1959

1 – AUTOMÓVEL CLUBE DO RIO GRANDE DO SUL – NOVA DIRETORIA

Em janeiro de 1959, foi constituída nova diretoria do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul que ficou assim constituída: Presidente: Roberto Jorge Ribeiro; 1º vice-presidente: Ernesto Gaspary; 2º vice-presidente: José Iuchno; 1º secretário: Gilberto Lehnen; 2º secretário: Normélio Da Poian; 1º tesoureiro: Cláudio Mistrello; 2º tesoureiro: Victor Galvani; presidente da Comissão Esportiva: Cap. Hyder Freire Nunes; membros: Jorge Amado Truda, José Nestor Brunelli, Paulo Rodrigues, Pedro Henrique Ribeiro; presidente da Comissão Técnica: Eng. Haroldo Dreux; membros: Enio Garcia, Clóvis Falceta, 1 técnico de medidas a ser designado; chefe do Dep. De Cronometragem: Normélio da Poian; chefe Dep. Social: João Carlos Bordini Fiores; Chefe de Divulgação: Cezar da Poian.

2 – FALECEU ÁLVARO PIANO

No dia 18 de janeiro faleceu, vítima de acidente aéreo o piloto argentino Álvaro Piano. Álvaro era casado com a brasileira, ex-Miss Brasil, Marta Rocha e sucumbiu à queda de um Avião "Curtis 46" na cidade argentina de Mar Del Plata, provocando a morte de 52 pessoas.
Apaixonado pela velocidade, Álvaro Piano era português, filho de um banqueiro e residia com Marta Rocha em Mar Del Plata, tinha 33 anos e havia participado de diversas corridas inclusive no Brasil.

Álvaro Piano e Martha Rocha

3 – VI PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE

A realização do Campeonato Gaúcho de Turismo Força livre começou a ser ameaçada, quando foi divulgado o novo regulamento da categoria, que limitava a cilindrada dos carros a 4.100 cc, ficando proibida a utilização de motores V-8 com válvulas no cabeçote.
Essa infeliz decisão, foi tomada por pressão dos pilotos que não contavam com os motores Corvette que vinham dominando as corridas no País e que utilizavam em seus carros os motores Ford Flathead.
E o reflexo desse novo regulamento se verificou na primeira prova do ano, a tradicional Prova Antoninho Burlamaque, que teve a participação de apenas 6 concorrentes.

A prova foi organizada pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, com promoção dos Diários Associados, e patrocínio da Sociedade dos Amigos de Capão da Canoa, Loide Aéreo e Mundialtur, e teve um percurso de 144 quilômetros, assim dividido: largada em Porto Alegre, no Sarandi seguindo para Gravataí (19 km); de Gravataí a Santo Antônio (51 km); de Santo Antônio a Osório (30 km); de Osório a Atlântida (41 km); e de Atlântida a Capão da Canoa (3 km).

Os carros largaram com intervalo de 1 minuto entre eles, na seguinte ordem: 6 – Nactivo Camozatto (Ford); 32 – José Asmuz (Ford); 2 – Catharino Andreatta (Ford); 10 – Dante Carlan (Ford); 22 – Raul Fernandes (Ford); e 16 – João Galvani (Chevrolet).

O Automóvel Clube estabeleceu três pontos de cronometragem: Gravataí, Osório e Capão da Canoa.

No primeiro posto de cronometragem, em Gravataí, com 19 km, o líder era Camozatto, com o tempo de 7m07s, numa média de 160,187 km/h. Os demais concorrentes passaram na seguinte ordem: 2º Asmuz (7m19s); 3º Catharino (7m25s); 4º Carlan (7m27s); 5º Fernandes (7m31s); e 6º Galvani (7m51s).

No segundo posto de cronometragem, entre Gravataí e Osório, com 81 km, Catharino Andreatta tinha assumido a ponta, vencendo essa etapa, com o tempo de 37m21s, média de 130,120 km/h, seguido por Camozatto (38m26s); Carlan (39m05s); Fernandes (39m06s); Galvani (39m09s); e Asmuz (39m51s).

Somados os tempos das duas etapas cronometradas, a colocação era a seguinte: 1º Catharino (44m46s); 2º Camozatto (45m33s); 3º Carlan (46m32s); 4º Fernandes (46m37s); 5º Galvani (47m00s); e 6 Asmuz (47m10s).

A última etapa, entre Osório e Capão da Canoa, com 44 km, foi também vencida por Catharino Andreatta que assim garantiu a sua vitória da corrida, tendo registrado, para a etapa, o tempo de 16m58s, média de 155,599 km/h. o segundo foi Camozatto (17m16s); 3º Asmuz (17m32s); 4º Galvani (19m03s); e 5º Fernandes (26m31s), este último tendo muitos problemas mecânicos, perdendo muito tempo nesse trecho da corrida. Dante Carlan, que fazia ótima prova, abandonou pouco depois de Osório, com problemas mecânicos em seu carro.

Ver RESULTADOS 1959/1

Nº 2 – Catharino Andreatta (vencedor da prova) e nº 6 – Nactivo Camozatto (2º colocado)

4 – TRIANGULAR SUL-AMERICANO – 2ª ETAPA – EL PINAR

Marcado para o dia 20 de janeiro, a segunda etapa do "Torneio Triangular Sul-americano" acabou adiado em função da greve da alfândega uruguaia, que reteve os carros brasileiros e argentinos. Os organizadores queriam realizar a prova, mesmo sem os carros brasileiros e argentinos, porém a intervenção de Ângelo Juliano, teve como resultado o adiamento da prova que, com isso, nova data foi marcada para o dia 22 de fevereiro, participando da prova, entre os brasileiros, Ciro Cayres, Fritz D'Orey e Paschoal Nastromagario.

Essa prova foi disputada no Autódromo de “El Pinar”, a cerca de 30 quilômetros da capital uruguaia e foi vencida, assim como na primeira etapa, pelo argentino Froilan Gonzalez, que com a vitória sagrou-se o campeão virtual do torneio, mesmo faltando ainda uma etapa.

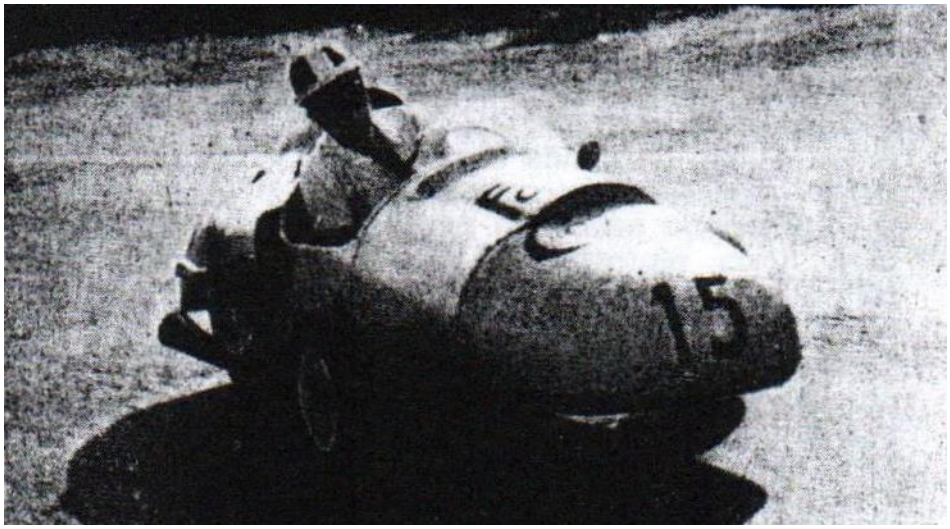
À esquerda Ciro Cayres e à direita Paschoal Nastromagario.

Iniciada a corrida, Ramon Requejo assumiu a liderança, seguido por Jesus Iglesias, Ciro Cayres e Froilan Gonzalez, que na segunda volta assumiu a liderança para não mais a perder. Iglesias que tinha avançado para a segunda posição abandonou a corrida na 6ª volta, quando estava a 8 segundos do líder.
Com o abandono de Iglesias, a segunda posição passou a ser ocupada pelo brasileiro Ciro Cayres, que teve que parar nos boxes perdendo muito terreno.
O novo vice-líder passou a ser o uruguaio Oscar Gonzalez, com 24 segundos de distância, que no entanto, antes do final da corrida foi superado por Ramon Requejo.
Ver RESULTADOS 1959/2

Froilan Gonzalez, vencedor da prova com sua Ferrari Corvette

5 – CORRIDA DE ROMI ISETTA

No dia 22 de fevereiro foi disputada em Interlagos provas para motocicletas pelo II Torneiro do Centauro Moto Clube, que teve incluída no seu programa uma corrida para as “Romi Isetta”, que foi vencida por Geraldo Ralph, com Donald Rossi em segundo e Yraê Aranha em terceiro.
Ver RESULTADOS 1959/3



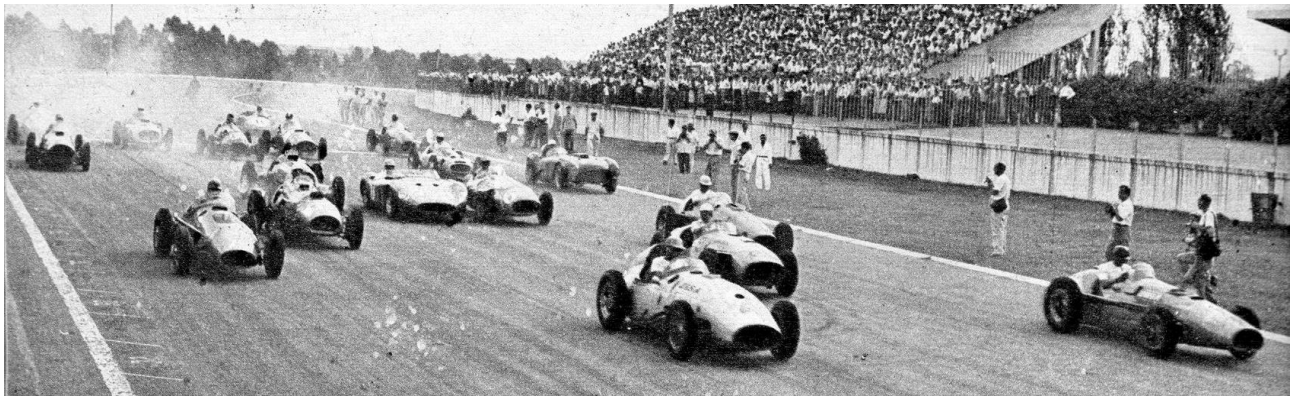
Geraldo Ralph vencedor da prova.

6 – TRIANGULAR SUL-AMERICANO – 3ª ETAPA- BUENOS AIRES

A terceira e última etapa do Torneio Triangular Sul-americano, foi disputado no dia 1º de março, no autódromo de Buenos Aires. Mesmo com o título já decidido em favor de Froilan Gonzalez, a corrida despertou grande interesse de público e participantes, recebendo 27 inscrições e contanto na largada com 18 carros.

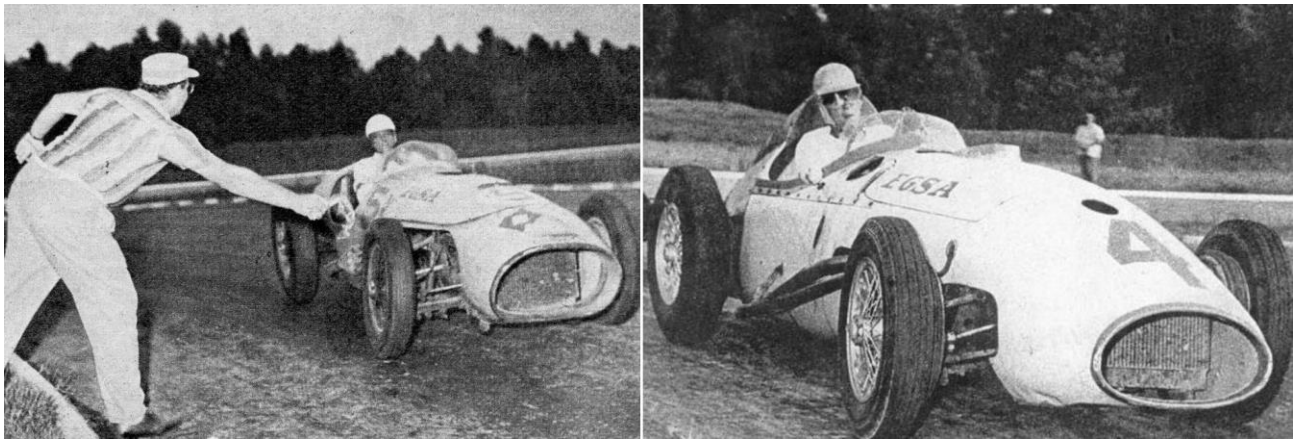
Nas provas de classificação ficou demonstrada a superioridade de Froilan Gonzalez que conquistou a pole-position, com o tempo de 1m47s3, 130,781 km/h. O segundo e terceiro lugares foram ocupados pelos brasileiros Fritz D'Orey e Ciro Cayres, com os tempos de 1m52s7 e 1m53s1, mais de cinco segundos em relação a Gonzalez. O outro brasileiro presente, Paschoal Nastromagario ficou com o oitavo tempo, com 1m55s8.

Quando foi iniciada a corrida, tomou a ponta o brasileiro Fritz D'Orey, seguido por Ciro Cayres, Ramon Requejo e Froilan Gonzalez, mas ainda na primeira volta, Gonzalez assumiu a liderança, sendo a primeira volta completada na seguinte ordem: (1) Gonzalez; (4) D'Orey; (28) Danvilla; (3) Iglesias; (5) Cayres; (2) Requejo; (6) Nastromagario; (14) Larreta; (23) O. Gonzalez; (57) Morosoly; (37) Vita; (8) Milan; (12) Destéfano; (16) Sticconi; (55) Knutsen; (7) Bonomi; (59) Rey; e (11) Delfosse.



A largada da prova com Fritz D'Orey pulando à frente

Na segunda volta, Froilan Gonzalez tinha cerca de 12 segundos de vantagem para D'Orey, o que demonstrava sua enorme superioridade sobre os demais concorrentes, ocorrendo a primeira baixa, com o abandono de Domingo Vita com a quebra da sua caixa de câmbio.
Na terceira volta, a vantagem de Gonzalez subira para 16,5 segundos e na volta seguinte ocorria a segunda baixa, com o abandono de Carlos Destéfano com a quebra do motor do seu carro.
Na 5ª volta, a vantagem de Gonzalez tinha subido para 23,1 segundos enquanto se notava o avanço de Iglesias que passava a ocupar a terceira colocação.
As colocações e tempos com 5 voltas eram as seguintes: 1º Gonzalez – 9m27s5; 2º D'Orey – 9m59s6; 3º Iglesias – 9m52s7; 4º Cayres – 9m58s7; 5º Bonomi – 10m00s7; 6º Larreta – 10m01s; 7º Nastromagario – 10m09s1; 8º Requejo – 10m12s2; 9º Danvilla – 10m14s5; 10º O. Gonzalez – 10,20s6; 11º Sticconi – 10m26s; 12º Morosoly – 10m38s; 13º Knutsen – 10m38s1; 14º Milan – 10m38s4; 15º Rey – 11m11s4; 16º Delfosse – 11m12s6.
Na sexta volta abandonou o uruguaio Carlos Danvilla com problemas na bomba de óleo e na volta seguinte foi a vez de Ramon Requejo por quebra da biela e pistão e depois de mais uma volta, abandonou Knutsen.
Com isso, depois de apenas 8 das 60 voltas previstas, restavam apenas 13 dos 18 carros que haviam largado e tudo indicava que Gonzalez venceria facilmente a prova, pois na 10ª volta tinha 37,4 segundos de vantagem para Iglesias que tinha assumido a segunda colocação, vindo a seguir: D'Orey a 38,7s; Cayres a 44,7s; Bonomi a 46,4; Larreta a 1m05s8; Nastromagario a 1m10s2; O. Gonzalez a 1m24s8; Sticconi a 1m29s9; Milan a 2m01s3; Morosoly a 2m15s; Rey a 3m13s2 e Delfosse a 3m15s9.
Novos abandonos ocorreram em seguida. Na volta 12, foi a vez de Larreta, com falta de freios e na 13 de Sticconi com queda da pressão de óleo.



à esquerda Ciro Cayres e à direita Fritz D'Orey

Com 15 voltas, as colocações eram as seguintes: 1º Gonzalez; 2º Bonomi, que tinha sua atuação melhorado muito, a 53,1s; 3º D'Orey a 54,6s; 4º Cayres a 54,9s; 5º Iglesias, que tinha efetuado uma parada nos boxes, a 1m07s1; 6º Nastromagario a 1m44s5; 7º O. Gonzalez a 1m57s7; 8º Milan a 2m32s5; 9º Morosoly a 3m33s8; 10º Rey a 4m29s2; e 11º Delfosse a 4m34s3.
Com 20 voltas as posições pouco tinham se alterado, com Gonzalez mantendo a ponta, seguido por Bonomi a 1m01s3. O terceiro era D'Orey a 1m13s1 e em seguida vinham: Iglesias a 1m33s; O. Gonzalez a 2m23s7; Milan a 3m02s6; Nastromagario a 3m32s5; Cayres, que tinha parado nos boxes, a 4m03s4; Morosoly a 4m51s6; Rey a 5m45s; e Delfosse a 5m59s7.
A 21ª volta registrou o abandono do brasileiro Nastromagario, enquanto Froilan Gonzalez registrava a melhor volta da prova com o tempo de 1m51s3, média de 126,543 km/h.

Com 25 voltas completadas, apenas os quatro primeiros colocados ocupavam a mesma volta e as colocações e distâncias eram as seguintes: 1º Gonzalez – 47m17s4; 2º Bonomi – 48m31s1; 3º D'Orey – 48m50s1; 4º Iglesias – 49m32s5; 5º O. Gonzalez – 50m09s6; 6º Milan – 50m53s2; 7º Cayres – 51m53s2; 8º Rey – 54m09s5; 9º Delfosse – 54m35s; e 10º Morosly – 57m30s8.

4 - Fritz D'Orey (Ferrari Corvette) e 3 – Jesus Iglesias (Maserati Chevrolet), lutando pela liderança, passam por Kurt Delfosse (Gordini Porsche).

Depois de completar 27 voltas, Morosly abandonou com problemas de motor.

Na metade da prova, Gonzalez seguia na frente tendo apenas Bonomi na mesma volta, a 1m27s9 de distância. O terceiro era D'Orey, a 2m01s1, seguido por Iglesias a 2m43s8; O. Gonzalez a 3m21s7; Milan a 4m15s; Cayres a 4m54s1; Rey a 8m09s5; e Delfosse a 8m41s6.

Completadas 35 voltas, as colocações e os tempos eram os seguintes: 1º Gonzalez – 1h16m29s2; 2º Bonomi – 1h17m35s2; 3º D'Orey – 1h18m32s5; 4º Iglesias – 1h19m09s8; 5º O. Gonzalez – 1h19m46s2; 6º Milan – 1h21m28s9; 7º Cayres – 1h22m098s9; 8º Rey – 1h25m56s7; e 9º Delfosse – 1h32m24s9.

Porém, quando cumpria a 43ª volta, e seguia para uma vitória tranquila, o carro de Gonzalez ficou sem tração na reta do Riachuelo, tinha quebrado o diferencial e a liderança passou a ser ocupada por Bonomi. Também com 43 voltas, abandonava Ciro Cayres com o radiador estourado.

A liderança de Bonomi durou apenas uma volta, pois teve que entrar nos boxes com a quebra do cabo da embreagem. Efetuado o reparo, o carro deveria retornar à prova, mas o motor não pegou e o argentino teve que assistir o restante da prova dos boxes.

Com todos esses contratempos, a liderança passou para o brasileiro Fritz D'Orey e, cumpridas 45 voltas, as colocações dos "sobreviventes" era a seguinte: 1º D'Orey – 1h28m24s8; 2º Iglesias – 1h28m52s; 3º O. Gonzalez – 1h29m37s1; 4º Milan – 1h31m39s6; 5º Rey – 1h36m43s8; e 6º Delfosse – 1h43m29s6.

Foi então que se iniciou uma perseguição de Iglesias a D'Orey e na 50ª volta, a distância tinha diminuído de 29,2s para 13,8s, com as demais posições e distâncias sendo as seguintes: 3º O. Gonzalez a 1m19s8; 4º Milan a 3m28s2; 5º Rey a 9m22s5; e 6º Delfosse a 17m18s2, e no final dessa volta, D'Orey teve que parar com a quebra da embreagem, entregando a liderança para Jesus Iglesias.

A partir de então, não ocorreram mudanças, com Iglesias vencendo com 35s9 segundos de vantagem para o uruguaio Oscar Gonzalez.

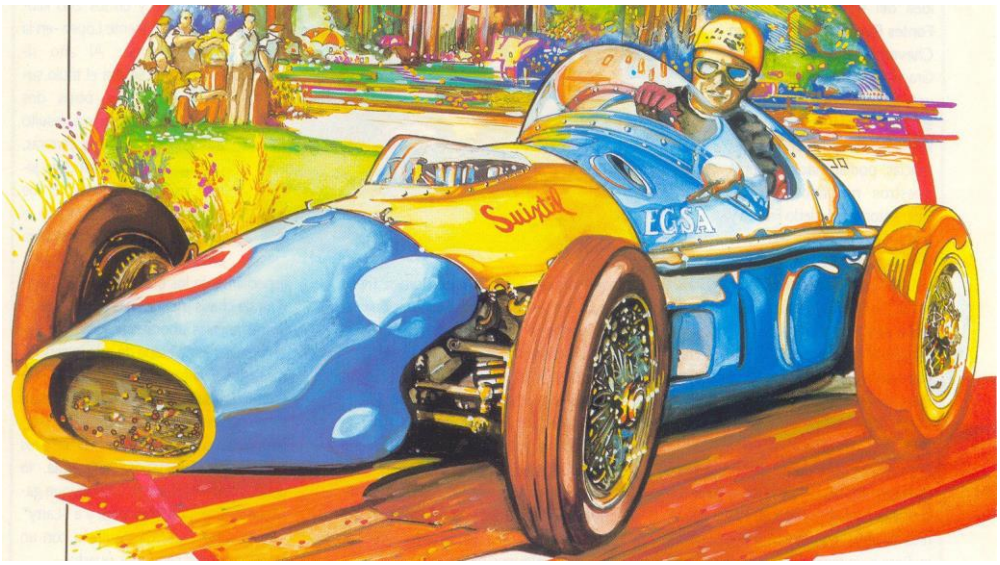
Ver RESULTADOS 1959/4

Passagem dos carros no início da corrida, com Gonzalez à frente, seguido por Ciro Cayres nº5.

7 – TRIANGULAR SUL-AMERICANO – RESULTADO FINAL

O resultado final do Torneio Triangular Sul-americano foi o seguinte:

P	PILOTO	Nº	CARRO	PAÍS	Interlagos	El Pinar	B. Aires	TOTAL
1º	Froilan Gonzalez	1	Ferrari Corvette	ARG	10	11	1	22
2º	Jesus Iglesias	3	Maserati Corvette	ARG	-	-	10	10
3º	Oscar Gonzalez	23	Ferrari Corvette	URU	-	4	6	10
4º	Carlos Danvilla	28	Ferrari Corvette	ARG	6	2	-	8
5º	Ramon Requejo	2	Requejo Chevrolet	ARG	-	6	-	6
6º	Paschoal Nastromagario	6	Ferrari Corvette	BRA	4	-	-	4
	Fritz D'Orey	4	Ferrari Corvette	BRA	4	-	-	4
	Hector Rey	59	Chrysler Adaptado	ARG	-	-	4	4
9º	Marcos Galvani		Ford Adaptado	URU	-	3	-	3
	Asdrúbal Bayardo	25	Maserati Corvette	URU	3	-	-	3
	Kurt Delfosse	11	Gordini Porsche	ARG	-	-	3	3
12º	Ciro Cayres	5	Ferrari Corvette	BRA	-	1	-	1
	Jean Bergerot	66	Nery Fiat	BRA	1	-	-	1



Froilan Gonzalez

8 – SIMCA CHAMBORD

Fundada em 5 de maio de 1958, em São Bernardo do Campo, em São Paulo, a Simca do Brasil lançou em março de 1959 o automóvel Simca Chambord, que seria importante no desenvolvimento do automobilismo esportivo nacional. O Chambord era um sedan de 4 portas equipado com motor V-8 de 2.351 cc e derivado do modelo francês "Vedette".

9 – I RALLY DO AGRESTE

Foi realizado no dia 15 de março o "I Rally do Agreste", prova de regularidade organizada pela Associação de Amadores do Automobilismo, disputada num percurso de 131 quilômetros entre Recife e Caruaru, com média de velocidade prevista em 45 km/h.

Premiação do Rally do Agreste: Foto 1 – Alexandre Rodrigues (2º) – Foto 2 – Fernando Ramos (4º) – Foto 3 – Luiz Cavalheira (3º)

A parte disputada em estrada foi vencida por Fernando Monteiro Ramos, tendo como copiloto Adamir Menezes, num Citroen, seguido por Luiz Gomes de Matos e Fernando Machado, num Volkswagen.

Mas o que decidiu o Rally foi a prova complementar realizada em Caruaru, em frente ao Estádio Central, que foi vencida por José Geraldo Brito que com esse resultado sagrou-se vencedor do Rally, cujos resultados finais foram os seguintes: 1º José Geraldo Brito – 73 pontos perdidos; 2º Alexandre Rodrigues – 80 pontos perdidos; 3º Luiz Cavalheira – 101 pontos; 4º Fernando Monteiro Ramos – 177,5 pontos; 5º Cláudio Carneiro – 182,5 pontos; 6º Max Chiano – 195 pontos; 7º Fernando Soares – 204,5 pontos;8º Carlos Falcão – 206 pontos; 9º Arnaldo Branco – 217 pontos; 10º Luiz Gomes de Matos – 234,5 pontos. 11º Dr. Frederico Carvalheira – 298,5 pontos; 12º Eudes Arruda – 405 pontos; 13º José Ricardo – 501 pontos; e 14º Sálvio Silvério – 704 pontos.

10 – VII GLOVER TROPHY - GOODWOOD

Com o Grande Prêmio da Argentina sendo cancelado devido a questões financeiras (inclusive porque, sem Juan Manuel Fangio pilotando, os argentinos estavam menos interessados nas corridas de Grande Prêmio) e o Grande Prêmio de Pau continuando a ser disputado pela Fórmula 2, o VII Glover Trophy, em Goodwood se transformou na abertura da temporada de Fórmula 1.

No início da corrida nº 1 – Harry Schell (BRM P25), nº 7 – Stirling Moss (Cooper T51 Climax), nº 10 – Jack Brabham (Cooper T51 Climax).

Para evitar competir com a corrida Lavant Cup, o Glover Trophy foi reservado estritamente para carros de Fórmula 1, e a BRM enviou carros para Harry Schell e Jo Bonnier, enquanto a Cooper apresentou os novos T51 para Jack Brabham e Masten Gregory. A Lotus inscreveu três carros, um com motor Climax de 2,5 litros para Graham Hill e os outros com 2,2 litros para Pete Lovey e David Piper, ambos veteranos da equipe de carros esportivos da Lotus. Os demais eram independentes. Stirling Moss tinha o novo Cooper de Rob Walker à sua disposição, mas problemas com motor BRM fizeram com que a equipe ficasse com o motor Climax. Com a Aston Martin ausente, Roy Salvadori estava livre para pilotar o ex carro de fábrica, de Tommy Atkins, equipado com motor Maserati. A Scuderia Centro Sud inscreveu dois 250F para Gerino

Gerini e o brasileiro Hermano da Silva Ramos e, finalmente, Giorgio Scarlatti e Ken Kavanagh tiraram o pó de suas Maserati.

Nos treinos que definiram a ordem de largada, Schell foi o mais rápido registrando um tempo três segundos mais rápido do que qualquer outro. Salvadori ultrapassou todos os novos Cooper para largar em segundo à frente de Brabham, Bonnier, Moss, McLaren, Gregory, Piper, Scarlatti, Kavanagh, Da Silva Ramos, Jack Fairman (substituindo Gerini) e Hill. Problemas com o carro viram Lovely não largar, deixando apenas doze carros para correr.

A multidão de 40.000 pessoas foi atingida pela chuva forte pela manhã, afetando fortemente a corrida de carros Sport, a Sussex Trophy (vencida pele Lister-Jaguar de Ivor Bueb), e a pista ainda estava úmida quando os carros de Fórmula 1 partiram. Schell se defendeu do ataque de Moss até a décima volta e então perdeu terreno, ficando atrás de Brabham algumas voltas depois e as coisas se acomodaram em uma procissão maçante, com Bonnier ficando em quarto atrás do americano. Salvadori liderou os demais até que rodou na chicane e sujou seus óculos de proteção, deixando Gregory passar para o quinto lugar com McLaren próximo. Kavanagh parou cedo depois de correr ao lado de Da Silva Ramos que mais tarde, fez o mesmo enquanto Hill parou depois de apenas seis voltas com problemas de freio.

Poucas coisas aconteceram nas fases seguintes, embora Moss tenha enfrentado problemas de dirigibilidade e com um motor falhando em alguns momentos, mas vencendo com 16 segundos de vantagem para Brabham.

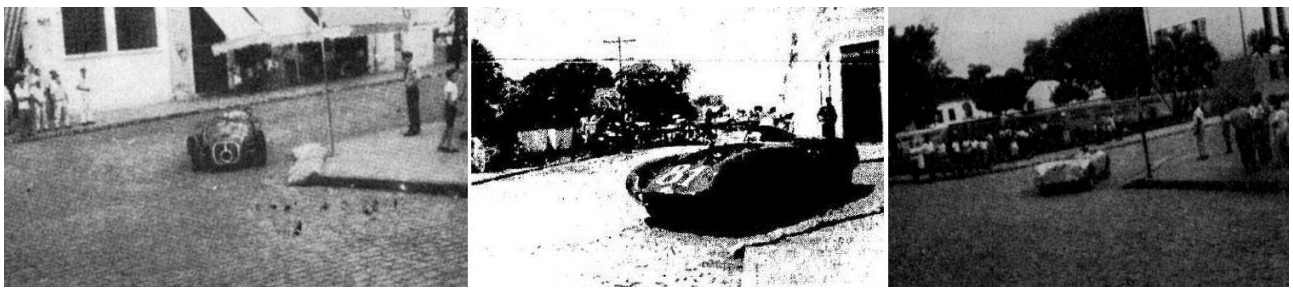
Ver RESULTADOS 1959/5

11 – SUSSEX TROPHY - GOODWOOD

A preliminar do Glover Trophy, disputado por carros Sport, debaixo de muita chuva, foi vencida por Ivor Bueb (Lister-Jaguar), com o brasileiro Hermano da Silva Ramos tendo abandonado a corrida, pilotando uma Maserati 300S da Scuderia Centro Sud. Também com Lister Jaguar ficou em segundo lugar Peter Blond e em terceiro Gaham Whitehead que pilotou um Aston Martin DBR1/300.

12 – III CIRCUITO DE PIRAJUÍ

Na cidade de Pirajuí, no nordeste do Estado de São Paulo foi realizado no dia 5 de abril o "III Circuito de Pirajuí", em comemoração ao aniversário da cidade. O circuito, pelas ruas da cidade, tinha a extensão de 1.500 metros e os carros deveriam percorrê-lo por 40 vezes, totalizando 60 quilômetros.



Da esquerda para a direita: Joaquim Sampaio (Maserati A6GCS), Jean Louis Lacerda (Ferrari 250TR/58) e José Gimenez Lopes (Porsche 550RS.

Participaram da prova 7 carros, saindo vencedor Jean Louis Lacerda, na Ferrari 250TR/58, que havia adquirido de José Gimenez Lopes recentemente. O seu principal adversário, Camillo Christófaro na sua Alfa Romeo Corvette não teve sorte abandonando depois de apenas 4 voltas com problemas mecânicos. Em segundo lugar ficou Chico Landi e em terceiro José Gimenez Lopes.

Ver RESULTADOS 1959/7

13 – ELEIÇÃO NO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

No dia 6 de abril foi realizada a eleição para o Conselho Deliberativo e, consequentemente para a nova diretoria do Automóvel Clube do Brasil. Concorreram duas chapas: a da situação, tendo à frente o presidente do clube, Coronel Sylvio Américo Santa Rosa e a de oposição, encabeçada Pelo ex-ministro do trabalho e destacado automobilista Segadas Viana, este apoiado pela maioria dos pilotos, entre os quais Manuel de Teffé, Chico Landi, Henrique Casini, Pinheiro Pires, Godofredo Viana Filho, Francisco Marques e outros. A chapa de oposição tinha como principal artífice Ramon Von Buggenhoult, desafeto do Coronel Santa Rosa e que no ano anterior, tinha liderado a fundação do Automóvel Clube de Brasília e que estava empenhado na criação da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Como das vezes anteriores, a eleição foi marcada por fraudes, com os candidatos se munindo de procurações de sócios com direito a voto, muitos deles em duplicidade, o que acarretou a anulação de nada menos que 400 votos, sendo que desses, 203 eram favoráveis a Santa Rosa e 197 a Segadas Viana.

O resultado final teve a homologação de 818 votos, ficando a situação com 524 e a oposição com 293, havendo uma abstenção. Com isso, a chapa do Coronel Santa Rosa ganhou o direito a um terceiro mandato, fato que posteriormente seria contestado judicialmente, sem que os opositores tivessem êxito.

Os candidatos à eleição no ACB. À esquerda o vencedor Coronel Sylvio Santa Rosa e à direita o candidato da oposição, Deputado José Segadas Viana.

14 – II CIRCUITO DA CAVALHADA - RS

A segunda etapa do Campeonato Gaúcho de Automobilismo foi disputada no dia 12 de abril, com a realização do II Circuito da Cavalhada, com 25 voltas de 6.500 metros, pelas ruas dos bairros da Cavalhada e da Vila Nova. Mais uma vez o número de participantes foi muito baixo, com apenas sete carros.

A prova, que tinha sido transferida do domingo anterior, devido às chuvas que caíram na capital gaúcha, não foi das melhores, com Catharino Andreatta assumindo a liderança na largada e mantendo-a até o final, vencendo com grande facilidade. Em segundo ficou Nactivo Camozatto e em terceiro Raul Fernandes.

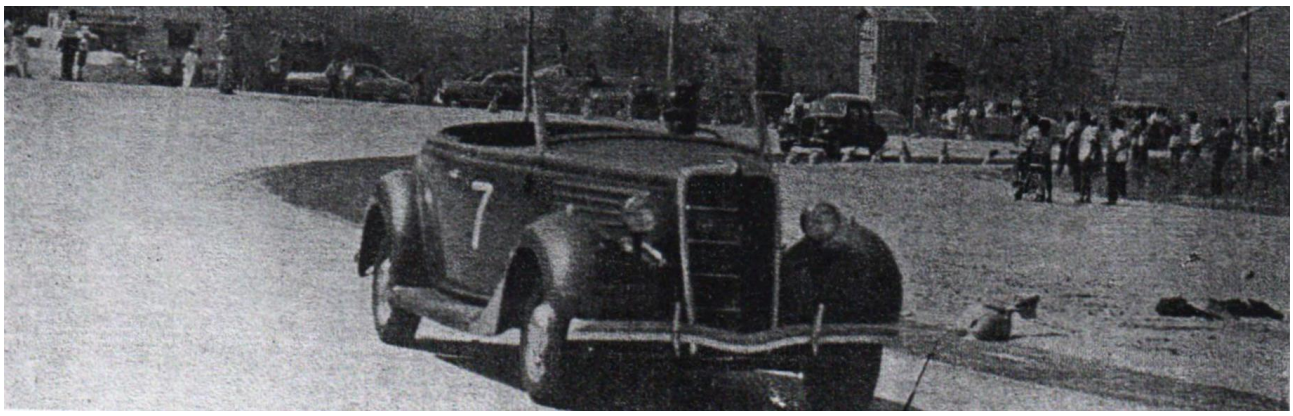
Ver RESULTADOS 1959/8

Catharino Andreatta

15 – PRÊMIO CRÔNICA ESPORTIVA NA BARRA DA TIJUCA

Se as coisas já não andavam bem para o automobilismo carioca antes da reeleição da diretoria do Automóvel Clube do Brasil, depois disso ficou pior. Os principais pilotos brasileiros haviam se manifestado no sentido de não participarem de corridas enquanto o Coronel Sylvio Santa Rosa estivesse à frente do referido Clube e, com efeito, sabotaram a corrida realizada no dia 18 de abril, que recebeu o nome de Prêmio Crônica Esportiva Carioca. Pinheiro Pires, um dos principais líderes do movimento entrou em contato com os pilotos solicitando a adesão ao boicote, como relatou Nelson Bastos e o movimento acabou tendo certo êxito.

Estavam programadas quatro corridas, duas de motos, uma para a categoria Turismo e outra para as categorias Sport e Mecânica Nacional que deveriam correr juntas.



Nessa fase da categoria Turismo, Armando Silva estava à frente de Mário Olivetti, visto mais ao fundo.

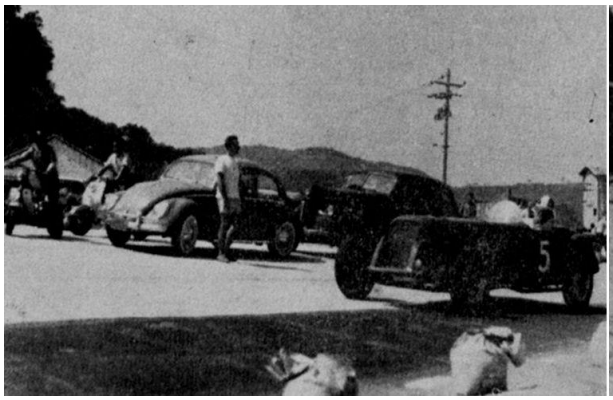
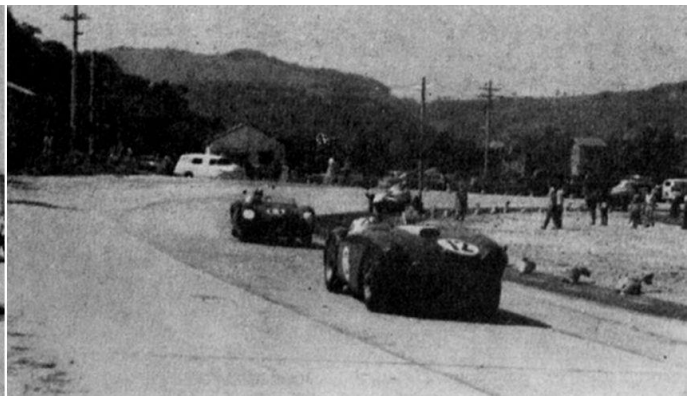
A primeira prova, destinada a carros de Turismo, contou com a participação de cinco carros, pois de última hora surgiu a notícia de que o carro de Sérgio Palhares, o sexto inscrito, enfrentou problemas mecânicos no seu carro e não compareceu, depois de ter participado dos treinos ocorridos no sábado antes da corrida. Tudo indica que a pressão de Pinheiro Pires surgiu efeito nesse caso. Essas provas foram salvas pelo pessoal de Petrópolis e do Estado do Rio que compareceu com 4 carros na categoria Sport e dois na Turismo.

Na primeira volta da categoria Turismo, Mário Olivetti passou na liderança, seguido por Armando Silva, Niquinho Loureiro e Gabriel Novais, com Leon Max se retirando com problemas mecânicos no seu Borgward Isabella logo na segunda volta.
Armando Silva, no famoso "Ford Fantasma" de Aurélio Ferreira, assumiu a liderança na segunda volta, posição que manteve até à quinta volta, quando o seu carro quebrou a bomba de óleo, sendo obrigado a desistir. Nessa sua arrancada, Armando assinalou a melhor volta na sua terceira passagem, com o tempo de 2m29s7. Após a desistência de Armando, Mário Olivetti assumiu a liderança que manteve até o final, numa prova tecnicamente fraquíssima. O segundo foi Antônio "Niquinho" Lordeiro e o terceiro Gabriel Novais.
Ver RESULTADOS 1959/9

Se a prova de Turismo foi um fracasso, a prova principal repetiu a dose. Nessa prova também ocorreu uma desistência de última hora: Arthur Souza Costa compareceu ao circuito, sem seu carro de corrida, que tinha sido o mais rápido nos treinos, alegando que teriam surgido problemas nas válvulas do motor e por isso não poderia participar da corrida. Se mostrou solícito com os organizadores, mas não convenceu ninguém, ficando debitada a sua ausência na cota de Pinheiro Pires.

A largada da categoria Sport, com Casini e Varanda à frente.

Os cinco carros que alinharam, eram a Maserati 300S de Henrique Casini, a Ferrari 250 Monza de Álvaro Varanda, a Ferrari 225S de Mário Olivetti, a Maserati Corvette de Nelson Bastos e o Allard K Ford de Hélio Delegado.
E a luta pela liderança ficou resumida a Varanda e Casini, com o primeiro liderando a prova até a 5ª volta, quando foi sobrepujado pelo segundo. A partir de então, os dois se atiraram sem ligar para qualquer técnica, levando os carros bem na marra e na 7ª volta, Varanda recuperou a liderança, porém logo em seguida na curva do "Corsário", se atrapalhou, rodou, parando de frente para o carro de Casini. Depois do susto, os dois retornaram à corrida, com Casini à frente e Varanda colado à sua traseira, registrando a melhor volta, a 10ª, com o tempo de 1m50s0.
Depois de 14 voltas de luta intensa, um pneu do carro de Varanda estourou, fazendo com que o piloto de Petrópolis ficasse fora da corrida.
Casini venceu com duas voltas de vantagem para Olivetti, quatro para Bastos e cinco para Delegado, numa demonstração do que foi essa fraca corrida de automóveis.
Ver RESULTADOS 1959/10

À esquerda o Allard K Ford de Antônio Lordeiro e à direita, Varanda (nº 12) à frente de Casini.

16 – XIV BARC 200 - AINTREE

A pré-temporada britânica teve prosseguimento com a corrida de 200 Milhas BARC no Circuito de Aintree, com os organizadores permitindo a participação de carros de Fórmula 2 juntamente com os de Fórmula 1, com o intuito de aumentar o número de concorrentes no grid de largada.

Nessa prova a Ferrari fez sua primeira aparição na temporada, inscrevendo dois Dino 246/59, equipados com câmbio de 5 velocidades para Tony Brooks e Jean Behra. A BRM levou duas P25 para Harry Schell e Jo Bonnier, enquanto a Cooper inscreveu o trio Jack Brabham, Masten Gregory e Bruce McLaren, este último com um motor de 2,2 litros. A Lotus inscreveu dois Mark 16, para Graham Hill e David Piper. Entre as equipes independentes, a Equipe Rob Walker inscreveu seu Cooper de 1958 com motor BRM para Stirling Moss, e um Cooper T51 com motor Borgward de F-2 para Maurice Trintignant. A Scuderia Centro Sud da Itália, inscreveu suas Maserati 250F para Hermano da Silva Ramos e o americano Dale. Outro carro de F-1 inscrito foi o Cooper com motor Maserati de Tommy Atkins pilotado por Roy Salvadori

Entre os carros da F-2 houve predomínio da Cooper com 13 participantes que competiram juntamente com dois Lotus.

Os treinos que serviam para tomada de tempos para a formação do grid de largada, começou com uma chuva, que acabou logo, permitindo que os melhores tempos fossem registrados no seu final. A pole-position ficou com Masten Gregory, com o tempo de 1m59s6, tendo ao seu lado na primeira fila Jean Behra e Harry Schell, e na segunda fila: Jo Bonnier e Jack Brabham.

Iniciada a corrida, Jo Bonnier assumiu a ponta, seguido por Stirling Moss, Harry Schell, Jack Brabham, Roy Salvadori, Jean Behra, Bruce McLaren, Tony Brooks e os demais.

A liderança de Bonnier durou apenas duas voltas, com o sueco parado na County Corner com o motor do seu BRM sem funcionar.

Com isso, Gregory assumiu a liderança, perseguido por Moss, Schell e Behra. Salvadori abandonou depois de dez voltas e Brabham depois de doze.

A façanha de Masten Gregory foi interrompida na volta 20, quando a embreagem do Cooper quebrou, entregando a liderança para Moss, que era seguido por Schell e pelas Ferrari de Behra e Brooks.

Behra se aproximou de Schell ultrapassando-o na 25ª volta, com o americano se mantendo à frente de Brooks por três voltas até abandonar com o motor fundido.

Nessa volta, Behra passou para a liderança e em seguida Moss foi para os boxes, permitindo que Brooks assumisse o segundo lugar, com McLaren em terceiro e com o brasileiro Hermano da Silva Ramos em quarto, posições que se mantiveram até o final da corrida.

A Fórmula 2 teve como líder inicial Ivor Bueb que a manteve até a volta 51, quando ficou sem embreagem, permitindo com que Brian Naylor assumisse a liderança, mas logo em seguida ele teve que parar nos boxes para reabastecimento, quando a sua equipe de mecânicos afixou o capô de forma incorreta, o que prejudicou o desempenho do carro. Com todos esses problemas, Mike Taylor assumiu a ponta e venceu a categoria, terminando na quinta colocação geral da prova.

Ver RESULTADOS 1959/11

O vencedor da prova Jean Behra (Ferrari Dino 246)

17 – IX GP DE SIRACUSA

A estreia de Christian Heins na temporada europeia de 1959 ocorreu no dia 25 de abril durante a disputa do GP de Siracusa para carros da Fórmula 2.

Na largada estavam presentes 15 pilotos e desde o início da prova, o duelo pela liderança ficou restrito a Stirling Moss e Jean Behra, perseguidos por Masten Gregory. Na terceira volta o inglês Halford desistiu e na décima foi a vez da italiana Maria Teresa De Filippis.

A volta mais rápida das primeiras vinte voltas foi registrada por Stirling Moss na 18ª passagem com o tempo de 2m01s, média de 163,536 km/h.

Na vigésima volta, Jean Behra liderava com o tempo de 41m34s9, com Moss em segundo em 41m37s7 e Gregory em terceiro com o tempo de 42m14s1, vindo a seguir, bastantes distanciados Brabham, Bueb, Heins, Piper e os demais.

Pouco depois, Behra rodou na curva de Carpintieri, permitindo com isso, que Moss assumisse a liderança, com Behra fazendo de tudo para recuperar a posição perdida, chegando a registrar na 40ª volta a melhor volta até então com o tempo de 2m00s3, média de 164,735 km/h para na volta 49, registrar novamente a melhor volta da prova com o tempo de 1m59s0, média de 166,387 km/h, mas todo esse esforço não foi suficiente para recuperar a liderança, com Stirling Moss recebendo a bandeirada de chegada com 22,4 segundos de vantagem para Jean Behra. Christian Heins terminou a corrida na 6ª colocação.

Ver RESULTADOS 1959/12

Stirling Moss recebendo a bandeirada da vitória.

18 – XI BRDC INTERNATIONAL TROPHY - SILVERSTONE

A XI edição do "BRDC International Trophy", tradicional corrida no circuito de Silverstone, na Inglaterra, foi disputado no dia 2 de maio, sendo a última corrida antes do início do Campeonato Mundial, que ocorreu em Monte Carlo na semana seguinte e os organizadores permitiram a participação dos carros da Fórmula 2 juntamente com os da Fórmula 1.

Essa prova viu a estreia dos Aston Martin de F1, o modelo DB4/250 que foram inscritos para Roy Salvadori e Carroll Shelby. A Ferrari inscreveu um carro 1958 para Tony Brooks e um 1959 para Phil Hill, com a equipe BRM contando com Ron Flockhart e Stirling Moss, sendo o segundo inscrito pela Rob Walker. Desta feita, a Cooper inscreveu apenas um carro de F1 para Jack Brabham, com Bruce McLaren e Mike Taylor em carros da F2. A Lotus inscreveu dois Mark 16 de F1 para Graham Hill e Pete Lovely e Innes Ireland em F2.

Entre as equipes particulares, Jack Fairman foi inscrito com o Cooper Maserati de Tommy Atkins, com Ian Burgess no segundo carro da equipe, este equipado com motor Climax. A Scuderia Centro Sud estava novamente representada pelo brasileiro Hermano da Silva Ramos, com Maserati 250F, ficando o segundo carro da equipe entregue a Hans Herrmann. A Scuderia Ugolini, com Maserati 250F inscreveu um carro para Giorgio Scarlatti e Maria Thereza de Filippis, sendo o grupo dos F1 completado pelo JBW-Maserati de motor central, projetado por Fred Wilkinson e pilotado por Brian Naylor.

Os demais carros de F2 , todos Cooper, foram inscritos para Bill Moss, Ivor Bueb, Jim Russell, Tim Parnell e Tony Marsch.

Nos treinos, Stirling Moss foi o mais rápido sendo completada a primeira fila com Brooks, Salvadori e Brabham, ficando a segunda fila formada por Flockhart, Shelby e Lovely e depois Fairman, Phil Hill, Graham Hill, Russell, McLaren, Ireland, Burgess, Marsh, Bueb, Scarlatti, Da Silva Ramos, Bill Moss, Parnell, Herrmann, De Filippis, e Naylor, que não marcou tempo, com Herrmann não comparecendo ao grid de largada.

A bandeirada de largada foi dada por Juan Fangio e Brabham assumiu a liderança, à frente de Salvadori, Moss, Shelby, Brooks e Flockhart. Moss logo assumiu o segundo lugar, mas na terceira volta ficou sem freios e foi parar numa vala na curva Copse.

Brabham estava na liderança seguido por Salvadori, com o Aston Martin rendendo bem, mas não o suficiente para alcançar o Cooper. Brooks vinham enfrentando problemas com Flockhart logo atrás, seguido por Shelby e Phil Hill.
Naylor enfrentava problemas no acelerador, enquanto Scarlatti, Graham Hill e Da Silva Ramos abandonaram, sendo Brooks o primeiro dos ocupantes dos primeiros postos a abandonar.
Brabham liderava com Salvadori em segundo, Flockhart em terceiro, Phil Hill em quarto, depois Shelby, Fairman, Ireland, Russell e Bueb.
Salvadori estava enfrentando problemas para selecionar as marchas, permitindo a Brabham abrir uma grande vantagem. Shelby que estava mais atrás, recebeu sinalização dos boxes para apertar o ritmo, mas duas voltas depois o motor do seu carro falhou. McLaren, De Filippis e Naylor também foram vítimas.
Brabham venceu a prova com sete segundos de vantagem para Salvadori.

O vencedor da prova: Jack Brabham (Cooper T51 Climax)

19 – III GP DE SPA-FRANCORCHAMPS

Despois da "Expo 58", a Bélgica ficou com diversas dificuldades financeiras e o ano de 1959 passou a ser um ano de austeridade para todos, inclusive para o RACB que não teve como organizar o GP da Bélgica de Fórmula 1, optando por um GP de carros Sport e os quinze carros alinhados tinha como favorito da imprensa o Porsche 718RSK de Paul Frère, que assumiu a liderança seguido pelo brasileiro Christian Heins e Carol de Beaufort, com carros semelhantes até que o brasileiro perdeu a direção na Eau Rouge, capotou espetacularmente e ficou fora da prova, felizmente sem maiores consequências para o piloto.
Pouco depois foi a vez de Frère ficar fora da prova e, com isso, Carel assumiu a liderança perseguido pelo Osca de Tomaso, até que o carro do segundo teve que recorrer aos boxes com problemas no radiador de água do seu carro, deixando a pista livre para a vitória do piloto holandês que terminou a prova com 1m42s2 de vantagem para Isabelle Haskell, esposa de Tomaso, que também pilotou um Osca.
Ver RESULTADOS 1959/14

Carel de Beaufort (Porsche nº 3) em luta com Alejandro de Tomaso (Osca)

O Porsche de Christian Heins antes da corrida a acidentado, com o piloto sendo socorrido.

20 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA EM RECIFE

No dia 24 de maio foi realizada em Recife, na Estrada da Ibiribeira, uma prova de Quilômetro de Arrancada, chamada pelos organizadores como "Arrancada em Dupla", que se consistia em efetuar provas eliminatórias entre os concorrentes e assim não ser necessária cronometragem.
Foram estabelecidas oito classes de carros de turismo, não muito bem especificadas, pois um mesmo carro podia participar de mais de uma classe. Dessas oito classes, apenas cinco tiveram concorrentes, entre os onze participantes que compareceram à prova num dia chuvoso.

À esquerda, Julinho Duarte em uma de suas vitórias e à direita a largada da Força Livre, com o Chevrolet Impala de João Heráclio alinhado com o Plymouth de Edgar Morais.

Na classe B, para carros até 1.000 cc, o vencedor foi Julinho Duarte (DKW Vemag). Na C, até 1.300 cc também venceu Julinho Duarte com DKW Vemag. Na E, até 2.000 cc, o vencedor foi João Rigueira (DKW

Vemag). A classe F, até 2.600 cc, foi vencedor Edgar Morais (Plymouth), e na classe Força Livre, o vencedor foi João Heráclio (Chevrolet Impala).

Ver RESULTADOS 1959/15

21 – PRÊMIO PEDRO SANTALUCIA

Nova homenagem ao saudoso Pedro Santalucia, foi prestada no final de semana de 30 e 31 de maio, com a realização de uma corrida que recebeu o título de "Prêmio Pedro Santalucia".

No sábado, dia 30, foi disputada a prova para carros da categoria Turismo e a classificação para os carros de Mecânica Nacional e Sport.

O programa foi iniciado com a realização da prova de classificação para definição do grid de largada para a prova de domingo e o mais importante foi a conquista da pole-position por Celso Lara Barberis, com o tempo de 3m41s2, novo recorde para a pista completa de Interlagos, com a média de 130,199 km/h.

O grid de largada ficou assim constituído:

1ª Fila: 46 – Celso Lara Barberis (3m41s2); 82 – Jean Louis Lacerda (3m45s8); 2 – Camillo Christófaro (3m48s0); 8 – Paschoal Nastromagario (3m52s4).

2ª Fila: 9 – Aguinaldo Góes (3m56s4); 6 – Henrique Casini (4m00s4); 88 – José Gimenez Lopes (4m01s6).

3ª Fila: 90 – Antônio Mendes Barros (4m01s6); 22 – Luiz Valente (4m04s8); 60 – Nelson Valente (4m13s8 – não largou); 27 – Ruggero Peruzzo (4m20s0); 66 Jean Bergerot (4m21s5).

4ª Fila: 31 – Gilberto Demargos (4m21s8); 64 – Naim Homsi (4m33s5); 99 – Adriano Brizzi (4m35s1 – não largou); 13 – Joaquim Sampaio (5m01s8).

5ª Fila: 74 – Waldimir Fakri; 81 – Alcindo de Barros.

Logo depois, foi iniciada a prova para carros de Turismo que teve dez participantes. Iniciada a corrida que foi disputada em 6 voltas pelo circuito completo de Interlagos, assumiu a liderança o Chevrolet, com motor Corvette de Rosalvo Mansur, porém esse carro abandonou a corrida logo depois de completar a primeira volta, deixando a pista livre para mais uma vitória de Luiz Américo Margarido. O segundo colocado foi Antônio Versa, ambos pilotando carros Chevrolet com motor Corvette e o terceiro e vencedor da classe até 2.000 cc foi Waldemyr Costa com um Volvo PV 444.

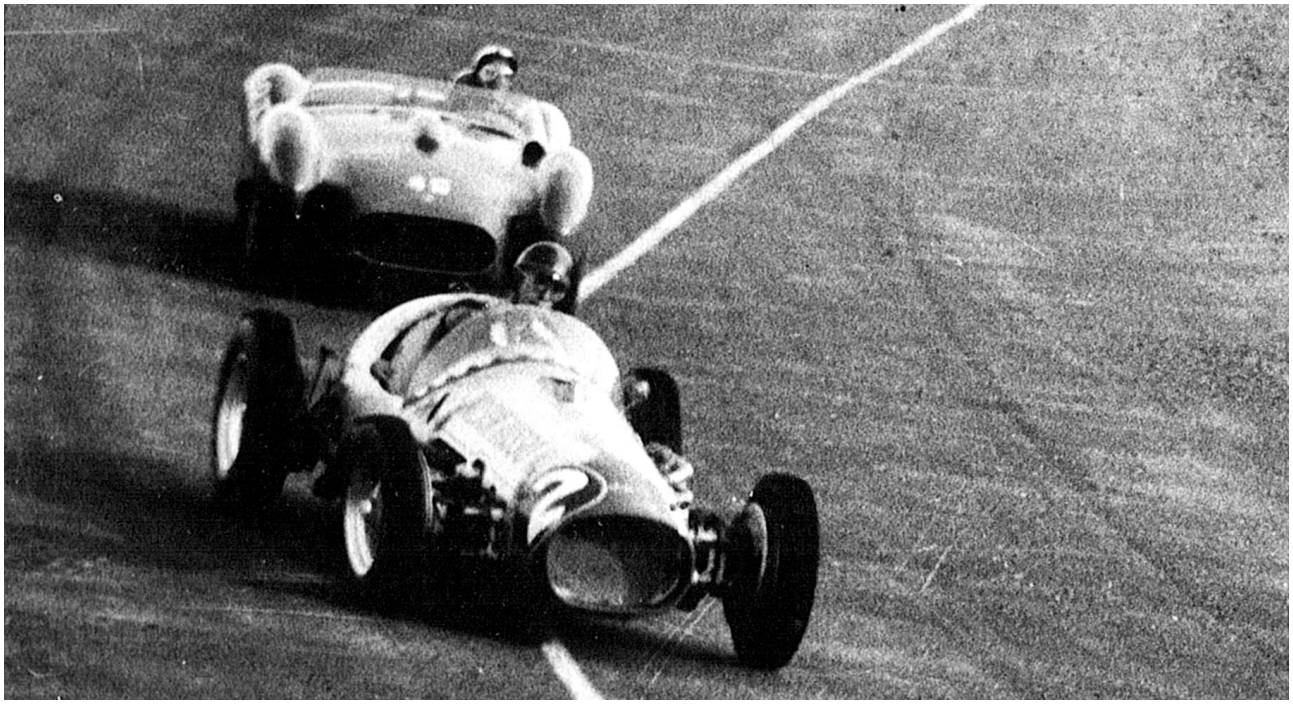
Ver RESULTADOS 1959/16

Largada da categoria Turismo com o carro nº 4 de Rosalvo Mansur à frente.

No domingo, a corrida foi dividida em duas baterias de 6 voltas cada uma, com o resultado final sendo apurado pelo somatório da distância e tempo das duas baterias.
Na largada da primeira bateria, Celso Lara Barberis avançou sua Ferrari, avantajando-se ligeiramente de Jean Louis Lacerda e Camillo Christófaro, seus principais adversários. Na segunda volta, ocorreu o abandono do carioca Henrique Casini e na volta seguinte foi a vez de Jean Louis Lacerda deixar a corrida. Com a parada de Camillo Christófaro, quem assumiu a segunda colocação foi Paschoal Nastromagario, que estava 28 segundos atrasado em relação a Celso Lara Barberis, e em terceiro lugar vinha Antônio Mendes Barros nessa ordem terminou a 1ª bateria.

A LARGADA DA PROVA

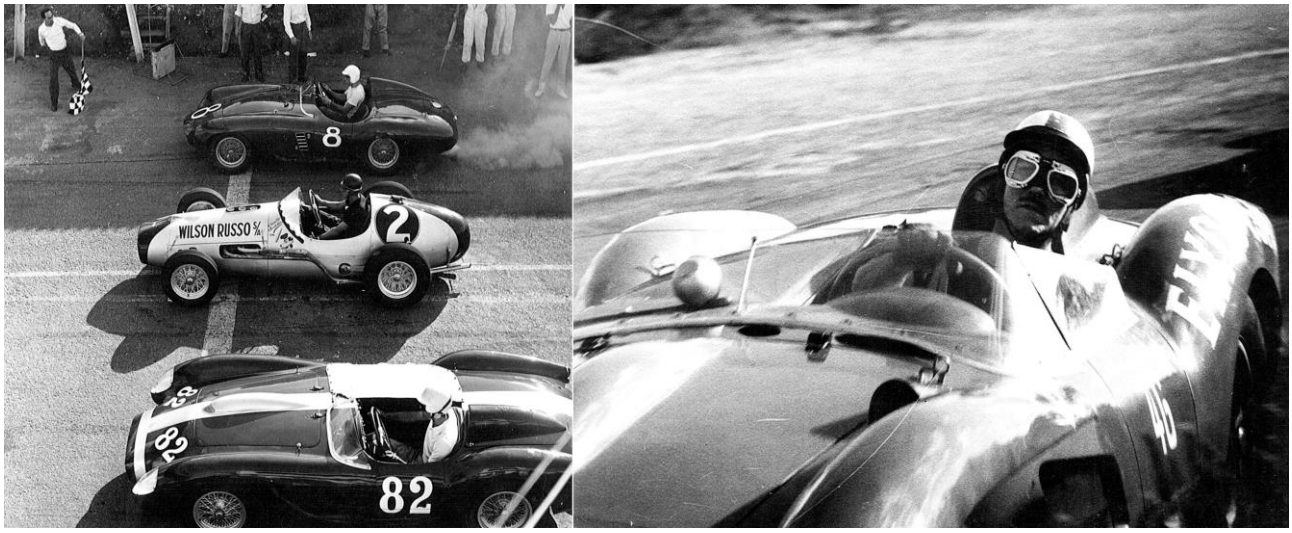
A segunda bateria contou com a participação de apenas 7 carros e, de saída, Camillo Christófaro começou a assediar Celso Lara, enquanto Mendes Barros se sobrepunha a Nastromagario.



A luta entre Camillo Christófaro e Celso Lara Barberis

A luta pela liderança durou até à última volta, quando Celso Lara Barberis passou por Camillo Christófaro para vencer também a segunda bateria.
Na soma de tempos, Celso Lara Barberis venceu a corrida em 46m50s8, média de 122,954 km/h, com Antônio Mendes Barros em segundo e Paschoal Nastromagario em terceiro. Na classe até 2.500 cc, venceu Jean Bergerot.

Ver RESULTADOS 1959/17

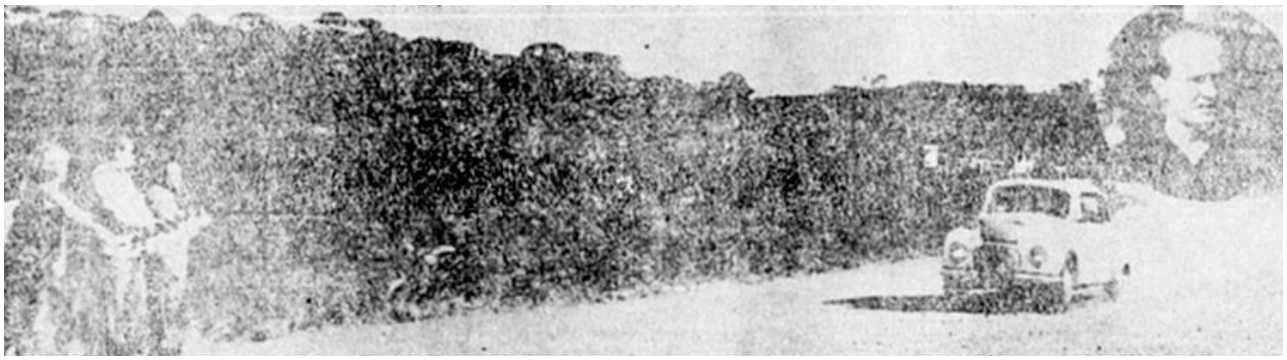


À esquerda momento da largada vendo-se, de cima para baixo: Paschoal Nastromagario (Ferrari 750 Monza), Camillo Christófaro (Alfa Romeo Corvette) e Jean Louis Lacerda (Ferrari 250TR58. Na foto da direita, Celso Lara Barberis, vencedor da prova, ao volante da sua Ferrari 250TR58.

22 – PROVA ENGENHEIRO AYRTON CORNELSEN - PARANÁ

Comemorando seus 6 anos de atividade, o Automóvel Clube do Paraná realizou, no dia 31 de maio, uma prova de estrada denominado Engenheiro Ayrton Cornelsen, no percurso de ida e volta entre Curitiba e Campo Largo, na distância total de 48 quilômetros e foi vencida pelo gaúcho Flávio Del Mese com DKW Vemag.

Ver RESULTADOS 1959/18



Flávio Del Mese vencendo a prova no Paraná

23 – CIRCUITO DE IJUÍ - RS

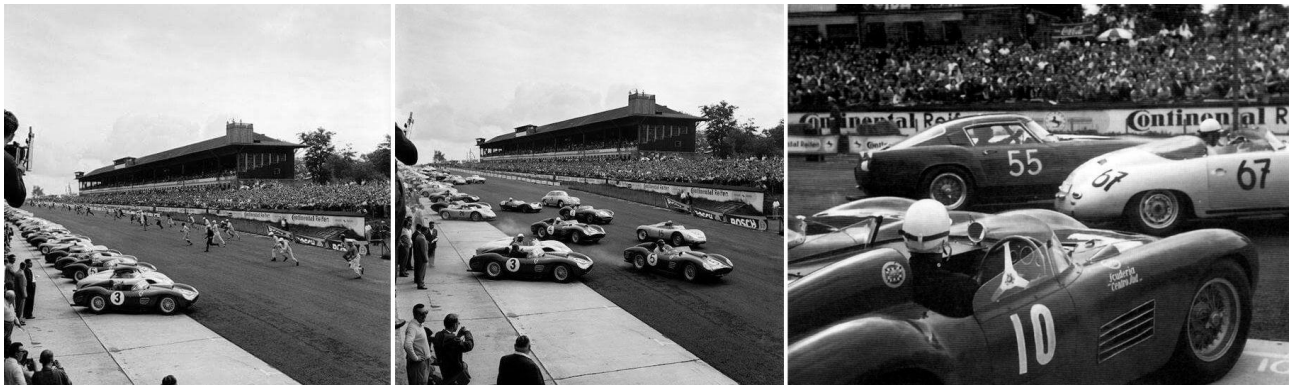
No dia 31 de maio foi realizada uma prova destinada a veículos Ford Modelo T, num percurso de estrada, de 108 quilômetros, entre Ijuí e Santo Ângelo, que recebeu o nome de "I Circuito Automobilístico de Ijuí". Participaram 8 carros e o vencedor foi Nilo Grenzel, que pilotou um Ford 1923.

Ver RESULTADOS 1959/19

24 – 1000 KM DE NÜRBURGRING

O retorno de Christian Heins às pistas depois do acidente de Spa-Francorchamps ocorreu no dia 7 de junho com sua participação nos 100 Km de Nürburgring, prova em que o brasileiro conquistou a 11ª posição entre 68 pilotos na classificação geral e segundo na categoria GT até 1.600 cc.

A corrida foi marcada pela vitória do Aston Martin de Stirling Moss/Jack Fairman e pelo acidente que causou a morte do suíço Fausto Meyrat.



Três momentos da largada da prova

Pilotado por Stirling Moss, o Aston Martin assumiu a liderança da corrida desde a largada, com Moss registrando a melhor volta na 9ª passagem, com o tempo de 9m32s, média de 143,559 km;h.

Na 10ª volta, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Moss/Fairman (Aston Martin); 2º Gurney/Cliffson (Ferrari); 3º Gendebien/P. Hill (Ferrari); 4º Whitehead/Taylor (Aston Martin) e 5º Brooks/Behra (Ferrari).

A partir da 18ª volta começou a chover reduzindo-se o ritmo da corrida, com Fairman, que substituíra Moss mantendo a liderança, mas perdendo terreno para Phil Hill e Behra, ambos de Ferrari.

A luta pela quarta colocação era acirrada entre Gurney (Ferrari) e Maglioli (Porsche) que, com um carro menos potente, mas mais estável se aproveitava do estado da pista para se aproximar dos líderes.

Na 23ª volta, um incidente quase muda a história da corrida, quando o Aston Martin de Jack Fairman saiu da pista. O piloto conseguiu retornar e parou nos boxes entregando a direção a Stirling Moss que voltou à corrida em terceiro lugar atrás de Gendebien e Behra.

Na 26ª volta, Moss encontrava-se a 30 segundos dos líderes e o interesse da disputa pela liderança aumentou na volta seguinte, quando Behra passou pelos boxes em primeiro, com Gendebien em segundo a apenas 8 segundos de Moss. Na volta seguinte, Moss forçou o ritmo e passou a Ferrari do belga.

Na 29ª volta, a Ferrari de Behra entrou nos boxes e a liderança voltou para Stirling Moss que pouco depois também parou retornando ao volante Jack Fairman na volta 33 e a diferença entre os três primeiros, nessa altura da corrida era de 1m30s para Hill (que tinha substituído Gendebien) e de 1m35s para Brooks (que assumira o posto de Behra ao volante da Ferrari), posições que foram mantidas até o final da corrida.

Ver RESULTADOS 1959/20

O Aston Martin de Stirling Moss/Jack Fairman vencedor da prova

25 – 24 HORAS DE LE MANS

As 24 Horas de Le Mans disputadas nos dias 21 e 22 de junho apresentou uma vitória expressiva para a Aston Martin, que bateu a sua principal concorrente, a Ferrari, cujos carros Sport não terminaram a corrida que teve um início arrasador de Stirling Moss que comandou a prova até ser obrigado a abandonar na 5ª hora de prova, cedendo a liderança para a dupla Roy Salvadori/Carrol Shelby que travava uma feroz disputa com as Ferrari de Jean Behra/Dan Gurney e Olivier Gendebien/Phil Hill.

A Ferrari 250GT de Eldé/Jean Beurlys sendo perseguida pelo Porsche 718 de Christian Heins/Carel de Beaufort

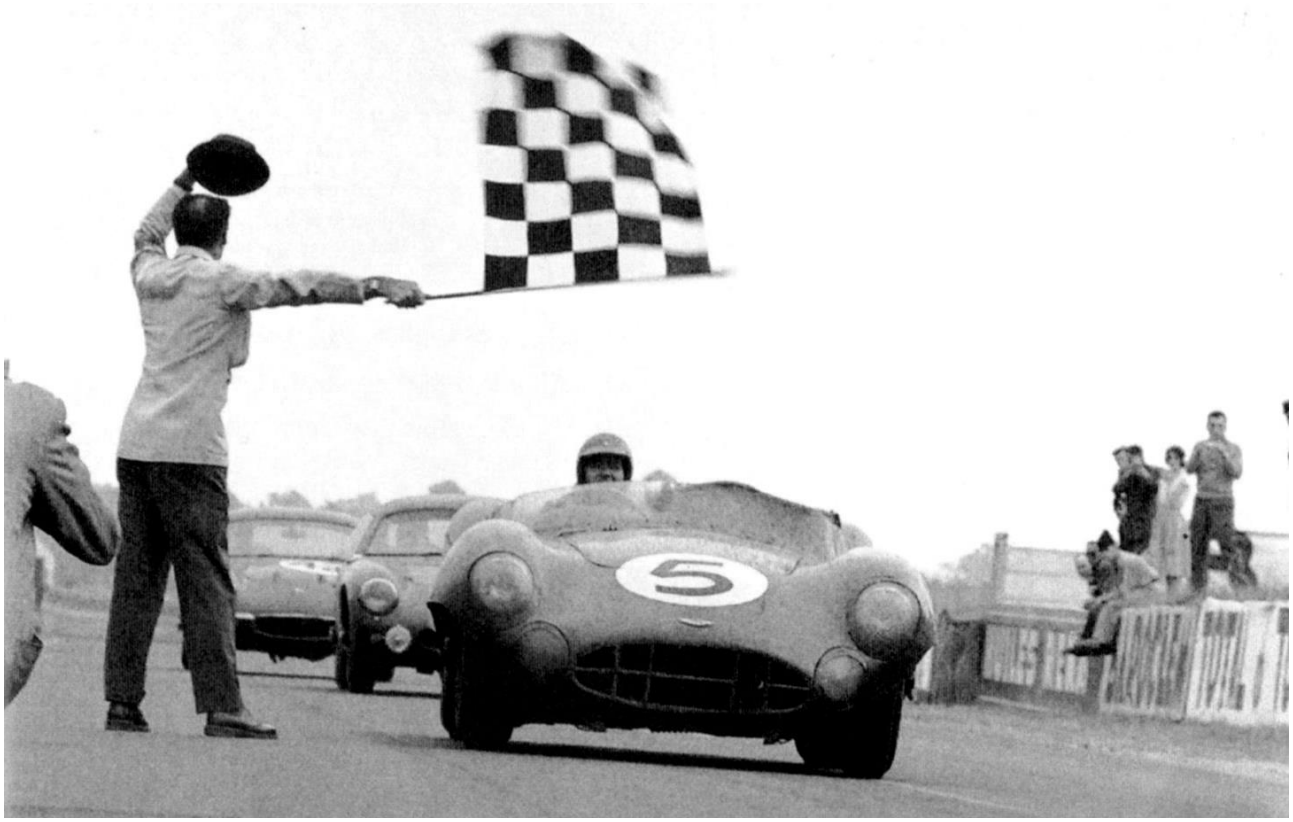
Behra antes de abandonar a prova registrou a melhor volta com o tempo de 4m00s9, com uma média de 201,161 km/h.

Com o abandono de Gendebien/Hill, com quase vinte horas de corrida disputada, a vitória da Aston Martin ficou tranquila e com isso, o terceiro carro da fábrica, pilotado por Maurice Trintignant/Paul Freré, passou a ocupar a segunda colocação, posição em que terminou a corrida.

Os brasileiros Christian Heins e Hermano da Silva Ramos, que participaram da corrida, não tiveram sucesso. Heins que pilotou um Porsche 718 RSK formando dupla com o Holandês Carel de Beaufort, teve que abandonar depois de 14 horas de corrida e Hermano, que em dupla com o inglês Cliff Allison, pilotou uma Ferrari Sport de fábrica, abandonou com três horas de corrida.

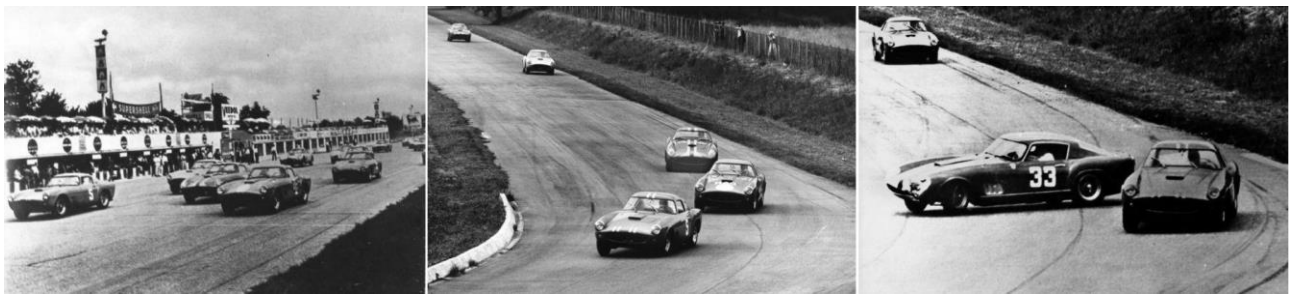
Embora os carros Sport da Ferrari não tenham chegado ao final, a equipe italiana foi contemplada com a vitória na categoria GT, conquistando as quatro primeiras colocações e se posicionando em terceiro, quarto, quinto e sexto lugares na classificação geral.

Ver RESULTADOS 1959/21



A chegada vitoriosa de Carroll Shelby/Roy Salvadori

26 – GP DA LOTERIA EM MONZA



GP da Loteria em Monza: 1 – largada da prova, 2 – Alfonso Thiele à frente do pelotão e 3 – Fritz D'Orey (nº 33) derrapando na pista.

O brasileiro Fritz D'Orey fez sua estreia na Europa, no dia 28 de junho, participando do GP de Loteria em Monza, para carros GT, prova em que as Ferrari 250GT demonstraram mais uma vez sua superioridade,

conquistando as 12 primeiras colocações. D'Orey, obteve a sétima colocação, sagrando-se vencedor Alfonso Thiele, com a média de 157,455 km/h.

Ver RESULTADOS 1959/22

27 – PROVA PRESIDENTE DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Dando prosseguimento à temporada brasileira de automobilismo foi realizada em Interlagos nos dias 4 e 5 de julho a prova denominada "Presidente do Automóvel Clube do Brasil". Foram duas corridas, uma no sábado para carros da categoria "Turismo" e outra no domingo para carros das categorias "Sport e Mecânica Nacional".

Numa demonstração do péssimo momento vivido pelo automobilismo nacional, principalmente depois da reeleição do Coronel Santa Rosa para presidente do Automóvel Clube, poucos pilotos se fizeram presente, com a corrida de sábado, disputada pelo anel de velocidade contanto com apenas 10 carros e a de domingo com 8.

Na corrida de sábado, Luiz Américo Margarido largou na frente e se manteve nessa posição durante as 15 voltas, ou 48,750 km, sem ser ameaçado um momento sequer. Em segundo lugar ficou Antônio Versa e em terceiro Emílio Zambello, com este último vencendo na classe até 2.000 cc.

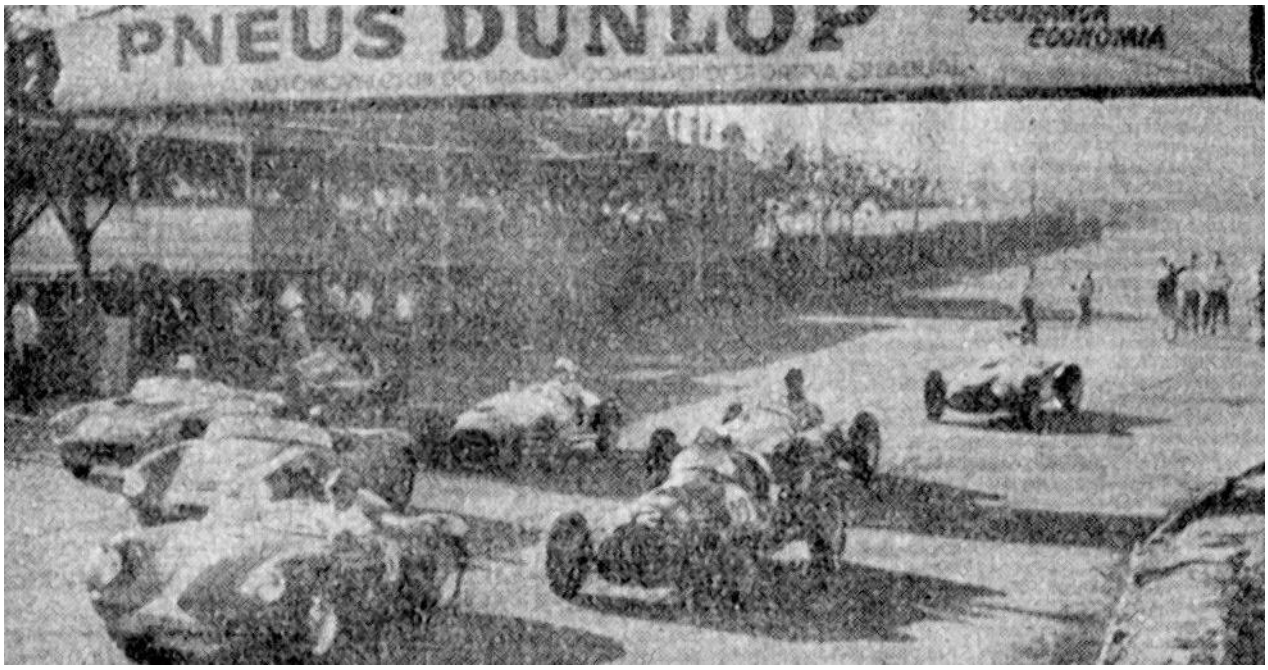
Apenas um acidente ocorreu durante essa prova, quando o carro de Rosalvo Mansur teve uma ponta de eixo quebrada fazendo com que saísse da pista, felizmente sem maiores consequências para o piloto.

Ver RESULTADOS 1959/23

Largada da categoria Turismo

Em seguida foi disputada a prova de classificação para a corrida de domingo. Apenas quatro carros se apresentaram e com isso, a primeira fila ficou formada por carros que normalmente não a ocupariam: 1º Luiz Valente (Duchen Ford) – 3m30s3; 2º José Gimenez Lopes (Porsche 550RS) – 4m01s1; 3º Alberto Brizzi (LL Porsche) – 4m25s0; e 4º Waldimir Fakri (MG Special) – 4m26s9. A posição de largada dos demais carros foi definida por sorteio.

A prova foi disputada em duas baterias e, quando foi dada a largada da corrida no domingo, com os oito carros alinhados, Camillo Christófaro assumiu a liderança na primeira curva, posição que manteve até o final das 6 voltas pelo circuito completo, sendo secundado por José Gimenez Lopes. Nada de mais interessante ocorreu nessa bateria.



Largada da prova das categorias Sport e Mecânica Nacional

A segunda bateria foi uma repetição da primeira, sendo que nessa, abandonaram Luiz Valente e Alberto Brizzi, restando apenas seis carros para receberem a bandeirada de chegada.
Na soma de tempos das duas baterias, venceu Camillo Christófaro (Alfa Romeo Corvette), com José Gimenez Lopes em segundo (Porsche 550RS) e Alberto Carraro (Maserati Corvette). O quarto e vencedor da classe até 2.500 cc foi Ruggero Peruzzo (Cisitália Fulgor).
Ver RESULTADOS 1959/24

A Alfa Romeo Corvette de Camillo Christófaro

28 – GP DO AUTOMÓVEL CLUBE DA FRANÇA

Depois de um intervalo superior a um mês, o Campeonato Mundial de Fórmula 1 retornou no dia 5 de julho, no circuito de Reims, para a disputa da 45ª edição do GP do ACF (ou GP da França).

A largada da prova com Tony Brooks (24), Jack Brabham (8) e Phil Hill (26) à frente.

Foram inscritos 22 carros, com a Ferrari, de olho na quantidade de retas da pista, fator que lhe era teoricamente favorável, inscrevendo cinco carros para: Tony Brooks, Phil Hill, Jean Behra, Olivier Gendebien e Dan Gurney. Por sua vez, a BRM levou para Reims três carros oficiais, para Ron Flockhart, Harry Schell e Jo Bonnier, além de um carro inscrito pela British Racing Partnership (BRP), para Stirling Moss. A BRP havia sido fundada por Alfred Moss (pai de Stirling) e Ken Gregory. A Cooper levou seus habituais carros equipados com motor Climax, sendo os de 1959 para Jack Brabham e Masten Gregory e o do ano anterior para Bruce McLaren. A Lotus, de Colin Chapman inscreveu seus Mark 16 com motor Climax para Graham Hill e Innes Ireland. Completavam a lista de inscrições as equipes particulares, com a Rob Walker inscrevendo seu Cooper Climax para Maurice Trintignant. Roy Salvadori, liberado pela ausência da Aston Martin, foi inscrito por Tommy Atkins com um Cooper com motor Maserati. A italiana Centro Sud, inscreveu seus Maserati 250F para o brasileiro Fritz D'Orey, que fazia sua estreia no Campeonato Mundial de F1, e para o uruguaio Asdrúbal Bayardo e um Cooper Maserati para Ian Burgess. Foi inscrita ainda a equipe Ugolini, da Itália, com Giorgio Scarlatti e Carel Godin de Beaufort, ambos com Maserati 250F.

Nos treinos, Tony Brooks se impôs, ficando com a pole-position, com o tempo de 2m19s4, média de 214,400 km/h, completando a primeira fila Jack Brabham (2m19s7): Phil Hill (2m19s8); e Stirling Moss (2m19s9). A segunda fila foi composta por Jean Behra; Jo Bonnier; e Masten Gregory, o que demonstra a vantagem dos carros com motor dianteiro, que tinham motores mais potentes. O restante do pelotão de largada contou com: Trintignant; Schell; McLaren; Gendebien; Gurney; Flockhart; Graham Hill; Ireland; Salvadori; Davies; D'Orey; Burgess; Beaufort; Scarlatti; ficando de fora Bayardo que não registrou tempo durante os treinos.

Iniciada a corrida, Tony Brooks tomou a dianteira, seguido por Moss e Gregory, enquanto Behra se atrasou. Na curva de Thillois, o asfalto começou a se soltar, e uma pedra levantada por um carro, acabou atingindo o rosto de Masten Gregory que teve que abandonar depois de completar apenas 7 voltas, devido ao ferimento. Antes disso já haviam abandonado Jo Bonnier, Colin Davies e Graham Hill.

Jean Behra que havia registrado a melhor volta da prova, teve que parar na volta 31, quando entrou nos boxes com um pistão do seu motor quebrado. Ocorreu uma séria discussão entre Behra e o chefe da equipe, Rômulo Tavoni, com o piloto francês desferido um soco em Tavoni. Tendo tomado conhecimento dos fatos, Enzo Ferrari não hesitou em demitir o piloto poucos dias depois.

Com Brooks comodamente na liderança, seguido por Phil Hill, a principal luta ocorria pelo terceiro lugar entre Jack Brabham e Stirling Moss, com o inglês superando o australiano na volta 40, mas logo em seguida, sua embreagem começou a falhar e acabou saindo da pista. Retornou na quarta posição, mas tinha recebido auxílio externo e acabou sendo excluído da prova por decisão dos Comissários Desportivos.

A corrida chegou ao seu final com Brooks recebendo a bandeirada de chegada com uma vantagem de 28s5 para Phil Hill e 1m10s para Jack Brabham, ficando em quarto Olivier Gendebien, em quinto Bruce McLaren, e em sexto Ron Flockhart, os únicos a completarem as 50 voltas da prova.

Fritz D'Orey sempre correu do meio para o final do pelotão, com um carro bastante ultrapassado, enfrentando muito problemas mecânicos e completando apenas 40 voltas e ficando na 10ª posição final.

Ver RESULTADOS 1959/25

Tony Brooks (Ferrari nº 24) vencedor da prova, lidera Jack Brabham (Cooper Climax nº 8), Phil Hill (Ferrari nº 26), Stirling Moss (BRM nº 2), Masten Gregory (Cooper Climax nº 10 e os demais).

29 – SUBIDA DE BOLZANO-MENDOLA (ITÁLIA)

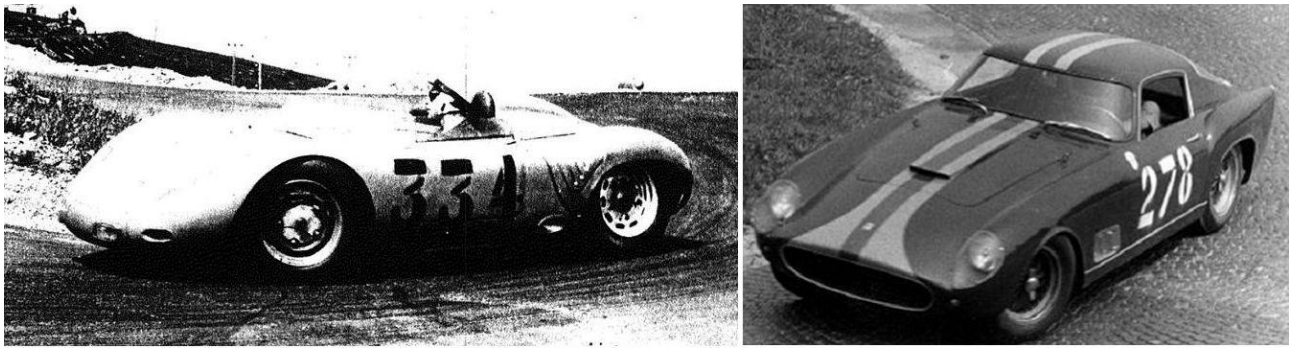
Giulio Cabianca venceu a VIII Bolzano-Mendola, corrida do tipo Subida da Montanha, disputada em Alto Adige, Itália, no dia 5 de julho, batendo o brasileiro Christian Heins que tinha vencido a edição de 1958, quando havia estabelecido o recorde da prova com o tempo de 10m10s5. Heins entrou um pouco mais forte do que devia numa das curvas no trecho final do percurso, dando uma pequena derrapada que lhe

custou a perda de tempo e, com isso terminou a prova na terceira colocação, sendo também batido por Ludovico Scarfiotti que conquistou a segunda colocação. A prova contou com a participação de 74 concorrentes, com seis deles se retirando por problemas mecânicos.

Ver RESULTADOS 1959/26

30 – XXI TRENTO BONDONE

No dia 12 de julho foi disputada a XXI Trento Bondone, que nesse ano se consolidou como um evento internacional, com a presença de 87 pilotos de nove nações, incluindo o brasileiro Fritz D'Orey, que pilotando uma Ferrari GT se classificou na 11ª posição na classificação geral e segundo entre os carros GT.
O percurso da prova se estendeu até Vason, totalizando 17,3 quilômetros se tornando mais exigente e seletivo. Venceu um Porsche pilotado por Edgard Barth que teve que enfrentar um surpreendente Odoardo Govoni que ficou em segundo ao volante de uma Maserati distante 13s9 do vencedor.



O Porsche nº 334 de Edgard Barth vencedor da prova e a Ferrari 250GT nº 278 do brasileiro Fritz D'Orey.

31 – IX ENCOSTA DA SERRA

O carro de Nactivo Camozatto que venceu o Circuito Encosta da Serra

A nona edição da prova “Encosta da Serra” foi disputada no dia 12 de julho e contou com a participação de apenas sete carros. Inicialmente muito se especulou quanto à participação de veículos de baixa cilindrada, com isso chegando a ser divulgada a participação de 17 carros, mas apenas nove se inscreveram e sete compareceram à largada, que nesse ano ocorreu em Novo Hamburgo, com os carros seguindo por São Leopoldo, Guianuba, Taquara, São Francisco de Paula, Canela, Gramado, Nova Petrópolis e chegada em Novo Hamburgo, numa distância de 216 quilômetros. Dos sete carros que largaram, seis chegaram ao final, se sagrando vencedor Nactivo Camozatto, com Catharino Andreatta em segundo e José Asmuz em terceiro.
Ver RESULTADOS 1959/28

32 – GP DA INGLATERRA

A quarta etapa do Campeonato Mundial de F1 foi realizada no dia 18 de julho, o XIV GP da Inglaterra (Gran Bretanha), no Circuito de Aintree, nas proximidades de Liverpool.
Para a disputa da prova, o RAC garantiu a largada para dezesseis corredores, ficando os oito lugares restantes do grid reservado aos mais rápidos nos treinos, que serviam para a tomada de tempo.
Essa prova teve uma ausência considerável, uma vez que a Ferrari lidando com uma greve na Itália, não pôde comparecer (coisas de uma época em que esses movimentos tumultuavam a vida das pessoas), ficando pela primeira vez fora de uma prova da F1 desde a segunda prova disputada em 1950.
A Cooper mais uma vez inscreveu seus três carros, para Jack Brabham, Masten Gregory e Bruce McLaren, este último com um carro do ano anterior. Pela BRM estavam inscritos quatro carros, sendo os de Jo Bonnier, Harry Schell e Ron Flockhart da equipe oficial, enquanto Stirling Moss foi inscrito pela BRP. David Brown, inscreveu dois Aston Martin DBR4/250 para Roy Salvadori e Carroll Shelby. A Equipe Lotus levou dois Mark 16 para Graham Hill e Innes Ireland. Completava a lista dos carros oficiais de fábrica, um ressuscitado Vanwall pouco modernizado, inscrito para Tony Brooks, que assim pretendia suprir a ausência da Ferrari.
Entre as equipes não oficiais, Rob Walker inscreveu seu Cooper Climax para Maurice Trintignant; Tommy Atkins, seu Cooper com motor Maserati para Jack Fairman; a italiana Scuderia Centro Sud, dois Cooper Maserati para Ian Burgess e Hans Herrman e uma antiga Maserati 250F para o brasileiro Fritz D’Orey, além da JBW com motor Maserati de Brian Naylor.
O grid de largada foi completado por seis carros de Fórmula 2, sendo cinco Cooper, pilotados por Chris Bristow; Henry Taylor; Peter Ashdown; Ivo Bueb; e Mike Taylor; e um Lotus de David Piper.
O primeiro treino foi disputado em pista molhada, com Moss sendo o mais rápido com os dois Aston Martin logo atrás, mas na sexta-feira a pista estava seca e Jack Brabham alcançou o tempo de 1m58s0, cravando a pole-position, sendo formada a primeira fila por Roy Salvadori (1m59s0); e Harry Schell (1m59s2). A segunda fila foi formada por Maurice Trintignant (1m59s2) e Masten Gregory (1m59s4), ficando o restante do pelotão formado por: Shelby, Moss, McLaren, G. Hill, Bonnier, Flockhart, Stacey (que substituiu Ireland por ter se sentido mal), Brugess, Naylor, Fairman, Bristow, Brooks, Bueb, Hermann, D’Orey, H. Taylor, Piper, Ashdown, M. Taylor.
Dada a largada, Brabham assumiu a ponta, seguido por Schell e Bonnier, Gregory, Trintignant, Moss, McLaren, Hill, Salvadori e os demais.
Na segunda volta Fairman rodou na curva “Pack”, enquanto Shelby entrou nos boxes da Aston Martin gritando que estava sendo borrifado por combustível. Os mecânicos identificaram que era apenas o transbordamento dos tanques de combustível e ele retornou à corrida, ao mesmo tempo em que Salvadori se dirigiu aos boxes com a mesma reclamação. Com isso, os dois Aston Martin se atrasaram e a disputa pela liderança ficou restrita aos Cooper e BRM.

Pouco depois da largada Jack Brabham (12) liderava, seguido por Harry Schell (8) e Roy Salvadori (2)

Brabham liderava Schell, Bonnier, Gregory, Moss, Trintignant e McLaren, com Hill mais distante. Flockhart, Stacey e Naylor vinham próximos, com Salvadori passando por Brooks que enfrentava problemas com o baixo desempenho da Vanwall. Entre os carros de Fórmula 2, liderava Chris Bristow, registrando-se que Piper havia largado com duas voltas de atraso e, na volta 8 viu a batalha pelo segundo lugar de prova chegar nele na curva Tatts e acabou, sem intensão, beneficiado Moss e Schell a se distanciarem de Gregory, vindo depois Bonnier, Trintignant e McLaren. Shelby teve o magneto quebrado e seu motor passou a funcionar com apenas 6 das 12 velas, perdendo com isso rendimento, ao mesmo tempo em que Salvadori atacava Flockhart pela décima colocação.

Na décima volta, Brabham tinha 13 segundos de vantagem para Moss, que tinha Schell muito próximo, vindo depois Trintignant, Bonnier e Gregory. Graham Hill tinha rodado no gramado em Tatts na volta 11, do que se aproveitou Salvador para o ultrapassar. Hill recuperou a posição em seguida, para perde-la cinco voltas depois.

Brooks abandonou com falha na ignição e freios, e Trintignant ultrapassou Schell, assumindo a terceira colocação na 15ª volta, depois de uma luta que permitiu a aproximação de McLaren.

Com 17 voltas, a vantagem de Brabham para Moss era de 17 segundos, mas na volta 24 Moss registrou a melhor volta da prova com 1m58s6, reduzindo a diferença para 15 segundos.

McLaren surpreendeu Trintignant e Schell ao mergulhar numa das curvas mais lentas do circuito, para assumir o terceiro lugar. Schell logo depois rodou em Tatts, mas sem perder a quinta posição da corrida.

Depois de completar 37 voltas, Bonnier abandonou com o acelerador da sua BRM quebrado. Nessa altura da prova, Gregory travava um duelo com Salvadori, ao mesmo tempo em que Moss batia novamente o recorde de volta com o tempo de 1m58s2 e sem seguida com 1m58s0. Brabham mantinha uma vantagem entre 12 e 14 segundos, parecendo seguro na posição, tanto que igualou o recorde de volta na volta 42,

mas verificou o desgaste do pneu dianteiro esquerdo do seu carro, fazendo com que reduzisse o ritmo da prova, pois sabia que uma parada para troca do pneu seria desastrosa.
Moss se aproveitou da diminuição do ritmo de Brabham, para reduzir a diferença para 10 segundos, quando teve que parar nos boxes para trocar pneus, vendo McLaren se aproximar.
Trintignant havia perdido a segunda marcha e, com isso, teve que ceder a posição para Schell. Salvadori rodou em Achor Crossing, e Brabham colocou uma volta de vantagem sobre ele.
Graham Hill estava desacelerando e Flockhart acabou caindo numa vala em Village, quando o tubo do medidor da pressão de óleo se rompeu e inundou os pedais do carro com óleo. Gregory parou para reabastecer de água, permitindo que Salvadori e Shelby o ultrapassassem.
Brabham tinha a BRM de Moss sob controle, mas este mostrava todo seu virtuosismo, reduzindo a diferença em meio segundo por volta, registrando a melhor volta com o tempo de 1m57s8. John Cooper sinalizava para Brabham indicando que ele deveria ir com cautela, poupando os pneus. Schell parou nos boxes para trocar a roda traseira esquerda, quando Bristow ficou sem combustível, sendo obrigado a seguir lentamente para efetuar o reabastecimento, porém sem perder a liderança da Fórmula 2.
Faltando nove voltas para o final da prova, a vantagem de Brabham sobre Moss era e 32 segundos, quando Moss teve que retornar aos boxes para efetuar um rápido reabastecimento de combustível, pois ele estava sentindo o carro falhar nas curvas mais fechadas. Quando retornou, McLaren estava colado à sua traseira. Na volta 68, Moss fez o tempo de 1m57s6 e na volta 69, 1m57s0. McLaren igualou o recorde de Moss, emparelhou na linha de chegada, mas perdeu a posição por 0,2 segundos.
Ver RESULTADOS 1959/29

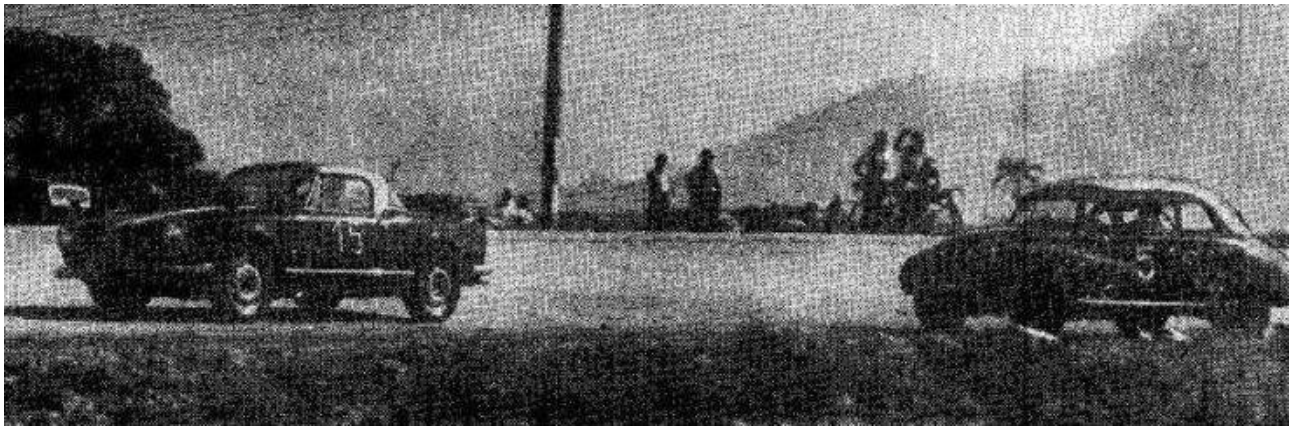
Fritz D'Orey quando abandonou a prova.

33 – CIRCUITO DA BARRA DA TIJUCA

Debaixo de muita expectativa foi realizado no dia 26 de julho uma nova edição do "Circuito da Barra da Tijuca", prova na qual era esperada grande participação, reiniciando e animando o automobilismo nacional que estava em baixa em 1959.
Porém a prova foi novo fracasso, com baixa participação, um reflexo de tudo pelo qual o automobilismo nacional estava passando, situação agravada depois da reeleição do coronel Santa Rosa para a presidência do Automóvel Clube do Brasil, fato que nessa altura ainda estava sendo contestado judicialmente.
O "Circuito da Barra da Tijuca", incialmente foi programado para contar com três corridas, para as categorias Turismo, Mecânica Nacional e Sport Internacional.
As posições de largada foram definidas por sorteio e a corrida preliminar, da categoria Turismo contava com a animadora presença de 10 carros, mas o carro de Moisés Saubel, um Alfa Romeo Giulietta Spyder não foi aceito pelos organizadores como sendo da categoria Turismo e proibido de participar.
O piloto passou uma lista solicitando a autorização dos demais participantes para tomar parte da prova, sem concorrer aos prêmios, correndo numa espécie de "Hors-Concours". Com a concordância de todos, a

sua participação foi aceita, porém desde a largada, Emílio Zambello no seu Fiat Fulgor assumiu a liderança para não a perder. Moisés correu, no início em segundo, muito assediado por Marinho César Camargo que, correndo com um DKW Auto Union F93 acabou o suplantando para terminar em segundo, deixando o Alfa Romeo em terceiro. Dos dez carros que largaram, dois ficaram pelo caminho: Mário Olivetti com problemas de transmissão e "Betwin" com quebra do câmbio.

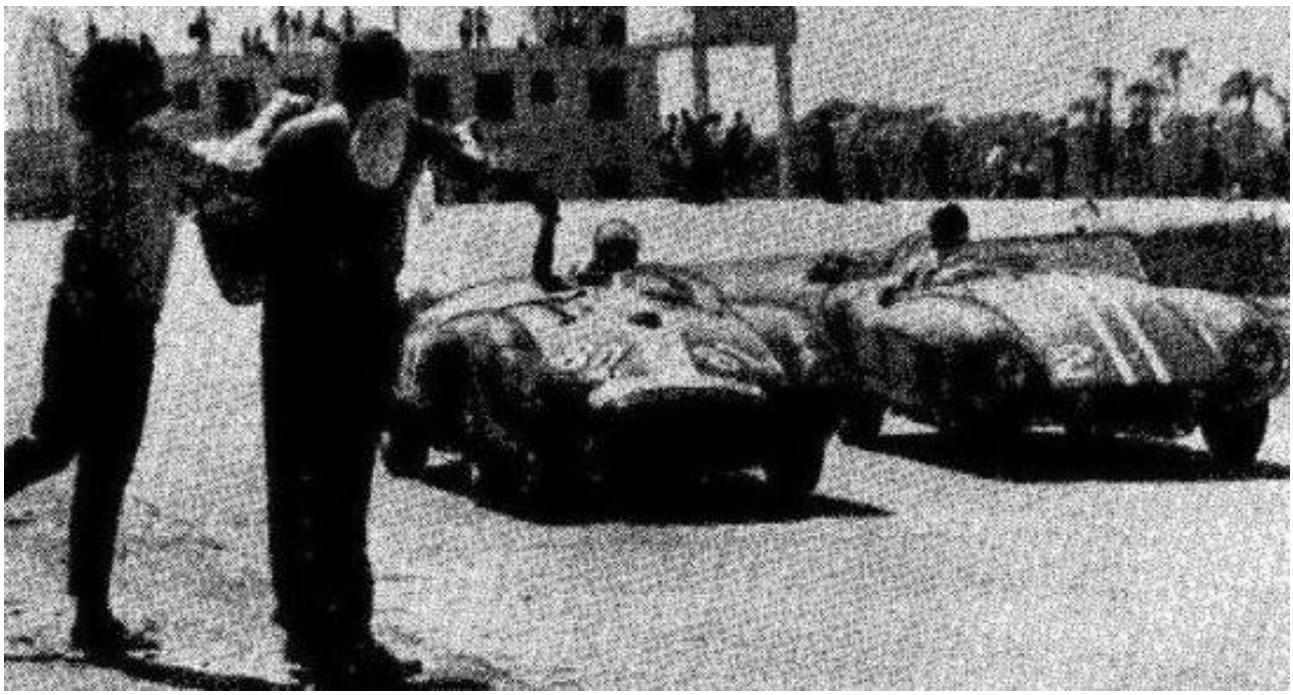
Ver RESULTADOS 1959/30



Na prova da categoria Turismo, disputa acirrada entre Moisés Saubel (Alfa Romeo) e Marinho Camargo (DKW)

A segunda corrida, para carros da Mecânica Nacional, teve apenas dois participantes e com esse número não poderia ser realizada. Como a de Carros Sport tinha apenas seis, os organizadores decidiram reunir as duas categorias numa única prova com classificação em separado. Assim, deveriam participar dessa prova oito carros, muito pouco e no momento da largada esse número foi reduzido para apenas seis com as desistências de Severino Silva (Maserati 200S) e Armando Silva (Otolino MG).

Iniciada a corrida, Arthur Souza Costa, na Ferrari 750 Monza assumiu a liderança, mas na reta da Beira Mar, Jean Louis Lacerda na sua Ferrari 250TR/58 passou para a liderança, sendo completada a primeira volta com Souza Costa muito próximo e em seguida: Della Porta (Porsche 550 RS), Mendes Barros (Maserati 300S), Ruggero Peruzzo (Cisitália Fulgor da Mecânica Nacional), e Álvaro Varanda (Ferrari 250 Monza) que largara muito mal.



Jean Louis Lacerda e Arthur Souza Costa, primeiro e segundo colocados na prova.

Na segunda volta, Mendes Barros passou pelo "Conde" Della Porta, com as demais posições sendo mantidas, apenas com a ressalva de que Varanda passava colado ao carro de Peruzzo, o ultrapassando na volta seguinte e na quarta volta por Della Porta.
Assim chegamos à oitava volta com as seguintes colocações: Lacerda, Souza Costa, Mendes Barros, Varanda, Della Porta, e Peruzzo.
Depois de completar a nona volta, Peruzzo recolheu seu carro aos boxes com o motor falhando e na 18ª volta, Della Porta suplantou Mendes Barros conquistando a terceira colocação. Os carros receberam a bandeirada de chegada com Jean Louis Lacerda vencendo a Arthur Souza Costa por pouco mais e 11 segundos.
Ver RESULTADOS 1959/31

34 – RALLY DO LIMOEIRO (PERNAMBUCO)

A Associação dos Amadores do Automobilismo, entidade fundada em Recife, Pernambuco, por pilotos e amantes do automobilismo, entidade não reconhecida pelo Automóvel Clube do Brasil, organizou no dia 26 de julho o "Rally do Limoeiro", prova de regularidade com largada em Recife e chegada em Limoeiro, sendo estabelecida uma média horária de 45 quilômetros.
A Associação vinha organizando provas automobilísticas em Pernambuco, apesar das dificuldades apresentadas pelo Automóvel Clube local, que não organizava eventos, mas que tentava dificultar a sua realização, num cenário muito conhecido até os dias de hoje em diversos locais do Brasil.
Mas apesar do Automóvel Clube, a prova foi um sucesso e acabou sendo vencida por Alexandre Rodrigues.
RESULTADO: 1º Alexandre Rodrigues (VW) 72 pontos; 2º Arnaldo Branco (Volvo) 73 pontos; 3º Paulo Marinho (DKW Vemag) 81 pontos; 4º Max Chianca (Ford) e Fernando Monteiro Ramos (Ford) empatados com 85 pontos; 6 º Luiz Gomes de Matos (Renault Fregate) – 95 pontos; 7º José Geraldo Brito (Jeep Willys) e Vitorino Machado Soares (Cadillac) empatados com 95 pontos; 9º Frederico Carvalheira (Plymouth) 100 pontos; 10º Perseu de Castro Lemos (DKW Vemag) 105 pontos; 11º Raul Ferreira (Opel) – 114 pontos; 12º Gegê Bandeira (VW Sedan) 131 pontos.

35 – ARRANCADA EM QUARTO DE MILHA EM PORTO ALEGRE

O Automóvel Clube do Rio Grande do Sul organizou, no dia 9 de agosto, uma prova automobilística que pode ser considerada como a primeira corrida de arrancada aos moldes norte-americanos no território nacional, a "Arrancada de Quarto de Milha", disputada na reta do aeroporto de Porto Alegre.

A Carretera Chevrolet de João Galvani

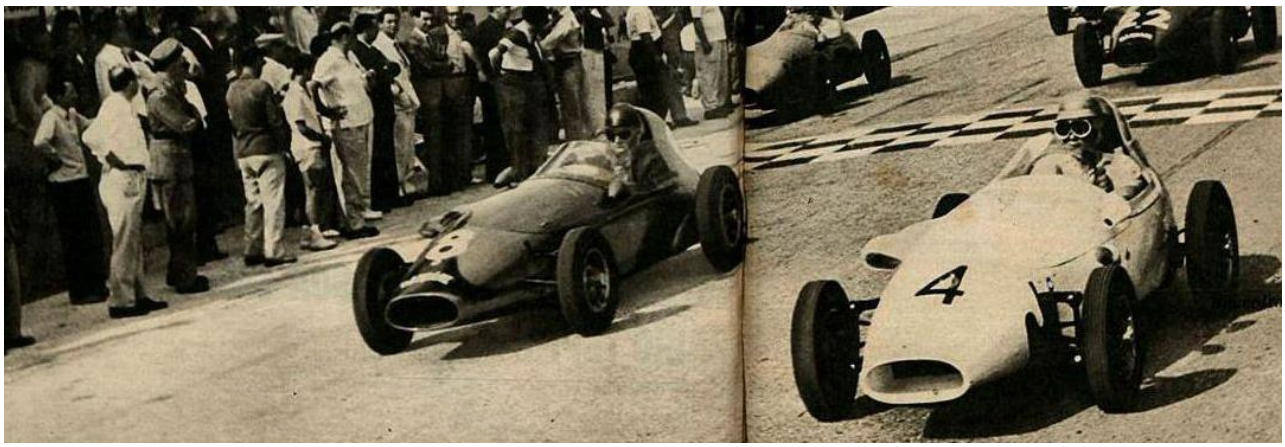
Até então, as corridas de arrancada disputadas no Brasil eram os "Quilômetros de Arrancada", na maioria das vezes com os carros tendo o trecho para aceleração e outro para cronometragem, que nem sempre eram retas, podendo em muitos casos ocorrer ligeiras curvas no percurso. Também nem sempre eram disputadas em pista sem aclive ou declive.
E inovando ainda mais, o Automóvel Clube criou um campeonato por modalidade, sendo que essa primeira prova foi dividida em doze classes: 1) Carros de série até 750 cc; 2) até 1.000 cc; 3) até 1.300 cc; 4) até 1.500 cc; 5) até 2.000 cc; 6) até 3.000 cc; 7) até 4.000 cc; 8) até 5.000 cc; 9) até 6.000 cc; 10) Mecânica Nacional; 11) Esporte Força Livre; e 12) Turismo Força Livre até 4.100 cc.
Para ocorrer participação em todas essas categorias, diversos pilotos se inscreveram em várias dessas classes, principalmente os pilotos de carros de menor cilindrada que podiam correr nas classes com cilindrada superior, como foi o caso de Henrique Iwers, que acabou vencendo em 6 classes, se tornando o maior vencedor do evento.
O melhor tempo foi registrado pela "carreteira" Chevrolet de João Galvani, com seu motor de 6 cilindros, que registrou o tempo de 19m0, média de 75,789 km/h. O segundo melhor tempo do dia foi conquistado por Aldo Costa que participou da prova com o carro construído por Haroldo Dreux, como motor VW Porsche, com o tempo de 19s4.
Ver RESULTADOS 1959/32

36 – RALLY DO CENTAURO MOTO CLUBE

Com a participação de 44 carros, o Centauro Moto Clube promoveu no dia 9 de agosto um Rally automobilístico com largada em São Paulo, seguinte até Bragança Paulista e retornando à capital por Atibaia. O resultado final foi o seguinte: 1º) Plínio Cerqueira Leite/J. M. de Souza (5 pontos perdidos); 2º) Bird Clemente/Francisco Clemente (6 pontos); 3º) Marinho Camargo/Mateus Afonso (6,5 pontos); 4º) Renzo Fausto Lavancchini/Fidenzio Vicinelli (7 pontos); 5º) Heraldo Parada/Luís Roberto Rodrigues (8 pontos); 6º) Mário Macedo/Sofia Helena Oliveira; 7º) Plínio de Barros Loureiro/Flávio de Barros (8 pontos); 8º) Sérgio Lara Campos/Bentley (10 pontos); 9º) Alfredo Demschke/Abel Corner (10 pontos); 10º) Antônio Carlos de Freitas/Francisco Leão (10 pontos).

37 – GP DE MESSINA

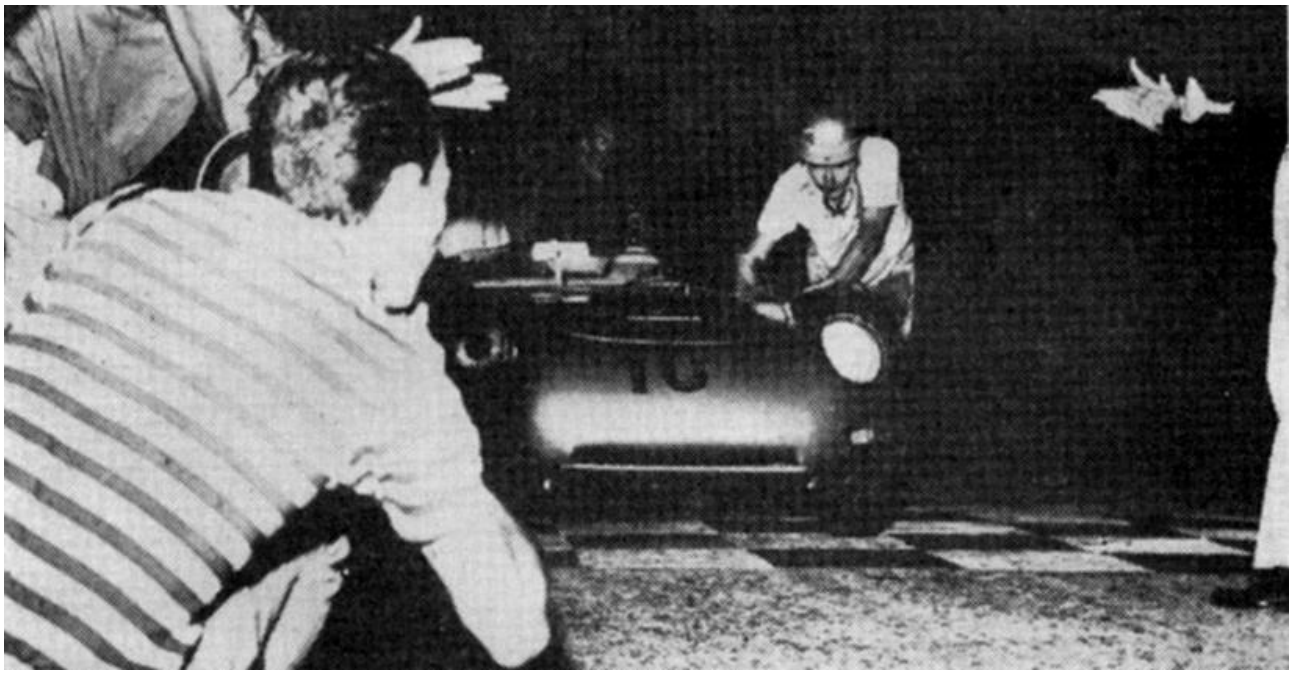
No dia 23 de agosto foi disputado no Circuito do Lago Ganzani, o I GP de Messina que foi composto por duas provas, uma para a Fórmula Júnior e a outra para a categoria Sport, ambas contando com a participação de pilotos brasileiros.



A largada da prova

A prova da Fórmula dois teve dobradinha brasileira, com Fritz D'Orey conquistando a vitória, seguido por Christian Heins. D'Orey venceu com uma média de 140,181 km/h, ficando Heins a 39 segundos do vencedor, o que demonstra a excelente atuação do vencedor.
Ver RESULTADOS 1959/33

Na prova para carros Sport, o vencedor foi Colin Davies, pilotando um Cooper Maserati, com Christian Heins, ao volante de um Porsche terminando a prova na quinta posição, tendo recebido a bandeirada de chegada empurrando o seu carro.
Ver RESULTADOS 1959/34



Christian Heins empurrando seu Porsche até a linha de chegada

38 – GOLDENER NÜRBURGRING - ALEMANHA

Fritz D'Orey voltou a correr no dia 30 de agosto numa prova de Fórmula Júnior em Nürburgring, Alemanha, sem que dessa vez tivesse sucesso, tendo que abandonar. Christian Heins também estava inscrito na prova, porém acabou não participando. O vencedor foi o suíço Michel May que registrou uma média de 125,698 km/h.

39 – RALLY RIO-TERESÓPOLIS

No dia 30 de Agosto foi realizado o Rally Rio-Teresópolis, que recebeu o título de "Rally Presidente Juscelino Kubitschek". A largada aconteceu na frente da sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio nº 90, com os carros seguindo pela Cinelândia, Rua 13 de Maio, Rua Almirante Barroso, Avenida Rio Branco, Praça Mauá, Avenida Rodrigues Alves, Avenida Brasil até a Estrada para Teresópolis, passando por Alto do Soberbo e em Teresópolis pelas ruas José Augusto (Parque Nacional) e Feliciano Sodré até a Prefeitura Municipal. Participaram da prova 42 carros e o vencedor foi a dupla austríaca Hans Stephen Blum/Gunther Dobler com o carro nº 5, que perderam apenas 53 pontos. A seguir se classificaram: 2º (37) Aluísio Lemos e senhora – 60 pontos; 3º (29) Carlos O. Azevedo/Osvaldo Azevedo – 158 pontos; 4º (42)

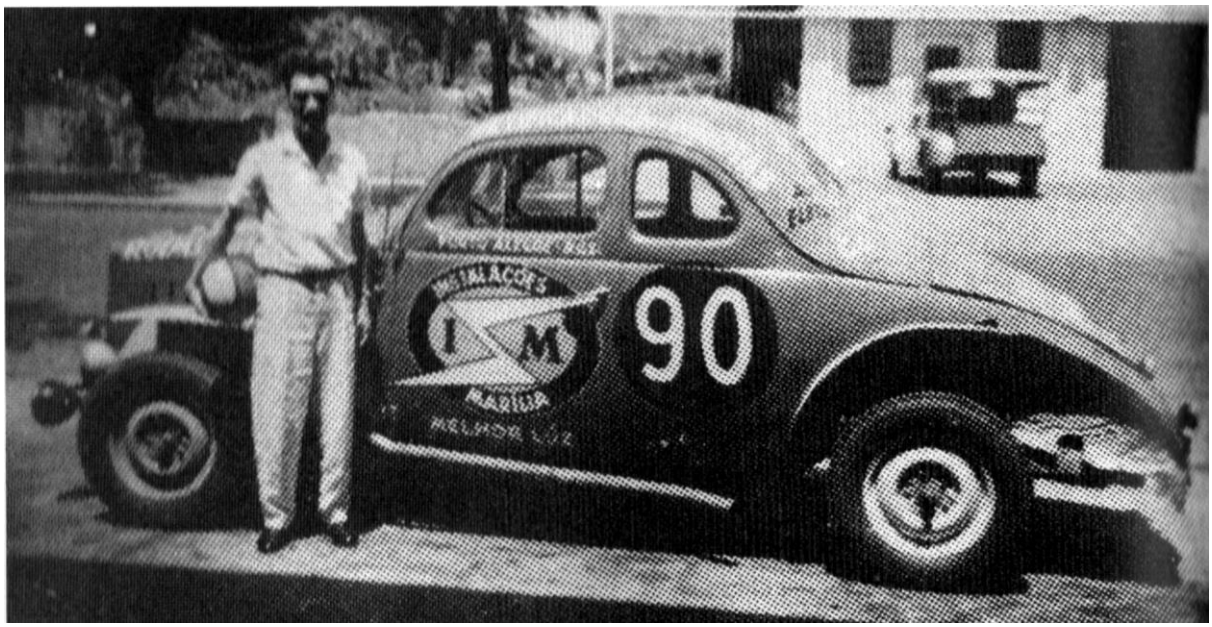
Carlos Santos/Casanova – 172 pontos; 5º (52) Paulo Brito/Addi Tavares – 215 pontos; 6º (15) Vitório Pareto Jr./Alba Pompeu – 229 pontos; 7º (22) Peter Kleners/Marcos Malta – 248 pontos; 8º (11) Augusto Campos/Albino Brentar – 397 pontos; 9º (41) José Carlos Antônio/Roberto Parentes – 568 pontos; 10º (57) Plínio Cerqueira Leite/Ernesto Halinner – 719 pontos; 11º (12) Frederico Lopes/Almir Lopes – 872 pontos; 12º (1) Aurélio Ferreira/Edgar Viana – 947 pontos; 13º (51) Mário Olivetti e senhora – 1.044 pontos; 14º (58) Eldio Antônio Leite/Eurico Sousa – 1.066 pontos; 15º (47) Pierluigi D'Eclesia/Edgard Costa – 1.177 pontos.

A Largada do Rally Rio-Teresópolis – Arlete Novais, única concorrente feminina – A chegada de um concorrente

40 – X GP DE CADOURS - FRANÇA

Fritz D'Orey e Christian Heins participaram do GP de Cadours, na França, prova da categoria Fórmula Júnior. D'Orey venceu a sua bateria de classificação, mas na bateria final seu carro apresentou defeito mecânico, fazendo com que o brasileiro tivesse que se contentar com a sétima posição. Quanto a Christian Heins, os problemas apresentados no seu carro ocorreram ainda na bateria de classificação, quando ele teve que abandonar não podendo participar da bateria final.
O vencedor foi o francês Bill de Selincourt, seguido pelo suíço Michel May e pelo italiano Giovanni Alberti.

41 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA EM MONTENEGRO - RS



Enio Lunardi Machado vencedor da prova

Sob a promoção do Rotary Clube de Montenegro, cidade próxima a Porto Alegre, RS, foi organizada uma prova da modalidade "Quilômetro de Arrancada", no dia 6 de setembro, que teve como detentor do melhor tempo Enio Lunardi com a média de 147,541 km/h. O segundo melhor tempo foi de João Galvani e o terceiro de Catharino Andreatta.

Ver RESULTADOS 1959/37

42 – COPPA INTER EUROPA EM MONZA

Como uma das provas preliminares ao GP da Itália, foi disputada em 13 de setembro a "IX Coppa Inter Europa", destinada a carros GT acima de 1.300 cc, que teve a participação do brasileiro Fritz D'Orey com sua Ferrari 250GT. O brasileiro, que tinha conquistado a pole-position, com o tempo de 1m54s6, média de 180,628 km/h, liderou a prova até a 16ª volta, quando foi obrigado a abandonar a corrida com problemas de motor. O vencedor foi Alfonso Thiele, também pilotando uma Ferrari 250 GT.

Ver RESULTADOS 1959/38

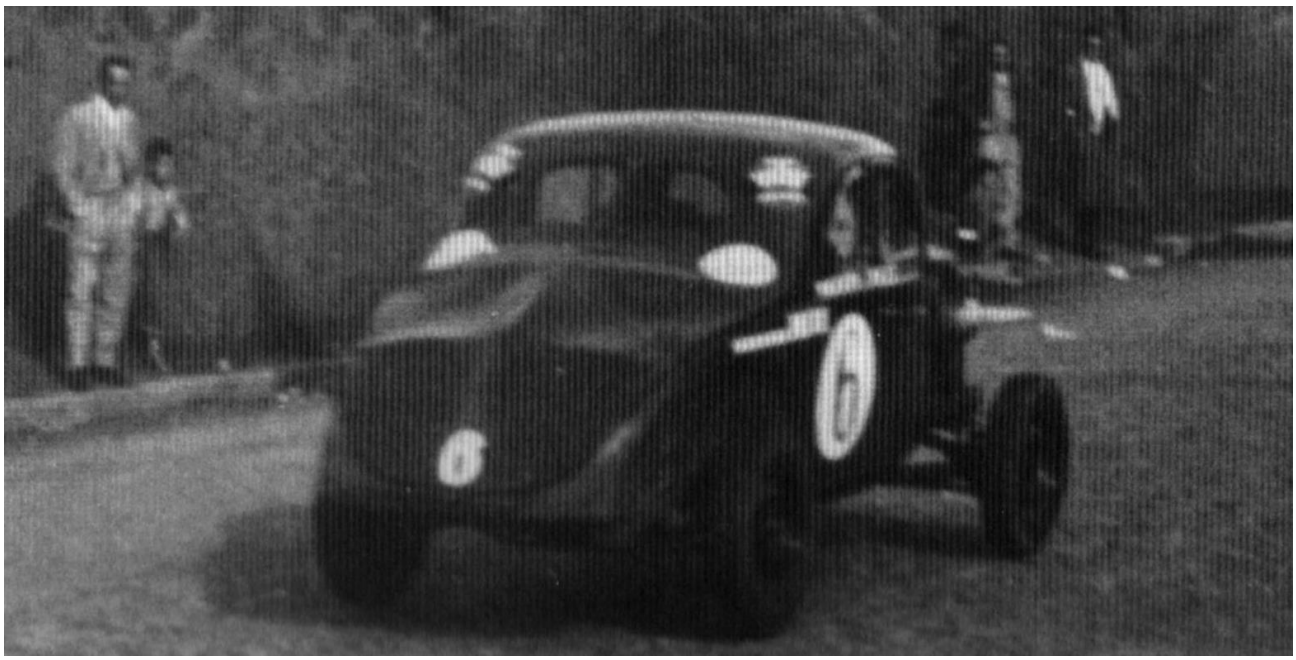
43 – PROVA CIDADE DE MINAS NO URUGUAI

Existe o registro de uma corrida realizada na Cidade Uruguaia de Minas, no Livro "No Tempo das Carreteras", no dia 13 de setembro de 1959, que foi vencida por José Paz, seguido por José Otero e por Hector Giannesio.

Ver RESULTADOS 1959/39

44 – III CIRCUITO DA CAVALHADA – PORTO ALEGRE - RS

A quarta etapa do campeonato gaúcho de 1959 foi disputada no dia 13 de setembro, o "III Circuito de Cavalhada", prova que foi brilhantemente vencida por Nactivo Camozatto, depois de ferrenha luta com Catharino Andreatta.



Nactivo Camozatto

Participaram da prova apenas 6 carros, numa demonstração do momento ruim por que passava o automobilismo nacional, além das divergências entre pilotos e dirigentes gaúchos quanto à limitação da cilindrada da categoria em 4.100 cc, o que não permitia a participação dos pilotos que haviam instalado motores Corvette ou Thunderbird nos seus carros.

Ver RESULTADOS 1959/40

No mesmo dia foi disputa uma corrida para carros Volkswagen, sob o título de "Prova Panabra" em homenagem ao seu patrocinador, que foi vencida por Jorge Truda, COM Norberto Haetinger em segundo e Lauro Maurmann Jr. em terceiro.

Ver RESULTADOS 1959/41

45 – CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO FORÇA LIVRE

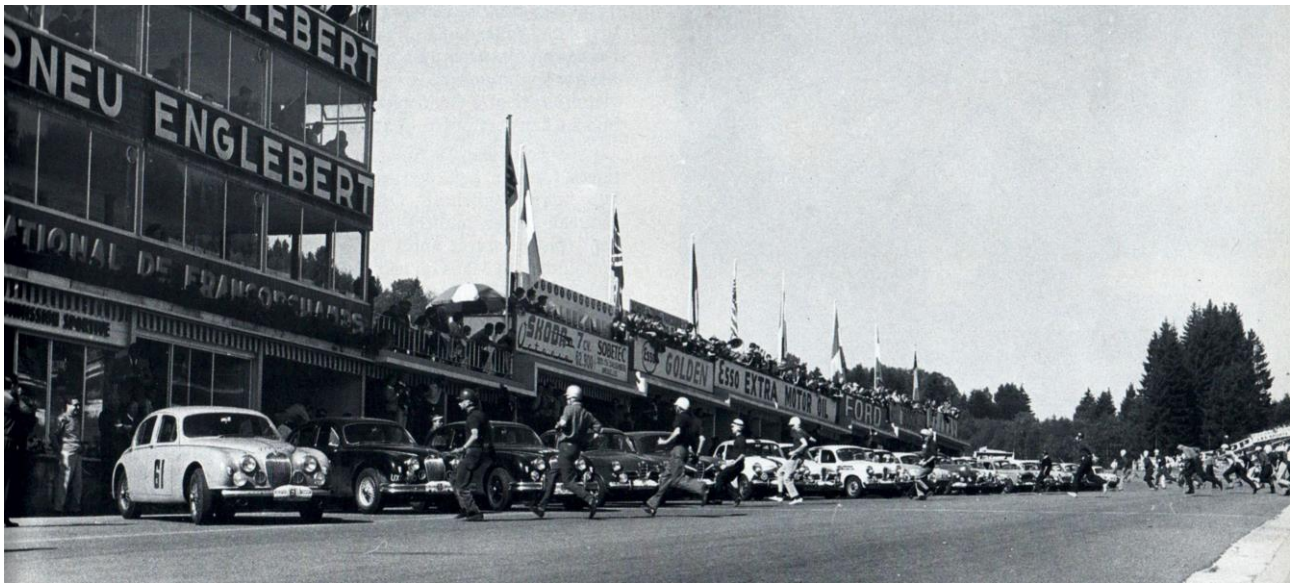
Com a realização de quatro provas, foi encerrado de forma melancólica o Campeonato Gaúcho de Turismo Força Livre. As provas disputadas foram: 1 - 15/02 – VI Prova Antoninho Burlamaque; 2 - 12/04 – II Circuito da Cavalhada; 3 – 12/07 – IX Circuito Encosta da Serra; e 4 – 13/09 – III Circuito da Cavalhada.
Somando o mesmo número de pontos, foram declarados campeões os pilotos Catharino Andreatta e Nactivo Camozatto e o resultado do campeonato foi o seguinte:

P	PILOTO	Nº	CARRO	1	2	3	4	TOTAL
1º	Catharino Andreatta	2	Ford TC	8	8	6	6	28
	Nactivo Camozatto	6	Ford TC	6	6	8	8	28
3º	José Asmuz	32	Ford TC	4	2	4	-	10
	Raul Fernandes	22	Ford TC	2	4	-	4	10
5º	João Galvani	16	Chevrolet TC	3	1	1	-	5
6º	Dante Carlan	20	Ford TC	3	-	-	-	3
	Aido Finardi	8	Ford TC	-	3	-	-	3
	Enio Lunardi	90	Ford TC	-	-	-	3	3
9º	Sinval Bernardon	40	Ford TC	-	-	2	-	2
10º	Aldo Costa	42	Chevrolet TC	-	1	-	-	1

46 – TOUR DE FRANCE

O Tour de France disputado do dia 18 a 25 de setembro pela estradas francesas e, nesse ano também passando pela Bélgica, foi vencida na prova para carros de Turismo pelo brasileiro Hernando da Silva Ramos, que pilotou, em dupla com o francês Jean Estager, um Jaguar Mk I.
Entre os carros da categoria Grand Turismo, o vencedor, pela terceira vez consecutiva foi a dupla belga Olivier Gendebien/Lucien Bianchi, ao volante de uma Ferrari GT.
A edição de 1959 foi composta de 4 etapas, sendo disputadas como provas de classificação 4 subidas de montanha e 6 corridas em circuitos.
A distribuição dessas distâncias foi a seguintes:
1ª Etapa – Nice a Spa – 18 a 19/09/1959 - 1.532 km
Largada em Nice; no dia 18/9, corrida em subida de montanha "Côte du Braus", com 7,150 km; passagem por Evens, Barcelonette, Gap. No dia 18/09, corrida em subida de montanha "Côte de Chamroosse", com 17,200 km, seguindo por Grenoble, Chambéry, Chateau Chinon, até chegar a Paris, sendo disputada uma corrida de velocidade no dia 19/09 no Autódromo de Montlhéry, em 10 voltas de 12,5077, totalizando 125,077 km, depois seguindo por Chateau Thiery, Rethel, Marche até chegar em Spa na Bélgica.
2ª Etapa – Spa a Le Mans – 20 a 21/09/1959 – 955 km

Etapa iniciada com a disputa, em 22/09 de uma prova de velocidade no circuito de Spa-Francorchamps, em 22 voltas de 14,100 km, totalizando 310,200 km; depois os carros seguiram por Hirson, Arras, Boulogne, Dieppe, Fécamp até chegar em Rouen, quando, no dia 21/09 foi disputada uma prova de velocidade em 30 voltas de 6,542 km, totalizando 196,260 km; depois os carro seguiram por Laige, Mamers, até chegar a Le Mans, finalizando a segunda etapa.



Largada da categoria Turismo em Spa-Francorchamps, com o Jaguar nº 61 de Da Silva Ramos na primeira posição

<u>3ª Etapa – Le Mans a Pau – 22 a 23/09/1959 – 1.146 km</u>

A etapa foi iniciada com a disputa de uma prova de velocidade no circuito de Le Mans, em 13,461 km, totalizando 336,525 km; em seguida os carros se dirigiram para Nantes, Niort, Cognac, Villeneuve sur lot, St. Girons, Luchon, Bagneres de B., até chegar em Tournalet, no dia 23, para disputa de uma prova de subida de montanha "Côte du Tourmalet", com 12,350 km. O final da terceira etapa ocorreu em Pau no dia 23, com a disputa de uma prova de velocidade, com 30 voltas de 2,760 km, totalizando 82,800 km.

<u>4ª Etapa – Pau – Nice – 24 a 25/09/1959 – 1.916 km</u>

Largando de Pau no dia 24, os carros seguiram por Montauban, Aurilac, Royat, chegando em Auvergne, onde foi disputado no dia 24, uma prova de velocidade no circuito de Clermont-Ferrand, em 12 voltas de 7,922 km, totalizando 95,064 km. De Auvergne, os carros seguitem para Sr. Etienne, Fiorac, Rodez, Millau, Alés, Nimes, Berre, Bédoin, até chegarem ao Monte Ventoux, onde foi disputada uma prova de subida de montanha, no dia 25, a tradicional "Côte du Mont Ventoux", em 21,600 km. Os carros seguiram por Forcalquier, Comas até chegar em Nice.

Participaram do Tour de France 51 carros na categoria GT, terminando 13; e 55 na Turismo, terminando 16.

No total os carros tiveram que percorrer 5.549 quilômetros, sendo 1.204 de provas de classificação.

O brasileiro Fritz D'Orey chegou a se inscrever na prova, mas acabou não participando, vindo a correr no final de semana seguinte na Áustria.

Desde a primeira etapa Nice-Spa (Bélgica) 1.532 km nada menos que 45 equipes desistiram. No entanto, apenas três provas de velocidades em dez ocorreram, a primeira das quais, a Subida da Colina de Braus, que imediatamente confirmou as previsões. Gendebien, já bicampeão e considerado favorito, fez imediatamente o melhor tempo ao volante de uma das dez Ferrari 250 GT Berlinetta inscritas, à frente do seu compatriota e rival Mairesse, do italiano Abate e de Cotton, enquanto Consten levou sua Alfa Romeo Giulietta TI preparada por Conrero, a bater Da Silva (Jaguar).

A Subida de Chamrouse, perturbada pela chuva que reduziu a visibilidade e que foi agravada pelo anoitecer, prejudicou ou favoreceu outros em função da hora de partida. É por isso que os carros Grand Turismo, que começaram depois dos Turismo, atingiram tempos muito mais altos. Consten foi então o mais rápido de todas as categorias combinadas, à frente de Oreiller/Masoero. Os Jaguar, mais pesados, terminaram apenas em 3º (Da Silva) e 5º (Baillie), deixando a Alfa Romeo de Frecobaldi/Rosinski os intercalar. A evidente supremacia das Ferrari foi desafiada pelos Porsche, cuja leveza e maneabilidade lhes permitiu agarrar os primeiros quatro lugares. Burggraf, de Grenoblois, ex-campeão de motos, estava à frente de Kerguen, Schell, Trintignant e Mairesse, primeiro das Ferrari. Laureau, à na frente no índice, aumentou a vantagem, enquanto Feret em Alpine Renault preparado por Rédélé, conseguiu um excelente 7º tempo. Malchanceux, Saint-Auban perdeu uma roda e Condrillier viu a bomba de óleo de seu Dauphine expirar. Trautmann/Gelé e Schild/De Lageneste, em Ferrari GT (5º tempo mais rápido na subida de Braus), depois Nadège Ferrier/Alicia Paolozzi no Porsche Carrera (caixa de câmbio quebrada) também abandonaram, enquanto várias penalidades por erros de percurso resultaram em várias penalidades, incluindo todos os Lotus que se seguiram.

Largada em Reims dos carros GT, com Gendebien (163) em primeiro, Mairesse (159) e Abate (1700>

Após este primeiro dia, Marx/Burggraf no Porsche Carrera GT em GT e Hébert/Consten na Alfa Romeo Giulietta em T se aproximaram do circuito de Montlhéry, mas infelizmente, para essas duas equipes, esta prova foi ruim. Embora os Porsche parecessem ter um papel a desempenhar no meio do pelotão de Ferrari, foram subitamente sobrecarregados por todos os tipos de problemas mecânicos. O menos grave de todos foi o de Burggraf, que assim sucumbiu à máxima “pequena causa, grande defeito”: soltando-se o assento, e ele só podia pilotar com uma das mãos, servindo-se de apoio com a outra. Quanto a Schell e Trintignant, o Tour de France terminou ali. Um incêndio para o americano e um pistão furado (vela muito quente) para o nosso campeão nacional os eliminou para sempre. As Ferrari estavam se divertindo. Gendebien, depois de sua medíocre Subida de Chamrouse que o relegou ao 8º lugar geral, vingou-se vencendo facilmente na frente de Abate e Mairesse, mesmo assim deixou a fita amarela para este último.

No circuito, os Jaguar puderam enfim demonstrar sua estonteante capacidade. A vitória conquistada frente aos outros dois Jaguar de Baillie e Whitehead, graças a uma velocidade de 200 km/h e essa apesar de cerca

de 1.500 kg, deu direito a Da Silva Ramos exibir a fita vermelha que Consten, 4º na frente de Frescobaldi, obviamente perdeu.
Apenas 67 carros se dirigiram para o esplêndido circuito de Spa-Francorchamps, que pela primeira vez acolheu o Tour de France Automobille.
Durante as 22 voltas do circuito (130 km), o azar recaiu sobre Consten. Na volta 6, duas válvulas queimadas o forçaram a parar para tentar um reparo. Ao terminar em 4º, atrás dos três Jaguar ainda dominantes no circuito e à frente de Lamy e Oreiller na Alfa Romeo Giulietta, Frescobaldi herdou a fita vermelha com listras brancas. O 6º lugar para Oreiller foi tanto mais meritório quanto completou a corrida sem para-brisa e entre os cacos de vidro e os insetos muito presentes neste circuito. Este fenômeno também incomodou consideravelmente muitos pilotos deficientes por para-brisas totalmente cobertos por mosquitos. Da Silva, vencedor com facilidade diante de seus dois rivais diretos, os ingleses Baillie e Whitehead, certamente não se incomodou com esse problema, já que ele, com humor, declarou que deve ter fumado um cigarro depois de adormecer de tão entediado que felizmente foi acordado pelo som do motor Jaguar de Baillie tentando ultrapassá-lo.

Disputa entre o Panhard Z1 de Martin/Revel e o DKW Auto Union de Reves/Bosny

Pilotando uma Ferrari menos eficiente que a de Gendebien. Mairesse limitou os danos concedendo apenas um minuto e manteve a fita amarela. Aliás, Laureau continuou a dominar claramente sua categoria com seu virtuosismo e o manuseio extraordinário de seu DB.
Indo para o circuito de Rouen-les Essarts, via Arras, Calais, Boulogne e Dieppe, chegaram curiosas aventuras no meio da noite para as duplas Condrillier/Canzon e Armanac/Justamond. Cada um deles fez uma boa ação. Se Condrillier/Canzon bancaram os piedosos cavaleiros, vindo, no cruzamento de Boulogne-sur-Mer, ao resgate de uma jovem ameaçada de estupro, Armagnac/Justamond se transformaram em bombeiros para extinguir o incêndio que assolava uma camionete que seu dono tentou em vão salvar com grandes golpes de jaqueta.
Os 196 km a serem percorridos no circuito normando permitiram a Laureau consolidar sua posição, Gendebien mordiscou alguns segundos em um Mairesse mal-humorado. Da Silva se acomodou confortavelmente na liderança e Oreiller se recuperou, após a fita do índice em Turismo.

Mais uma vez dominado pelos três Jaguar, Consten foi o único piloto que conseguiu manter-se na mesma volta. Este magnífico 4º lugar, à frente de Oreiller, certamente o confortou depois de seus contratempos em Spa. Felizmente, a troca de válvula ocorreu em um tempo relativamente curto (68 minutos para ser mais preciso), o que permitiu a Hérbert/Consten retomar o controle do tempo a tempo, penalizado é verdade, mas não desclassificado. Sabendo muito bem que não podia mais reivindicar a vitória, eles seguiram esportivamente, mas também se preparando para o próximo Tour. A dupla Aumas/Wagner, a única feminina ainda competindo em Turismo, também quase abandonou. Uma torção e um para-brisa que explodiu, aspirando vários pertences pessoais de dentro do carro e uma 5ª marcha do câmbio quebrada não desanimaram Lillie Aumas.

O Jaguar de Da Silva/Estager e o Porsche de Schell/Mauro Bianchi

A 4ª prova consecutiva em circuito foi realizada em Le Mans. Apenas 51 carros estavam na largada. Gendebien e Da Silva foram as estrelas. Suas vitórias ainda foram facilitadas pelo azar de seus adversários diretos. Este azar, que oprimiu Mairesse, cujo pneu traseiro direito estourou a 250 km/h no meio da reta de Hunaudiàres, deu a Gendebien a fita amarela. Ao cobrir uma volta em 4m19s, enquanto o recente Aston Martin de Salvadori/Shelby, nas 24 Horas, havia completado a volta em 4m16s, mostra as qualidades de Gendebien como piloto e as de seu maravilhoso carro. Atrás dele, o italiano Abate conseguiu vencer, após uma batalha acirrada, Lucas e Simon. Já Schlesser, normalmente envolvido na luta, não pôde participar por causa de problemas com freios e combustível. Problemas mais sérios levaram ao abandono de Burggraf, cujo Porsche Carrera teve um pistão furado. Azar também para as duplas Baillie/Jopp e Whitehead/Riley, ambas tentando destronar Da Silva Ramos/Estager. Estes últimos, cautelosos, sábios, fortes na liderança da classificação. Jopp foi o primeiro a ser eliminado. Um terrível excesso de velocidade causado ao desbloquear o Overdrive a toda velocidade destruiu o virabrequim e imobilizou o Jaguar pouco antes de Mulsanne, onde Da Silva fez o gesto esportivo de parar para oferecer ajuda. Então foi a vez de Whitehead experimentar os problemas mecânicos. Uma queda da pressão de óleo o levou a parar momentaneamente, mas terminando em segundo, atrás do líder, à frente de Consten e Oreiller, este último tendo encontrado os mesmos problemas.

A 3ª etapa, Le Mans-Pau, levou o Tour Auto à conquista da Col d'Aspin, sétima das 10 provas de velocidade. Esta prova em subida permitiu que um motor superalimentado definisse o melhor tempo com uma média de 90 km/h ao longo dos 12,7 km desta rota sinuosa, à frente de Gendebien, Simon, Schlesser e Schild, para Consten provar que ele era o melhor. Em escalada e, quem sabe, sem seus problemas anteriores, ele poderia ter aspirado a fita vermelha.

Esta etapa se concluiu com a prova de 30 voltas no circuito da cidade de Pau. Perturbada por um aguaceiro, ela deu a oportunidade de testemunhar outro duelo entre Gendebien e Mairesse. Apesar do progresso e da

vontade de vencer deste último, a vitória foi para Gendebien. Abate, Schlesser e Simon terminaram nessa ordem, a uma volta.

Em Turismo, Da Silva teve problemas com pneus. Consten, logo atrás dele, aproveitou a oportunidade para lhe roubar a vitória. Seguiram-nos Whitehead, Oreiller e Lamy. Quanto a Laureau/Jaeger, mestres indiscutíveis do índice, desistiram (pistão furado) depois de sentirem os primeiros sintomas em Le Mans, onde o DB começou a consumir óleo fora do normal, embora não fosse capaz de exceder 5.000 rpm em vez dos habituais 6.000. A partir de então, começaram a pilotar com muito cuidado, mas o estrago estava feito. Guillaudin/Rey, segundos brilhantes em um DB HBR, substitui-os no topo da classificação. Outro DB HBR a se destacar foi o de Mendegris/Barbe que capotou, sem gravidade para os ocupantes. Outro fato espetacular foi o vigor com que um policial colocou de volta o pequeno NSU de Ancelin/Rommel depois de uma capotagem. Nessa manipulação brutal, Ancelin foi ferido na cabeça.

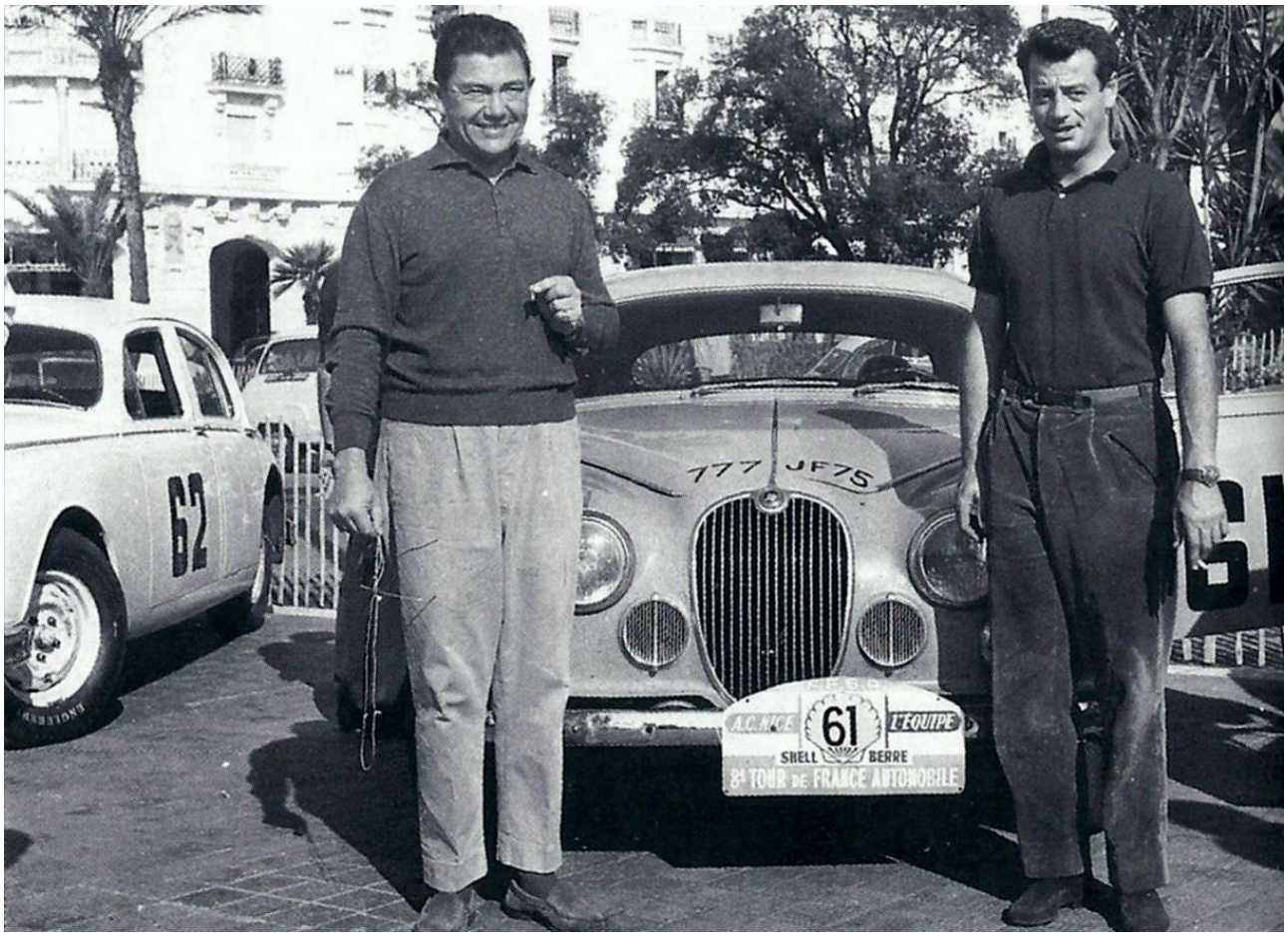
Um clima brilhante e uma recepção calorosa do AC de Auvergne aguardaram os sobreviventes para o penúltimo teste de velocidade no circuito de Charade. Sem surpresas que alterassem as classificações estabelecidas. Depois de uma grande luta pela conquista do primeiro lugar, mas também pelo recorde da volta, Gendebien venceu Mairesse, estabelecendo novo recorde de volta 12 segundos menor que o obtido no ano anterior (117 km/h) e levou o 2º lugar no índice de Armagnac que ficou imobilizado por falta de gasolina. Este último, junto com Justamond, já havia chegado perto de perder esse lugar quando, perto de Sr. Girons, seu DB foi parar em uma vala. Foi necessária a chegada dos outros quatro DB para permitir que tirassem o carro dessa posição incômoda. Schlesser, neófito neste circuito, conseguiu um excelente 3º lugar na frente de Schell e Abate.

Mais uma vez prejudicado por problemas de pneus, Da Silva não conseguiu evitar que Consten, lançado em sua perseguição, o ultrapassasse para vencer a corrida de forma brilhante.

Sempre tão temido, o Ventoux não teve impacto excepcional nos resultados. Para provar que era o melhor, Gendebien terminou em alta, sem dar chance a Mairesse e Simon. Entrelaçado no meio das Ferrari, Kerguen com Porsche Carrera conquistou o 4º lugar, na frente de Schild. Abate, prejudicado por uma caixa de câmbio que só poderia ser usada na segunda marcha, não conseguiu entrar na luta.

A Ferrari 250GT vencedora sob o comando de Oliver Gendebien/Lucien Bianchi

Em Turismo, Consten também gostaria de se destacar. Apesar de uma pilotagem acrobática não conseguiu derrotar Da Silva que soube explorar nas retas, toda a potência do seu Jaguar. No entanto, ele estava à frente do maior especialista em Ventoux, Masoero, e da excelente Sra. Aumas, ambos com carros idênticos ao seu. Graças a este 4º lugar conquistado pelos flancos do Gigante de Provence, as Sras. Aumas/Wagner conquistaram a Taça Feminina. Outro bom desempenho foi o 7º lugar de Guiraud em seu antigo Peugeot 203. Este feito lhe rendeu o 5º lugar geral e o colocou à frente dos carros franceses. Bela recompensa para o seu merecido companheiro de equipe Pizato vestindo um espartilho de acrílico após a queda de um segundo andar onde fraturou várias vértebras, o que o obrigou, pouco antes da largada, a ser operado.
Já fortemente marcado por uma alta porcentagem de eliminados, o Tour Auto viveu uma última noite de difícil e seletiva ligação. Foi assim que Simon/Thépenier abandonou (cárter do motor furado); Whitehead/Riley (carcaça do diferencial rompido após um choque violento produzido no dia anterior pelo um Dyna Panhard de Rainaut que bateu na parte de trás de seu Jaguar), Schlesser e Sra. (um golpe de freio brutal para a entrada de uma ponte levou a Ferrari 25 metros abaixo de uma torrente, com o bico submerso na água, entre duas pedras), Lucas/Malle (ambos presos e acusado de atropelamento e fuga. Malle não foi solto até o dia seguinte, enquanto no dia anterior eles já haviam experimentado fortes emoções primeiro caindo num pântano e saindo dele graças a um carro de boi, então rolando um barril e se encontrando no quintal de uma fazendo) e Legourd/'Gallier" no Jaguar XK 150. Este último, depois de ter conhecido desde o início todos os tipos de infortúnio, travas de assento quebradas, mangueira de gasolina cortada, fechadura recalcitrante, problemas de embreagem e Overdrive fora de serviço, teve que desistir perto da meta por causa de um tanque de gasolina furado.



Os vencedores da categoria Turismo: Jean Estager à esquerda e Hermano da Silva Ramos à direita.

Apenas 29 carros chegaram a Nice. Entre eles, treze Grand Turismo: cinco de cada categoria isentos de qualquer penalidade.
Este Tour de France Automobile, muito difícil, reavaliou os sobreviventes e, em particular, os vencedores.
Gendebien e Bianchi, ao vencerem pela 3ª vez consecutiva a prova, apesar da oposição de pilotos talentosos como Mairesse, Schlesser, Trautmann, Schild, Abate, Lucas ou Simon, todos ao volante de carros quase idênticos, afirmou-se como estando em GT, nos especialista indiscutíveis da Tour Auto.
Por outro lado, em Turismo, após dois anos de domínio italiano, os Alfa Romeo foram derrotados pela associação Jaguar, Da Silva Ramos, Estager. A essa altura, ainda não sabíamos que o reinado da marca inglesa duraria cinco anos e, além disso, foi graças a um desertor da Alfa Romeo que, a partir de 1960, se mostrará imbatível, mas essa é outra história.
Ver RESULTADOS 1959/42 e 43

47 – WURZEN PLASS HILLCLIMB - ÁUSTRIA

No sábado, dia 27 de setembro foi disputada a prova na modalidade de Subida da Montanha, "Wurzen Plass", com partida nas proximidades da cidade de Villach, na Áustria e término no topo do Wurzen Plass, na divisa com a antiga Iugoslávia, num percurso de 4,6 km de pista de cascalho. A prova, válida pelo campeonato austríaco, reuniu carros Sport, GT.
Na amanhã todos estavam correndo para cima e para baixo na montanha, treinando não oficialmente e, logo depois do almoço, a estrada foi fechada, a cronometragem instalada e a prova começou.
As inscrições foram as mais variadas, incluindo BMC, Alfa Giulietta, Porsche, Ferrari. BMW e carros de Fórmula Júnior.
Na largada a pista estava húmida, o que melhorou o a situação do pisto de cascalho. A prova foi disputada em apenas uma tentativa para cada carro, com os carros ficando estacionados em cima da montanha, mas sendo permitido aos pilotos retornarem a pé até a base de largada, mesmo porque, alguns correram em mais de uma classe, com carros diferentes.
O mais rápido foi o piloto austríaco Ernest Vogel, com um Porsche 718 RSK que registrou o recorde para o percurso com o tempo de 2m48s2, com uma velocidade média de 95,5 km/h. O segundo e terceiro mais rápidos foram os Fórmula Júnior alemães, construídos com o motor de três cilindros DKW, com o motor colocado à frente e com tração dianteira, que, embora maiores que os Stangellini, se mostraram mais adaptados ao tipo de piso da prova. Na classe GT, Seppe Greger, num Porsche Carrera, bateu o BMW do campeoníssimo Hans Stuck, ficando a Ferrari GT do brasileiro Fritz D'Orey com a vitória na classe GT acima de 2.600 cc. D'Orey também competiu com um Fórmula Júnior Stanguellini, se classificando em quanto lugar da sua classe.
Quando todos os carros e pilotos estavam no topo da montanha, houve uma pause e, sem seguida, todos, incluindo o público, desceram para formar uma reunião na base, onde foi feita a entrega dos prêmios em um dos cafés locais.

48 – V CIRCUITO DO DERBY - RECIFE

Depois de seis anos sem corridas, Recife assistiu, no dia 27 de setembro, a quinta edição do "Circuito do Derby", prova que não era realizada desde 1952.
Essa corrida somente ocorreu pelo esforço da Associação dos Amadores de Automobilismo, entidade que surgiu em Recife, desafiando ao Automóvel Clube local, que estava inoperante com relação à realização de eventos esportivos automobilísticos.

Depois que o AC de Recife denunciou ao Automóvel Clube do Brasil que a Associação estava realizando eventos sem a sua autorização, os dirigentes da Associação foram ao Rio de Janeiro e conseguiram autorização do ACB, devendo seguir à risca as recomendações técnico-esportivas da entidade maior.

Os carros alinhados para a largada

Como preliminar foi disputada uma corrida de Lambretas que foi vencida por Edgard Saraiva e, terminada essa prova foi realizada a classificação para definição do grid de largada, sendo o mais rápido Paulo Marinho que, com o DKW Vemag nº 8 obteve o tempo de 1m51s0, ficando o grid de largada assim formado:

1ª fila: 8 – Paulo Marinho (DKW Vemag) – 1m51s0; 2 – Gegê Bandeira (VW) – 1m53s0; 22 – Joaquim Gomes (DKW Vemag) – 1m55s6.

2ª fila: 14 – Cláudio Carneiro (VW) – 1m56s0; 5 – Nivaldo Rocha (Triumph) – 1m56s0.

3ª fila: 14 – Edgar Morais (Citroen) – 1m57s0; 10 – José Geraldo Brito (Citroen) 1m57s4; Augusto Romangueira (Citroen) – 2m53s0.

4ª fila: 3 – João Herácilio (Simca); 4 -Max Chianca (Citroen).

João Regueira, derrapou na última curva, indo de encontro aos sacos de proteção e empenando o eixo traseiro do seu DKW Vemag, ficando impossibilitado de participar da prova, apesar do trabalho dos seus mecânicos que tiveram apenas 15 minutos para colocar o carro em condições de largar, o que foi impossível.

Iniciada a corrida, Paulo Marinho assumiu a liderança segundado por Joaquim Gomes. Essas posições não foram alteradas até o final da prova, porém a terceira colocação foi duramente disputada, inicialmente com Gegê Bandeira a mantendo até a 11ª volta, quando abandonou a corrida e entregou a posição para Cláudio Carneiro, que a manteve até a 18ª volta, quando Augusto Romangueira o superou para manter a posição até o final da corrida. Edgar Morais ocupou a quarta colocação desde a largada, sendo superado por Cláudio Carneiro na décima volta, sendo ultrapassado por Romangueira na 16ª volta, abandonando a prova na volta seguinte.

O vencedor foi Paulo Marinho que recebeu a bandeirada de chegada com Joaquim Gomes muito próximo.

Ver RESULTADOS 1959/45

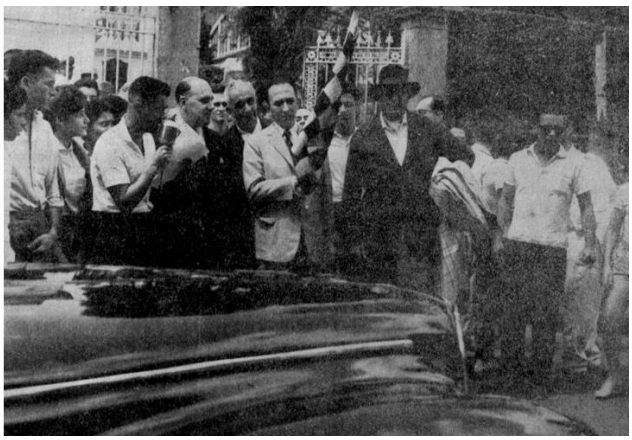
Vista panorâmica da entrada da reta de chegada com o DKW nº 22 de Joaquim Gomes, seguido pelo DKW Vemag nº 2 de Gegê Bandeira e pelo VW nº 12 de Cláudio Carneiro.

49 – RALLY DA LAGOINHA

No dia 27 de setembro, o Lagoinha Country Clube promoveu, em homenagem ao 52º aniversário de fundação do Automóvel Clube do Brasil, um Rally, com largada em frente à sede do ACB, na Rua do Passeio, Centro, RJ, num percurso de 47,500 km e contando com a participação de 43 carros, seguindo o seguinte itinerário: Largada às 14 horas em frente à sede do ACB, na Rua do Passeio e seguindo por: Avenida Beira Mar, Praia do Flamengo, Avenida Osvaldo Cruz, Praia de Botafogo, Túnel do Pasmado, Túnel do Leme; Av. Prado Júnior, Avenida Atlântica, Rua Francisco Otaviano, Avenida Vieira Souto, Jardim de Allah; Avenida Epitácio Pessoa, Fundos da Sociedade Hípica, Rua Jardim Botânico, Rua Pacheco Leão, Estrada D. Castorina, Vista Chinesa, Mesa do Imperador, Alto da Boa Vista, Estrada do Redentor, Estrada do Sumaré e chegada no Lagoinha Country Clube, localizado na Estrada Dom Joaquim Mamete.

O vencedor foi o veterano Aurélio Ferreira, formando dupla com Jorge Alberto no seu Ford "Fantasma". O resultado da prova foi a seguinte: 1º - Aurélio Ferreira/Jorge Alberto (Ford nº 66) - 20,0 pontos perdidos; 2º -José Carlos Catolano/Herbert Fortes Fº (VW nº 4) - 86,0; 3º - Sérgio Palhares/Carlos Palhares (Buick nº 18) - 106,0; 4º - Carlos Saboia/Marcos Maia (VW nº 62) - 146,0; 5º - Vitório Pareto Jr./Alba Pompeu (DKW Vemag nº 58) - 177,0; 6º - Aloísio Lemos/Sra. Aloísio Lemos (Porsche nº 12) - 178,0; 7º - Carlos Antônio Santos/Casanova (DKW Vemag nº 8) -179,0; 8º - Eduardo de Oliveira/Elísio Melo (Jaguar nº 14) - 201,0; 9º - Luís Fernando Oliveira/Alfeu Peçanha (VW nº 42) - 206,0; 10º - Armando Silva/René Ducap (Ford nº 46) - 242,0; 11º - Albino Brentar/Augusto Campos (VW) - 258,0; 12º - Moisés Saubel/Walter Maciel (Alfa Romeo) - 259,0; 13º - Antônio Joaquim Palhares/Regina Rosemburgo (Chevrolet) - 264,0; 14º - Renut Feitsma/Jan Feitsma (Rover) - 348,0; 15º - Aziz Nader/Lew Cobra (DKW Vemag) - 451,0; 16º - José Manhães/Mário Caetano (VW) - 590,0; 17º - Peter Kueners/Marcos Malta (Chevrolet) - 607,0; 18º Eduardo Gasparian/Ricardo Cantinho (MG) - 615,0; 19º - João Vital Melo/Manoel Martins (Peugeot) - 744,0; 20º Marcos Jorge/Gasparian (MG) - 825,0; 21º - Mário Marques Tourinho/Antônio M. Lopes (Hillman) - 1022,0; 22º - Hans Stephen Brum/Gunther Dobler (Volvo) - 1059,0; 23º - Paulo Gama/Ernesto Freire (Chevrolet) -

1078,0; 24º - Arlete Novais/Gabriel Novais (VW) - 1080,0; 25º - Túlio C. Cantinho/Roandio O. Lima (Simca) - 1086,0; 26º - Nivaldo Araújo/Paulo Dario (DKW Vemag) - 1086,0; 27º - José C. Manhães/Atila Figueiredo (Ford) - 1169,0; 28º - Manfredo Paulo/Maria Lúcia (Buick) - 1466,0; 29º - Sérgio Jacques/Esau Laranjeira (Alfa Romeo) - 1517,0; 30º - Thomas Woerdenbag/Sra. Thomas Woerdenbag (Buick) - 1560,0; 31º - Reynaldo Gentil/Roberto Gentil (Skoda) - 1573,0; 32º - João Luiz/Sra. João Luiz (Buick) - 1648,0; 33º - Guilherme Dolanda/Rubem Dolanda (Borgward) - 1781,0; 34º - Ardelim Pinto (Rover) - 2131,0; 35º - Marly Elisabeth/Rubem Vogt (VW) - 2208,0; 36º - Hugo Blum/Maria Silva (Lincoln) - 2413,0; 37º - Osvaldo Santos/Zenilton Ramos (Ford) - 3052,0; 38º - Luiz A. Linch/Eduardo A. Cruz (VW) - 3189,0; 39º - Francisco Guimarães/Lucia Helena (VW) - 3407,0; 40º - Fernanda P. Silva/Lizie Villar (Opel) - 4439,0; 41º - Antônio Almeida Pinho/Nina (Mercury) - 5031,0; 42º - Hélio Novak/DKW Vemag (14948,0) 43º - Luiz Leme/Zuleika Manhães (DKW Vemag).



À esquerda a largada da prova em frente à sede do Automóvel Clube do Brasil e à direita o Governador do Estado do Rio de Janeiro, Dr. Roberto Silveira, o Senador Miguel Couto Filho e o Coronel Sylvio Santa Rosa na largada do Paládio do Ingá.

50 – BRASILEIROS EM EL PINAR - URUGUAI

No dia 12 de outubro, Catharino Andreatta e Dante Carlan venceram uma corrida em El Pinar, Uruguai, pilotando um carro Skoda Octavia.

O Skoda Octavia de Catharino Andreatta/Dante Carlan perseguindo o DKW Auto Union nº 36.

51 – III CIRCUITO DE POÇOS DE CALDAS

No dia 18 de outubro foi realizada no balneário mineiro a terceira edição do “Circuito de Poços de Caldas”, com a realização de duas corridas, uma para a categoria Turismo e outra para as categorias Sport e Mecânica Nacional.

Durante os treinos de classificação, realizados pela manhã, o carro de Alberto Carraro derrapou, bateu num poste ficando bastante danificado e com isso não podendo participar da corrida de Mecânica Nacional.

A primeira prova do programa, destinada aos carros de Turismo, teve alinhados na primeira fila Antônio Versa na Carreteira Corvette nº 78, Emílio Zambello, com Fiat Fulgor; e Marinho César Camargo, com DKW Auto Union F93.

Dada a largada, Marinho tomou a ponta, sendo seguido de perto por Zambello, com Versa tendo largado mal e caído para a terceira posição. Versa foi se recuperando chegando a passar por Zambello, mas quando se aproximava de Marinho teve que recorrer aos serviços do boxes se atrasando para terminar a corrida apenas na sexta posição. Marinho foi o vencedor, com Zambello em segundo e Scuracchio em terceiro.

Ver RESULTADOS 1959/46

Marinho Camargo (DKW) seguido por Antônio Versa (Chevrolet)

Para a prova principal, alinharam dezesseis carros, uma vez que Alberto Carrara se acidentou nos treinos, quebrando a suspensão da sua Maserati e ficando afastado da prova. A primeira fila de largada, foi composta por Jean Louis Lacerda (Ferrari 250TR/58); Arthur Souza Costa (Ferrari 750 Monza) e Celso Lara Barberis (Porsche 550 RS).

Dada a largada, tomou a ponta Jean Louis Lacerda, que ainda no início da prova foi superado por Arthur Souza Costa, enquanto Celso Lara Barberis corria na terceira posição.

José Gimenez Lopes, que corria num carro construído por Tony Bianco, com motor Porsche, um precursor dos Fórmula Júnior no país, rodou, subiu na calçada, foi ajudado pelos populares, mas acabou sendo excluído da prova.

A luta pela liderança passou a ficar apenas entre Souza Costa e Lara Barberis, quando Jean Louis Lacerda abandonou a corrida. Pouco depois foi a vez de Souza Costa abandonar e com isso Barberis venceu com tranquilidade, seguido por Moroni Giorgio, que estreava uma Ferrari 500TRC e pelo veterano Luiz Valente, que venceu categoria Mecânica Nacional.

Ver RESULTADOS 1959/47

Jean Louis Lacerda, que liderou a prova, mas teve que abandonar

52 – ARRANCADA EM QUARTO DE MILHA

A segunda etapa do campeonato do Quarto de Milha foi disputada no dia 18 de outubro, em Porto Alegre, ficando com o melhor tempo Antônio Carlos Barcelos (Ford Fairlane), seguido por Paulo Velhinho (Chevrolet Belair) que venceu a classe até 6.000 cc e também ficou em segundo lugar na classe até 7.000 cc. Antônio Carlos Barcelos ainda foi o segundo na classe até 6.000 cc.

Ver RESULTADOS 1959/48

53 – SUBIDA DA SERRA DO MAR

A tradicional Subida da Serra do Mar, na sua terceira edição, organizada pelo Jornal HP, foi realizada no dia 25 de outubro, tendo como vencedor José Gimenez Lopes ao volante de um Porsche 550 RS, com uma média horária de 65,787 km/h.

Com 23 participantes, a prova foi dividida em cinco categorias/classes, com a maioria dos pilotos competindo em mais de uma categoria/classe, sendo vencedores:

Categoria Força Livre – José Gimenez Lopes (Porsche 550RS);

Categoria Força Livre até 2.500 cc – José Gimenez Lopes (Porsche 550RS);

Categoria Turismo Força Livre – Rodolfo Porato (Simca Chambord);

Categoria Turismo até 2.000 cc – Eduardo Scuracchio (DKW Vemag)

Categoria Turismo até 1.300 cc – Eduardo Scuracchio (DKW Vemag)

Nessa prova estreou o Simca Chambord fabricado no Brasil, que foi piloto pelo engenheiro da Simca Rodolfo Porato, que venceu na categoria Turismo Força Livre.

Ver RESULTADOS 1959/48

54 – GP SHELL – F-JÚNIOR – VALLELUNGA - ITÁLIA

No dia 25 de outubro foi disputado no Autódromo de Vallelunga, em Roma, Itália, o GP Shell de Fórmula Júnior, que contou com a participação do brasileiro Christian Heins que se classificou na quarta posição. A

prova foi vencida pelo italiano Antônio Maglione, com o tempo de 33m22s7, média de 97,069 km/h, com Roberto Lippi em terceiro e Richie Ginther em terceiro.

Ver RESULTADOS 1959/50

55 – VIII COPA DE OURO DA SICÍLIA – FÓRMULA JÚNIOR

Mais uma prova de Fórmula Júnior foi disputada no dia 04 de novembro, a VIII Copa de Ouro da Sicília, disputada no circuito de Siracusa, com a participação do brasileiro Christian Heins, que entretanto, foi obrigado a abandonar. O vencedor foi o italiano Raffaele Cammarota, com o tempo de 1h08m37s7, média de 144,255 km/h, o segundo Renato Pirocchi e o terceiro Lorenzo Bandini.

Ver RESULTADOS 1959/51

56 – IV MIL MILHAS BRASILEIRAS

Com largada às 20h30m do dia 21 de novembro, foi iniciada a 4ª Edição das Mil Milhas Brasileiras, que contou com a participação de 42 carros, entre eles a equipe Vemag que fazia sua estreia sob o comando de Jorge Lettry.

O DKW de Karl e Henrique Iwers que se classificaram em 4º lugar

Iniciada a corrida, Chico Landi tomou a dianteira seguido por Gimenez Lopes, Catharino Andreatta, Christian Heins, Caio Marcondes, Emílio Zambello, Cláudio Daniel Rodrigues e os demais. Na sexta volta, Landi parou nos boxes, com o motor falhando. O seu mecânico "Cacau" providenciou os reparos, mas a duração de Landi na corrida durou apenas até a 20ª volta.

Quando Landi parou, Gimenez assumiu a ponta seguido por Catharino e Heins e pouco depois, Andreatta assumiu a liderança, quando Gimenez teve que recorrer aos boxes, onde permaneceram por cerca de uma hora reparando os defeitos surgidos. A partir de então, Catharino tomou a ponta, acossado por Luiz Américo Margarido.

Das 22 horas de sábado, até às 4 horas da manhã de domingo, um forte nevoeiro encobriu a pista paulistana, fazendo com que os pilotos reduzissem a velocidade.

Às 3 horas de manhã, Luiz Américo Margarido capotou seu carro, sem sofrer ferimentos graves, mas ficando fora da corrida. Nessa altura, quem oferecia resistência a Catharino Andreatta era Ivo Rizzardi que chegou a assumir a liderança por algumas voltas, mas na 100ª volta Breno Fornari, que fazia dupla com Catharino Andreatta, recuperou a posição de líder.

Da esquerda para a direita: 18 – Eugênio Martins/Christian Heins (DKW Vemag), 50 – Luiz Américo Margarido/Celso Lara Barberis (Carretera Chevrolet capotada por Margarido) e 36 – Emílio Zambello/Ruggero Peruzzo (Fiat Fulgor)

Depois de rodar na pista, Christian Heins chocou-se com o carro de Aguinaldo Góes, que foi atirado contra o Ford de Andreatta/Fornari, amassando a lateral do carro da dupla líder, sem ocasionar danos maiores.
Mais tarde, debaixo de uma chuva fina, Aguinaldo Góes capotou e Aldo Costa parou nos boxes com um princípio de incêndio, quando fazia um excelente desempenho, superado o problema, o carro retornou à corrida.
A dupla Catharino Andreatta/Breno Fornari recebeu a bandeirada de chegada como vencedor, depois de completar 201 voltas, no tempo de 16h22m38s, média de 98,200 km/h. Se recuperando do longo tempo perdido sendo reparado nos boxes, a dupla José Gimenez Lopes/Camillo Christófaro se classificou em segundo lugar, com três voltas de atraso.
A seguir se classificaram carros de pequena cilindrada, com Lauro Bezerra/Caio Marcondes Ferrari (VW Porsche) em quarto, Karl Iwers/Henrique Iwers (DKW Vemag) em quinto, e Emílio Zambello/Ruggero Peruzzo (Fiat 1100) em sexto.

Os vencedores da prova Catharino Andreatta e Breno Fornari

57 – RALLY DE ADRIANÓPOLIS

No dia 22 de novembro o Automóvel Clube do Brasil organizou um Rally com largada em frente ao Palácio Ingá, sede do Governo do Estado do Rio de Janeiro, em Niterói, seguindo até o Autódromo de Adrianópolis, num percurso de 137,500 km, que contou com a participação de 16 carros, sendo a seguinte, a classificação final: 1º - Paulo Brito/Irani Pontes de Sousa - 344,0 pontos perdidos; 2º - Alberto Linch/Délio Antunes- 361,0; 3º - João Vital Melo/Manoel Martins - 759,0; 4º - Eduardo de Oliveira/Elísio Melo - 1082,0; 5º - Josué Reys Peixoto/Antero Fernandes - 1134,0; 6º - Frederico Lopes/Maria Cecília - 1396,0; 7º - Amâncio Taveira/Onildo Pedrosa - 1425,0; 8º - Aloísio Lemos/Tales Magalhães - 1484,0; 9º - Hugo Santos Plum/Ariadne Paranhos - 2237,0; 10º - Arlete Novais/Gabriel Novais - 2291,0; 11º - Luiz D'Orey/Eduardo Cruz - 2408,0; 12º - Joaquim Leite/Alzira Rezende - 2935,0; 13º - Nelson Oliveira Ramos/Nilton Pimenta- 3120,0; 14º - Mário Marques Tourinho/Antônio L. Marques - 4698,0; 15º - Antônio Almeida Pinho/Manoel da Silva - 5389,0; 16º - Joaquim Ferreira Silva/Amândio Leite Monteiro - 8618,0.

58 – GP DOS ESTADOS UNIDOS - SEBRING

A corrida final do Campeonato Mundial de Fórmula 1 da temporada de 1959 ocorreu em Sebring em 12 de dezembro. O campeonato estava reduzido a uma batalha entre Jack Brabham, com 31 pontos; Stirling Moss, com 25,5, e Tony Brooks com 25.

A espetacular largada da prova

A Cooper levou para os Estados Unidos o carro de 1959 para o líder do campeonato, Jack Brabham e o de 1958 para Bruce McLaren. Masten Gregory ficou de fora, ainda se reestabelecendo do ferimento sofrido no GP da França. Por sua vez a Ferrari levou quatro carros, para Tony Brooks, Phil Hill, Cliff Allison e Wolfgang von Trips. A terceira equipe de fábrica inscrita foi a Lotus, com dois Mark 16, com motor Climax, inscritos para Innes Ireland e Alan Stacey. Entre as equipes particulares, o maior destaque foi para a Rob Walker que levou dois Cooper Climax para Stirling Moss e Maurice Trintignant. Com a ausência da BRM, Harry Schell foi inscrito em um Cooper Climax pela Ecurie Blue da sua família. Outro que ficou livre foi Roy Salvadori, que

na ausência da Aston Martin, foi mais uma vez inscrito por Tommy Atkins com o Cooper Maserati. A lista de inscritos foi completada por Harry Blanchard com seu Porsche 718 RSK; Alejandro de Tomaso com um Cooper Osca; o brasileiro Fritz D'Orey, inscrito pela Tec Med americana, que nada mais era do que uma Maserati 250F modificada; George Constantine em Cooper Climax; Phil Cade, com Maserati 250F; Bob Said num antigo Connaught; e Rodger Ward, campeão da Indy, que foi inscrito com um Kurtis Kraft com motor Offenhauser, cujo fabricante também produzia seus carros para a Indy.

Jack Brabham empurrando seu Cooper até a linha de chegada

Realizados os treinos, que na época eram utilizados para a definição do grid de largada, o mais rápido foi Stirling Moss, com o tempo de 3 minutos cravados, média de 167,360 km/h, completando a primeira fila Jack Brabham e Harry Schell. A segunda fila teve Brooks e Trintignant; terceira; Trips, Allison e Hill; quarta: Ireland, McLaren e Salvadori; quinta: Stacey e Said; sexta: De Tomaso, Constantine e Blanchard; sétima: D'Orey e Cade (que acabou não largando) e. na última posição Roger Ward, no KK Offenhauser.

Na largada, Moss e Brabham partiram na frente, com Schell caindo para o nono posto e Bruce McLaren, se beneficiando do acidente entre Von Trips e Brooks, que se tocaram na primeira curva, pulando para a terceira colocação. Hill era o quarto, seguido por Ireland e Allison. Brooks tinha caído para a 15ª posição e vinha lutando por uma posição honrosa, mesmo sabendo que suas chances de título tinha esvaziado. Ward, ocupava a 14ª posição e Fritz D'Orey a 12ª.

Stirling Moss vinha abrindo vantagem em relação ao Jack Brabham, mas na quinta volta teve seu câmbio quebrado e suas chances de conquistar o título acabaram. Tony Brooks assumiu a nona colocação, depois de passar por D'Orey, Schell, Constantine, Ward e De Tomaso. Na frente, Brabham era o primeiro, escoltado por McLaren, com Cliff Allison em terceiro, fortemente ameaçado por Von Trips e Trintignant.

Mas problemas de embreagem fizeram Allison perder desempenho caindo para a quinta colocação, enquanto Tony Brooks tinha passado por Salvadori para assumir a sexta posição. Von Trips batalhava para se manter na terceira colocação, apesar da superioridade dos carros de motor traseiro, se mantendo às duras penas à frente de Trintignant.

Jack Brabham começou a enfrentar problemas no seu Cooper, mas era escudado por seu leal companheiro de equipe Bruce McLaren. Trips teve que parar nos boxes e, com isso, Brooks assumiu a quarta posição.
Há pouco mais de 500 metros da linha de chegada, na última volta, Jack Brabham viu seu Cooper parar por falta de combustível, o que foi o resultado de uma jogada arriscada que o piloto havia tomado, largando sem encher completamente o tanque de combustível, para que tivesse menos pesado para poder lutar pela liderança da prova. Desceu do carro e passou a empurrá-lo para a linha de chegada.
Percebendo a situação, McLaren acelerou para vencer a prova com apenas 6/10 de segundo à frente de Trintignant. Brooks também passou por Brabham recebendo a bandeirada de chegada na terceira colocação, com Brabham em quarto. Com o resultado, Brabham sagrou-se campeão mundial de Fórmula 1.
Ver RESULTADOS 1959/53

58 – GP DOS ESTADOS UNIDOS - SEBRING

Como preliminar do GP dos Estados Unidos, foram disputadas diversas corridas, entre elas uma destinada aos carros de Fórmula Júnior, que foi vencida pelo americano Walt Hansgen, terminando em segundo lugar o brasileiro Fritz D'Orey.
Ver RESULTADOS 1959/54