

1962

1 – KART EM SÃO PAULO (07/01/1962)

A 15ª etapa do campeonato paulista de Kart de 1961 ocorreu no dia 7 de janeiro de 1962, no kartódromo do Santa Cruz Weekend, em Cotia.

Durval Viscardi venceu as duas categorias (Standard e Especial), estabelecendo o recorde para a volta na pista de 400 metros, com o tempo de 39s4, superando o anterior que era de 39s8.

Na categoria “Especial” os resultados foram os seguintes: 1º Durval Viscardi; 2º Maneco Combacau; 3º Joaquim Carlos Mattos; 4º Wilson Fittipaldi Júnior; e 5º José Carlos Pace, 6º José Roberto Freixo, 7º Renato Melo.

Na categoria “Standard” o resultado foi o seguinte: 1º Durval Viscardi; 2º Giovanni Moschetti. 3º Carlos A. Oliveira; 4º Hugo Porta; 5º José Roberto Freixo, 6º Maneco Combacau, 7º Wilson Fittipaldi Jr.

Wilson Fittipaldi Júnior e Manoel Combacau mantiveram a liderança nas categorias “Standard” e “Especial”, respectivamente.

2 – CIRCUITO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (07/01/1962)

A já tradicional prova de São José dos Pinhais, no Paraná, na sua 4ª edição foi disputada no dia 7 de janeiro em comemoração aos 109 anos de fundação da cidade, sendo disputadas três corridas.

A primeira para carros até 1.300 cc, não sendo permitida a participação, nessa categoria dos carros DKW Vemag, proibição, que segundo os organizadores, visava equilibrar mais a disputa, teve a vitória de Ney Romano, com Volkswagen, que cobriu 30 voltas, perfazendo 63 quilômetros, no tempo de 46m45s0, média de 80,856 km/h.

A segunda prova, para carros turismo sem preparação, até 4.200 cc, com participação dos DKW Vemag, foi vencida por um desses carros, pilotado por Marcos Olsen, que gastou 1h01m15s0, média de 82,286 km/h, para cobrir os 84 quilômetros da prova.

Finalmente, a prova para Turismo Força Livre, contou com 6 carros e, o favorito, Adir Moss, liderou a corrida até ser obrigado a abandonar depois de 10 voltas e o vencedor foi Altair Barranco, com Carretera Ford, que completou 147 quilômetros, no tempo de 1h43m02s0, média de 85,603 km/h.

[Ver RESULTADOS 1962/1](#)

3 – I 12 HORAS DE INTERLAGOS (25/01/1962)

O 11º “GP Cidade de São Paulo” foi disputado no dia 25 de janeiro de 1962, como parte das comemorações do Aniversário da Cidade de São Paulo, com uma corrida com duração de 12 Horas.



À esquerda durante a noite, o DKW Vemag nº 11 de Flávio Del Mese/Juvenal Terra perseguido pelo FNM 2000 JK nº 57 de Joluan/Buby Loureiro e à direita, chegada do DKW Vemag nº 2 de José e Armando Ramos.

Essa prova foi a primeira disputada no país, dentro dos novos regulamentos aprovados pela Federação Internacional de Automobilismo – FIA, no que dizia respeito a corridas com carros da categoria “Turismo”, sem preparação. E o rigor dessas regras acabaria provocando o excessivo número de carros excluídos durante a prova ou desclassificados ao seu final.

Foram registradas 39 inscrições, com vinte e um participando da prova de classificação, com os demais sendo posicionados para a largada por sorteio, com o alinhamento ficando formado da seguinte forma: 1 – Bird Clemente (DKW Vemag nº 10) – 4m44s1; 2 – Celso Lara Barberis (Alfa Romeo Giulietta TISS nº 25) – 4m47s1; 3 – Ubaldo Lolli (Simca Chambord nº 50) – 4m47s6; 4 – Flávio Del Mese (DKW Vemag nº 11) – 4m53s5; 5 – Ugo Galina (FNM 2000 JK nº 59) – 4m54s9; 6 – Henrique Iwers (DKW Vemag) – 4m58s2; 7 – Ruggero Peruzzo (FNM 2000 JK nº 55) – 5m04s7; 8 – Wilson Fittipaldi Jr. (DKW Vemag nº 7) – 5m05s6; 9 – Sérgio Medeiros (DKW Vemag nº 17) – 5m07s4; 10 – Jair Santiago (DKW Vemag nº 5) – 5m09s8; 11 – Antônio Sceppa (DKW Vemag nº 3) – 5m13s1; 12 – Ignácio Terrana (Simca Chambord nº 51) – 5m13s8; 13 – Paulo Serrador (DKW Vemag nº 6) – 5m13s6; 14 – Norman Casari (DKW Vemag nº 23) – 5m20s7; 15 – Rio Negro (VW Sedan 1200 nº 8) – 5m25s5; 16 – Leon Max (FNM 2000 JK) – 5m25s6; 17 – Sérgio Micheloni (DKW Vemag nº 16) – 5m34s7; 18 – Victorio Azzalin Fº (Alfa Romeo Giulietta TISS nº 19) – 5m38s6; 19 – Francisco Melo Jr. (VW Sedan 1200 nº 26) – 5m44s9; 20 – Eugênio Martins (FNM 2000 JK) – sem tempo; 21 – Volante 46 (VW Sedan 1200 nº 18) – sem tempo. Os demais ficaram assim posicionados por sorteio: 22 – 57 – FNM 2000 JK; 23 – 54 – FNM 2000 JK; 24 – 56 – Volvo PV 444 (não largou); 25 – 58 – FNM 2000 JK; 26 – 30 VW Sedan 1200 (não largou); 27 – 1 – Renault Dauphine; 28 – 15 – VW Sedan 1200; 29 – 20 – DKW Vemag; 30 – 48 – FNM 2000 JK; 31 – 21 – Renault Dauphine; 32 – 22 – DKW Vemag; 33 – 53 – FNM 2000 JK (não largou); 34 – 14 – DKW Vemag; 35 – 4 – DKW Vemag; 36 – 28 – VW Sedan 1200; 37 – 13 – DKW Vemag; 38 – 2 – DKW Vemag; e 39 – 33 – Alfa Romeo Giulietta TISS.

Quando os carros estavam alinhados ao “estilo Le Mans”, para a largada, notava-se a ausência de três, fazendo com que 36 carros iniciassem a prova, cuja bandeirada de largada foi dada pelo Prefeito de São Paulo, Sr. Prestes Maia.

Iniciada a corrida, o Simca nº 50 de Ubaldo Lolli foi o primeiro a largar, mas a primeira volta foi completada com o DKW Vemag nº 10, pilotado por Bird Clemente, na liderança, com o piloto comandando o início da prova, seguido por um pelotão de FNM 2000 JK.

Com apenas 15 minutos de corrida, Luiz Pereira Bueno entrou nos boxes com seu Dauphine com problemas mecânicos e acabou sendo excluído pelos comissários desportivos, pois o regulamento da prova previa que os carros somente poderiam parar nos boxes depois de uma hora de corrida, critério difícil de ser aceito, mas que teve que ser cumprido.

Ao ser completada a primeira hora de corrida, os carros ocupavam as seguintes posições: 1º Bird Clemente (DKW 11); 2º Ugo Galina (JK 59); 3º Eugênio Martins (JK 47); 4º Wilson Domiti (DKW 4); 5º Camillo Christóforo (JK 54); 6º Pedro Jaú (DKW 20); 7º Antônio Carlos Avallone (JK 58); 8º Emílio Zambello (JK 55); 9º Leon Max (JK 60); e 10º Karl Iwers (DKW 12).



Chegada vitoriosa do JK nº 54 de Chico Landi/Camillo Christóforo.

Passado esse início espetacular do DKW, os “JK” foram dominando a corrida e, durante a madrugada, a luta pela liderança foi travada entre os carros 54 de Chico Landi/Camillo Christófaros; 55 de Emílio Zambello/Ruggero Peruzzo; e 58 dos dois Antônio Carlos, Aguiar e Avallone.

Por volta das 4 horas o líder era o carro 58 e às 6 da manhã, com metade de prova disputada, o líder era o 54, com o 58 recolhido aos boxes para não continuar na corrida.

E a prova foi se desenvolvendo sem maiores alterações, com a dupla Landi/Christófaros cruzando a linha de chegada depois de 12h01m05s, tendo completado 153 voltas, o que equivale a 1.224 quilômetros.

O segundo foi o “JK” nº 55 de Zambello/Peruzzo, com duas voltas de atraso e o terceiro, outro “JK”, o número 59 de Ugo Galina/Michelle Ferretti.

O vencedor da classe até 1.300 cc foi o DKW Vemag nº 11 dos gaúchos Flávio Del Mese/Juvenal Terra Dominice que concluíram a prova na quarta posição.

O segundo nessa classe e quinto geral foi a Alfa Romeo Giulietta de Piero Gancia/Celso Lara Barberis.

O DKW nº 10, de Marinho e Bird, que tanto incomodou os “JK” no início da corrida, acabou desclassificado, embora tenha recebido a bandeirada de chegada na sexta posição, pois na sua última parada nos boxes, precisou de ser empurrado para que o seu motor voltasse a funcionar.

[Ver RESULTADOS 1962/2](#)

4 – AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL EM BRASÍLIA

Em janeiro, o Prefeito do Distrito Federal, Sr. Sette Câmara, autorizou a realização de corridas automobilísticas em Brasília e, devido às divergências entre o Conselho Nacional de Desportos e o Automóvel Clube do Brasil, não solicitou autorização a esse clube, com seu presidente, Sylvio Santa Rosa, se rebelando e solicitando que o prefeito cancelasse o evento. Não recebendo manifestação do prefeito, o presidente do ACB decidiu designar o Sr. Adolfo Almeida como seu representante em Brasília, que prontamente criou uma comissão de corridas, compostas pelos Srs. João Henrique Raupp, presidente do Wolks Clube de Brasília, Hugo Roberto Sola, diretor desse clube, Arthur Troula e Paulo Roberto Santiago. A decisão foi inteligente, uma vez que a prova programada para o dia 28 de janeiro seria organizada pelo Wolks Clube de Brasília, o que a tornou como sendo vinculada ao ACB.

5 – CORRIDA EM BRASÍLIA (28/01/1962)

No dia 28 de janeiro foi organizada pelo “Wolks Clube de Brasília”, sob supervisão do Automóvel Clube do Brasil, uma corrida automobilística tratada como preparativo para os “1000 Quilômetros de Brasília”. O circuito escolhido, com 4.000 metros era localizado na entrada do “Clube Cota Mil”, na orla do Lago de Brasília, com os carros seguindo até à altura da Embaixada Americana, passando pelo largo da Embaixada do Irã e retornando ao referido clube. O vencedor da prova foi Willy Zweitzack, um suíço radicado em Brasília, dono do restaurante “Chez Willy” e apaixonado por corrida de automóveis, que pilotou um Simca Chambord. Em segundo lugar chegou Hugo Roberto Sola, com Renault Dauphine e, em terceiro, Paulo Ucello, com Volkswagen.

6 – CORRIDA DE KART EM SÃO PAULO (04/02/1962)

A penúltima etapa do Campeonato Paulista de Kart, de 1961, foi disputada no dia 4 de fevereiro de 1962, no Kartódromo de Cotia, com José Carlos Pace (Rois Kart) e Durval Viscardi (Mo-Kart) sagrando-se vencedores nas categorias “Standard” e “Especial”, respectivamente. As corridas foram disputadas com tempo chuvoso e a melhor volta do dia foi registrada por Wilson Fittipaldi Júnior, com o tempo de 40s4, na prova da categoria “Especial”. Os resultados foram os seguintes: 1 – Categoria “Standard” – 1º José Carlos Pace (Rois Kart); 2º Horácio Tulli Júnior (Mo-Kart); 3º Ângelo Pace (Rois Kart). 2 – Categoria “Especial” – 1º Durval Viscardi (Mo Kart); 2º Wilson Fittipaldi Júnior (Rois Kart); 3º Alberto Moura (Mo Kart).

7 – PROVA PREFEITO SETTE CÂMARA – BRASÍLIA (04/02/1962)

No dia 04 de fevereiro, mais uma corrida automobilística foi disputada em Brasília, organizada pelo Wolks Clube de Brasília, com aprovação do Automóvel Clube do Brasil e disputada num circuito improvisado na Estação Rodoviária e contou com a participação de seis carros.



Enio Garcia, vencedor da prova.

Iniciada a corrida, assumiu a liderança o Dauphine nº 13 de Hugo Sola, seguido por Enio Garcia, Dauphine nº 64, Milton Cruzck, Dauphine nº 38 e Inácio Corrêa Leite Jr., DKW Vemag nº 16. O carro mais potente, o Simca de Willy Zweitzack, que tinha vencido a prova disputada uma semana antes, teve problemas e largou bastante atrasado. Enio Garcia tomou a ponta um pouco antes de ser completada a primeira volta e logo foi se distanciando, mantendo a liderança até o final da corrida. Hugo Sola se manteve em segundo por algumas voltas até ser ultrapassado por Inácio Corrêa Leite Jr., que ao volante do seu DKW, começou fazer volta mais rápida sobre volta mais rápida, até cravar o tempo de 1m48s, mas não teve tempo necessário para alcançar o carro de Enio Garcia.

[Ver RESULTADOS 1962/3](#)

8 – PROVA ANTONINHO BURLAMAQUE (11/02/1962)

A abertura da temporada gaúcha de automobilismo ocorreu no dia 11 de fevereiro com a disputa da 8ª edição da “Prova Antoninho Burlamaque”, disputada na distância de 101 quilômetros por estrada, entre Porto Alegre e Capão da Canoa. Apesar de ser uma prova local, acabou se transformando em um problema entre os automobilistas gaúchos e paulistas, quando três carros foram inscritos pela Willys para participar da prova. Foram três Renault Gordini, carro recém lançado pela montadora e que não estava ainda homologado para correr nas provas da categoria “Standard” e, sendo assim os gaúchos proibiram a sua participação nessa categoria, devendo suas inscrições serem aceitas apenas na categoria “Turismo Força Livre”. Ocorreu uma grita geral por parte da montadora, chegando inclusive os dirigentes do Automóvel Clube do Brasil pensar em proibir a corrida.

Os carros, que deveriam ser pilotados por Chico Landi, Christian Heins e Luiz Pereira Bueno acabaram não participando da corrida que foi vencida pelo campeão de 1961, José Asmuz, com o tempo de 52m02s0, média de 116,464 km/h. Entre os carros da categoria “Turismo Standard”, sagraram-se vencedores: Classe “A” (Simca, FNM, Aero Willys) – Aldo Costa (Simca) – 1h00m07s8; Classe “B” (DKW Vemag) – Henrique Iwers (DKW Vemag) – 1h09m24s0; Classe “C” (Volkswagen e Dauphine) – Rui Bastian (VW) – 1h16m41s0.

[Ver RESULTADOS 1962/4](#)



À esquerda Catharino Andreatta e à direita Júlio Andreatta

9 – CAMPEONATO PAULISTA DE KART DE 1961 (11/02/1962)

Com a realização da última etapa do Campeonato Paulista de Kart de 1961, no dia 11 de fevereiro, o Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP divulgou o resultado final do campeonato que foi o seguinte:

1 – Categoria “Standard”: Campeão – Wilson Fittipaldi Júnior, 240 pontos; vice-campeão – Giovanni Moschetti, 157; 3º - Rubens A. Marques, 117; 4º - Carol Figueiredo, 105; 5º - Durval Viscardi, 103; 6º - Cláudio Daniel Rodrigues, 97; 7º - Maneco Combacau, 95; 8º - Carlos Lazaro Júnior, 84; 9º Joaquim Cacao Mattos, 83; 10º Carlos A. de Oliveira, 78.

2 – Categoria “Especial”: campeão – Wilson Fittipaldi Júnior, 189 pontos; vice-campeão – Maneco Combacau, 171; 3º - Carlos A. de Oliveira, 146; 4º - Durval Viscardi, 102; 5º - Joaquim Cacao Mattos, 99; 6º - Giovanni Moschetti, 86; 7º - Júlio Thenner, 83; 8º - Zeferino Veloso, 83; 9º - Bento C. Bueno, 55; 10º - Carlos Lázaro Júnior, 53.

10 – PRÊMIO VICTOR LOSACCO (25/02/1962)

Foi disputada no dia 25 de fevereiro uma série de corridas em Interlagos, com a prova de fundo recebendo o título de “Prêmio Vitor Losacco”, em justa homenagem ao preparador de carros de corrida falecido durante os “500 Quilômetros de Interlagos” de 1961.

Como preliminares foram realizadas corridas divididas por marcas e modelos dos carros fabricados no Brasil, que recebeu o título de “Festival de Marcas”, que foram assim distribuídas: 1 – Renault Gordini e Dauphine; 2 – DKW Vemag; 3 – Volkswagen; 4 – FNM-JK; 5 – Simca; e 6 – Aero Willys e Alfa Romeo (mesmo não sendo fabricado no Brasil).

As provas 4, 5 e 6 não foram disputadas em função da falta de um mínimo de 3 participantes, enquanto a prova 3, teve sua distância diminuída de 5 para 3 voltas em função de contar apenas com 4 concorrentes.

A primeira corrida do “Festival de Marcas”, destinada aos Renault Dauphine, reuniu 5 dos 6 carros inscritos, deixando de largar o carro nº 25, de Walter Lotaif. Observe-se que Os Renault Gordini fabricados pela Willys do Brasil ainda não estavam homologados, mas acabaram sendo aceitos pelos organizadores, uma vez que esses carros, cuja diferença básica era a utilização de um câmbio de quatro marchas ao invés do de três marchas dos carros nacionais homologados, eram fabricados na França. Para distingui-los o estamos chamando de Gordini, nome do modelo já à venda no Brasil, mas ainda não homologado para corridas. Dessa forma, deve-se destacar a enorme diferença de desempenho entre os carros de quatro e de três marchas.

Venceu, mas não levou, Christian Heins, que foi desclassificado por irregularidades no seu carro que foi inscrito em nome do piloto, mas que tinha sido preparado na fábrica, testando novos melhoramentos para serem incluídos no carro. Com essa desclassificação a vitória ficou com José Ramos, seguido por Luiz Antônio Greco e Luiz Pereira Bueno, ficando Euclides Pinheiro muito atrasado, correndo com um “lento” Dauphine.



Christian Heins chegou em primeiro, mas foi desclassificado na prova dos Renault.

A segunda prova, teve onze DKW Vemag inscritos, mas dois não se apresentaram e com isso a corrida foi disputada por nove. Os dois carros oficiais da fábrica não tiveram dificuldade em vencer, ficando Bird Clemente em primeiro e Marinho em segundo. Em terceiro classificou-se "Volante 13" e em quarto Jair Santiago.



Largada da prova dos DKW Vemag

A prova para carros Volkswagen, teve 10 inscritos, porém somente 4 se apresentaram e com isso os organizadores reduziram a distância de 5 para 3 voltas. Venceu Geraldo "Mancal" Freire, que terminou 17

segundos à frente de Rio Negro que ficou em segundo, enquanto o terceiro foi Francisco Lameirão. Gilberto Augusto abandonou essa prova com problemas mecânicos.

Ver RESULTADOS 1962/5

A prova principal, Prêmio Victor Losacco” reuniu nada menos que 25 carros e se apresentavam como favoritos os dois Simca de fábrica, os dois DKW, também de fábrica, o Simca de Ubaldo Lolli e os JK de Antônio Carlos Aguiar e Ugo Gallina. Aguiar pilotou o JK de Avallone, pois esse deveria correr a prova preliminar desses carros que não foi realizada.



Largada do Prêmio Victor Losacco, com Jayme Silva, Ciro Cayres e Antônio Carlos Aguiar na primeira fila.

Definido por sorteio, as três primeiras filas do grid de largada ficaram assim definidas: 1ª 58 – JK de Aguiar; 44 – Simca de Cayres; e 46 – Simca de Jayme; 2ª fila: 50 – Simca de Lolli; 59 – JK de Galina; e 11 – DKW de Bird; 3ª fila: 10 – DKW de Marinho; 3 – DKW de Sceppa; 13 – DKW de “Volante 13”.

Iniciada a corrida, saltou na ponta o Simca de Ciro Cayres, seguido pelo de Jayme Silva e pelo JK de Carlinhos Aguiar, situação que se manteve até o carro de Aguiar abandonar a prova com o diferencial quebrado. Ciro e Jayme passaram então a liderar com larga vantagem para os dois DKW de fábrica que tinham as incômodas perseguições de Ubaldo Lolli e Ugo Gallina.

As “fofocas” nos boxes davam conta de que os carros da Simca estariam fora do regulamento e que deveriam ser desclassificados ao final da prova. Uns falavam que contavam com motor do modelo “Presidence”, que dispunha de dois carburadores, outros afirmavam que os carros tinham uma quarta marcha colocada no espaço da ré.

Depois de completarem a nona volta com grande vantagem, eis que os dois carros cumpriram a décima e última volta pelo anel externo da pista de Interlagos e foram imediatamente excluídos da prova.

Os pilotos alegaram que acharam que tinham recebido a bandeirada de chegada, o que não ocorreu e com isso ficou a dúvida se essa atitude, de dar a última volta pelo anel externo, não foi programada em função dos carros estarem fora do regulamento. Interessante foram as propagandas que a Simca fez nos periódicos dando como sendo sua a vitória na prova, o que aumentou a desconfiança.

Marinho César Camargo acabou vencendo a prova, seguido por Bird Clemente e Ubaldo Lolli. Este último acabou sendo desclassificado na vistoria técnica realizada depois da prova, que constatou que o carro estava com sua cilindrada aumentada, ou seja, com a versão do Presidence que tinha 80 cc a mais, o que aumentou as suspeitas quanto possíveis irregularidades nos carros oficiais da Simca.

Com a desclassificação de Lolli, Ugo Galina se classificou em terceiro lugar, vencendo na classe acima de 1.300 cc. O quarto colocado foi “Volante 13” e o quinto Fernando Oliveira.

[Ver RESULTADOS 1962/6](#)



À esquerda, luta no início da corrida entre Circo Cayres, Jayme Silva, Ubaldo Lolli e Antônio Carlos Aguiar e à direita, a chegada dos Simca de Ciro Cayres e Jayme Silva.

11 – PRÊMIO GENERAL SANTA ROSA – BRASÍLIA (25/02/1962)

Mais uma corrida foi realizada em Brasília, no dia 25 de fevereiro, como preparativo para os Mil Quilômetros de Brasília, no mesmo circuito da Estação Rodoviária e mais uma vez o vencedor foi Enio Garcia com seu Dauphine nº 64. Nessa prova largaram 8 carros, mas apenas 3 receberam a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1962/7](#)

12 – CORRIDA PORTO ALEGRE-TORRES E CIRCUITO DE TORRES (04/03/1962)

A segunda etapa do campeonato gaúcho foi disputada no dia 4 de março, domingo de carnaval, com a realização da “I Prova Porto Alegre-Torres”, com largada no Matadouro Sarandi, em Porto Alegre e chegada em frente à sede da Associação Amigos da Praia de Torres, numa distância de 198 quilômetros. Apenas seis carros participaram da prova, que foi vencida por Catharino Andreatta, que registrou uma média de 144,637 km/h, com Vitório Andreatta em segundo e Lauro Maurmann Jr. em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1962/8](#)

À tarde foi disputado pelas ruas e praias de Torres o “I Circuito de Torres”, com carros da categoria Turismo de fabricação nacional, sagrando-se vencedor geral e na classe “B” Henrique Iwers, com DKW Vemag, ficando em segundo lugar Aldo Costa (Simca Chambord), que foi o vencedor da classe “A” e em terceiro Walter Almeida (DKW Vemag). O vencedor da classe “C” foi João Bastian (Renault Dauphine).

[Ver RESULTADOS 1962/9](#)

13 – SUBIDA DAS CANOAS – RJ (25/03/1962)

No dia 25 de março foi iniciado o “Campeonato Carioca de Subida de Montanha” com a realização da “Subida das Canoas”, prova que tinha sido disputada pela última vez em 1955.

Essa foi a oitava edição da prova, num percurso de 4.000 metros, que contou com a participação de carros distribuídos em duas categorias: Força Livre e Turismo, com a segunda sendo dividida em quatro classes: até 850 cc; Turismo de 851 a 1.000 cc; Turismo de 1.001 a 1.300 cc; e Turismo acima de 1.301 cc.

Além desses carros, foram aceitas as inscrições de três karts, que largaram os três ao mesmo tempo e, embora com tempos melhores do que o de alguns carros, não foram incluídos na classificação geral.

O carro mais rápido foi o “FNM-JK” de Amílcar Baroni, com o tempo de 2m58s0, média de 80,899 km/h.

Em segundo lugar ficou Mário Olivetti com o FNM “Tanto Faz”, um protótipo construído por Renato Peixoto, que venceu na categoria Força Livre, ficando em terceiro Carlo Lissoni, com outro FNM-JK.

Dois carros prenderam a atenção dos aficionados que se dirigiram à “Ladeira das Canoas”: a participação da Ferrari 750 Monza de Arthur Souza Costa e de um Ford Thunderbird pilotado por Antônio Joaquim Peixoto de Castro Palhares. Arturzinho não teve sorte e seu carro quebrou o diferencial na largada da prova, enquanto Peixoto de Castro conquistou a quarta colocação, sem que durante a prova passasse por um

susto quando o seu carro derrapou, tocou o barranco, amaçou um pouco a parte de baixo de uma lateral antes de seguir na prova.

[Ver RESULTADOS 1962/10](#)



Mário Olivetti ao lado de Aylton Varanda, com o FNM Tanto Faz, em Petrópolis.

Entre os karts, a vitória ficou com Vitorio Daniele, nº 68, com o tempo de 3m34s8, seguido por Alexandre Pereira, kart nº 8 (3m35s7) e em terceiro Guilherme Vasconcelos, kart nº 38 (3m50s6).

14 – CORRIDA EM BRASÍLIA (25/03/1962)

No dia 25 de março foi disputada mais uma prova na pista da Estação Rodoviária de Brasília, que recebeu o título de “Prêmio Jardel Noronha” e que foi vencida por Juarez Farache com DKW Vemag.

15 – CARIOCA DE KART (31/03/1962)

No aterro do Flamengo foi realizado na tarde de sábado, dia 31 de março, a primeira prova do Campeonato Carioca de Kart, organizado pelo Automóvel Clube do Brasil e patrocinado pela Cinzano. A prova foi dividida em três baterias, com contagem de pontos e apresentou ao seu final a vitória de Mauro Casich, com 128 pontos, ficando em segundo lugar Carlos Lourenço com 120, em terceiro Hélio Rodrigues, com 83, em quatro Cláudio Daniele com 75 e em sexto João Vital com 48 pontos.

16 –KART EM CAMPOS DO JORDÃO (01/04/1962)

No dia 1º de abril, foi disputada uma corrida de Kart em Campos do Jordão, numa pista de 400 metros, em homenagem à Seleção Brasileira de Futebol que se encontrava em treinamento nessa cidade de São Paulo, para a Copa do Mundo que seria disputada no Chile. Três corridas foram efetuadas, com os seguintes resultados:

1ª Corrida: 1º José Carlos Pace; 2º Wilson Fittipaldi; 3º Ângelo Pace; 4º Mansueto Venturato; 5º Marivaldo Fernandes; 6º Sérgio Bosco; 7º Rafi Lemonaro.

2ª Corrida: 1º Marivaldo Fernandes; 2º José Carlos Pace; 3º Joaquim Cacao Mattos; 4º Wilson Fittipaldi Júnior; 5º Mansueto Venturato; 6º Sérgio Bosco; 7º Rafi Lemonaro.

3ª Corrida: 1º José Carlos Pace; 2º Wilson Fittipaldi Júnior; 3º Ângelo Pace; 4º Mansueto Venturato; 5º Marivaldo Fernandes; 6º Sérgio Bosco; 7º Rafi Lemonaro.

17 –PRÊMIO ANIVERSÁRIO DO ACESP (07 e 08/04/1962)

Valendo para o campeonato paulista, foi organizado nos dias 7 e 8 de abril uma série de provas automobilísticas em comemoração ao aniversário do Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, composto por uma corrida de carros de Turismo Grupo II no sábado, data em que foram disputadas as provas de classificação para a corrida de Mecânica Nacional que seria disputada no domingo, quando deveria ocorrer a estreia dos carros de Fórmula Júnior fabricados por Chico Landi e Toni Bianco.



Marinho Camargo, vencedor da prova

Na prova de sábado, largaram 16 carros e Chico Landi, com um “JK”, mesmo partindo do final do pelotão, logo assumiu a dianteira completando a primeira volta na liderança, seguido por Bird Clemente, Marinho César Camargo e Emílio Zambello. Na quarta volta Emílio Zambello ultrapassou os dois DKW de fábrica para assumir a segunda colocação, porém não conseguiu se distanciar, permanecendo os três carros muito próximos, até que na penúltima volta o carro de Bird teve que abandonar a corrida com problemas mecânicos. Chico Landi cruzou a linha de chegada com 25 segundos de vantagem para o segundo colocado que foi Emílio Zambello, que entrou quase lado a lado com Marinho na reta de chegada, valendo-se da maior potência do motor do seu carro para superar o DKW por apenas 7/10 de segundo.

[Ver RESULTADOS 1962/11](#)

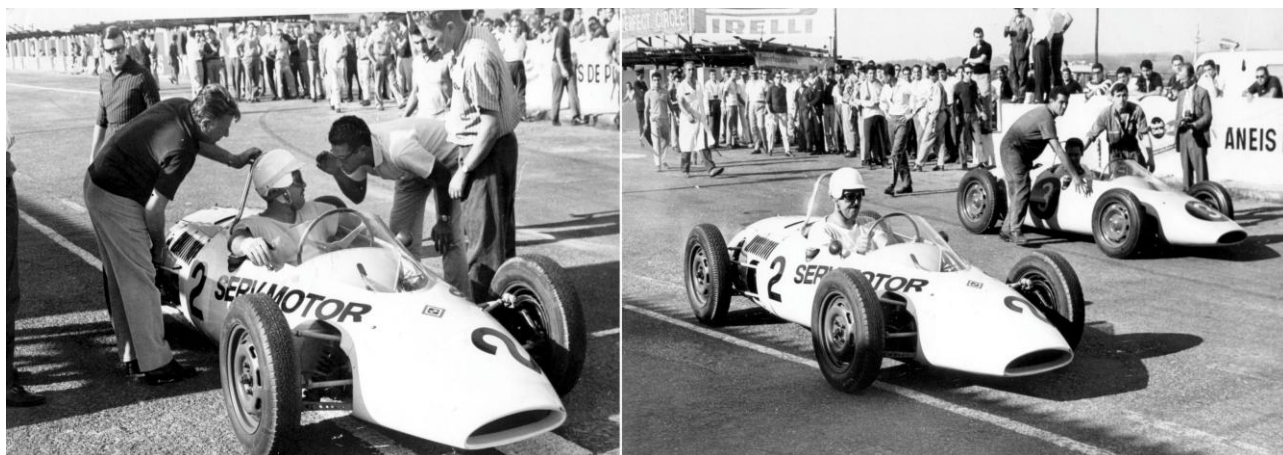
Com os carros seguindo para vistoria foram, disputadas as provas de classificação para a corrida da Mecânica Nacional que teve os seguintes resultados: 1º Camillo Christóforo (Maserati Corvette) – 3m39s1; 2º Roberto Gallucci (Maserati Corvette) – 3m45s5; 3º Antônio Carlos Aguiar (Ferrari Corvette) – 3m46s9; 4º Justino de Maio (Alfa Romeo Corvette) – 4m30s0; 5º Naim Homsí (Landi-Bianco Corvette) – 4m01s0; 6º Euclides Pinheiro (Maserati Lancia) – 4m06s5; 7º Rizieri D’Ângelo (Rizieri Ford) – 4m06s6; 8º Christian Heins (Landi Bianco Gordini) – 4m11s5; 9º Leocádio Pelusi (Maserati Ford) – 4m13s7; 10º Eugênio Martins (Landi Bianco DKW) – 4m24s0; 11º Waldimir Fakri (Ferrari Lancia) – 4m31s0; 12º Jean Bergerot (Tubularte DKW) – 4m35s0;

No domingo, os comissários do ACESP resolveram que os carros que não possuísem “Roll Bar”, ou “Santo Antônio” como eram chamadas as barras de proteção anti capotagem não poderia correr.

Fato inusitado, pois até aquela data tal item de segurança não era exigido e, além do mais, os carros não apenas treinaram, como participaram da prova de classificação do sábado sem que as “autoridades” os impedissem, embora seus carros não estivessem com o citado equipamento.

Entre os carros da categoria Turismo Força Livre, foram autorizados a correr o Corvette nº 78 de Antônio Versa, o DKW nº 2 de Eugênio Martins, o Corvette nº 4 de Camillo Christóforo, e o Simca nº 51 de Ignácio Terrana, sendo os demais desclassificados. Também entre os carros da Mecânica Nacional houve proibições, entre elas envolvendo os carros de Leocádio Pelusi, Roberto Gallucci, Naim Homsí, Euclides Pinheiro, Waldimir Fakri e Rizieri D’Ângelo, causando uma revolta imediata com os pilotos aprovados se recusaram a participar da prova.

Enquanto isso, os alto-falantes convocavam os quatro que estavam liberados para participar da prova de Turismo Força Livre. Apenas um se apresentou, Ignácio Terrana, que logo em seguida retirou seu carro da pista. Os alto-falantes continuaram chamando os carros até que, por volta das 16 horas, o Sr. Oscar Malzoni, presidente do ACESP resolveu cancelar as provas.



Os carros de Fórmula Júnior: 2 – Eugênio Martins e 3 – Christian Heins.

Em seguida, de forma autoritária, esses dirigentes decidiram suspender em caráter internacional, por um ano, os pilotos Camillo Christófar e Antônio Carlos Aguiar e por seis meses em caráter nacional os pilotos Antônio Versa, Justino De Maio, Antônio José Alés e Ivo Rizzardi, o que acabou sendo anulado mais tarde. Quem mais se exaltou durante o entrevero foi Chico Landi que informou que iria à sede do Automóvel Clube, no Rio de Janeiro, para denunciar os dirigentes paulistas. Coincidência ou não, tanto o carro de Chico Landi, como do seu companheiro de equipe Emílio Zambello, que haviam terminado a corrida do sábado em primeiro e segundo lugares foram desclassificados, ficando a vitória com Marinho César Camargo que terminara a corrida na terceira colocação. Na segunda feira, o Sr. João Ribeiro, que presidia a Comissão Técnica solicitou demissão do cargo se afastando do ACESP.

18 – RALLY DA GUANABARA 915/04/1962)

Disputado por 69 carros, num tempo total de 2h39m38s1, foi disputado no dia 15 de abril o “Rally da Guanabara”, organizado pelo Automóvel Clube do Brasil e promovido pelo jornal “O Globo” e pela cerveja “Caracu”. A média horária estabelecida para o Rally foi de 49,5 km/h para uma distância de 131,7 quilômetros passando por diversas ruas, avenidas e estradas da Cidade do Rio de Janeiro. O Resultado final foi o seguinte: 1º) Eliseu Melo/Eduardo Oliveira (71), com 95 pontos perdidos; 2º) João Vital/Manuel Martins (90) – 122 pontos; 3º) Ardelin Pinto/Eurico Oliveira (33) – 133 pontos; 4º) Lourival Perez (37) – 135 pontos; 5º) Alberto Chiel/Délio Antunes (20) – 323 pontos; 6º) Narbal de Barros/Marco Antônio (45) – 517 pontos; 7º) Roberto Aquino/Júlio Belisário (94) – 622 pontos; 8º) Pedro Bittencourt/João Motta (92) – 656 pontos; 9º) Afonso Lopard (61) – 725 pontos; 10º) José Valter/Murilo Braga (21) – 857 pontos; 11º) Carlos Santos/Antônio Casanova (110) – 890 pontos; 12º) Joaquim Ferreira/Antônio Sérgio Moreira (4) – 905 pontos; 13º) Gustavo Pinheiro/Antônio Serrador (88) – 951 pontos; 14º) Milton Amaral/Francisco Penido (66) – 1066 pontos; 15º) Luís Raimundo/Wilmar Lopes (106) – 1055 pontos; 16º) Henrique Magalhães/Ricardo Holl (86) – 1067 pontos; 17º) Gilberto Limoeiro/Maurício Marques (51) 1102 pontos; 18º) José Braga/Haroldo Velasco (5) – 1145 pontos; 19º) Tácito Vale/Luís Prado (42) – 1203 pontos; 20º) Ronald Murray/José Kitmann (72) – 1252 pontos; 21º) Antônio Gonçalves/Sérgio Cavalcanti (41) – 1434 pontos; 22º) Thomas Schneider/André Belo (65) – 1467 pontos; 23º) Licurgo Leite/Antônio Teixeira (69) – 1.522 pontos; 24º) Bob e Ronald Amaral (122) – 1548 pontos; 25º) Ricardo Cardoso/Alfeu Pessanha (2) – 1568 pontos; 26º) Vicente Balbi/José Mendes (56) – 1635 pontos; 27º) Roberto Loureiro/Murilo Monteiro (56) – 1644 pontos; 28º) Amílcar Baroni (134) – 1791 pontos; 29º) Sérgio Romero/Diana Necessian (36) – 1863 pontos; 30º) Roberto Vidigal/Nelson Barros (9) – 1865 pontos; 31º) Manuel Dias/Aurélios Dias (19) – 1875 pontos; 32º) Francisco Rocha/Osvaldo Pinto (17) – 2024 pontos; 33º) Ivan de Barros/Marcelo Arantes (44) – 2230 pontos; 34º) Luís Carlos Burgos (35) – 2246 pontos; 35º) Cesário Gusmão/Celso Musefeldt (140)

– 2255 pontos; 36º) José Coelho Rocha/Fernando Sarmiento (23) – 2276 pontos; 37º) Milton Amaral/Celso Ramos (118) – 2.366 pontos; 38º) Paul Fabrício/Herbert Abacnovic (27) – 2323 pontos; 39º) Sérgio Muller/Cláudio Costa (3) – 2.638 pontos; 40º) Gilson de Souza/José Rodolfo (13) – 2814 pontos; 41º) Luís Miranda/Andyr Scuri (34) – 2843 pontos; 42º) João Ribeiro/Jorge Rocha (54) – 3099 pontos; 43º) Frederico Bueno/Theos Augusto (98) – 3204 pontos; 44º) Emanuel Schachner (70) – 3407 pontos; 45º) Carlos Pereira/Roberto Costa (106) – 3488 pontos; 46º) Ezio Panalotis/Ezio Vigano (25) – 3568 pontos; 47º) Elizeu de Souza/Clóvis Antônio (102) – 3700 pontos; 48º) Valter Miranda/Sérgio Muniz (50) – 3731 pontos; 49º) Mauro Assunção (63) – 3805 pontos; 50º) João Couto/Afonso César (26) – 3960 pontos; 51º) José Xavier/Roberto Romano (15) – 3966 pontos; 52º) Carlos Carvalho/Antônio Ferreira (68) – 3997 pontos; 53º) José Augusto/Murilo Pessoa (76) – 4025 pontos; 54º) Geraldo e Mário Otávio (138) – 4092 pontos; 55º) Márcio Coelho (12) – 4482 pontos; 56º) Sebastião Bezerra/Osvaldo Cavalcanti (60) – 5010 pontos; 57º) José Santos/Francisco Xavier (43) – 5217 pontos; 58º) Luís Felipe/Jorge Eduardo Ferraz (116) – 5296 pontos; 59º) Pedro Abelardo/Mário Belo (82) – 5326 pontos; 60º) Antônio da Memória (63) – 5440 pontos; 61º) Antônio Clemente/Bento Ribeiro (62) – 5700 pontos; 62º) João Themundo/Mário Sampaio (*) – 5920 pontos; 63º) Valdemiro Cunha/Aldo Januzzi (96) – 7211 pontos; 64º) Eduardo Amaral/Alberto Antunes (46) – 7634 pontos; 65º) Mário Viana/Eduardo Pies (16) – 7835 pontos; 66º) Mário Olivetti e Sra. (136) – 8176 pontos; 67º) Mauro Vivacqua/Luís Henrique (6) – 8230 pontos; 68º) Fernando Gomes (38) – 8914 pontos; 69º) Edison Borges/Roberto Muglaert (114) – 8960 pontos.

19 – I MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA (29/04/1962)

Como parte das comemorações do segundo aniversário de Brasília, foi organizada no dia 29 de abril, pelo Volks Clube de Brasília, sob a supervisão do Automóvel Clube do Brasil, a corrida de automóveis “Mil Quilômetros de Brasília”. A prova era destinada a carros enquadrados no Anexo J do Grupo II da FIA, de fabricação nacional definidos pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, sendo divididos em três classes, definidas por desempenho e não por potência ou nível de cilindrada.

Dessa forma, na “Classe A” foram enquadrados os carros Volkswagen Sedan e Renault Dauphine; na “B” os DKW Vemag, Simca Chambord ou Presidente e Aero Willys; enquanto a “C” abrigava os FNM-JK e os recém-lançados Willys Interlagos, numa escolha no mínimo interessante, pois os FNM eram carros de turismo enquanto os Interlagos eram carros GT.



Aguinaldo Góes (esquerda) e Christian Heins estream com o Interlagos conquistando a 3ª colocação.

O nível de inscrições chegou a 35 carros, sendo que três desistiram bem antes do início dos treinos, entre eles, o DKW Vemag de fábrica que tanto sucesso vinha conquistando nas provas em Interlagos.

A luta pela vitória deveria se restringir aos carros FNM-JK e os Willys Interlagos, que faziam sua estreia nas pistas brasileiras, com a inscrição de duas unidades desses carros.

Entre os “JK”, foram inscritos oito carros, sendo considerados favoritos os carros de Chico Landi/Camillo Christófar; Emílio Zambello/Ruggero Peruzzo; Antônio Carlos Aguiar/Antônio Carlos Avallone/Mário Olivetti/Hélio Rodrigues, este último que se sagrara o primeiro campeão carioca de “Kart”, fazia sua estreia nos carros nessa corrida.

Completavam a lista dos FNM-JK, os carros de Ugo Gallina/Michele Ferreti; Joluan/Buby Loureiro; Carlo Lissoni/Amílcar Baroni; e Leon e Alain Max.

A classe “B”, com a ausência do carro de fábrica, o favoritismo recaiu sobre a equipe oficial da Simca do Brasil, que inscreveu nessa prova dois modelos “Presidence”, equipados com dupla carburação.

Entre os DKW Vemag se destacava o carro de Luiz Rodrigues e do campeão paulista de “Kart” Wilson Fittipaldi Júnior, que tinha feito sua estreia na corrida “12 Horas de Interlagos” no início do ano.

Na categoria de menor desempenho, a “A”, que reunia os Volkswagen Sedan de 1.200 cc e os Renault Dauphine, de 850 cc, destacavam-se os carros da equipe Willys, que seriam pilotados por Luiz Antônio Greco/Eugênio Martins; Rubens Apovian/José Cury; e um terceiro carro destinado ao piloto que vencera duas corridas no início do ano em Brasília, Enio Garcia, que dividiria a condução desse carro com José Ramos, de São Paulo.

A largada, que seria ao estilo “Le Mans”, foi definida por sorteio, ficando os carros assim alinhados: 1º Interlagos nº 12; 2º Aero Willys nº 15; 3º JK nº 3; 4º JK nº 7; 5º JK nº 57; 6º DKW nº 32; 7º DKW nº 5; 8º DKW nº 2; 9º Dauphine nº 30; 10º JK nº 59; 11º VW nº 17 (não largou); 12º Dauphine nº 42; 13º Aero Willys nº 10; 14º JK nº 54; 15º Simca nº 19; 16º Simca nº 46; 17º Simca nº 44; 18º Dauphine nº 13; 19º Interlagos nº 21; 20º VW nº 14; 21º DKW nº 9 (não largou); 22º Simca nº 50; 23º JK nº 58; 24º Dauphine nº 41; 25º JK nº 55; 26º DKW nº 18 (não largou); 27º Simca nº 39; 28º VW nº 1; 29º VW nº 4; 30º DKW nº 16; 31º Dauphine nº 64; 32º JK nº 77; 33º VW nº 69.

Na hora da largada não compareceram os carros nºs 9, 10, 15, 17, 18, 19 e 39 e dessa forma, vinte e seis carros partiram quando o prefeito Sette Câmara baixou a bandeira de largada às 4:40 horas do domingo, dia 29 de abril.

Imediatamente o JK nº 54, que tinha vencido as 12 Horas de Interlagos em janeiro, assumiu a ponta pilotado por Camillo Christófar. Ainda na primeira volta ocorreu o primeiro acidente, quando José Ramos capotou o Dauphine nº 64 e com isso, Enio Garcia não pôde participar da prova.



À esquerda, Hugo Sola, Christian Heins, Fasto Raup (dirigente) e Antônio Lemos e à esquerda, Luiz Greco, vencedor da sua classe, tendo atrás Nelson Enzo Brizzi.

Com os carros correndo na escuridão que marcava a maior parte da pista, antes da 4ª volta, três carros se tocaram e o JK nº 59 capotou na curva “Gêmeas”, ficando fora da corrida. Seu piloto, que nessa altura era Antônio Carlos Aguiar, foi levando para o ambulatório improvisado na pista com uma luxação no braço esquerdo o que não impediu que continuasse na corrida, pilotando o carro nº 58.

Novo acidente, dessa vez na sexta volta, quando o Interlagos nº 12 foi de encontro ao meio fio, quando era pilotado por Eugênio Martins e, com a suspensão quebrada abandonou a corrida.

O carro de Chico Landi/Camillo Christófar se mantinha na liderança com certa tranquilidade, ao mesmo tempo em que se desenrolava uma feroz luta pelo segundo lugar entre o JK nº 58 e o Interlagos nº 21, mas na volta 51 as coisas começaram a se modificar. Chico Landi que nessa altura pilotava o JK-54 entrou nos boxes com a embreagem patinando. Foi um corre-corre danado e, como a equipe “A Veloz”, oficial de fábrica havia instalado nos boxes dispostos na Estação Rodoviária, uma rampa para reparos, o carro foi lá colocado se iniciando a troca do componente, o que durou cerca de 40 minutos, antes que o carro

retornasse à prova. Landi que era o piloto número 1 da equipe, assumiu a pilotagem do carro nº 3, que corria entre os primeiros colocados.

Com a parada de Landi, Christian Heins, no Interlagos nº 21 assumiu a liderança, seguido pelo JK-58, pilotado por Antônio Carlos Aguiar, o mesmo piloto que havia capotado o carro nº 59 no início da corrida. Mas a liderança de Heins durou até a volta 87, quando teve que se dirigir aos boxes, com superaquecimento, onde perdeu muito tempo e a chance de vencer a corrida.

Com isso, a dupla Antônio Carlos Aguiar/Antônio Carlos Avallone assumiu a liderança da prova, correndo em segundo lugar outro JK, o de número 77, pilotado por Mário Olivetti e Hélio Rodrigues.

Chico Landi, também não teve sorte no carro nº 3, parando também, com problemas na embreagem e retornou ao volante do carro nº 54, no qual passou a imprimir um ritmo alucinante, visando recuperar o tempo perdido.



58 – Antônio Carlos Aguiar/Antônio Carlos Avallone, vencedor da prova e 77 – Mário Olivetti/Hélio Rodrigues, segundo colocado.

O Interlagos nº 21 retornou à corrida num ritmo muito forte, fase em que Christian Heins estabeleceu a melhor volta da corrida, com o tempo de 4m18s3, média de 100,348 km/h.

Nesse cenário a corrida chegou ao seu final com a vitória do JK nº 58, com o tempo de 9h55m38s9, ficando em segundo o JK-77 e em terceiro o Interlagos nº 21.

Na classe “B”, o vencedor foi o DKW nº 5 de Luiz Rodrigues e Wilson Fittipaldi Júnior, com Wilsinho fazendo uma corrida memorável, com derrapagens controladas que levaram a assistência ao delírio, batendo os carros da Simca, embora esses tivessem motor bem mais potente, do que poderiam se beneficiar das longas retas do circuito de Brasília.

Na classe “A”, os Dauphine que foram até o final, conquistaram os três primeiros lugares, com o 42 em primeiro, o 41 em segundo e o 13 em terceiro.



Antônio Carlos Aguiar e Antônio Carlos Avallone carregados em triunfo depois de vitória.

Deve-se registrar a atuação do Simca nº 50 dos irmãos Augusto e Ubaldo Lolli, que capotou duas vezes e bateu num “pontilhão”, mas que mesmo assim continuou correndo para receber a bandeirada de chegada, muito amassado, na 16ª e última posição entre os que chegaram ao final da corrida.

Outra nota merece registro: os organizadores mediram a pista como tendo 8.000 metros. Com isso, os 1000 quilômetros teriam sido completados com 125 voltas, fazendo com que o vencedor estabelecesse uma média de 100,059 km/h.

Nas provas seguintes, disputadas em 1963, 1964 e 1965, a medida da pista foi reduzida para 7.200 metros, sem que houvesse qualquer modificação no seu traçado.

O que chama mais a atenção é que nas corridas de 1964, quando venceu um Interlagos a média foi de 98,890 km/h e em 1965, um Abarth Simca fez 100,508 km/h, o que não corresponderia, uma vez que esses carros eram muito mais potentes. Com base nisso, fizemos o ajuste e dessa forma, a corrida teve apenas 900 e não 1.000 quilômetros.

[Ver RESULTADOS 1962/12](#)

20 – I MARATONA RÚSTICA PARA JIPES (06/05/1962)

No dia 6 de maio foi realizada a “I Maratona Rústica para Jipes” promovida pelo Caxangá Golf Clube e realizada pela Associação de Amadores de Automobilismo, em Recife, Pernambuco. Participaram da prova 16 “Jipes” e o resultado final apresentou a vitória de Niége Rossiter, com 131 pontos perdidos; em 2º ficou Nivaldo Rocha Lima, com 147; em 3º Aunio Queiroz, com 162; e em 4º Sônia Fernandes, com 163 pontos perdidos. João Petribu venceu a prova de obstáculos, saltando uma rampa de aproximadamente dois metros com seu Jipe Candango DKW Vemag.

21 – I 12 HORAS DE PORTO ALEGRE (06/05/1962)

Seguindo a “onda” de corridas de longa duração com carros de fabricação nacional, no dia 6 de maio foi a vez do Rio Grande do Sul promover uma prova desse tipo, as “12 Horas de Porto Alegre”, disputada no circuito de Cavalhada-Vila Nova.



Largada: 79 – José Asmuz/João Galvani (Dauphine); 69 – Alfredo Oliveira (VW); 65 – Iverson Torres/Ferdinando Bulgarini (VW); 95 – Dante Roveda/Oswaldo de Oliveira (Dauphine); 23 – Sérgio Soares Lança/Jorge Albuquerque (DKW Vemag); 9 – Karl e Henrique Iwers (DKW Vemag).

Inscreveram-se para a prova 38 carros, com as classes sendo divididas por desempenho, como havia ocorrido na prova de Brasília, porém com algumas modificações: a classe “A” englobava os Simca e os FNM-JK; a “B” os DKW Vemag e Aero Willys; e a “C” os Dauphine e Volkswagen.

Apesar de uma “ameaça” inicial dos DKW Vemag, principalmente com o carro de Karl e Henrique Iwers chegando a liderar a prova até sofrer um acidente e se retirar, o domínio acabou sendo dos carros “Simca” que lideraram a maior parte da prova.

Aldo Costa esteve na ponta durante muito tempo, mas problemas mecânicos o alijaram da prova permitindo que a dupla Breno Fornari/Afonso Hoch vencesse a corrida, seguidos por outro Simca, pilotado por Dante Carlan/Antônio Pegoraro.

Na classe “B” o vencedor foi o DKW Vemag pilotado por Flávio Del Mese/Luiz Schmitt, que terminou na terceira colocação geral.

Na classe “C”, os quatro primeiros colocados foram desclassificados na vistoria técnica efetuada depois da corrida e, com isso, sagraram-se vencedores os pilotos José Asmuz/João Galvani que correram em um Dauphine.

[Ver RESULTADOS 1962/13](#)



À esquerda 35 – Breno Fornari/Afonso Hoch vencedor da prova; à direita: 27 – Antônio Pegoraro/Dante Carlan (segundo colocado).

22 – I 200 MILHAS DE BAGÉ (13/05/1962)

Foi disputada no dia 13 de maio a prova 200 Milhas de Bagé, que teve como vencedor Ery Vernieri pilotando um Ford; classificaram-se a seguir: Manoel Barbosa, José Otero, José Madrid, Juan Nassif e Roberto Gallucci.

[Ver RESULTADOS 1962/14](#)

23 – I CIRCUITO AUTOMOBILÍSTICO DO AGRESTE – CARUARÚ – PE (13/05/1962)

A Associação dos Amadores do Automobilismo, entidade que à época organizava eventos automobilísticos em Pernambuco, organizou no dia 13 de maio o “I Circuito Automobilístico do Agreste”, que também recebeu o nome de “Prova João Lira Filho”, em homenagem ao prefeito de Caruaru, cidade onde foi realizada a prova. O circuito escolhido foi situado entre a Avenida Agamenon Magalhães e a Rua Manuel de Freitas, com uma extensão de 2 quilômetros. Participaram da prova 8 carros, sagrando-se vencedor Edgar Moraes (VW), seguido por Gegê Bandeira (DKW) e João Heráclio (DKW).

[Ver RESULTADOS 1962/15](#)

24 – FESTIVAL AUTOMOBILÍSTICO ACESP (20/05/1962)

A retomada da corrida cancelada em 7 de abril, ocorreu no dia 20 de maio, com a realização de quatro provas, para as categorias Turismo Melhorado, Turismo Força Livre, Sport e Mecânica Nacional.



Bird Clemente e Marinho Camargo

A corrida para “Turismo Melhorado” Grupo II da FIA, foi disputada por 8 carros, sendo 7 DKW Vemag e 1 Simca Chambord. Mais uma vez os dois carros da equipe de fábrica da Vemag dominaram a corrida, com Marinho em primeiro e Bird Clemente em segundo. O terceiro foi “Volante 13” e o quarto Nilo Vinhaes, os únicos que receberam a bandeirada de chegada. Wilson Fittipaldi Jr quebrou a embreagem logo após a largada, não chegando a completar nenhuma volta. Lauro Soares abandonou depois de duas voltas, José Mendecino capotou na curva 3, e Ignácio Terrana (Simca) abandonou com o distribuidor quebrado.

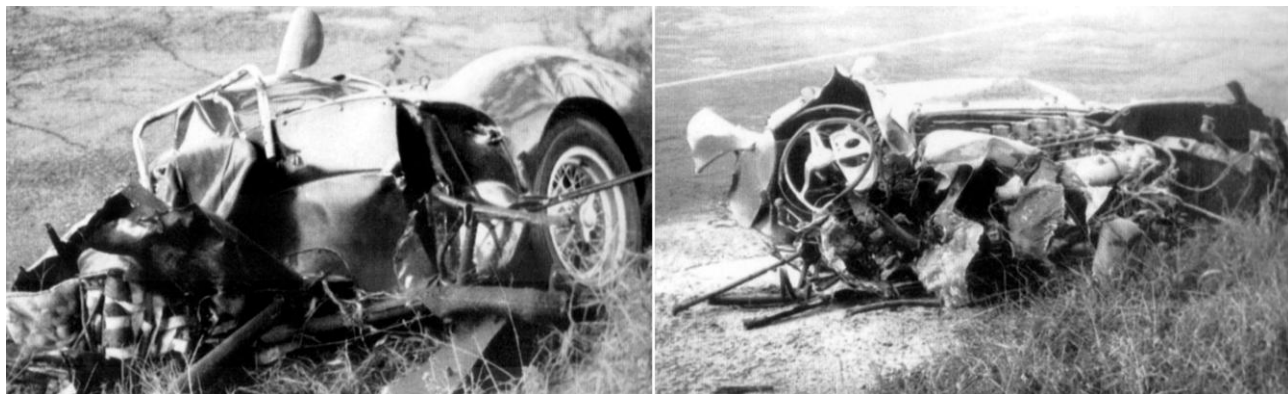


Largada da Turismo Força Livre, com Antônio Carlos Avallone nº 58 à frente, seguido por Antônio Versa nº 78 e Christian Heins – Interlagos nº 12.

A segunda prova do dia foi da categoria “Turismo Força Livre”, prova que chamava a atenção pela presença dos Willys Interlagos, que faziam sua segunda corrida. Alinharam apenas cinco dos treze carros inscritos e a carretera Chevrolet de Antônio Versa só tinha um adversário em potencial, a outra carretera Chevrolet de Antônio Carlos Avallone, mas como este abandonou a corrida logo no seu início, a vitória de Versa ficou ainda mais facilitada. Os dois Interlagos, com Christian Heins e Eugênio Martins, tiveram bom desempenho, mas não eram “páreo” para a carreteira e, além disso, Heins teve que parar nos boxes para recolocar no lugar um cabo de vela. Mesmo assim, conseguiu terminar a prova à frente de Eugênio, mas a quase três minutos do vencedor.

A terceira corrida era destinada aos carros da categoria “Sport” e dos quatro inscritos, apenas três se apresentaram para a largada, o que faria com que a prova fosse cancelada. Foi então que, se aproveitando do fato do carro estar no autódromo, o piloto Fernando Mafrá Moreira, o popular “Rio Negro”, solicitou a Aguinaldo Góes, proprietário da Ferrari 290/250TR, que pertencera a Jean Louis Lacerda, que autorizasse a sua participação na prova, apenas para completar o grid e com isso permitir a sua realização. Aguinaldo em princípio não gostou da ideia, mas acabou permitindo a participação de “Rio Negro”, porém condicionou que ele desse apenas uma volta, uma vez que não estava preparado para conduzir um carro com tamanha potência. Alinhados os carros, Celso Lara Barberis se atrasou e Camillo Christófaru num Porsche 356 assumiu a ponta, seguido por “Rio Negro”, Eduardo Celidônio, com a Ferrari 500TR que comprada de Gilberto Demargos e Celso Lara Barberis na Maserati 300S. A primeira volta foi completada nessa ordem e, “Rio Negro” acabou se empolgando e resolveu dar pelo menos mais uma volta, que não seria completada. Ao contornar a curva “Um”, o piloto perdeu o controle do carro, saiu da pista, se chocou contra os eucaliptos que circundavam a pista. O carro se dividiu ao meio e o piloto foi atirado fora, já sem vida. As explicações vieram depois: além de “Rio Negro” não ter experiência em corridas com carro tão potente, este especialmente apresentava outra dificuldade, os pedais não tinham a mesma disposição normal, ou seja, com embreagem, freio e acelerador, pela ordem da esquerda para a direita. Nesse carro, o pedal do acelerador ficava entre o de embreagem e o de freio e o piloto deve ter se atrapalhado nessa manobra, perdendo o controle do carro em alta velocidade. O corpo ficou estendido à beira da pista, coberto por um lençol até o final da corrida, numa cena no mínimo macabra, para não se chamar de irresponsável. Mas a

corrida prosseguiu, com Celso Lara tomando a ponta para vencer com dois segundos de vantagem para Camillo Christófaru.



Os destroços da Ferrari de Rio Negro

A prova de fundo, destinada aos carros da Mecânica Nacional, foi disputada sem nenhuma empolgação, com pilotos e presentes bastante abalados com a morte do piloto “Rio Negro”. Camillo Christófaru, na sua Maserati 250F Corvette venceu bem a corrida, de ponta a ponta, seguido por Roberto Gallucci, em carro igual, porém este acabou excluído por ter sido ajudado por populares, após rodar e sair da pista. O único carro presente que podia lutar com as duas Maserati, era a Ferrari 375 Corvette de Antônio Carlos Aguiar que, no entanto, teve que abandonar a corrida depois de 3 voltas com um princípio de incêndio. Com a exclusão de Gallucci, Naim Homsí ficou com o segundo lugar e Rizieri D’Ângelo com o terceiro, vencendo a classe até 2.500 cc. Na classe de Fórmula Júnior, o vencedor foi Jean Bergerot, pilotando o Tubularte DKW.

[Ver RESULTADOS 1962/16](#)



Largada da Mecânica Nacional, com Camillo Christófaru (18) e Antônio Carlos Aguiar (7) na frente.

25 – REINAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE RIVERA – URUGUAI (20/05/1962)

No dia 20 de maio, o gaúcho Catharino Andreatta, pilotando sua carretera Ford nº 2, venceu a prova de reinauguração do Autódromo Eduardo P. Cabrera, na cidade uruguaia de Rivera, divisa com a brasileira Santana do Livramento. Essa reinauguração teve como principal marca o asfaltamento completo do circuito de 2.329 metros, que antes tinha apenas 1.242 metros pavimentados.

26 – II CEM MILHAS DA GUANABARA (27/05/1962)

Cercada de muita expectativa foi disputada no “Aterro da Glória” a “II Cem Milhas da Guanabara”, para carros de Turismo Melhorado do Grupo II do Anexo “J” da FIA, no dia 27 de maio. A pista improvisada tinha uma extensão de 3.744 metros e participaram 15 carros divididos em duas classes: até 1.300 cc e acima dessa cilindrada. O que mais chamou a atenção, entretanto, foi a insegurança encontrada, com uma quantidade de policiais que não davam conta de assegurar que os expetadores, constantemente, atravessassem a pista. No que se refere aos participantes, estavam presentes duas equipes de fábrica: a equipe Veloz, com três FNM-JK representando a fábrica de Petrópolis e os dois carros da equipe oficial da Vemag.

Inicialmente foram disputadas duas corridas de kart, que receberam o nome de “Prêmio Polícia Militar da Guanabara”. A primeira, da categoria “nacional” foi vencida por Eliseu Melo, seguido por Alcebíades Queiroz, Carlos Henrique Peixoto, Amadeu Girão, Lauro Augusto Jardim e Mauro Casiuch. A prova da categoria “internacional” foi vencida por Sérgio Palhares, seguido por Vitório Danieli, Thomas Woerdenbag, Arthur José Fernandes, Airtton de Oliveira e Mário Júlio de Moraes.

Quando os carros faziam a volta de reconhecimento para alinhamento das 100 Milhas da Guanabara, o carro de Bird Clemente, um dos oficiais da Vemag, teve o motor quebrado, fazendo com que fosse levado para a oficina “Gávea”, em Botafogo para reparos, somente retornando quando a corrida já tinha dez voltas.



Primeira passagem da prova com Chico Landi (JK nº 1) à frente.

Dada a largada, Chico Landi tomou a frente seguido por Amílcar Baroni e Mário Olivetti, nos três FNM-JK de fábrica, sendo atacados pelo DKW de Marinho, o remanescente da equipe Vemag. Esse assédio de Marinho durou até a 8ª volta, quando o carro começou a falhar (problema em uma das bobinas) e o piloto não teve mais como resistir, passando a partir de então a procurar manter a liderança na sua classe.

Fato lamentável ocorreu com o piloto “Volante 13”, quando passava pela reta de chegada, foi surpreendido por um “banhista” que resolveu atravessar a pista na maior displicência. O piloto não teve alternativa, pois se tentasse sair da pista poderia provocar um acidente de maiores proporções e acabou atropelando o assistente irresponsável. Atropelado e piloto sofreram ferimentos sem muita gravidade e foram transportados para o “Pronto Socorro”, onde foram atendidos e, para “espanto” geral, foi dada “voz de prisão” ao piloto! O Automóvel Clube do Brasil interveio, pagou fiança (que absurdo) e o piloto foi liberado. A corrida chegou ao seu final com os três FNM-JK desfilando, com Chico Landi em primeiro, Amílcar Baroni em segundo e Mário Olivetti em terceiro. Quem se beneficiou dos problemas mecânicos de Marinho César foi Leon Max, que correndo num “JK” particular acabou terminando a corrida na 4ª posição e quem deu um verdadeiro “show” foi Bird Clemente, que mesmo largando quando se completava a 10ª volta, não perdeu nenhuma volta a mais para os líderes, demonstrando que se não fossem os problemas, poderia lutar pela vitória da corrida.

[Ver RESULTADOS 1962/17](#)

27 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA NO RIO DE JANEIRO (06/06/1962)

No dia 6 de junho foi disputada no “Aterro da Glória” no Rio de Janeiro, uma prova do tipo “Quilômetro de Arrancada”, que contou com a presença de um carro Renault Gordini da equipe oficial de fábrica, que foi conduzido por três pilotos: Christian Heins, Eugênio Martins e Luiz Antônio Greco. Também vieram ao Rio de Janeiro, três FNM-JK da equipe A Veloz, representando a fábrica de Petrópolis, para serem pilotados por Carlo Lissoni, Amílcar Baroni e Mário Olivetti. Mas quem venceu a prova foi Norman Casari que se apresentou na Maserati 300S de propriedade de Maurício Lemos. Os JK venceram na classe Turismo acima de 1.300 cc, com Carlo Lissoni em primeiro, Amílcar Baroni em segundo e Mário Olivetti em terceiro. Na classe até 1.300 cc, venceu Christian Heins, seguido por Eugênio Martins e Luiz Greco, vencendo a classe Turismo acima de 2.001 cc “Tuca” ao volante de um Aero Willys.

[Ver RESULTADOS 1962/18](#)



Pódio da classe até 1.300 cc – Luiz Greco (3º) Christina Heins (1º) e Eugênio Martins (2º)

28 – ASSOCIAÇÃO PAULISTA DE VOLANTES DE COMPETIÇÃO

Em junho foi fundada em São Paulo a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, em ato que estiveram presentes: Aguinaldo Góes, Chico Landi, Antônio Carlos Avallone, Ciro Cayres, Roberto Gallucci, Walter Vendito, Lauro Soares, Jair Santiago, Nilo Vinhaes, Justino De Maio, José Ramos, Guilherme Mintz, Volante 13, Sérgio Micheloni, Geraldo Freire, Wilson Fittipaldi Jr., Fritz D'Orey e Eloy Gogliano. Nessa ocasião foi eleita a comissão que elaboraria o projeto de estatuto, que ficou assim definida: Presidente: Fernando Pereira Barreto; membros: Aguinaldo Góes, Antônio Carlos Avallone, Chico Landi e Ciro Cayres.

29 – I PROVA CURITIBA-PONTA GROSSA-CURITIBA (RODOVIA DO CAFÉ)

Depois de muitas “idas e vindas”, finalmente foi disputada no dia 24 de junho a “Prova Cinquentenário da Universidade do Paraná” no percurso entre Curitiba – Ponta Grossa e retorno à capital paranaense, A Rodovia do Café. Para essa prova os carros foram divididos em três classes: Turismo Força Livre, Turismo Melhorado até 1.200 cc (A) e Turismo Melhorado de 1.201 a 4.000 cc (B).

Curiosamente, embora as classes fossem distribuídas por limite de cilindrada, os carros DKW Vemag foram enquadrados na classe de 1.201 a 4.000 cc, embora dispusessem de motores com apenas 1.000 cc.

Mas a corrida transcorreu sem maiores problemas, destacando-se a luta na classe Turismo Força Livre entre Catharino Andreatta e o paranaense Adir Moss, que chegou a Ponta Grossa na liderança com uma média acima de 185 km/h.

No retorno a Curitiba, entretanto, enfrentou problemas com os pneus, sendo obrigado a pilotar em velocidade moderada para poder terminar a corrida e com isso deixando a vitória para Catharino.

Na classe de 1.201 a 4.000 cc, Chico Landi no único FNM-JK presente não teve dificuldade em vencer com larga vantagem sobre o DKW Vemag de Antônio Betinardi que completou a prova na segunda colocação.

Na classe até 1.200 cc, os Gordini de fábrica se impuseram, ficando em primeiro Christian Heins, em segundo Eugênio Martins e em terceiro Luiz Antônio Greco.

[Ver RESULTADOS 1962/19](#)



Entrega dos prêmios, vendo-se Eugênio Martins, Chico Landi e Christian Heins.

30 – CORRIDA EM BRASÍLIA (01/07/1962)

O Automóvel Clube de Brasília, um dos clubes fundadores da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA organizou no dia 1º de julho duas corridas automobilísticas no circuito pequeno do Eixo Rodoviário, em Brasília, a primeira destinada exclusivamente ao sexo feminino e a segunda, para carros da categoria Turismo Melhorado. Como o referido Automóvel Clube tinha “alvará de funcionamento” expedido pelo Conselho Nacional de Desportos, e sendo comandado por dissidentes do Automóvel Clube do Brasil, não solicitou autorização ao Clube da Rua do Passeio e, por esse motivo, essa pode ser considerada como a primeira corrida realizada sob a “tutela” da CBA.

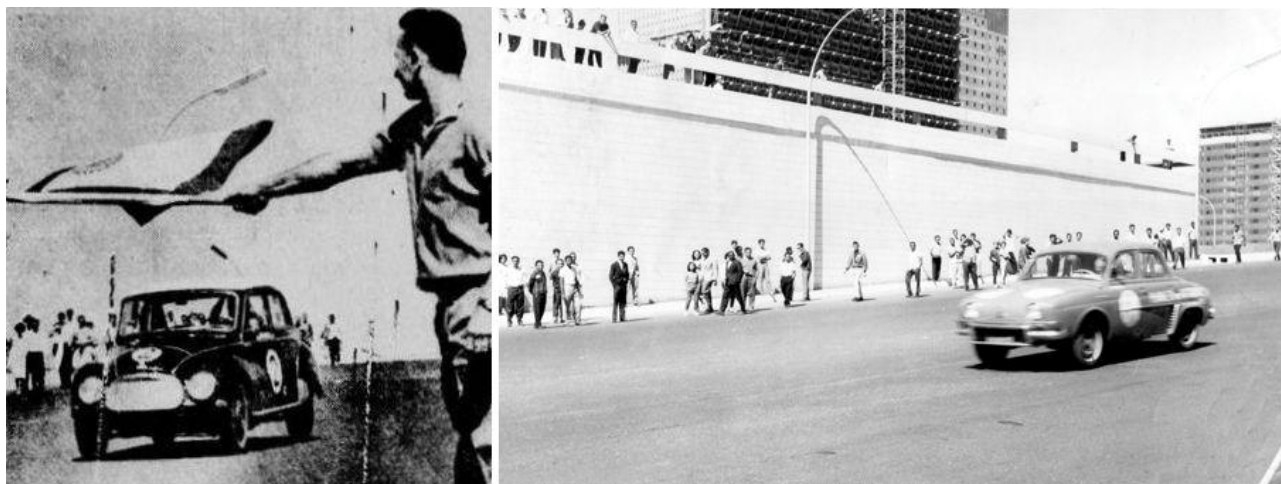
A prova para mulheres foi disputada em 15 voltas, contando com a participação de cinco carros, sagrando-se vencedora Ivone Marta Álvares, ficando em segundo lugar Ivone Moura, e em terceiro Helena Cordovil.

Quanto à prova de Turismo Melhorado, teve a participação de seis carros que disputaram uma corrida em 30 voltas pelo circuito de aproximadamente 3.600 metros. Com largada ao estilo Le Mans, quem saiu na frente foi o “fusca” de Eduardo Taurizano, porém, antes de completar a primeira volta já tinha sido



ultrapassado pelo DKW de Juarez Farache, pelo Dauphine Enio Garcia e pelo DKW de Francesco Sparano. E esses três protagonizaram um belo duelo nas voltas iniciais, até que Sparano teve que abandonar com problemas mecânicos no seu carro. Mesmo inferiorizado pela menor potência do seu carro, Enio Garcia ofereceu resistência a Juarez Farache, chegando mesmo a registrar a melhor volta, porém, a competência de Juarez aliado ao melhor desempenho do seu carro fez com que fosse aos poucos aumentando a vantagem para vencer a prova. Em terceiro ficou Eduardo Taurizano e em quarto Inácio Corrêa Leite Jr.

[Ver RESULTADOS 1962/20](#)



À esquerda o vencedor da prova Juarez Farache (DKW Vemag) e à direita Enio Garcia (Dauphine)

31 – IX SUBIDA DAS CANOAS (15/07/1962)

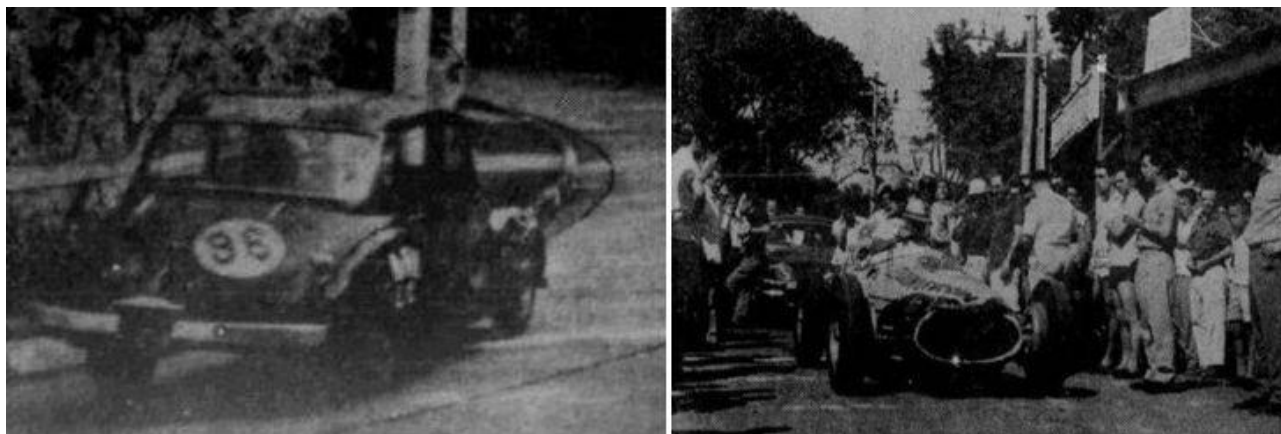
A segunda etapa do campeonato carioca de Subida de Montanha foi disputada no mesmo percurso da primeira, ou seja, a Subida das Canoas, em São Conrado Rio de Janeiro. A prova que havia sido programada para o dia 8 de julho acabou sendo adiada para o dia 15, e foi disputada com a participação de 32 carros.

O melhor tempo do dia foi obtido pelo protótipo FNM “Tanto Faz”, de Mário Olivetti, da categoria “Força Livre”, com o tempo de 2m56s4, ficando em segundo o Jaguar XK120 do piloto que correu sob o pseudônimo de “Job”, da categoria “Sport”, com 2m58s4.

O único participante da categoria “Mecânica Nacional”, Oswaldo dos Santos, que correu numa Maserati Ford, derrapou e saiu da pista não concluindo o percurso.

Os vencedores por classe foram: Mário Olivetti, FNM 2000 JK (Turismo acima de 1.300 cc); Norman Casari, DKW Vemag (Turismo até 1.000 cc), Hélio Rodrigues, Renault Gordini (Turismo até 850 cc); e Giovanni Bianchi, Volkswagen 1200 (Turismo até 1.300 cc). Dois karts participaram da prova, com Vitório Daniele ficando em primeiro com o tempo de 3m17s2 e Artur Fernandes em segundo com 3m17s8.

[Ver RESULTADOS 1962/21](#)



À esquerda: Norman Casari (DKW Vemag nº 96) e à direita: Oswaldo dos Santos (Maserati Ford)

32 – I 6 HORAS DE PELOTAS (15/07/1962)

Mesmo sem que o tempo tenha colaborado, pode ser considerada como um sucesso a primeira edição das 6 Horas de Pelotas, realizada no dia 15 de julho, como parte do programa de comemorações do sesquicentenário de fundação da cidade do Rio Grande do Sul.

A prova foi organizada pela Associação Pelotense de Automobilismo, sob a supervisão do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul e teve como vencedora a dupla formada por Walter Dal Zotto e Juvenal Martini, de Caxias do Sul, pilotando um Simca Chambord. Para essa prova foi criada uma quarta categoria na qual foi incluído o recém lançado carro da Willys, o Renault Gordini, e um desses carros, pilotado por José Asmuz/Luiz Fernando Costa, venceu a classe, terminando a corrida na segunda colocação. Nas demais classes, sagraram-se vencedores: Sérgio Lança Soares/José Albuquerque (DKW Vemag) na B e Renato Petrillo/Paulo Feijó (VW Sedan 1200) na C.

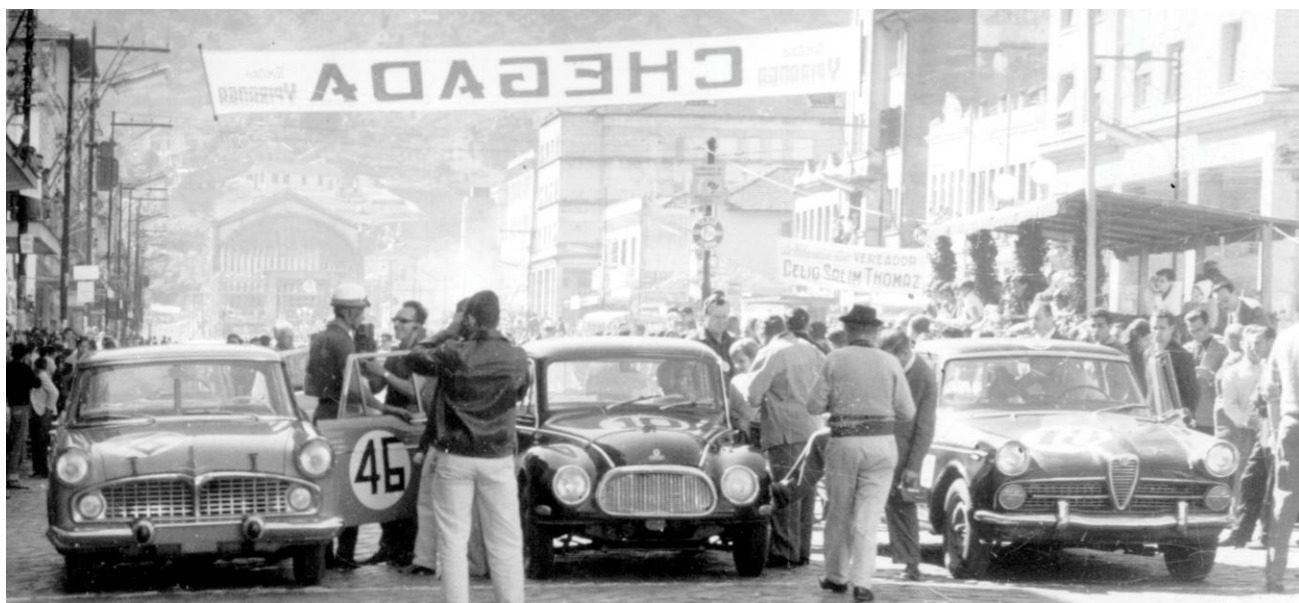
[Ver RESULTADOS 1962/22](#)

33 – VII CIRCUITO DE PETRÓPOLIS (22/07/1962)

No dia 22 de julho foi disputada a sétima edição do “Circuito de Petrópolis”, num circuito de 2.750 metros, nas proximidades do Palácio Imperial. A prova, organizada pelo Automóvel Clube do Brasil e promovida pela Câmara Júnior de Petrópolis foi disputada em três provas.

A primeira delas, para carros Volkswagen e Dauphine, teve a participação de 7 carros que deveriam completar 8 voltas, totalizando 22 quilômetros e recebeu o nome de “Prêmio Primo Fioresi” numa justa homenagem ao veterano piloto e incentivador do automobilismo no País. A vitória ficou com o piloto local Giovanni Bianchi, que terminou a prova no tempo de 16m59s3, sendo durante toda a corrida perseguido por Milton Amaral, do Rio de Janeiro, que terminou a prova 19 segundos atrás do vencedor.

A segunda prova da programação foi disputada pelos carros do Grupo II até 1.300 cc, com a participação de nove carros e foi vencida por Marinho César Camargo, com DKW, que cobriu as 15 voltas em 30m526, ficando em segundo lugar Mário Olivetti num Gordini, distante doze segundos e em terceiro Hélio Rodrigues, também com Gordini.



A largada da prova principal, com Jayme Silva (Simca 46), Marinho Camargo (DKW 10) e Sérgio Palhares (JK 18) na primeira linha.

A prova final foi disputada pelos carros da categoria Turismo Melhorado do Grupo III do Anexo “J” da FIA, sendo dividida em duas classes: até 1.300 cc e acima de 1.301 cc. Participaram da prova onze carros, e a luta pela liderança se desenvolveu entre os carros FNM da Equipe Veloz os dois DKW Vemag da equipe de fábrica. Também estavam presentes dois carros oficiais da fábrica Simca.

A primeira volta foi liderada por Sérgio Palhares (JK) que havia largado na pole-position, mas na volta seguinte a liderança estava com Mário Olivetti. Este por sua vez foi pouco depois superado por Marinho

César Camargo, que liderou a prova por poucas voltas, quando seu carro começou a falhar, devolvendo a liderança para Olivetti, que foi tenazmente perseguido até a receber a bandeirada como vencedor, pelo companheiro de equipe de Marinho, o piloto Bird Clemente. Olivetti venceu com o tempo de 1h11m27s4, e Bird ficou em segundo com 1h11m32s5. A melhor volta da prova foi de Bird Clemente, com o tempo de 1m43s3, enquanto a melhor volta de Olivetti foi de 1m44s4. Em terceiro lugar chegou Jayme Silva (Simca Chambord) e em quarto Sérgio Palhares FNM 2000 JK).

[Ver RESULTADOS 1962/23](#)



Mário Olivetti, vencedor da prova

34 – RALLY DA TIJUCA (22/07/1962)

Promovido pelo jornal “O Globo” e pela cerveja “Caracu” foi disputado no dia 22 de julho, o Rally da Tijuca, numa distância de 15 quilômetros pelo bairro carioca, com largada e chegada na Praça Castilho França. Paulo Fabrício e Ernani Nigra, venceram com o tempo de 29m45s7, seis décimos apenas além do tempo previsto, perfazendo uma média de 30,250 km/h. Há de se registrar que, além dos imprevistos normais do trânsito, os participantes tiveram um extra, pois ocorreu um acidente entre dois carros na altura da Praça Sáenz Pena, que atrasou os pilotos e os obrigou a recuperar o tempo perdido nesse trecho da prova. Participaram nada menos que 36 carros, teve o seguinte resultado: 1º nº 44 - Paulo Fabrício/Ernani Nigra (68 pontos perdidos); 2º nº 32 – Joaquim Ferreira/Antônio Moreira (131); 3º nº 14 - José Nogueira/Roberto Fernando (399); 4º nº 16 – Orlando Silva (448); 5º nº 63 – Sérgio Marques/Diana Necessian (495); 6º nº 56 – Armando Silva (608); 7º nº 18 – Paulo Sérgio/Francisco Araújo (616); 8º nº 34 – Nei Magalhães/Raul Filho (668); 9º nº 40 – Carlos Coelho/Ana Moraes (670); 10º nº 60 - Luís Matos/Levi Cravo Filho (688).

35 – PRIMEIRA CORRIDA DE KART NO PARANÁ (28/07/1962)

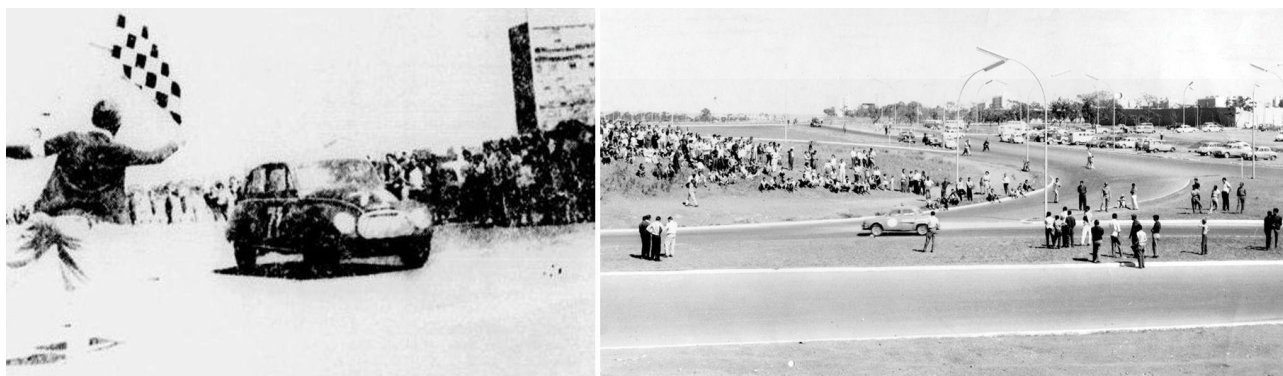
Foi realizada no dia 28 de julho, a primeira corrida de Kart do Paraná. O evento foi disputado num circuito improvisado no bairro do Tarumã, com 600 metros de extensão e teve o seguinte resultado: 1º George Gomm (24 pontos); 2º Enzo Scaletti (20 pontos); 3º Conrado Bonn (18 pontos); 4º Antônio Carlos Leal (14 pontos); 5º Claude Bess (13 pontos); 6º Luiz Gil Leão Filho (11 pontos); 7º Bruno Castilho (5 pontos); 8º Renato Afonso Ritzman (5 pontos); 9º Guilherme Castilho (2 pontos).

36 – CORRIDA EM BRASÍLIA (29/07/1962)

Dando continuidade a uma série de corridas organizadas pelo Automóvel Clube de Brasília, mais uma foi realizada no dia 29 de julho.

Inicialmente foi disputada uma corrida para motonetas Lambretta e Vespa e em seguida a corrida de automóveis que foi vencida pelo ítalo-brasiliense Francesco Sparano, que pilotando um DKW Vemag nº 71, gastou 1h22m51s para completar as 30 voltas do circuito, perfazendo um total de 105 quilômetros. Em segundo lugar chegou Maurício Lemos no Volkswagen nº 21, no tempo de 1h23m34s e em terceiro Enio Garcia, no Dauphine nº 64, no tempo de 1h23m59s. Com esse resultado foi declarado campeão brasileiro Enio Garcia.

Ver RESULTADOS 1962/24



À esquerda o DKW Vemag 71 de Francesco Sparano, vencedor da prova e à direita, uma passagem do Dauphine 64 de Enio Garcia

37 – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA

Em reunião do Conselho Nacional de Desportos – CND, realizada no dia 30 de julho foi negada a autorização do funcionamento da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, por 3 votos contra 2.

Na mesma reunião foi ainda revogada a determinação feita pelo ex-presidente da República, Jânio Quadros, a qual condicionava a realização de corridas automobilísticas à aprovação prévia do CND.

A reunião foi presidida pelo Sr. Valed Perry, e deve-se destacar que um dos votos vencidos propunha a tomada de poderes do ACB e a jurisdição de todo o automobilismo pelo CND durante um ano, a título de experiência, estabelecendo-se depois desse tempo o poder para a CBA ou a volta ao regime em vigor à ocasião.

Votaram pela manutenção do ACB como “mandante” do automobilismo os Srs. Sérgio Vieira, Mário Rodrigues Filho e Francisco Nei Ferreira, enquanto Valed Perry e o major Sílvio Magalhães Padilha votaram pela criação da CBA.

Na verdade, foi uma votação viciada. A reunião do CND foi realizada em São Paulo, no Edifício Martinelli, na Avenida Rio Branco, tendo a presidi-la o vice-presidente do Conselho, Dr. Valed Perry, face a ausência do presidente, Deputado João Menezes.

Estavam presentes à reunião, além de Valed Perry, o secretário do conselho, Da Cora Sampaio, o consultor jurídico e os conselheiros Sylvio Santa Rosa (presidente do Automóvel Clube do Brasil), Mário Filho, Ney Ferreira, Sérgio Mendes e Sylvio de Magalhães Padilha.

Antes de iniciar os trabalhos, Valed Perry leu uma correspondência das Federações de Automobilismo de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Paraná e Guanabara (Rio de Janeiro), levantando a tese de suspeição do Conselheiro Sylvio Santa Rosa, que na qualidade de Presidente do Automóvel Clube do Brasil não poderia tomar parte na discussão e votação da matéria, por envolver interesses daquele clube.

Tal documento produziu entre os presentes certo mal estar e quando todos esperavam que o próprio General tomasse a iniciativa de se julgar suspeito e omitir-se inteiramente dos trabalhos e das discussões que se iriam travar em torno do assunto, um dos conselheiros sugeriu que o plenário deveria tomar conhecimento de tal proposição, porém em sessão secreta e não pública, o que foi feito, sendo evacuada a sala, nela somente permanecendo os membros do Conselho.

A sessão secreta durou aproximadamente uma hora e, quando as portas foram reabertas, o presidente Valed Perry informou aos presentes que o ilustre Conselheiro Sylvio Américo Santa Rosa, presidente do Automóvel Clube do Brasil havia considerado insuspeito para tomar parte na discussão e votação do processo de instituição da Confederação Brasileira de Automobilismo, que iria entrar em pauta a seguir, passando logo à leitura do seu relatório, desde que era ele mesmo seu relator.

Terminando a leitura do relatório, Valed deu a palavra ao advogado da Confederação, Dr. Wilson Jardim Neves, para que, em nome das Federações fizesse sua defesa. Ao se referir ele às Federações, dizendo da sua existência legal, o General e já então “insuspeito conselheiro”, interrompeu-o e abrindo uma pasta, dela retirou uma folha de papel que afirmou ter-lhe sido fornecido pela polícia, comprovava a inexistência dessas sociedades.

O advogado, porém, não se perturbou nem se impressionou com tal exibição, e pediu, com educação, que aquele documento lhe fosse mostrado para ser examinado, no que não foi atendido, sob a alegação do General de que se tratava de documento particular que não constava dos autos e ato contínuo tornou a guarda-lo.

Continuando sua defesa, o advogado citou os nomes dos vários clubes que compunham as Federações e quando mencionou a do Paraná, foi novamente aparteado pelo presidente do ACB que exibiu outro documento, dizendo ter do Presidente do Automóvel Clube do Paraná, hipotecado inteira solidariedade ao ACB e contrário à instituição da Confederação. Novamente, o advogado solicitou que lhe fosse entregue o documento para um exame detalhado do seu conteúdo, que foi negado do mesmo modo que o anterior.

A reunião transcorreu desta forma, normal e democraticamente, com a insistente intervenção do “insuspeito conselheiro” presidente do ACB, que demonstrava de como não se deve julgar “imparcialmente” uma causa.

Após os intensos e cansativos debates, nos quais predominou a verbosidade e os gestos teatrais do “insuspeito conselheiro” foi a matéria colocada em votação, tendo votado nesta ordem: Mário Filho, Ney Ferreira e Sérgio Mendes, contra a criação da CBA e Sylvio Magalhães Padilha e Valed Perry a favor. Num gesto “heroico e desassombrado”, o conselheiro Santa Rosa, percebendo que três dos seus pares já haviam votado a seu favor, isto é, contra a CBA, omitiu-se, deixando de votar, pois o resultado já estava definido por três votos a dois.

Sendo o CND órgão integrante do Ministério da Educação e Cultura, a Confederação a ele recorreu quanto ao resultado desse recurso.

38 – II PROVA DE KART NO PARANÁ (11/08/1962)

No dia 11 de agosto foi disputada a segunda etapa do Campeonato Paranaense de Kart no circuito improvisado no bairro do Tarumã, em Curitiba, que apresentou o seguinte resultado: 1º Enzo Scaletti com 20 pontos; 2º George Gomm, com 15 pontos; 3º Carlos Papagna com 14 pontos; 4º Conrado Bonn Filho com 13 pontos; 5º Claude Bes, com 13 pontos; 6º Bruno Castilho com 11 pontos; 7º Antônio Carlos Leal, com 11 pontos; 8º Edson Zappe, com 8 pontos; 8º Pedro Salvador, com 7 pontos; 9º Renato Ritzmann, com 7 pontos; e 10º Guilherme Castilho, com 2 pontos.

39 – I CIRCUITO DE ARARAQUARA (19/08/1962)

Valendo para o “Campeonato Paulista” foi disputado no dia 19 de agosto o “I Circuito de Araraquara”, promovido pela Prefeitura Municipal local e organizado pelo Automóvel Clube Estadual de São Paulo, disputado num circuito urbano, porém contando com um bom policiamento, diferentemente do que vinha ocorrendo em outras corridas disputadas no País.

O programa constava de três provas e a primeira, destinada a carros de turismo do “Grupo I” do anexo J da FIA, ou seja, para carros “Standard”, foi vencida por Mário César de Camargo Filho, que com seu DKW Vemag nº 12, que largando na última fila (definida por sorteio), teve muita dificuldade para conquistar a vitória. Inicialmente foi o Simca de Antônio Carlos Avallone quem liderou a prova, beneficiado por ter largado na primeira fila, seguido por Christian Heins que corria num Renault 1093 importado e por Bird Clemente. Pouco depois, Fernando “Toco” Martins, que fazia sua estreia e que anos mais tarde seria um dos pilotos da Simca na áurea fase dos Abarth Simca, que passeava pela pista, se interpor entre Avallone e

Christian, fazendo todo tipo de loucura para atrapalhar o piloto da Willys, até que a direção de prova o excluiu, fazendo com que saísse da pista. Em seguida, Christian atacou e passou por Avallone, assim como Marinho que acabou se beneficiando pela manobra de “Toco”, para se aproximar ainda mais de Christian Heins. Logo em seguida Marinho foi para a liderança, cobrindo as 15 voltas da prova no tempo de 45m50s1, média de 78,11 km/h. Em segundo lugar ficou Christian Heins e em terceiro Avallone.



Largada da primeira prova, com Ignacio Terrana (Simca 51) e Antônio Carlos Avallone (Simca 58) na primeira fila.

Terminada essa prova, foram iniciados os preparativos para a prova seguinte, destinada aos carros da “Mecânica Nacional” com motores até 2.500 cc. Eram cinco os participantes, três da Fórmula Júnior, a Maserati de Ciro Cayres, com motor Simca e a Ferrari com motor Lancia de Waldimir Fakri.

Bird Clemente, se valendo da melhor dirigibilidade do seu Fórmula Júnior com motor DKW assumiu a ponta, seguido por Ciro Cayres que tinha instalado um motor Simca na sua Maserati 250F. Christian Heins e José Otaviano Cury, também com Fórmula Júnior, mas com motor Gordini vinham em seguida, bem distanciados de Waldimir Fakri. Bird Clemente parecia que venceria com tranquilidade, quando depois de completar a 15ª das 20 voltas da prova teve o cabo do acelerador do seu carro partido, fazendo com que perdesse uma vitória certa. Ciro Cayres então assumiu a liderança, para perdê-la na volta seguinte com o diferencial quebrado. A partir de então, Christian Heins assumiu a liderança vencendo com a média de 79,560 km/h, seguido por José Otaviano Cury, os únicos a completarem a prova.



À esquerda Christian Heins, vencedor da prova da Mecânica Nacional, ao volante do Landi-Bianco Gordini. Observe-se os cartazes da candidatura de Aguinaldo Góes para Vereador. À direita, Waldimir Fakri (Ferrari Lancia) e Bird Clemente (Landi-Bianco DKW).

A prova principal foi disputada pelos carros da categoria “Turismo Grupo III” do Anexo J da FIA, ou seja, carros com preparação melhorada. Mais uma vez os carros da equipe Vemag se destacaram, com Marinho César Camargo liderando a prova do começo ao fim, sempre seguido por seu “fiel escudeiro” Bird Clemente. Marinho venceu no tempo de 1h28m30s3, para 30 voltas, com média de 80,904 km/h.

Atrás dos dois DKW Vemag chegaram os dois carros da equipe de fábrica da Simca, com Ciro Cayres e Jayme Silva.

[Ver RESULTADOS 1962/25](#)



Marinho Camargo (DKW nº 10), vencedor da prova e Jayme Silva (Simca 46) à frente de Chico Landi (JK).

40 – I 3 HORAS DE VELOCIDADE – INTERLAGOS (02/09/1962)

Em 1962, os organizadores da prova, o Automóvel Clube Estadual de São Paulo e o Jornal a Folha de S. Paulo, resolveram incluir uma nova corrida na programação dos 500 Quilômetros de Interlagos, que foi chamada pelo jornal como “aperitivo” para os 500 Quilômetros, sendo disputada no Autódromo de Interlagos, no dia 2 de setembro, com o título de “3 Horas de Velocidade”. A prova foi destinada aos carros do Grupo III do Anexo J da FIA, divididos em 5 classes: a) até 850 cc; b) de 851 a 1.000 cc; c) de 1.001 a 1.300 cc; d) de 1.301 a 2.000 cc; e) acima de 2.001 cc. Os Willys Interlagos foram incorretamente incluídos nessa categoria, uma vez que o Grupo III admitia apenas carros da categoria “Turismo”, mas os nossos dirigentes resolveram incluí-los como tal, na classe até 1.000 cc, o que gerou uma forte reclamação da Vemag, que seria a principal prejudicada com essa decisão. Mas o Automóvel Clube do Brasil acabou “homologando” os Willys Interlagos, como “Turismo” e não “Grã-Turismo” com deveria ser.

Estavam presentes, com carros oficiais, quatro das cinco montadoras instaladas no Brasil: Willys, Simca, FNM e Vemag. Apenas a Volkswagen não se fez representar, sob a alegação de que a política da mesma não permitia seu envolvimento com corridas de automóveis.



Dois aspectos da largada da prova.

As posições de largada, que foi feita ao estilo “Le Mans” foram definidas por sorteio, cabendo a pole-position ao Lancia Aurélia B20 de Roberto Gallucci, ficando com a segunda posição o Simca Chambord nº 25 de Enio Cidade, piloto estreante e que se limitaria a correr nessa prova.

Iniciada a corrida, tomou a ponta o DKW Vemag de Marinho Camargo, seguido por Christian Heins (Interlagos), Chico Landi (FNM-JK), Roberto Gallucci (Lancia Aurélia), Jayme Silva (Simca) e Ciro Cayres (Simca).

Na 10ª volta Marinho ainda liderava, seguido por Ciro Cayres, Jayme Silva, Chico Landi e Rodolpho Costa (Interlagos). Heins tinha perdido tempo nos boxes e se atrasara, assim como Roberto Gallucci.



Roberto Gallucci (Lancia Aurélia B20), Jayme Silva (Simca Chambord) e Rodolpho Costa (Willys Interlagos)

Após uma hora de corrida, Marinho mantinha a liderança, seguido por Jayme Silva, Rodolpho Costa e Emílio Zambello (FNM-JK). Chico Landi tinha parado nos boxes e se atrasado muito.

Ao ser completada a 20ª volta, com 1h30m de corrida, o líder era Jayme Silva. Em segundo vinha Rodolpho Costa e em terceiro Emílio Zambello. Marinho tinha parado nos boxes e caído para o oitavo posto.

Na 30ª volta, completada após 2h15m de corrida, Rodolpho Costa tinha assumido a liderança da prova, nessa altura tendo seu companheiro de equipe, Eduardo Scuracchio na segunda posição, seguido por Ciro Cayres, Emílio Zambello, Jayme Silva e Christian Heins.

Na 35ª volta, os dois primeiros se mantinham nas receptivas posições, mas Jayme Silva tinha recuperado terreno e estavam em terceiro, seguido por Ciro Cayres, Emílio Zambello e Christian Heins, que lutavam bravamente pela quarta colocação.

E nessa ordem a corrida chegou ao seu final, com Rodolpho Costa completando a prova na média horária de 107,546 km/h.

[Ver RESULTADOS 1962/26](#)



Roberto Gallucci (Lancia Aurélia B20), Jayme Silva (Simca Chambord) e Ciro Cayres (Simca Chambord)

41 – II CIRCUITO DA LAGOA – JOÃO PESSOA – PB (02/09/1962)

Foi realizada em João Pessoa, na Paraíba, no dia 2 de setembro, a prova automobilística “Il Circuito da Lagoa”, em circuito improvisado em torno da Lagoa Solon de Lucena, promovida pela Associação de Amadores do Automobilismo, em homenagem ao governador do Estado, Sr. Pedro Gondim.

Inicialmente foi realizada a prova de classificação para definição do grid de largada dos seis carros presentes. Gegê Bandeira (DKW Vemag) fez o melhor tempo com 1m25s0, ficando em segundo lugar Fernando Campos com 1m26s4, em terceiro Joaquim Gomes, com 1m27s2, em quarto Capitão Tavares,

com 1m33s5, quinto Nivaldo Rocha, com 1m38s5, e largaria na sexta posição Edgar Morais que não participou da prova de classificação.

Precisamente às 10,35h o governador Pedro Gondim deu a bandeirada de largada e Gegê Bandeira assumiu a liderança, logo se distanciando dos demais. Seu principal perseguidor foi Fernando Campos, seguido por Joaquim Gomes, Capitão Tavares, Edgar Morais e Nivaldo Rocha. Joaquim Gomes foi o primeiro a abandonar a corrida com avaria no seu motor.

Na 30ª volta, Fernando Campos, que corria na segunda colocação ao tentar uma ultrapassagem, saiu da pista, quase capotou, conseguiu dominar o carro, mas mesmo assim teve que abandonar a corrida. Na volta seguinte foi a vez do Capitão Tavares subir um meio fio quase caindo na Lagoa e também abandonando a prova. Geraldo Bandeira acabou vencendo a corrida, ficando em segundo lugar Edgar Morais, os únicos a completarem a prova.

[Ver RESULTADOS 1962/27](#)

42 – V 500 QUILOMETROS DE INTERLAGOS (07/09/1962)

Os 500 Quilômetros de Interlagos de 1962, apresentaram como principal modificação em relação à edição do ano anterior, a proibição de participarem da prova os carros Sport e, além disso, os carros da Mecânica Nacional, tratados como “Mecânica Continental” pelos organizadores da prova, deveriam ser carros monopostos, com direção no centro do mesmo, ficando dessa forma excluídos os carros “Esporte” modificados, para enquadramento na Mecânica Nacional.



A volta de apresentação com um FNM 2000 JK como “carro madrinha”

Entre os monopostos foi permitida a participação dos “Fórmula Júnior” e com isso foram estabelecidas três classes: Mecânica Nacional Força Livre, Mecânica Nacional até 2.500 cc e Fórmula Júnior, com carros com motores até 1.100 cc.

Outra novidade foi a criação do critério de tempo mínimo de classificação para a prova, com os carros da Mecânica Nacional Força Livre devendo atingir um tempo mínimo de 1m20s, correspondente a uma média horária de 146,250 km/h e os Mecânica Nacional até 2.500 cc e Fórmula Júnior, 1m25s (137,647 km/h).

Esses tempos poderiam ser registrados durante os treinos livres, quando haveria uma cronometragem do ACESP, ou nas provas de classificação. Os carros que não participassem das provas de classificação somente poderiam participar da corrida se alcançassem um desses tempos limites nos treinos livres.

Com as limitações impostas pelo regulamento, diferentemente do ano anterior, foram registradas apenas 21 inscrições e apenas 18 marcaram tempo nos treinos livres ou da prova de classificação.

Os inscritos foram:

1 – Tubularte DKW - Jean Bergerot/Waldomiro Pieski, carro construído por Toni Bianco nas oficinas da Scuderia Tubularte de José Gimenez Lopes.

- 2 – Landi Bianco FNM – Chico Landi, o mais novo carro construído pela dupla Chico Landi/Toni Bianco, equipado com motor FNM Alfa Romeo de 2.132 cc.
- 3 – Landi-Bianco Gordini – José Otaviano Cury, de Fórmula Júnior com motor Renault Gordini de 998 cc.
- 7 – Ferrari 375 Corvette – Antônio Carlos Aguiar, a Ferrari vencedora das duas primeiras edições dos 500 Quilômetros de Interlagos, com Celso Lara Barberis em 1957 e Fritz D'Orey em 1958.
- 8 – Duchen Corvette – Arlindo Aguiar/Euclides Pinheiro, com o carro construído por Luiz Valente.
- 10 – Landi-Bianco DKW – Bird Clemente/Marinho Camargo – a dupla oficial da Vemag se inscreveu com o Fórmula Júnior construído por Chico Landi e Toni Bianco, com motor DKW Vemag.
- 11 – Maserati 250F Corvette – Roberto Gallucci, carro que pertenceu a Luiz Américo Margarido, tinha o chassi # 2507.



Parte do pelotão de largada, vendo-se: 21 – Christian Heins, 3 – José Otaviano Cury, 1 – Jean Bergerot, 11 – Roberto Gallucci (ultrapassando os carros para se posicionar irregularmente à frente), 66 – Augusto Lolli, 10 – Bird Clemente e 44 – Ciro Cayres (com a mão levantada)

- 12 – Landi-Bianco DKW – Buby Loureiro, o segundo Fórmula Júnior com motor DKW construído por Chico Landi e Toni Bianco.
- 16 – Maserati 8CM Corvette – Nelson Bastos/Nelson Marsiglia, antiga Maserati que corre na Gávea e que foi completamente modificada por Marsiglia, tinha o chassi # 3007.
- 18 – Maserati 250F Corvette – Camillo Christófar, esse carro tinha vindo para o Brasil importado por Ruggero Peruzzo, com motor Maserati, mas depois de adquirido por Camillo, recebeu motor Chevrolet Corvette, tinha o chassi # 2530.
- 21 – Landi Bianco Gordini – Christian Heins, outro Fórmula Júnior construído por Chico Landi/Toni Bianco, com motor Renault Gordini de 998 cc.
- 22 – Maserati Corvette – Luiz Valente, antiga Maserati 4CL equipada com motor Chevrolet Corvette.
- 25 – Bugatti Cadillac – Nicola Papaléo/Roberto Gomez, chassi Bugatti equipado com motor Cadillac por Biaggio Papaléo.
- 41 – Maserati Corvette – Leocadiu Pelusi, outra antiga Maserati completamente modificada por Leocadiu Pelusi.
- 44 – Maserati 250F Simca – Ciro Cayres, chassi # 2502, modificada por Ciro Cayres, na equipe de competições da Simca, quando foi instalado esse motor.
- 48 – Bugatti Corvette – Alcides Camporezzi, chassi Bugatti modificada por Franco Ciamaroni, que recebeu um motor Chevrolet Corvette por Camporezzi.
- 49 – Rizieri Ford – Rizieri D'Ângelo, carro fabricado pelo piloto em sua oficina do Canindé, equipado por motor Ford de 4 cilindros.
- 64 – Landi-Bianco Corvette – Naim Homsí/Raphael Gargiulo, esse carro foi fabricado por Chico Landi, com carroceria feita por Toni Bianco na Oficina Tubularte e posteriormente vendido a Homsí.

66 – Maserati Corvette – Augusto Lolli, antigo chassi Maserati 4CL, equipado com motor Chevrolet Corvette.

74 – Ferrari 125C Lancia – Waldimir Fakri, Ferrari comprada para Chico Landi, passando por diversas modificações, até chegar à versão com motor Lancia V-6.

O mais rápido na prova de classificação foi Camillo Christófaru que igualou o recorde da pista estabelecido por ele mesmo na prova de 1960, registrando tempo de 1m10s0, média de 167,143 km/h.

O segundo foi Antônio Carlos Aguiar, com Justino De Maio completando a primeira fila, cujo grid ficou assim constituído:

18 Camillo Christófaru Maserati 250F Corvette - 1m10s0	7 Antônio Carlos Aguiar Ferrari 375 Corvette - 1m12s2	50 Justino de Maio Alfa Romeo Corvette - 1m15s5
2 Chico Landi Landi Bianco FNM - 1m17s1	64 Naim Homs/Raphael Gargiulo Landi Bianco Corvette - 1m19s0	8 Arlindo Aguiar/Euclides Pinheiro Duchen Corvette - 1m20s2 (*1)
74 Waldimir Fakri Ferrari 125 Lancia - 1m20s7	12 Buby Loureiro Landi Bianco DKW - 1m21s4	41 Leocadiu Pelusi Maserati Ford - 1m18s9
49 Rizieri D'Angelo Rizieri Ford - 1m24s9	1 Jean Bergerot/Waldomiro Pieski Tubularte DKW - 1m27s6 (*2)	3 José Otaviano Cury Landi Bianco Gordini - (*3)
21 Christian Heins Landi Bianco Gordini (*4)	10 Bird Clemente/Marinho Camargo Landi Bianco DKW (*5)	11 Roberto Gallucci Maserati 250F Corvette (*6)
44 Ciro Cayres Maserti 250F Simca (*7)	66 Augusto Lolli Maserati Simca (*8)	

Observações:

Os carros com asterisco não atingiram o tempo mínimo durante as provas de classificação, ou não participaram desta, mas registraram os seguintes tempos nos treinos livres: (*1) – carro 8 – Arlindo Aguiar/Euclides Pinheiro – 1m20s0; (*2) – carro 1 – Jean Bergerot/Waldomiro Pieski – 1m23s0; (*3) – carro 3 – José Otaviano Cury – 1m23s0; (*4) – carro 21 – Christian Heins – 1m21s0; (*5) – carro 10 – Bird Clemente/Marinho Camargo – 1m21s0; (*6) – carro 11 – Roberto Gallucci – 1m18s1; (*7) – carro 44 – Ciro Cayres – 1m17s0; (*8) – carro 66 – Marcos Lolli – 1m25s0.

O carro nº 16, de Nelson Bastos e Mário Marsiglia registrou na prova de classificação, como melhor tempo 1m29s0, não atingindo o mínimo de 1m20s0 exigido para classificação na sua categoria.

Com os 17 carros alinhados foi dada a largada pouco depois das 14 horas do dia 7 de setembro, com Camillo Christófaru assumindo a liderança.



Os três Fórmula Jr. com motor DKW Vemag: 10 – Bird Clemente, 12 – Buby Loureiro e 1 – Jean Bergerot.

A primeira volta foi completada por Camillo na primeira colocação, seguido por Antônio Carlos Aguiar e por Roberto Gallucci, que apesar de largar nas últimas posições, tinha ultrapassado diversos carros durante a volta de apresentação e por isso seria, pouco depois, penalizado em um minuto.

Foram as seguintes as demais posições nessa primeira volta: 4º Justino De Maio; 5º Chico Landi; 6º Ciro Cayres; 7º Naim Homs; 8º Waldimir Fakri; 9º Buby Loureiro; 10º Leocadiu Pelusi; 11º Christian Heins; 12º Arlindo Aguiar; 13º José Otaviano Cury; 14º Augusto Lolli; 15º Bird Clemente; 16º Rizieri D'Ângelo; e 17º Jean Bergerot.

Na segunda volta, Naim Homs que estava na 7ª posição entrou nos boxes, caindo para a última colocação, com Waldimir Fakri também parando e retornando em penúltimo lugar.

Na sexta volta Chico Landi assumiu a quarta colocação ultrapassando Justino De Maio, numa demonstração do quanto era competitivo o seu carro recém-fabricado.

Nessa volta ocorreram as duas primeiras baixas da corrida, coincidentemente, com os dois Fórmula Júnior fabricados por Landi/Bianco, com motor DKW: Buby Loureiro, que corria em oitavo, teve que abandonar com problemas mecânicos não divulgados, enquanto Bird Clemente parou com o radiador furado e com isso, Marinho nem chegou a pilotar o carro durante a corrida.

Ao ser completada a 10ª volta, a ordem era a seguinte: 1º (18) Camillo; 2º (7) Aguiar; 3º (11) Gallucci; 4º (2) Chico Landi; 5º (50) de Maio; 6º (44) Cayres; 7º (41) Pelusi; 8º (21) Heins; 9º (66) Lolli; 10º (8) Arlindo; 11º (3) Cury; 12º (49) Rizieri; 13º (1) Bergerot; 14º (74) Fakri; 15º (64) Homs, estes dois últimos com voltas de atraso.

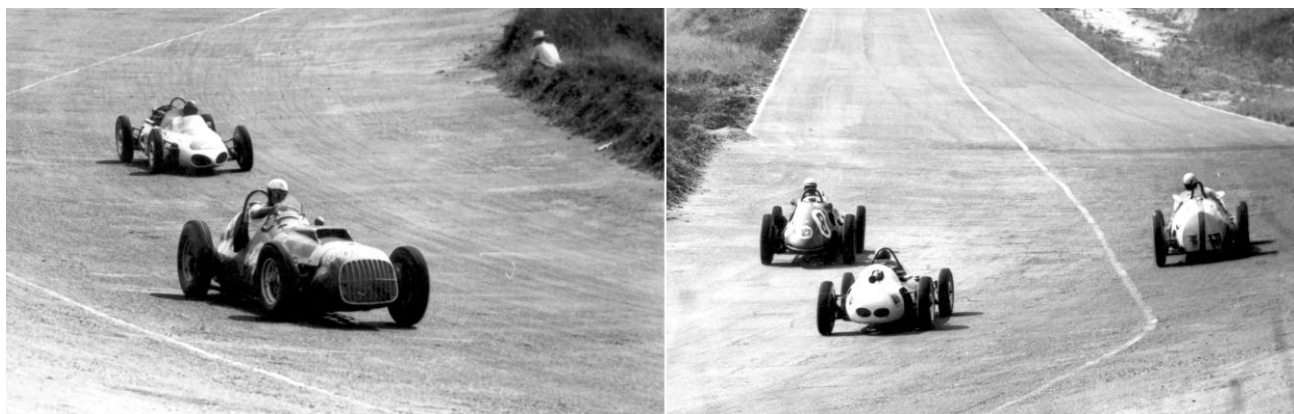
Na 12ª volta Justino De Maio recuperou a posição que havia perdido para Chico Landi e na 13ª foi a vez de Ciro Cayres passar por Landi, que recuperou a posição na 17ª.

Após completar a sua 19ª volta, Augusto Lolli que corria na 10ª posição com sua Maserati Simca, foi surpreendido por um popular que resolveu atravessar a pista, o atropelou e saiu da pista. O piloto ficou em estado de choque e não pôde continuar a corrida enquanto o menor Wagner de Oliveira de 14 anos faleceu no local.

Com mais essa baixa, permaneceram na prova 14 carros ao ser completada a 20ª volta, sendo registradas as seguintes posições: 1º (18) Camillo; 2º (7) Aguiar; 3º (11) Gallucci; 4º (50) De Maio; 5º (2) Landi; 6º (44) Cayres; 7º (41) Pelusi; 8º (21) Heins; 9º (8) Arlindo; 10º (3) Cury; 11º (49) Rizieri; 12º (1) Bergerot; 13º (74) Fakri; 14º (64) Homs. Gallucci, corria em terceiro, sem poder atacar os dois carros que iam à sua frente, basicamente porque corria muito pesado, pois largara com 182 litros de combustível e com isso não seria obrigado a efetuar nenhuma parada para reabastecimento.

Na 26ª volta, ocorreu o primeiro abandono entre os líderes, quando Chico Landi entrou nos boxes com a junta do cabeçote do motor do seu carro queimada, fruto de um superaquecimento, problema normal em um carro que pouco havia sido testado.

Pouco depois abandonou a corrida o carro de Rizieri D'Ângelo, que estava bastante atrasado, com a quebra da manga de eixo.



Duas passagens do Landi-Bianco com motor FNM 2000 JK de Chico Landi

Assim, ao ser completada a 30ª volta restavam 12 carros na prova, que corriam na seguinte ordem: 1º (18) Camillo; 2º (7) Aguiar; 3º (11) Gallucci; 4º (50) De Maio; 5º (44) Cayres; 6º (41) Pelusi; 7º (21) Heins; 8º (8) Arlindo; 9º (3) Cury; 10º (74) Fakri; 11º (1) Bergerot; 12º (64) Homs.

Foi então que Gallucci começou a atacar Antônio Carlos Aguiar, em luta pela segunda colocação, que acabou conquistando na 31ª volta, para perdê-la novamente na 36ª.

Jean Bergerot abandonou depois de completar a 31ª volta com a bomba d'água do seu carro quebrada. Com esse abandono, entre os Fórmula Júnior, restavam apenas os carros equipados com motor Renault Gordini.

As demais posições permaneceram inalteradas e a ordem de passagem dos carros era: 18 – 7 – 11 – 50 – 44 – 41 – 21 – 8 – 3 – 74 – 64 ao ser completada a 40ª volta.

Na 43ª volta, Antônio Carlos Aguiar parou nos boxes e perdeu muito tempo e quando retornou, estava na 11ª e penúltima colocação, iniciando a partir de então uma corrida de recuperação.

Com 50 voltas completadas, quase 1/3 da corrida, a ordem dos carros era: 18 – 11 – 50 – 44 – 41 – 21 – 8 – 3 – 7 (que havia recuperado uma posição) – 74 – 64.

Na volta 53, Leocadiu Pelusi que fazia uma boa corrida, levando-se em consideração a pouca competitividade do seu carro, abandonou quando estava na 5ª posição, ao sofrer um princípio de incêndio.

A 60ª volta foi completada pelos 10 carros restantes, na seguinte ordem: 1º (18) Camillo; 2º (11) Gallucci; 3º (50) De Maio; 4º (44) Cayres; 5º (21) Heins; 6º (8) Arlindo; 7º (7) Aguiar; 8º (74) Fakri; 9º (3) Cury; 10º (64) Homsí.

José Otaviano Cury, no Fórmula Júnior Gordini nº 3, que tinha efetuado algumas paradas nos boxes e perdido terreno, abandonou depois de completar 63 voltas com problemas na ignição e carburação.

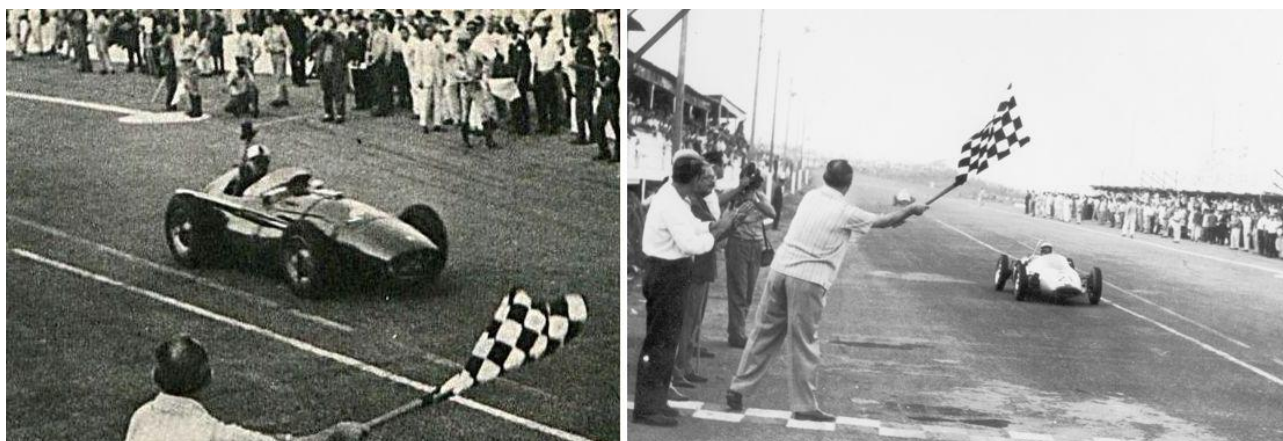
Restavam nove carros na volta 70, que corriam na seguinte ordem: 18 – 11 – 50 – 44 – 7 (em grande recuperação) – 21 – 8 – 74 – 64.

Em franca recuperação, Aguiar ultrapassou Cayres na 72ª volta e essa foi a única alteração vista, em relação à 60ª volta, e quando a prova passou da sua metade, sendo completadas 80 e 90 voltas sem alterações.

Porém a corrida em seguida iria passar por profunda modificação: após completar a volta nº 92, na liderança da prova, Camillo Christófaru passou por cima de uma poça de óleo quase em frente aos boxes, perdeu o controle, derrapou, deu duas rodadas de 180 graus e teve que se dirigir para os boxes para reparos, troca de pneus e reabastecimento.

Mas o acidente e a parada nos boxes fizeram Camillo cair de uma liderança tranquila para a 4ª posição, atrasado diversas voltas em relação a Gallucci que liderava, com folga a corrida.

Depois de completar 99 voltas, Ciro Cayres que liderava com folga a classe até 2.500 cc, teve que se retirar com a embreagem quebrada.



As chegadas vitoriosas de Roberto Gallucci (esquerda) e Christian Heins (direita)

Nessa volta, Camillo recuperou uma posição, ultrapassando Aguiar.

Assim, com 100 voltas completadas, a corrida tinha a seguinte ordem: 1º (11) Gallucci; 2º (50) De Maio; 3º (18) Camillo; 4º (7) Aguiar; 5º (21) Heins; 6º (8) Euclides Pinheiro que havia substituído Arlindo Aguiar ao volante do Duchon Corvette; 7º (74) Fakri; 8º (64) Raphael Gargiulo, que havia substituído Naim Homsí.

O que se viu a partir de então foi Camillo Christófaru e Antônio Carlos Aguiar procurando recuperar terreno o que veio acontecer na volta 124, quando Camillo ultrapassou Justino De Maio e na volta 135, quando foi a vez de Aguiar passar pelo carro 50.

Roberto Gallucci ainda registrou a melhor volta na penúltima volta, com o tempo de 1m14s4, média de 157,258 km/h, recebendo a bandeirada de chegada no tempo recorde de 3h19m35s3, média de 150,60 km/h.

[Ver RESULTADOS 1962/28](#)

43 – CAMPEONATO PAULISTA DE SPORT, MECÂNICA NACIONAL E TURISMO FORÇA LIVRE

Com a realização dos 500 Quilômetros de Interlagos, foram encerrados os Campeonatos Paulistas das categorias Sport, Mecânica Nacional e Turismo Força Livre, que apresentou os seguintes resultados:

1 – Sport Internacional (disputada apenas uma corrida):

Campeão: Celso Lara Barberis (12 pontos)

Vice-campeão: Camillo Christófaró (10 pontos)

3º colocado: Eduardo Celidônio (8 pontos)

2 – Mecânica Nacional Força Livre (disputadas duas corridas):

Campeão: Camillo Christófaró (22 pontos)

Vice-campeão: Roberto Gallucci (12 pontos)

3º colocado: Naim Homsí (10 pontos).

3 – Mecânica Nacional até 2.500 cc (disputadas três corridas):

Campeão: Waldimir Fakri (22 pontos)

Vice-Campeão: Rizieri D'Ângelo (12 pontos)

3º colocado: Victorio Azzalin Fº (8 pontos)

4 – Fórmula Júnior (disputadas três corridas):

Campeão: Christian Heins (24 pontos)

Vice-campeão: José Otaviano Cury (20 pontos)

3º colocado: Jean Bergerot (12 pontos).

5 – Turismo Força Livre (disputada uma corrida)

Campeão: Antônio Versa (12 pontos)

Vice-campeão: Christian Heins (10 pontos)

3º colocado: Eugênio Martins (8 pontos)



Campeões: Celso Lara Barberis, Camillo Christófaró e Christian Heins

44 – III FESTIVAL AUTOMOBILÍSTICO DA CIDADE DE SÃO LEOPOLDO – RS (09/09/1962)

Foi disputado no dia 9 de setembro o II Festival Automobilístico das Cidades de São Leopoldo, no Rio Grande do Sul. Ítalo Bertão pilotando um FNM 2000 JK a prova para a classe “A”, destinada aos carros JK e Simca, ficando em segundo Aldo Costa, em terceiro Walter Dal Zotto e em quarto Juvenal Martini, todos ao volante de Simca Chambord.

Na classe “B”, dos DKW Vemag foi vencida por Sérgio Solares Lança, ficando em segundo Walter Almeida e em terceiro Jorge Albuquerque.

O vencedor da classe “C”, dos carros Volkswagen e Dauphine, foi João Carlos Macedo, seguido por Luiz Albuquerque, Alfredo Oliveira e Renato Petrillo, todos com VW.

A classe “D”, destinada aos Renault Gordini, foi vencida por José Asmuz, seguida por Ismael Chaves.

[Ver RESULTADOS 1962/29](#)

45 – CIRCUITO DA PEDRA REDONDA – PORTO ALEGRE (22/09/1962)

No final de semana de 22 e 23 de setembro, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul organizou um evento automobilístico que culminou com a realização dos 500 Quilômetros de Porto Alegre.

A primeira corrida desse evento foi disputada no sábado, dia 22, para carros de fabricação nacional, enquadrados no Grupo II do Anexo J da FIA, ou seja, carros de turismo com preparação limitada.

Participaram da prova 27 carros, divididos em quatro classes: “A” para carros FNM e Simca; “B” para DKW Vemag; “C” para Volkswagen e Dauphine e “D” para Gordini.

Durante a corrida ocorreu um grave acidente, quando os carros de Cláudio Pena e Clodoveu Araldi se chocaram e atingiram parte do público que se encontrava à beira da pista, causando ferimentos em cinco pessoas, uma ficando internada no hospital em estado grave, mas que felizmente acabou se recuperando.

O vencedor geral foi José Madrid, com Simca, que registrou o tempo de 1m02m46s5, para uma distância de 125 quilômetros, que corresponde a uma média de 119,506 km/h.

[Ver RESULTADOS 1962/30](#)

46 – III 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE (23/09/1962)

No domingo, dia 23 foram disputados os “500 Quilômetros de Porto Alegre”, para carros Turismo Força Livre. A disputa pela liderança, desde o início foi travada pelos carros de Catharino Andreatta, que formava dupla com Camillo Christófaru, de quem havia comprado o carro recentemente, e Orlando Menegaz, sendo decidida na última volta, que foi iniciada com a liderança de Andreatta, que já era considerado por todos como o vencedor, porém, quem recebeu a bandeirada foi o carro de Menegaz uma vez que o de Andreatta ficou parado pelo circuito com quebra do câmbio.

Deve-se registrar a inscrição de Camillo Christófaru junto com Catharino Andreatta no carro nº 2. Tudo indica que o paulista que era proprietário do carro antes de vendê-lo a Catharino, não chegou a pilotá-lo, mas vale a observação. Como consolo, o carro ficou com a melhor volta da prova com o tempo de 5m12s0, média de 144,231 km/h. Com o abandono de Catharino, mesmo com três voltas a menos, ficou em segundo lugar a Carretera Ford de João Galina/Genuino Scarton foi terceiro. O quarto foi o Chevrolet de João Galvani/Gastão Werlang e o quinto o VW Porsche de Haroldo Dreux/Aldo Costa.

[Ver RESULTADOS 1962/36](#)



Orlando Menegaz perseguido por Catharino Andreatta

47 – CAMPEONATO PARANAENSE DE KART (29/09/1962)

A quinta etapa do Campeonato Paranaense de Kart foi disputada no dia 29 de setembro no Circuito do Bairro do Tarumã, em Curitiba, apresentando o seguinte resultado: 1º Luiz Gil Leão Jr.; 2º George Gomm; 3º Guilherme Castilho; 4º Antônio Carlos Leal; 5º Carlos Papagna; 6º Enzo Scaletti; 7º Renato Ritzmann; 8º Rodolfo Germano Labach; 9º Bruno Castilho.

48 – CAMPEONATO PAULISTA DE KART (29/09/1962)

A prova de Kart disputada em São José dos Campos – SP, no dia 29 de setembro, teve o seguinte resultado: 1º Durval Viscardi; 2º Mansueto Venturato; 3º Horácio Tulli Jr.; 4º Francisco Giaffone; 5º Júlio Ther.

49 – 6 HORAS DA GUANABARA (30/09/1962)

No dia 30 de setembro foi a vez dos automobilistas do Rio de Janeiro assistirem uma corrida de longa duração, disputada por carros nacionais, enquadrado do Grupo III do Anexo J da FIA. Foi a prova intitulada “6 Horas da Guanabara”, organizada pelo Automóvel Clube do Brasil e patrocinada pela Petrobrás, que foi disputada no circuito da Barra da Tijuca.



O DKW Vemag nº 99 da “Equipe Rocha” e o Simca vencedor de Jayme Silva/Danilo Lemos

Inicialmente o Automóvel Clube do Brasil solicitou que o ACESP coordenasse a prova e, depois do clube paulista apresentar um regulamento, o ACB decidiu que ele mesmo assumiria a realização da prova, surgindo um desentendimento, o que provocou que o ACESP recomendasse às equipes de fábrica a não participarem da prova. Um segundo entreencontro surgiu quando foi divulgado o regulamento que previa a largada ao estilo “Le Mans”. Os pilotos paulistas protestaram e o imbróglio continuou até os treinamentos. A equipe da Willys chegou a se apresentar no Rio de Janeiro na sexta-feira, mas como não havia sido modificada a forma de largada, usou esse argumento para se retirar e retornar a São Paulo.

Antes da prova surgiu nova polêmica quanto à forma de largada. A discussão quanto a esse tema continuou, até que logo após os treinos do sábado, o ACB atendeu às reivindicações e determinou que a largada seria por pelotões.

Entre as equipes de fábrica, apenas a Simca se fez presente, com três Chambord para os pilotos Ciro Cayres, Fernando Toco Martins, Jayme Silva, Danilo Lemos, Ubaldo Lolli e Zoroastro Avon. A equipe Vemag não compareceu, se amparando no pedido do ACESP, mas na realidade, estava indignada com o fato do ACB ter homologado os Willys Interlagos como carros de turismo na classe até 1.000 cc, o que não deixava de ser um absurdo. Por sua vez a Willys, depois de treinar, verificou que seus Interlagos poucas chances teriam contra os Simca de JK em virtude das longas retas do circuito da Barra da Tijuca e se amparou na discussão sobre a forma de largada para se retirar.

Assim, para combater os Simca Chambord, restavam o JK, cuja equipe que havia sido muito bem montada nos anos de 1960, 1961 e início de 1962, tinha sido desfeita, mesmo restando o apoio da revendedora A Veloz.

Na largada estavam presentes 32 carros, sendo 4 Simca Chambord, 6 FNM 2000 JK, 8 DKW Vemag, 9 Volkswagen, 4 Renault Dauphine e 1 Renault Gordini.



Jayme Silva/Danilo Lemos (Simca 26) e Roberto Gallucci/Ignácio Terrana (Simca 51) à esquerda e Márcio Bonzano/Fernando Gomes (DKW 19) e Renato Haydu/Ricardo Achcar (Dauphine 35).

Logo no início da corrida, dois Simca de fábrica, pilotados respectivamente por Jayme Silva e Ciro Cayres tomaram a dianteira, seguidos pelos “JK” de Mário Olivetti, Emílio Zambello e Chico Landi.

O ritmo de corrida era muito forte, com os Simca rodando na faixa de 2m15s e os JK em 2m16s. Pouco atrás, nas categorias de cilindrada inferior, o melhor era o Volkswagen de Giovanni Bianchi, um carro equipado com um “kit” Okrasa que melhorava o desempenho do seu motor, rodando na faixa de 2m34s, se posicionando à frente dos DKW, Gordini e Dauphine.

Na segunda hora de prova, Ciro Cayres liderava seguido por Jayme Silva e Ubaldo Lolli, num trio da Simca. O JK melhor colocado, vinha na quarta posição, pilotado por Mário Olivetti, com Chico Landi em quinto, apesar de enfrentar problemas com a embreagem. Na categoria menor, Norman Casari (DKW Vemag) era o líder, com Giovanni Bianchi logo atrás, com esses carros ocupando a 8ª e 9ª posições.

Ao ser atingida a terceira hora, o líder era Mário Olivetti (JK), se aproveitando da parada para reabastecimento dos dois carros da Simca, mas quando teve que também parar, a ordem foi reestabelecida, com Ciro em primeiro e Jayme em segundo.

Os Simca continuavam rodando na faixa de 2m15s e 2m16s, enquanto os “JK”, por orientação do seu boxê corriam na faixa de 2m19s, para poupar a embreagem dos carros, que vinham se desgastando além do normal.



Dois momentos da luta entre os Simca de Jayme Silva/Danilo Lemos e Ciro Cayres/Fernando Toco Martins

Na quarta hora de prova, com nove abandonos, Ciro Cayres mantinha-se na ponta, seguido muito de perto por Jayme Silva. Já bastante distante, porém na mesma volta Olivetti mantinha a terceira posição com seu “JK”. Na classe de menor cilindrada, liderava Giovanni Bianchi, que estava em sexto lugar geral, com excelente desempenho seguido pelo DKW de Élfio Carvalho, que era o sétimo geral. O único Gordini que participava da prova ocupava a 11ª posição, enquanto o melhor Dauphine era dos brasileiros Enio Garcia/Toninho Martins, que ocupava a 17ª posição.

Na quinta hora, Ciro Cayres ainda liderava, seguido por Jayme Silva e por Ubaldo Lolli que tinha superado Olivetti na disputa pela terceira colocação. Landi, em dupla com Celso Lara Barberis, permaneceu a quinta colocação por muito tempo, mas acabou sucumbindo à quebra da embreagem.n

Com a corrida se aproximando do seu final, Ciro Cayres teve que efetuar uma parada não programada para reabastecimento, perdendo a liderança para seu companheiro de equipe Jayme Silva, e os dois carros da Simca cruzaram a linha de chegada, emparelhados, com diferença de uma volta entre eles, Jayme em primeiro e Ciro em segundo. Mário Olivetti foi o terceiro, Gallucci o quarto, com Simca, Sérgio Palhares o quinto com “JK”, e Giovanni Bianchi, em dupla com Albino Brentar, o sexto com seu Volkswagen.

Digno de registro foi a espetacular capotada do Dauphine nº 35, quando era pilotado por Renato Haydu, que desvirado por populares, retornou à corrida e recebeu a bandeira de chegada.

[Ver RESULTADOS 1962/32](#)

50 – CAMPEÕES CARIOCAS DE 1962

Depois da realização da Prova “6 Horas da Guanabara”, o Automóvel Clube do Brasil, sem revelar os critérios adotados, divulgou o resultado do Campeonato Carioca de Automobilismo que foi o seguinte:

1 – Geral: Campeão: Mário Olivetti; Vice-campeão: Jayme Silva; 3º colocado: Amílcar Baroni.

2 – Acima de 1.301 cc: Campeão: Mário Olivetti; Vice-campeão: Jayme Silva; 3º colocado: Amílcar Baroni.

3 – Até 1.300 cc: Campeão: Marinho Camargo; Vice-campeão: Nilo Vinhaes; 3º colocado: Giovanni Bianchi e Albino Brentar.

51 – CBA – MANDADO DE SEGURANÇA

Em 4 de outubro, a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, impetrou mandado de segurança na 2ª Vara da Fazenda Pública, no Rio de Janeiro (Estado da Guanabara), contra a decisão do Conselho Nacional de Desportos, que não autorizou o funcionamento da Confederação. O juiz solicitou, ao CND, informações a respeito do caso.

52 – ASSOCIAÇÃO PAULISTA DE VOLANTES DE COMPETIÇÃO - APVC

No dia 9 de outubro foi eleita a diretoria da Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, que ficou assim constituída: Presidente: Fernando Pereira Barreto; Vice-presidente: Aguinaldo de Góes Filho; Secretário geral: Arnaldo Adami; 1º secretário: Antônio Carlos Avallone; Tesoureiro geral: Manoel de Barros “Buby” Loureiro Neto; 1º tesoureiro: Paulo Curi; Presidente da Comissão Desportiva: Chico Landi; Diretor Social: José Otaviano Cury; Diretor de Patrimônio: Edmundo André “Dinho” Bonotti; Comissão de Sindicância: Rodolpho Olival Costa, Ariberto Iasi e Ludovino Perez Jr.

53 – CAMPEONATO PARANAENSE DE KART (13/10/1962)

A sexta etapa do Campeonato Paranaense de Kart foi disputada no dia 13 de outubro, com o seguinte resultado: 1º Enzo Scaletti; 2º José Luiz Mugiatti; 3º Bruno Castilho; 4º George Gonn; 5º Renato Ritzman; 6º Pedro Salvador; 7º Guilherme Castilho; 8º Claude Bess.

54 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA NA AVENIDA FARRAPOS – RS (13/10/1962)

No sábado, dia 13 de outubro foi disputado na Avenida Farrapos, em Porto Alegre, RS, a prova “Quilômetro de Arrancada”, que homenageava o “jubileu de prata” de participação em corridas do piloto Catharino Andreatta. A prova tinha sido inicialmente marcada para o domingo dia 14, acabou tendo que ser antecipada em face da realização de uma corrida de karts naquele dia.

O vencedor foi Antônio Tergolina, pilotando a Carretera Ford nº 6 da “Galgos Brancos”, com o tempo de 29s0. O segundo colocado foi Vitório Andreatta na Carretera Chevrolet Corvette nº 2, também da “Galgos Brancos” e o terceiro Nactivo Camozatto no Ford nº 12.



12 - Nactivo Camozatto e 6 - Antônio Tergolina

55 – CAMPEONATO GAÚCHO - PROVA EM RIVERA – URUGUAI (23/10/1962)

Em continuação ao Campeonato Gaúcho de Automobilismo, foi realizada, no dia 23 de outubro, na cidade de Rivera, no Uruguai, vizinha à gaúcha Santana do Livramento, a “Prova Jubileu de Prata Catharino Andreatta”, para carros nacionais. A corrida, que foi disputada numa distância de 49.280 metros, teve como vencedor o filho de Catharino, Vitório Andreatta, que pilotou um Gordini, com o tempo de 39m06s, média de 75,621 km/h, ficando em segundo lugar Ismael Chaves Barcelos, que também pilotou um Gordini e em terceiro Walter Almeida com DKW. O 4º foi Sérgio Lança (DKW), o 5º Antônio Planella (DKW) e o 6º Roberto Planella (Simca). Foi um notável desempenho dos novos carros montados pela Willys, que bateram carros com muito mais potência, como os Simca, DKW e VW, apesar de possuir apenas 850 cc de cilindrada.

[Ver RESULTADOS 1962/33](#)



A chegada de Vitório Andreatta (53) e Ismael Chaves (7)

56 – II CIRCUITO DO AGRESTE – CARUARU – PE (11/11/1962)

Caruaru viveu um domingo de emoções com a realização, no dia 11 de novembro, do “II Circuito do Agreste”, que foi supervisionado pela Associação de Amadores do Automobilismo. A prova foi disputada em 40 voltas de 2.000 metros, perfazendo 80 quilômetros e foi vencida por Edgar Moraes com DKW Vemag nº 10; em segundo lugar classificou-se Fernando Rodrigues, DKW Vemag nº 69; terceiro Anísio (representante de Caruaru), com DKW Vemag nº 11; quarto Pedro Rogério, Volkswagen nº 13; quinto Gegê Bandeira, DKW Vemag nº 28; e sexto Antônio Pessoa de Queiroz, com DKW Vemag nº 77.

[Ver RESULTADOS 1962/34](#)

57 – X SUBIDA DAS CANOAS (11/11/1962)

Pela terceira vez no ano foi disputada uma prova de Subida de Montanha nas Canoas, ladeira localizada em São Conrado, Rio de Janeiro, dessa feita no dia 11 de novembro. A prova, válida pelo campeonato carioca da modalidade, foi disputada por 28 carros e o melhor tempo pertenceu a Mário Olivetti, no FNM “Tanto Faz”, com o tempo de 2m55s7, média de 81,958 km/h. Os vencedores por categoria foram: Força Livre – Mário Olivetti (FNM Tanto Faz); Sport – Paulo Simas (Alfa Romeo Giulietta SV); Turismo FNM JK – Amílcar Baroni; Turismo DKW Vemag – Luiz Polastri; Turismo Gordini – Hélio Rodrigues; e Turismo Volkswagen – Giovanni Bianchi.

Na prova para Karts saiu vitorioso Sérgio Palhares (2m57s5), seguido por Vittorio Daniele (3m21s), e por Sílvio Abrunhosa (3m33s3).

[Ver RESULTADOS 1962/35](#)



Os carros passando pelo percurso da prova, com destaque para o JK 7 de Leon Max e o DKW 96 de Norman Casari

58 – CAMPEONATO CARIOCA DE SUBIDA DE MONTANHA

Realizadas três etapas, o campeonato carioca de “Subida de Montanha” teve o seguinte resultado final:

1 – Turismo Força Livre:

P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Mário Olivetti	77	FNM 2000 TF	8	8	8	24
2º	Antônio Joaquim Palhares	48	Ford Thunderbird	6	6	-	12
3º	Amílcar Baroni	77	FNM 2000 JK	-	4	3	7
4º	Leo Max	7	FNM 2000 JK	-	-	6	6
5º	Stefano Gutman		Jaguar MK V	-	2	4	6
6º	Sérgio Palhares	18	VW Porsche	4	-	-	4
7º	Paulo Simas	11	VW Porsche	-	3	-	3

2 – Turismo FNM JK:

P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Amílcar Baroni	77	FNM 2000 JK	8	3	8	19
2º	Mário Olivetti	3	FNM 2000 JK	-	8	6	14
3º	Carlo Lissoni	5	FNM 2000 JK	6	4	-	10
4º	Leo Max	7	FNM 2000 JK	-	6	4	10

3 – Turismo DKW Vemag:

P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Norman Casari	96	DKW Vemag	8	8	6	22
2º	Luiz Polastri	97	DKW Vemag	-	4	8	12
3º	Paulo Simas	11	DKW Vemag	6	-	-	6
	Fernando Gomes	98	DKW Vemag	-	6	-	6

5º	Márcio Panzera	11	DKW Vemag	4	-	-	4
	Ronaldo Castro		DKW Vemag	-	-	4	4
7º	Ezio Penajotti		DKW Vemag	-	3	-	3
	Crocodilo		DKW Vemag	-	-	3	3
9º	Dias Fernandes		DKW Vemag	-	-	2	2
10º	Luiz Felipe Gama Cruz		DKW Vemag	-	-	1	1

4 – Turismo Volkswagen:

P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Giovanni Bianchi	9	VW Sedan 1200	-	8	8	16
2º	Milton Amaral	50	VW Sedan 1200	8	3	-	11
3º	Paulo Pires	44	VW Sedan 1200	6	-	4	10
4º	Luiz Barros Jr.	8	VW Sedan 1200	2	2	8	10
5º	Ronaldo Castro		VW Sedan 1200	-	6	-	6
6º	Carlos Oliveira	85	VW Sedan 1200	4	-	-	4
	Elfio de Carvalho Fº		VW Sedan 1200	-	4	-	4
8º	Mário Kroep Jr.	2	VW Sedan 1200	3	-	-	3
	José Ferreira Mendonça	13	VW Sedan 1200	-	3	-	3
10º	Márcio Panzera	11	VW Sedan 1200	-	-	2	2
11º	Xis		VW Sedan 1200	1	-	-	1
	Alfredo Silva Costa	53	VW Sedan 1200	-	-	1	1

5 – Turismo Renault Dauphine:

P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Erich Von Jr.	35	Renault Dauphine	8	-	-	8
	Nelson Bastos	16	Renault Dauphine	-	8	-	8
3º	Beto II	83	Renault Dauphine	6	-	-	6

6 – Turismo Renault Gordini:

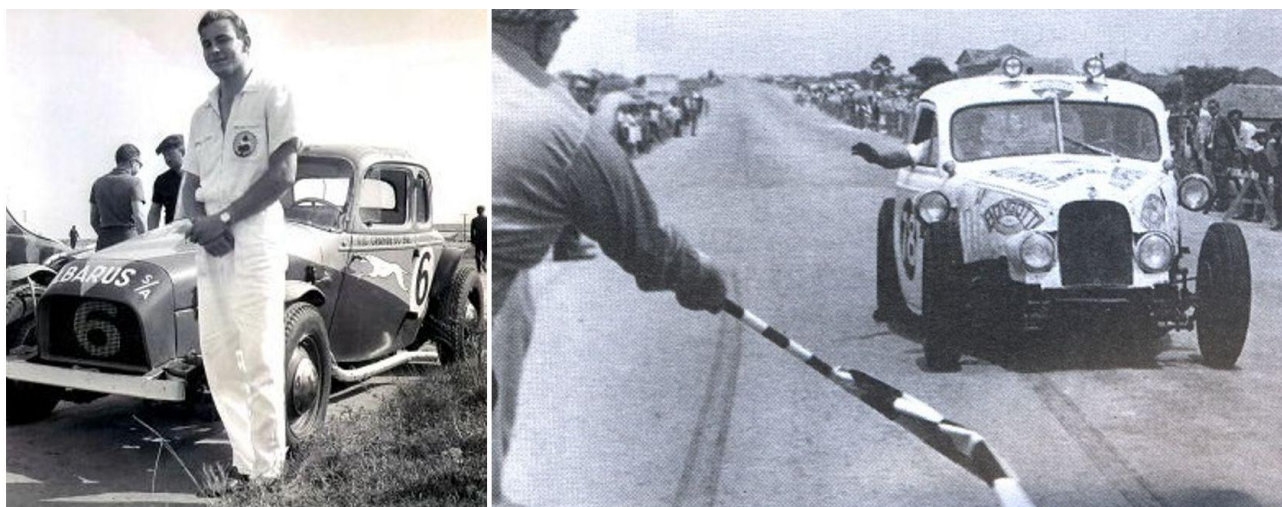
P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Hélio Rodrigues	13	Renault Gordini	-	8	8	16
2º	Antônio Quintela		Renault Gordini	-	6	6	12

7 – Sport:

P	PILOTO	Nº	CARRO	25/03	15/07	11/11	TOTAL
1º	Paulo Simca	11	Alfa Romeo Giulietta	-	-	8	8
2º	Hélio Mazza	75	MG TF	-	-	6	6

59 – FESTIVAL DE RECORDES DO GUAÍBA (18/11/1962)

No dia 18 de novembro, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul organizou uma corrida intitulada “Festival de Recordes do Guaíba”, numa distância de 253 quilômetros, entre Guaíba e Camaquã, ida e volta.



Vitório Andreatta (Ford nº 6) e Pedro Carneiro Pereira (Chevrolet nº 78)

E o resultado não poderia ser melhor, com Vitório Andreatta, com uma carretara Ford, estabelecendo uma média inacreditável de 196,777 km/h, novo recorde nacional. O segundo colocado foi José Madrid (Simca

Chambord), o terceiro Ítalo Bertão (Chevrolet), e o quarto Alfredo Daudt (FNM 2000 JK). Na Turismo “A” o vencedor foi José Madrid, na “B” venceu Henrique Iwers (DKW Vemag), na “C” Renato Petrillo (VW Sedan 1200) e na “D” Ismael Chaves (Renault Gordini)

[Ver RESULTADOS 1962/36](#)

60 – CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO

O resultado do Campeonato Gaúcho de Automobilismo, Categoria Turismo Nacional foi o seguinte:

1 – Turismo “A” – FNM 2000 JK e Simca Chambord): Campeão Aldo Costa – 52 pontos; Vice-campeão José Madrid – 21 pontos.

2 – Turismo “B” – DKW Vemag: Campeão Walter Almeida – 47 pontos; Vice-campeão Sérgio Soares Lança – 44 pontos.

3 – Turismo “C” – Volkswagen/Dauphine: Campeão João Carlos Macedo – 38 pontos; Vice-campeão Renato Petrillo – 30 pontos.

4 – Turismo “D” – Renault Gordini: Campeão Ismael Chaves Barcelos – 37 pontos; Vice-campeão José Asmuz – 29 pontos.

61 – MANDADO DE SEGURANÇA DA CBA

Por despacho do Sr. Juiz Titular da 2ª Vara de Fazenda, no dia 4 de dezembro foi negado o mandado de segurança impetrado pela CBA contra o CND. Com isso, ficou mantida a decisão do CND em reconhecer o Automóvel Clube do Brasil como órgão dirigente da modalidade esportiva do automobilismo.

62 – 500 MILHAS DE INTERLAGOS (08/12/1962)

O encerramento da temporada automobilística, do Automóvel Clube do Brasil, em 1962, ocorreu no sábado 8 de dezembro, com a realização das “500 Milhas de Interlagos”. Essa prova se destacou, principalmente, pela presença de diversos carros importados, que não vinham correndo regularmente no Brasil: o Porsche 90S, a Lancia Aurélia B20, que corra nas 3 Horas, e a antiga Ferrari 250MM Berlineta, que corra nos anos 1950 com Henrique Casini no Rio de Janeiro.



Dois aspectos da largada da prova

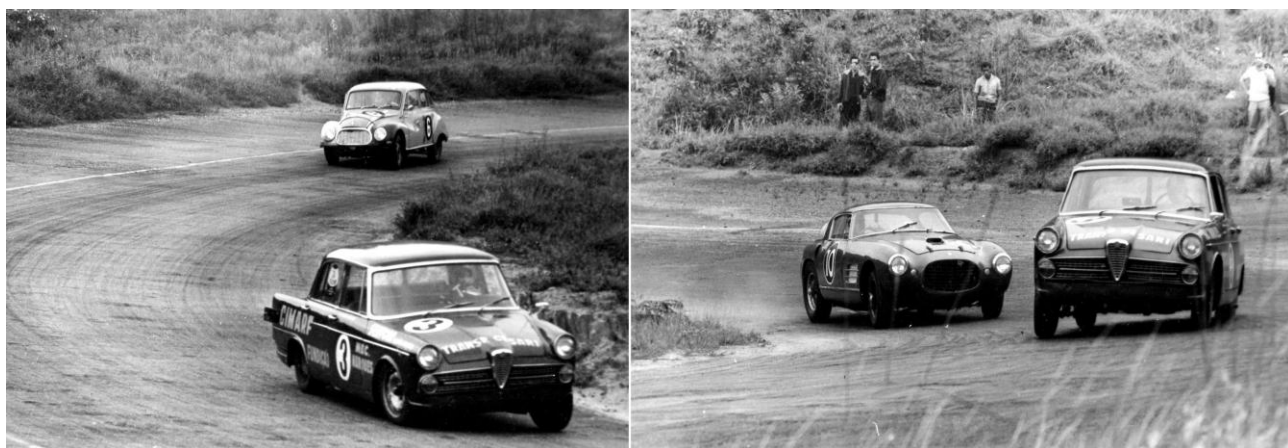
A largada seria ao estilo “Le Mans” e dezessete dos 33 carros inscritos participaram da prova de classificação, com as demais posições sendo definidas por sorteio. O carro mais rápido foi a Ferrari nº 10, com o tempo de 4m07s, com muitos afirmando que estava escondendo o “jogo”, pois poderia, facilmente, rodar na casa dos 4m04s. O segundo foi o Porsche nº 2, com 4m19s e o terceiro o Interlagos nº 22, com 4m20s. A ordem de posicionamento para a largada ficou assim definido: 1º Ferrari nº 10; 2º Porsche nº 2; 3º Interlagos nº 22; 4º Simca nº 26; 5º Lancia nº 11; 6º Interlagos nº 12; 7º Interlagos nº 21; 8º Simca nº 43; 9º Simca nº 50; 10º JK nº 25; 11º Gordini nº 42; 12º Gordini nº 41; 13º Gordini nº 39; 14º Simca nº 51; 15º DKW nº 20; 16º DKW nº 40; 17º Simca nº 44; 18º Simca nº 45 (não largou); 19º Fiat nº 29; 20º JK nº 3; 21º JK nº 71; 22º DKW nº 6; 23º DKW nº 97; 24º VW nº 80; 25º DKW nº 1; 26º JK nº 23; 27º Interlagos nº 4; 28º

Dauphine nº 30; 29º VW nº 9 (não largou); 30º Simca nº 19 (não largou); 31º DKW nº 7; 32º DKW nº 27; e 33º VW nº 8.

Curiosa a presença da equipe Willys na prova, por se tratar de uma corrida com largada ao “estilo Le Mans”, uma vez que esse foi o motivo alegado para que a equipe não corresse na prova disputada no Rio de Janeiro.

Como em Interlagos, seus carros “GT” tinham larga vantagem sobre os demais carros de fabricação nacional, a equipe não criou obstáculos quanto à forma de largada, apesar da presença de carros importados. Assim, não corria os mesmos riscos que na prova do Rio de Janeiro, o que comprova a tese de que foi esse o motivo da ausência na prova carioca.

A largada foi dada, às 11 horas da manhã, com os 30 carros alinhados no formato “espinha de peixe”, em frente aos boxes e os pilotos do outro lado da pista, que corretam para seus carros, não tendo comparecido os carros nºs 45, 9 e 19.



Dois momentos do JK nº 3 de José e Armando Ramos na corrida. À esquerda, à frente do DKW nº 6 de Anísio Campos/Joaquim Cacao Mattos e à direita, da Ferrari 250MM de Roberto Gallucci/Celso Lara Barberis/Bird Clemente

O carro número 26, o Simca de Jayme Silva foi o primeiro a arrancar, seguido pela Lancia nº 11, de Bird Clemente. O DKW nº 40 de Leocadiu Pelusi custou a conseguir colocar o seu motor em funcionamento, enquanto o carro nº 41 de Eugênio Martins foi desclassificado por ter invadido a faixa de segurança.

Ao ser completada a primeira volta, a liderança era do Porsche 90S nº 2, de Chico Landi, seguido pelo Interlagos nº 22 de Christian Heins e pela Ferrari nº 20 de Roberto Gallucci.

Ao ser completada a 10ª volta, Landi liderava, com Heins em segundo, Gallucci em terceiro, Jayme Silva em quarto e Piero Gancia (JK nº 25) em quinto, com Landi desenvolvendo uma média horária de 111,320 km/h.

A liderança de Chico Landi, ao volante do Porsche nº 2, permaneceu na 20ª volta, mas Christian Heins permanecia muito próximo. Ciro Cayres, com o Simca nº 44 e Piero Gancia no JK nº 25 corriam respectivamente na terceira e quartas colocações, enquanto Aguinaldo Góes no Interlagos nº 21 era o quinto. A velocidade média de Landi tinha aumentado para 113,580 km/h e, nessa altura da corrida, além do carro 41 que havia sido desclassificado, registravam-se mais dois abandonos, o Simca nº 51 de Ignácio Terrana que foi excluído da prova por fazer manutenção fora dos boxes, e o Interlagos nº 4 de Joluan.

Na 20ª volta, o Simca nº 26 de Jayme Silva teve um desarranjo na bomba de gasolina perdendo duas voltas nos boxes para reparar o defeito.

Ao ser completada a 30ª volta, o Porsche nº 2, então pilotado por Marinho César Camargo permanecia na liderança, seguido por Christian Heins, no Interlagos nº 22 e por Celso Lara Barberis que tinha substituído Roberto Gallucci no comando da Ferrari nº 10. Rodolpho Costa (Interlagos nº 21) era o quarto e Danilo Lemos (Simca 44) o quinto. A velocidade média nessa altura da corrida era de 112,910 km/h.

O Simca nº 44, de Ciro Cayres, vinha fazendo uma excelente corrida, tendo chegado a ocupar a 3ª posição, quando entregou a direção a Danilo Lemos. Danilo pouco depois de completar a 30ª volta, entrou muito forte na subida dos boxes, derrapou e saiu da pista. Muito amassado, sem para-brisa e algumas lesões pela quase capotada, foi perdendo posições, chegando a cair para a 10ª posição antes de abandonar poucas voltas depois.

Nessa altura da prova a Ferrari tinha abandonado depois de 30 voltas, primeiro apresentando uma série de vazamentos e óleo e depois com a quebra do diferencial. A Lancia Aurélia começou bem a corrida, mas Bird acabou derrapando na curva do Pinheirinho, bateu no barranco e quebrou uma roda. Efetuado os reparos retornou à pista pilotada por Roberto Gallucci e depois Celso Lara, que abandonou a corrida no local em que estava parada a Ferrari.



O DKW 40 de Ottorino Vitalba/Leocádio Pelusi, à frente do Porsche 90S de Marinho Camargo/Chico Landi e do Interlagos de Christian Heins/Luiz Greco, e o JK 23 de Ugo Gallina/Luciano Borghesi, perseguido pelo Interlagos nº 12 de Wilson Fittipaldi Jr./Eduardo Scuracchio.

Outro carro que abandonou foi o Interlagos nº 21 de Rodolpho Costa e Aguinaldo Góes, com a quebra da ponta de eixo na “subida do lago”.

Quando a corrida atingiu 40 voltas, as primeiras posições tinham passado por grandes mudanças. Marinho tinha parado o Porsche para reabastecer e entregar a direção ao dono do carro, o alemão radicado em São Paulo, Rolf Sandtfoss que além de bem mais lento, efetuou uma série de paradas nos boxes, antes de devolver a direção a Marinho. Este começou a fazer uma corrida em velocidade alucinante tentando descontar a diferença para o novo líder que era Christian Heins.

Nesse momento, Heins, cumprindo o regulamento, teve que entregar o volante a Luiz Greco que deu apenas duas voltas e retornou aos boxes para devolver o volante, porém com isso e mais com o ritmo imposto por Marinho, este recuperou a liderança, chegando a atingir a média de 114,598 km/h.

Mas Marinho acabou não tendo sorte e, quando entrava na curva 3 (Bacião), teve uma das rodas traseiras quebrada e por pouco não caiu no barranco. O público presente no local presenciou o Porsche verde de repente dar uma guinada para a direita, sair da pista, levantar poeira e retornar para parar à esquerda, no lado interno da curva. Quando Marinho conseguiu parar o carro, viu o Interlagos de Christian Heins passar reassumindo a liderança da prova. Marinho levou o carro para os boxes, foram efetuados os reparos necessários, mas quando retornou tinha perdido três voltas e ocupava a quarta colocação.

Com isso, Armando Ramos (JK nº 3) passou para o segundo lugar, com Piero Gancia (JK nº 25) em terceiro.

Com 50 voltas, Christian era o líder no Interlagos nº 22, mantendo duas voltas de vantagem para o Porsche nº 2, pilotado por Marinho Camargo, que andava forte e recuperara a segunda colocação. Em terceiro corria o JK nº 25 de Piero Gancia/Emílio Zambello, com outro JK, o nº 3 de José e Armando Ramos em quarto e o Simca 26 em quinto. A média do líder era de 112,280 km/h.

Na 60ª volta, Marinho tinha conseguido tirar uma volta de Christian Heins que continuava na liderança, mantendo uma média de 109,020 km/h. O JK nº 25 de Piero Gancia/Emílio Zambello, que corria em terceiro lugar abandonou depois da 58ª volta com a quebra do cardã.

Na 70ª volta, as duas primeiras colocações continuavam inalteradas e a média do Interlagos nº 22 era de 111,160 km/h.

Nessa volta, o carro nº 97, DKW dos cariocas Norman Casari e Luiz Polastri foi desclassificado, quando Polastri parou nos boxes para reabastecer e não desligou o motor.

Ao ser atingida da 80ª volta, não houve alteração entre os dois primeiros, enquanto o terceiro lugar passou a ser ocupado por Ciro Cayres que tinha assumido o volante do Simca nº 26. O quarto era o JK de José e Armando Ramos e o quinto o Interlagos nº 12 de Wilson Fittipaldi Jr. e Eduardo Scuracchio.

A média do líder era de 110,910 km/h.



Dois momentos da disputa entre o Willys Interlagos nº 22 de Christian Heins/Luiz Greco e o Porsche 90S nº 2 de Chico Landi/Marinho Camargo

Na volta 84, registrou-se o capotamento do carro nº 23, um JK que estava sendo pilotado por Ugo Gallina. O piloto foi retirado do carro desacordado e removido para o hospital, em estado grave, com fratura da bacia, clavícula e ferimento na cabeça.

Na 90ª volta, faltando apenas 11 para o final, Christian mantinha liderança com uma média de 111,220 km/h, e a prova chegou ao seu final com Christian Heins vencendo no tempo de 7h16m37s0, média de 111,036 km/h, ficando em segundo lugar o Porsche de Chico Landi e Marinho Camargo e em terceiro o Simca de Ciro Cayres/Jayme Silva/Fernando Toco Martins. A melhor volta foi de Marinho César com o tempo de 4m06s0, média de 117,073 km/h.

[Ver RESULTADOS 1962/37](#)

63 – CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO GRUPO III

Com a realização das 500 Milhas de Interlagos, prova final do campeonato da Categoria Turismo, o resultado ficou assim:

1 – Geral: Campeão Marinho Camargo (DKW Vemag e Porsche 90S) – 46 pontos; Vice-campeão Bird Clemente (DKW Vemag) – 18 pontos; 3º Christian Heins (Willys Interlagos) – 15 pontos; 4º Chico Landi (FNM 2000 JK e Porsche 90S) – 14 pontos; e 5º Luiz Antônio Greco (Willys Interlagos) – 11 pontos.

2 – Classe até 850 cc: Campeão Luiz Pereira Bueno (Renault Gordini) – 22 pontos; Vice-campeão Luiz Antônio Greco (Renault Gordini) – 18 pontos; 3º Volante 46 (Renault Dauphine) – 13 pontos.

3 – Classe de 851 a 1.000 cc: Campeão Marinho Camargo (DKW Vemag) – 43 pontos; Vice-campeão Bird Clemente (DKW Vemag) – 18 pontos; 3º Volante 23 (DKW Vemag) – 15 pontos.

4 – Classe de 1.001 a 1.300 cc: Campeões Piero Gancia (Alfa Romeo Giulietta TISS) e Giovanni Bianchi (VW Sedan 1200) – 16 pontos; 3º Luiz Meneghelo (VW Sedan 1200) – 11 pontos.

5 – Classe de 1.301 a 2.000 cc: Campeão Chico Landi (FNM 2000 JK e Porsche 90S) – 26 pontos; Vice-campeão Ugo Gallina (FNM 2000 JK) – 16 pontos; 3º Emílio Zambello (FNM 2000 JK) – 14 pontos.

6 – Classe acima de 2.001 cc: Campeão Ciro Cayres e Ubaldo Lolli (Simca Chambord) – 30 pontos; 3º Ignácio Terrana (Simca Chambord) – 28 pontos.

64 – CIRCUITO CIDADE DE CURITIBA (10/12/1962)

No dia 10 de dezembro foi disputada no Circuito de Tarumã, a 8ª etapa do Campeonato Paranaense de Kart, que teve o seguinte resultado: 1º Claude Bess; 2º Germano Rodolfo Labach; 3º Enzo Scaletti; 4º Renato Afonso Ritzmann; 5º Luiz Gil Leão Filho; 6º Guilherme W. Castilho; 7º Carlos Papagna; 8º Bruno W. Castilho.

65 – CIRCUITO CIDADE DE CURITIBA (19/12/1962)

Num circuito de rua em Curitiba, que recebeu o nome de “Autódromo Saul Raiz”, foi disputado no dia 19 de dezembro o “Circuito de Curitiba”, organizado pelo Automóvel Clube do Paraná, como parte dos festejos

do “Dia do Paraná”. A primeira competição da tarde foi reservada aos carros até 1.300 cc, divididos em duas classes de acordo com o tipo de preparação, com classificação separada.

O vencedor foi Luiz Gastão Ricciardella, com DKW Vemag, seguido por Nei Romano (DKW Vemag) e Dietmar Grubofer Renault Gordini), sagrando vencedor na classe de menor preparação o Gordini de Eduardo Schrappe, com Luiz Bufara (VW) em segundo e Claude Bess (DKW Vemag) em terceiro. Nessa prova foi registrado o capotamento do DKW Vemag de Marcos Olsen, felizmente sem maiores consequências para o piloto.

A prova principal, destinada a carros com preparação livre (carreteras) teve a participação de 6 carros, sagrando-se vencedor Mário Cocchieri (Ford), seguido por Altair Barranco (Ford) e Antônio Grein (Chevrolet).

[Ver RESULTADOS 1962/38](#)

66 – II CIRCUITO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA – CAVALHADA – PORTO ALEGRE (22/12/1962)

Um final imprevisto teve a prova de encerramento do campeonato gaúcho de Turismo Força Livre, disputado no dia 22 de dezembro, no Circuito Vila Nova Cavallhada, como preliminar das 500 Milhas de Porto Alegre que seriam disputadas no dia seguinte.

Desde o início da corrida, duelaram pela vitória as carreteras de Catharino Andreatta e José Asmuz, que imprimiram um ritmo muito forte, revezando-se, seguidamente, na primeira colocação.

Quando faltavam oito voltas, José Asmuz teve o motor do seu Ford fundido e abandonou a corrida que dessa forma ficou à feição de Catharino Andreatta, porém, este último teve um pneu furado e acabou batido por Nactivo Camozatto, que fazia uma corrida à base da regularidade, vencendo com o tempo de 2h14m31s5, média de 119,521 km/h. Catharino retornou à prova e terminou em segundo, posição que lhe garantiu o título de campeão gaúcho de Turismo Força Livre de 1962. Aldo Costa foi o terceiro com seu VW Porsche e Theodolindo Foresti o quarto com DKW Vemag.

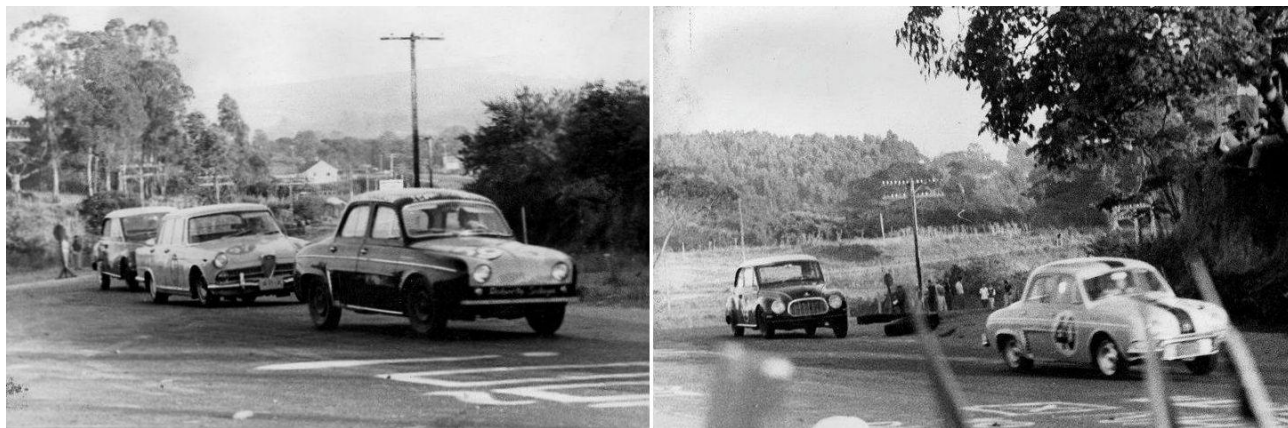
[Ver RESULTADOS 1962/39](#)

67 – CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO FORÇA LIVRE

Com a realização da quinta etapa do campeonato, que foi disputada no dia 22 de dezembro, o campeonato gaúcho de Turismo Força Livre ficou assim: Campeão Catharino Andreatta – 19 pontos; Vice-campeão Vitório Andreatta – 15 pontos; 3º Gastão Werlang – 13 pontos; 4º José Asmuz – 11 pontos; 5º Orlando Menegaz e Nactivo Camozatto com 9 pontos.

68 – I 500 MILHAS DE PORTO ALEGRE (23/12/1962)

O encerramento das atividades automobilísticas de 1962 ocorreu no dia 23 de dezembro com a realização da “I 500 Milhas de Porto Alegre”, prova para carros Turismo do Grupo III do Anexo J da FIA, disputada no circuito da Vila Nova/Cavallhada.



À esquerda: 79 – Roberto Saboia/Milton Heinz (Renault Gordini) e 97 – Lauro Maurmann Jr./Renato Petrillo (FNM 2000 JK) e à direita: 40 – Christian Heins/Luiz Greco (Renault 1093) e 23 – Júlio Schinke/Victor Hopp (DKW Vemag)

Antes mesmo de ser iniciada a corrida, começou uma manifestação contra a participação do Renault 1093 que seria pilotado por Christian Heins. Os pilotos gaúchos e principalmente a imprensa local, alegavam que por se tratar de um carro importado, não poderia competir com os nacionais, que segundo essas fontes, teriam exclusividade na participação na prova. Acontece que, diferentemente do campeonato gaúcho que se destinava exclusivamente aos carros do chamado "GEIA", essa prova era regulada pelo Grupo III do Anexo J da FIA, que não impedia a participação de carros importados. A Willys, na verdade vinha fazendo testes para um carro que logo seria produzido no país e acredita-se que o carro nem mesmo era importado e não passava de um Gordini de fabricação nacional, ao qual foram acrescentados os melhoramentos que o Renault 1093 receberia no país.



O FNM JK 2000 nº 3 da dupla Haroldo Dreux/Aldo Costa, vencedores da prova

A sua atuação foi excelente, terminando a corrida na terceira colocação geral, atrás apenas de um FNM-JK e um Simca, esta da equipe da fábrica, carros com muito mais potência que o Renault 1093.

A dupla Aldo Costa/Haroldo Costa venceu na classificação geral e na classe "A", pilotando um FNM 2000 JK, com o tempo de 7h16m28s0, ficando em segundo lugar a dupla paulista Jayme Silva/Fernando Toco Martins, com Simca Chambord de fábrica. Em terceiro chegou o Renault 1093 de Christian Heins/Luiz Antônio Greco que, no entanto, acabou desclassificado depois da prova. Com isso, o Simca Chambord de Walter Dal Zotto/Juvenal Martini herdou o terceiro lugar.

Na classe "B" venceram Júlio Schirmer/Victor Hopp e na classe "D", com a desclassificação de Heins/Greco, os vencedores foram Clóvis de Moraes/Ismael Chaves Barcelos.

[Ver RESULTADOS 1962/40](#)

69 – CAMPEONATO PARANAENSE DE KART

Disputado em 10 etapas, o campeonato paranaense de Kart apresentou o seguinte resultado: Campeão Enzo Scaletti – 192 pontos; Vice-campeão Claude Bess – 135 pontos; 3º Renato Ritzmann – 117 pontos; 4º Guilherme Castilho – 113 pontos; 5º Luiz Gil Leão Filho e George Gonn – 108 pontos; 7º Carlos Parpagna – 59 pontos; 8º Rodolfo Labach – 55 pontos; 9º Conrado Bonn e Bruno Castilho – 51 pontos; 11º Antônio Carlos Leal – 42 pontos; e 12º José Luiz Mugiat – 38 pontos.