

1963

1 – PRÊMIO ESTRADA DA PRODUÇÃO

A abertura da temporada automobilística de 1963 aconteceu no Rio Grande do Sul, com a realização de uma prova disputada em estrada, intitulada “Prêmio Estrada da Produção”, nos dias 13 e 14 de janeiro.

A corrida teve um percurso de 323 quilômetros entre as cidades de Carazinho e Porto Alegre, passando por Soledade, Lajeado, Estrela, Montenegro e Canoas, trecho de estrada, com piso de cascalho, que estava sendo inaugurada na ocasião.

Inscreveram-se nada menos que 62 pilotos, com a participação de gaúchos, paranaenses e paulistas.

A definição da ordem de largada foi feita através de uma prova do tipo “Quilômetro de Arrancada”, realizada em Carazinho, que foi vencida pelo paulista Luciano Bonini, ao volante da carretera Chevrolet Corvette nº 34, que nos anos seguintes se tornaria muito conhecida, pilotada por Caetano Damiani.

Os carros foram divididos nas categorias Turismo Força Livre e Turismo Grupo II, nas classes: acima de 1.301 cc, de 851 a 1.300 cc e até 850 cc, e a largada obedeceu a essa divisão, ficando assim constituída:

Categoria Turismo Força Livre: 1º - Luciano Bonini (SP) – 34 - Chevrolet TC – 26s0; 2º - Vitório Andreatta (RS) – 4 - Ford TC – 27s4; 3º - Mário Cocchieri (PR) – 109 - Ford TC; 4º - José Asmuz (RS) – 32 - Ford TC (TFL); 5º - João Galvani (RS) – 16 - Chevrolet TC; 6º - Catharino Andreatta (RS) – 2 - Chevrolet TC; 7º - Altair Barranco (PR) – 40 - Ford TC; 8º - Orlando Menegaz (RS) – 1 - Chevrolet TC; 9º - Nactivo Camozatto (RS) – 12 - Ford TC; 10º - Ângelo Cunha (PR) – 111 - Ford TC; 11º - João Galina (RS) – 44 - Ford TC; 12º - Paulo Feijó (RS) – 26 - VW Porsche; 13º - Cláudio Duarte (RS) – 20 - Ford TC; 14º - Theodolindo Foresti (RS) – 8 - Ford TC; 15º - Fernando Gonçalves (RS) – 18 - Simca Chambord; 16º - Décio D'Agostino (SP) – 14 - Ford TC; 17º - Cláudio Bortholacci (RS) – 78 - Ford TC; 18º - Célio Torres (RS) – 52 - Cadillac TC; 19º - Camillo Christófaro (SP) – 118 - Chevrolet TC; 20º - Cláudio Luz (RS) – 70 - Studebaker; 21º - Chico Landi (SP) – 82 - FNM 2000 JK; 22º - Nicola Papaléo (SP) – 50 - Ford TC; 23º - Indenburg Cabral (RS) – 10 - Ford TC; 24º - Roberto Gallucci (SP) – 62 - Chevrolet TC; 25º - Antônio Carlos Avallone (SP) – 58 - Chevrolet TC.



Luciano Bonini (Chevrolet TC) foi o mais rápido na prova de Quilômetro de Arrancada que serviu para a definição do grid de largada do Prêmio Estrada da Produção

Categoria Turismo Grupo III acima de 1.300 cc: 26º - Lauro Maurmann Jr. (RS) -25 - FNM 2000 JK – 35s0; 27º - João Carlos Macedo (RS) – 5 - FNM 2000 JK – 35s0; 28º - Aldo Costa (RS) – 3 - FNM 2000 JK; 29º - Ítalo Bertão – 93 - FNM 2000 JK; 30º - Raul Fernandes (RS) – 85 - Simca Chambord; 31º - Breno Fornari (RS) – 35 - Simca Chambord; 32º - Napoleão Barbosa (RS) – 75 - Simca Chambord; 33º - Antônio Pegoraro (RS) – 17 - Simca Chambord; 34º - Afonso Hoch (RS) – 89 - Simca Chambord; 35º - José Madrid (RS) – 87 - Simca Chambord; 36º - Dante Carlan (RS) – 81 - Simca Chambord; 37º - Milton Ventimiglia (RS) – 28 - Simca Chambord; 38º - Enio da Silveira (RS) – 45 - Simca Chambord; 39º - José Pena de Moraes (RS) – 69 - Simca Chambord; 40º - Alfredo Daudt (RS) – 31 - FNM 2000 JK.

Categoria Turismo Grupo III até 1.300 cc: 41º - Diogo Ellwanger (RS) – 55 - DKW Vemag; 42º - Antônio Versa (SP) – 48 - DKW Vemag; 43º - Júlio Schirmer (RS) – 83 - DKW Vemag; 44º - Walter Almeida (RS) – 11 -

DKW Vemag; 45º Aury Salatino (RS) – 21 - DKW Vemag; 46º - Osvaldo C. de Oliveira (RS) – 91 - DKW Vemag (T-1.3); 47º - Antônio Planella (RS) – 51 - DKW Vemag; 48º - Karl Iwers (RS) – 49 - DKW Vemag; 49º - Jorge Albuquerque (RS) – 99 - DKW Vemag; 50º - Waly Schmiedel (RS) – 30 - DKW Vemag; 51º - Henrique Iwers (RS) – 9 - DKW Vemag; 52º - Alfredo Oliveira (RS) – 27 - DKW Vemag; 54º Manoel Mello (RS) – 19 – DKW Vemag; 55º - Nilo Vinhaes (SP) – 68 - DKW Vemag.

Categoria Turismo Grupo III até 850 cc: 55º - Rui Bastian (RS) – 33 - Renault Gordini; 56º - Clodoveu Araldi (RS) – 71 - Renault Gordini; 57º - Pedro Carneiro Pereira (RS) – 37- Renault Gordini; 58º - Raffaele Rosito (RS) – 43 - Renault Gordini; 59º - Milton Heinz (RS) – 65 - Renault Gordini; 60º - Luís Fernando Costa (RS) – 15 - Renault Gordini; 61º João Bastian (RS) – 1 - Renault Gordini; 62º - Ismael Chaves (RS) – 7 - Renault Gordini.

Ver RESULTADOS 1963/1

A corrida, disputada no domingo, dia 27 de janeiro, enfrentou trechos com uma chuva que, embora fraca, atrapalhou o desempenho de alguns concorrentes.

Durante a prova ocorreu um gravíssimo acidente, quando um adolescente de 15 anos, Sérgio, decidiu atravessar a estrada, sem olhar se vinha algum carro e acabou sendo atropelado pelo FNM-JK de Ítalo Bertão, que não teve como se desviar do transeunte, uma vez que a pista estava margeada por pessoas que assistiam à corrida. O menor teve morte instantânea e o automóvel teve que se retirar da corrida.

Catharino Andreatta, que era apontado como favorito enfrentou problemas e não teve como lutar pela vitória que ficou em poder do seu filho, Vitório Andreatta, que registrou o tempo de 2h51m06s6, média de 113,260 km/h. Os carros, favoritos, que eram da categoria TFL, acabaram sendo batidos pelo Simca de Breno Fornari (2º geral), pelo FNM-JK de João Carlos Macedo (3º); pelo Simca de Afonso Hoch (4º); e pelo surpreendente DKW do campeoníssimo gaúcho Diogo Ellwanger, que retornava às corridas conquistando o 5º lugar geral e 1º na classe de 851 a 1.300 cc. Na classe até 850 cc o vencedor foi Rafaelle Rosito.

Ver RESULTADOS 1963/2



Dois momentos da corrida: à esquerda uma passagem do FNM JK de Aldo Costa, à frente do DKW de Nilo Vinhaes e, à direita, a chegada vitoriosa de Vitório Andreatta no sue Ford Carretera.

2 – III CIRCUITO CIDADE DE FORTALEZA - CE

O piloto pernambucano Geraldo “Gegê” Bandeira, venceu no domingo, dia 27 de janeiro, o “III Circuito Automobilístico de Fortaleza”, prova disputada, num circuito improvisado próximo ao aeroporto da cidade, pilotando um Volkswagen.

Um fato lamentável ocorrido durante a prova, segundo os periódicos da época, foi registrado, quando a prova já estava praticamente decidida em favor do piloto pernambucano quando os autofalantes instalados no circuito, passaram a transmitir o jogo de futebol entre as seleções do Ceará e de Pernambuco, enquanto os torcedores postados ao longo da pista entoavam cantos e gritos contra Pernambuco.

3 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES, RIO DE JANEIRO

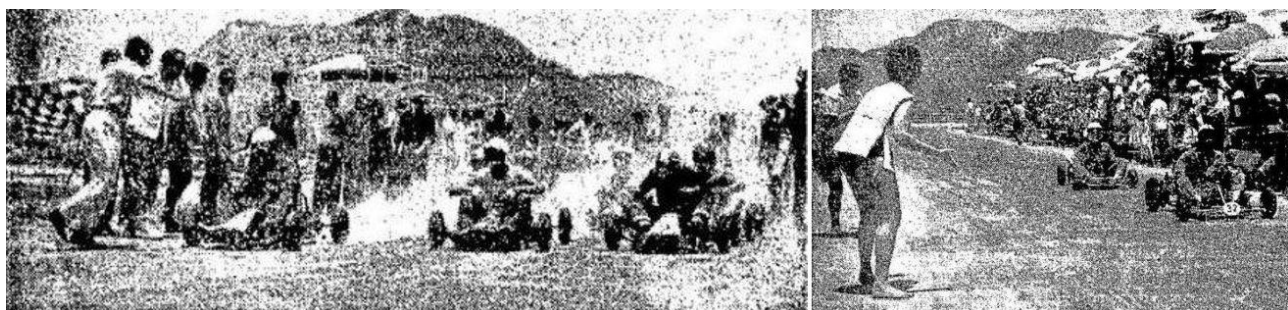
Com a disputa de cinco provas, sendo três da categoria nacional (125 cc); uma na internacional (100 cc) e outra na categoria “Livre”, foi inaugurado no dia 27 de janeiro o kartódromo do Recreio dos Bandeirantes, no Motel Country Clube Bandeirantes. O novo kartódromo carioca tinha uma pista com 700 metros de extensão, com 10 curvas, construído dentro das especificações internacionais da categoria.

As provas da categoria “nacional” tiveram os seguintes resultados: 1ª etapa – 1º Wilson Fittipaldi Jr. (7); 2º Paulo Monteiro (X); 3º Antônio Carlos Maia (45); 4º Carlos Quintas (30); 5º Hélio Abrunhosa (5).

2ª etapa – 1º Carlos Berenhauser (105); 2º Hélio Pasano (3); 3º Carlos Lourenço (62); 4º Sílvio Abrunhosa (14); 5º Hélio Abrunhosa (40). 3ª etapa – 1º Wilson Fittipaldi Jr. (7); 2º Carlos Lourenço (82); 3º Antônio Carlos Maia (45); 4º Antônio Cristóvão (41); 5º Jayme Abrunhosa (10).

Os resultados da categoria “internacional” foram os seguintes: 1º Ayrton Miguez (88); 2º Vitorio Danieli (9); 3º Sílvio Abrunhosa (12); 4º Alberto Alcoulumbre (6); 5º Mário Júlio (27)

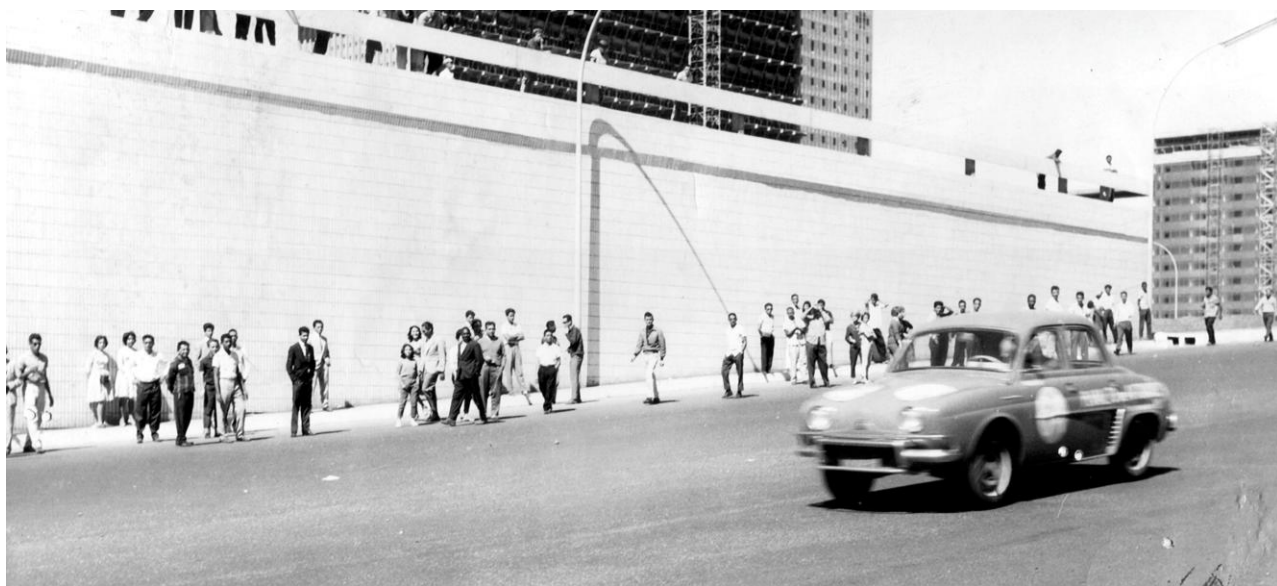
Resultado da categoria “Livre”: 1º Ayrton Miguez (88); 2º Wilson Fittipaldi Jr. (7); 3º Mário Júlio (11); 4º Alberto Alcoulumbre (6); 5º Fernando Werneck (157).



A primeira largada no novo Kartódromo e a chegada vitoriosa de Ayrton Miguez.

4 – CORRIDA EM BRASÍLIA

Como preparativo para as “12 Horas de Brasília”, foram disputadas duas corridas no circuito curto do Eixo Rodoviário, no dia 03 de fevereiro, uma para carros enquadrados no Grupo I do Anexo “J” da FIA e outra para os do Grupo III.



Enio Garcia venceu mais uma vez em Brasília, ao volante do seu Dauphine nº 64.

O que mais chamou a atenção foi a presença de Humberto Damiani, que competiu com um dos primeiros “Taxi Mirim” de Brasília, modalidade de transporte que se iniciava naquele ano, com carros Volkswagen, do qual se retirava o banco dianteiro do passageiro para facilitar o seu ingresso ao veículo.

Damiani participou das duas corridas, ficando em segundo na do Grupo I e em terceiro na do Grupo III.

A primeira prova destinada ao Grupo I foi vencida por Carlos Alberto Scorzelli, que fazia a sua estreia, ao volante de um Renault Gordini, ficando em segundo lugar Humberto Damiani (VW), em terceiro Felipe Prates (Renault Dauphine) e em quarto Branko Huch (VW).

A prova do Grupo III foi vencida por Enio Garcia (Renault Dauphine), ficando em segundo lugar Branko Huch (VW) e em terceiro Humberto Damiani (VW).

[Ver RESULTADOS 1963/3](#)

5 – I CORRIDA DE CALHAMBEQUES DE SÃO VICENTE

No dia 3 de fevereiro foi disputada uma corrida de “calhambeques” na cidade de São Vicente, no litoral de São Paulo, com a participação de 19 carros. Inicialmente a prova deveria ser disputada com base na resistência e velocidade dos carros, mas acabou, de comum acordo, decidida por uma comissão que foi constituída por Altamir Caparelli, presidente da Câmara Júnior de São Vicente; Luís Ribeiro, do Escritório Leite Ribeiro, que patrocinou a prova; José Romano, desportista da cidade, e Expedito Marazzi, redator técnico da revista Quatro Rodas. A premiação de 60 mil cruzeiros foi rateada entre todos os participantes e o resultado final foi: 1º Luiz Carlos Ferreira (Ford 1913); 2º Marivaldo Fernandes (Dodge 1929); 3º Torresmo (Ford 1925); 4º Bernardo Hornett (Rolls Royce); e 5º Desidério da Costa (Ford 1930).



À esquerda o Ford de Luiz Carlos Ferreira, vencedor da prova e à direita, Marivaldo Fernandes.

6 – X PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

Dando prosseguimento ao campeonato gaúcho, foi disputada no dia 17 de fevereiro a 10ª edição da Prova Antoninho Burlamaque, no percurso de estrada entre Porto Alegre e Capão da Canoa, de 144 quilômetros.

Essa prova foi disputada pela manhã, com a participação dos carros das categorias Turismo Força Livre e Turismo Grupo III, nacionais, acima de 1.301 cc, composta pelos carros FNM-JK, Simca e Aero Willys.

A prova foi vencida por José Asmuz no seu Ford, com a média de 159,018 km/h, ficando em segundo lugar Nactivo Camozatto e em terceiro Paulo Feijó. Entre os carros de Turismo Grupo III, o vencedor foi Lauro Maurmann Jr., com um FNM-JK. Entre os carros de Turismo Força Livre, não terminaram a prova Catharino Andreatta, Vitório Andreatta, Júlio Andreatta e João Galvani.

[Ver RESULTADOS 1963/4](#)

7 – PROVA CIDADE DE TORRES

À tarde do dia 17 de fevereiro, depois da chegada dos carros que disputaram a Prova Antoninho Burlamaque, foi disputada a segunda edição da “Prova Cidade de Torres”, desmembrada em duas corridas, ambas disputadas em 25 voltas num circuito com 2.000 metros de extensão, totalizando 50 quilômetros.

A primeira prova foi disputada pelos carros com cilindrada abaixo de 850 cc e foi vencida por Ismael Chaves, seguido por Milton Heinz e Rui Bastian, todos com carros Renault Gordini.

A segunda prova, com carros até 1.300 cc, foi vencida por Henrique Iwers, ficando em segundo Antônio Planella e em terceiro Walter Almeida, com carros DKW Vemag.

[Ver RESULTADOS 1963/5](#)

8 – GINCANA DO QUITANDINHA (PETRÓPOLIS)

Com a participação de 22 duplas, foi disputada no dia 17 de fevereiro, a Gincana do Country Clube Quitandinha, na cidade de Petrópolis, Rio de Janeiro. A vitória foi do casal Eduardo Cardoso, no Volkswagen nº 17, seguido por Paulo Eduardo (DKW nº 14), e Mário Araújo/Lúcia Ferreira (Pontiac nº 3).

9 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

Na corrida de kart realizada no sábado, dia 9 de março na pista do Motel Clube Bandeirantes, no Recreio dos Bandeirantes, Rio de Janeiro, o fato que mais chamou a atenção foi o acidente que sofreu Alcebíades Queiroz, quando quebrou-se a barra de direção, deu um salto de cerca de 2 metros de altura, projetou-se para fora da pista, com piloto indo para um lado e kart para o outro, felizmente sem maiores consequência para o piloto, num dos mais espetaculares acidentes de kart já registrados no Brasil.

A prova válida para o campeonato carioca teve os seguintes resultados: Categoria nacional – 1º João Vital; 2º Hélio Abrunhosa; 3º Carlos Lourenço; 4º Mucio Lodi; 5º Sílvio Abrunhosa. Categoria internacional – 1º Vitório Danieli; 2º Ayrton Miguez; 3º Luís Cláudio Matos; 4º Alexandre Pereira; 5º Alberto Alcoulumbre.

10 – II 12 HORAS DE INTERLAGOS

No dia 10 de março foi disputada a segunda edição das “12 Horas de Interlagos”, prova destinada a carros do Grupo II do Anexo J da FIA, e que contou com a participação de 50 veículos.

A largada da prova, dessa vez não foi ao “Estilo Le Mans”, mas como em “Indianápolis”, com os carros em movimento comandados por um “Carro Madrinha”, que ocorreu à zero hora, com chegada ao meio-dia.

Iniciada a corrida, assumiu a liderança o JK nº 28 de Ruggero Peruzzo, seguido pelo Simca nº 44 de Ciro Cayres, o JK nº 18 de Camillo Christóforo, o JK nº 23 de Celso Lara Barberis e o JK nº 77 de Roberto Gallucci.

Ao serem completadas 20 voltas, o JK-28, então pilotado por Felice Albertine mantinha a liderança, registrando-se que Gallucci tinha passado para a quarta posição.



Os carros alinhados para a largada

Depois de três horas de corrida, Ciro Cayres assumiu a liderança, vindo em segundo Camillo Christófar, em terceiro Roberto Gallucci, em quarto Jayme Silva (Simca-26), com Albertine caindo para a quinta colocação.

Com 40 voltas, a liderança era de Roberto Gallucci, seguindo por Felice Albertine e Camillo Christófar. Nessa altura, começava a se destacar o DKW Vemag nº 10, do trio Marinho Camargo/Bird Clemente/Flávio Del Mese, que ocupava a quarta colocação geral e primeiro na sua classe.

Com 60 voltas o JK-18 de Camillo Christófar/Antônio Carlos Aguiar/Décio D'Agostino liderava a prova, seguido pelo nº 28 de Peruzzo/Albertine/Zambello, vindo a seguir o JK-23 de Celso Lara Barberis/Luciano Borghesi/Chico Landi, o JK-77 de Gallucci/Olivetti/Baroni e o DKW Vemag nº 10, que era pilotado por Flávio Del Mese.

Com o dia amanhecendo, o JK-18 parou nos boxes para reabastecer e quem se aproveitou foi o Simca 26 de Jayme Silva para assumir a liderança. O 18 passou para segundo enquanto a terceira e quarta posições eram ocupadas pelos DKW nºs 10 e 11. O quinto era o JK-28. Entretanto, a liderança de Jayme Silva durou pouco tempo, pois teve que parar na curva do Sargento com o diferencial quebrado.

Tendo reassumido a liderança, Camillo Christófar a consolidou até receber a bandeirada de chegada, sem que antes disso não deixasse de passar por um susto, quando quase foi atingido pelo Simca nº 98 dos gaúchos Fornari/Hoch quando este era ultrapassado na curva 1.

Marinho vinha em segundo no DKW Vemag nº 10 e Celso Lara em terceiro no JK-23.

Ao iniciar a última volta, o carro de Marinho teve uma ponta de eixo quebrada, o piloto conseguiu controlar o carro e evitar um acidente de maiores proporções. Porém ficou um bom tempo parado, até que conseguiu completar a volta em apenas três rodas, mas quando chegou à altura da cronometragem, tinha ultrapassado o limite de tempo limite estabelecido no regulamento e por isso, sem receber a bandeirada de chegada foi excluído do resultado da prova.

O JK-28 de Ruggero Peruzzo/Emílio Zambello/Felice Albertine, herdou, com o abandono do DKW nº 10 a terceira posição, porém na vitória técnica efetuada depois da corrida, acabou desclassificado, pois os comissários técnicos consideraram que os pistões do seu motor estavam fora da especificação da fábrica.

Com isso, Marinho/Bird/Del Mese recuperaram a terceira colocação com o carro nº 11, que originariamente seria o quinto classificado na geral. O tempo do carro vencedor foi de 12h03m05s, média de 104,220 km/h.

[Ver RESULTADOS 1963/6](#)



O nº 18 pilotado por Camillo Christófaro/Antônio Carlos Aguiar/Décio D'Agostino venceu a prova e o nº 23 de Celso Lara Barberis/Luciano Borghesi/Chico Landi terminou em segundo lugar.

11 – CONFEDERAÇÃO CRIADA POR DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

No dia 20 de março o Exmo. Sr. Presidente da República assinou o Decreto-lei nº 51.857/63, nos seguintes termos:

Art. 1º - Declaro instituída a Confederação Brasileira de Automobilismo.

Art. 2º - Os estatutos da Confederação Brasileira de Automobilismo entrarão em vigor depois de aprovados pelo Conselho Nacional de Desportos e homologados pelo Ministro de Educação e Cultura.

Ar. 3º - A Confederação Brasileira de Automobilismo instituída nos termos da Lei será a entidade máxima de direção nacional de automobilismo.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

(ass.) João Goulart – Teotônio Monteiro Barros Filho.

Assim sendo, a partir de 20 de março, finalmente, foi reconhecida a CBA, que tinha sido fundada em 1961. Obviamente, o Automóvel Clube do Brasil iria lutar contra tal medida e com isso, a decisão definitiva sobre quem comandava o automobilismo brasileiro se prolongaria até 1965.

Entre as alegações do Automóvel Clube, constavam que somente este clube era reconhecido pela FIA e que, portanto, a decisão do governo brasileiro não poderia prevalecer e que o ato do Presidente da República seria ilegal uma vez que o CND não havia autorizado o funcionamento da CBA.

Ocorre que o CND era apenas um órgão consultivo, e quem decidia era o ministro da Educação e Cultura, que não precisava do “aval” do conselho para tomar suas decisões.

A sede da CBA passou a ser em Brasília, localizada juntamente com o Automóvel Clube do Brasil, na Asa Sul, Quadra 310, Loja 21.

A diretoria da CBA estava assim constituída: Presidente José Raimundo Soares e Silva; 1º vice-presidente Waldir Pires; 2º vice-presidente Nicolau Tuma; 3º vice-presidente José Bonifácio de Andrada e Silva; presidente do Conselho Técnico Wilson Fittipaldi e secretário geral Ramon Backx van Buggenhout.

12 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

Mais uma etapa do carioca de kart foi disputada no dia 27 de março no kartódromo do Recreio dos Bandeirantes, que teve os seguintes resultados: Categoria nacional: 1º Carlos Lourenço Gomes; 2º Jaime Abrunhosa; eº Sílvia Abrunhosa. Categoria internacional: 1º Vitorio Danieli, 2º Luís Vergueiro; 3º Alexandre Pereira Filho.

13 – KART EM BELO HORIZONTE

Patrocinada pelo “Lagoa Seca Kart Clube” foi realizada na manhã de 31 de março, na Praça da Liberdade, em Belo Horizonte, Minas Gerais, uma corrida de karts, com a participação de dezesseis pilotos representando São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A corrida, disputada em 40 voltas, teve a largada autorizada pelo prefeito de Belo Horizonte, Sr. Jorge Carone Filho e o vencedor foi Wilson Fittipaldi Jr, de São Paulo, ficando em segundo Aziz Abras, de Belo Horizonte, em terceiro Paulo Monteiro do Rio de Janeiro, em quarto Carol Figueiredo, de São Paulo, e em quinto Joaquim Cacao Mattos, também de São Paulo.



A largada da prova com Joaquim Cacao Matto e Aziz Abras largando na frente e ao final da prova, o vencedor Wilson Fittipaldi Jr. (33) e Aziz Abras.

14 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

No dia 6 de abril foi disputada no kartódromo do Recreio dos Bandeirantes, mais uma etapa do Campeonato Carioca, que recebeu o nome de troféu “João Havelange”, em homenagem ao então presidente da Confederação Brasileira de Desportos – CBD.

Na categoria nacional venceu Sílvio Abrunhosa, ficando em segundo lugar José Cristóvão, em terceiro Jaime Abrunhosa, em quarto Carlos Henrique, em quinto Fernando Dias, e em sexto Hélio Abrunhosa.

A categoria internacional foi vencida por Vitório Danieli, 2º Airton Miguez; 3º Paulo Monteiro; 4º Alexandre Pereira; e 5º Alcebíades Queiroz.

Com esses resultados, o campeonato carioca passou a ter as seguintes colocações: Categoria nacional: 1º Sílvio Abrunhosa; 2º João Vital; 3º José Cristóvão; 4º Hélio Abrunhosa; 5º Jaime Abrunhosa; 6º Carlos Lourenço e Mucio Lodi. Categoria internacional: 1º Vitório Danieli; 2º Airton Miguez; 3º Luís Cláudio Matos; 4º Paulo Roberto Monteiro e Alexandre Pereira; e 6º Luís Vergueiro.

15 – I 500 QUILOMETROS DE LAGES - SC

Prova realizada no dia 7 de abril de 1963 que reuniu pilotos do sul do país. Segundo o jornal Correio Lageano, a comissão organizadora da prova contou com o apoio do comércio e do governo municipal para a sua realização. A prova foi dividida nas classes “A” (Simca e JK) e “B” (DKW Vemag e Volkswagen).

Na classificação geral e na classe “A”, venceu a dupla Plínio Luersen/Juvenal Martini (Simca nº 7) que completou 88 voltas em 4h56m30s0, média de 99,723 km/h, ficando em segundo lugar a dupla Aldo Costa/Catharino Andreatta (FNM 2000 JK nº 23), que completou 87 voltas. O terceiro na classe “A” foi o Simca de Augusto e Gastão Piccoli. Na classe “B”, os vencedores foram Júlio Schimke/Nildo Rodolfo (DKW Vemag) com 87 voltas, ficando em segundo Jorge Ferretti/Ugo Guizzo (DKW Vemag) e em terceiro Terciano

Cardoso/Brasil Telles (DKW Vemag). O vencedor da classe “C” foi o Renault Gordini de Ismael Chaves/Clóvis de Moraes com 86 volts, ficando em segundo Leo Sperandio/Nelson Barela (Gordini) com 79 voltas e em terceiro Alberto Langano/Rubens Ruas (Gordini) com 64 voltas.



A largada da prova

[Ver RESULTADOS 1963/7](#)

16 – A FIA RECONHECE A FILIAÇÃO DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Através de correspondência de 10 de abril, a Federação Internacional de Automobilismo – FIA, manifestou seu inteiro apoio ao Automóvel Clube do Brasil, mesmo em função da criação da Confederação Brasileira de Automobilismo, informado ainda que deverá ser negado, pelo seu Comitê, qualquer pedido de filiação por parte da referida confederação. A referida correspondência, assinada pelo Sr. conde Liedekerde Beauford, presidente da FIA, e dirigida ao Sr. Sylvio Santa Rosa, presidente do ACB, é uma “pérola” do corporativismo e da irresponsabilidade, fazendo alusão, sem conhecimento de causa e dando “palpites” sobre as leis brasileiras e ainda divulgando uma decisão futura em relação ao um pedido de filiação da CBA. Transcrevemos abaixo o seu teor:

“Federation International de L’Automobile – Paris – General Sylvio A. Santa Rosa – Presidente do Automóvel Clube do Brasil – Rio de Janeiro, 10 de abril de 1963.

Meu caro presidente.

Recebi a sua carta de 29 de março de 1963, a qual despertou toda minha atenção e pela qual lhe agradeço. Percebi bem, que uma Confederação Brasileira de Automóvel foi constituída e que depois de ter efetuado, em vão diligências junto ao organismo competente, o Conselho Nacional do Esporte, a fim de obter o controle do esporte automobilístico, essa “confederação” dirigiu-se ao Governo Federal, de quem obteve um decreto, com violação do processo normal. O Governo, realmente, devia ter aceitado o parecer do Conselho Nacional do Esporte. Ora, esta aprovação não lhe pode ser dada por várias razões, e, especialmente, porque não está filiada à FIA.

Tomei conhecimento ainda mais, que o Automóvel Clube do Brasil espera poder fazer cancelar o decreto em questão.

Aparece claramente na sua carta, que um dos mais importantes elementos nesse caso é a filiação à Federação Internacional do Automóvel e por este motivo precisamente, a FIA poderá receber, da parte dessa Confederação um pedido de filiação.

Sendo o Automóvel Clube do Brasil filiado à FIA, há mais de cinquenta anos, tendo sempre se desincumbido com honra de suas obrigações esportivas e, considerando por outro lado, que o poder esportivo é indivisível, pode S. Sa. ficar certo, meu caro presidente, que o Comitê da FIA recusará um pedido de filiação, se lhe for dirigido pela citada Confederação.

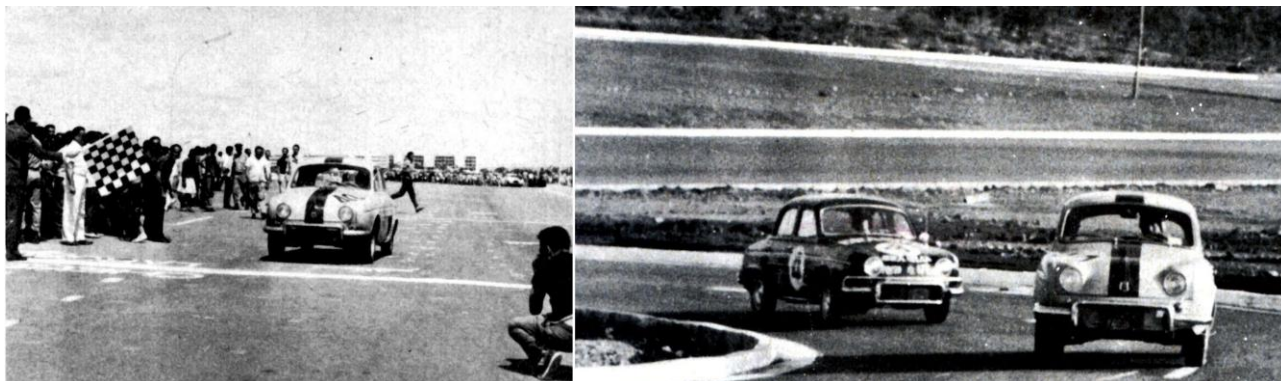
Espero vivamente que o AC do Brasil não tenha nenhuma dificuldade para restabelecer os seus direitos, e não é necessário dizer, que o apoio da FIA lhe é inteiramente concedido.

Com os meus melhores votos, peço-lhe aceitar, meu caro Presidente, a expressão dos meus melhores e mais cordiais sentimentos.

(a) Conde de Liedekerde Beaufort – Presidente da FIA”.

17 – I 12 HORAS DE BRASÍLIA

Numa declarada “guerra” contra a recém-criada Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, o Automóvel Clube do Brasil – ACB organizou, no dia 28 de abril, a prova “12 Horas de Brasília”, como parte das comemorações do terceiro aniversário de fundação da cidade. Para aumentar ainda mais o confronto, o ACB batizou a prova como “Prêmio João Vicente Goulart” (nome do presidente da República que assinou o decreto-lei de criação da CBA), divulgando que o Exmo. Sr. Presidente da República estaria presente ao evento. Nem o presidente compareceu, nem a CBA questionou a realização da prova, mesmo essa sendo realizada nos seus domínios, uma vez que a entidade era sediada em Brasília, nesse caso prevalecendo o “bom senso”, sem prejudicar a população brasiliense, que sempre se entusiasmava com as corridas de automóveis.



À esquerda a chegada do Gordini nº 40 de Christian Heins/Francisco Lameirão/Luiz Pereira Bueno, vencedor da categoria até 850 cc e à direita, uma disputa entre os Gordini de Luiz Carlos Fagundes/Francisco Lameirão/Luiz Pereira Bueno (41) e Aladino Borges/Humberto Damiani (4)

A prova, destinada aos carros nacionais enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA, foi dividida em três classes: “A” (Renault Gordini e Dauphine); “B” (DKW Vemag e Volkswagen); e “C” (FNM-JK, Simca e Willys Interlagos), e contou com a participação de 27 carros.

A largada foi dada exatamente à zero hora, com os carros alinhados em pelotões de 3-2-3, no viaduto em frente ao Banco do Brasil, com Christian Heins (Interlagos nº 22) se aproveitando de largar na segunda fila para tomar a dianteira e completar a primeira volta na liderança, seguido pelo JK-2, que estava sendo pilotado por Camillo Christófaro, que mesmo tendo largado no final do pelotão, tinha ultrapassado a maioria dos concorrentes nessa volta. E esses dois carros monopolizaram a disputa pela liderança, que durou até o amanhecer do dia, quando por volta das 7h10m, o Interlagos entrou nos boxes, com uma válvula do motor quebrada, para não mais retornar à corrida.

Inicialmente, o Interlagos 22 e o JK 2 trocaram inúmeras vezes de posição, seguidos pelos dois outros Interlagos, nº 12 e 21, pelo JK-65 e pelo Simca-45. O outro JK, de número 18, da mesma equipe do nº 2, parou logo nas primeiras voltas com problemas na embreagem.

Outra baixa sentida foi o Interlagos 12, de Wilson Fittipaldi Jr. e Eduardo Scuracchio, que ficou cerca de 10 voltas parado à margem da pista, na altura do Hotel Nacional, sendo reparado antes de retornar à prova.

Também o Interlagos 21 de Aguinaldo Góes/Rodolpho Costa, não estava correndo quando o dia amanheceu.

Quando tudo indicava a vitória do JK de Chico Landi/Camillo Christófar/Décio D'Agostino, às 9 horas da manhã, teve o motor fundido e abandonou a corrida.

A partir de então, começou uma nova corrida, com o JK-65 de Mário Olivetti/Amílcar Baroni, uma volta à frente do Simca de Marivaldo Fernandes/Ubaldo Lolli, cuja dupla fazia de tudo para descontar a vantagem do carro de Petrópolis.

Mas não houve tempo para recuperação e a dupla Olivetti/Baroni venceu a prova com uma média de 88,200 km/h para uma corrida de 12 horas de duração e 1.058,400 quilômetros percorridos.

Em segundo ficou o Simca de Marivaldo/Lolli, com uma volta de atraso e em terceiro o Gordini da equipe Willys, que recebeu o auxílio de Christian Heins, que se juntou a Luiz Pereira Bueno e Francisco Lameirão, para vencer na categoria, terminando apenas duas voltas atrás do vencedor.

[Ver RESULTADOS 1963/8](#)



O JK 65 vencedor da prova e os pilotos Amílcar Baroni e Mário Olivetti sendo cumprimentados pelo Prefeito Ivo de Magalhães.

18 – CARIOCA DE KART

Mais uma etapa do campeonato carioca de Kart foi disputada no dia 5 de maio, no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirante, no Recreio dos Bandeirantes, Rio de Janeiro. Na categoria internacional a classificação foi a seguinte: 1º Paulo Monteiro; 2º Vitório Danielli; 3º Aírton Miguez; 4º Cláudio Mattos; 5º Alcebiades Queiroz. O resultado da categoria nacional foi a seguinte: 1º Carlos Lourenço; 2º Paulo Roberto Monteiro; 3º Fernando Dias; 4º Mucio Lodi; 5º Jaime Abrunhosa; 6º Amadeu Girão,

19 – CIRCUITO CIDADE DE CAMAQUÃ - RS

De acordo com relação de resultados publicado no site do Museu do Automóvel de Passo Fundo, foi realizado no dia 19 de maio o “I Circuito da Cidade de Camaquã”, cidade localizada no sudeste do Rio Grande do Sul, a 129 quilômetros de Porto Alegre, tendo como vencedor Luiz Fernando Andreatta, pilotando um Gordini nº 53, com o tempo de 54m58s, ficando em segundo lugar Antônio Artreb (Gordini nº 1) com 55m15s, e em terceiro lugar Marcos Pereira (Karmann Ghia VW nº 23) com o tempo de 55m17s.

20 – III RALLY UNIVERSITÁRIO DO RIO DE JANEIRO

No dia 19 de maio foi disputado o III Rally Universitário do Rio de Janeiro, com início no Largo de São Francisco, passando pela Avenida Brasil, Campo Grande, Grota Funda, terminando no Recreio dos Bandeirantes, em frente à sede do Bandeirantes Praia Clube. O vencedor foi Mário Pedro Handofsky, pilotando um Volkswagen, classificando-se em seguida: 2º Ardelino Pinto; 3º José Wilcar Portela; 4º Paulo Sérgio Soares Amélio; 5º Armando Gasparian; 6º Marcos Gasparian; 7º Jonas de Oliveira Velho; 8º Maciel Jamel; 9º José Antônio da Costa Braga; 10º Paulo Roberto Mexias Prieto.

21 – I QUILÔMETRO DE ARRANQUE DE MACEIÓ

No dia 26 de maio foi disputado o I Quilômetro de Arranque de Maceió, na Av. Duque de Caxias e teve como vencedora Niége Rossiter, ao volante de um VW Sedan. O segundo colocado foi Paulo Rogério, também com VW Sedan e o terceiro Paulo Marinho pilotando um Renault Gordini.

22 – DEPUTADO ATACA A CRIAÇÃO DA CBA

No dia 28 de maio, o deputado federal por PTN de São Paulo, Dias Meneses, proferiu no plenário da Câmara dos Deputados um discurso, condenando a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, fazendo graves acusações a um dos membros da referida Confederação.

Segundo o deputado, “o Chefe da Nação, e o Ministro da Educação e Cultura, ao baixarem o decreto nº 51.857, de 20 de março, não se aperceberam tanto da ilegalidade, como da sua inconveniência. O ato é notoriamente ilegal porque para ter validade a Confederação teria que contar com a aprovação do Conselho Nacional de Desportos, mas o CND, ao contrário, manifestou-se totalmente em oposição a essa Confederação. Também a Confederação não pode ter sustentação, uma vez que não virá a ser filiada à FIA e, portanto, não terá reconhecimento internacional”. Continuou o deputado afirmando: “mas o pior de tudo, a Confederação Brasileira de Automobilismo veio beneficiar apenas e unicamente uma quadrilha internacional de ladrões de automóveis, tendo à frente a sinistra figura do “escroque” Ramon Backx que, para pasmo geral, foi designado secretário geral da novel Confederação”.

O deputado acabou por formular apelo ao Presidente da República e ao Ministro da Educação, no sentido de que esse decreto venha a ser revogado. Leu, ainda, discurso proferido na Assembleia Legislativa de São Paulo pelo deputado Farabulini Júnior, o qual, apoiado por outros 40 deputados paulistas, também se manifestou contrário à criação dessa Confederação.

Pura demonstração demagógica de um deputado ligado ao presidente do ACB, sem ter analisado os fatos sob o aspecto legal, uma vez que o CND era um órgão de assessoramento e não de decisão, a qual pertencia aos seus superiores hierárquicos, o Ministro da Educação e Cultura e o Presidente da República. Fazendo acusações contra o Sr. Ramon Backx Buggenhout, que eram regularmente usadas pelo presidente do ABC, acusações essas que jamais foram comprovadas e, além do mais, já apresentando a decisão do organismo internacional do automobilismo a FIA no sentido de não aceitar a filiação da CBA. Os fatos desagradáveis quanto à criação do CBA ainda estavam apenas no seu início. Enquanto isso, o Automóvel Clube do Brasil nada fazia para incentivar o automobilismo esportivo no Brasil, cujas realizações eram pífias.

23 – 24 HORAS DE LE MANS – A MORTE DE CHRISTIAN HEINS

Foi trágica, principalmente para o Brasil, a prova “24 Horas de Le Mans”, disputada nos dias 15 e 16 de junho, tendo em vista o gravíssimo acidente que vitimou o brasileiro Christian Heins. O acidente ocorreu pouco depois de completadas as primeiras 4 horas de corrida, quando o piloto brasileiro liderava a

categoria Protótipos até 1.000 cc assim como o “Índice de Performance”. O Aston Martin do inglês Innes Ireland e do neozelandês Bruce McLaren, que no momento era pilotado pelo primeiro, teve um grande vazamento de óleo, em função da quebra da bomba de óleo, enchendo a pista, na reta de Mulsanne, entrada para a curva Arnag e fazendo com que os três carros que o seguiam, perdessem a direção e rodasse na pista, provocando a colisão deles. O primeiro a rodar foi Jean-Pierre Manzon, que logo recebeu o choque do carro de Heins, com os dois carros pegando fogo. Roy Salvadori, por sua vez, também bateu violentamente no carro de Heins, que já estava em chamas, continuou rodando e lançando seu piloto à distância. O brasileiro foi retirado do seu carro ainda com vida e removido para o hospital, onde acabou falecendo em função das queimaduras recebidas, enquanto Manzon e Salvadori também foram removidos para o hospital, onde foram tratados e se recuperaram.



Duas fotos de Christian Heins antes da prova, com o seu Alpine M63 e outra do carro pegando fogo.

A corrida foi amplamente dominada pelas Ferrari, que lideraram do início ao fim, com constantes trocas de posições entre elas, para ao final conquistarem as seis primeiras colocações, com a dupla Lorenzo Bandini/Ludovico Scarfiotti em primeiro, se beneficiando do incêndio que afastou da corrida, o primeiro carro da equipe, pilotado por John Surtees/Willy Mairesse, quando este liderava a prova depois de 19 horas de corrida e com duas voltas de vantagem sobre o segundo colocado.

Dessa prova participou, sem concorrer a premiação, um carro Rover-BRM movido a turbina, que terminou a prova na oitava posição, completando 4.173,029 km, com uma média de 173,547 km/h. Esse carro, que largou trinta segundos depois do pelotão, enfrentou um desafio que era percorrer em 24 horas a distância de 3.601,712 km, com uma média de 149,880 km/h, meta que foi amplamente batida.



Passagem dos quatro primeiros na corrida; 1º nº 21 – Ludovico Scarfiotti/Lorenzo Bandini (Ferrari 250P); 2º nº 24 – Jean Beurlys/Langlois Van Ophem (Ferrari 250GTO); 3º nº 22 – Mike Parkes/Umberto Maglioli (Ferrari 250P); e 4º nº 25 – Pierre Dumay/Eldé (Ferrari 250GTO).

A se registrar a presença da Lola MK6 GT, equipada com motor Ford traseiro, primeiro ensaio de um carro Ford com motor traseiro em Le Mans, que originaria os famosos Ford GT40. O carro, pilotado por David Hobbs/Dick Attwood, se acidentou e abandonou a corrida e, curiosamente, havia sido desclassificado depois dos treinos, sob a alegação dos comissários técnicos, de que “não preenchia as condições de visibilidade”. Tal decisão acabou sendo reconsiderada depois que Eric Broadley e sua equipe de mecânicos efetuaram uma série de modificações e com isso o carro foi aceito pelos comissários.

Foi a primeira vez que um carro italiano, conduzido por pilotos italianos (Ferrari 250P, pilotada por Lorenzo Bandini/Ludovico Scarfiotti) venceu em Le Mans, vencendo também o índice de desempenho e a classe de Protótipos. O segundo colocado foi a Ferrari 250GTO de Langlois van Ophem/Jean Beurlys, que venceu a classe GT, ficando em terceiro lugar a Ferrari 250P de Mike Parkes/Umberto Maglioli.

[Ver RESULTADOS 1963/9](#)

24 – I CIRCUITO AUTOMOBILÍSTICO DO NORDESTE – RECIFE - PE

Foi realizado no dia 16 de junho, num circuito improvisado na Cidade Universitária, em Recife, Pernambuco, o “I Circuito Automobilístico do Nordeste”, organizado pela Associação Amadora do Automobilismo. Participaram da prova 10 carros, recebendo a bandeirada 6.

O vencedor foi Joaquim Gomes, que pilotou um DKW Vemag, lutando pela liderança desde o início da corrida, até que assumiu definitivamente a frente na volta 35, quando ultrapassou João Regueira.

Joaquim foi o vencedor da classe “Standard”, enquanto Regueira acabou vencendo a “Força Livre”.

O destaque da prova, como vem acontecendo nas provas disputadas no Nordeste, foi Geraldo “Gegê” Bandeira que, depois de ficar por longo tempo parado nos boxes, perdendo três voltas, retornou à corrida descontando o tempo perdido, para terminar na terceira colocação na mesma volta dos líderes.

Em quarto lugar ficou o baiano Lulu Geladeira, em quinto Fernando Campos e em sexto João Heráclio.

[Ver RESULTADOS 1963/10](#)

25 – II 12 HORAS DE PORTO ALEGRE

O Automóvel Clube do Rio Grande do Sul realizou no domingo, dia 23 de junho a “II 12 Horas de Porto Alegre”, cujo regulamento previa a participação de carros de fabricação nacional, enquadrados no “Grupo II” do Anexo J da FIA, divididos em três classes: “A” para carros até 850 cc; “B” para carros de 851 a 1.300 cc; e “C” para carros acima de 1.301 cc.

Não restava a menor dúvida de que a classe que despertaria maior atenção por parte do público seria a “C” que contava com a participação de 17 carros, entre os quais dois Simca da equipe oficial da fábrica, pilotados por Ciro Cayres e Jayme Silva, que assumiram a liderança da prova logo após a largada, seguidos por Breno Fornari, Catharino Andreatta, Vitório Andreatta e Paulo Feijó.

O primeiro carro de ponta a abandonar a corrida foi o Simca-26 de Jayme Silva/Marivaldo Fernandes quando liderava a competição.

Pouco depois também abandonou o outro Simca de fábrica o nº 44 de Ciro Cayres/Danilo Lemos, e com isso assumiu a liderança o JK-53 de Vitório Andreatta/Haroldo Dreux, que era seguido de muito perto pelo Simca-77 dos pilotos de Caxias do Sul, Walter Dal Zotto/Juvenal Martini.

Ao amanhecer do dia, o JK de Vitório Andreatta se retirou da prova, assim como havia se atrasado muito o Simca-79 de José Asmuz/Luís Fernando Costa, ficando a disputa pela liderança restrita aos carros de Dal Zotto/Martini, Fornari/Hoch, Foresti/Feijó e Catharino/Aldo.

Fornari, que liderava a prova teve uma mangueira do radiador rompida, perdendo bastante tempo nos boxes para efetuar o reparo, deixando o caminho livre para o Simca de Dal Zotto/Martini que venceu a prova, cumprindo uma média de 104,417 km/h, após percorrer nada menos que 1.254 quilômetros.

Na classe “B”, conforme estava previsto, os dois carros da equipe da Vemag, pilotados por Flávio Del Mese/Joaquim Cacaio Mattos e Marinho César Camargo/Bird Clemente, dominaram completamente a prova, não dando a menor chance a seus adversários.



O Simca nº 35 de Breno Fornari/Afonso Hoch - o Gordini nº 1 de João Bastian/Henrique Mutti Jr., vencedor na classe A, perseguido pelo DKW nº 27 de Alfredo Oliveira/Getúlio Veronese.

Observe-se que nessa pista, com longa retas, os pequenos carros da Vemag que em pistas, principalmente de rua, e com trechos de pista sinuosos, se beneficiavam, não tinham a menor chance de atacar os carros da classe “C”, que eram muito mais potentes.

Os dois carros cruzaram a linha de chegada emparelhados, embora com uma volta de diferença entre eles, ficando o nº 12 de Del Mese/Cacaio em primeiro, com a média de 99,174 km/h, tendo percorrido 1.196 quilômetros, e o nº 10 de Marinho/Bird em segundo, com uma volta de desvantagem. Em terceiro lugar ficou o DKW dos gaúchos Karl e Henrique Iwers, que ficaram três voltas atrás do vencedor da classe e duas atrás do segundo.



O Simca nº 77 de Walter Dal Zotto/Juvenal Martini, vencedor na classificação geral e na classe C - A chegada dos dois DKW Vemag da equipe oficial de fábrica: 12 – Joaquim Cacaio Mattos/Flávio Del Mese (1º na classe B), e 10 – Marinho Camargo/Bird Clemente (2º na classe B).

Por sua vez a classe “A”, teve a liderança desde pouco mais de 30 minutos de iniciada a corrida, até o seu final da dupla João Bastian e Henrique Mutti Jr., que acabou vencendo depois de completar 1.137 quilômetros, numa média de 94,459 km/h., mas foi uma vitória que parecia tranquila que acabou se complicando, pois quando faltavam apenas 4 voltas para o término da corrida João Bastian capotou espetacularmente o carro. Levado para os boxes retornou à corrida apenas para receber a bandeirada de chegada, rodando em baixa velocidade, na insistência dos pilotos uma vez que quando sofreram o acidente estava duas voltas à frente do segundo colocado. Em função de tudo isso, o carro de Rui Bastian, irmão de

João Bastian, foi tirando a diferença e poderia tê-lo ultrapassado antes da bandeira de chegada, mas preferiu escotar o Gordini nº 1, até que recebessem a bandeirada de chegada praticamente emparelhados.

Ver RESULTADOS 1963/11

26 – CONTINUAVA O IMBRÓGLIO ACB X CBA

Depois de assinado o Decreto-lei de criação da CBA, o Automóvel Clube do Brasil entrou com recurso na justiça e, como o estatuto da CBA ainda não estava aprovado pelo CND, este órgão, mesmo contrariando a decisão dos seus superiores, decidiu manter o ACB como comandante do automobilismo no país, de forma precária, até que a justiça resolvesse a questão. Sobre o assunto, assim se manifestou o secretário geral da CBA, em carta enviada ao “Jornal dos Sports”:

Brasília, 26 de junho de 1963

Ilmo. Sr.

Redator de “Janela Aberta” – “JORNAL DOS SPORTS”

Rua Tenente Possolo, 15/15, Rio de Janeiro (GB)

Prezado Senhor

Agradeço-lhe a acolhida dada, em sua prestigiosa coluna, à nossa comunicação sobre o Decreto nº 51.857, de 20/3/63, que instituiu a CBA, oportuno ato do Presidente João Goulart que, atendendo à Exposição de Motivos nº 101-A do Sr. Ministro da Educação e Cultura, enquadrou definitivamente o desporto automobilístico nos termos da Lei.

Entretanto, V. Sa. considera ilegal o referido decreto, afirmando que “escapa, inteiramente, às normas do CND”.

Permita-me discordar. O Conselho Nacional de Desportos é um órgão opinativo, não podendo decidir sobre a quem cabe o comando de determinado desporto. Então bem definidas as suas atribuições, tanto no Decreto que o criou (3.199 de 14/4/41), como no seu Regimento Interno (Decreto nº 19.425, de 14/8/45). Quem decide, exclusivamente, é o Ministro da Educação e Cultura. Prova incontestável disso, foi o despacho do Ministro encaminhado o processo da CBA – “Ao CND para opinar e devolver em 30 dias”. Ele sugere, opina ou indica ao Ministro da Educação e Cultura, que decide finalmente, homologando ou não as suas deliberações e decisões. A própria Deliberação 39/45, que deu poderes ao “Automóvel Clube do Brasil” para dirigir temporariamente o automobilismo, era um ato discutível, pois nunca fora homologado pelo Ministro da Educação e Cultura.

Ao aprovar o Parecer nº 2/63, da Consultoria Jurídica e revogar a citada Deliberação 39/45, usando da sua autoridade e competência, o Ministro da Educação e Cultura, encaminhando a Exposição de Motivos à Presidência da República, possibilitou a execução do Decreto Federal, ato dos mais perfeitos e amparado totalmente nas leis do País. Não feriu supostos direitos nem tampouco contrariou normas. Fez-se justiça ao desporto automobilístico.

Para melhor juízo de V. Sa. remeto cópias dos Pareceres nºs 2/63 e 32/63, da Consultoria Jurídica do Ministério da Educação e Cultura.

Grato pela atenção dispensada ao presente esclarecimento, valho-me do ensejo para reiterar a V. Sa. os protestos de estima e consideração.

Cordialmente,

R. B. von Buggenhout – Secretário Geral.

27 – PRÊMIO ANIVERSÁRIO DO ACESP

Finalmente retornaram as corridas de automóveis ao autódromo de Interlagos no final de semana de 29 e 30 de junho, com a realização do “II Prêmio Aniversário do ACESP”, em comemoração ao quarto aniversário da entidade. No sábado, dia 29 foi realizada uma corrida destinada a pilotos estreantes e novatos, que contou com a inscrição de 35 carros e a participação de 30.



Os carros alinhados para a largada da prova de Estreantes e Novatos

Desde a largada se destacaram os JK nº 77 e 3, de Vitor Simonsen, que corria sob o pseudônimo de “C. Clift” e de Antônio Bixilia, que permaneceram nessas posições até a bandeirada final.

Pouco atrás se destacava João Batista Bravo Caldeira, que pilotando um Gordini se posicionou na terceira colocação, sendo seguido por outro Gordini, de Carol Figueiredo, pelo DKW de Ângelo Pace e pelo Gordini de José Carlos Pace.

O desempenho desses carros com preparação do “Grupo I” do Anexo J da FIA foi notável, com o vencedor completando diversas voltas na casa de 4m21 enquanto o Gordini de Bravo Caldeira rodava em 4m35s7.

Levando-se em consideração que os JK de pilotos experientes, com essa preparação não baixavam de 4m25 e o Renault 1093 de Christian Heins de 4m38s, ficou a expectativa de que estivessem alterados em relação ao regulamento e o que se viu na vistoria técnica realizada depois da corrida, foi que muitos deles não se enquadravam no regulamento e com isso os carros nº 77 (JK); 3 (JK); 71 (Gordini); 1 (DKW); e 7 (DKW) foram desclassificados, sagrando-se vencedor o Gordini nº 4 de Carol Figueiredo.

[Ver RESULTADOS 1963/12](#)



Antônio Bixilia (JK 3) e João B. Caldeira (Gordini 71) foram desclassificados e Carol Figueiredo Gordini 4 – venceu a prova.

Terminada essa corrida foi realizada a prova classificatória para definição do grid de largada para a categoria “Mecânica Nacional”. O mais rápido foi Camillo Christófaro, com sua Maserati 250F Corvette, com o tempo de 3m42s0 média de 122,553 km/h, ficando em segundo lugar Ciro Cayres, na Maserati 450S, com o tempo de 3m42s6, com o grid de largada ficou assim definido:

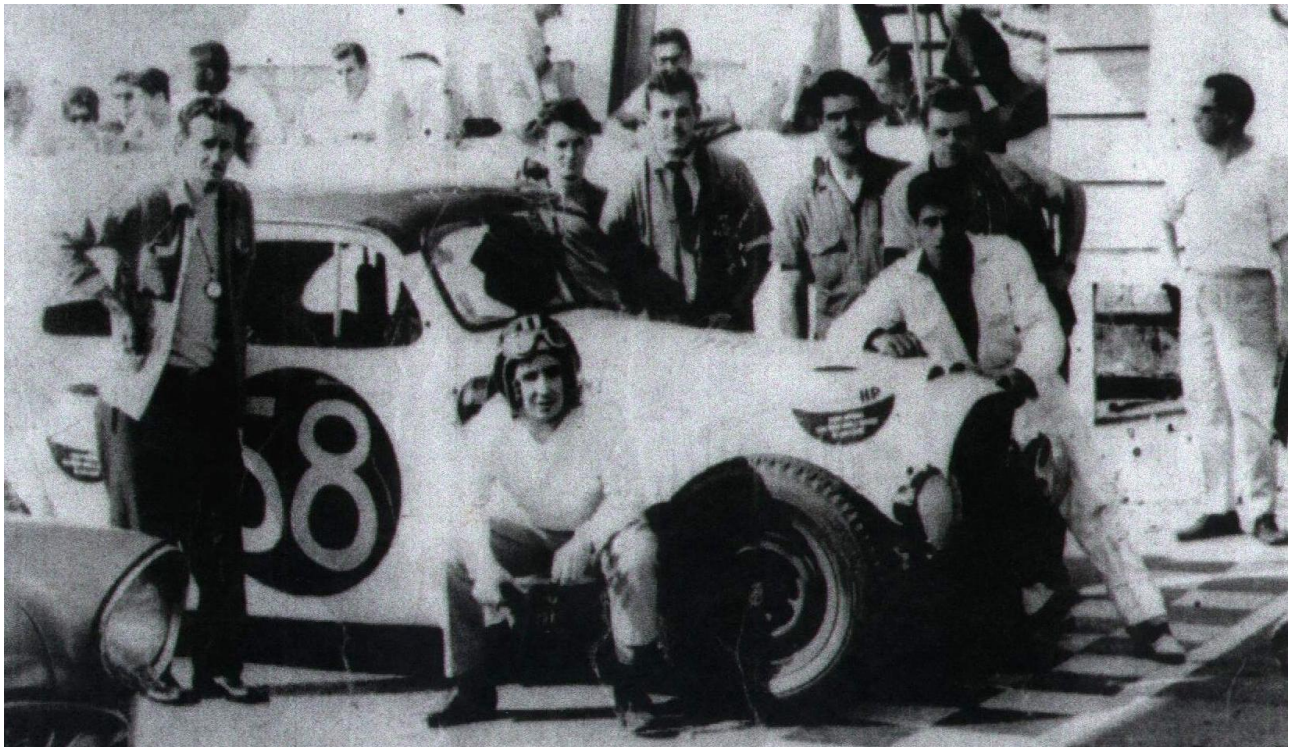
18 Camillo Christófaro Maserati 250F Corvette 3m42s0	27 Ciro Cayres Maserati 450S 3m42s6	14 Nicola Papaleo Ferrari 375 Corvette 3m45s6
11 Roberto Gallucci Maserati 250F Corvette 3m46s2	34 Luciano Bonini Bonini Corvette 3m49s8	
22 Luiz Valente Alfa Romeo Corvette 3m55s0	26 Jayme Silva/Marivaldo Fernandes Landi Bianco Simca 3m55s0	74 Waldimir Fakri Ferrari 125C Lancia 4m05s0
92 Militão Mena Talbot Lago T26 Ford 4m05s1	47 Aroldo Louzada/Arnaldo de Almeida Maserati Simca 4m15s0	
50 Amaral Júnior Maserati Corvette 4m17s6	48 Alcides Camporezzi Maserati Cadillac 4m21s9	41 Leocadiu Pelusi Maserati Ford 4m23s4
25 Augusto Lolli Bugatti Biaggio Ford 4m36s6	17 Sérgio Medeiros Tubularte DKW 5m05s9	
90 Antônio Mendes Barros Maserati 250F Corvette	99 Alberto Brizzi/Anísio Campos Sevi DKW	

OBS: - o carro nº 50 de Amaral Júnior não largou.

No domingo, dia 30, inicialmente foi disputada uma corrida para a categoria Turismo Força Livre, com a participação de 11 carros.

Durante as quatro primeiras voltas, ocorreu uma luta muito interessante entre as carreteras Chevrolet Corvette de Antônio Carlos Avallone e Roberto Gallucci, que terminou quando Gallucci abandonou com problemas mecânicos. A partir de então, Avallone não teve adversários à altura do desempenho do seu carro, vencendo com tranquilidade. Outro carro que chamou muito a atenção nas voltas iniciais foi o DKW Vemag de Lauro Soares que, porém, também não resistiu e abandonou a corrida.

Em segundo lugar, na mesma volta do vencedor ficou o JK nº 25 de Emílio Zambello, classificando-se a seguir Nelson Calabresi, este com uma volta de desvantagem.



Antônio Carlos Avallone vencedor da prova de Turismo Força Livre

A prova da categoria Mecânica Nacional foi dividida em duas baterias de 10 voltas cada uma, perfazendo um total de 160 quilômetros.

Na primeira bateria, Ciro Cayres se atrasou na largada, passando na primeira volta na nona posição. Com a sua forma forte de pilotar, Ciro Cayres foi ganhando terreno e empolgando o público presente a Interlagos e, na segunda volta, estava em quinto lugar. Na volta seguinte, já era o terceiro e na quarta ocupava a segunda posição, atacando o líder que era Camillo Christófar, para assumir a liderança na 7ª volta e vencer a prova. Camillo foi segundo e Luiz Valente, que estreava a antiga Alfa Romeo Corvette que pertencera a Camillo o terceiro e Roberto Gallucci o quarto.

A segunda bateria começou sem a presença de Ciro Cayres, que tinha ficado sem embreagem, como consequência dos motivos que fizeram com que se atrasasse na largada da primeira bateria. O outro favorito, Camillo Christófar, enfrentava problemas com a carburação do motor do seu carro e com isso não alimentava esperanças de vitória, mas largou mesmo assim. Sem esses favoritos, a corrida não perdeu brilhantismo, com Roberto Gallucci e Luiz Valente travando um belo duelo pela vitória. Valente liderou as duas primeiras voltas, com Gallucci assumindo a primeira posição a partir da 3ª volta, que manteve até o final, sempre com Valente por perto. Outra luta interessante foi travada entre Nicola Papaléo que estreava na equipe de Camillo Christófar e Luciano Bonini, num carro de sua fabricação, vencida pelo segundo.

Computando-se o resultado das duas baterias, a vitória ficou de Luiz Valente, com Roberto Gallucci em segundo e Luciano Bonini em terceiro. Na classe até 2.500 cc o vencedor foi o Landi-Bianco Simca de Jayme Silva/Marivaldo Fernandes e na classe até 1.100 cc (Fórmula Júnior) venceu a dupla Alberto Brizzi/Anísio Campos (Servi DKW).

O Landi Bianco Simca, era o carro que pertenceu a Buby Loureiro. A equipe Simca substituiu o motor DKW pelo Simca V-8 e para isso, teve que alongar um pouco o entre eixos do carro.

[Ver RESULTADOS 1963/13](#)



Largada da primeira bateria da prova da Mecânica Nacional

28 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

Na tarde de sábado, dia 6 de julho, teve prosseguimento o campeonato carioca de kart com duas provas realizadas no kartódromo do Motel Clube Bandeirantes. Na primeira, reservada à Categoria Brasil, a vitória ficou em poder do kartista João Vital, enquanto na prova da Categoria Internacional, o vencedor foi Paulo Roberto Monteiro. Ressalte-se que os dois pilotos, líderes dos respectivos campeonatos, até essa prova, Sílvio Abrunhosa (categoria Brasil) e Vitorio Daniele (Internacional), terminaram em 2º e 4º lugares em suas provas, com Abrunhosa mantendo a liderança da “Brasil”, enquanto na Internacional o novo líder passou a ser Paulo Roberto Monteiro. Foram os seguintes os resultados: Categoria Brasil – 1º João Vital Melo; 2º Sílvio Abrunhosa; 3º Jaime Abrunhosa; 4º Mucio Lodi; 5º Amaral Peixoto. Categoria Internacional – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Carlos Brisson; 3º Alexandre Pereira; 4º Vitorio Daniele; 5º Alberto Alcoulumbre.

29 – I CIRCUITO DE TERESÓPOLIS - RJ

Mário Olivetti pilotando um FNM-JK foi o vencedor do “I Circuito Automobilístico da Cidade de Teresópolis”, prova disputada dia 7 de julho, pela manhã, como parte das comemorações do 72º aniversário da cidade serrana. Luiz Felipe Gama Cruz foi o vencedor da classe até 850 cc, Giovanni Bianchi na de 1.000 cc e Fernando Barcelos na de 1.300 cc.



Flagrante do acidente entre o Gordini 62 de Jorge Schuback e o DKW 69 de João Varanda Filho.

Na largada estavam presentes três “JK”, três “VW”, sete “DKW” e quatro “Gordini”, totalizando dezessete carros e iniciada a corrida, Mário Olivetti, com o JK-65 e Sérgio Palhares com o JK-10 tomaram a ponta, com Olivetti rodando os 1.800 metros do circuito na faixa de 1m21s, acompanhado de perto por Palhares. Em terceiro corria outro JK, no número 7 de Leon Max, que embora num ritmo menor, se mantinha pouco à frente do batalhão de DKW. A luta entre Olivetti e Palhares durou até a 18ª volta, quando Palhares ficou sem freios e teve que se retirar. A partir de então, Olivetti teve apenas que completar as voltas que faltavam para vencer a prova.

Atrás dos “JK”, brilharam, no pelotão de DKW, os carros de Giovanni Bianchi (nº 9) e Norman Casari (nº 69), que duelaram pela vitória na classe que terminou com o primeiro.

Entre os Gordini, apenas Luiz Felipe Gama Cruz e Luigi Ciai se destacaram e entre os Volkswagen, o nº 28 de Gilberto Augusto foi desclassificado, sobrando apenas o de Fernando Barcelos.

[Ver RESULTADOS 1963/14](#)

30 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

No dia 20 de julho a Federação Carioca de Automobilismo organizou uma prova-extra no kartódromo do Motel Clube Bandeirante, no Recreio dos Bandeirantes, que teve os seguintes resultados: Categoria Brasil: 1º Jaime Abrunhosa; 2º Manoel Maria; 3º Amauri Ferreira; 4º Isidoro Danon; 5º Amadeu Girão; Categoria Internacional: 1º Luís Cláudio Matos, 2º Vitório Danieli; 3º Carlos Brisson; 4º João Vital.

31 – VIII CIRCUITO DE PETRÓPOLIS - RJ

O VIII Circuito de Petrópolis foi disputado no dia 28 de julho, com a realização de duas corridas, uma para carros nacionais do Grupo I do Anexo J da FIA e a principal para carros nacionais do Grupo III do Anexo J da FIA.

E essa classificação dos carros deu início a um protesto, quando os organizadores aceitaram a inscrição do Interlagos Cupê, de 850 cc, dos primos Álvaro e Aylton Varanda no Grupo I, apesar de serem carros de Gran Turismo. Os organizadores se basearam numa quase que imposição da Willys, que procurando brechas no regulamento da FIA, afirmava que os carros poderiam competir no chamado “Grupo I”, o que era absurdo, mas que acabou prevalecendo. Com isso, a Vemag retirou suas inscrições para a corrida do Grupo I, embora mantivesse, pelo menos Bird Clemente na corrida do Grupo III.



O Interlagos Cupê nº 2 vencedor da prova pilotado por Álvaro e Aylton Varanda

Assim sendo, com o Interlagos aceito, foi disputada a primeira corrida que inicialmente foi dominada pelo DKW Vemag de Gilberto Augusto, que nitidamente estaria fora do regulamento, até que este enfrentou problemas de ignição e se retirou da corrida. A partir de então, o Interlagos reinou soberano, completando as 30 voltas do circuito numa média de 82,670 km/h.

A prova principal, para carros do Grupo III, tinha como maiores atrações os JK de Mário Olivetti, Amílcar Baroni e Emílio Zambello, o Simca da equipe de fábrica, com Jayme Silva, o DKW Vemag, também de fábrica, de Bird Clemente, e o Interlagos Berlineta, de 1000 cc, de Álvaro Varanda.

No sábado, Emílio Zambello teve o motor do seu carro danificado, encontrando esferas de aço dentro de um cilindro do motor. Posteriormente foi identificado que o fato foi criminoso, com alguém retirando uma vela e jogando as esferas dentro do cilindro. O fato é que Zambello ficou fora da corrida,

Também na véspera da corrida, constatando a presença de Wilson Fittipaldi Jr. e todo o “staff” da Willys em Petrópolis para dar assistência ao carro de Varanda, este acabou acertando a sua substituição por Fittipaldi na condução do Interlagos.

Na largada saiu na frente Mário Olivetti no seu “JK-65”, número escolhido na alusão de uma futura candidatura do ex-Presidente da República em 1965.

Wilsinho, que tinha largada no final do pelotão, vinha passando por seus adversários, até alcançar o segundo lugar e começar a pressionar Olivetti, até assumir a liderança na 11ª volta, que manteve até o final das 55 voltas da prova.

Wilsinho venceu com o tempo de 1h48m01s, média de 91,653 km/h, com Olivetti em segundo a apenas 8 segundos de distância, ficando em terceiro Baroni, em quarto Jayme Silva, em quinto Wilson Demiti (Simca) e em sexto Sérgio Carvalho (DKW Vemag).

Bird Clemente, que tinha se casado com a irmã de Ciro Cayres na véspera da prova, enfrentou problemas com o motor do seu carro falhando, até ser obrigado a abandonar a corrida quando seus freios acabaram.

Fato curioso foi o chefe da equipe da Willys, Luiz Antônio Greco, tentar impedir que o piloto Teodoro Duvivier participasse da corrida, sob a alegação de que o Aero Willys não era um carro feito para corridas e que a sua participação poderia transferir uma forma de propaganda não desejada pela montadora.

[Ver RESULTADOS 1963/15](#)



À esquerda aspecto da disputa entre o JK-65 de Mário Olivetti e o Interlagos 2 de Wilson Fittipaldi Jr. e, à direita, a bandeira vitoriosa de Wilson Fittipaldi Jr.

32 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

Na tarde de sábado, 3 de agosto, no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, disputou-se mais uma prova do calendário carioca de kart, com a vitória de João Vital, na categoria Brasil, e Fernando Dias na prova extra que substituiu a categoria Internacional, por falta de pilotos nessa categoria. O resultado final das 30 voltas da categoria Brasil foi o seguinte: 1º João Vital; 2º Alcebíades Queiroz; 3º Sílvia Abrunhosa; 4º

Mucio Lodi; 5º Victor Perdigão. A prova “extra” teve o seguinte resultado: 1º Fernando Dias; 2º Vitor Perdigão.

33 – VOLTA TURÍSTICA DA GUANABARA

No dia 4 de agosto foi realizada a “Volta Turística da Guanabara”, prova de Rally, promovida pelo Jornal O Globo e patrocinada pela Cafiaspirina. A prova teve a participação de 66 carros e foi vencida por João Ferreira e Antônio Sérgio no Volkswagen nº 4, que perdeu 43s4/10, correspondente a 54 pontos. O resultado geral foi o seguinte: 1º João Ferreira/Antônio Sérgio (54 pontos perdidos); 2º João Antônio e Aroldo Velasco (78); 3º Rubens Nina/Jorge Alberto (112); 4º Marcos Jorge/Luís Guilherme (124); 5º Ardelim Pinto/Eurico de Oliveira (131); 6º Elísio Melo/Eduardo Oliveira; 7º Stelio José/Regina Nunes; 8º Carlos Eduardo/Clara Luísa; 9º Manuel Schachrer/Simão (264); 10º Sérgio e Diana Canário (282); 11º Afonso Lopart/Luís Horácio (292); 12º Vilmar Lopes/Ilídio Augusto (293); 13º Abelardo e Mauro Podcameni (320); 14º Armando Gasparian/Ana Júlia; 15º José Wilcar/Sérgio Lopes; 16º Paulo Fabrício/Darci Alves; 17º Carlos Fernando/Lea Maria; 18º Peter e Marion Lang; 19º Carlos Joaquim/Fred Montenegro; 20º Márcio Coelho/Maurício Marques; 21º Paulo Sérgio/Heitor Luís; 22º Manuel Fernandes/Luís Raimundo; 23º Roberto Luís/Sérgio Lessa; 24º Antônio Augusto/José Silveira; 25º Lúcio Vandecil/Eugênio Ernesto; 26º Adalberto Nunes/Maria da Glória; 27º Luís Augusto/Alcino Pires; 28º Valdemiro Macieira/Luís Marinho; 29º Joaquim Lopes/Eliana Oliveira; 30º Narbal Fontes/Ameríncio Fontes; 31º Manuel Fernandes/Jorge Dias; 32º Roberto Hadler/Júlio Belisário; 33º Paulo Cartaxo/Terezinha Louzada; 34º Alberto Henrique/Márcio Alves; 35º Alfonso Semeraro/Aluísio Mattisse; 36º João Calheiros/Mário Consantini; 37º Fernando Pedrosa/Ailton Azeredo; 38º Luís Arruda/Francisco Vilaça; 39º Isidoro Danon/Manuel Martins; 40º Danilo Lima e João Malheiros; 41º Luís Roberto/Tácito Prado; 42º Júlio Pessoa/Vivian Parker; 43º Carlos Eduardo/João Luís; 44º Heráclio Shiavo/Antônio Luís; 45º Hélio Soares/Jaime Marques; 46º Amadeu Girão/Amauri Ferreira; 47º Ivo da Rocha/Mário Alberto; 48º Lúcio Ottoni/Reinaldo Valente; 49º Antônio Vicente/Roberto de Almeida; 50º José Ricardo/Muricol Rocha; 51º Valdir Mendes/Mário Pedro; 52º Paulo Roberto/Valdir Faria; 53º Flávio Lima/Evandro José; 54º Carlos D. Berenhouse/Rene Bertrando; 55º Humberto Esteves/J. Loureiro; 56º Herculano e Antônio Ferreirinha; 57º Pedro José/Flávio Grotera; 58º Carlos de La Roque/Roberto Bastos; 59º Armando Amato/Moacir Magalhães; 60º Guilherme Borgaff/Sens Stotevan; 61º Carlos Eduardo/Alexandre Obino; 62º Gilberto Barcala/Murilo Cortez; 63º Walter Borghoff/José Murray; 64º Jerônimo Dias/Miguel Antônio.



Dois aspectos da prova

34 – ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

Sérgio Bosco Rosas venceu a terceira etapa do Campeonato Paulista de Kart, realizada dia 4 de agosto no kartódromo do Santa Cruz Weekend Club, em Cotia, cuja classificação final foi: 1º Sérgio Bosco Rosas; 2º

Joaquim Cacao Mattos; 3º Maneco Combacau; 4º José Carlos Pace; 5º Gastão B. Ferreira; 6º Carmino Grisolia Netto; 7º Moacir Barreto Ruir; 8º Antônio C. Maia; 9º Sérgio Lara Campos; 10º Enio Franco.

35 – II 6 HORAS DE PELOTAS

As más condições atmosféricas prejudicaram sensivelmente o desenrolar das “II 6 Horas de Pelotas”, prova válida para o campeonato gaúcho de Turismo Grupo III, organizada no dia 11 de agosto pela Associação Pelotense de Automobilismo, sob a supervisão do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul.

Uma chuva persistente caiu desde a véspera da prova, tornando difícil a sua realização na pista improvisada nas ruas da cidade de Pelotas, mas, apesar disso, não foram registrados acidentes com gravidade.

Como consequência a prova foi dividida em duas baterias de 3 horas, uma para os carros da Classe “C”, acima de 1.300 cc e outra para as Classes “A” com carros Gordini, Dauphine e VW e “B” com DKW Vemag.

A primeira prova das classes “A” e “B”, teve a participação de 16 carros, sendo 7 Gordini, 8 DKW e 1 VW, foi vencida com grande tranquilidade pelo DKW Vemag de Karl e Henrique Iwers, que completou 65 voltas no tempo de 3h01m53s6, média de 83,636 km/h. Em segundo lugar se classificou a dupla Rui Bastian/Anísio Campos, com um Gordini, que venceram na classe “A”, completando 64 voltas no tempo de 3h01m52s2, média de 82,337 km/h. Em terceiro lugar se classificou o Gordini de João Bastian/Henrique Mutti Jr.



A chegada vitoriosa do Gordini 33 de Anísio Campos/Rui Bastian.

Em seguida foi disputada a prova com os carros Acima de 1.300 cc que foi vencida pelo FNM 2000 JK da dupla Lauro Maurmann Jr./Renato Petrillo, que completou 71 voltas em 3h00m34s2, média de 92,007 km/h, batendo o Simca de Breno Fornari/Afonso Hoch por apenas 4 segundos.

[Ver RESULTADOS 1963/16](#)

36 – KART NO RECREIO DOS BANDEIRANTES

Mais uma rodada do campeonato carioca de kart foi disputada no dia 24 de agosto, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, cujos resultados foram: Categoria Internacional – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Vitorio Danieli; 3º Carlos Brisson; 4º Luís Cláudio Matos; 5º Ailton Miguez. Categoria Brasil – 1º José Cristóvão; 2º Sílvia Abrunhosa; 3º Alcebíades Queiroz; 4º Vitor Perdigão; 5º Isidoro Danon.

37 – II CIRCUITO DE ARARAQUARA

No dia 25 de agosto foi realizado o II Circuito de Araraquara, que se tornou, assim como no ano anterior um completo sucesso, com destaque para o cuidado com a segurança que os organizadores tiveram, procurando, com os recursos dos quais dispunham naquele tempo, isolar a assistência dos locais mais perigosos. Esse segundo circuito foi dividido em três provas. A primeira destinada aos carros do Grupo I, com grande participação de pilotos estreantes e novatos, a segunda para os carros de Mecânica Nacional até 2.500 cc e Fórmula Júnior e a terceira, a principal, para os carros enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA.

A prova do grupo I teve a participação de 18 carros, que deveriam percorrer 15 voltas pelo circuito de 3.980 metros, totalizando 59,700 quilômetros e foi amplamente dominada pelos Willys Interlagos, que durante a corrida dominaram as quatro primeiras colocações, resultado não concretizado ao final da prova, por causa do grave acidente ocorrido com o piloto Antônio Carlos Scavone, que ocupava a terceira colocação até atingir a penúltima volta, quando capotou na curva de entrada da reta de chegada. O piloto foi removido para o hospital desacordado, mas depois de um período de internação acabou se recuperando plenamente. Quem dominou a prova foi o Interlagos conversível nº 97 pilotado por José Carlos Pace, que terminou a prova no tempo de 44m02s2, média de 81,341 km/h. Marivaldo Fernandes (Berlineta nº 45) e Yraê Aranha (Berlineta 12) ficaram em segundo e terceiro respectivamente, enquanto na quarta posição terminou o DKW Vemag nº 20 de “Fag”, que foi desclassificado ao final da prova por haver se recusado a permitir a vistoria no seu carro. Com isso, Carol Figueiredo, Gordini nº 6 terminou em quarto e primeiro entre os carros com até 850 cc, ocorrendo outra desclassificação, a do DKW Vemag nº 22 do piracicabano Maks Weiser, pois segundo os comissários técnicos, o feixe de molas traseiro do seu carro tinha uma lâmina a menos. Deve-se registrar que dos 18 carros que largaram, apenas o carro de Scavone não recebeu a bandeirada de chegada.

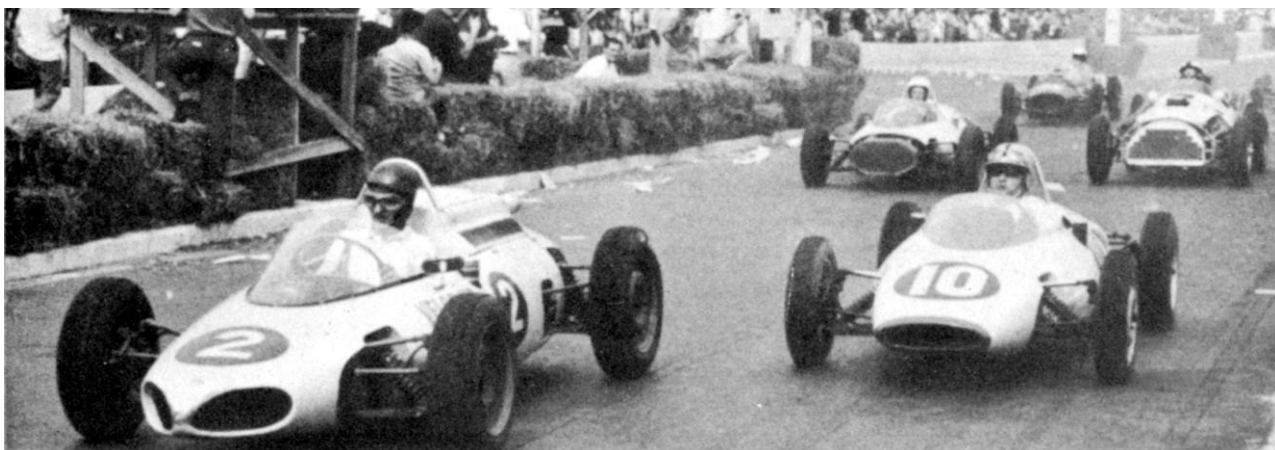


Largada da prova do Grupo I (Estreantes e Novatos) com Marivaldo Fernandes e José Carlos Pace na primeira fila.

Em seguida foi a vez da prova para os carros da Mecânica Nacional até 2.500 cc e Fórmula Júnior, com a participação de 7 carros, sendo 4 da Mecânica Nacional e 3 Fórmula Júnior.

Desde os treinos se notava que a disputa pela vitória deveria ficar restrita ao Landi-Bianco FNM de Chico Landi e o Landi-Bianco DKW de Marinho César Camargo Filho, com Marinho ficando com a pole-position, com o tempo de 2m31s2, enquanto Landi fez 2m31s8. O terceiro tempo foi da Maserati 250F com motor Simca de Ciro Cayres, com 2m33s6, com Jayme Silva em quarto no Landi Bianco Simca, com 2m34s8.

Uma mudança de última hora acabou acontecendo em função do acidente sofrido por Antônio Carlos Scavone. Como este tinha sido levado ao hospital, teve que ser substituído por Luiz Pereira Bueno, que pilotou o Landi-Bianco Gordini nº 33. Completaram o grid o Landi-Bianco Gordini de Wilson Fittipaldi Jr. e a Ferrari Lancia de Waldimir Fakri.



Largada da prova de Mecânica Nacional, com Chico Landi (2) e Marinho Camargo (10) na frente.

Com o carro de Marinho apresentando problemas desde a largada, Chico Landi assumiu o comando que manteve durante as 20 voltas da prova. Marinho ainda fez a volta mais rápida, novo recorde para a pista de Araraquara, com o tempo de 2m29s, média de 96,161 km/h, mas acabou abandonando depois de quatro voltas com problemas de ignição. Ciro Cayres foi o segundo, sem ter a sua posição ameaçada e em terceiro chegou Luiz Pereira Bueno, primeiro entre os Fórmula Júnior. Wilson Fittipaldi Júnior foi o quarto a completar a prova, com uma volta de desvantagem, motivada por uma parada forçada nos boxes para trocar uma roda que tinha tocado o meio-fio e ficado empenada. Jayme Silva e Fakri não terminaram a prova.



Dois carros construídos por Chico Landi e Tony Bianco: 26 – Jayme Silva (Simca) e nº 33 Luiz Pereira Bueno (Gordini)

Para a prova principal se esperava um duelo entre dos dois DKW Vemag da equipe de fábrica e os três Interlagos, da equipe Willys.



Largada do Grupo III com os DKW Vemag de Bird Clemente (11) e Marinho Camargo (10) à frente do pelotão.

Nas provas de classificação, Bird Clemente foi o mais rápido no DKW-11, com o tempo de 2m43s2, ficando em segundo lugar o DKW-10 de Marinho, com 2m43s4. Os Interlagos vinham a seguir, com Wilson Fittipaldi Jr. no nº 22 em terceiro (2m43s8), Aguinaldo Góes em quarto no nº 21 em quarto e Eduardo Scuracchio no nº 12 em quinto, os dois com o mesmo tempo: 2m49s2. O sexto colocado era Emílio Zambello, com seu FNM-JK nº 28, com o tempo de 2m53s4, sem a menor chance contra os mais leves e ágeis carros da Vemag e da Willys.

Marinho largou na ponta, escoltado por Bird Clemente, que era muito acossado por Wilsinho, que acabou assumindo a segunda colocação na 8ª das 30 voltas do circuito, quando o carro de Bird Clemente começou a apresentar falhas no seu motor. A partir de então o que se viu foi Wilsinho tentando alcançar Marinho, sem sucesso até a bandeirada final, que Marinho recebeu no tempo de 1h22m03s4, média de 87,306 km/h. Wilsinho foi o segundo, Bird o terceiro, muito apertado por Scuracchio que foi o quarto e terminando em quinto Aguinaldo Góes. Emílio Zambello resistiu às investidas de Luiz Pereira Bueno, no Gordini nº 41 até à 24ª volta, quando Bueno finalmente conquistou a sexta posição, deixando Zambello na sétima. Dos 19 carros que largaram, 15 receberam a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1963/17](#)



Da esquerda para a direita: Bird Clemente (DKW 11) recebendo a bandeirada de chegada – O Gordini 42 de Anísio Campos e o Interlagos 17 de Carlos Scorzelli sendo atacados pelo Interlagos 21 de Aguinaldo Góes – Joaquim Cacao Mattos (DKW 6)

38 – CND À FRENTE DO AUTOMOBILISMO

Em reunião realizada no dia 26 de agosto, o Conselho Nacional de Desportes – CND, evocou para si a direção do automobilismo nacional, enquanto não for homologado o Estatuto da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA. O Conselheiro Constantino Cury, relator do pedido da CBA, passou a responder por todos os atos referentes ao automobilismo, enquanto o Conselho Regional de Esportes, nas provas estaduais, dava as licenças “ad-referendum” do CND. Com essa decisão, até mesmo o Automóvel Clube do Brasil, para organizar corridas automobilísticas, necessitava da autorização do CND.

39 – II 3 HORAS DE VELOCIDADE

Criada em 1962, as “Três Horas de Velocidade”, prova preliminar dos “500 Quilômetros de Interlagos”, foram disputadas no domingo, 1º de setembro, com a participação de 33 carros.

A prova desse ano foi bastante concorrida, chegando a ter mais de 50 inscrições e mais uma vez, sem a presença dos carros das equipes Vemag e Simca, e de carros como os FNM 2000 JK, os Willys Interlagos da equipe oficial da fábrica não tiveram adversários.

Wilson Fittipaldi Jr., desde a primeira volta passou liderando, seguido por Luiz Pereira Bueno e Rodolpho Costa, com os três carros se revezando durante as três horas de duração da prova.

Um dos carros que andaram mais próximos aos líderes foi o DKW Vemag de Lauro Soares que, infelizmente, teve que abandonar depois de 21 voltas, com a quebra da bomba d’água do seu motor.

Outra atuação de destaque foi do DKW Vemag de Roberto Dal Pont que se manteve na quarta colocação após o abandono do DKW de Lauro Soares.

Na metade da corrida, Luiz Pereira Bueno liderava, seguido por Rodolpho Costa e Wilson Fittipaldi Jr. Wilsinho acabou ultrapassando Rodolpho na 27ª volta, para na volta seguinte assumir a liderança. Na chegada, os carros de Wilson Fittipaldi Jr. e Luiz Pereira Bueno cruzaram a linha de chegada emparelhados com pequena vantagem para o primeiro.

A se destacar a participação de Piero Gancia que, com sua Alfa Romeo Giulietta TISS apresentando defeito pouco antes da corrida, pegou o Alfa Romeo de sua esposa Lulla Gancia, sem qualquer preparo e o colocou na pista, conseguindo terminar a prova em 8º lugar, com um carro completamente standard.

Foi de Wilsinho também a melhor volta da prova, com o tempo de 4m16s4, média de 112,324 km/h.

[Ver RESULTADOS 1963/18](#)



Piero Gancia correu com a Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce, completamente standard da sua esposa Lulla e os Interlagos correram em fila, com Wilson Fittipaldi Jr. (22) à frente, seguido por Luiz Pereira Bueno (12) e Rodolpho Costa (12).

40 – A MORTE DE DINHO BONOTTI

No dia 5 de setembro, quando estavam sendo realizados os últimos treinos para a prova 500 Quilômetros de Interlagos, ocorreu um gravíssimo acidente, que tirou a vida do piloto Dinho Bonotti e de mais três pessoas que assistiam há movimentação dos carros.

Os treinos vinham transcorrendo sem incidentes e Luciano Bonini, com seu “Bonini Special Corvette” nº 34, tinha marcado ótimos tempos, registrando 1m17s0 e 1m15s0, quando entregou a direção do carro ao seu copiloto Dinho Bonotti.

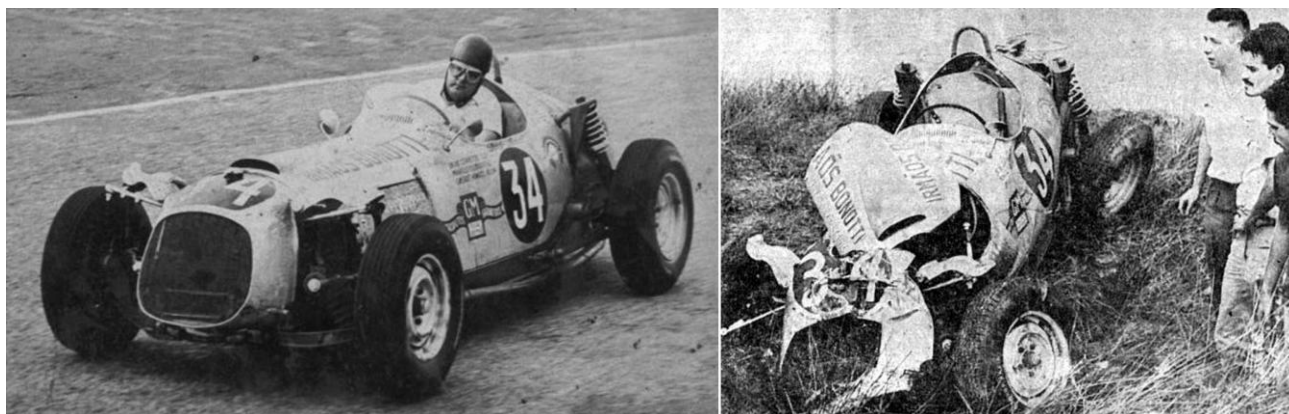
Bonotti vinha rodando em alta velocidade, quando, ao entrar na reta de chegada, perdeu a direção do carro que partiu em direção aos boxes, onde estavam vários espectadores que entraram sem autorização na área. O carro atingiu quatro desses espectadores, passou por uma mureta de proteção e rompendo o alambrado que ficava nos fundos dos boxes, se projetou barranco abaixo, para parar no miolo do circuito, nas proximidades da curva do “S”.

Imediatamente a ambulância do Hospital Santa Lúcia, que se encontrava em serviço no autódromo, prestou socorro às vítimas, removendo-as para o hospital.

O piloto Dinho Bonotti morreu a caminho do hospital, assim como três dos quatro assistentes atropelados. Edmundo André Bonotti tinha estreado no automobilismo sob o pseudônimo de “Piloto H”, depois passou a ser conhecido como “Dinho”, participando, em 1957 do “IV Prêmio Cinquentenário do ACB”.

Foram poucas as suas participações em corridas de automóveis, (apenas 4 corridas) tendo maior destaque os 500 Km de Interlagos de 1958, quando formando dupla com Caetano Damiani, participou no antigo carro de Camillo Christófar, se acidentando durante a prova.

Para a corrida desse ano, Bonotti contava com um carro que, embora fabricado artesanalmente por Luciano Bonini, tinha grande potencial, haja vista os excelentes tempos que vinham sendo registrado, com o carro tendo conquistado a quarta posição no grid de largada.



Bonotti pilotando o carro construído por Luciano Bonini durante os treinos, e o carro completamente destruído depois do acidente.

41 – SUSPENSOS “FAG” E MAKS WEISER

A Comissão Esportiva do ACESP suspendeu por três meses os pilotos Maks Weiser e Lecy Antônio Frota “Fag”, por terem participado do Circuito de Araraquara com os carros fora do regulamento do Grupo I do Anexo J da FIA. Maks Weiser tinha uma lâmina a menos no feixe de molas traseiro do seu DKW, enquanto “Fag” se recusou a submeter o carro à vistoria da Comissão Técnica.



O DKW nº 22 de Maks Weiser durante o Circuito de Araraquara.

42 – VI 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Aguardada com grande interesse e divulgado como sendo a maior corrida da América do Sul, foi realizada a sexta edição dos 500 Quilômetros de Interlagos no dia 7 de setembro. As inscrições chegaram até 34 carros, mas no momento da largada eram 23 os participantes.

Durante os treinos livres, Camillo Christófaros chegou a fazer uma volta no tempo de 1m08s5 que, caso fosse registrado num treino oficial e em corrida, seria o novo recorde da pista, com uma média de 170,803 km/h, batendo o recorde oficial que era do próprio Camillo, com o tempo de 1m10s0, média de 167,143 km/h. Esse tempo demonstrava o nível de preparação dos carros para o evento.



Os carros iniciando a volta de apresentação.

Os carros inscritos eram os seguintes:

- 1 – Jean Bergerot – Maserati 4CLT Simca (MN-3.300cc) que tinha pertencido a Antônio Mendes Barros, e era equipado com motor Ford.
- 2 – Chico Landi/Celso Lara Barberis – Landi Bianco FNM (MN-3.300 cc.).
- 6 – Augusto Lolli (MN) – Ferrari 750 Monza com motor Corvette, chassi # 560 MD), inscrito pela Scuderia Lobo.
- 7 – Antônio Carlos Aguiar/Arlindo Aguiar – Duchon Corvette (MN) – antigo carro construído por Luiz Valente, inscrito pela Scuderia Lobo.
- 10 – Marinho Camargo/Bird Clemente – Landi Bianco DKW (F Jr. - 1.100 cc) – da equipe oficial da Vemag.
- 11 – Roberto Gallucci – Maserati 250F Corvette chassi # 2507 (MN) – carro vencedor da prova de 1962.
- 14 – Nicola Papaléo – Ferrari 375 Corvette chassi # 375/2 (MN) – carro vencedor dos 500 Kms de 1957 e 1958, inscrito pela Scuderia Lobo
- 16 – Mário Marsiglia – Maserati 8CM Corvette chassi # 3007 (MN) – carro de propriedade de Nelson Bastos, do Rio de Janeiro, que desta feita não estava presente, sendo conduzido apenas por Marsiglia.
- 17 – Sérgio Medeiros – Tubularte DKW – (F Jr. – 1.100 cc) – o primeiro Fórmula Júnior construído por Toni Bianco quando trabalhava na Scuderia Tubularte de José Gimenez Lopes.
- 18 – Camillo Christófaró – Maserati 250F Corvette chassi # 2530 – (MN) - da Scuderia Lobo.
- 21 – Wilson Fittipaldi Jr. – Landi Bianco Gordini – (F Jr. – 1.100 cc) – da equipe oficial da Willys.
- 22 – Luiz Valente – Alfa Romeo Corvette (MN) – carro construído por Camillo Christófaró a partir de uma Alfa Romeo 6C, que era a recordista da pista desde 1960.
- 23 – Zé Peixinho – Maserati Studebaker (MN).
- 25 – Raphael Gargiulo – Carro construído por Biaggio Papaléo a partir de um chassi Bugatti e equipado com motor Ford – (MN).
- 26 – Jayme Silva – Landi Bianco Simca (MN - 3.300 cc) – da equipe oficial da Simca.
- 30 – Euclides Pinheiro – Landi Bianco Corvette – (MN) – carro construído por Chico Landi e que pertencia a Naim Homsí.
- 33 – Luiz Pereira Bueno – Landi Bianco Gordini – (F Jr. – 1.100 cc) – substituindo Antônio Carlos Scavone.
- 34 – Luciano Bonini/Dinho Bonotti – Bonini Corvette – (MN) carro construído por Luciano Bonini a partir de um chassi de Chevrolet 1934, que vinha registrando ótimos tempos desde o Prêmio Aniversário do ACESP.
- 41 – Leocadiu Pelusi – Maserati Ford (MN).

44 – Ciro Cayres/Danilo Lemos – Maserati 250F Simca chassi nº 2502– (MN – 3.300 cc), carro de Cayres, recordista de volta pelo circuito completo de Interlagos, inscrito pela equipe oficial da Simca.

45 – Marivaldo Fernandes – Landi Bianco Gordini – (F Jr. – 1.100 cc) -carro comprado de José Otaviano Cury.



Os carros da Scuderia Lobo: 14 – Nicola Papaléo (Ferrari Corvette) e 18 – Camillo Christófaró (Maserati Corvette)

47 – Aroldo Louzada – Maserati Simca – (MN-3.300 cc.) carro adquirido de Augusto Lolli que tinha corrido os 500 Quilômetros de 1962 com ele.

48 – Alcides Camporezzi – Maserati Cadillac – (MN).

49 – Rizieri D’Ângelo – Rizieri Ford – (MN – 3.300 cc) carro construído por Rizieri e equipado com motor Ford de 4 cilindros.

50 – Amaral Júnior – Maserati 6CM Corvette – (MN) – era o retorno às pistas do veterano “Bauru”.

58- Antônio Carlos Avallone – Alfa Romeo Corvette – (MN) – carro construído por Totó Marcílio a partir de um chassi Alfa Romeo.

69 – Marcelo Audrá/Alcindo de Barros - Maserati A6GCS Lancia – (MN – 3.300 cc) – carro que pertencia a Alcindo e que foi comprado por Audrá.

74 – Waldimir Fakri – Ferrari 125C Lancia – (MN - 3300 cc.) – carro que foi comprado pelo Automóvel Clube do Brasil para ser pilotado por Chico Landi em 1950.

83 – Décio D’Agostino/Eduardo Policastro – Ferrari 750 Monza Corvette chassi 0560 MD – (MN), da Scuderia Lobo, inscritos em substituição a Augusto Lolli.

88 – Wilson Domiti – Ferrari 125C Corvette (MN) – carro que pertenceu a Ciro Cayres.

90 – Antônio Mendes Barros – Maserati 250F Corvette chassi # 2531 – (MN).

92 – Militão Mena – Talbot Lago T26C Ford – (MN), antigo Talbot que veio para o Brasil trazido por Jean Achar e que depois pertenceu a Pinheiro Pires e Luiz Américo Margarido.

99 – Walter Nogueira Fº - Servi DKW – (F Jr. – 1.100cc) carro construído por Rigoberto Soller para a revenda Vemag, Serva Ribeiro.

Nas provas de classificação, apenas sete carros registraram tempo, com os organizadores divulgando que os demais concorrentes teriam outra oportunidade para tal, o que acabou não acontecendo.

Os tempos registrados foram: 1º Roberto Gallucci – 1m10s7; 2º Nicola Papaléo – 1m12s0; 3º Antônio Mendes Barros – 1m13s0; 4º Luciano Bonini – 1m16s6; 5º Euclides Pinheiro – 1m17s0; 6º Marinho César Camargo – 1m18s2; e 7º Militão Mena – 1m20s1. Efetuado o sorteio para as demais posições e excluídos os carros que não largaram, o grid de largada ficou assim definido: (para ilustração inserimos, entre parênteses) os tempos obtidos por alguns carros nos treinos livres)



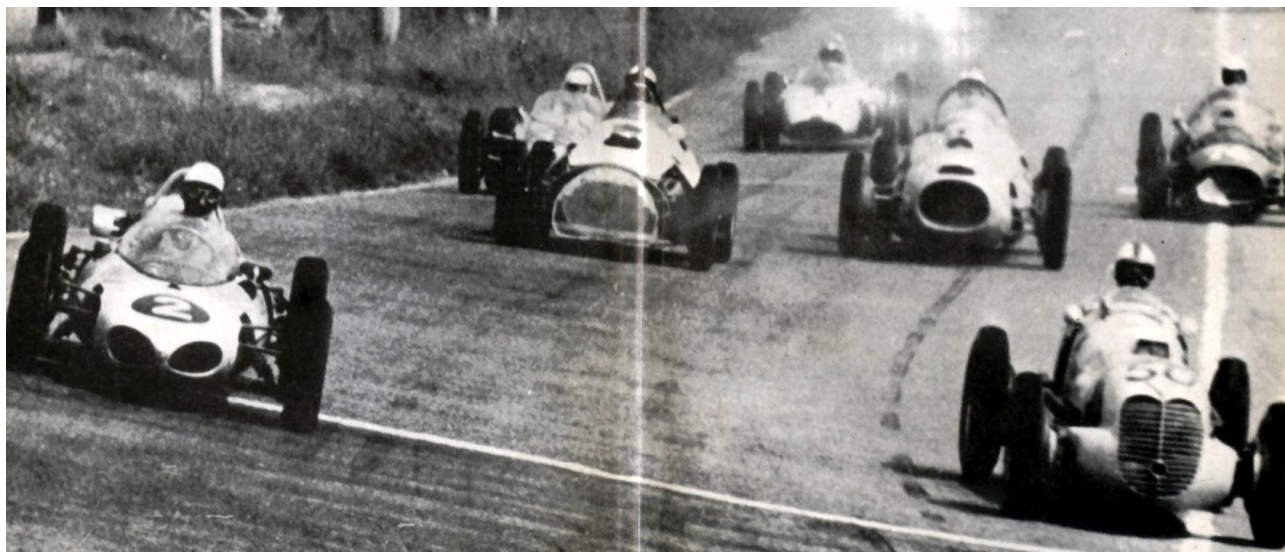
Largada da prova com Roberto Gallucci, Nicola Papaleo e Antônio Mendes Barros na primeira fila.

11 Roberto Gallucci Maserati 250F Corvette 1m10s7	14 Nicola Papaleo Ferrari 375 Corvette 1m12s0	90 Antônio Mendes Barros Maserati 250F Corvette 1m13s0
30 Euclides Pinheiro Landi Bianco Corvette 1m17s0	10 Marinho Camargo/Bird Clemente Landi Bianco DKW 1m18s2	22 Luiz Valente Alfa Romeo Corvette 1m16s8
33 Luiz Pereira Bueno Landi Bianco Gordini (1m26s0)	21 Wilson Fittipaldi Jr. Landi Bianco Gordini (1m25s0)	92 Militão Mena Talbot Lago T26 Ford 1m20s1
69 Marcelo Audrá/Alcindo de Barros Maserati A6GCS Lancia	26 Jayme Silva Landi Bianco Simca (1m21s0)	74 Waldimir Fakri Ferrari 125C Lancia (1m22s0)
18 Camillo Christóforo Maserati 250F Corvette (1m08s5)	83 Décio D'Agostino/Eduardo Policastro Ferrari 750 Corvette (1m23s0)	44 Ciro Cayres/Danilo Lemos Maserati 250F Simca (1m19s0)
16 Mário Marsiglia Maserati 8CM Corvette (1m24s0)	41 Leocadiu Pelusi Maserati Ford (1m23s3)	48 Alcides Camporezzi Maserati Cadillac
2 Chico Landi/Celso Lara Barberis Landi Bianco FNM (1m19s5)	45 Marivaldo Fernandes Landi Bianco Gordini (1m29s0)	50 Amaral Júnior Maserati 6CM Corvette (1m18s5)
23 Zé Peixinho Maserati Studebaker	17 Sérgio Medeiros Tubularte DKW	

Os carros foram alinhados para a largada em movimento, tendo um Interlagos conversível como “carro madrinha” e, já na volta de apresentação, diversos pilotos avançaram de posição, num prenúncio de que se poderia ter problemas na largada.

E foi o que aconteceu, com Gallucci se aproveitando da sua posição de honra assumindo a liderança, enquanto que carros dos final do pelotão já surgiam no bloco da frente, como era o caso dos carros de Celso Lara Barberis e Amaral Júnior que ao final do Retão ocupavam a oitava e nona posições, e muito próximos contornaram a junção para iniciarem a subida para a reta dos boxes, quando Celso perdeu a direção do seu Landi Bianco FNM nº 2, rodopiou na pista, bateu numa vala que separa a pista do barranco e

capotou. O piloto foi rapidamente retirado do carro e transportado para o hospital, onde acabou falecendo. Perdia a prova uma das suas maiores atrações e o automobilismo um dos seus grandes campeões.



Durante a volta de apresentação, vemos Celso Lara Barberis (2) ao lado de Amaral Júnior (50)



O carro de Celso Lara Barberis depois do acidente.

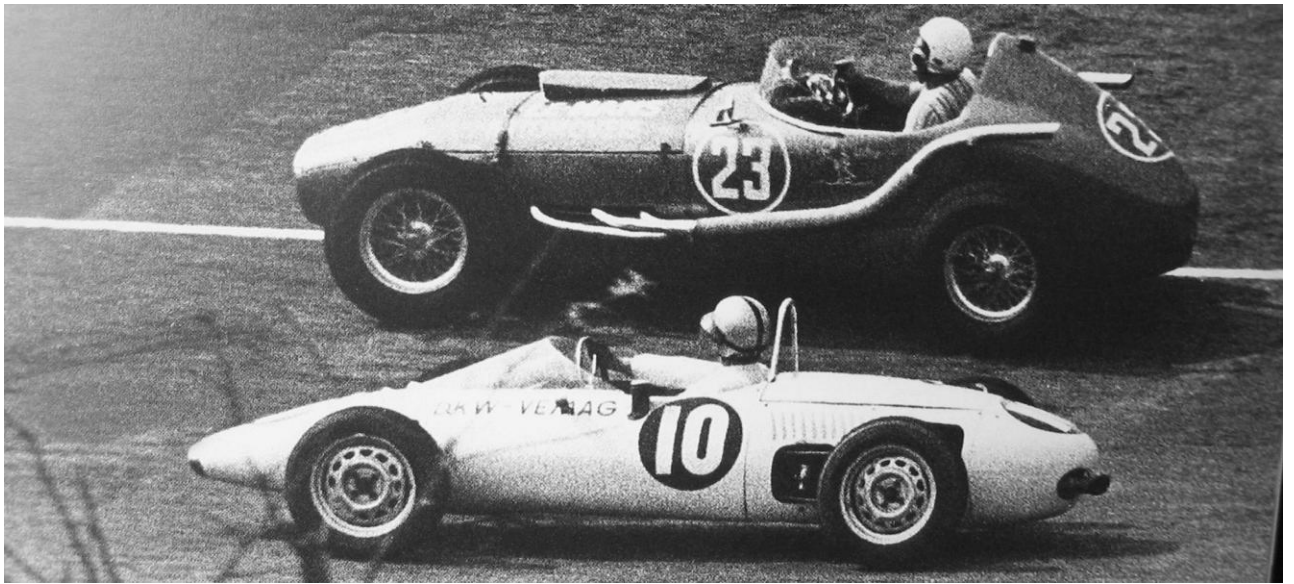
Mas, como naquela época não havia o sistema de intervenção por “safety car”, nem mesmo era hábito se interromper uma corrida, ela seguiu e a primeira volta foi completada na seguinte Ordem: 1º (11) Gallucci; 2º (90) Barros; 3º (18) Christófaru; 4º (14) Papaléo; 5º (22) Valente; 6º (10) Marinho; 7º (30) Pinheiro; 8º (26) Jayme; 9º (50) Amaral; 10º (44) Cayres; 11º (48) Camporezzi; 12º (74) Fakri; 13º (69) Audrá; 14º (21) Fittipaldi; 15º (92) Mena; 16º (45) Marivaldo; 17º (23) Peixinho; 18º (16) Marsiglia; 19º (41) Pelusi; 20º (83) D’Agostino; 21º (17) Sérgio Medeiros, que largara com atraso.

Nessa volta, além de Celso Lara Barberis que se acidentou, também abandonou a prova o Landi Bianco Gordini nº 33, de Luiz Pereira Bueno, com problemas no motor.

A liderança de Gallucci durou até a 4ª volta, quando o piloto do carro 11 foi superado por Camillo Christófaru. Por esse início, já se previa que a disputa pela liderança ficaria entre esses dois carros e por Antônio Mendes Barros, que corria em terceiro muito próximo dos dois primeiros, os três correndo com carros iguais, as Maserati 250F com motor Corvette.

A quinta volta teve a seguinte ordem de passagem: 18 – 11 – 90 – 10 – 22 – 50 – 14 – 26 – 44 – 30 – 48 – 74 – 69 – 21 – 45 – 23 – 16 – 17 – 92 – 41 – 83.

Nesse início de corrida surpreendia a atuação do Fórmula Júnior DKW de Marinho Camargo, que ocupava a quarta posição, à frente de carros bem mais potentes que o seu.



Marinho Camargo (Lati Bianco DKW nº 10) passando por Zé Peixinho (Maserati Studebaker nº 23)

Na nona volta, Alcides Camporezzi que fazia uma boa corrida no grupo intermediário, ocupando a 11ª colocação, abandonou a prova com problemas mecânicos não especificados e, na volta seguinte, foi a vez da Ferrari Corvette de Décio D'Agostino se retirar, deixando na pista apenas 19 carros, cuja passagem pela décima volta foi a seguinte: 18 – 11 – 90 – 10 – 26 – 50 – 14 – 22 – 44 – 30 – 74 – 21 – 45 – 69 – 17 – 23 – 16 – 41 – 92 – 83.

Chamava a atenção o fraco desempenho da Ferrari Corvette nº 14, de Nicola Papaléo, que se posicionava num segundo grupo, quando tradicionalmente esse carro, conduzido em outras provas por Antônio Carlos Aguiar, se posicionasse entre os líderes.

Camillo manteve a liderança até a 19ª volta, quando foi novamente superado por Roberto Gallucci. Amaral Júnior, que se envolvera no acidente de Celso Lara Barberis, tinha abandonado a prova depois de 15 voltas e, procurado pelos comissários técnicos que pretendiam efetuar uma vistoria no carro, para verificar se havia se chocado com o carro do Celso, este se recusou a permitir a vistoria, retirando o carro do autódromo.

Assim, ao ser completada a 20ª volta, a ordem era: 11 – 18 – 90 – 10 – 26 – 14 – 22 – 44 – 74 – 30 – 21 – 45 – 69 – 17 – 16 – 41 – 23 – 92.

Camillo recuperou a liderança na volta 22 e, sem que houvesse alterações significativas, os carros atingiram a 30ª volta na seguinte ordem: 18 – 11 – 90 – 10 – 26 – 14 – 22 – 44 – 74 – 30 – 21 – 45 – 69 – 16 – 17 – 23 – 92 – 41. Após completar essa volta, foi a vez de Militão Mena se retirar da prova, assim com Waldimir Fakri, na volta seguinte, com o câmbio da sua Ferrari quebrado. O terceiro abandono seguido ocorreu na volta 32, com a saída de Nicola Papaléo.

A liderança de Camillo Christóforo foi mantida até à 39ª volta, quando o piloto entrou nos boxes para reabastecimento, caindo para o terceiro lugar, assumindo a liderança Roberto Gallucci. Com isso, a ordem com 40 voltas era: 11 – 90 – 18 – 26 – 44 – 22 – 30 – 21 – 45 – 17 – 69 – 16 – 23 – 10 – 41.

Registrava-se nessa fase da corrida o avanço do Tubularte DKW n 17, de Sérgio Medeiros, enquanto o carro 10 de Marinho tinha perdido 6 voltas parado nos boxes, caindo para a 14ª e penúltima posição.

Ao ser completada a 50ª volta, cerca de 1/3 da prova, as colocações não sofreram modificação em relação à volta 40.

Com 60 voltas, duas alterações: o carro 41 de Leocadiu Pelusi tinha abandonado e o carro 44 de Ciro Cayres perdera a posição para o 45 de Marivaldo Fernandes, ao parar para reabastecer.

Na 70ª volta, os carros seguiam na seguinte ordem: 11 – 90 – 18 – 26 – 22 – 44 – 17 – 45 – 30 – 21 – 69 – 16 – 23 – 10.



Foto 1 – Jayme Silva (Landi-Bianco Simca) e Mário Marsiglia (Maserati Corvette) – Foto 2 – Luiz Valente (Alfa Romeo Corvette 22) seguido por Zé Peixinho (Maserati Studebaker 23), Sérgio Medeiros (Tubularte DKW 17) e Marivaldo Fernandes (Landi-Bianco Gordini 45) – Foto 3 – Camillo Christófaro (Maserati Corvette 18), Marcelo Audrá (Maserati Lancia 69) e Leocadiu Pelusi (Maserati Ford 41)

Como registro, notava-se a melhora do desempenho do Tubularte n 17, que passou a ocupar a liderança entre os carros da Fórmula Júnior além da recuperação do carro 44.

Porém, quando o 17 entrou nos boxes para reabastecimento, o seu piloto passou por cima da linha de segurança que o delimitava e acabou sendo desclassificado. Tinha completado 76 voltas e ocupava a 6ª colocação geral e 1ª na categoria, o que foi uma pena.

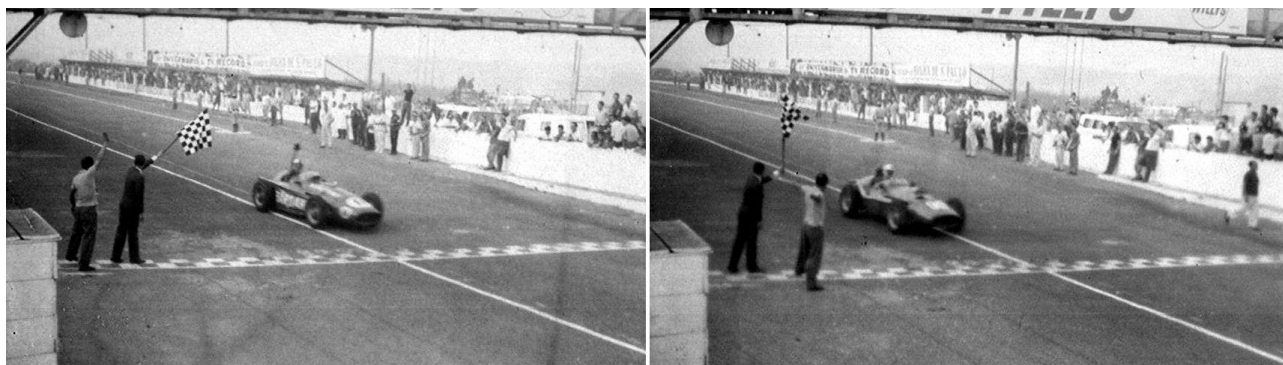
Na volta 77 foi a vez de Roberto Gallucci parar nos boxes para reabastecimento, cedendo a liderança para o carro nº 90 de Antônio Mendes Barros, que porém acabou rodando e saindo da pista na curva 2, perdendo muito tempo para retornar à pista. Com isso, Camillo Christófaro retomou a liderança, com Gallucci recuperando a segunda posição.

Restando 13 carros na corrida, a ordem de passagem pela volta 80 foi a seguinte: 18 – 11 – 90 – 26 – 22 – 45 – 30 – 44 – 10 – 69 – 16 – 23 – 21. O Landi Bianco Gordini de Wilson Fittipaldi tinha caído para a última posição depois de perder muito tempo nos boxes.

Nessa volta 80, abandonou o carro de Ciro Cayres/Danilo Lemos, nº 44, com problemas mecânicos, na volta 82 foi a vez de Camillo Christófaro, que liderava a corrida abandonar com o diferencial quebrado.

Outro abandono ocorreu na volta 83, quando o Landi Bianco DKW nº 10, pilotado na ocasião por Bird Clemente, teve a direção partida no final do Retão, saindo da pista, felizmente sem maiores consequências do que o abandono da corrida.

Com todas essas ocorrências, ao serem completadas 90 voltas, a ordem era: 11 – 90 – 22 – 26 – 45 – 30 – 69 – 23 – 16 – 21.



A chegada dos dois primeiros classificados: à esquerda Roberto Gallucci e à direita Antônio Mendes Barros

Na volta nº 99, Antônio Mendes Barros parou novamente nos boxes, permitindo que Luiz Valente, no Alfa Romeo Corvette nº 22 assumisse a segunda colocação, e com os carros correndo com voltas de diferença

entre eles, a luta no final da corrida se restringiu aos carros 22 – Alfa Romeo Corvette de Luiz Valente; 90 – Maserati Corvette de Antônio Mendes Barros; e 26 – Landi Bianco Simca de Jayme Silva.

Valente manteve a segunda colocação até a volta nº 137, quando foi superado por Mendes Barros e acabou ainda perdendo a terceira colocação na volta 143 para Jayme Silva.

As melhores voltas durante a corrida, em cada categoria foram as seguintes: 1 – Geral e Mecânica Nacional Força Livre – Roberto Gallucci – 1m13s0 – 160,274 km/h. 2 – Mecânica Nacional até 3.300 cc – Jayme Silva – 1m16s0 – 153,957 km/h. 3 – Fórmula Júnior – Marinho Camargo – 1m17s8 – 150,286 km/h.

Ver RESULTADOS 1963/19

Depois de receber a bandeirada de chegada, Roberto Gallucci deu um susto nos presentes e, principalmente no pessoal de seu boxe e da sua esposa, Dona Deise. Acontece que o público invadiu a pista, e junto veio um cachorro que entrou na frente do carro vencedor, fazendo com que Gallucci o atropelasse e saísse da pista levantando muita poeira. Uma ambulância foi enviada ao local onde se constatou que não havia ocorrido nada com o piloto que retornou aos boxes de carona na ambulância.

Esta seria a última corrida “500 Quilômetros de Interlagos” disputada no seu modelo original, com carros da Mecânica Nacional e pelo circuito externo de Interlagos. A partir de 1964, passaram a disputadas por carros do Grupo III do Anexo J da FIA e por Protótipos, algumas vezes pelo circuito completo.

43 – CARIOCA DE KART

No sábado, dia 7 de setembro, foi realizada mais uma etapa do Campeonato Carioca de Kart, no kartódromo do Motel Country Bandeirantes, que teve os seguintes resultados: Categoria Brasil – 1º Carlos Lourenço; 2º Jaime Abrunhosa; 3º Fernando Dias; 4º José Cristóvão; 5º Amadeu Girão. Categoria Internacional – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Luís Cláudio Matos; 3º Ailton Miguez; 4º Thomas Woerdenberg; 5º Vitório Danieli.

44 – KART NA PRAIA VERMELHA

No dia 8 de setembro, em pista improvisada na Praia Vermelha, no Rio de Janeiro, foi realizada uma corrida de kart, como parte dos festejos comemorativos da “Semana de Nossa Senhora do Brasil”, padroeira da Urca. A escuderia dos “Intocáveis” venceu as duas corridas, sendo a da categoria Brasil com Paulo Vanderlei e a da categoria Internacional com Paulo Roberto Monteiro.

45 – AMARAL JÚNIOR BANIDO DO AUTOMOBILISMO

A diretoria do Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, por decisão das suas Comissões Técnica e Esportiva, decidiu eliminar o piloto João Batista Amaral Júnior do automobilismo nacional, comunicando o fato ao Automóvel Clube do Brasil, com base no inquérito destinado à apuração dos fatos que provocaram o acidente e consequente morte do piloto Celso Lara Barbareis.

Amaral Júnior refutou as acusações, afirmando que era amigo de Barberis, bem como de toda a sua família, já que ambos são naturais de São Manuel, cidade do interior paulista.

Em consequência das acusações de que Amaral Júnior tivesse provocado o alijamento do carro de Celso Lara Barberis da prova, a reunião que resultou na punição imposta ao referido piloto, ocorreu às 18 horas do dia 9 de setembro, na sede do ACESP, para apuração dos fatos.

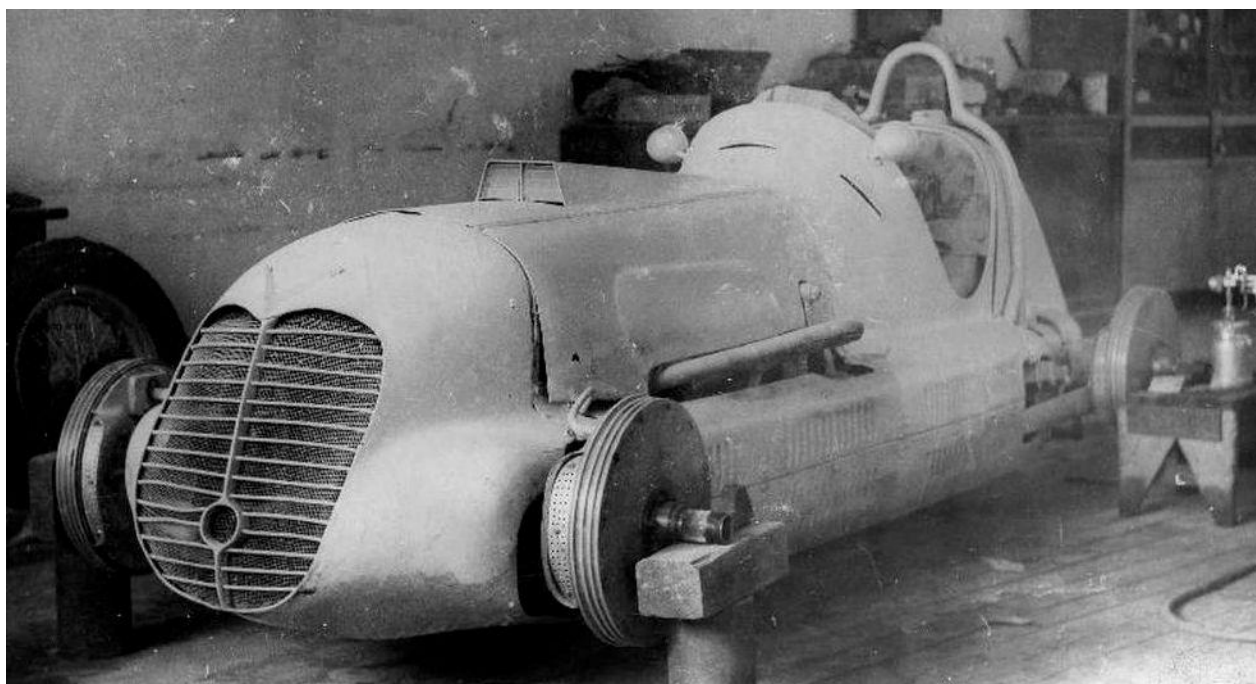
Durante a reunião, foram ouvidos os pilotos Ciro Cayres e Luiz Pereira Bueno e ainda o guarda-civil Antônio Alves Pinheiro, que estava de serviço nas proximidades do acidente.

Ciro Cayres informou que, ainda na volta de apresentação, Celso, que largara entre os últimos classificados, já havia ultrapassado muitos concorrentes, contrariando os regulamentos, e que Amaral Júnior o

acompanhara. Afirmou ainda que, durante esse período, ambos se chocaram por pelo menos três vezes, na disputa por uma melhor posição.

Por sua vez, Luiz Pereira Bueno declarou que já na reta oposta, os dois o haviam ultrapassado e que não pudera presenciar com segurança os eventuais abalroamentos.

No seu depoimento, o guarda-civil Antônio Alves Pinheiro informou que apenas presenciara a derrapagem e o capotamento.



A Maserati Corvette com a qual Amaral Júnior participou dos 500 Quilômetros de Interlagos de 1963

Durante a reunião alguns pilotos e dirigentes admitiram que houvesse entre Celso e Amaral Júnior uma possível rivalidade esportiva, já que ambos são da mesma cidade e por esse motivo tivessem o desejo de vitória. Outros conjecturaram que podem ter se empregado exageradamente na disputa por posição.

A decisão do ACESP foi adotada com a seguinte base:

1 – Recusa de vistoria em seu carro após o acidente em que foi vítima o piloto Celso Lara Barberis, quando solicitado pelo presidente e membros da Comissão Técnica.

2 – Recusa em prestar depoimento sobre o acidente em reunião marcada para o dia 9 de setembro, às 18 horas, com os membros das Comissões Técnica e Esportiva.

Depois de punido, o piloto Amaral Júnior se justificou junto à imprensa, refutando as acusações explicando que tentava ultrapassar o carro de Celso pelo lado esquerdo da pista, mas que foi fechado. Em seguida tentou passar pelo lado oposto, mesmo sofrendo nova “fechada” por parte de Celso. Afirmou ainda que os carros não se chocaram e que nem sequer chegou a presenciar o acidente. Complementou suas declarações afirmando que as “fechadas” por parte de Celso foram maldosas e que o seu companheiro de prova só fez por procurar a morte. Refutou ainda as acusações de que os carros tivessem se tocado por três vezes, afirmando ainda que nada tinha contra o seu adversário com o qual mantinha amizade desde a infância.

46 – CARIOCA DE KART

Nova etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputado no dia 21 de setembro, registrando-se as vitórias de Carlos Lourenço, Alírio Matos e José Cristóvão, respectivamente nas categorias “Brasil-A”,

“Internacional” e “Brasil-B”. A novidade apresentada nessa etapa foi a criação de uma nova categoria chamada de “Brasil-B”, reservada aos antigos modelos Bx, de 4 e 8 HP, com a participação de 9 karts. Resultados: Brasil A – 1º Carlos Lourenço; 2º Jaime Abrunhosa; 3º Fernando Dias; 4º Amadeu Girão; 5º Sílvia Abrunhosa. Internacional – 1º Alírio Matos; 2º Carlos Brisson. 3º Airton Miguez; 4º Luís Cláudio Matos. Brasil B – 1º José Cristóvão; 2º Amaral Peixoto; 3º Isidoro Danon; 4º Alex Xavier; 5º Amauri Mesquita Ferreira.



47 – PROVA PORTO ALEGRE – SANTA MARIA E CIRCUITO DE SANTA MARIA

Dentro do estilo de realização de corrida que vinha sendo feito no Rio Grande do Sul, com uma prova de estrada, para os carros de maior cilindrada e uma ou mais corridas para carros de baixa cilindrada na cidade onde terminara a prova de estrada, foi realizado no dia 22 de setembro, a prova “Porto Alegre – Santa Maria”, pela manhã, e à tarde o Circuito da Cidade de Santa Maria.

A prova de estrada, com 321 quilômetros de extensão foi vencida por Breno Fornari, com Simca, no tempo de 2h08m56s, média de 149,380 km/h. Em segundo lugar chegou Lauro Maurmann Jr., com JK, em terceiro Afonso Hoch (Simca) e em quarto Homero Zani (Simca).

O Circuito da Cidade de Santa Maria, foi disputado em 35 voltas num circuito de 2.400 metros, totalizando 84 quilômetros, dividido em duas classes: “A” para carros até 850 cc; e “B” para carros de 851 a 1.300 cc.

A prova da classe “B” foi vencida por Henrique Iwers, com o tempo de 1h04m47s, média de 77,798 km/h, seguido por Alfredo Oliveira, Walter Almeida, Joaquim Oliveira e Karl Iwers, todos pilotando carros DKW Vemag. O vencedor da classe “A” foi Milton Heinz, seguido por Rui Bastian e Valdecir Tiburch, todos com Gordini.

[Ver RESULTADOS 1963/20](#)

48 – CINCO MILHAS DE PASSO FUNDO

No mesmo dia foi disputada na cidade de Passo Fundo, uma curiosa prova de cinco milhas, dividida em três classes: Força Livre, DKW Vemag e Volkswagen. O mais rápido no evento foi Alcides Schroeder, com sua carretera Ford, com o tempo de 3m06s, porém, sua participação foi considerada “hors-concours”, não sendo computada no resultado final que foi o seguinte: 1) Força Livre: 1º Luiz Fernando Benincda (Chevrolet); 2º Paulo Farina (Chevrolet); 3º Rui Menegaz (Ford). 2) DKW Vemag: 1º Hugo Alduisi. 3) Volkswagen: 1º Luiz Wilson Ughini; 2º Otávio de Witt; 3º José Ari Ughini.

49 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA NO MARACANÃ

Finalmente aconteceu uma prova automobilística no Rio de Janeiro, no ano de 1963. Foi no dia 29 de setembro, uma prova do tipo Quilômetro de Arrancada, organizada, patrocinada e promovida pelas Lojas

Cassio Muniz. O Automóvel Clube, que não organizava nenhuma prova automobilística nesse ano, mas insistia em deter o comando ao automobilismo no Brasil, deu a supervisão, e mais uma vez demonstrou que não dava a menor bola para o automobilismo nacional, com o seu presidente, o General Sylvio Santa Rosa (observem que quando ele entrou para o ACB era apenas Major e nessa altura já era General), desejando apenas poder e prestígio. Mas a prova, inicialmente marcada para o dia 15 de setembro, na Lagoa Rodrigo de Freitas, acabou sendo realizada no dia 22, na Avenida Radial Oeste, nas proximidades do Estádio do Maracanã. A prova foi vencida por Mário Olivetti, com seu FNM 2000 JK nº 65, ficando em segundo Amílcar Baroni também com um FNM 2000 JK e em terceiro Cláudio Prieto com um Interlagos Cupê nº 78 que com esse resultado venceu a classe até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1963/21](#)



À esquerda Mário Olivetti (JK-65) vencedor geral e na classe acima de 1.300 cc e à direita Cláudio Prieto (Interlagos 78) vencedor da classe até 1.300 cc.

50 – LIMINAR RESTITUI COMANDO AO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Em setembro, o General Santa Rosa, Presidente do Automóvel Clube do Brasil, ingressou com um pedido de mandado de segurança contra a decisão do Conselho Nacional de Desportos – CND, que nomeou o conselheiro Constantino Cury, para dirigir o automobilismo nacional, enquanto não tivesse sido homologado o Estatuto da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA. No seu despacho, o Juiz da 1ª Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara, Sr. Castro Cerqueira, concedeu a medida liminar por 90 dias, enquanto se elaboravam os estatutos da referida Confederação.

Em face da liminar, em reunião ocorrida no dia 30 de setembro, o CND decidiu encaminhar o assunto, bem como o Estatuto da CBA, para decisão do Ministro da Educação e Cultura. Nessa reunião, o Sr. Rogê Ferreira, foi voto vencido no sentido de aprovar o Estatuto, uma vez que a decisão da justiça do Estado da Guanabara, não poderia atingir uma decisão do CND, pois este órgão pertencia ao Governo Federal. Realmente foi uma decisão esdrúxula que, porém, acabou sendo acatada de forma indevida.

51 – COMANDO DO AUTOMOBILISMO VOLTA PARA O CND

No dia 2 de outubro, a Procuradoria Geral de República expediu parecer contrário ao mandado de segurança impetrado pelo Automóvel Clube do Brasil, que defendia a inconstitucionalidade do Decreto de criação da Confederação Brasileira de Automobilismo. Tal mandado havia sido impetrado em função da discordância do Automóvel Clube com a perda do comando do automobilismo nacional. Em face do parecer da Procuradoria Geral da República, o Conselho Nacional de Desportos aprovou o Estatuto da Confederação e o remeteu para homologação do Sr. Ministro da Educação e Cultura. Ao mesmo tempo, o Ministro, Sr. Paulo de Tarso, determinou que o CND continuasse controlando o esporte automobilístico, mas sendo mantida a situação na esfera internacional, uma vez que o Automóvel Clube do Brasil detinha filiação à FIA.

52 – I 500 QUILÔMETROS DE RECIFE

Cercada de grande entusiasmo e expectativa foi realizada, no dia 6 de outubro, a prova “500 Quilômetros de Recife”, organizada pelo Automóvel Clube de Pernambuco, autorizado pelo Conselho Nacional de Desportos – CND, como era a regra vigente no momento da sua realização.

Com essa corrida, Pernambuco voltava a realizar corrida com a participação de pilotos do sul do País, aos moldes do que fizeram nos anos 1940 e 1950, com o Circuito da Boa Viagem, quando houve a participação de pilotos do Rio de Janeiro.

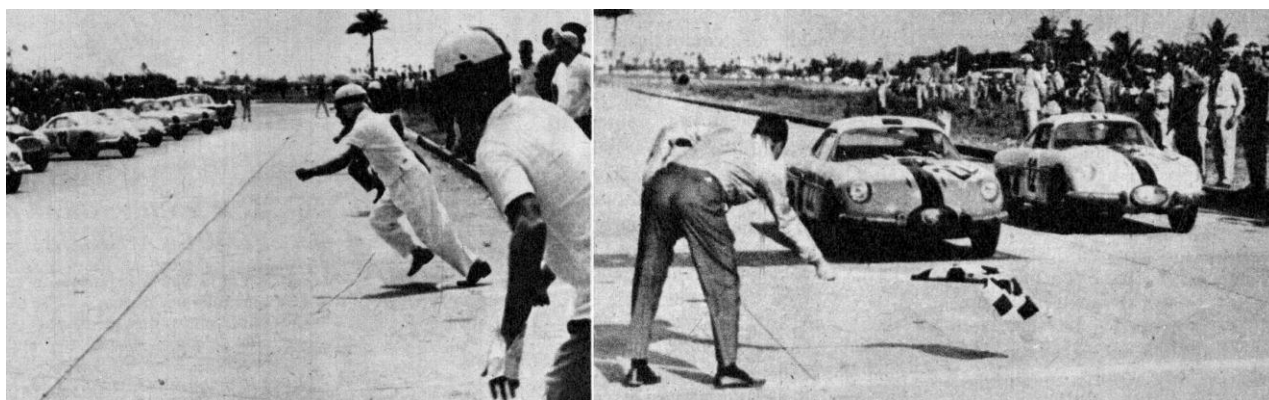
A pista escolhida não poderia ser melhor, se utilizando das pistas da Cidade Universitária de Recife, que à época tinha poucas construções e um piso de primeira qualidade e 2.860 metros de extensão, um local perfeito para a realização da prova.

O que não correspondeu foi o pequeno número de participantes, apenas onze, o que era pouco para uma corrida de 500 quilômetros, porém, a presença da equipe de fábrica da Willys, fez com que o público demonstrasse grande interesse pelo evento, com milhares de pessoas comparecendo.

Além dos carros da Willys, o que chamava mais atenção era o DKW Vemag cuidadosamente preparado para o campeão local, Geraldo “Gegê” Bandeira pela Concessionária Concórdia. Participaram da prova ainda dois Gordini de fábrica, dois preparados pela Concessionária local “Cidar”, um Simca e mais três DKW Vemag, também preparados na Concessionária Concórdia.

Entre esses DKW destacava-se a presença feminina de Niége Rossiter que correria ao lado do seu pai Nelson. Niége era muito bem credenciada em Recife, tendo inclusive, recentemente, vencido uma disputa com Jipes.

A largada foi ao estilo “Le Mans”, e quem assumiu a liderança foi o Interlagos nº 22 pilotado nessa fase da corrida por Eduardo Scuracchio. Em segundo vinha o nº 12 com Luiz Pereira Bueno e em terceiro o DKW nº 2 de Gegê Bandeira, que foi o primeiro a abandonar com problemas de freios, deixando que os dois Interlagos passassem a passear pela pista, embora nesse início Scuracchio tenha imprimido um ritmo relativamente forte.



A largada da prova ao estilo “Le Mans” e a chegada dos Interlagos vencedores da prova.

Com vinte voltas completadas registrou-se o único acidente da prova, quando o paulista Carol Figueiredo capotou espetacularmente o Gordini nº 41. O carro ficou bastante danificado, mas felizmente o piloto saiu ileso do acidente. A corrida foi se desenvolvendo sem maiores sustos, com os Interlagos bem à frente, enquanto os Gordini nº 40 da Equipe Willys e o nº 44 de Recife, travavam um belo duelo pela terceira colocação. Outro abandono foi do Simca de Altino Filizola/Lourivaldo Bandeira, que andou sempre atrás.

Curiosamente, o DKW Nº 10 de Alexandre Braga/Fernando Campos, foi desclassificado depois que perdeu o para brisa traseiro. E a corrida chegou ao seu final com os dois Interlagos, nessa altura, pilotados por

Wilson Fittipaldi Jr. e Rodolpho Costa cruzando a linha de chegada, praticamente emparelhados. A melhor volta da prova foi de Luiz Pereira Bueno com o tempo de 1m51s0, média de 92,757 km/h.

[Ver RESULTADOS 1963/22](#)

53 – TORNEIO DE KART O GLOBO/CAFIASPIRINA

No domingo, dia 6 de outubro foi realizada a primeira etapa do Torneio de Kart organizado por O Globo e patrocinado por Cafiaspirina, em pista improvisada no Conjunto Residencial do IAPI, no bairro da Penha, Rio de Janeiro. Foram realizadas quatro corridas, duas eliminatórias e duas finais de cada categoria, Brasil e Internacional e os vencedores foram Carlos Lourenço (Brasil), com o tempo de 14m32s6 e Airton Miguez na Internacional com o tempo de 12m56s6. Categoria Brasil: 1º Carlos Lourenço (8 pontos); 2º Sílvio Abrunhosa (6 pontos); 3º João Vital (4 pontos); 4º Túlio Cantinho (3 pontos); 5º Isidoro Danon (2 pontos); e 6º Hélio Abrunhosa (1 ponto). Categoria Internacional: 1º Airton Miguez (8 pontos); 2º Paulo Monteiro (6 pontos); 3º Alberto Alcoulumbre (4 pontos); 4º Alcebíades Queiroz (3 pontos).

54 – AUTOMOBILISMO SÓ COM AUTORIZAÇÃO DO CND

No dia 9 de outubro, o Ministro da Educação e Cultura, Sr. Paulo de Tarso, baixou portaria determinando que não se poderia realizar qualquer competição automobilística no País, sem que o Conselho Nacional de Desportos – CND autorizasse, cabendo ao órgão dirigir o automobilismo nacional até que entrasse em funcionamento efetivo a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA. Pela portaria ficou decidido que os pedidos de autorização deveriam ser encaminhados por intermédio dos Conselhos Regionais de Desportos, podendo o CND designar conselheiro para despachar todo e qualquer expediente a respeito, ad referendum do plenário. O conselheiro Constantino Cury foi nomeado relator e encarregado de decidir quanto a realização de provas automobilísticas.

55 – TORNEIO DE KART O GLOBO/CAFIASPIRINA

Repetindo a excelente atuação da corrida da Penha, Carlos Lourenço venceu também a segunda etapa do Torneio de Kart promovido pelo jornal O Globo e por Cafiaspirina, disputado na Avenida Maracanã, no domingo dia 13 de outubro. Luís Cláudio Matos venceu a categoria Internacional e passou a dividir a liderança do torneio com Airton Miguez. Os tempos dos vencedores foi de 17m31s5, média de 43,966 km/h para Lourenço e de 16m22s0, média de 59,544 km/h para Matos. Categoria Brasil: 1º Carlos Lourenço; 2º Mucio Lodi; 3º Alcebíades Queiroz; 4º Sílvio Abrunhosa; 5º Hélio Abrunhosa; 6º Aurélio Fernandes. Categoria Internacional: 1º Luís Cláudio Mattos; 2º Alírio Mattos; 3º Carlos Brisson; 4º Moacir Andrade; 5º Alberto Alcoulumbre; 6º Paulo Monteiro.



Imagens da corrida de kart disputada no bairro da Penha, Rio de Janeiro

56 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA NA AVENIDA DAS BANDEIRAS - RJ

A segunda etapa do campeonato carioca de Quilômetro de Arrancada, promovido pela Cassio Muniz, foi disputada no dia 13 de outubro, na Avenida das Bandeiras, em Irajá, Rio de Janeiro e teve, como vencedores, Mário Olivetti na geral e na classe acima de 1.300 cc e Cláudio Prieto na classe até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1963/23](#)



Samuel Dunley (DKW 6) e Roberto Pitanga (VW 90)

57 – I CEM MILHAS DE INTERLAGOS

Dando prosseguimento ao calendário paulista de automobilismo, o ACESP organizou no dia 13 de outubro as “Cem Milhas de Interlagos”, prova destinada aos carros do Grupo III do Anexo J da FIA.

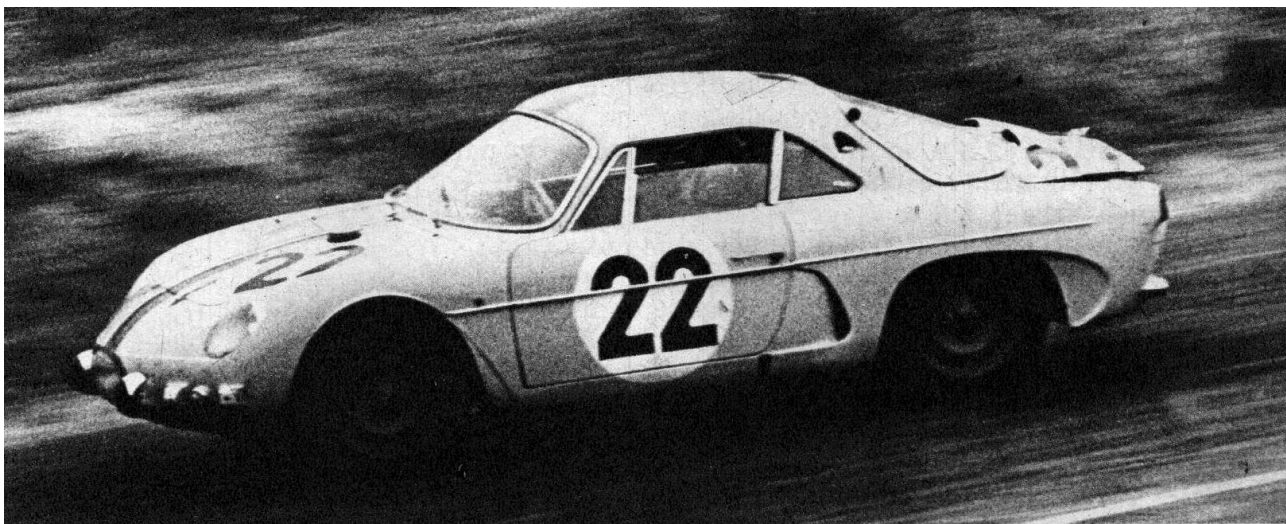
A equipe Willys, que se encontrava na “crista da onda”, inscreveu seus carros, assim como a Vemag, que, entretanto, acabou não confirmando sua participação, enquanto a Simca nem ao menos manifestou interesse na corrida. Como já estava se tornando habitual, foi programada uma prova preliminar destinada a pilotos estreantes e novatos, que foi disputada na manhã do domingo, com a participação de 20 carros e que recebeu o nome de Prêmio Christian Heins, em homenagem ao campeão brasileiro desaparecido em Le Mans. O vencedor foi Renato Lenci, que correu sob o pseudônimo de “Ucello”, que percorreu os 80 quilômetros da prova no tempo de 47m48s3, média de 87,188 km/h., mas sua tarefa foi muito dificultada pela participação do Simca Rallye de Danilo Rodrigues e pelo DKW Vemag de João Tasso Neto, com os três terminando a prova num espaço pequeno, o Simca a 2 segundos e o DKW a 14. Porém, a atuação do DKW, parecia estar fora do normal, e depois da corrida foi desclassificado por irregularidades técnicas. Ocorreram nada menos que sete desclassificações entre os 16 carros que receberam a bandeirada.

A corrida de “fundo”, as Cem Milhas, foi totalmente dominada pelos Interlagos de fábrica, com Wilsinho vencendo no tempo de 1m26s17s3, média de 112,559 km/h. No entanto, o segundo lugar, apesar de ser de um Interlagos, não foi de um dos carros de fábrica, mas sim do carro de Marivaldo Fernandes, que recebeu apoio da fábrica e ficou 7 segundos atrás do vencedor. O terceiro colocado foi Piero Gancia, na sua Alfa Romeo Giulietta TISS, que bateu o Interlagos da equipe de fábrica, pilotado por Luiz Pereira Bueno. Bueno, que se consagraria como um dos maiores pilotos nacionais, mas que se encontrava numa fase de adaptação ao novo carro, uma vez que antes das 3 Horas de Velocidade, vinha pilotando carros Gordini, de

tocada diferente e menor potência, sem ter se destacado. O quinto colocado foi Emílio Zambello, com a Alfa Romeo Giulietta SV, agora mais trabalhada, com a qual Piero Gancia participara das 3 Horas de Velocidade. Dos 17 carros que largaram, 15 receberam a bandeirada de chegada.



Luiz Pereira Bueno (Interlagos 21) perseguido por Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulietta 28)



Wilson Fittipaldi Júnior (Interlagos 22) venceu a prova.

[Ver RESULTADOS 1963/24](#)

58 – FIA NÃO RECONHECEU A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Em reunião realizada em Paris, de 11 a 14 de outubro, a Federação Internacional de Automobilismo – FIA, negou reconhecimento e rejeitou o pedido de filiação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, mantendo todos os direitos de filiado ao Automóvel Clube do Brasil.

59 – PROVA CLUBES DE BRASÍLIA

Organizado pelo Automóvel Clube de Brasília, clube filiado à Confederação Brasileira de Automobilismo, foi realizada, no dia 13 de outubro, uma corrida na Capital Federal, que recebeu o título de “Prova Clubes de Brasília”. Participaram da prova 8 carros, e a presença de um Interlagos, pilotado por Carlos Scorzelli e Maurício Lemos, tirou qualquer chance de disputa pela liderança da prova, dada a sua superioridade mecânica. O Interlagos venceu com facilidade, ficando em segundo lugar Aladino Borges com um Gordini e em terceiro Enio Garcia, também com Gordini.

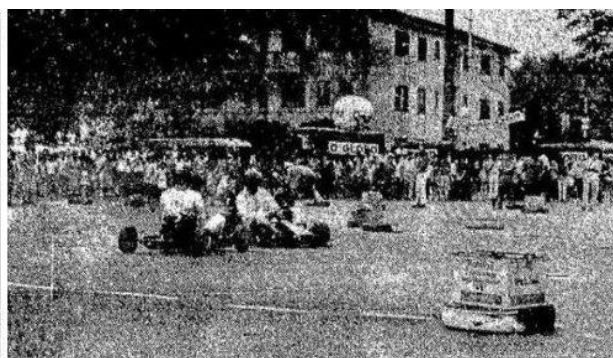
[Ver RESULTADOS 1963/25](#)



Enio Garcia (Gordini n° 64)

60 – TORNEIO DE KART O GLOBO/CAFIASPIRINA

A terceira etapa do Torneio de Kart promovido pelo jornal O Globo sob o patrocínio de Cafiaspirina foi disputada no dia 20 de outubro, na Gávea, na confluência das Avenidas Visconde de Albuquerque, Rodrigo Otávio e Rua Artur Araripe. Os vencedores foram Carlos Lourenço na categoria Brasil e Paulo Roberto Monteiro na Internacional. O resultado da etapa foi a seguinte: Categoria Brasil: 1º Carlos Lourenço; 2º Fernando Dias; 3º Paulo Monteiro; 4º Jaime Monteiro; 5º Hélio Abrunhosa; 6º Mário Júlio; 7º Azis Abras; 8º Aurélio Fernandes; 9º Alcebíades Queiroz; 10º Victor Perdigão. Categoria Internacional: 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Airton Miguez; 3º Alcebíades Queiroz; 4º Alírio Matos; 5º Luiz Vergueiro; 6º Alberto Alcoumbre; 7º Luís Cláudio Matos.



A corrida de Kart na Gávea

61 – III CIRCUITO CIDADE JARDIM DAS HORTÊNSIAS – GRAMADO - RS

Sérgio Soares Lança, dirigindo um DKW Vemag venceu o III Circuito Cidade Jardim das Hortênsias, realizado no dia 20 de outubro, na cidade de Gramado, no Rio Grande do Sul. A prova, válida para o campeonato gaúcho, foi disputada por carros enquadrados no Grupo I do Anexo J da FIA, numa pista de 2.000 metros, sendo 1.300 em asfalto e 700 em piso de cascalho.

62 – IV 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE

No dia 27 de outubro foi realizada a IV edição dos 500 Quilômetros de Porto Alegre, disputada no circuito da “Pedra Redonda”, com a participação de 23 carros.

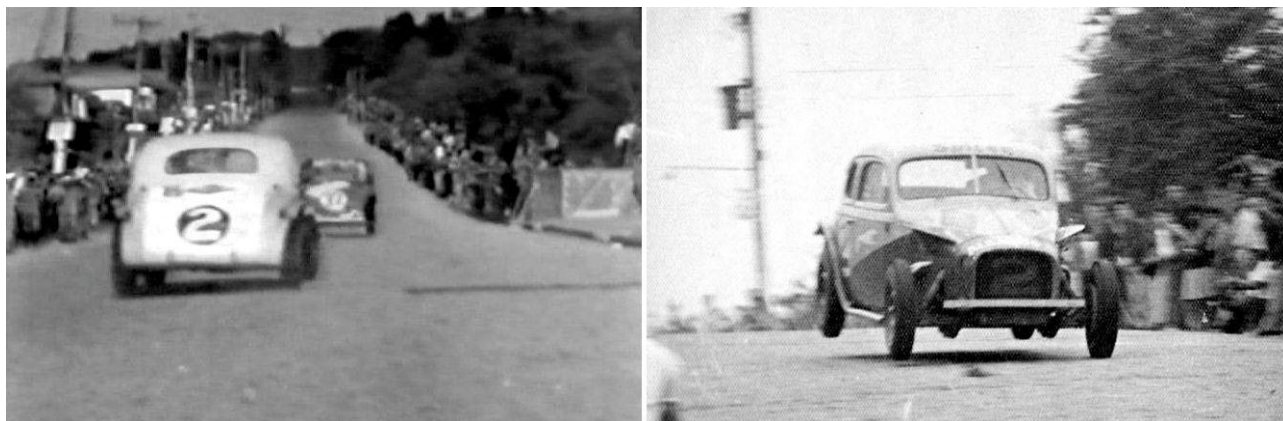
Consagrou-se bicampeão da prova o piloto José Asmuz, pilotando um Ford Carretera, equipado com motor Thunderbird, de 4.457 cc, que levou 3h36m51s2, para completar a prova, numa média de 138,342 km/h.

Asmuz liderou a prova desde o seu início, travando um duelo com Catharino Andreatta, que pilotava a sua Carretera Chevrolet Corvette, e com Nactivo Camozatto (Ford Carretera Thunderbird) até o abandono deste. Faltando nove voltas, Catharino teve que parar nos boxes, perdendo cerca de 50 segundos parado,

tendo retornado à corrida imprimindo um ritmo muito forte, na tentativa de alcançar o líder da prova, batendo o recorde de volta do circuito, com o tempo de 5m12s0, média de 144,231 km/h, porém mesmo assim, não teve como alcançar Asmuz que recebeu a bandeirada de chegada em primeiro lugar.

O terceiro e vencedor na classe Turismo Nacional “C”, a outra que competia juntamente com a Turismo Força Livre, foi Jayme Silva, com um Simca da equipe oficial da fábrica.

[Ver RESULTADOS 1963/26](#)



Duas passagens de Catharino Andreatta, à esquerda, perseguindo José Asmuz e à direita dando um salto.

63 – TORNEIO DE KART O GLOBO/CAFIASPIRINA

Cumprindo excelentes atuações na última etapa do “Torneio de Kart”, promovido pelo jornal O Globo, sob o patrocínio de Cafiaspirina, Paulo Roberto Monteiro venceu as duas categorias disputadas no dia 27 de outubro, na Praça Barão de Drumond, em Vila Isabel, no Rio de Janeiro, sagrando-se campeão da categoria Internacional. Carlos Lourenço, mesmo não pontuando nessa prova, foi o campeão da categoria Brasil, título que havia conquistado por antecipação em face das suas três vitórias nas três primeiras etapas. Os tempos de Paulo Monteiro foram 10m50s1 na categoria Brasil e 8m30s4 na Internacional.

Os resultados dessa etapa foram: Categoria Brasil – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Mucio Lodi; 3º Fernando Dias; 4º João Vital; 5º Manoel Maria; 6º Hélio Abrunhosa; 7º Alcebíades Queiroz; 8º Mário Júlio; 9º Carlos Lourenço; 10º Aurélio Fernandes; 11º Amadeu Girão; 12º Túlio Cantinho; 13º Sílvio Abrunhosa. Categoria Internacional – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Airton Miguez; 3º Alcebíades Queiroz; 4º Luiz Vergueiro; 5º Vitorio Danieli; 6º Erimar Alijós; 7º Alírio Matos.

O resultado final do torneio foi o seguinte:

Categoria Brasil:

P	Piloto	06/10 Penha	13/10 Maracanã	20/10 Gávea	27/10 Vila Isabel	Total
1º	Carlos Lourenço	8	8	8	-	24
2º	Paulo Monteiro	-	-	4	8	12
3º	Mucio Lodi	-	6	-	6	12
4º	Fernando Dias	-	-	6	4	10
5º	Sílvio Abrunhosa	6	3	-	-	9
6º	João Vital	4	-	-	3	7
7º	Hélio Abrunhosa	1	2	2	1	6
8º	Alcebíades Queiroz	-	4	-	-	4
9º	Túlio Cantinho	3	-	-	-	3
	Jaime Monteiro	-	-	3	-	3
11º	Manuel Maria	-	-	-	2	2
	Isidoro Danon	2	-	-	-	2
13º	Aurélio Fernandes	-	1	-	-	1
	Mário Júlio	-	-	-	1	1

Categoria Internacional:

P	Piloto	06/10 Penha	13/10 Maracanã	20/10 Gávea	27/10 Vila Isabel	Total
1º	Paulo Roberto Monteiro	6	1	8	8	23
2º	Airton Miguez	8	-	6	6	20
3º	Alcebíades Queiroz	3	-	4	4	11
4º	Alírio Matos	-	6	3	-	9
5º	Luís Cláudio Matos	-	8	-	-	8
6º	Alberto Alcoulumbre	4	2	-	-	6
7º	Carlos Brisson	-	4	-	-	4
	Luiz Vergueiro	-	-	-	4	4
9º	Moacir Andrade	-	3	-	-	3
10º	Vitório Danieli	-	-	-	2	2
11º	Erimar Alijós	-	-	-	1	1

64 – JUIZ MANDA CUMPRIR DECISÃO A FAVOR DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

No dia 7 de novembro, o juiz Castro Cerqueira, titular da 1ª Vara da Fazenda Pública, do Estado da Guanabara, proferiu despacho, determinando que o presidente do Conselho Nacional de Desportos – CND, cumprisse a liminar, por ele deferida, em mandado de segurança requerido pelo Automóvel Clube do Brasil, contra a intervenção daquele órgão nas suas atividades, nos seguintes termos: “Caracterizado o descumprimento da ordem judicial surge a responsabilidade penal para quem a descumpre. Impõem-se a obediência ao mandado judicial, inclusive por questão de ordem pública. Oficie-se ao presidente do CND para que fique bem claro que deve cumprir a medida deferida, liminarmente, sob pena de responsabilidades criminal e bem assim ao Sr. Ministro da Educação e Cultura, comunicando-lhe a decisão para o efeito de instruir a autoridade suplicada (CND) sobre o dever de obediência à autoridade judicial”.

65 – KART NO RIO DE JANEIRO

Na tarde de sábado, dia 9 de novembro, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, teve prosseguimento o campeonato carioca de kart, com as vitórias de Carlos Lourenço, na categoria Brasil e de Vitório Danieli, na categoria Internacional. Os resultados foram os seguintes: Categoria Brasil – 1º Carlos Lourenço; 2º Fernando Dias; 3º Alcebíades Queiroz; 4º Mucio Lodi; 5º Hélio Abrunhosa. Categoria Internacional – 1º Vitório Danieli; 2º Alcebíades Queiroz; 3º Luís Cláudio Matos; 4º Luís Vergueiro e 5º Paulo Roberto Monteiro.

66 – 1.500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Promovido por Antônio Carlos Avallone, em colaboração com o Automóvel Clube Estadual de São Paulo - ACESP, foi realizado no dia 10 de novembro a prova “1.500 Quilômetros de Interlagos”, destinada aos carros enquadrados no Grupo III do anexo J da FIA.

Estavam presentes as três equipes de fábrica, a Simca, a Vemag com seus dois Belcar, que com Marinho e Bird vinham se destacando no cenário automobilístico nacional e a Willys, que dessa vez não compareceu com seus quase imbatíveis Interlagos, preferindo divulgar o novo lançamento da marca, o Renault 1093, uma evolução do Gordini, que tinha ganhado mais potência. Se a Willys não levou seus Interlagos, três carros desse tipo receberam atendimento integral da equipe de fábrica, que foram pilotados pelo campeoníssimo Chico Landi formando dupla com o vencedor da Fórmula Júnior nos 500 Km de Interlagos, Marivaldo Fernandes, levando o número 45; Antônio Carlos Scavone/Geraldo Freire/Yraê Aranha, com o número 33, e os primos Álvaro e Aylton Varanda, de Petrópolis, com o carro nº 2. Além desses carros, merecem destaque as duas Alfa Romeo Giulietta da equipe Jolly Gancia, com a nº 25, uma TISS para Piero Gancia/Emílio Zambello e a nº 28, Sprint Veloce, de Ruggero Peruzzo/Ubaldo Lolli/Felice Albertine, além do FNM JK-65 de Mário Olivetti/Amílcar Baroni.



A largada da prova

A largada ocorreu à zero hora, debaixo de uma chuva fraca, com os carros alinhados em pelotões 3x2x3, definido por meio de sorteio, cabendo a primeira fila aos dois carros da Simca, e ao Interlagos de Scavone. Se os carros da Vemag já eram rápidos, com a pista úmida demonstraram uma superioridade maior sobre os demais, com Marinho e Bird liderando com certa tranquilidade a primeira hora de corrida, com Jayme Silva no Simca-26 ocupando a terceira colocação.

Chico Landi, mesmo largando de trás, foi ganhando posições até começar a tentar tirar a segunda posição de Bird Clemente, mas, com a chuva aumentando, teve que parar nos boxes para limpar o para-brisa e os faróis.

Dentro desse cenário, os carros da Vemag mantiveram a liderança até às 3 horas da manhã, com um ritmo de corrida na casa dos 4m38s, média de 94 km/h.

Deve-se destacar a incompetência dos comissários desportivos do ACESP, que nos boxes estavam apenas interessados em desclassificar os carros que transpusessem uma faixa de segurança pintada no chão. Em nenhum momento eles levaram em conta o excesso de invasores, que nada tinham a ver com a corrida e que passeavam pelos boxes, fazendo com que os carros acabassem ultrapassando a tal faixa para não atropelar os incautos. Esse foi o caso de Álvaro Varanda que, para não atropelar essas pessoas, passou em cima da “importante” faixa e acabou desclassificado, apesar do comissário constatar o fato e, quando questionado por Varanda, dizer que ele deveria parar ou até mesmo atropelar as pessoas, o que não podia era ultrapassar a faixa. Vejam que a falta de preparo e a prepotência desses comissários não é coisa de hoje, vindo se consolidando desde muito tempo atrás.

Depois da terceira hora de corrida, a pista secou e com isso Marivaldo, que pilotava o Interlagos nº 45, começou a recuperar terreno em relação aos líderes, chegando a tirar até 4 segundos por volta. Além disso, o Interlagos podia rodar quase 100 voltas sem precisar parar para trocar pneus e abastecer, ao passo que a autonomia dos DKW Vemag, mal passava das 50 voltas.

O resultado disso foi a troca da liderança que passou a ser ocupada pelo Interlagos de Chico Landi/Marivaldo Fernandes, ficando Marinho em segundo e Bird em terceiro.

Foi então que piorou o quadro para os Vemag: Marinho perdeu muito tempo com o câmbio engripado e Bird com problemas no motor de arranque e dínamo.

A partir de então, com os Vemag fora da luta pela liderança, com o Interlagos 45, sendo ameaçado apenas pela Alfa Giulietta de Piero Gancia/Emílio Zambello, que rodava com tempos em torno de 4m18s. Porém, demonstrando toda a sua classe, Chico Landi acabou “despachando” o carro italiano, se firmando na liderança da prova.



Da esquerda para a direita: 45 – Chico Landi/Marivaldo Fernandes (Interlagos) – 41 – José Carlos Pace/Francisco Lameirão (1093) – 44 – Ciro Cayres/Danilo Lemos (Simca) – 33 – Antônio Carlos Scavone/Geraldo Freire/Yraê Aranha (Interlagos) – 49 – Lair Carvalho/Milton Amaral/Aluizio de Castro (Gordini) e 35 – Renato Haydu/Totó Porto (Gordini)

Quem também fazia boa corrida eram os Simca de Jayme Silva e Ciro Cayres, chegando a assumir a liderança nas voltas que iam à frente paravam para reabastecer. Mas eles também não ficaram livres de problemas, com Ciro Cayres sendo obrigado a trocar a embreagem do seu carro.

Os novos carros da Willys, os Renault 1093 com tempos por volta de 4m40s, fizeram boa figura para terminarem a prova em sexto e oitavos lugares.

Outro que fez boa corrida, mas que não ficou livre de problemas mecânicos foi o JK-65 de Mário Olivetti, que mesmo assim recebeu a bandeirada de chegada na sétima posição.

Terminada a prova e com os carros submetidos à vistoria técnica, os dois carros da equipe oficial da Simca foram desclassificados.



Chico Landi e Marivaldo Fernandes venceram a prova ao volante do Interlagos nº 45

O vencedor, o Interlagos nº 45, completou a prova no tempo de 14h16m04s3, média de 105,412 km/h, enquanto o tempo da melhor volta ficou com Marinho Camargo, com 4m16s0, média de 112,500 km/h.

[Ver RESULTADOS 1963/27](#)

67 – RALLY SALVADOR-RIO

O maior Rally automobilístico até então realizado, foi o “Salvador-Rio”, disputado de 15 a 17 de novembro, sob o patrocínio do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, como comemoração da inauguração da Rodovia Rio-Bahia, a atual BR-116.

A largada dos carros ocorreu em Salvador, e a primeira etapa foi concluída em Vitória da Conquista, em 510 quilômetros, com média horária de 70 km/h; De Vitória da Conquista, os carros seguiram até Governador

Valadares, por mais 542 quilômetros com média horária de 73 km/h e, finalmente, de Governador Valadares ao Rio de Janeiro, em 619 quilômetros com média horária de 66 km/h.

O percurso total foi de 1.671 quilômetros e, no dia 17, no Rio de Janeiro, foi realizada uma prova da habilidade na Quinta da Boa Vista.

O resultado final da prova foi o seguinte: 1º - Valdir Portella da Silva/Lúcio Wandeck de Brito Gomes (RJ) – 20 – VW Sedan – 384 pontos perdidos; 2º - Tácito Vale do Prado/Luís Rodrigues Prado (RJ) – 60 – Volkswagen – 396 pontos perdidos; 3º - Carlos Berenhauser/Rafael Moreira Xavier (MG) – 170 – DKW Vemag – 403 pontos perdidos; 4º - Bird Clemente/Roberto Rocha (SP) – 73 – DKW Vemag – 409 pontos perdidos; 5º - Jayme Silva/Georges Perrot (SP) – 74 – Simca Chambord – 411,8 pontos perdidos; 6º - Joaquim Ferreira da Silva/Antônio Sérgio Moreira (RJ) – 4 – VW Sedan – 430 pontos perdidos; 7º - Paulo César Newlands/Alfredo Migani (RJ) – 11 – FNM 2000 JK – 433,1 pontos perdidos; 8º - Ari Kazeinik/Ari Band (RJ) – 28 – VW Sedan – 435 pontos perdidos; 9º - Carlos Jorge de Gomes Carvalho/Fred Monteiro Borges (RJ) – 14 – VW Sedan – 437 pontos perdidos; 10º - Luís Alberto Link/Carlos Américo Sampaio (RJ) – 30 – DKW Vemag – 443 pontos perdidos; 11º - José Kitman Neto/Theodore D. Wu (RJ) – 22 – VW Sedan – 447 pontos perdidos; 12º - José Lago/Euclydes de Brito (RJ) – Renault 1093 – 450 pontos perdidos; 13º - Roberto Miranda e Silva/Luís O. Temudo (RJ) – 6 – VW Sedan – 478 pontos perdidos; 14º - Oscar Machado Prieto/Marçal Vaz Saback (RJ) – 9 – Willys Interlagos – 484 pontos perdidos; 15º - João Batista Chevrand/Paulo César de Moraes (RJ) – 10 - DKW Vemag – 490 pontos perdidos.

68 – RALLY DE POÇOS DE CALDAS

No dia 17 de novembro, foi disputado o Rally de Poços de Caldas, prova organizada pelo Centauro Moto Clube, com a participação de nada menos que 110 carros. Este foi o primeiro Rally disputado com os trechos sendo conhecido pelos participantes apenas no momento da sua largada, que ocorreu em São Paulo, no Largo do Arouche, seguindo para a Via Anhanguera, com ponto de controle no posto da Polícia Rodoviária na entrada da via. O Rally passou por Itu, Salto, Campinas, Jundiaí, Itatiba, Moriungaba, Amparo, Arcadas, Pedreiras, até finalizar em Poços de Caldas. O vencedor foi a dupla Giampiero Colognori/Aldo Di Pace, com o FNM 2000 JK n.º 22, com 630 pontos perdidos. A seguir se classificaram: Luís e Lourdes Rodrigues (DKW Vemag n.º 16), com 720 pp; 3º Neville Carlos Gonçalves/Carlos Rivadavia (DKW Vemag n.º 34) – 735 pp; 4º Antônio Toledo Lara Neto/Valter Aprigliano (VW Sedan) – 750 pp; 5º Roberto Holnegger/Ralph Conrad (VW Sedan) – 795 pp; 6º Lino Marchesi/Álvaro Penha (DKW Vemag) – 795 pp; 7º Sérgio Menoli Sobrinho/Ademar Alziri (DKW Vemag) – 810 pp; 8º Edmundo Magalhães Main/Lício Miranda Moraes (VW Sedan) – 840 pp; 9º Edson Castgro Pagnozzi/Nelson Fabrizio do Nascimento (Willys Interlagos) – 840 pp; 10º Nilson Masini/Sérgio Manzoli (DKW Vemag) – 855 pp; 11º Luís Roberto Guzzardi/Mário Roberto Guzzardi (VW) – 885 pp; 12º José Macedo Araújo/Tomás Valter Spitzer (VW) – 885 pp; 13º Reinaldo Max Witzke/Harty Witzke (DKW Vemag) – 900 pp; 14º Fabiano A. Costa Porto/Flávio P. Lopes (VW) – 900 pp; 15º Carlos Eduardo M. Costa/Eduardo Vicente Kavano (VW) – 900 pp; 16º Carlos Alberto Nanó/Ronald Jean Deger (VW) – 915 pp; 17º Antônio Geraldo Meireles/Francisco Alarcon Coelho (VW) – 930 pp; 18º Nilson Pimazzoni/Fernão Rodrigues Almeida (Simca) – 930 pp; 19º José A. Batista Filho/Carlos A. Batista (VW) – 945 pp; 20º Renato Dario Nanô/Rubens Rehder (Porsche) – 945 pp.

69 – ESCLARECIMENTOS DO CND SOBRE O LITÍGIO ACB x CBA

No dia 18 de novembro, o presidente do Conselho Nacional dos Desportos – CND, deputado Rogê Ferreira e o conselheiro designado relator de assuntos do automobilismo, Constantino Cury, encaminharam aos órgãos de imprensa os seguintes esclarecimentos:

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

2 – Sucede que o próprio Ministro da Educação e Cultura, louvado em parecer do consultor jurídico do Ministério proferido no processo 1.516/63, houve por bem revogar a aludida deliberação 39/45. Essa revogação, como é óbvia, cassou ao Automóvel Clube do Brasil a competência para orientar o desporto.

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

a) contra a revogação da deliberação 39/45 operada por ato do Ministro e,

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

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

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

5 – Mais uma vez mostrou-se irrequieto o Automóvel Clube do Brasil, e foi então que, a despeito de já haver impetrado um mandado de segurança cuja decisão provavelmente esclarecerá o assunto em todos os ângulos, intentou outro perante a digna Justiça da Guanabara, agora contra a deliberação 8/63 emanada do Conselho.

Requeru e obteve uma liminar:

“A – Concedo a medida liminar para sustar os efeitos do ato impugnado (isto é, a deliberação 8/63) e a aprovados dos estatutos da Confederação Brasileira de Automobilismo, por noventa dias. Notifique-se, Rio, 27/09/63 – (a) Castro Cerqueira”.

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

6 – Sucede que, posteriormente a essa liminar, um fato novo surgiu. Esse fato se concretiza na Portaria nº 385, de 4 de outubro de 1963, por meio da qual o Exmo. Sr. Ministro da Educação e Cultura, pelas considerações, que enuncia determinou ao Conselho Nacional de Desportos que, doravante, e até que a Confederação Brasileira de Automobilismo entre a funcionar, dirija o desporto automobilístico em todo o Território Nacional

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

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

a) a primeira, consubstanciada no despacho que, revogando a deliberação 39/45, retirou do Automóvel Clube do Brasil a competência de dirigir o automobilismo (aliás, quanto a este despacho, relembre-se estar ele em pleno vigor, embora “sub judice”).

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

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

Cumpre-me acentuar que a liminar foi concedida contra uma deliberação do Conselho; mas agora não se trata de deliberação do Conselho, mas, sim, de portaria do Exmo. Sr. Ministro da Educação de Cultura que, sabidamente, em face do decreto-lei 3.199, de 24 de abril de 1941, a superior autoridade administrativa na orientação nacional do desporto.

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

Igualmente não será jurídico ou sensato entender ter a liminar de digno juízo da Guanabara devolvido ao Automóvel Clube do Brasil os poderes que lhe foram cassados em consequência da revogação, pelo ministro, da deliberação 39/45; e isso porque o despacho ministerial revogatório, não tendo sido validamente desfeito, continua subsistente e em plena operação.

(a) Rogê Ferreira – Presidente do Conselho Nacional de Desportos – CND e Constantino Cury – Conselheiro.

70 – CARIOCA DE KART

O calendário carioca de kart teve prosseguimento no sábado, dia 23 de novembro, no kartódromo do Motel Country Club Bandeirantes, no Recreio dos Bandeirantes, com as vitórias de Paulo Roberto Monteiro na categoria Brasil e de Airton Miguez na categoria Internacional.

Na categoria Internacional, esperava-se que a disputa pela vitória ficasse entre Paulo Roberto Monteiro e Vitório Danieli, que lideram o campeonato, porém os dois foram surpreendidos pela vitória de Airton Miguez, quando os dois favoritos tiveram que parar no boxe com problemas mecânicos em seus karts.

Resultado: Categoria Brasil – 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Carlos Lourenço; 3º Mucio Lodi; 4º Fernando Dias; 5º Jaime Abrunhosa; 6º Hélio Abrunhosa. Categoria Internacional - 1º Airton Miguez; 2º Luís Cláudio Matos; 3º Luís Vergueiro; 4º Eduardo Alijó; 5º Paulo Roberto Monteiro; 6º Vitório Danieli.

71 – 1600 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

A Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, decidiu organizar uma prova aos moldes das tradicionais Mil Milhas Brasileiras, que recebeu o título de “1.600 Quilômetros de Interlagos”, nos dias 23 e 24 de novembro de 1963. Dentro das regras em vigor, a APVC conseguiu autorização para sua realização junto ao CND e fez um acerto, embora verbal, com o Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, para que a realização da prova não tivesse qualquer tipo de empecilho. E tudo corria bem até a véspera da prova, quando o Automóvel Clube do Brasil, através do ACESP, se utilizou da liminar emitida pelo juiz da Fazenda Pública do Estado da Guanabara (atual Rio de Janeiro), que revogava a deliberação 8/63, que transferia o comando do automobilismo nacional para o Conselho Nacional de Desportos – CND. Convocadas, as forças públicas do Estado e da Cidade de São Paulo, prontamente enviaram seus agentes para cumprir a decisão esdrúxula e ilegal do juiz carioca. E a corrida que estava programada para ter sua largada às 21:00 horas do sábado, dia 23, acabou não podendo ocorrer, com os policiais usando até mesmo da truculência, atravessando viaturas na pista de Interlagos para impedir a realização do evento. Tomando conhecimento dos fatos, o CND recorreu ao Tribunal Federal de Recurso, que imediatamente deferiu um mandado de segurança, restabelecendo o comando do automobilismo ao CND. Ocorre que naquela época

os meios de comunicação no País eram escassos, além de se verificar uma certa má vontade por parte das autoridades paulistas, claramente influenciadas pelos dirigentes do ACESP. Diante desse novo problema, o deputado federal e presidente do CND, Rogê Ferreira, efetuou uma série de contatos telefônicos de Brasília com o Secretário de Segurança Pública de São Paulo e, somente depois de um contato telefônico entre o Secretário de Segurança e o ministro Armando Rolemberg, do TRF, a liberação da corrida foi autorizada, com os policiais deixando o evento e permitindo que a largada ocorresse, depois de 4 horas e 17 minutos de atraso.



Jayme Silva e Ciro Cayres sendo carregados depois da vitória

Depois da corrida, o piloto Aguinaldo Góes, em entrevista, afirmou que o Sr. Oscar Malzoni, presidente em exercício do ACESP, havia agido de má-fé, pois, depois de ter garantido que prestigiaria a competição organizada pelo APVC, voltou atrás poucos dias antes da data marcada para o evento, e que, havia estabelecido o recebimento de 15% da renda para a “caixa dos volantes”, o que seria uma verdadeira utopia, pois os volantes, através da sua associação, eram os promotores da prova. Essa declaração elucidou o motivo de tanta confusão, que se pode transferir para a luta que o Automóvel Clube do Brasil vinha fazendo para se manter à frente do automobilismo nacional: dinheiro para seus dirigentes, nada muito diferente dos dias atuais.

A largada somente aconteceu à 1h17 minutos do domingo, de 24 de novembro, com a participação de 38 carros e entre os inscritos, se destacava a presença das equipes de fábrica da Simca, da Vemag e da Willys. A Simca inscreveu dois carros totalmente modificados, se enquadrando na categoria das “carreteras”. Eram carros com peso bastante diminuído, com substituição de peças de aço por alumínio, tanques de combustível maiores, sendo que um deles tinha capota rebaixada para melhorar a aerodinâmica. Os motores também foram muito trabalhados buscando o aumento de potência com a utilização de carburação dupla além de outras modificações, e estava tão interessada na vitória nessa corrida, que resolveu colocar seus dois principais pilotos, Ciro Cayres e Jayme Silva, no carro com teto rebaixado, ficando o outro carro com Ubaldo Lolli e Fernando Toco Martins.

Por sua vez a Vemag também inscreveu dois carros modificados, se caracterizando como “carreteras”, com carburação melhorada, redução de peso e capota rebaixada. Esses carros seriam pilotados por Marinho Camargo e Joaquim Cacao Matos no nº 10 e Bird Clemente e Lauro Soares no nº 11.

A Willys inscreveu dois Gordini bastante modificados, também “carreteras”, inclusive com para-lamas cortados e equipados como motor de 1.000 cc. Seus pilotos seriam Wilson Fittipaldi Jr./Luiz Pereira Bueno no carro nº 46 e Anísio Campos/Francisco Lameirão no 47.



**Foto 1 – O Simca de Jayme Silva/Ciro Cayres perseguido pelo DKW e Bird Clemente/Lauro Soares e
Foto 2 – a chegada da Carretera Ford de Vitório Andreatta/Antônio Tergolina**

Também estavam inscritos os Interlagos que fizeram sucesso nos 1.500 Quilômetros de Interlagos. O número 45, com Marivaldo Fernandes/José Carlos Pace; o 33 com Antônio Carlos Scavone/Geraldo Freire e o número 48 com Álvaro e Aylton Varanda.

Entre as “autênticas carreteras”, carros Ford e Chevrolet, se destacavam o nº 2, Chevrolet de Catharino Andreatta/Breno Fornari; o Chevrolet nº 18 de Camillo Christófaru/Antônio Carlos Aguiar e o Ford nº 6 de Vitório Andreatta e Antônio Tergolina.

Depois de toda a confusão, a corrida foi iniciada, com pista úmida, com Adir Moss, na carretera Ford nº 74 assumindo a liderança, completando a primeira volta nessa posição. O piloto paranaense se aproveitou de correr melhor a pé até o carro e conseguir fazer o seu motor funcionar antes dos demais e com isso partiu na frente.



**A chegada dos Simca 26 (Ciro Cayres/Jayme Silva) e 44 (Ubaldo Lolli/Fernando Toco Martins) e do
Interlagos 33 (Antônio Carlos Scavone/Geraldo Freire**

Porém, na segunda volta Camillo Christófaru na carretera Chevrolet nº 18 assumiu a ponta, que manteve até à 21ª volta, quando Roberto Gallucci, em outra carretera Chevrolet, a de nº 28 foi para a ponta.

Nessa altura da competição começava a despontar o DKW Vemag nº 11 de Bird Clemente que corria em quarto, atrás dos carros de Gallucci, Christófaró e da carretera Chevrolet nº 2 do campeão gaúcho Catharino Andreatta.

Nessa fase da corrida, Bird Clemente registrou o tempo de 4m08s e pouco depois melhorou para 4m06s, que ficou sendo a melhor volta da prova.

Em seguida, com as paradas para reabastecimento dos principais participantes, o Simca nº 26 de Jayme Silva/Ciro Cayres assumiu a liderança, seguido pelo outro carro da Simca, pilotado por Ubaldo Lolli/Fernando Toco Martins.

Esses dois carros, mais os de Catharino, Christófaró e o Ford de Vitório Andreatta, passaram a se revezar nas primeiras posições, com o Simca nº 26 se impondo para vencer a corrida depois de 14h53m51s3. Em segundo, com quatro voltas de atraso ficou a carretera nº 2 de Catharino/Fornari, seguido do Simca de Lolli/Toco e pelo Interlagos de Álvaro e Aylton Varanda, que fez uma corrida na base da regularidade, para alcançar um excelente resultado ao final da prova.

[Ver RESULTADOS 1963/28](#)

72 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA NA BARRA DA TIJUCA

A terceira e última etapa do Campeonato de Arrancada do Rio de Janeiro, promovido e patrocinado pela Cassio Muniz, foi disputada no dia 24 de novembro, na Reta do Caniço, na Barra da Tijuca.

A maior surpresa dessa prova foi o mau desempenho de Mário Olivetti que obteve apenas a sétima posição, na prova que foi vencida por Milton Amaral ao volante de um FNM 2000 JK. Na classe até 1.300cc, o vencedor foi mais uma vez Cláudio Prieto.

[Ver RESULTADOS 1963/29](#)



O Interlagos 78 de Cláudio Prieto e o DKW 6 de Samuel Dunley

73 – RESULTADO DO CAMPEONATO DE ARRANCADA DO RIO DE JANEIRO

Efetuada as três etapas, o Campeonato Carioca de Arrancada teve o seguinte resultado:

1 – Turismo Grupo III do Anexo J da FIA até 1.300 cc:

P	Piloto	Carro	29/09 Maracanã	13/10 Irajá	24/11 Barra da Tijuca	Total
1º	Cláudio Prieto	Willys Interlagos	8	8	8	24
2º	Samuel Dunley	DKW Vemag	6	2	6	14
3º	Norman Casari	DKW Vemag	3	-	4	7
4º	Ricardo Achcar	Willys Interlagos	-	6	-	6
5º	Mário Kroep Jr.	Willys Interlagos	-	4	1	5
6º	Milton Amaral	Renault Gordini	4	-	-	4
7º	Roberto de Miranda	Willys Interlagos	-	3	-	3
	Elzinha Freitas	Willys Interlagos	-	-	3	3
9º	Paulo Farias	VW Sedan	-	-	2	2
	Sérgio Palhares	Renault Gordini	2	-	-	2
11º	Mauro Cassiuch	Renault Gordini	1	-	-	1
	Gil Cabrera	Willys Interlagos	-	1	-	1

2 – Turismo Grupo III do Anexo J da FIA acima de 1.301 cc:

P	Piloto	Carro	29/09 Maracanã	13/10 Irajá	24/11 Barra da Tijuca	Total
1º	Mário Olivetti	FNM 2000 JK	8	8	-	16
2º	Amílcar Baroni	FNM 2000 JK	6	6	2	14
3º	Carlo Lissoni	FNM 2000 JK	4	4	6	14
4º	Antônio Quintela	FNM 2000 JK	3	3	3	9
5º	Milton Amaral	FNM 2000 JK	-	-	8	8
6º	Elmar Teixeira	FNM 2000 JK	2	2	4	8
7º	José Fialho	Aero Willys	-	1	-	1
	Manoel Fernandes	FNM 2000 JK	-	-	1	1

74 – POSIÇÃO DO AUTOMOBILISMO NACIONAL

Atendendo solicitação do Ministro Jorge de Oliveira Maia, Chefe do Departamento Cultural e de Informações do Itamarati, o Conselho Nacional de Depostos – CND, através do seu vice-presidente Valed Perry, esclareceu que o Automóvel Clube do Brasil – ACB teve cassada a direção do desporto automobilístico no Brasil, por decisão do Ministro da Educação e Cultura, devido à criação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA. No mesmo comunicado, o CND informou que a CBA foi criada por Decreto assinado pelo Presidente da República, João Goulart, tendo, nº 51.857, de 10 de março de 1963, e seu estatuto foi aprovado pelo Ministro Paulo de Tarso, conforme publicação no Diário Oficial de 26 de outubro. O ofício terminou dizendo que é de interesse do Governo Brasileiros o reconhecimento da CBA no plano internacional, como manifestado através dos atos que criaram a referida entidade.

75 – BIRD CLEMENTE NA WILLYS

Depois que regressou do Rally Salvador-Rio, que terminou no dia 17 de outubro, o piloto Bird Clemente recebeu, em sua residência, a visita de Luiz Antônio Greco, que assumira a chefia da equipe de competições da Willys após a morte de Christian Heins. Greco lhe informou que o presidente da Willys, Max Pearce o tinha incumbido de contratar Bird para a equipe oficial de fábrica. Depois de um diálogo, com Bird desconfiado, os dois acabaram acertando um salário e a entrega de um carro para a locomoção do piloto. No dia seguinte Bird foi à sede da Vemag para comunicar a sua transferência e devolver o carro que estava com ele. O único pedido foi que ele corresse os 1.600 Quilômetros, o que acabou sendo atendido, em deferência do piloto ao Sr. Otto Kuettner, que chefiava a equipe esportiva da Vemag.

Desligado da Vemag, Bird foi apresentado à imprensa em Interlagos e testou pela primeira vez o Willys Interlagos, quando Greco pediu que Bird desse duas voltas. Quando retornou aos boxes, pretendendo só voltar a treinar em outra oportunidade, Greco o convenceu de entrar novamente no carro e ver em quanto

tempo virava em Interlagos. Bird retornou desanimado, achando que tinha perdido muito tempo por não conhecer completamente o carro, mas Greco logo disse, foi muito bom, você rodou em 4m05s (vejam que o tempo que o Christian Heins tinha registrado era de 4m06s). Em seguida Greco perguntou a Luiz Pereira Bueno e Wilson Fittipaldi Jr. se queriam testar o carro; Luizinho se recusou, mas Wilsinho se sentou no carro, baixou a bota, mas não conseguiu igualar o tempo de Bird, que dessa forma passou a integrar, como primeiro piloto, a equipe Willys.

76 – ACB GANHA MANDADO DE SEGURANÇA, MAS NÃO LEVA

O Juiz da Primeira Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara (atual Rio de Janeiro), Dr. Jorge Evaldo Tavares, concluiu, no dia 3 de dezembro o mandado de segurança impetrado pelo Automóvel Clube do Brasil, contra o ato do Conselho Nacional de Desportos que lhe cassou a atribuição de dirigir o automobilismo esportivo no país. Na Deliberação nº 8/63, de 26 de agosto último o CND, segundo o magistrado, avocou a si aquela atribuição, confirmada posteriormente pelo Ministro da Educação e Cultura, na Portaria de 3 de outubro, em contraponto à liminar concedida ao Automóvel Clube, ao impetrar o mandado. Em sua sentença diz o juiz Osvaldo Tavares ser absurda a Deliberação do CND por isso que somente as Confederações e Ligas podem deliberar sobre esporte o CND é apenas um órgão fiscalizador. O juiz nitidamente avançou de sua competência uma vez que tanto o CND como Ministério da Educação e Cultura eram entidades federais, não estando sujeitas a decisões de um juizado estadual.

Apesar do alarde do General Sylvio Santa Rosa de que o comando do automobilismo tinha retornado ao Automóvel Clube, isso não aconteceu, permanecendo da mesma forma anterior, isto é, com o CND autorizando a realização de provas nacionais e as Secretarias Estaduais as provas estaduais. Nessa altura era impressionante a manipulação que o Automóvel Clube do Brasil tinha sobre os juizes do Estado da Guanabara, que extrapolavam de duas atribuições tentando beneficiar o referido clube.

77 – ACB MANTIDO COMO FILIADO JUNTO À FIA

O Automóvel Clube do Brasil obteve êxito no seu pedido junto ao Comitê Ordinário da FIA que se reuniu na Cidade do México, para manter a sua filiação àquela entidade, que por unanimidade reconheceu os direitos de filiação do ACB, ficando, em consequência, negada a filiação de outra entidade do Brasil. Mas um alarde do General Santa Rosa, que pouco significado gerava no Brasil, pois nessa época não havia pilotos correndo exterior muito menos previsão de realização de corrida no Brasil. A bem da verdade, com exceção da sua filial de São Paulo, o Automóvel Clube do Brasil não realizava corrida no Brasil e nem mesmo no Rio de Janeiro, onde ficava sua sede, só conseguia organizar provas de pequeno interesse, quando patrocinadas por entidades privadas.

78 – DIRETOR DO ACB PROIBIDO DE PARTICIPAR DE REUNIÃO NO CND

A reunião do Conselho Nacional de Desportos – CND, realizada no dia 6 de dezembro, teve um momento de grande tensão, quando o Sr. Amílcar Laurindo Ribas, diretor do Automóvel Clube do Brasil, se apresentou com a intenção de participar da reunião juntamente com os presidentes das Confederações Esportivas. O presidente do CND, deputado Rogê Ferreira, no entanto, proibiu a sua participação, mantendo violenta discussão com o representante do ACB, terminando com a intervenção de membros e dirigentes presentes, antes do Sr. Laurindo Ribas se retirar do recinto. Em tempo: estava presente à reunião o deputado José Raimundo Soares e Silva, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

79 – TRIUNVIRATO PARA ORGANIZAR O AUTOMOBILISMO

Em decisão do Conselho Nacional de Desportos – CND, criou um triunvirato, formado pelo Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA e Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, para dirigir os destinos do automobilismo brasileiro, sob a supervisão direta do CND. Os homens do triunvirato eram os seguintes: Oscar Malzoni (ACESP), Wilson Fittipaldi (CBA) e Aguinaldo Góes (APVC).

80 – SUBIDA DE CANOAS

Depois do sucesso alcançado com o Campeonato do Quilômetro de Arrancada, a Cassio Muniz, empresa que atuava também no ramo de venda de automóveis, que vinha competentemente assumindo as obrigações que deveriam ser do Automóvel Clube do Brasil, decidiu implantar outro torneio automobilístico no Rio de Janeiro, o Campeonato de Subida da Montanha, tipo de corrida automobilística que era tradicional naquela cidade. E a primeira etapa desse torneio foi disputada no dia 8 de dezembro, a tradicional “Subida das Canoas”, em São Conrado, com seu percurso de 4 quilômetros que foi disputada na sua décima primeira edição. Sagrou-se vencedor Mário Olivetti que, ao volante do seu FNM-JK vinha dominando o automobilismo carioca. Em segundo lugar ficou Sérgio Palhares, que estreava um Interlagos muito bem preparado. Participaram da prova 37 carros.

[Ver RESULTADOS 1963/30](#)



Mário Olivetti (FNM 2000 JK) vencedor da prova

81 – PROVA LONDRINA-APUCARANA - PR

No domingo, dia 8 de dezembro foi realizada a primeira prova automobilística do norte do Paraná, na Rodovia Melo Peixoto, no trecho compreendido entre Londrina e Apucarana, disputada por 19 VW Sedan 1200 e 2 Renault Dauphine, sagrando-se vencedor Marcelo Infante, pilotando um Renault Dauphine e ficando em segundo lugar Jorge Calixto, também com Dauphine, deixando os VW para trás, cujo melhor colocado foi Luciano Borghesi, terceiro colocado.

[Ver RESULTADOS 1963/31](#)



A chegada vitoriosa de Marcelo Infante

82 – 3 HORAS DE LAGES

No dia 8 de dezembro foi realizado na cidade de Lages, em Santa Catharina, a prova “3 Horas de Lages”, evento que homenageava o fundador da cidade, Antônio Corrêa Pinto. A largada da prova ocorreu na Avenida Presidente Vargas e o vencedor geral e na classe C, foi Plínio Luersen, formando dupla com Darci Baggio, no Simca Chambord nº 44. Na classe B, venceu a dupla Alberto Castagna/Arno Luersen, com DKW Vemag, enquanto na classe A o vencedor foi Osni Pilar, que correu sozinho no seu VW Sedan nº 7.



83 – ENCERRAMENTO DA TEMPORADA PAULISTA DE 1963

No sábado, dia 14 de dezembro, foi encerrada a temporada automobilística paulista, com a realização de duas corridas, uma destinada a pilotos estreantes e novatos e outra para mulheres.

A prova de Estreantes foi dominada totalmente pelo Interlagos de Luiz Fernando Terra Smith, que completou 10 voltas pelo circuito completo de Interlagos, perfazendo 80 quilômetros, no tempo de 45m27s5, média de 105,591 km/h, ficando em segundo lugar o JK-69 de José Omar Viola, que recebeu a bandeirada de chegada com 4m07s8/10 de distância em relação ao vencedor, portanto, quase com uma volta de atraso. A prova teve 20 participantes.

Terminada essa prova foi disputada uma corrida destinada ao sexo feminino, que contou com a participação de mulheres com ligação direta com o automobilismo.

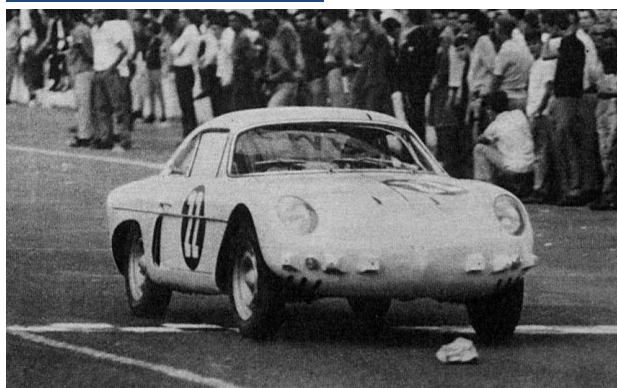
Dessa forma estavam inscritas: Marise Cayres Clemente, esposa de Bird Clemente e irmã de Ciro Cayres; Leonie Cayres, irmã de Ciro Cayres; Lulla Gancia, esposa de Piero Gancia; Maria Angélica Lolli, esposa de Ubaldo Lolli; Conceição Brandi, filha do piloto gaúcho Estevam Brandi; e Edna de Souza, irmã do piloto Edson de Souza.

A corrida foi amplamente dominada por Marise Clemente, que pilotou um Interlagos, acertado pela equipe de competições da Willys, ficando em segundo lugar sua irmã Leonie Cayres, que correu num Simca preparado na equipe de competições de fábrica, tendo reclamado ao final da prova que o carro falhou durante uma boa parte da corrida.

Marise registrou a melhor volta da prova com o tempo de 4m39s0, média de 103,226 km/h, melhor do que obtido por diversos “marmanjos” com carro semelhante.

Independente do desempenho de cada uma e do resultado da prova, o que valeu a confraternização, com essas mulheres demonstrando que, caso se interessasse, poderiam se tornar grandes pilotos de competição.

[Ver RESULTADOS 1963/32](#)



Marise Cayres Clemente venceu a prova ao volante do Interlagos nº 22, ficando em segundo lugar sua irmã Leonie Cayres que pilotou um Simca

84 – CAMPEONATO PAULISTA

Terminada a temporada, o Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP divulgou o resultado do campeonato paulista de automobilismo, dividido por suas diversas categorias e classes:

1 – Turismo Grupo I do Anexo J da FIA até 850 cc:

Campeão: Carol Figueiredo – 13,5 pontos; Vice Campeão: Geraldo “Mancal” Freire – 6 pontos; 3º Anísio Campos – 4,5 pontos; 4º Ângelo Pace – 1,5 pontos.

2 – Turismo Grupo I do Anexo J da FIA de 851 a 1.000 cc:

Campeão: José Carlos Pace – 13,5 pontos; Vice-campeão: Marivaldo Fernandes – 9 pontos; 3º Yraê Aranha – 6 pontos; 4º Lauro Soares – 4,5 pontos;

3 – Turismo Grupo I do Anexo J da FIA de 1.001 a 1.300 cc:

Campeão: Lécio Machini – 13,5 pontos.

4 – Turismo Grupo II do Anexo J da FIA até 850 cc:

Campeão: Christian Heins e Luiz Antônio Greco – 11,25 pontos; 3º Aguinaldo Góes e Rodolpho Costa – 7,5 pontos; 5º Wilson Fittipaldi Jr. e Eduardo Scuracchio – 3,75 pontos.

5 – Turismo Grupo II do Anexo J da FIA de 850 a 1.000 cc:

Campeão: Marinho Camargo e Bird Clemente – 11,25 pontos; 3º Antônio Sceppa e Anísio Campos – 5 pontos; 5º Nilo Vinhaes e Sérgio Michelone – 2,5 pontos.

6 – Turismo Grupo II do Anexo J da FIA de 1.301 a 2.000 cc:

Campeão: Camillo Christófaró e Antônio Carlos Aguiar – 11,25 pontos; 3º Celso Lara Barberis e Chico Landi – 7,5 pontos.

7 – Turismo Grupo II do Anexo J da FIA acima de 2.001 cc:

Campeão: Ciro Cayres, Jayme Silva e Danilo Lemos – 7,5 pontos.

8 – Turismo Grupo III do Anexo J da FIA até 1.000 cc:

Campeão: Wilson Fittipaldi Jr. – 56,25 pontos; Vice-campeão: Luiz Pereira Bueno – 42,75 pontos; 3º Francisco Lameirão – 39 pontos; 4º Marivaldo Fernandes – 23,25 pontos; 5º Rodolpho Costa – 21,5 pontos; 6º Anísio Campos – 19,5 pontos; 7º Marinho Camargo – 16 pontos; 8º Marcelo Audrá – 14 pontos; 9º Flávio Folla – 13,5 pontos; 10º Geraldo Freire – 13 pontos; 11º Chico Landi – 11,25 pontos; 12º Antônio Carlos Scavone – 11 pontos; 13º Luiz Cavalcanti – 9 pontos; 14º Bird Clemente – 8,5 pontos; 15º João Bravo Caldeira – 8 pontos; 16º José Carlos Pace – 7,5 pontos; 17º Aguinaldo Góes – 7 pontos; 18º Alcindo de Barros Fº - 6,25 pontos; 19º Roberto Dal Pont – 6 pontos; 20º Yraê Aranha – 5 pontos; 21º Eduardo Scuracchio e Expedito Marazzi – 4,5 pontos; 23º Joaquim Cacao Matos – 4 pontos; 24º Ângelo Pace, Totó Porto Fº, Bruno Barracano e Renato Haydu – 3,75 pontos; 28º Maneco Combacau – 2,5 pontos.

9 – Turismo Grupo III do Anexo J da FIA de 1.001 a 1.300 cc:

Campeão: Piero Gancia – 36,75 pontos; Vice-campeão: Emílio Zambello – 20,25 pontos; 3º João Boujadi – 18 pontos; 4º Ary Cayres – 13,5 pontos; 5º Ludovino Perez Jr. – 9 pontos; 6º Ruggero Peruzzo e Ubaldo Lolli – 3,75 pontos.

10 – Turismo Grupo III do Anexo J da FIA de 1.301 a 2.000 cc:

Campeão: Emílio Zambello – 22,5 pontos; Vice-campeão: José Mendecino e Nelson Marcílio – 18 pontos.

11 – Turismo Grupo III do Anexo J da FIA de 2.001 a 2.500 cc:

Campeão: Pedro Jaú – 39 pontos; Vice-campeão: Ignácio Terrana – 24,5 pontos; 3º Romeu Partezan – 21 pontos; 4º Nelson Calabresi – 6 pontos.

12 – Fórmula Júnior:

Campeão: Wilson Fittipaldi Jr. – 21 pontos; Vice-campeão: Marivaldo Fernandes – 18 pontos; 3º Luiz Pereira Bueno – 13,5 pontos; 4º Alberto Brizzi e Anísio Campos – 6,75 pontos.

13 – Mecânica Nacional até 2.500 cc:

Campeão: Jayme Silva – 24,5 pontos; Vice-campeão: Chico Landi – 13,6 pontos; 3º Ciro Cayres e Waldimir Fakri – 9 pontos; 5º Marivaldo Fernandes – 6,75 pontos; 6º Marcelo Audrá e Alcindo de Barros – 6 pontos.

14 – Mecânica Nacional Força Livre:

Campeão: Roberto Gallucci – 27 pontos; Vice-campeão: Luiz Valente – 21,5 pontos; 3º Antônio Mendes Barros – 12 pontos; 4º Euclides Pinheiro e Luciano Bonini – 6 pontos; 6º Camillo Christófaró – 4,5 pontos; 7º Zé Peixinho – 4 pontos; 8º Aroldo Louzada, Arnaldo Almeida e Nicola Papaléo – 3 pontos; 12º Mário Marsiglia – 2 pontos 13º Militão Mena – 1,5 pontos

85 – CARIOCA DE KART

A penúltima etapa do campeonato carioca de kart foi disputada no dia 14 de dezembro no kartódromo o Motel Country Club Bandeirantes, no Recreio dos Bandeirantes, prova que decidiria o título da categoria internacional, no caso de vitória do Paulo Roberto Monteiro, piloto de 17 anos de idade.

Apenas quatro karts compareceram para a largada da categoria Eduardo Alijó, Luís Cláudio Matos, Vitorio Danieli e Paulo Roberto Monteiro e, depois de uma volta para alinhamento, Paulo Monteiro assumiu a liderança para vencer de ponta a ponta, depois de completar 30 voltas. Com o resultado, Paulo Roberto Monteiro sagrou-se campeão carioca de kart na categoria Internacional. Na categoria Brasil, o vencedor foi José Cristóvão, ficando a decisão do campeonato para a sua última etapa, em data que deveria ser marcada, porém, em data posterior, a comissão esportiva cancelou a realização de nova prova,

consignando o título de campeão carioca da categoria Brasil a Carlos Lourenço. Resultados: Categoria Brasil: 1º José Cristóvão; 2º Fernando Dias; 3º Manoel Maria; 4º Paulo Roberto Monteiro; 5º Sílvio Abrunhosa. Categoria Internacional: 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Luís Cláudio Matos; 3º Vitório Danieli; 4º Edmar Alijó.

86 – PROVA JUBILEU DE PRATA DIOGO ELLWANGER

Em dezembro, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul decidiu organizar, como ocorrera no ano anterior, a prova “500 Milhas de Porto Alegre”, na pista da Cavallhada-Vila Nova e, também como no ano anterior, organizou no sábado anterior à referida prova (dia 14 de dezembro), uma corrida para o encerramento do campeonato gaúcho de Turismo Força Livre (carreteras), denominada “Jubileu de Prata Diogo Ellwanger”, em homenagem ao grande campeão gaúcho de automobilismo.

A corrida foi disputada em 20 voltas, totalizando 130 quilômetros e foi vencida por Catharino Andreatta, na carretera Chevrolet nº 2, depois de uma difícil disputa com a carretara Ford nº 32, de José Asmuz, como ocorrera diversas vezes nessa temporada. Em terceiro lugar ficou Breno Fornari que correu com a Carretera Ford que vinha sendo utilizada por Vitório Andreatta e em quarto Paulo Feijó ao volante de um DKW Vemag. Com esse resultado, José Asmuz foi proclamado campeão gaúcho de Turismo Força Livre de 1963.

[Ver RESULTADOS 1963/33](#)

87 – CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO FORÇA LIVRE

O resultado do Campeonato Gaúcho de Turismo Força Livre foi o seguinte: Campeão José Asmuz – 24 pontos; Vice-campeão Catharino Andreatta 15 pontos; 3º Paulo Feijó – 10 pontos; 4º Vitório Andreatta – 9 pontos.

88 – II 500 MILHAS DE PORTO ALEGRE

As 500 Milhas de Porto Alegre foram organizadas no dia 15 de dezembro e teve a participação de apenas 15 carros, número considerado baixo pela imprensa local, que atribuiu essa pequena participação à presença da Equipe Willys, o que tirava as chances de luta pela vitória, além da eliminação das classes menores de até 850 e até 1.000 cc, o que fez com que pilotos com carros de baixa potência, que normalmente corriam apenas pelas vitórias em suas classes, não participassem.



O Interlagos nº 22 de Bird Clemente/Catharino Andreatta, seguido pelo JK nº 7 de Clóvis de Moraes/Ismael Chaves

Até mesmo a Equipe Willys não trouxe, por esse motivo, seus recém lançados Renault 1093, comparecendo à prova gaúcha com três Interlagos da equipe oficial e mais dois oficiosos, os de Marivaldo Fernandes e de Antônio Carlos Scavone, que recebiam toda a atenção da equipe de fábrica.

Nessa prova, a Willys fez a estreia do seu novo contratado, Bird Clemente e, além disso, a equipe pretendia homenagear dois veteranos do automobilismo: Catharino Andreatta e Chico Landi que deveriam correr juntos. Landi já conhecia bem o carro, tendo com um vencido recentemente os 1.500 Quilômetros de Interlagos, mas Catharino, acostumado com as antigas “carretera” de motor dianteiro, encontrou dificuldades para conduzir o carro durante os treinos.

Com isso, a equipe resolveu mesclar os pilotos, deixando o carro nº 12 com Chico Landi e Luiz Pereira Bueno; o 21 com Wilson Fittipaldi Jr. e o gaúcho Vitório Andreatta, filho de Catharino, que passava a integrar a equipe; e o 22 com Bird Clemente e Catharino Andreatta, sendo este carro era o eleito para vencer a prova. O Interlagos nº 45 de Marivaldo Fernandes, tinha como novidade a presença do piloto da Alfa Romeo, Emílio Zambello e o nº 33 tinha Danilo Lemos como parceiro de Antônio Carlos Scavone.

A Simca não se inscreveu na prova, mas mandou para o sul o seu piloto Jayme Silva, para formar dupla com o campeão gaúcho José Asmuz. Jayme levou para a corrida um conjunto motor-câmbio preparado pela equipe de competições da Simca.

A corrida não apresentou grandes disputas, com os três carros oficial da equipe Willys trocando de posição na liderança, sem precisar de muito esforço. Depois de 64 voltas, mais ou menos na metade de corrida, o Interlagos nº 12 de Landi/Bueno teve que abandonar a prova com problemas mecânicos.

E tudo parecia definido para a vitória do Interlagos nº 22, de Bird Clemente e Catharino Andreatta e tudo foi feito nesse sentido, com os carros 21 e 22 recebendo a bandeirada praticamente emparelhados, porém um erro na contagem de voltas feita pela equipe acabou decidindo a corrida, pois consideraram que os carros estivessem na mesma volta, porém o carro 22 estava uma volta atrasado, devido a ter sido obrigado a uma parada extra para troca de pneus que ficaram estragados quando teve que efetuar uma freada brusca, para não bater no carro de José Asmuz que saiu dos boxes sem se perceber da aproximação do Interlagos. Se não fosse esse engano, bastaria determinar que o 21 diminuísse a velocidade, ou entrasse rapidamente no boxe, para que o 22 descontasse a diferença para vencer a prova.

O destaque da prova foi o DKW Vemag de Henrique Iwers e Flávio Del Mese, que acabou se intrometendo entre os Interlagos, terminando a prova na quarta colocação à frente do carro nº 45. A melhor volta da prova ficou com Bird Clemente, com o tempo de 3m18s0, média de 118,182 km/h.

[Ver RESULTADOS 1963/34](#)



Na foto da esquerda, o Interlagos nº 45 de Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello e à direita o nº 21, vencedor da prova, pilotado por Wilson Fittipaldi Jr./Vitório Andreatta.

89 – II RALLY DA GUANABARA

No dia 15 de dezembro foi disputado o II Rally da Guanabara, prova organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, com promoção do Jornal O Globo e patrocínio de Cafiaspirina.

A prova, numa distância total de 185,1 quilômetros, foi dividida em 6 etapas, com as médias horárias variando em cada etapa, que ficaram assim constituídas: 1ª – Da Rua Irineu Marinho à Ponte da Barra da Tijuca – média de 30,250 km/h; 2ª – Da Ponte da Barra da Tijuca à Estrada dos Bandeirantes – média de 37,250 km/h; 3ª – Da Estrada dos Bandeirantes ao início da Subida da Grotta Funda – 40 km/h; 4ª – Do início da Subida da Grotta Funda à Avenida Areia Branca – 35,750 km/h; 5ª – Da Avenida Areia Branca a Estrada da Montanha – 32,350 km/h; 6ª – Da Estrada da Montanha à Praça Castilho França – 45 km/h.

O itinerário da prova era o seguinte: Largada na Rua Irineu Marinho, em frente à sede do jornal O Globo, no Centro da Cidade do Rio de Janeiro; Rua de Santana; Av. Presidente Vargas; Av. Perimetral; Av. General Justo; Av. Beira Mar ao lado do Restaurante dos Estudantes; Av. Infante Dom Henrique em direção a Copacabana; Av. das Nações Unidas; Túnel do Pasmado; Av. Lauro Sodré; Túnel Novo; Av. Princesa Isabel; Av. Atlântica; Rua Francisco Otaviano; Av. Vieira Souto; Av. Delfim Moreira; Av. Niemeyer; Estrada da Gávea; Estrada do Joá; Estrada da Barra da Tijuca; Estrada do Itanhangá; Estrada de Jacarepaguá; Av. Geremário Dantas; Estrada da Tindiba; Largo da Taquara; Estrada dos Bandeirantes; Estrada da Grotta Funda; Estrada da Ilha; Estrada da Matriz; Rua Belchior Fonseca; Estrada do Piaí; Estrada para a Praia do Cardo; Praia do Cardo; Praia de Sepetiba; Estrada de Sepetiba; Av. Areia Branca; Largo do Bodegão; Rua Álvaro Alberto; Cruzar a ponte sobre a linha férrea na Estação Santa Cruz; Rua Senador Camará; Estrada do Morro do Ar; Estrada dos Palmares; Estrada do Campinho; Estrada de Santa Maria, antiga Rio-São Paulo; Av. Brasil; Estrada do Mendanha; Estrada do Guandu do Sena; Av. Brasil; Rua Francisco Bicalho; Av. Paulo de Frontin; Rua Santa Amélia; Rua Dr. Satamini; chegada na Praça Castilho França, entre as Ruas Campos Sales e Afonso Pena. O resultado da prova foi o seguinte: 1º) 3 - Elísio Melo/Eurico de Oliveira (Jaguar MK V) – 190 pontos; 2º) 9 - Sérgio Canário/Diana Canário – 325; 3º) 41 - Gilberto Jaramilo/Rogério Gonçalves – 528 pontos; 4º) 11 - Carlos Joaquim Montenegro/Fred Montenegro – 575 pontos; 5º) 28 - José Vidal/João Kehl – 739 pontos; 6º) 12- Luís Bernardino/Paulo Alves – 762 pontos; 7º) 60 - Mário Hardopsky/Márcio Cardoso – 803 pontos; 8º) 33 - Caetano Rodrigues/Ari Granja – 810 pontos; 9º) 62 - Armando Gasparian/Ana Júlia Gasparian – 867 pontos; 10º) 1 - Alberto Ghiggino/Leopoldo Schama – 943 pontos; 11º) 42 - Antônio Alves/Antônio Oliva – 945 pontos; 12º) 23 - Cláudio Mota/Mayard Bernard – 968 pontos; 13º) 13 - Vicente Balbi/José Mendes – 994 pontos; 14º) 5 - João Vital/Ardeim Pinto – 999 pontos – 15º) 49 - Wilmar Lopes/Luís Eduardo – 1040 pontos; 16º) 7 - Orlando Cardoso/Antônio Vasconcelos – 1048 pontos; 17º) 2 - Ricardo Vilarinho/Otácio Vilarinho – 1101 pontos; 18º) 10 - Carlos Berenhauser/Maria Luisa Brenhauser- 1134 pontos; 19º) 63 - Marcos Gasparian/Luís Guilherme Gasparian – 1142 pontos; 20º) 14 - Abelardo Podcameni/Mauro Podcameni – 1193 pontos; 21º) 25 - Hiluvio Rodrigues/Gilian Raposo – 1248 pontos; 22º) 6 - Emanuel Schachner/Simão Schachner – 1274 pontos; 23º) 50 - Oraci Gonçalves Filho/Walmir Batista – 1278 pontos; 24º) 76 - Antônio Teixeira/José Augusto – 1361 pontos; 25º) 4 - Joaquim Ferreira/Antônio Sérgio- 1528 pontos; 26º) 86 - Antônio Coutinho/Sérgio Melgaço – 1556 – pontos; 27º) 53 - Carlos Sampaio/Luís Lineb - 1603 pontos; 28º) 73 - Francisco Pinheiro/Marcos Praguassu - 1637 pontos; 29º) 36 - Carlos Mendes/José Monroi - 1798 pontos; 30º) 66 - Ari Kaczelnick/Ari Rond -1857 pontos; 31º) 65 - Roberto Vidigal/Ana Maria Gomes - 1905 pontos; 32º) 88 - José Nanel/Mário Azevedo - 1979 pontos; 33º) 54 -Roberto Hermeto/Luís Hermeto - 1984 pontos; 34º) 38 - Paulo Cartaxo/Terezinha Lousada - 2220 pontos; 35º) 37 - Geraldo Santos/Ernesto Filho - 2863 pontos; 36º) 90 - Paulo Amélio/Heitor Moura - 2354 pontos; 37º) 55 - Mário Vieira/Ricardo César - 2863 pontos; 38º) 44 - Carlos Rodrigues/Sílvio Bastos - 3081 pontos; 39º) 57 - Raul Azevedo/Antônio Carlos Azevedo - 3292 pontos; 40º) 94 - Fernando

Maranhão/Sérgio Coutinho - 3416 pontos; 41º) 17 - Maurício Chulam/Patrício Levi - 3552 pontos; 42º) 72 - Herculano Ferreirinha/Antônio Ferreirinha - 3924 pontos; 43º) 24 - Luís Filipe Franco/Fernando Franco - 4079 pontos; 44º) 46 - Kildore Mendes/Paulo dos Santos - 4138 pontos; 45º) 84 -- Theodore Wu/José Kistmann - 4372 pontos; 46º) 87 - Carlos Nanel/José Beiró - 4430 pontos; 47º) 32 - Antônio Acioli/Antônio Pereira - 4630 pontos; 48º) 83 - José Goulart/Luís Mendonça - 4601 pontos; 49º) 48 - Luís dos Santos/Eduardo Barbosa - 4973 pontos; 50º) 99 - Alguassy Saldanha/Jackson Figueiredo - 5109 pontos; 51º) 29 - João Luís/Wilson Luís - 5239 pontos; 52º) 102 - Isaac Franklin/Cláudia Zahil - 5292 pontos; 53º) 96 - Antônio Damaso/Denisar Vasconcelos - 5397 pontos; 54º) 20 - Hélio Portela/Luís Hermann - 5619 pontos; 55º) 39 - Rudi Leownkrow/André de La Serviere - 6819 pontos; 56º) 69 - Stélio Antunes/Martia Regina - 7000 pontos; 57º) 103 - Osvaldo Taborda/Edgard Souza - 7316 pontos; 58º) 22 - Adalberto Nunes/Narbal Fontes - 8614 pontos; 59º) 58 - Boris Gelbaum/Carlos Tinoco - 8614 pontos; 60º) 106 - Antônio Godinho/José Godinho - 8700 pontos; 61º) 82 - Mário Trompowsky/Maria Bernadete - 11876 pontos; 62º) 71 - Cláudio Rogério/Alfred Jackobawsky - 13108 pontos; 63º) 91 - Marcelo Werneck/Murilo Werneck - 22570 pontos.

90 – AUTOMÓVEL CLUBE CONTINUAVA SEM O COMANDO DO AUTOMOBILISMO

Em reunião ocorrida no dia 16 de dezembro, no Conselho Nacional de Desportos – CND, ficou ajustado que o automobilismo nacional ficaria, em função do ato do Ministro da Educação e Cultura, após publicação da Portaria nº 385/63, em poder do Conselho, não sendo atendida a liminar do juiz da 1ª Vara da Fazenda Nacional, do Estado da Guanabara, uma vez que tanto o ato que gerou a ação movida pelo Automóvel Clube do Brasil ter sido revogado, assim como pela falta de competência do referido juízo para alterar as decisões do Ministério que se tratava de um órgão federal.

91 – AMARAL JÚNIOR INDICIADO POR HOMICÍDIO CULPOSO

O piloto João Batista Amaral Junior, que estava eliminado, de participação no automobilismo nacional, em caráter definitivo, por decisão do Automóvel Clube Estadual de São Paulo, foi denunciado pelo Promotor Bruno Irineu Vizoto, da 7ª Vara Criminal do Estado de São Paulo, por homicídio culposo (sem intenção de matar), quando na disputa da prova 500 Quilômetros de Interlagos, dia 7 de setembro, teria causado o acidente que provocou a morte do piloto Celso Lara Barberis.

92 – I SUBIDA DE FURNAS – RIO DE JANEIRO

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Subida de Montanha foi realizada no dia 22 de dezembro, na Estradas das Furnas, Itanhangá, com uma extensão de 3.700 metros. No domingo, dia da corrida, choveu muito na região, o que prejudicou o desempenho dos competidores, principalmente dos carros de maior potência. José Rabelo, que correria no Interlagos nº 29 não conseguiu completar a prova, pois quando faltavam cerca de 400 metros para a linha de chegada, derrapou bateu no meio fio e quebrou a suspensão. José Fialho, quando viu as condições da pista, sem nenhuma segurança, desistiu de correr, o mesmo que quase aconteceu com Cláudio Prieto que, depois de muita indecisão resolveu participar da prova. Quem se beneficiou dessa situação foi Amauri Mesquita, que pilotando um DKW Vemag, com tração dianteira, acabou vencendo a prova batendo os favoritos. Cláudio Prieto ficou em segundo lugar e Carlos de Sá Motta em terceiro. O vencedor na classe acima de 1.301 cc foi Amílcar Baroni (FNM 2000 JK), que conquistou apenas a sexta posição na classificação geral.

[Ver RESULTADOS 1963/35](#)



Amaury Mesquita, vencedor da prova

93 – CIRCUITO DE CANELA - RS

No dia 22 de dezembro foi realizado o Circuito Cidade das Hortênsias, em Canela, na região serrana do Rio Grande do Sul, nas proximidades de Gramado.

O vencedor foi Luiz Fernando Andreatta, com um Renault Gordini, ficando em segundo lugar Brasil Telles (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1963/36](#)

94 – DIRETORIA DA FEDERAÇÃO PAULISTA

No dia 27 de dezembro foi eleita a nova diretoria da Federação Paulista de Automobilismo – FPAU, para o biênio 1964/1965, que ficou assim constituída: Presidente: Wilson Fittipaldi; Vice-presidente: Elói Gogliano; Secretário-geral: Domenico Martirani; Tesoureiro: Alfredo Costa; Relações Públicas: Aluísio Assunção Fagundes; Comissão Técnica: Sérgio Gomes, Aguinaldo Góes e Élcio Emerich.

95 – KART NO RIO DE JANEIRO

Na tarde de sábado, dia 28 de dezembro, no kartódromo do Motel Club Bandeirantes, foram disputadas as duas últimas competições da temporada de 1963. As duas provas tiveram caráter de conagração entre todos os kartistas, terminando com a entrega dos prêmios dos campeões da temporada. A prova da amizade foi vencida por João Vital Melo. Embora com a lastimada ausência da família Abrunhosa, a Prova da Amizade, categoria Brasil, contou com a participação de uma dezena de kartistas. Carlos Lourenço foi o primeiro a aparecer, seguido de João Vital, Vitor Perdigão, Fernando Dias, Amadeu Girão, José Cristóvão e outros. José Cristóvão começou a melhorar sua posição, passando para terceiro, porém seu kart quebrou, ficando alijado da disputa. Tudo fazia crer que a corrida seria decidida entre Carlos Lourenço e João Vital, até que Carlos Lourenço foi obrigado a parar e com isso Vital venceu com tranquilidade completando as 30 voltas, com Fernando Dias em segundo, Vitor Perdigão em terceiro, Carlos Lourenço em quarto e Amadeu Girão em quinto. A seguir, disputou-se a Prova Confraternização, na qual Mucio Lodi foi o grande injustiçado, pois liderava a prova com tranquilidade, quando foi obrigado a parar no boxe perdendo uma corrida que já estava praticamente ganha. Com esse fato, venceu Alberto Alcoulumbre seguido por José Cristóvão, Vitor Perdigão e Luís Vergueiro da Silveira.

96 – PRÊMIO VICTOR

No ano de 1963, a Revista Quatro Rodas, da Editora Victor Civita, decidiu instituir um prêmio para os pilotos que se destacaram no automobilismo nacional, que recebeu o nome de prêmio Victor.

Nessa primeira edição os premiados foram os seguintes: Categoria “hors-concours” – Chico Landi; Categoria Mecânica Nacional (ou Continental) – Roberto Gallucci; Categoria Turismo Grupo III – Bird Clemente; Categoria Fórmula Júnior – Marinho Camargo; Categoria Carreteras – Catharino Andreatta; Revelação – Marivaldo Fernandes. Receberam menção honrosa os seguintes pilotos: Mecânica Nacional – Camillo Christóforo; Turismo Grupo III – Jayme Silva; Fórmula Júnior – Bird Clemente; Carreteras – José Asmuz; Revelação – Wilson Fittipaldi Jr. Receberam prêmios póstumos os pilotos Christian Heins e Celso Lara Barberis.



97 – GINCANA EM PETRÓPOLIS

Com a participação de 38 duplas foi realizada no domingo, dia 29 de dezembro, às 15 horas, a “Grande Gincana Automobilística Prefeito Flávio Castrioto”, em torno do Hotel Quitandinha, em Petrópolis. Em primeiro lugar chegou a dupla Rosalvo Lalor e Maria Helena Lalor, com Renault Gordini, no tempo de 3m31s; em segundo a dupla Carlos Roberto Guimarães e Maria das Graças Mackenzie, com DKW Vemag, no tempo de 3m44s5/10; e em terceiro lugar a dupla Carlos Luís Braga e Regina Maria Couto, com Renault Gordini, no tempo de 3m50s.