m44s (163,038 km/h)	16 Harry Schell Vanwall 1m44s (163,038 km/h)	
20 Desmond Titterington Connaught B Alta 1m45s (161,486 km/h)	19 Archie Scott-Brown Connaught B Alta 1m45s (161,486 km/h)	24 Tony Brooks BRM P25 1m45s (161,486 km/h)	3 Eugênio Castellotti Ferrari D50 1m44s (163,038 km/h)
31 Horace Gould Maserati 250F 1m48s (157,000 km/h)	8 Jean Behra Maserati 250F 1m47s (158,467 km/h)	4 Alfonso de Portago Ferrari D50 1m47s (158,467 km/h)	
15 Robert Manzon Gordini T32 1m49s (155,560 km/h)	25 Ron Flockhart BRM P25 1m49s (155,560 km/h)	17 Maurice Trintignant Vanwall 1m49s (155,560 km/h)	7 Cesare Perdisa Maserati 250F 1m49s (155,560 km/h)
21 Jack Fairman Connaught B Alta 1m51s (150,053 km/h)	29 Bruce Halford Maserati 250F 1m51s (152,757 km/h)	11 Luigi Villoresi Maserati 250F 1m50s (154,145 km/h)	
10 Francisco Godia-Sales Maserati 250F 1m55s (147,443 km/h)	12 Umberto Maglioli Maserati 250F 1m54s (148,737 km/h)	32 Paul Emery Emeryson Alta 1m52 (148,737 km/h)	26 Bob Gerard Cooper T23 Bristol 1m53s (150,053 km/h)
30 Jack Brabham Maserati 250F 2m01s (140,132 km/h)	27 Louis Rosier Maserati 250F 1m59s (142,487 km/h)	14 Hermano da Silva Ramos Gordini T32 1m56s (146,172 km/h)	

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

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

Na quarta volta foi a vez de Moss superar Schell, cujo carro vinha perdendo rendimento, e na volta seguinte abandonou Jack Brabham com o motor da sua Maserati fundido. Stirling Moss ia fazendo uma corrida de recuperação, depois de uma largada ruim e na nona volta já ocupava a terceira colocação. Fangio que estava

em segundo na oitava volta deu uma derrapada e caiu para a sexta posição. Harry Schell tinha parado nos boxes na sétima volta e com isso tinha caído para o último lugar.



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

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

Na 12ª volta abandonou Emery com problemas de ignição e na volta 15, Fangio passou por Brooks recuperando a quarta colocação. Quem enfrentava problemas era Trintignant que foi para os boxes quando ocupava a 11ª colocação.

Na volta 16, mais um abandono: o de Scott-Brown com a ponta de eixo quebrada, e nessa volta Stirling Moss assumiu a ponta da prova.

Com 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Hawthorn; 3º Salvadori; 4º Fangio; 5º Brooks; 6º Collins; 7º Castellotti; 8º De Portago; 9º Titterington; 10º Behra; 11º Fairman; 12º Gould; 13º Villoresi; 14º Manzon; 15º Godia-Sales; 17º Ramos; 18º Maglioli; 19º Perdisa; 20º Gerard; 21º Schell; 22º Trintignant; 23º Rosier. Quatro abandonos ocorreram em seguida: Maglioli na volta 22 com problemas de ignição, Rosier na 24 com problemas de carburação, Halford e Hawthorn na 25, com problemas de motor e de vazamento de óleo, respectivamente.

Completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Salvadori; 3º Fangio; 4º Brooks; 5º Collins; 6º Castellotti; 7º De Portago; 8º Behra; 9º Fairman; 10º Gould; 11º Villoresi; 12º Manzon; 13º Godia-Sales; 14º Ramos; 15º Perdisa; 16º Gerard; 17º Titterington; 18º Schell; 19º Trintignant.

Castellotti deu uma rápida parada nos boxes na volta 34, perdendo quatro posições. Na volta seguinte, Collins superou Brooks, que na volta seguinte saiu da pista e ficou fora da prova.

Completadas 30 voltas, a ordem dos concorrentes era a seguinte: 1º Moss; 2º Salvadori; 3º Fangio; 4º Collins; 5º De Portago; 6º Behra; 7º Fairman; 8º Gould; 9º Villoresi; 10º Castellotti; 11º Manzon; 12º Godia-Sales; 13º Ramos; 14º Perdisa; 15º Gerard; 16º Titterington; 17º Schell; 18º Trintignant.

Nova alteração somente ocorreria na volta 45, quando Godia-Sales superou Manzon para ocupar a 11ª colocação e na volta 51 Salvadori deu uma saída de pista, caindo para a sétima posição, se recuperando na volta 53, retomando à quarta posição. Na volta 56, Salvadori voltou a se atrasar e acabou abandonando depois de completar 59 voltas, com o motor fundido.

Com 60 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Moss; 2º Fangio; 3º Collins; 4º De Portago; 5º Behra; 6º Fairman; 7º Castellotti; 8º Gould; 9º Villoresi; 10º Godia-Sales; 11º Manzon; 12º Ramos; 13º Titterington; 14º Perdisa; 15º Schell; 16º Gerard; 17º Trintignant.

Na volta 65, Peter Collins, que corria em terceiro, teve que abandonar em função da quebra da bomba de óleo do motor do seu carro. Na volta 69, depois de uma perseguição acirrada, Fangio passou por Moss, assumindo a liderança da prova. Com isso, ao serem completadas 70 voltas, os carros corriam na seguinte

ordem: 1º Fangio; 2º Moss; 3º Behra; 4º De Portago; 5º Fairman; 6º Castellotti; 7º Gould; 8º Villoresi; 9º Godia-Sales; 10º Manzon; 11º Titterington; 12º Perdisa; 13º Ramos; 14º Schell; 15º Gerard; 16º Trintignant. Depois de completar 70 voltas, Trintignant abandonou com vazamento de óleo e na volta seguinte foi a vez de Hermano da Silva Ramos ficar de fora com a suspensão do seu Gordini quebrada. Nova baixa ocorreu na volta 75, quando o carro de Titterington perdeu uma roda.

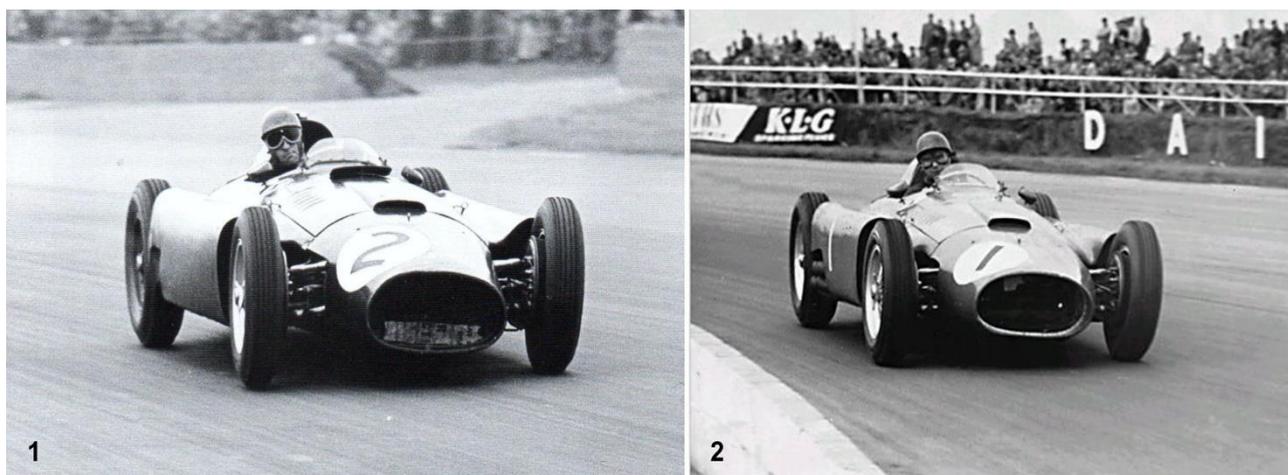
Com 80 voltas, restavam 13 carros na prova, que corriam na seguinte ordem: 1º Fangio; 2º Moss; 3º De Portago; 4º Behra; 5º Fairman; 6º Castellotti; 7º Gould; 8º Villeneuve; 9º Manzon; 10º Perdisa; 11º Godia-Sales; 12º Schell; 13º Gerard.

Na volta 83, De Portago foi chamado aos boxes, sendo substituído ao volante por Peter Collins, uma vez que este piloto estava lutando pela primeira colocação no campeonato. Schell, que corria muito atrasado, acabou abandonando depois de completar 86 voltas, com problemas de alimentação no motor da sua Vanwall.

A mais importante ocorrência, nessa fase final da corrida, foi verificada na volta 95 quando o carro de Stirling Moss teve o câmbio quebrado, ficando fora da corrida.

Com esse abandono, Fangio assumiu a ponta e recebeu a bandeirada de chegada com uma volta de vantagem para o segundo colocado que foi o seu companheiro de equipe Peter Collins, que tinha substituído Alfonso de Portago. O terceiro foi Jean Behra.

[Ver RESULTADOS 1956/38](#)



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

39 – PROVA BAGÉ-ACEGUÁ-BAGÉ

No dia 15 de julho foi disputada uma corrida, sem valer para o campeonato gaúcho, entre Bagé e Aceguá, que curiosamente foi vencida por Oswaldo de Oliveira, da categoria Mecânica Nacional.

Entre os carros da Turismo Força Livre, o vencedor foi Nicanor Olé. Participaram da prova 12 carros, sendo 7 da Força Livre e 5 da Mecânica Nacional.

[Ver RESULTADOS 1956/39](#)

40 – PROIBIÇÃO DE CORRIDAS NO RIO DE JANEIRO

Em 24 de julho, o Prefeito do Rio de Janeiro, Embaixador Negrão de Lima baixou instrução no sentido de não ser permitida a realização de competições automobilísticas enquanto não fosse publicado um regulamento especial sobre o assunto, que já estava em estudos por uma comissão nomeada com esse objetivo. Com essa

decisão, uma corrida programada para o final do mês no circuito da Quinta da Boa Vista, foi cancelada, no aguardo de uma solução definitiva para o assunto. Observe-se que desde janeiro as corridas na Quinta da Boa Vista estavam proibidas por decisão da Câmara dos Vereadores da Cidade do Rio de Janeiro. A medida foi tomada depois dos lamentáveis acontecimentos ocorridos por ocasião da disputa do Circuito da Praia de Botafogo, quando a multidão que assistia à prova invadiu a pista, se expondo ao perigo e provocando grandes dificuldades para que as forças de segurança reestabelecessem a ordem.

41 – AUTÓDROMO DE ADRIANÓPOLIS

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

42 – FALECIMENTO DE JÚLIO DE MORAES



Faleceu no dia 26 de julho, aos 75 anos de idade, o ex-piloto e notável automobilista Júlio de Moraes, que era considerado o “pai do automobilismo no Brasil”. Moraes foi o primeiro brasileiro a correr no exterior, assim como o primeiro a vencer uma prova na Europa, nos idos de 1912. Júlio de Moraes, foi um incentivador do automobilismo, ligado ao Automóvel Clube do Brasil. Além disso foi um grande patriota, mesmo sendo rico, proprietário de um Banco e tendo participado do movimento Integralista, o que lhe causou um período de prisão, Júlio de Moraes, se alistou junto à Força Expedicionária Brasileira, tendo participado da II Guerra Mundial na Itália na função de oficial de ligação.

43 – 24 HORAS DE LE MANS

A prova 24 Horas de Le Mans, disputada nos dias 28 e 29 de julho, foi vencida por um Jaguar D-Type, pilotado pelos escoceses Ninian Sanderson e Ron Flockhart, que suportou a neblina, intensas chuvas, fortes ventos e muito sol, uma prova bastantes difícil.

Devido ao grave acidente ocorrido em 1955, a prova de Le Mans recebeu um novo regulamento, limitando a cilindrada dos carros considerados “protótipos” em 2.500 cc, sendo considerado protótipo todo carro cuja produção tivesse sido inferior 100 unidades no momento da inscrição.

Além disso, a largura mínima interna dos carros passou de 90 para 120 cm, o assento ao lado do piloto deveria ser igual ao do piloto e os para-brisas foram aumentados na sua altura para o mínimo de 20 cm. Além disso, os carros só poderiam consumir 26 litros a cada 100 quilômetros, tudo isso voltado para a diminuição da velocidade dos carros.

Na pista foram melhoradas as instalações dos boxes e das arquibancadas que foram recuadas e elevadas, recebendo grades de proteção. A reta de chegada foi alargada e foi criada uma faixa de 200 metros que os pilotos deveriam respeitar para entrar nos boxes.

Todas as alterações no regulamento fizeram com que a prova não contasse pontos para o Campeonato Mundial e afastou as principais equipes: Ferrari e Maserati, favorecendo os carros da Jaguar e da Aston Martin que foram aceitos como carros Sport, mesmo sem a produção de 100 unidades. A Ferrari desenvolveu de última hora um protótipo com motor de 2.500 cc derivado dos carros da Fórmula 1, enquanto a Maserati se limitou a competir com carros particulares nas categorias abaixo de 2.000 cc.



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

A prova foi disputada debaixo de uma chuva fraca, mas intensa e o Aston Martin de Stirling Moss e Peter Collins se manteve muito próximo do Jaguar vencedor, que foi um carro privado e não da equipe oficial da fábrica.

Um acidente causou a morte do piloto francês Louis Henry e em outros acidentes, quatro pilotos ficaram gravemente feridos, entre eles o britânico Peter Walker, que vencera a prova em 1951. Quando o Aston Martin de Walker passou por uma poça d'água, o piloto recebeu um jato de água no rosto, perdeu o controle e capotou.

O brasileiro Hermano da Silva Ramos que andou em 6º lugar no início da corrida acabou abandonando a prova depois de 11 horas de corrida, com a quebra da embreagem do seu Gordini.

A Ferrari experimental se classificou na terceira posição. O Porsche 550 de Trips/Frankenbergr venceu na classe até 1.500 cc, o Lotus de Bricknell/Jopp na 1.100 e o DB de Laureau/Armagnac na 750 cc, com este último vencendo também o índice de desempenho.

[Ver RESULTADOS 1956/40](#)



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

44 – PRÊMIO BENEDICTO LOPES

O Centauro Moto Clube organizou, no dia 12 de agosto uma prova em Interlagos, que recebeu o título de “Prêmio Benedicto Lopes”, pois o referido clube pretendia arrecadar fundos para o veterano piloto que se encontrava enfermo na cidade de Campinas, com poucos recursos financeiros.

Foram organizadas três corridas pelo anel de velocidade.

A primeira destinada a carros de turismo, apesar de receber 17 reservas de inscrição, contou com onze carros e foi vencida por Caetano Damiani pilotando um Chevrolet, que desenvolveu a média de 117,558 km/h. O segundo foi Leone Bracalli (Fiat) e o terceiro Emílio Zambello (Fiat).

[Ver RESULTADOS 1956/41](#)



Largada da prova da categoria Turismo

A segunda prova do programa reuniu oito carros da Mecânica Nacional e o vencedor foi Eugênio Martins com sua Maserati equipada com motor Jaguar, preparada por Nelson Brizzi, que venceu com pouco mais de 24 segundos de vantagem para Alfredo Santilli (Losacco Oldsmobile) o segundo colocado. O terceiro foi Pedro Mello (Bonini Ford) e o quarto Camillo Christófaru com um carro de sua fabricação equipado com motor Ford.

[Ver RESULTADOS 1956/42](#)



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

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

[Ver RESULTADOS 1956/43](#)



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

45 – GP DE PESCARA

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

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

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

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

[Ver RESULTADOS 1956/44](#)

46 – AUTÓDROMO NO RIO GRANDE DO SUL

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

47 – GP DE CAEN

No dia 26 de agosto foi disputada a IV edição do GP de Caen, na Região da Normandia, França, por carros de Fórmula 1, que foi vencida por Harry Schell que pilotou uma Maserati 250F, com o tempo de 1h54m19s4, média de 129,317 km/h, ficando em segundo André Simon (Gordini T16), com o tempo de 1h55m29s1. O terceiro foi Roy Salvadori (Maserati 250F) que registrou a melhor volta da prova com o tempo de 1m26s2, média de 147,007 km/h. O brasileiro Hermano da Silva Ramos correu com um Gordini T32 da equipe de fábrica, mas teve que abandonar depois de duas voltas por quebra da embreagem.

[Ver RESULTADOS 1956/45](#)

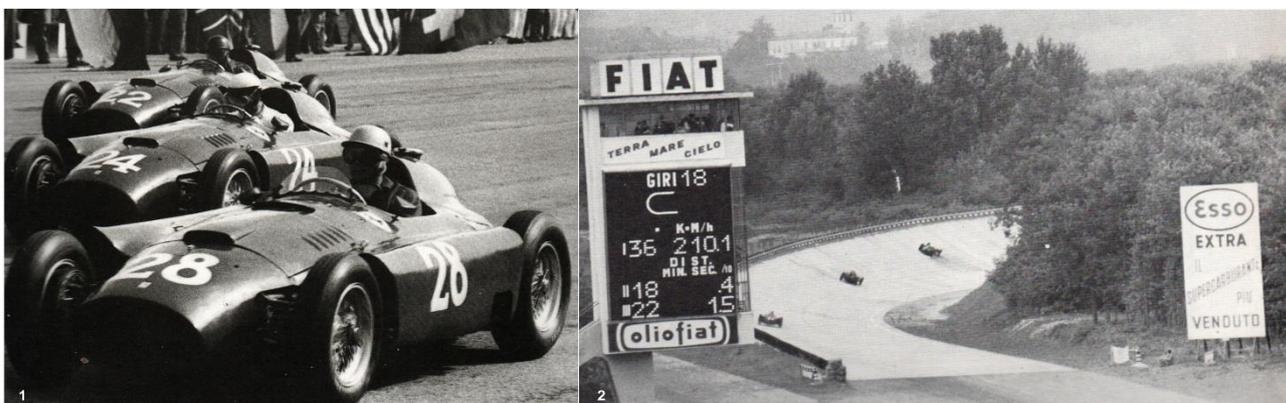
48 – 5 HORAS DE MESSINA

Chico Landi voltou a correr na Itália, na Sicília, nas 5 Horas de Messina, tendo se classificado em 6º lugar na classificação geral e 4º na categoria até 2.000 cc. O vencedor foi o norte-americano Phil Hill, pilotando uma Ferrari 500 TR, com o tempo de 4h59m59s5, média de 116,844 km/h. O segundo foi Franco Bordoni (Maserati 300S) com seis voltas de desvantagem e o terceiro Antônio Borges Barreto (Ferrari 750 Monza).

[Ver RESULTADOS 1956/46](#)

49 – GP DA ITÁLIA

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



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

Para essa corrida, disputada na sua casa, a Ferrari inscreveu nada menos que seis D50, tendo como pilotos: Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Luigi Musso, Eugênio Castellotti, Alfonso de Portago e Wolfgang Von Trips. A Maserati inscreveu cinco 250F, para Stirling Moss, Jean Behra, Francisco Godia-Sales, Umberto Maglioli e Luigi Villoresi, tendo como semioficiais as 250F de Bruce Halford, Roy Salvadori (Gilby Engineering). Luigi Piotti, Emmanuel de Graffenried (Scuderia Centro Sud) e Gerino Gerini (Scuderia Guastalla). Entre os ingleses, notava-se a ausência da BRM que tinha realizado uma boa corrida na Inglaterra, mas o País estava representado pelas potentes Vanwall, pilotadas por Harry Schell, Maurice Trintignant e Piero Taruffi e pelas Connaught de Les Leston (motor Lea Francis), Ron Flockhart e Jack Fairman (motor Alta). Completava a lista de inscrições a equipe Gordini que inscreveu três carros para André Simon (T16) e para Robert Manzon e Hermano da Silva Ramos (T32).

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

28 Luigi Musso Ferrari D50 2m43s7 (219,914 km/h)	24 Eugênio Castellotti Ferrari D50 2m43s4 (220,318 km/h)	22 Juan Manuel Fangio Ferrari D50 2m42s6 (221,402 km/h)
36 Stirling Moss Maserati 250F 2m45s9 (205,832 km/h)	32 Jean Behra Maserati 250F 2m45s6 (217,391 km/h)	16 Piero Taruffi Vanwall 2m45s4 (217,654 km/h)
30 Luigi Villoresi Maserati 250F 2m47s8 (214,541 km/h)	34 Luigi Villoresi Maserati 250F 2m47s7 (214,669 km/h)	26 Peter Collins Ferrari D50 2m46s0 (216,867 km/h)
46 Umberto Maglioli Maserati 250F 2m52s7 (208,454 km/h)	20 Maurice Trintignant Vanwall 2m51s6 (209,790 km/h)	18 Harry Schell Vanwall 2m50s1 (211,640 km/h)
6 Jack Fairman Connaught B Alta 2m59s2 (200,793 km/h)	40 Luigi Piotti Maserati 250F 2m58s4 (201,794 km/h)	44 Roy Salvadori Maserati 250F 2m54s6 (206,186 km/h)
14 Emmanuel de Graffenried Maserati 250F 3m03s3 (196,399 km/h)	38 Francisco Godia-Sales Maserati 250F 3m02s9 (196,829 km/h)	42 Gerino Gerini Maserati 250F 2m02s6 (197,152 km/h)
48 Bruce Halford Maserati 250F 3m05s0 (194,595 km/h)	8 Hermano da Silva Ramos Gordini T32 3m04s8 (194,805 km/h)	2 Les Leston Connaught A Lea Francis 3m04s3 (195,334 km/h)
12 André Simon Gordini T16 3m13s3 (186,239 km/h)	4 Ron Flockhart Connaught B Alta 3m08s1 (191,388 km/h)	10 Robert Manzon Gordini T32 3m06s6 (192,926 km/h)

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

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

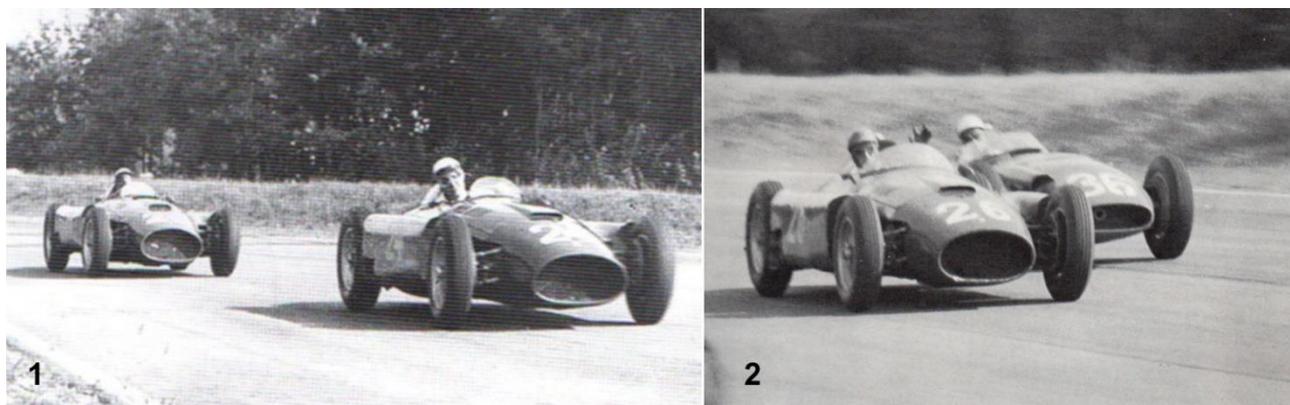
Na quarta volta o brasileiro Hermano da Silva Ramos abandonou com problemas no motor do seu Gordini e na volta seguinte, os dois líderes, Castellotti e Musso pararam nos boxes para troca da roda traseira direita dos seus carros, perdendo a ponta para Moss, com Schell em segundo e Fangio em terceiro.

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

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

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

Na volta onze, foi a vez de Peter Collins recorrer aos boxes para trocar os pneus. Os carros estavam sofrendo com as vibrações provocadas pelas ondulações da curva superelevada, sendo obrigados a efetuarem diversas trocas de pneus, e na volta 17, Fangio perdeu muito tempo nos boxes, caindo para as últimas colocações.



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

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

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

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

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

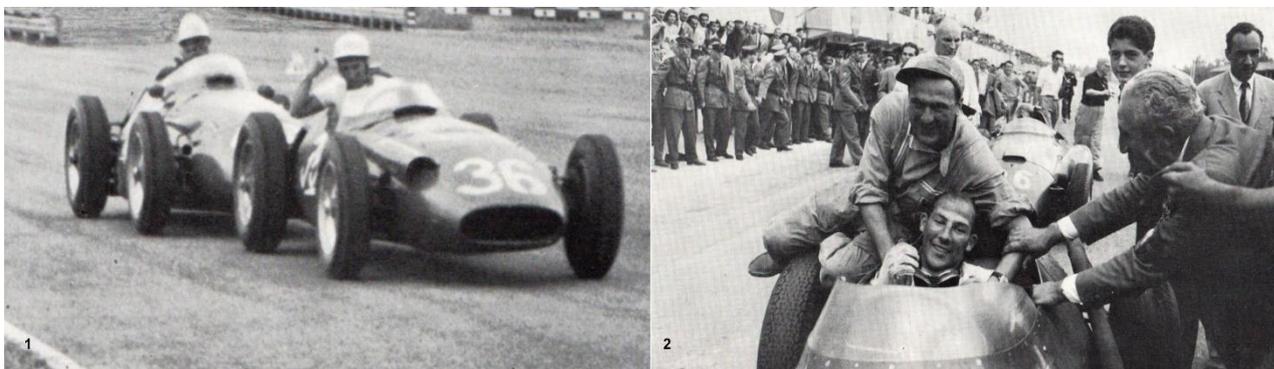
Na volta 30, Maglioli entrou nos boxes e foi substituído por Jean Behra e na volta 32, Harry Schell abandonou com a transmissão do seu carro partida. Na volta 31, a Ferrari de Fangio efetuou nova parada nos boxes, com o piloto sendo substituído ao volante por Alfonso de Portago. Foi então que a equipe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

Os carros completaram a 40ª volta na seguinte ordem: 1º Moss; 2º Musso; 3º Fangio; 4º Flockhart; 5º Behra; 6º Godia-Sales; 7º Fairman; 8º Piotti; 9º Graffenried; 10º Castellotti; 11º Simon; 12º Gerini; 13º Salvadori. Depois de completar 42 voltas, a Maserati de Umberto Maglioli/Jean Behra abandonou a corrida com a direção partida.

Na volta 45, Moss chegou lentamente nos boxes empurrado pelo carro de Luigi Piotti, com pane seca e, enquanto fazia o reabastecimento, perdeu a liderança para Musso, para êxtase dos torcedores italianos, mas a liderança do italiano durou pouco, pois ele teve que abandonar duas voltas depois com uma roda dianteira quebrada.

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

[Ver RESULTADOS 1956/47](#)



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

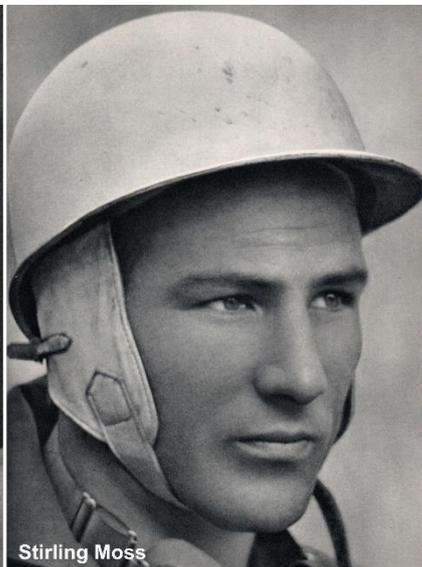
50 – CAMPEONATO DO MUNDO DE FÓRMULA 1 - 1956

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	22/01 ARG	13/05 MON	30/05 IIND	03/06 BEL	01/07 FRA	14/07 ING	15/08 ALE	02/09 ITA	Total	Total Válido
1º	Juan Manuel Fangio	ARG	Ferrari D50	5	4	0	0	4	8	9	3	33	30
2º	Stirling Moss	ING	Maserati 250F	0	8	0	3	1	1	6	9	28	27
3º	Peter Collins	ING	Ferrari D50	0	3	0	8	8	3	0	3	25	25
4º	Jean Behra	FRA	Maserati 250F	6	4	0	0	4	4	4	0	22	22
5º	Pat Flaherty	EUA	Watson Offy	0	0	8	0	0	0	0	0	8	8
6º	Eugênio Castellotti	ITA	Ferrari D50	0	1,5	0	0	6	0	0	0	7,5	7,5
7º	Sam Hanks	EUA	KK500C Offy	0	0	6	0	0	0	0	0	6	6
	Paul Frère	BEL	Ferrari D50	0	0	0	6	0	0	0	0	6	6

9º	Francisco Godia-Sales	ESP	Maserati 250F	0	0	0	0	0	0	3	3	6	6
10º	Jack Fairman	ING	Connaught Alta	0	0	0	0	0	3	0	2	5	5
11º	Luigi Musso	ITA	Ferrari D50	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	Mike Hawthorn	ING	Maserati 250F	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	Don Freeland	EUA	Phillips Offy	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4
	Ron Flockhart	ING	Connaught Alta	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4
15º	Johnnie Parsons	EUA	Kuzma Offy	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
	Harry Schell	EUA	Vanwall	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	Alfonso de Portago	ESP	Ferrari D50	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3
18º	Cesare Perdisa	ITA	Maserati 250F	0	0	0	2	1	0	0	0	3	3
19º	Olivier Gendebien	BEL	Ferrari D50	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Hermano da S. Ramos	BRA	Gordini T32	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2
	Dick Rathmann	EUA	KK500C Offy	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2
	Luigi Villorosi	ITA	Maserati 250F	0	0	0	2	0	0	0	0	2	2
	Horace Gould	ING	Maserati 250F	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2
	Louis Rosier	FRA	Maserati 250F	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
25º	Chico Landi	BRA	Maserati 250F	1,5	0	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5
	Gerino Gerini	ITA	Maserati 250F	1,5	0	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5
27º	Paul Russo	EUA	Kurtis Novi	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1



Juan Manuel Fangio



Stirling Moss



Peter Collins

51 – LANÇAMENTO DA ROMISETTA NO BRASIL

No dia 5 de setembro, pela primeira vez, 16 veículos com formato de um “ovo” desfilavam em São Paulo, com o título de “primeiro carro nacional”. Era o desfile do Romi-Isetta, com motor de moto e capacidade para duas pessoas. O Isetta original foi introduzido na Itália pela fábrica Iso em 1953 e o motivo da sua vinda para o Brasil ocorreu quando o Sr. Américo Emílio Romi, fundador da “Romi”, que fabricava ferramentas em Santa Bárbara do Oeste, em S. Paulo, foi convencido a firmar parceria com a Isetta italiana para fabricar o “carrinho” no Brasil. Embora seja considerado por muitos como o primeiro carro fabricado no Brasil, a Romi-Isetta, que tinha 72% de nacionalização, não fez parte das vantagens oferecidas pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, pois o plano resultante de decisões desse grupo dispunham que os carros deveriam ter 50% no mínimo de nacionalização e condições de transportar 4 pessoas. O pequeno carro, ou “Lambretta de quatro rodas” como alguns o chamavam, foi fabricado até 1961, sendo produzidas cerca de 3.000 unidades. Diversas corridas com os Romi-Isetta foram realizadas, principalmente em São Paulo.



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

52 – PROVA RIO-CAXAMBU

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

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

[Ver RESULTADOS 1956/48](#)



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

53 – GINCANA EM CAXAMBU

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

Vladimir Meireles/Yolanda Campos – Packard – 8m21s1; 14º - Carlos Lopes/Anita Lopes – Porsche – 9m17s1; 15º - Jorge Gonçalves/Cristine Maria Weber – 9m51s9.

54 – III CIRCUITO DO ALTO TAQUARI

O III Circuito do Alto Taquari, disputado num percurso de 254 quilômetros, dividido em duas etapas, de Encantado a Santa Cruz do Sul e de Santa Cruz do Sul a Encantado, valendo para os campeonatos gaúchos de Turismo Força Livre e Mecânica Nacional, foi disputado no dia 9 de setembro, sendo vencido por Diogo Ellwanger. Ellwanger, com o seu carro muito bem-preparado não teve adversários vencendo a prova no tempo de 2h03m37s, média de 123,284 km/h. Em segundo lugar ficou Dirceu Oliveira. Catharino Andreatta, líder do campeonato fez uma corrida com o único objetivo de termina-la, e o fez na terceira posição, o que lhe garantiu o título de campeão gaúcho da categoria.

Na categoria Mecânica Nacional, triunfou Oswaldo de Oliveira, que assim também assegurou o título de campeão gaúcho de 1956.

Largaram 8 carros da Turismo Força Livre e 9 da Mecânica Nacional, totalizando 17 carros, ocorrendo 4 abandonos durante a prova.

[Ver RESULTADOS 1956/49](#)



Diogo Ellwanger recebendo a bandeirada da vitória na prova de Taquari de 1952

55 – CAMPEONATOS GAÚCHOS DE TURISMO FORÇA LIVRE E MECÂNICA NACIONAL

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

1 – TURISMO FORÇA LIVRE

P	PILOTO	CARRO	26/02/1956 Burlamaque	15/04/1956 Encosta	13/05/1956 Tapes	01/07/1956 Pelotas	09/09/1956 Taquari	Total
1º	Catharino Andreatta	Ford TC	9	6	9	1	4	29
2º	Júlio Andreatta	Ford TC	3	3	4	7	3	20
3º	Diogo Ellwanger	Ford TC	-	9	-	-	9	18
4º	Dirceu Oliveira	Ford TC	1	4	6	-	7	18
5º	José Asmuz	Ford TC	6	2	-	9	-	17

6º	Miguel Lisboa	Ford TC	4	-	-	-	1	5
7º	Rioval Torres	Ford TC	-	-	-	4	-	4
8º	José Madrid	Ford TC	2	-	-	-	2	4
9º	João Galvani	Chevrolet TC	-	-	3	-	-	3
10º	Rômulo Buonavoglia	Ford TC	-	-	2	-	-	2



Catharino Andreatta

2 – MECÂNICA NACIONAL (TURISMO STANDARD)

P	PILOTO	CARRO	26/02/1956 Burlamaque	15/04/1956 Encosta	13/05/1956 Tapes	01/07/1956 Pelotas	09/09/1956 Taquari	Total
1º	Oswaldo de Oliveira	Ford Cupê	6	9	4	AN	9	28
2º	Breno Fornari	Ford Cupê	8	-	8	AN	-	16
3º	Nilson Flores Silva	Ford Cupê	-	7	-	AN	5	12
4º	Nactivo Camozatto	Ford Cupê	-	-	7	AN	4	11
5º	Oladi Bueno	Ford Cupê	3	-	-	AN	7	10
6º	Alfredo Teixeira	Ford Cupê	2	-	3	AN	-	5
7º	Gustavo Martins Costa	Ford Cupê	4	-	-	AN	-	4
8º	Karl Iwers	DKW F-89	-	-	2	AN	-	2
	Dionísio Cé	Ford Cupê	-	-	-	AN	2	2
10º	Darci Nunes	Ford Cupê	-	-	1	AN	-	1
	Jebir Lahude	Ford Cupê	-	-	-	AN	1	1



Oswaldo de Oliveira

56 – III PONTA GROSSA – CURITIBA – PONTA GROSSA

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

[Ver RESULTADOS 1956/50](#)

57 – COPA SENECA – WATKINS GLEN

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

O vencedor foi George Weaver que pilotou uma Maserati 4CLT/48 e o segundo Jim Robinson (Arnolt Bristol).

[Ver RESULTADOS 1956/51](#)

58 – 49º ANIVERSÁRIO DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

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

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

[Ver RESULTADOS 1956/52](#)



Largada da categoria Turismo com Leone Bracalli à frente.

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

8
Eugênio Martins
Maserati 4CLT/48 Jaguar

18
Camillo Christóforo
Camillo Special Ford

90
Alfredo Santilli
Losacco Oldsmobile

19
Waldemar Santilli
Eclipse Ford

22
Luiz Valente
Duchen Ford

16
Pedro Mello
Bonini Ford

30
Alberto Rabay
Rabay De Soto

9
Aguinaldo Góes
Allard J2 Ford



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

Iniciada a corrida, Eugênio Martins arrancou na frente, seguido de perto por Camillo Christóforo e por Aguinaldo Góes. As três primeiras colocações permaneceram inalteradas até a altura da nona volta, quando Camillo ultrapassou Eugênio que parou nos boxes, para não mais voltar, com superaquecimento do motor. Com Camillo à frente, em segundo vinha Aguinaldo, em terceiro Pedro Mello, em quarto Alfredo Santilli, em quinto Luiz Valente e em sexto Waldemar Santilli.

Foi então que dois incidentes se verificaram, ambos ao mesmo tempo e, um sendo consequência do outro. Ao contornar a curva dois, estourou o pneu do carro de Camillo, o que fez com que o piloto seguisse em velocidade moderada até os boxes, onde o pneu foi substituído. Aguinaldo, que seguia de perto Camillo quando ocorreu o estouro do pneu deste, acabou rodando de forma espetacular, mas conseguindo retornar à pista, acabou assumindo a liderança que manteve até o final da prova. Pedro Mello se aproveitou do problema enfrentado por Camillo para cruzar a linha de chegada em segundo lugar. Camillo ainda terminou em terceiro.

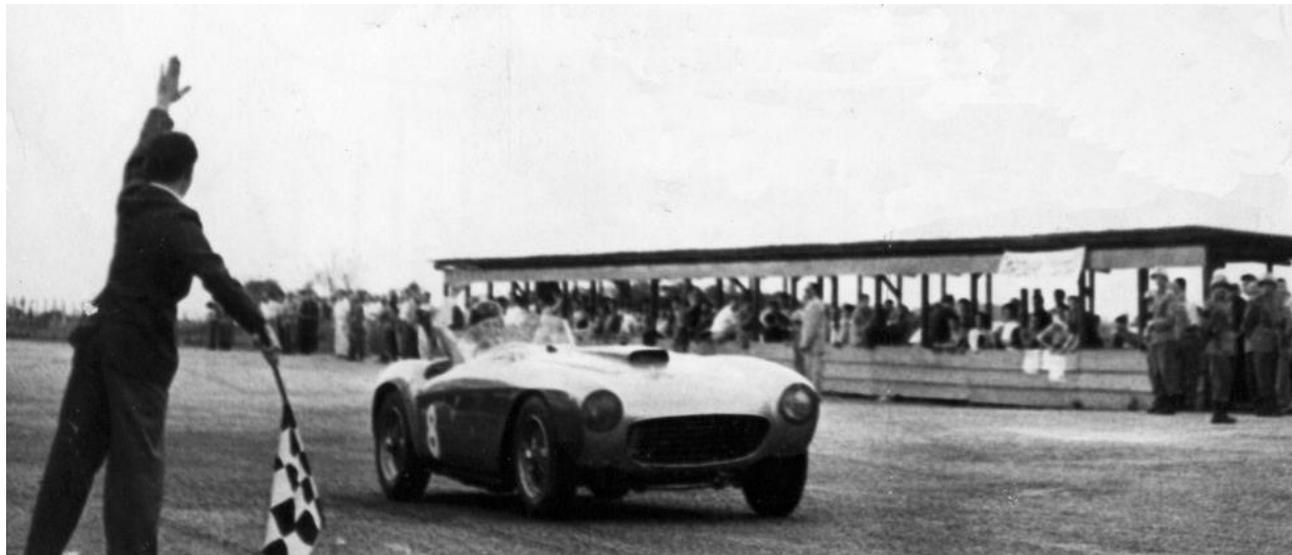
[Ver RESULTADOS 1956/53](#)

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

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

Baixada a bandeira de largada, tomou a ponta Celso Lara Barberis, seguido muito de perto por Henrique Casini. Godofredo Viana Filho mantinha a terceira posição, seguido por Ico Ferreira e Christian Heins. Duas lutas que empolgaram o público foram verificadas a seguir: entre Celso e Casini pela liderança e entre Godofredo e Ico pelo terceiro lugar. Sob aplauso do público presente, Casini conseguiu superar Celso, com os dois líderes completando a 10ª volta colocando uma de vantagem para Christian Heins, que correndo com um carro muito menos potente, pelo anel externo, nada melhor pôde apresentar. Na passagem pelos boxes na volta 14, Casini pareceu se descontrolar, pois sua Ferrari deu uma saída perigosa de traseira, com Celso correndo muito próximo. Este passou a enfrentar problemas com os pneus dianteiros da sua Ferrari, que soltava pedaços, tendo que recorrer aos boxes para efetuar a substituição. Celso retornou em quarto lugar, efetuando uma espetacular recuperação até o final da corrida, para cruzar a linha de chegada 23,6 segundos atrás de Casini, o vencedor.

[Ver RESULTADOS 1956/54](#)



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

59 – V TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

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

O Tour de France foi dividido em três etapas:

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

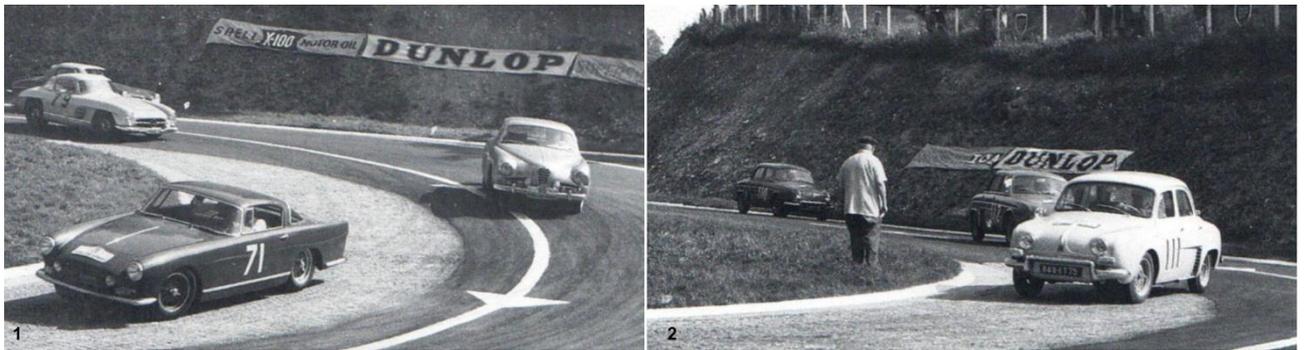
Nessa etapa foram disputadas as seguintes provas cronometradas:

17/09 – Subida de Mont-Ventoux.

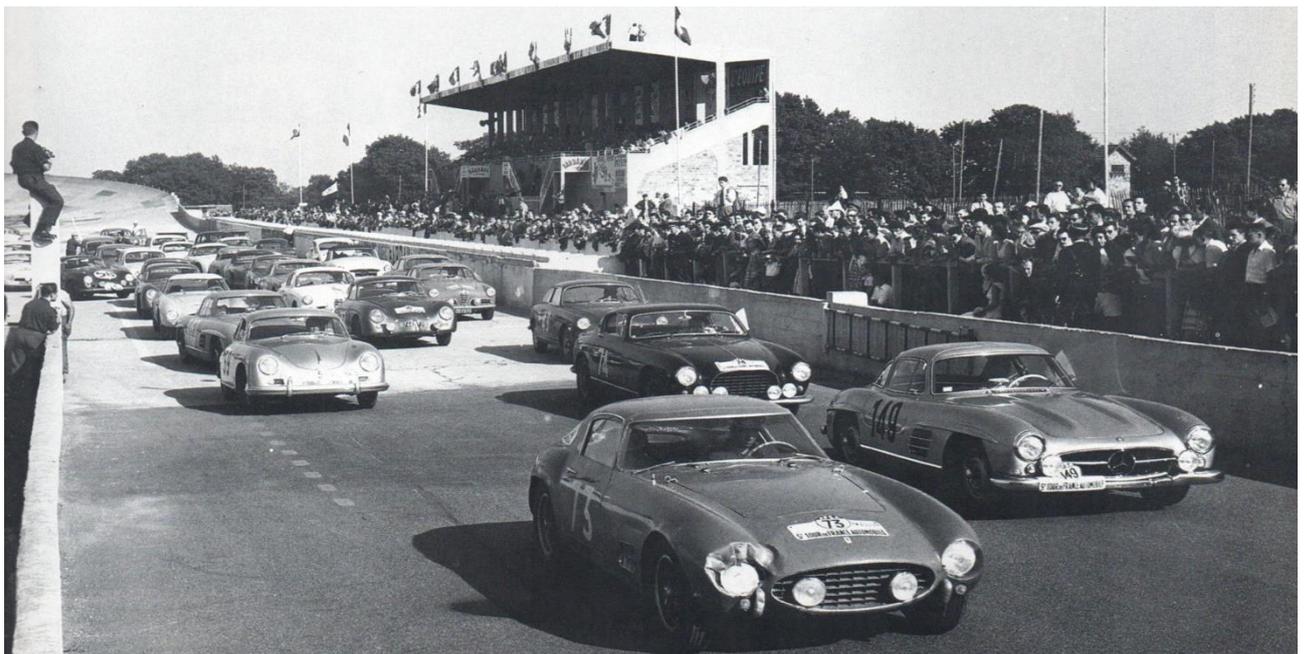
18/09 – Circuito de Velocidade em Comminges.

18/09 – Subida de Pevressorde.

19/09 – Circuito de Velocidade em Le Mans.



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



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

2ª – Etapa – 20 a 22/09 – Le Mans – Rouen – Arras – Caon – Metz – Nancy – Belfort – Pontarlier – Aix-Le-Bains – Brançon – Die – St. Etienne – Vichy.

Provas cronometrada dessa etapa:

20/09 – Circuito de Velocidade em Rouen.

21/09 – Arrancada em 500 metros em Aix-les-Bains.

22/09 – Circuito de Velocidade em St. Etienne.

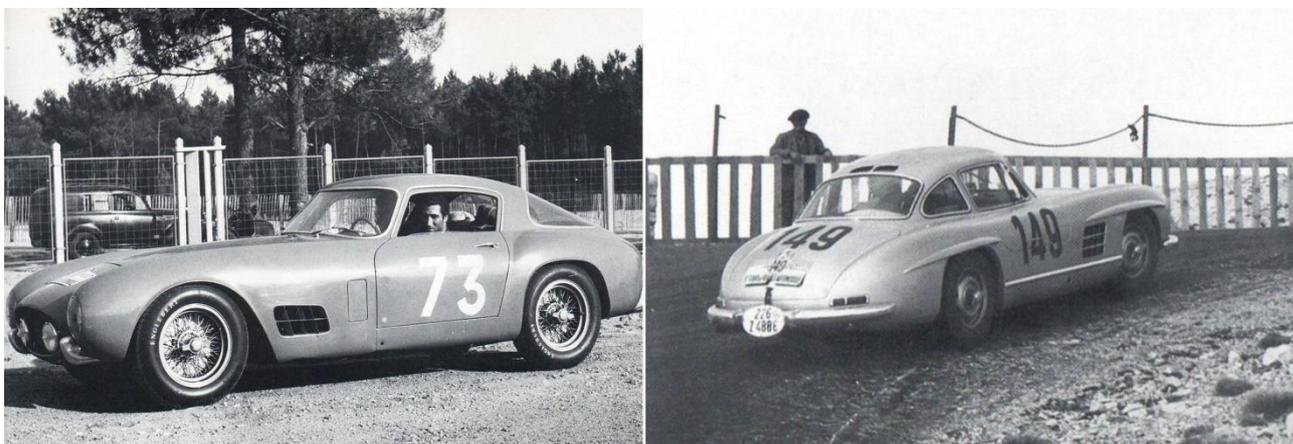
3ª Etapa – 23/09 – Vichy – Bourges – Paris.

Prova de velocidade no Autódromo de Linas-Montlhéry.

A distância total foi de 5.383 quilômetros, com 634 quilômetros de classificação, tendo participado da prova 103 carros, com 37 chegando ao final classificados.

O vencedor foi Alfonso De Portago e Edmond Nelson (Ferrari 250GT), ficando em segundo Stirling Moss/Georges Houel (Mercedes Benz 300SL), e terceiro Olivier Gendebien/Michel Ringoir (Ferrari 250GT).

[Ver RESULTADOS 1956/55](#)



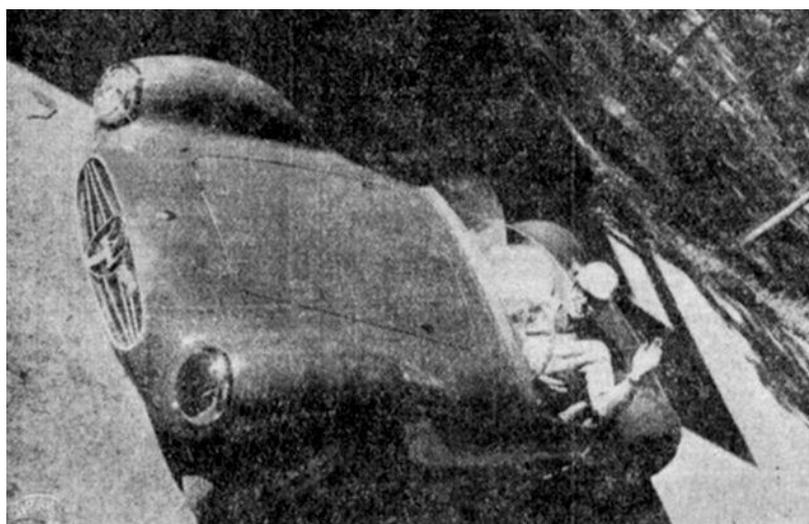
À esquerda a Ferrari vencedora de Alfonso de Portago/Edmond Nelson e à direita o Mercedes Benz 300SL de Stirling Moss/Georges Houel

60 – II ANNUAL INDIAN SUMMER TROPHY RACES - CANADÁ

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

Foi uma corrida para a categoria Sport, com os carros divididos nas classes até 1.100 cc; 1.500 cc; 2.000 cc, 3.000 cc; e acima de 3.000 cc. Teffé foi o oitavo colocado na classificação geral, tendo vencido na classe até 2.000 cc. O vencedor foi Rowland Keith (Austin Healey 100), seguido por Ed Leavens (Chevrolet Corvette) e por Robert Carveth (Aston Martin DB3s).

[Ver RESULTADOS 1956/56](#)



Manuel de Teffé (Maserati A6GCS)

61 – III GP SHELL DE ÍMOLA – ITÁLIA

Nova participação brasileira em corrida no exterior ocorreu no dia 30 de setembro, quando da disputa do GP Shell, no Autódromo de Ímola, na Itália. Hermano da Silva Ramos correu com um Gordini T15S se classificando em sexto lugar numa corrida de carros Sport até 1.500 cc, que foi vencida por Eugênio Castellotti com um Osca MT4/1500, com média de 140,969 km/h. O segundo foi Jack Brabham (Cooper T39 Climax) e o terceiro Luigi Musso (Osca MT4/1500).

[Ver RESULTADOS 1956/57](#)

62 – COPA DO SALÃO – FRANÇA

Nova participação de Hermano da Silva Ramos em corridas na Europa aconteceu no dia 7 de outubro, em Montlhéry, na Copa do Salão do Automóvel, para carros Sport. Hermano dessa vez não teve sorte abandonando a competição que foi vencida por Francisco Godia Sales ao volante de uma Maserati 300S, com Duncan Hamilton (Jaguar D Type) em segundo e Jean Behra (Talbot Lago Maserati) em terceiro.

Fatos tristes ocorridos nessa corrida foram as mortes do suíço Benoit Musy e do francês Louis Rosier. Correndo debaixo de forte chuva, Musy liderava a corrida e tinha estabelecido a melhor volta da prova quando capotou no perigoso circuito francês. Em outro acidente, Rosier capotou com sua Ferrari, foi removido para um hospital, mas acabou morrendo três semanas depois do acidente.

[Ver RESULTADOS 1956/58](#)

63 – QUILÔMETRO LANÇADO DA AV. FARRAPOS - RS

No dia 14 de outubro foi disputada, a tradicional prova Quilômetro Lançado da Avenida Farrapos, na capital do Rio Grande do Sul. Participaram da prova 54 carros e o melhor tempo geral foi de Diogo Ellwanger, com seu Ford Carretera. Catharino Andreatta e Júlio Andreatta ficaram com o segundo e terceiro tempos pilotando Carreteras Ford.

[Ver RESULTADOS 1956/59](#)

64 – CIRCUITO DO PARQUE FARROUPILHA

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

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

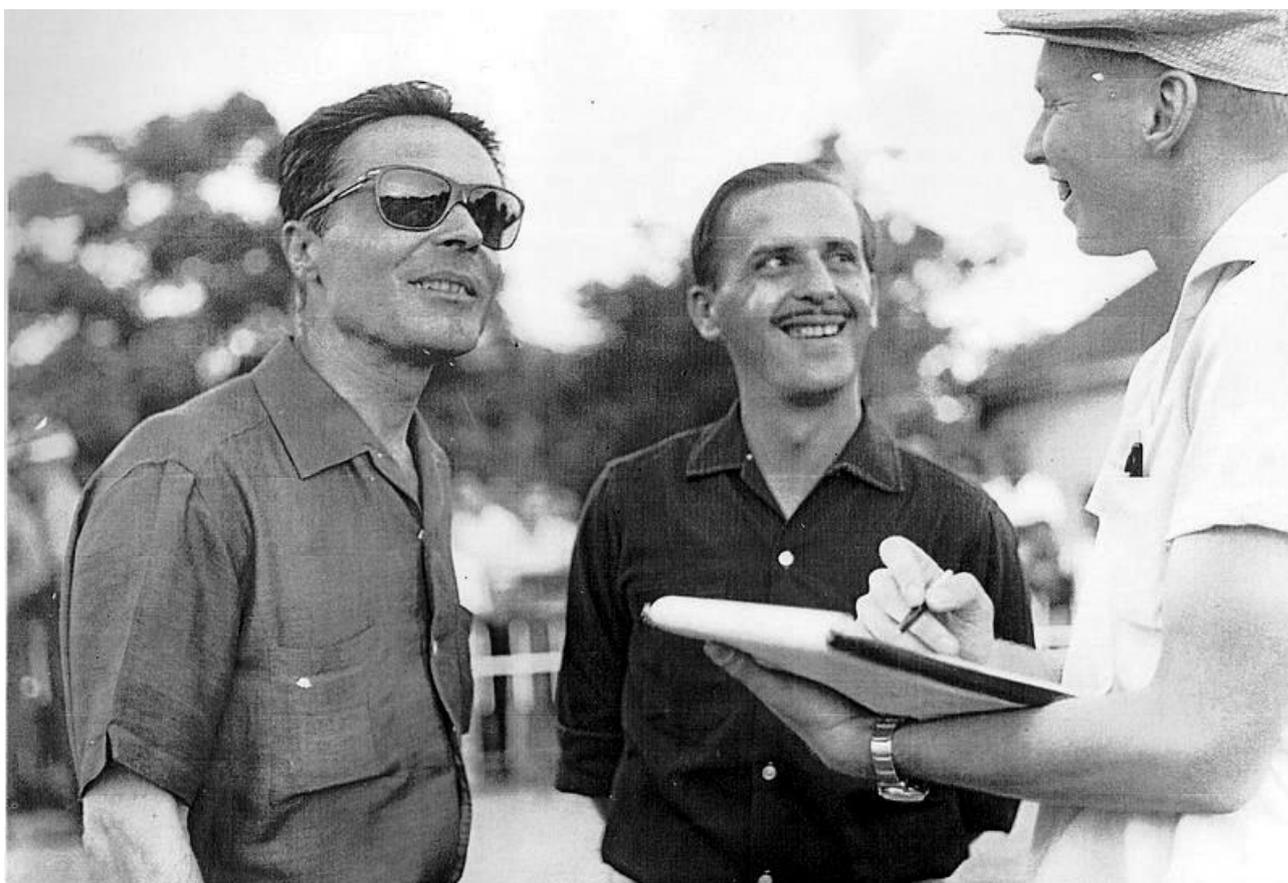
Dada a largada, Aldo Costa, que corria com o Volks-Porsche de Haroldo Dreux, enquanto este corria no Simca Standard de Aldo, assumiu a liderança que manteve até o final da prova. Inicialmente o vice-líder era o DKW de Karl Iwers, mas na segunda volta, Osvaldo Nascimento, com outro Volks-Porsche, passou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

[Ver RESULTADOS 1956/60](#)

65 – CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO PREPARADO ATÉ 1.500 CC

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

P	PILOTO	CARRO	26/02/1956 Burlamaque	15/04/1956 Taquara	18/06/1956 Farroupilha	21/10/1956 Farroupilha	Total
1º	Haroldo Dreux	VW Porsche	8	8	9	-	25
2º	Aldo Costa	Fiat 1100	6	4	6	9	25
3º	Luiz Lazzarini	Renault 4CV	4	5	4	3	16
4º	Karl Iwers	DKW F-89	5	-	4	4	13
5º	Oswaldo Nascimento	VW Porsche	-	-	-	6	6
	Breno Martins	Simca 8	-	6	-	-	6
7º	Gomercindo Chechet	Fiat 1100	-	-	-	2	2
8º	Gabriel Cucchiarelli	Simca 8	-	1	-	-	1



Haroldo Dreux e Aldo Costa

66 – II GP DA VENEZUELA

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

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

[Ver RESULTADOS 1956/61](#)



A largada do GP da Venezuela

67 – IV RALLY RIO-JUIZ DE FORA

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



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

67 – III GINCANA DE-JUIZ DE FORA

Após a chegada dos participantes do Rally Rio-Juiz de Fora foi organizada uma prova do tipo “Gincana” na cidade mineira, organizada pelo Clube Bom Pastor, que teve o seguinte resultado: 1º - José Kistmann Neto/Marília Kistmann – 25 – VW Sedan – 3m44s4.; 2º - Emanuel Oliveira Filho/Clara Torres – 29 – Chevrolet – 4m09s1; 3º - Alfredo M. Vianna/Araci M. Vianna – 23 – Ford Prefect – 4m03s3; 4º - Fernando F. Neto/Mariana F. Neto – 22 – Mercury – 4m10s9; 5º - Laudemar Cortez/Marlene Cortez – 26 – Ford V-8 – 4m34s1; 6º - Osmar Surerus/Sena A. Bezerra – 14 – Ford V-8 – 4m41s5; 7º - Tomas Woerdenberg/Kate

Woerdenberg – 71 – Buick – 4m43s5; 8º - José B. de Oliveira/Mídia M. M. de Lima – 24 – Chevrolet – 4m45s3; 9º - José Castro/Maria Inês Campos – 30 – Ford V-8 – 4m54s7; 10º - Ruy Lacerda/Marília Morais – 18 – Ford V-8 – 5m00s4.

69 – CIRCUITO DE VOLTA REDONDA

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

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

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

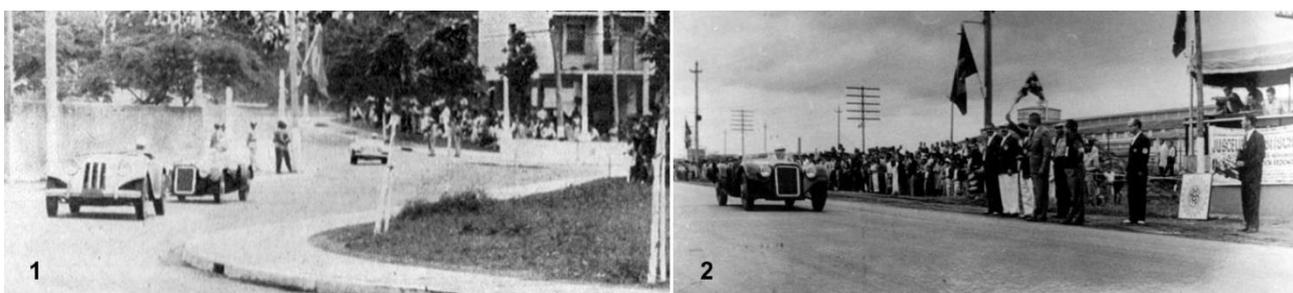
[Ver RESULTADOS 1956/62](#)



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

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

[Ver RESULTADOS 1956/63](#)



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

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

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

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

[Ver RESULTADOS 1956/64](#)



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

70 – CARRO DKW VEMAG

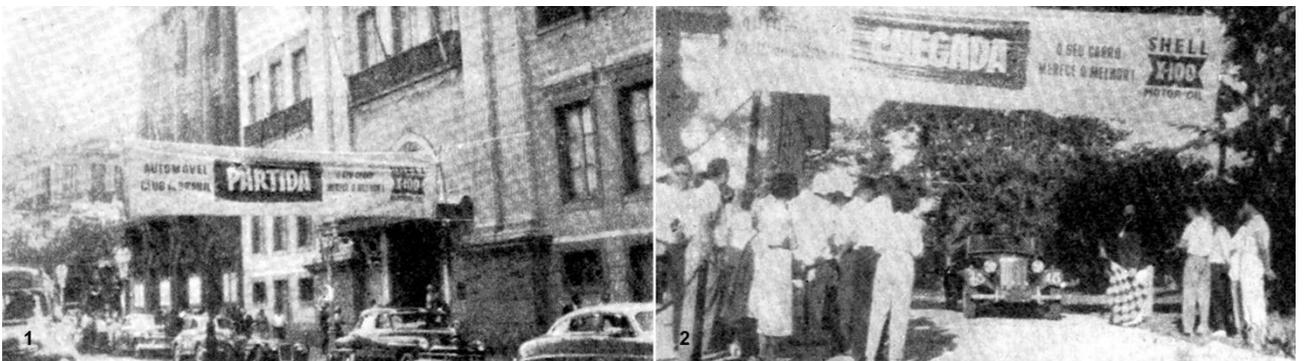
No dia 13 de novembro foi apresentado ao público, em São Paulo, o primeiro carro fabricado no Brasil. Tratava-se de uma camionete da marca DKW Vemag, com capacidade para 5 pessoas, motor de 3 cilindros em dois tempos, 900 cc e 38 HP. Era um carro de origem alemã, fabricado pela Vemag S/A – Veículos e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



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

71 – II RALLY LAGOINHA COUNTRY CLUBE

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



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

72 – I MIL MILHAS BRASILEIRAS

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

130 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (98) – Joluan/Paulo Motta; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (8) – Finardi/Menegaz; 6º (4) – Bertuol/Rebeschini; 7º (42) – Godofredo/Buonacorsa; 8º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 9º (32) – Asmuz/Wigner; 10º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

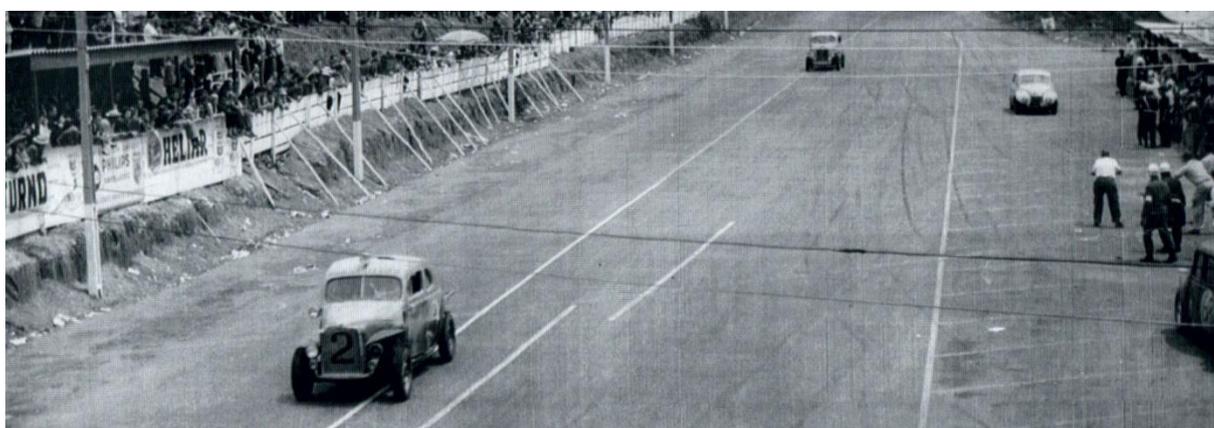
201 voltas: 1º (2) Catharino/Fornari; 2º (18) – Eugênio/Heins; 3º (4) – Bertuol/Rebeschini; 4º (86) – Euclides Bastos/Schlogh; 5º (30) – Cláudio Daniel/Bonini; 6º (88) Ciro Cayres/Fco. Azevedo; 7º (10) Haroldo Dreux/Aldo Costa; 8º (32) – Asmuz/Wigner; 9º (24) – José Guidini/Luiz Ambrósio; 10º (80) Beneducci/Rossi.

Como se pode observar do mapa acima, a dupla Catharino Andreatta/Breno Fornari liderou a prova praticamente de ponta a ponta, não dando a mínima chance aos seus adversários.

Durante esse período foi secundado pelo pequeno Volkswagen com motor Porsche de Eugênio Martins e Christian Heins que, apesar a grande diferença de potência, se manteve sempre entre os líderes. Sobre esse carro, deve-se observar o seguinte: a categoria previa que os carros deveriam ter o bloco do motor de mesma fabricação do chassi. Como os componentes do motor Porsche, bem mais potentes que os do Volkswagen cabiam na carcaça do motor desse carro, estes componentes foram adicionados à carcaça correspondente ao chassi e com isso, preencheram as exigências regulamentares.

Registre-se a notável atuação dos demais pilotos gaúchos, que se destacaram entre os primeiros colocados, se posicionando em 1º, 3º com Aristides Bertuol/Waldir Rebeschini; 7º com Haroldo Dreux/Aldo Costa; e 8º com José Asmuz/Raul Wigner. Outra excelente participação foi dos catarinenses Euclides Bastos e Germano Schlogh que conquistaram a quarta posição. Merece registro também a participação de Primo Fioresi aos 79 anos de idade.

[Ver RESULTADOS 1956/65](#)



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



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

73 – AUTOMÓVEL CLUBE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

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

74 – PRÊMIO SANTOS DUMONT - INTERLAGOS

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

A primeira envolvia os carros da categoria Turismo, com classificação separada para a classe até 2.000 cc e acima de 2.000 cc. Iniciada a corrida, Luiz Américo Margarido assumiu a liderança, que manteve até à 3ª volta, quando foi superado por Alfredo Santilli, que manteve a ponta até o final, seguido por Margarido e Beneducci. Na classe até 2.000 cc, o vencedor foi Leone Bracalli que terminou em quinto lugar, mantendo

intensa luta com Francisco Marques, que retornou às pistas ao volante de um Studebaker da classe acima de 2000 cc, se classificando em quinto lugar na classificação geral. O segundo até 2000 cc foi Egídio Di Vizio.

[Ver RESULTADOS 1956/66](#)



Pódio da categoria Turismo, da esquerda para a direita: Margarido, Santilli, Beneducci.

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

[Ver RESULTADOS 1956/67](#)



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

A corrida principal reuniu carros da categoria Sport até 2.000 cc e acima e foi disputada em 10 voltas pelo circuito completo de Interlagos.

Iniciada a prova Henrique Casini assumiu a dianteira, seguido por Ico Ferreira e Celso Lara Barberis, Emílio Zambello e Godofredo Viana Filho. Na segunda volta, Casini foi ultrapassado por Ico Ferreira e na volta seguinte por Celso Lara e Godofredo. O duelo entre os quatro carros durou o restante da prova, com Ico Ferreira no antigo carro de Celso Lara Barberis vencendo a prova. Celso, que corria com a Ferrari 375 que pertenceu a Chico Landi foi o segundo, seguido por Godofredo Viana, com Ferrari 250MM e Henrique Casini com Ferrari 250 Monza. Na classe até 2.000 cc, o vencedor foi Clóvis Garotta em Ferrari 500 Mondial.

[Ver RESULTADOS 1956/68](#)

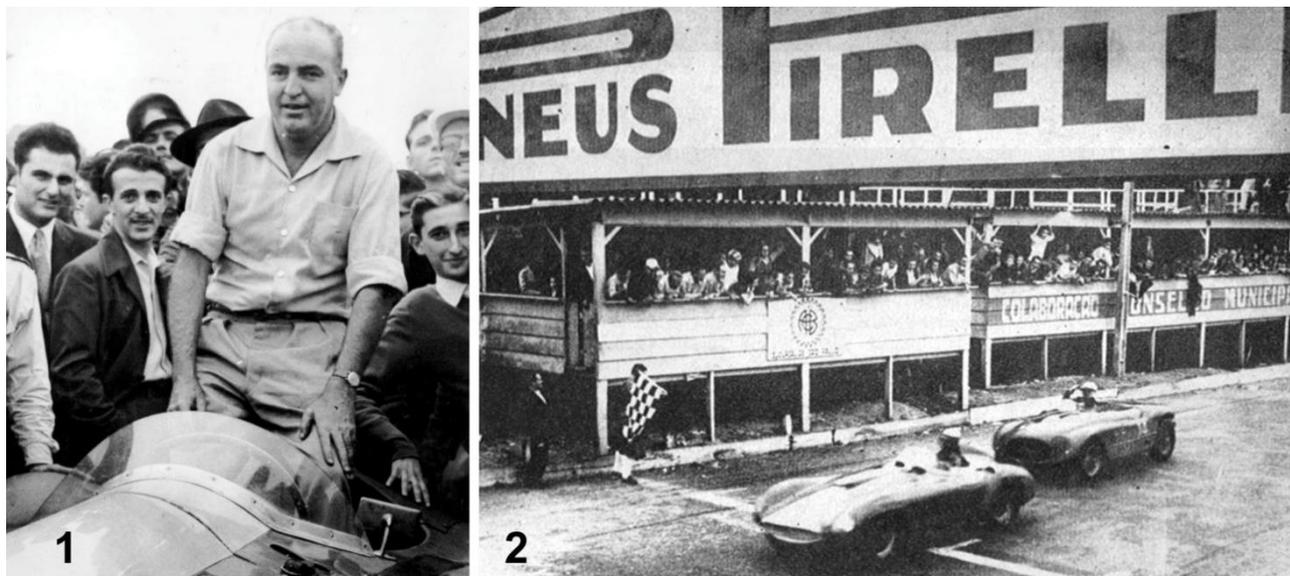


Foto 1– Ico Ferreira o vencedor da prova; Foto 2 – Chegada de Celso Lara Barberis (Ferrari 375 Sport) e Godofredo Viana Filho (Ferrari 250 MM)

75 – TROFÉU DE NASSAU - BAHAMAS

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

A prova preliminar foi vencida por Masten Gregory (Ferrari 500TR), com Howard Hively (Ferrari 500TRC) em segundo e Ed Crawford (Porsche 550) em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/69](#)

O Troféu do Governador foi vencido por Howard Hively (Ferrari 500TRC), com Ken Miles (Cooper Miles R3 Porsche) em segundo e Ed Crawford (Porsche 550) em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1956/70](#)



Alfonso De Portago e Masten Gregory