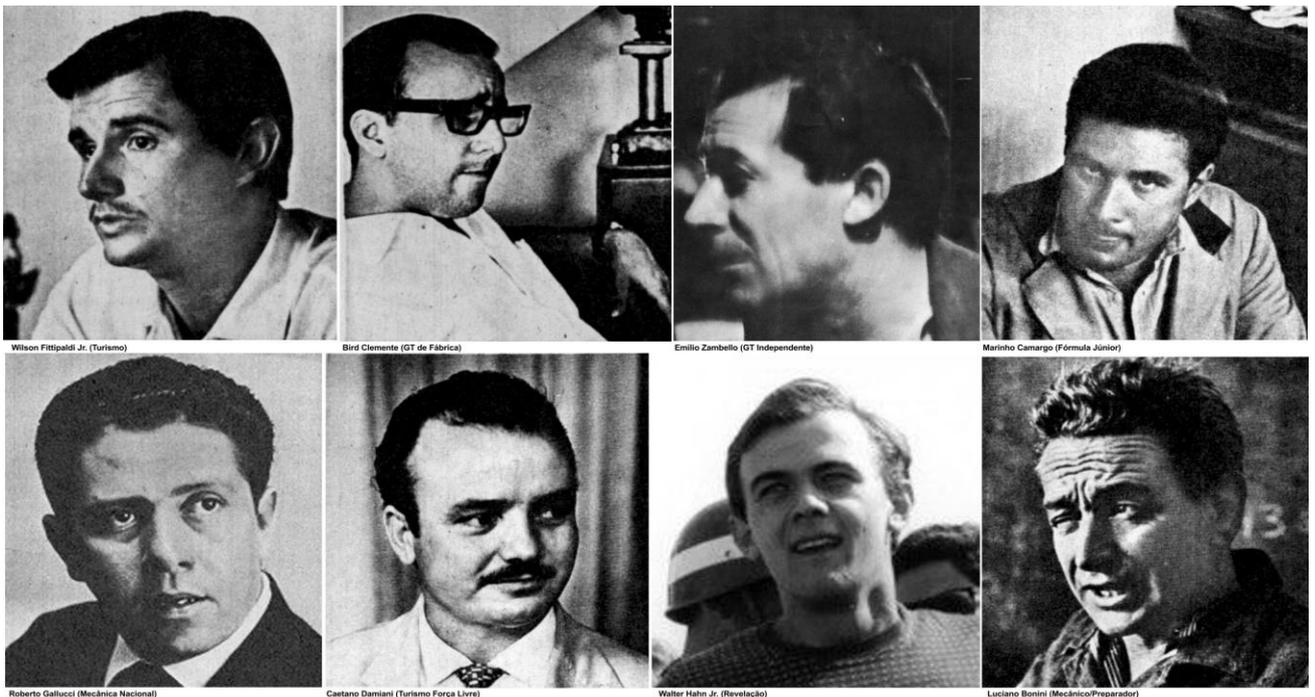


1 – PRÊMIO VICTOR DE AUTOMOBILISMO

Em janeiro foi divulgada a premiação do “Prêmio Victor de Automobilismo de 1964”, numa promoção da Revista Quatro Rodas, com a presença do pentacampeão mundial de automobilismo, Juan Manuel Fangio que fez a entrega dos respectivos prêmios. O Juri ficou composto por: Guilherme Godói (Estado de S. Paulo); Mário Paotti (Última Hora); Antônio Carlos Scavone (TV Paulista Canal 5); Luiz Filinto da Silva Júnior (TV Cultura Canal 2); Luíz Carlos Secco (Estado de S. Paulo); Vanderlei Lopes (Diário Associados); Aroldo Chiorino (Folha de S. Paulo); Hélio Peixoto (A Gazeta); Wilson Fittipaldi (Rádio Panamericana e TV Record Canal 7); Ari Antônio da Rocha (Jornal do Brasil); Ademar Lang (Correio da Manhã); Euclides de Brito (Jornal dos Sports e Autoesporte); José Lago (O Globo); Expedito Marazzi (Quatro Rodas); Carlos Azevedo ((Quatro Rodas); e Paulo Patarra (Quatro Rodas).

Os contemplados foram os seguintes: 1 – Turismo: Wilson Fittipaldi Jr.; 2 – GT de fábrica: Bird Clemente; 3 – GT, piloto independente: Emílio Zambello; 4 – Fórmula Júnior: Marinho César de Camargo; 5 – Mecânica Nacional (ou Continental) e Sport Internacional: Roberto Gallucci; 6 – Turismo Força Livre (carreteras): Caetano Damiani; 7 – Revelação: Walther Hahn Jr.; 8 – Mecânico (preparador): Luciano Bonini.



2 – MANDADO DE SEGURANÇA IMPETRADO PELO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Ainda em janeiro, o Automóvel Clube do Brasil impetrou mandado de segurança contra os alvarás de funcionamento expedidos pelo Conselho Nacional de Desportos para a Confederação Brasileira de Automobilismo e para as Federações dos Estados de Minas Gerais, Guanabara (atual Rio de Janeiro), Paraná, São Paulo e Rio Grande do Sul. A petição foi encaminhada ao Juiz de Direito da 2ª Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara, baseando o seu pedido no fato da Lei nº 39/45, assegurar a representação nacional apenas a entidades filiadas internacionalmente ao órgão com representação mundial do esporte, no presente caso a Federação Internacional de Automobilismo – FIA. Entretanto, como o CND havia recorrido de decisão semelhante ao Tribunal Federal de Recursos, o juiz da 2ª Vara da Fazenda Pública,

pode apenas resguardar os direitos do Automóvel Clube, sem ter competência para agir com relação aos alvarás expedidos pelo CND. De posse da liminar, a Comissão Desportiva Nacional do ACB expediu uma circular informando aos interessados que suspenderia, em caráter definitivo e geral, as licenças de condutor e concorrente de quem participasse de prova que tivessem a chancela da CBA ou se suas Federações.

3 – PROIBIÇÃO DE CORRIDAS NO RIO GRANDE DO SUL

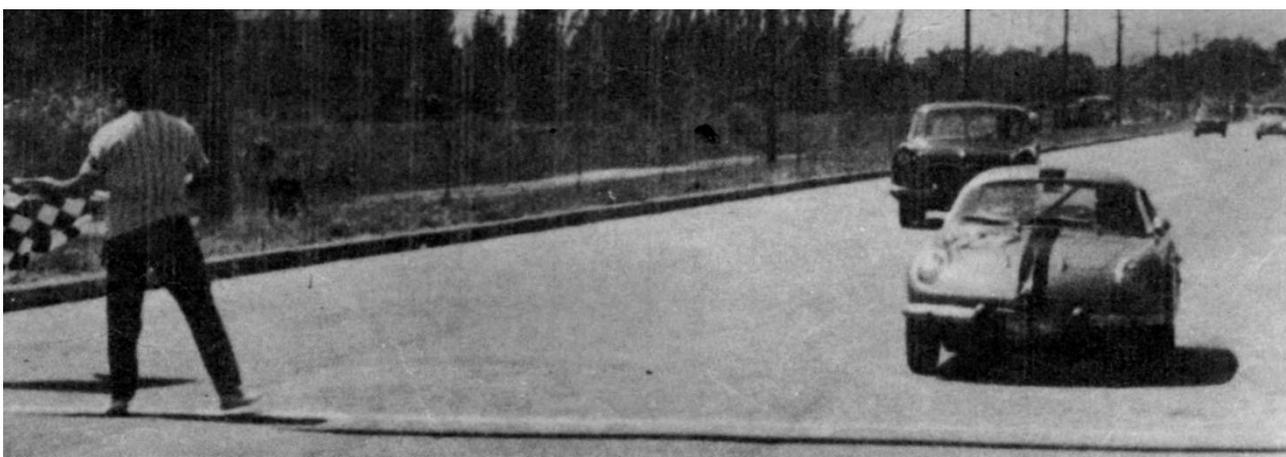
No dia 05 de fevereiro, o Conselho Regional de Desportos do Rio Grande do Sul, respondendo a uma consulta formulada pelo CND, informou que o Governo do Estado proibiu a realização de competições automobilísticas fora dos autódromos, baseado em parecer do Procurador Geral do Estado. Como no Estado não havia autódromo, a decisão, na verdade foi de proibição de realização de provas automobilísticas, pura e simplesmente.

4 – 12 HORAS DE CASCAVEL

No dia 7 de fevereiro foi realizada a prova “12 Horas de Cascavel”, na cidade do oeste paranaense, sendo completadas 49 voltas, num circuito de 2.850 metros, em pista de terra. O vencedor foi Tamoio Fedument, pilotando um Renault 1093, estabelecendo uma média de 85 km/h. Em 2º lugar, com 48 voltas, terminou Valdecy Sartori, pilotando um DKW Vemag. O terceiro colocado foi “Jacy S”, com Volkswagen e o quarto José Caratu, também com Volkswagen.

5 – V ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE 1964

Numa demonstração da sua incompetência para organizar corridas automobilísticas, o Automóvel Clube do Brasil, realizou, no dia 7 de fevereiro, a etapa final do campeonato carioca de 1964, depois de dois adiamentos de data. A prova foi um fracasso total, praticamente sem público e reunindo apenas nove carros, sendo dois do Grupo III e sete do Grupo I, categoria destinada a estreantes e novatos.



A chegada dos irmãos Palhares, Sérgio no Interlagos e Heitor no Simca.

Face ao pequeno número de participantes, o Dr. Amílcar Laurindo Ribas, presidente da Comissão Desportiva Nacional do referido clube, decidiu realizar a corrida com as duas categorias correndo

simultaneamente, com classificação em separado, deixando de observar que no Grupo III, não havia número suficiente de participantes para a largada. Mas em se tratando de Automóvel Clube, tudo valia.

E foi uma corrida monótona, com Sérgio Palhares assumindo a liderança logo depois da largada, para vencer de ponta a ponta. O seu único verdadeiro adversário o Interlagos de Carlos Erymá, abandonou depois de 18 voltas, com problemas na embreagem.

Entre os pilotos do Grupo I, triunfou o irmão de Sérgio, Heitor Palhares, que, correndo com um Simca terminou uma volta atrás do vencedor, com Décio Mazza (Renault 1093) e Alfredo Migani (JK), a 7 e 25 segundos de distância respectivamente.

[Ver RESULTADOS 1965/1](#)

6 – RESULTADO DO CAMPEONATO CARIOCA DE 1964

I – Grupo III – Pilotos Graduados:

b) Acima de 1.301 cc:

P	Piloto	Carro	16/02/1964	12/04/1964	21/06/1964	09/08/1964	07/02/1965	Total
1º	Amílcar Baroni	FNM 2000 JK	6	-	8	-	-	14
2º	Mário Olivetti	FNM 2000 JK	8	-	4	-	-	12
3º	João Varanda Fº	FNM 2000 JK	-	-	6	-	-	6
4º	Carlo Lissoni	FNM 2000 JK	4	-	-	-	-	4

b) Até 1.300 cc:

P	Piloto	Carro	16/02/1964	12/04/1964	21/06/1964	09/08/1964	07/02/1965	Total
1º	Sérgio Palhares	Willys Interlagos	2	8	8	-	8	26
2º	Milton Amaral	Willys Interlagos	8	-	-	6	-	14
	Carlos Erymá	Willys Interlagos	-	-	-	8	6	14
4º	Norman Casari	DKW Vemag	6	6	-	-	-	12
5º	Luiz Fernando Sampaio	Willys Interlagos	-	-	6	-	-	6
6º	Jorge Schuback	Renault 1093	-	-	1	4	-	5
7º	Luiz Felipe Gama Cruz	Renault 1093	4	-	-	-	-	4
	Gilberto Augusto	Willys Interlagos	-	4	-	-	-	4
	Cláudio Prieto	Willys Interlagos	-	-	4	-	-	4
10º	Samuel Dunley	DKW Vemag	3	-	-	-	-	3
	Lair Carvalho	Renault 1093	-	3	-	-	-	3
	Clóvis Ferreira	Renault 1093	-	-	3	-	-	3
13º	Carlos Cardoso	Renault 1093	-	-	2	-	-	2

II – Grupo I – Pilotos Estreantes e Novatos:

b) Acima de 1.301 cc:

P	Piloto	Carro	16/02/1964	12/04/1964	21/06/1964	09/08/1964	07/02/1965	Total
1º	Carlos Bravo	FNM 2000 JK	6	8	8	6	-	30
2º	Heitor Palhares	Simca Chambord	-	-	-	8	8	16
3º	Afonso Eurico	Simca Chambord	-	-	6	4	-	10
4º	Hélio Mazza	FNM 2000 JK	8	-	-	-	-	8
5º	Alfredo Migani	FNM 2000 JK	-	-	-	-	6	6
6º	Elmar Teixeira	FNM 2000 JK	4	-	-	-	-	4
	Anderson Rocha	FNM 2000 JK	-	-	-	-	4	4
8º	Roberto Eglanf	FNM 2000 JK	3	-	-	-	-	3

b) Até 1.300 cc:

P	Piloto	Carro	16/02/1964	12/04/1964	21/06/1964	09/08/1964	07/02/1965	Total
1º	Amauri Mesquita	DKW Vemag	8	1	8	6	-	23
2º	Décio Mazza	Willys Interlagos	-	-	6	8	8	22

3º	Hélio Mazza	Willys Interlagos	-	8	-	1	-	9
4º	Ezio Penajotti	DKW Vemag	6	-	-	-	-	6
	Jorge Schuback	Willys Interlagos	-	6	-	-	-	6
	Pedro Bucsky	DKW Vemag	-	-	-	-	6	6
8º	Manuel Assunção	VW Sedan	4	-	-	-	-	4
	Alex Xavier	Willys Interlagos	-	4	-	-	-	4
	Fernando Mota	DKW Vemag	-	-	4	-	-	4
	Manuel Maria	Willys Interlagos	-	-	-	4	-	4
	Feres Frayha Neto	VW Sedan	-	-	-	-	4	4
13º	Antônio Quintela	VW Sedan	3	-	-	-	-	3
	Fernando Barcelos	DKW Vemag	-	3	-	-	-	3
	Antônio Carvalho	DKW Vemag	-	-	3	-	-	3
	Maurício Chulam Neto	VW Sedan	-	-	-	3	-	3
	José Olavo Martins	DKW Vemag	-	-	-	-	3	3
18º	Didão	Renault 1093	-	2	-	-	-	2
	Roberto Pitanga	VW Sedan	-	-	2	-	-	2
	Ricardo Penta	DKW Vemag	-	-	-	2	-	2
	Waldir Andrade	Renault 1093	-	-	1	-	-	1



Amílcar Baroni



Sérgio Palhares



Amauri Mesquita

7 – MINISTRO DA EDUCAÇÃO E CULTURA ESTABELECE NORMAS PARA O AUTOMOBILISMO

Tentando resolver o entrave com relação ao comando do automobilismo brasileiro, o Ministro da Educação e Cultura, Professor Flávio Lacerda, baixou a seguinte portaria:

Portaria nº 42, de 23 de fevereiro de 1965 – Estabelece normas para estruturação do Automobilismo Nacional.

O Ministro de Estado DA EDUCAÇÃO E CULTURA,

Considerando que, pelo Decreto nº 53.857, de 20 de março de 1963, foi instituída a Confederação de Automobilismo, revogado pelo Decreto nº 53.889, e abril de 1964, restabelecido, no entanto, pelo Decreto do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Marechal Humberto Castelo Branco, de número 54.387, de 7 de outubro de 1964;

Considerando que, pelos termos dos Decretos nº 51.857, de 20 de março de 1963, e 54.387, de outubro de 1964, a Confederação Brasileira de Automobilismo é a ENTIDADE MÁXIMA DE DIREÇÃO NACIONAL DO AUTOMOBILISMO, competindo-lhe a exclusividade da representação do desporto automobilístico no exterior, sendo obrigadas as associações automobilísticas do País a proceder a sua filiação nos termos do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, estando convalidados os seus atos constitutivos, achando-se assim em pleno vigor os seus Estatutos, aprovados e homologados que foram por ato Ministerial publicados no Diário Oficial de 25 de outubro de 1963;

Considerando que, por despacho exarado no processo nº 201.369/63, conforme parecer nº 2/63 do Senhor Consultor Jurídico do Ministério da Educação e Cultura, houve por bem, a 7 de fevereiro de 1963, o Senhor

Ministro de Estado da Educação e Cultura revogar expressamente a deliberação 39/45 do Conselho Nacional de Desportos, ato ratificado pela Portaria Ministerial 385, de 4 de outubro de 1963.

Considerando que, em face do disposto nos Decretos nº 51.857 e 54.387, acima citados, estão revogadas todas as disposições em contrário, estando assim inequivocamente revogadas as Deliberações 38/58 do CONSELHO NACIONAL DE DESPORTOS e homologação Ministerial aposta no processo 300/58 que são derivados das citadas Deliberações Desportivas.

Considerando que o reconhecimento do Automóvel Clube do Brasil, como entidade dirigente do automobilismo, se procedeu por simples resolução do Conselho Nacional de Desportos, mero ato administrativo expedido por motivos presos aos princípios estabelecidos no artigo 10 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, revogável outrossim por outro ato administrativo, pois não fere direito algum;

Considerando que não mais subsistem as razões ou motivos que justifiquem a exceção prevista no artigo 10 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, nasce dos estudos e pareceres da Consultoria Jurídica e Conselho Nacional de Desportos, principalmente levando em conta o número 16/64 do Órgão Máximo da Direção Nacional de Desportos;

Considerando que a subordinação de mais de trinta associações a uma outra das mesmas características jurídicas é flagrante violação do princípio de isonomia estabelecido pelo artigo 141, parágrafo 1º da Constituição Federal;

Considerando a existência no país de 5 federações estaduais de automobilismo ao processo de estruturação geral dos demais desportos reunidos em Confederação, Federação e Ligas, a exemplo inclusive do que ocorre em outros países;

Considerando a necessidade de enquadrar o desporto automobilístico brasileiro na estruturação legal vigente;

Considerando que urge uma definição das autoridades para que sejam cumpridos os Decretos nºs 51.857, de 20 de março de 1963, 54.387, de 7 de outubro de 1964, e demais disposições dos poderes competentes, RESOLVE:

1 – Determinar à Confederação Brasileira de Automobilismo que proceda à estruturação do automobilismo nacional, providenciando o enquadramento das associações automobilísticas desportivas brasileiras nos exatos termos previstos no Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, fixando-se um prazo de 30 dias para cumprimento do art. 3º do Decreto 54.387, de 7 de outubro de 1964, às associações nele enquadradas.

2 – Determinar ao Automóvel Clube do Brasil que proceda a reforma de seus estatutos para o fim de adaptá-los às determinações do Decreto nº 54.387, de 7 de outubro de 1964.

3 – Determinar ao Conselho Nacional de Desportos que proceda ao exame e aprovação dos Estatutos das federações de automobilismo existentes no País, fiscalizando o cumprimento de todas as formalidades legais.

4 – Recomendar ao Conselho Nacional de Desportos que somente sejam expedidos alvarás de funcionamento às associações automobilísticas que cumpram rigorosamente as disposições administrativas vigentes, observadas as reais condições e esfera de atividades da cada associação ou Federação, e

5 – Determinar que, enquanto não forem cumpridas todas as disposições e observados os fatos necessários ao pleno funcionamento da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRAS DE AUTOMOBILISMO, responderá esta em caráter excepcional pela direção das atividades desportivas automobilísticas em território brasileiro, cabendo fiscalizar, controlar e supervisionar todas as competições, podendo inclusive autorizar a realização pelas federações já constituídas.

Brasília-DF, 23 de fevereiro de 1965 (a) Flávio Suplicy Lacerda (Ministro de Estado de Educação e Cultura).

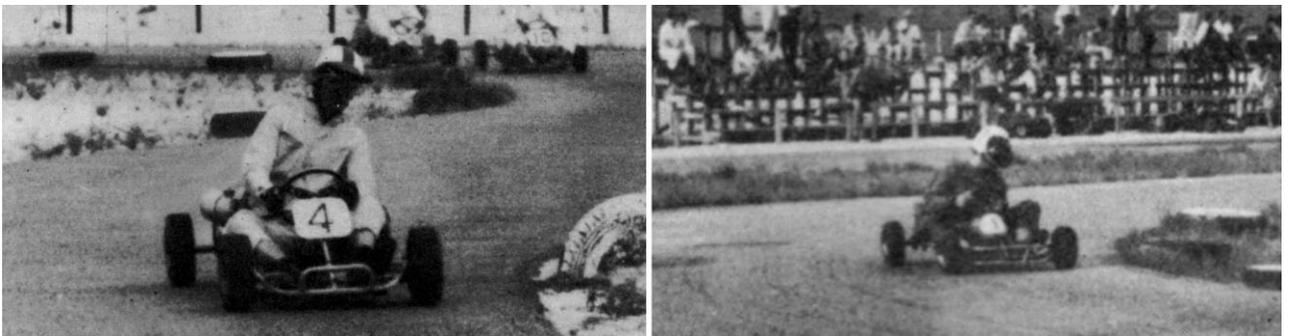
8 – CORRIDA DE KART EM GUARUJÁ - SP

No dia 7 de março foi disputada numa pista improvisada, uma corrida de kart na cidade litorânea de Guarujá, em São Paulo, que contou com a participação de 31 karts, entre eles Wilson Fittipaldi Jr. e Marivaldo Fernandes, que infelizmente não concluíram a prova, que teve como vencedor o paulista Orlando Penarúbia. O resultado foi o seguinte: 1º Orlando Penarúbia (Rois McCulloch nº 74); 2º Sérgio Bosco Rosas/Walter Travaglini (Silpo nº 2); 3º Irineu Cinti (Silpo nº 48); 4º Edson Alonso (Rois McCulloch nº 4); 5º Moacir Gitti (Rois nº 72); 6º Paulo Teixeira (Rois nº 96); 7º Arlindo Barbosa (Rois nº 44); 8º Rogério Sortino (Rois nº 78); 9º Milton Marzorca (Rois nº 94); 10º Walter Lotaif (Rois nº 57).

9 – ABERTURA DO CARIOCA DE KART

Organizado pela Comissão de Kart do Automóvel Clube do Brasil, foi iniciado no dia 13 de março, no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca, o Campeonato Carioca de Kart, com a realização das provas para as categorias “Brasil” e “Internacional”, que tiveram os seguintes resultados:

1 – Categoria Brasil: 1º Lóris Lissanti (Silpo nº 4); 2º Antônio Carlos Salles (Silpo nº 13); 3º Geraldo Rocha (Silpo nº 32); 4º Jaime Abrunhosa (Silpo nº 10); 5º Paulo Reis (Rois nº 69); 6º Aurélio Fernandes (Rois nº 31); 7º Geraldo Renha (Silpo nº 18); 8º Cláudio Fialdini (Silpo nº 54); 9º Jorge Itam (Silpo nº 51); 10º Paulo Roberto Monteiro (Silpo nº 14). 2 – Categoria Internacional: 1º Luís Cláudio Matos (Dart-Saetta nº 1); 2º Alcebiades Queiros (Rois McCulloch nº 42); 3º Hermano Durão (Vitorio-McCulloch nº 9); 4º Ellie Marshbarrun (Dart-McCulloch nº 28); 5º Antônio Bandeira (Rois McCulloch nº 59); 6º Álvaro Barroso (Rois-McCulloch nº 56); 7º Vitor Perdigão (Vitorio-McCulloch nº 23); 8º Fernando Dias (Rois-Parilla nº 43).



À esquerda Loris Lissanti vencedor da Classe Brasil e à direita Luís Cláudio Mattos da classe Internacional

10 – 3 HORAS DE RECIFE

Sob a ameaça de suspensão aos pilotos, por parte do Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, o Automóvel Clube de Pernambuco, com supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo, organizou as 3 Horas de Recife, prova que abriu a temporada automobilística brasileira de 1965, no dia 14 de março. Por causa das ameaças, a prova acabou reunindo apenas sete carros, mas contando com a presença da equipe oficial de Simca do Brasil, com a sua nova carretera, que dispunha de um entre eixos mais curto, e da equipe oficial da Vemag, que levou a Recife dois carros novos, o DKW Malzoni IV, que diferentemente do modelo anterior, era dotado de uma carroceria de fibra de vidro, portanto mais leve, e a nova carretera apelidada de “Mickey Mouse”, que tinha um encurtamento da distância entre eixos. Além desses dois carros, a equipe Vemag foi representada por duas outras carreteras DKW.

Durante os treinos, o Simca rodou na casa de 1m45s, enquanto Marinho, no Malzoni, não conseguia baixar de 1m49s, ficando Gegê Bandeira, no Mickey Mouse com 1m47s. Depois dos treinos, Jorge Lettry, chefe da equipe Vemag, resolveu trocar o motor do Malzoni pelo do Mickey Mouse, para desespero do campeão pernambucano.



A largada da prova, com Marinho (Malzoni), Jayme (Simca) e Barbosa (DKW) na primeira fila

O grid de largada foi definido por sorteio, ficando a primeira fila formada por Armando Barbosa (DKW Vemag), Jayme Silva (Simca) e Marinho (Malzoni).

Iniciada a corrida, Jayme e Marinho partiram emparelhados até atingirem a primeira curva (da Estátua, ou do Carol), quando Marinho deixou para frear quase dentro da curva, assumindo a liderança, com Jayme em segundo, seguidos por Scuracchio (DKW nº 12), Gegê (DKW 10), Cláudio Bandeira (DKW nº 4), Armando Barbosa e Francisco Lameirão (DKW nº 11).

Na segunda volta registrou-se apenas uma modificação, quando o cearense Armando Barbosa capotou seu DKW na curva do Pião, ficando fora da corrida.

A primeira alteração ocorreu na sétima volta, quando Gegê passou por Scuracchio, assumindo a terceira colocação, ao mesmo tempo em que Lameirão deixava Cláudio Bandeira na última posição.

Na 24ª volta, Scuracchio começou a perder potência do motor do seu carro, sendo ultrapassado por Lameirão, abandonando na volta seguinte, com quebra do pistão.

Na 28ª volta, Jayme Silva superou Marinho, debaixo dos aplausos do público presente, começando a abrir vantagem até que, na 47ª volta, Marinho abandonou com a quebra da embreagem.

Assim, apenas quatro carros permaneceram na corrida, com Jayme Silva muito à frente, seguido por Gegê Bandeira, Francisco Lameirão e Cláudio Bandeira.

Na 60ª volta se iniciaram as paradas nos boxes para reabastecimento, sendo o primeiro Cláudio Bandeira, com o carro sendo reabastecido e trocando os pneus dianteiros.

Mais dez voltas e foi a vez de Chiquinho Lameirão parar, sem perder muito tempo;

Na volta 77 foi a vez de Gegê Bandeira parar, abasteceu, trocar os pneus dianteiros, numa operação rápida, porém o carro recusou-se a voltar a funcionar, com o piloto perdendo nada menos que 13 minutos tentando fazer o motor pegar e com isso, acabou superado por Lameirão e Bandeira.

Gegê retornou andando muito forte, descontando cerca de 5 segundos por volta dos dois DKW que iam à sua frente. Chegou a passar pelo carro do seu irmão Cláudio, mas como ainda estava uma volta atrasado, não conseguiu ir além quarta colocação.

Jayme Silva recebeu a bandeirada de chegada faltando 20 segundos para completar 3 horas, com seis voltas de vantagem para o segundo colocado, que foi Francisco Lameirão.

A melhor volta da prova foi registrada por Marinho, com o tempo de 1m45s0, média de 101,280 km/h.

[Ver RESULTADOS 1965/2](#)



Jayme Silva, o vencedor com Simca e Francisco Lameirão (DKW Vemag)

11 – RALLY DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

O “V Rally de Ribeirão”, num percurso de 500 quilômetros, foi disputado no dia 20 de março, tendo o seguinte resultado: 1º Arthur Mondin (Volkswagen) – 26 pontos perdidos; 2º Vitório Mattos Filho (Volkswagen) – 30 pontos; 3º Geraldo Dias Castro (Volkswagen) – 31 pontos; 4º Luiz Antônio Greco (Aero Willys) – 36 pontos; 5º Waldemar Verdi Júnior (VW) – 36 pontos; 6º Luiz Pereira Bueno (Gordini) 38 pontos.

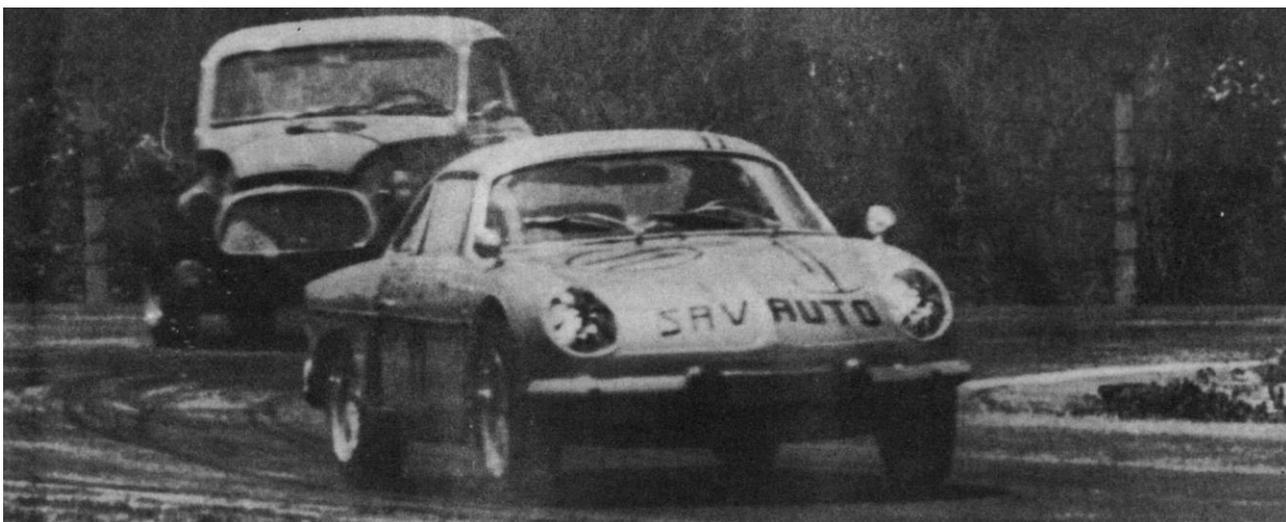
12 – I CIRCUITO AUTOMOBILÍSTICO DE NATAL - RN

No dia 21 de março foi organizado pelo Automóvel Clube Potiguar, num circuito de 3.250 metros, na Base Aérea de Parnamirim, nas proximidades de Natal, Rio Grande do Norte, o I Circuito Automobilístico de Natal. A prova teve a participação de sete carros, sendo que o de Paulo Marinho, acabou ficando parado no grid de largada, reduzindo para seis o número de participantes efetivos.

Joaquim Gomes, pilotando o Interlagos nº 11, venceu com grande facilidade, terminando a corrida com três voltas de vantagem para Fernando Burle, que pilotando um Renault 1093 Carretera ficou em segundo. Além desses dois, apenas Adjanits Vilar, pilotando um Volkswagen terminou a prova.

O principal adversário de Gomes, foi o DKW Vemag de Antônio da Fonte que, entretanto, teve que abandonar a corrida depois de vinte voltas.

[Ver Resultados 1965/3](#)



O Interlagos de Joaquim Gomes sendo perseguido pelo DKW de Antônio da Fonte.

13 – II 1.600 QUILOMETROS DE INTERLAGOS

O Automóvel Clube do Brasil fez de tudo para que essa corrida, organizada pela Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, não fosse realizada. Inicialmente estava programada para novembro de 1964 e, através de suas ligações políticas, o presidente do Automóvel Clube Estadual de São Paulo, conseguiu que o autódromo de Interlagos fosse interditado para que se efetuassem reformas, o que acabou não acontecendo e foi reaberto, e a prova foi marcada para o mês de janeiro. Novamente o ACESP, entidade representante o ACB em São Paulo, conseguiu impedir a sua realização, sob a alegação de que não havia autorizado a sua realização.

A Federação Paulista de Automobilismo, através dos seus dirigentes, autorizou a prova, mas o ACESP alegava que aquela entidade não podia autorizar a corrida, uma vez que o ACB havia obtido uma liminar da 2ª Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara (atual Rio de Janeiro), lhe concedendo o comando do automobilismo nacional e que, portanto, somente o ACB poderia autorizar a realização da prova. Então foi preciso a intervenção enérgica do Major Sílvio de Magalhães Padilha, presidente do Conselho Regional de Desportos, uma vez que o ACESP tinha conseguido uma liminar na sexta-feira anterior à corrida, que impedia a sua realização. Tomando a frente, Padilha não tomou conhecimento de nenhum mandado de segurança, ou algo similar, e determinou a realização da prova, tendo, inclusive, dado a bandeirada de largada da prova, às 22 horas do dia 27 de março de 1964, que foi realizada ao estilo “Le Mans”, para 32 carros, assumindo a ponta a Carretera Simca nº 26, de Jayme Silva/Ciro Cayres, carro que havia estreado com vitória recentemente em Recife. Em segundo lugar completou a primeira volta Camillo Christóforo, que fazia a estreia da carretera que mais tarde se tornaria uma lenda no automobilismo nacional.

A ordem de passagem pela primeira volta foi a seguinte: 1º Jayme Silva (Simca nº 26); 2º Camillo Christóforo (Corvette nº 18); 3º Anísio Campos (DKW nº 12); 4º Catharino Andreatta (Corvette nº 2); 5º Bird Clemente (Gordini nº 46); 6º Marivaldo Fernandes (Simca nº 45); 7º Fernando Toco Martins (Simca nº 44); 8º Caetano Damiani (Corvette nº 34); 9º Emílio Zambello (Alfa Romeo nº 25); 10º Carol Figueiredo (Gordini nº 48); 11º Eduardo Scuracchio (DKW nº 11); 12º Marinho Camargo (DKW nº 10); 13º Ayres Bueno Vidal (Ford nº 1); 14º Nelson Marcílio (Ford nº 38); 15º Nilo Vinhaes (DKW nº 20); 16º Breno Fornari (Simca nº 35); 17º Leonardo Campana Jr. (JK nº 69) 18º Expedito Marazzi (DKW nº 60); 19º Pedro Victor Delamare (1093 nº 84); 20º Affonso Giaffone Jr. (1093 nº 31); 21º Luiz Valente (Ford nº 22); 22º Ari Iasi (Gordini nº 8); 23º Luiz Pereira Bueno (Gordini nº 47) cujo carro custou a pegar na largada, fazendo com que o piloto

perdesse muito tempo; 24º Luciano Bonini (Fiat 1100 nº 30); 25º Walther Hahn Jr. (Simca nº 88); 26º Justino de Maio (Ford nº 50); 27º Volante 13 (DKW nº 13); 28º Charlez Marzanasco (DKW nº 19); 29º Bruno Barracano (DKW nº 36); 30º Zé Peixinho (Ford nº 82); e em 31º Raphael Cipolla Neto (Renault 4 CV nº 66). Nessa volta ocorreu a primeira baixa, quando o piloto Elvio Ringel, que pilotava o Renault 4CV, também conhecido como Renault “Rabo Quente”, equipado com motor de 1.000 cc, capotou com o piloto sofrendo fratura do osso do nariz.



Dois momentos da largada da prova

A partir da segunda volta, Jayme Silva e Camillo Christófaros iniciaram um duelo sensacional, com o piloto da Simca liderando as três primeiras voltas, chegando a abrir 8 segundos de vantagem, mas Camillo o superou na quarta volta, para perdê-la depois que foi obrigado a parar nos boxes para reparos na 7ª volta. Nesse período ocorreram mais dois abandonos, dos carros 66, Renault 4CV de Raphael Cipolla Neto/Calberto Souza na terceira volta com o motor fundido e, pelo mesmo motivo, na 7ª volta, o Ford de Zé Peixinho/Bica Vietnamis.

Na 10ª volta, Jayme Silva mantinha a liderança, tendo Catharino Andreatta no seu encalço, com os carros passando na seguinte ordem: 26 – 2 – 12 – 46 – 10 – 18 (com Camillo dando tudo procurando recupera o terreno perdido com a parada nos boxes) – 11 – 34 – 47 (se recuperando do tempo que ficou parado no grid de largada) – 25 – 45 – 20 – 1 – 69 – 30 – 48 – 88 – 35 – 84 – 31 – 13 – 36 – 60 – 50 – 38 – 44 – 8 – 19 – 22.

Camillo Christófaros continuava andando muito forte, recuperando a segunda posição quando foram completadas 20 voltas. Nesse intervalo, entre a 10ª e a 20ª volta, ocorreram mais dois abandonos: o Ford de Luiz e Carlos Valente, com a quebra do cubo da roda e o Fiat de Luciano Bonini/Eduardo Policastro com a quebra da embreagem.

Com vinte voltas completas, a ordem dos carros era a seguinte: 26 – 18 – 46 – 10 – 47 – 34 – 11 – 25 – 2 – 1 – 69 – 48 – 88 – 45 – 84 – 60 – 31 – 8 – 35 – 38 – 36 – 50 – 13 – 20 – 44 – 19 – 12.

A se destacar nessa fase da corrida, o bom desempenho dos carros de baixa cilindrada, que ocupavam posições importantes, com os Gordini de fábrica na 3ª e 5ª posições e os DKW, também de fábrica na 4ª e 7ª. O terceiro carro da Vemag, o DKW nº 12, de Anísio Campos/Norman Casari, tinha despencado na tabela de classificação, ocupando a última posição, depois de ter ocupado a 3ª posição na 10ª volta, pois teve que parar nos boxes, perdendo muito tempo, o mesmo ocorrendo com o Simca de fábrica pilotado por Fernando Toco Martins/Ubaldo Lolli, que também parou e com isso ocupava apenas a 25ª colocação.

Completadas 30 voltas, Camillo Christófaros reassumiu a liderança, com Jayme Silva em segundo e os dois Gordini de fábrica, de Bird Clemente e Luiz Pereira Bueno na terceira e quarta posições respectivamente.

Mais uma baixa ocorreu, quando o Simca nº 45 de fábrica, pilotado por Marivaldo Fernandes e Pedro Jau abandonou com problemas de motor.

Assim, depois de 30 voltas, a ordem de passagem dos carros era a seguinte: 18 – 26 – 46 – 47 – 25 – 2 – 48 – 84 – 1 – 31 – 60 – 35 – 69 – 8 – 44 – 13 – 38 – 8 – 20 – 11 – 36 – 19 – 50 – 34 – 10 – 12.

Fato importante nesse novo intervalo foi a perda de posições dos três carros da Vemag, depois de constantes paradas nos boxes.

Com 40 voltas completadas, Camillo mantinha a liderança, vindo em segundo lugar o Gordini de Luiz Pereira Bueno. O Simca nº 26 tinha parado para reabastecer, caindo para terceiro, retornando sob a condução de Ciro Cayres, enquanto o Gordini nº 46, passou a ser pilotado por Wilson Fittipaldi Júnior. Tudo indicava, que a corrida deveria ficar restrita a esse quarteto, embora apenas 1/5 da corrida tivesse sido realizada. Um carro que demonstrava grande recuperação era a Carretera Simca nº 44, de Fernando Toco Martins e Ubaldo Lolli, que passou a ocupar a quinta colocação.

Ocorreram mais dois abandonos nesse intervalo: o JK de Leonardo Campana Jr./Décio D'Agostino, com o suporte do dínamo quebrado e o Ford nº 1 de Ayres Bueno Vidal/Aroldo Louzada.

Com esses abandonos, restavam 24 carros na pista, que corriam na seguinte ordem: 18 – 47 – 26 – 46 – 44 – 25 – 48 – 84 – 31 – 60 – 11 – 35 – 13 – 8 – 88 – 38 – 36 – 2 – 50 – 20 – 34 – 10 – 12 – 19.

Dois carros que decepcionavam eram as Carreteras Corvette de Caetano Damiani (nº 34) e de Catharino Andreatta (nº2), às voltas com constantes paradas nos boxes para solucionar problemas mecânicos.

Completada a 50ª volta, Ciro Cayres tinha recuperado a liderança para o Simca nº 26, sendo seguido pelos Gordini de Luiz Pereira Bueno e Bird Clemente.



À esquerda a nova Carretera Chevrolet de Camillo Christóforo/Aguinaldo Góes, que se tornaria um dos carros de corrida mais destacado nas corridas nacionais e, à direita, a Alfa Romeo Giulietta de Piero Gancia/Emílio Zambello

A Carretera nº 18 tinha parado para reabastecer, saindo Camillo e assumindo a direção Aguinaldo Góes, que corria sob o pseudônimo de “Mufogo”.

Com os abandonos do Ford de Justino de Maio/José Ramos e do DKW Vinhaes de Nilo Vinhaes/Lauro Soares, restavam 22 carros na prova, que corriam na seguinte ordem: 26 – 47 – 46 – 18 – 25 – 48 – 84 – 31 – 44 – 60 – 11 – 13 – 35 – 38 - 2 – 88 – 36 – 8 – 34 – 10 – 12 – 19.

Com poucas alterações depois de 60 voltas, com Simca nº 26 mantendo a liderança, registrando-se o abandono do Renault 1093 de Affonso Giaffone Jr./Ludovino Perez Jr. na volta 59.

No momento em que os 21 carros restantes completaram 60 voltas, estavam posicionados na seguinte ordem: 26 – 46 – 47 – 18 – 25 – 48 – 84 – 44 – 11 – 13 – 60 – 35 – 2 – 88 – 38 – 36 – 8 – 34 – 10 – 12 – 19.

Com o auxílio da “tradicional” neblina que caiu de madrugada na pista de Interlagos, as duas Carreteras Gordini de fábrica se beneficiaram, assumindo as duas primeiras colocações, posições que mantiveram até o final da corrida. Com o abandono do DKW nº 11, de Eduardo Scuracchio/Roberto Dal Pont, ao se

completar 70 voltas, os carros corriam na seguinte ordem: 46 – 47 – 26 – 18 – 48 – 25 – 44 – 84 – 88 – 13 – 60 – 2 – 35 – 38 – 36 – 8 – 34 – 10 – 12 – 19.

Cada vez mais, as duas Carreteras Gordini iam aumentando a diferença, que já passava de uma volta para o terceiro colocado, sendo completada a volta nº 80, na seguinte ordem: 46 – 47 – 26 – 18 – 48 – 25 – 44 – 84 – 13 – 2 – 60 – 88 – 35 – 36 – 38 – 34 – 8 – 10 – 12 – 19.

As posições permaneceram praticamente inalteradas até a 100ª volta, quando o Gordini nº 47 apareceu na liderança da prova, posição que manteve até o seu final.

Com isso, ao ser completada a metade da corrida, restavam 20 carros na pista, e as colocações eram: 47 – 46 – 26 – 44 – 18 – 48 – 84 – 25 – 60 – 2 – 88 – 35 – 13 – 38 – 36 – 34 – 10 – m8 – 12 – 19.

A Carretera de Camillo vinha enfrentando problemas e parando algumas vezes nos boxes, o que acabou fazendo com que se atrasasse.

O maior acontecimento das próximas voltas foi o abandono do Simca nº 26, com motor fundido depois de completar 102 voltas. Nesse intervalo ocorreram mais duas desistências: o Corvette de Catharino e Vitório Andreatta (100 voltas) e o DKW de Volante 13/Roberto Mendonça (104 voltas).

Completadas 110 voltas, restavam 17 carros na pista, ocupando as seguintes posições: 47 – 46 – 44 – 48 – 18 – 84 – 25 – 60 – 88 – 38 – 36 – 10 – 34 – 8 – 35 – 12 – 19.

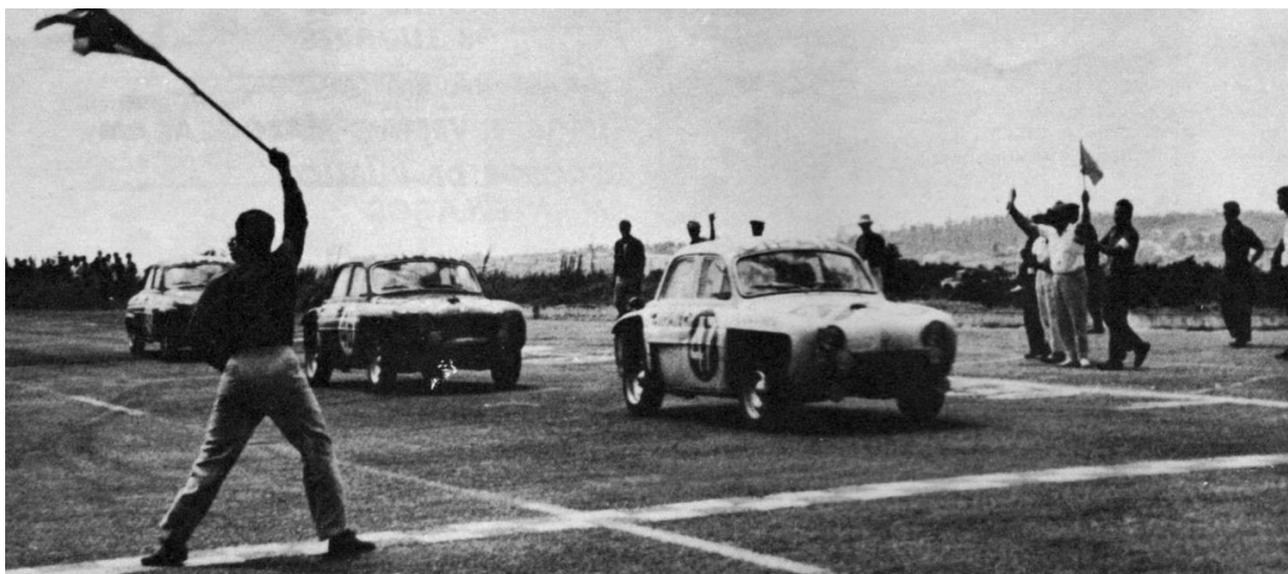
E a corrida passou a se desenvolver sem grandes movimentações, sendo a mais importante, o abandono do Simca nº 44, de Fernando Toco Martins/Ubaldo Lolli, na volta 138, quando ocupava a terceira colocação.

Assim, ao se atingir a volta nº 150, faltando apenas ¼ das voltas para conclusão, a ordem de passagem era a seguinte: 47 – 46 – 18 – 48 – 25 – 84 – 60 – 88 – 10 – 34 – 38 – 35 – 36 – 8.

Até o final da prova, deve-se registrar o abandono do DKW nº 10 e a ultrapassagem do carro 34, de Caetano Damiani pelo Simca 88 de Walter Hahn Júnior.

Os três carros da Willys receberam a bandeirada de chegada em fila indiana, depois de 15h07m54s, ficando em terceiro Camillo, em quarto Carol e em quinto a Alfa Giulietta de Piero Gancia/Emílio Zambello, que foi muito regular durante a corrida. A melhor volta da prova foi registrada por Camillo Christófaru, com o tempo de 3m59s0, média de 120,502 km/h.

[Ver RESULTADOS 1965/4](#)



A chegada vitoriosa das carreteras Gordini: 1º) 47 – José Carlos Pace/Luiz Pereira Bueno; 2º 46 – Bird Clemente/Wilson Fittipaldi Jr.; 4º 48 – Carol Figueiredo/Rodolpho Costa

14 – PRESIDENTE DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL PROCURA ATINGIR O SECRETÁRIO GERAL DA CBA

No dia 3 de abril foi publicada matéria anunciando a condenação do despachante Henry Gomaire Marie Backx e do ex-funcionário do Automóvel Clube, Herotildes de Jesus Rodrigues, a um total de cinco anos de reclusão. De acordo com a denúncia, Henry prevalecendo-se de sua atividade, que tratava de assuntos de interesse do Automóvel Clube do Brasil junto à Alfândega do Rio de Janeiro, teria subtraído da secretaria da agremiação, 43 carnês de passagem usados no trânsito alfandegário de turistas e preencheu-os de forma falsa, como se tivessem sido emitidos por entidades turísticas estrangeiras. Tais cadernetas, eram apresentadas à Alfândega, permitindo a entrada no País de carros irregularmente, como se fossem de turistas, que em seguida eram vendidos a terceiros. Por sua vez, o Sr. Herotildes era quem assinava as cadernetas e todos os documentos endereçados à aduana, para o desembarço dos referidos automóveis. No seu despacho, o meritíssimo juiz assinalou que era bem provável o envolvimento de outras pessoas, mas que as provas obtidas atingiam apenas os dois que foram condenados.

Com relação a esse fato, o Automóvel Clube do Brasil divulgou o seguinte comunicado:

- A propósito da notícia publicada sob o título “Condenado por Contrabando de Automóveis”, cabe esclarecer que Henry Gommer Marie Backx e Heotildes de Jesus Rodrigues, não pertencem ao quadro de seu digno funcionalismo, dispensados que foram, por justa causa, logo que foi descoberto o crime pelo qual foram agora condenados pelo íntegro juiz da 21ª Vara Criminal.

Além desse que se arrastou por longo tempo, até seu julgamento, agora, há também em curso outro processo contra Ramon Backx, ligado aos mesmos crimes, o que já valeu a este, uma portaria proibindo sua entrada em dependências das Alfândegas de todo o País.

Ramon Backx que, também usa o nome de R. B. Van Buggenhout, é irmão do ora condenado pelo juiz da 21ª Vara Criminal, Henry Gommer Marie Backx.

R. B. Van Buggenhout protegido do Sr. Darcy Ribeiro e do próprio presidente João Goulart, conseguiu deste um decreto oficializando a Confederação Brasileira de Automobilismo, fundada clandestinamente em Brasília, decreto este que foi revogado pelo primeiro Governo revolucionário, (Presidente Ranieri Mazzilli), e logo depois surpreendentemente revalidado pelo atual.

Automóvel Clube do Brasil.

Vale o registro, para se destacar o baixo nível em que estava sendo tratado o automobilismo brasileiro. O fato do irmão do Sr. Ramon ter sido condenado, não estendia a pena até este, mesmo porque em nenhum momento o Secretário Geral da CBA foi condenado por participar desses delitos.

15 – I QUILÔMETRO DE ARRANCADA CATARINENSE



Em Brusque, Santa Catarina, foi disputado o “I Quilômetro de Arrancada Catarinense”, com a participação de 26 carros, sagrando-se vencedor Ruben Murr, ao volante do Interlagos nº 32, com o tempo de 36s6, média de 98,361 km/h. Em segundo lugar ficou o Simca Rallye, de Hélio Souza, com o tempo de 39s4, e em terceiro o Aero Willys de Urbano Kistenmacher, com 40s1.

16 – 200 MILHAS DE EL PINAR

No dia 4 de abril foi disputada no Autódromo de El Pinar, próximo a Montevideu, Uruguai, a prova “200 Milhas Perfect Circle”, que contou com a participação dos pilotos brasileiros Carlos Mazza e Antônio Planella. Largaram 16 carros e terminaram a corrida 10, sagrando-se vencedor Diego Fernández, ao volante de um Ford Cortina Lotus., que também venceu a classe “C”, ficando em segundo lugar o Morris Mini Cooper S de Ivo Rezk, da mesma classe do vencedor.

O vencedor da classe “B” foi a dupla Jorge Arrieta/Arnaldo Pipo Castro (DKW Auto Union), ficando em segundo o brasileiro Antônio Planella, que pilotou um Renault 1093, enquanto na classe “A” o vencedor foi César Martinez (NSU).

[Ver RESULTADOS 1965/5](#)



À esquerda o Ford Cortina Lopes de Diego Fernandez, vencedor da prova e, à direita, Ivo Resk (Mini Cooper) e David Sica (Panhard) durante a prova.

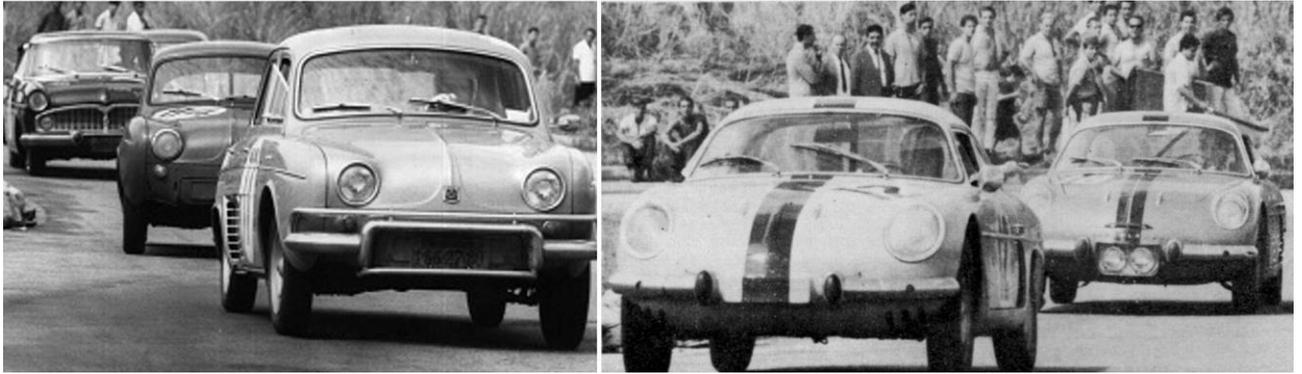
17 – FUNDADA A FEDERAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA DO DF

Em solenidade realizada na sede da Confederação Brasileira de Automobilismo, no dia 7 de abril, na SQS 310, em Brasília DF, foi fundada a Federação Automobilística do Distrito Federal - FADF, tendo como filiados o Automóvel Clube de Brasília, o Volks Clube de Brasília, o Toy Clube de Brasília e o Motor Clube do Planalto. Na reunião, foi eleito presidente da entidade o Deputado João Herculino de Souza Lopes.

A Federação, com sede na Av. W3 sul, quadra 509, teve na assembleia de sua constituição as seguintes presenças: Deputados Antônio Sílvio Cunha Bueno (membro do Conselho Técnico da CBA); Nicolau Tuma (presidente do Conselho Técnico da CBA) e João Herculino de Souza Lopes; Henrique Raupp (presidente do Volks Clube de Brasília); José Meireles (presidente do Toy Clube de Brasília); Arlindo Melo (presidente do Motor Clube do Planalto); Walter Galante (presidente do Automóvel Clube de Brasília); Abedengo Batista (representando o presidente do CND); Eduardo Taurizano (diretor de Desportos da CBA); Gilberto Teixeira Alves; Arlindo Henrique Fialho de Melo; Assu Guimarães; S. Minoré; Ramon Van Buggenhout (secretário geral da CBA); Leon Max (piloto); Ariomar Almeida; José Gustavo Kussner; Cleo Linhares Esperanza; Moacyr Scaglione; Gentil Bittencourt; e J. Ribamar.

18 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

Finalmente, no dia 11 de abril foi iniciada a temporada automobilística organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, com a realização da 1ª Etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo, no circuito improvisado da Ilha do Fundão.



Duas disputas durante a prova. À esquerda dos Renault 1093 de Emerson Fittipaldi (77) e Pedro Victor Delamare (84) e à direita os Interlagos de José Carlos Pace (12) e Sérgio Palhares (18).

Talvez buscando uma reconciliação com o ACB, por ter participado dos 1.600 Quilômetros de Interlagos, a Equipe Willys se fez presente, com uma trinca de Willys Interlagos, entregues a Wilson Fittipaldi Jr., Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace. Além desses três Interlagos, a Willys se fez representar por três Renault 1093, inscritos em nome de particulares, mas que tinham sido preparados no Departamento de Competições da fábrica, pilotados por Pedro Victor Delamare, Luiz Fernando Terra Smith e Emerson Fittipaldi, que tinha completado 18 anos em dezembro, fazendo sua estreia no automobilismo. Talvez pela presença da equipe de fábrica, o número de participantes acabou se reduzindo, alinhando para a largada apenas 13 carros, sendo 7 de pilotos graduados (Grupo III) e 6 de pilotos estreantes e novatos (Grupo I). Dentre os particulares, se destacava o Interlagos do campeão carioca Sérgio Palhares, sendo o único a pretender desafiar os carros da equipe de fábrica da Willys.



Wilson Fittipaldi Jr., em derrapagem controlada, foi o vencedor da prova.

Devido ao pouco número de participantes, a direção de prova decidiu fazer a corrida numa única bateria, com os carros se classificando separadamente para os Grupos I e III e para as classes até 1.300 e acima de

1.301 cc. Esta última classe tinha apenas um inscrito, cuja participação não deveria ser autorizada, porém o pequeno grid acabou fazendo com que a direção de prova fizesse vista grossa quanto a este fato.

E a corrida não poderia ser mais monótona, com os quatro Willys Interlagos fazendo um verdadeiro desfile durante as 30 voltas da prova com Wilson Fittipaldi Jr. em primeiro, Luiz Pereira Bueno em segundo, José Carlos Pace em terceiro e Sérgio Palhares em quarto.

A única disputa que mereceu a atenção do pequeno público presente ao evento, foi travada entre os Renault 1093 de Pedro Victor Delamare e de Emerson Fittipaldi.

Ocorreram diversas trocas de posições entre os dois, até que Fittipaldi recebeu a bandeirada na quinta colocação e primeira do Grupo I, ficando Delamare em sexto, a apenas 2,6 segundos de distância do futuro campeão do mundo. O 1093 de Luiz Fernando Terra Smith abandonou no início da corrida.

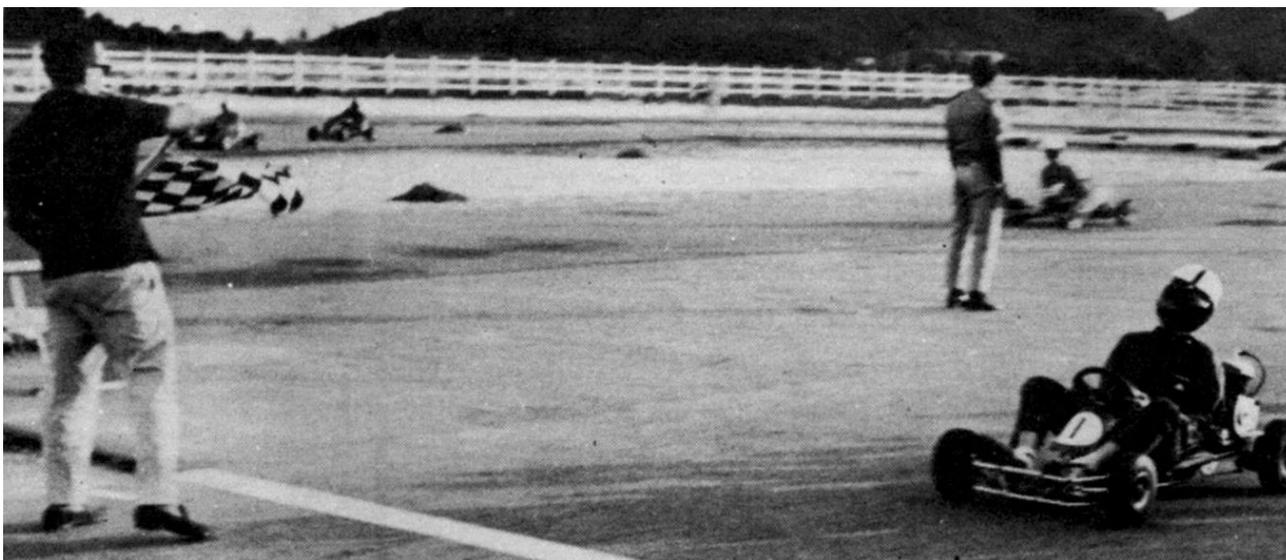
[Ver RESULTADOS 1965/6](#)

19 – PROVA DE KART EM HOMENAGEM A SANTO ANDRÉ

A prova foi realizada no dia 11 de abril, e vencida por Paulo Viscardi, ficando em segundo lugar Affonso Giaffone Jr.

20 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A 2ª Etapa do Campeonato Carioca de Kart foi realizada no dia 11 de abril, no Kartódromo do Motel Country Clube Bandeirante, na Barra da Tijuca, apresentando os seguintes resultados: Classe Brasil – 1º Geraldo Rocha – 32 – Silpo – 40 voltas em 24m32s0; 2º Odair Escalhão – 52 – Silpo – 40 v; 3º Luís Cláudio Matos – 1 – Silpo – 40 v; 4º João Vital – 2 – Silpo – 40 v; 5º Antônio Monarca – 50 – Silpo – 39 v; 6º Jaime Abrunhosa – 10 – Silpo – 39v; 7º Homero Rubin – 53 – Silpo – 39 v; 8º Geraldo Renha – 18 – Silpo – 39 v; 9º Cláudio Fialdini – 54 – Silpo – 38 v; 10º Mário Júlio de Moraes – 27 – Rois – 37 v. Classe Internacional – 1º Luís Cláudio Matos – 1 – Dart Saetta – 40 voltas – 24m19s0; 2º Ellie Marshbarrun – 28 – Dart McCulloch – 40 v; 3º Mucio Lodi – 26 – Silpo McCulloch – 40 v; 4º Roberto de Miranda – 17 – Rois McCulloch – 40 v; 5º Alcebiades Queiroz – 42 – Rois McCulloch – 40 v; 6º Álvaro Barroso – 56 – Rois McCulloch – 40 v; 7º Sérgio Ferreira – 21 – Rois McCulloch – 39 v; 8º Roy Martin – 37 – Rois McCulloch – 37 v; 9º Hélio Mazza – Rois McCulloch – 36 v; 10º Vitor Perdigão – 23 – Vitorio McCulloch – 35 v.



O diretor de prova, Paulo Macedo, dando a bandeirada de chegada a Luís Cláudio Matos.

21 – JUIZ TRANSFERE O COMANDO DO AUTOMOBILISMO PARA O ACB

Novamente o Automóvel Clube do Brasil conseguiu uma liminar expedida pelo juiz Wellington Pimentel, da 2ª Vara da Fazenda Pública do Estado da Guanabara, contra o CND, para que fossem tornados sem efeito os alvarás de funcionamento expedidos pelo órgão à CBA e Federações Estaduais, pois no entendimento do referido juiz, as entidades deveriam, em primeiro lugar, filiar-se à sua congênere internacional.

Em seu despacho, o juiz decidiu que: “Não poderá organizar-se uma confederação, especializada ou eclética, sem que concorram pelo menos três federações que tratem do desporto ou de cada um dos desportos que ela pretenda dirigir; nem entrará a funcionar sem que haja obtido a correspondente filiação internacional”.

Com essa liminar, o Automóvel Clube do Brasil decidiu que a corrida de “12 Horas de Brasília”, programada para o dia 25 de abril, deveria ser transferida para o dia 16 de maio, credenciando o Sr. Luiz Carlos Stankovits, para cuidar da organização da prova. A decisão mais uma vez era inócua, embora o ACB alardeasse que retomara o comando do automobilismo no Brasil, mais uma vez porque as decisões do referido juiz Carioca, não tinham alcance em relação ao CND, que era uma entidade pública federal e, muito embora, o presidente do Conselho, General Elói Menezes, muito amigo do General Santa Rosa, presidente do ACB, tenha entendido que a decisão judicial era válida, essa decisão teria novos desdobramentos, como veremos mais adiante.

22 – I CIRCUITO DO CENTRO CÍVICO – CURITIBA - PR

No dia 25 de abril, o Automóvel Clube do Paraná organizou o I Circuito do Centro Cívico, em Curitiba, Paraná, numa programação composta por três corridas: uma para veículos Volkswagen, outra para carros enquadrados no Grupo I da FIA, e finalmente uma para os carros do Grupo III.

O circuito escolhido tinha largada na Av. Cândido de Abreu, com os carros seguindo até a Praça 19 de Dezembro, Av. João Gualberto, Rua da Glória, Rua Fontana, retornando à Av. Cândido de Abreu.



A largada da prova

O vencedor da prova principal, destinada aos carros do Grupo III, foi Ettore Beppe, pilotando um Gordini, ficando em segundo lugar Olidir Pereira, com DKW Vemag, com ambos completando as 50 voltas previstas

no regulamento da prova. O terceiro colocado foi Guilherme Castilho (DKW Vemag) e o quarto Sílvia Corrêa.

A prova para os carros do Grupo I, disputada em 20 voltas teve como vencedor Domingo Bettega (DKW Vemag), ficando em segundo Ney Romano e em terceiro Edson Graczyk.

Enquanto a prova para Volkswagen foi vencida por Sérgio Valente Whitters, que completou 10 voltas, seguido por Carlos Guairos, Ney Amaral e Carlos Eduardo Vaz Lobo.

23 – 12 HORAS DE BRASÍLIA – CONFUSÕES PRELIMINARES

Em função da decisão do juiz carioca, e a omissão do CND, surgiu um impasse quanto à realização da corrida comemorativa do aniversário de Brasília, programada para o dia 25 de abril.

Embora a decisão judicial tenha pretendido anular a concessão dos alvarás expedidos pelo CND, a portaria do Ministério da Educação, contra a qual, também existia um mandado de segurança, que naquele momento não havia sido julgado, outorgava à CBA o direito de não permitir ao ACB ou a qualquer outra entidade exercer a direção de provas automobilísticas.

Com isso, a CBA chegou a divulgar o adiamento da prova a apenas três dias da sua realização. Felizmente, por sugestão do jornalista José Lago, de O Globo, os dirigentes das duas entidades decidiram participar de uma mesa-redonda, em território neutro, onde seria discutido o problema.

Essa reunião, realizada no dia 22 de abril, na TV Brasília, entre os representantes dos dois grupos, o assunto foi amplamente discutido e no final, as duas partes decidiram que, para o bem do esporte, a corrida deveria ser realizada, com a CBA, representada no ato pelos senhores Ramon Van Buggenhout, Eduardo Taurizano e Wilson Fittipaldi, de público declarando que permitiria ao ACB o controle técnico e desportivo das “12 Horas de Brasília”, tendo o ACB, através do seu representante, Sr. Luiz Carlos Stankovitz, informado que estava aceita a autorização da confederação.

O prefeito de Brasília exigiu da CBA uma correspondência não opondo dificuldades para a realização da prova, no que foi atendido, depois que o Sr. Stankovitz assinou um ofício “pedindo autorização” para realizar a prova.

Quando tudo parecia estar sob controle, com os pilotos, já em Brasília, se preparando para os treinos, chegou, no dia 23, vindo do Rio de Janeiro, o Sr. Amílcar Laurindo Ribas, presidente da Comissão Desportiva do ACB. Tomando conhecimento dos fatos, Ribas não concordou com o mecanismo do ofício, porque entendia que o ACB não deveria pedir autorização à CBA para a realização da prova, e prontamente desautorizou publicamente o seu representante legal.

Diante dessa confusão, o Chefe de Polícia Do DF, Coronel Jurandir Palma Cabral, alegou que não dispunha de policiamento para a organização da prova, exigindo a apresentação de uma apólice de seguros e a garantia do pagamento dos prêmios.

Imediatamente o ACB impetrou mandado de segurança contra o Chefe de Polícia, conseguindo a liminar do mesmo juiz carioca.

No dia 24, o Chefe de Polícia afirmou que acatava a ordem judicial, mas que só poderia prestar o serviço de segurança na segunda-feira, dia 26, à noite. O ACB apresentou a apólice de seguro e a garantia do pagamento dos prêmios, ao mesmo tempo em que a largada da corrida era adiada para segunda-feira, dia 26 de abril, às 22 horas, com término às 10 horas da terça-feira, dia 27.

24 – 12 HORAS DE BRASÍLIA – FINALMENTE A CORRIDA

Depois de toda a confusão, pela primeira vez Brasília assistiria a uma corrida de automóvel pelas suas ruas e avenidas, com largada na segunda-feira (dia 26 de abril) à noite e chegada na terça-feira pela manhã (dia 27 de abril).

Para essa corrida, muito esperada por todos, estavam presentes as duas principais equipes de fábrica, a Simca e a Willys.

A equipe Simca, comandada por Chico Landi, se apresentou com três carros: os dois Abarth, com as duplas Jayme Silva/Fernando Toco Martins no nº 26, e Ciro Cayres/Ubaldo Lolli nº 44, e o protótipo Simca TGT, também conhecido como “Tempestade”, que seria pilotado por Marivaldo Fernandes/Pedro Jaú.



A largada da prova

A formação da Willys era bem maior, embora com carros de desempenho inferior aos da Simca. Seu principal carro era o Alpine A-110, que teria a condução da trinca Bird Clemente/Luiz Pereira Bueno/Wilson Fittipaldi Jr. Essa trinca, acrescida de José Carlos Pace, seria também responsável pela condução de dois Willys Interlagos, os números 21 e 22, enquanto o Interlagos nº 12, teria como pilotos José Carlos Pace/Carol Figueiredo/Vitório Andreatta. O chefe da equipe, Luiz Antônio Greco, deveria fazer um grande exercício para acomodar esses pilotos nos carros durante a corrida. A Willys levou, além do Alpine e dos Interlagos, mais três Renault 1093, que seriam conduzidos por um quinteto formado por Emerson Fittipaldi/Danilo Lemos/Geraldo Freire/Pedro Victor Delamare/Luiz Fernando Terra Smith. Outro participante de peso era a Alfa Romeo GT Zagato da equipe Jolly Gancia, que seria pilotada por Piero Gancia/Emílio Zambello. Uma inscrição que gerou grande polêmica foi o do FNM JK de Mário Olivetti e Carlos Bravo, que estava equipado com um motor de 2.600 cc. Sua inscrição deveria ser feita, se aceita, como protótipo, uma vez que não havia homologação desse carro equipado com esse motor para o Grupo III. Entretanto, depois de muita discussão, os “competentíssimos” senhores do Automóvel Clube do Brasil acabaram aceitando sua inscrição nessa categoria, o que foi um absurdo, apesar do carro não demonstrar nada de mais, com desempenho até mesmo inferior aos FNM homologados. Completavam os 20 carros que alinharam para a largada, mais quatro DKW Vemag, um Renault 1093, um Simca, um Gordini e um Interlagos.

A formação do grid de largada foi feito por sorteio, com os carros de maior cilindrada à frente dos de menor cilindrada, formando a primeira fila o JK 2600 nº 47, o Abarth 26 e o Simca TGT nº 62.

Dada a largada, assumiu a liderança o Abarth Simca nº 26, de Jayme Silva, completando-se a primeira volta na seguinte ordem: 1º Jayme Silva (Abarth 26); 2º Ciro Cayres (Abarth 44); 3º Luiz Pereira Bueno (Interlagos 21); 4º Bird Clemente (Interlagos 22); 5º Wilson Fittipaldi Jr. (Alpine 43); 6º Piero Gancia (Alfa Romeo 25); 7º Pedro Jaú (Simca TGT 62); 8º Mário Olivetti (FNM 47); 9º José Carlos Pace (Interlagos 12); 10º Emerson Fittipaldi (1093 nº 41); 11º George Pappas (DKW 23); 12º Enio Garcia (Gordini 64); 13º Inácio Corrêa Leite Jr. (Interlagos 60); 14º Danilo Lemos (1093 nº 40); 15º Geraldo Freire (1093 nº 42); 16º Ari Iasi (DKW 35); 17º Carlos Alberto Braz (1093 nº 5); 18º Bruno Barracano (DKW 36); 19º Edson Jannuzzi (DKW 65); e 20º Ivo Noal (Simca 87).

Na segunda volta, liderava Ciro Cayres, correndo quase que lado a lado com Jayme Silva, ambos imprimindo um ritmo forte, procurando se distanciar dos demais. Wilson Fittipaldi Jr. fazia ótima corrida no Alpine, que passou em quarto na segunda volta e em terceiro na volta seguinte. Com 45 minutos de corrida o Alpine parou nos boxes com problemas de superaquecimento, perdendo mais de um minuto parado e perdendo posições.

Por volta de uma hora da manhã o Abarth 44 parou reabasteceu e trocou de piloto, saindo Ciro Cayres e entrando Ubaldo Lolli, que teve que parar novamente, pouco depois, para substituir o dínamo do carro, perdendo muito tempo com a parada.

Nessa altura, a Alfa Zagato, então pilotada por Emílio Zambello, ocupava a segunda colocação, atrás apenas do Abarth 26.



Passando pela curva em "S" do Hotel Nacional: 44 – Ciro Cayres/Ubaldo Lolli (Abarth Simca) – 87 – Ivo Noal/Zoroastro Avon (Simca) – 5 – Carlos Alberto Braz/João Braz de Souza (Renault 1093) e 22 – Luiz Pereira Bueno/Bird Clemente/Wilson Fittipaldi Jr./José Carlos Pace (Interlagos).

Às 4 horas da manhã, as colocações eram as seguintes: 1º Jayme/Too (Abarth 26); 2º Gancia/Zambello (Alfa 25); 3º Equipe Willys (Interlagos 21); 4º Equipe Willys (Alpine 43); 5º Marivaldo/Jaú (Simca 62); 6º Cayres/Lolli (Abarth 44); 7º Equipe Willys (Interlagos 22); 8º Equipe Willys (Interlagos 12); 9º Equipe Willys (1093 nº 41); 10º Olivetti/Bravo (JK 47); 11º Enio/Toninho (Gordini 64); 12º Pappas/Nilson (DKW 23); 13º Carlos e João Braz (1093 nº 5); 14º Equipe Willys (1093 nº 42); 15º Barracano/Castrucci (DKW 36); 16º Iasi/Cavalcanti (DKW 35); 17º Equipe Willys (Renault 1093 nº 40); 18º Noal/Avon (Simca 87); e 19º

Januzzi/Penta (DKW 65). Sobre o carro 65, do folclórico piloto Edson Januzzi, há registros de que, durante a madrugada, quando precisava reabastecer o carro, o piloto saía da pista, se dirigia a um posto de gasolina, reabastecia e retornava à prova... Nessa altura da competição, tinha ocorrido apenas um abandono, o do Interlagos da dupla brasiliense Inácio Corrêa Leite Jr./Hugo Sola.

Às 5 horas de manhã, Lolli era o mais rápido, dando tudo no Abarth em busca da recuperação do tempo perdido e, com o dia amanhecendo, foi a vez de Ciro Cayres “baixar o sarrafo”, fazendo a melhor volta da prova com o tempo recorde de 3m47s8, média de 113,784 km/h.

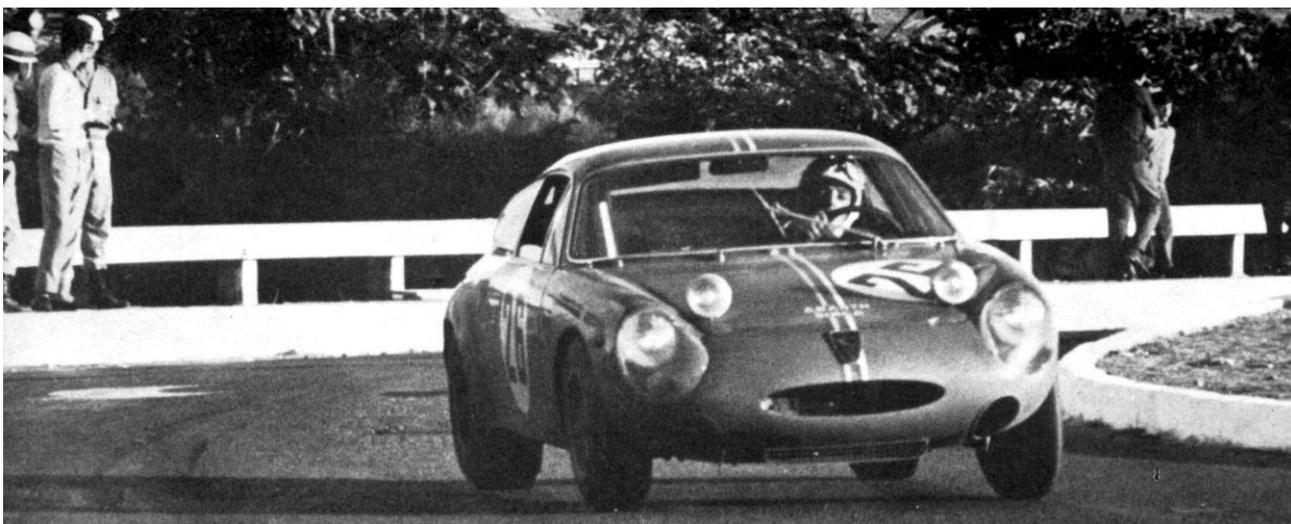
A boa corrida da Alfa Zagato foi interrompida depois de 93 voltas, com o motor fundido, causado por um vazamento de óleo. Até o final da corrida ocorreriam mais dois abandonos, os do Gordini de Enio Garcia/Toninho Martins, que chegou a liderar na classe até 850 cc durante a madrugada e do DKW de Bruno Barracano/Antônio Castrucci.

Embora tenha recuperado muito terreno, o esforço dos pilotos do Abarth 44, não foi suficiente para que conquistasse a segunda colocação, tendo que se contentar com a terceira, atrás do Interlagos nº 21.

A dupla Jayme Silva/Fernando Toco Martins venceu com cinco voltas de vantagem para o Interlagos de Wilsinho/Bird/Luizinho/Moco, completando a distância da prova com a média de 101,107 km/h.

Deve-se registrar o pequeno número de abandonos, de apenas 4 carros em 20 que largaram.

[Ver RESULTADOS 1965/7](#)



O Abarth Simca vencedor da prova, pilotado por Jayme Silva e Fernando Toco Martins

Vinte dias depois da realização da prova, os prêmios ainda não tinham sido pagos, tendo o Sr. Luiz Carlos Stancovikz, pedido desculpas dizendo que os prêmios seriam pagos no Rio de Janeiro.

Outra confusão surgida foi relacionada com o pagamento das diárias dos hotéis, que foram honradas pelo Automóvel Clube apenas até o dia em que a prova estava programada, isto é, 25 de abril. Para que pilotos e integrantes das equipes de fábrica ficassem a descoberto, a Simca e a Willys providenciaram o pagamento das diárias das suas equipes, enquanto o ACB assumiu o pagamento das equipes independentes, através da assinatura de um termo de responsabilidade. Era esse o clima causado por um Clube que não tinha mais a mínima condição de dirigir o automobilismo brasileiro.

25 – RALLY DA CAPITAL DO ESTADO AO INTERIOR

O I Rally da Capital do Estado ao Interior, prova disputada por 80 concorrentes que partiram da sede do Automóvel Clube Estadual de São Paulo, às 7 horas da manhã, do dia 2 de maio, num trajeto partindo de São Paulo e seguindo por Jundiaí, Campinas, Americana, Santa Bárbara d'Oeste, Piracicaba, Limeira, Pirassununga, Porto Ferreira, Ribeirão Preto e Araraquara.

O vencedor da prova foi o Simca Tufão nº 4 conduzido por Carlos Calza e José Gorga Neto, com 67 pontos perdidos. Em 2º lugar terminou a dupla Franco Conzoni/Giuseppe Naguo (VW nº 65) com 94 pontos perdidos e, em 3º lugar ficou a dupla Jan Balder/Fernando Barbosa, com Karmann Ghia nº 2, com 108 pontos perdidos.

26 – I CIRCUITO DE KART DE SÃO CARLOS

No dia 2 de maio foi realizado o I Circuito de Kart da Cidade de São Carlos, em São Paulo, com duração de uma hora, com o seguinte resultado: 1º “Argentino” (10) – 57 voltas – 62,700 km/h; 2º José Renato Catapani (164) – 57 voltas; 3º Mário Júlio Henri – 56 voltas; 4º Henrique Romano (55) – 56 voltas; 5º Sérgio Bosco Rosas (2) – 56 voltas; 6º Fernando Guerra (6) – 55 voltas; 7º Antônio Eugênio Figueiredo (27) – 54 voltas; 8º Ângelo Alonso (4) – 54 voltas; 9º Walter Travaglini – 54 voltas; 10º Júlio Theuer (9) – 54 voltas.

27 – PRESIDENTE DA REPÚBLICA ENCAMINHA ALTERAÇÃO DE DECRETO-LEI

No dia 6 de maio, cansado das “jogadas” jurídicas do Automóvel Clube do Brasil, o presidente da República, Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, baseado em exposição de motivos do ministro de Estado da Educação e Cultura, Sr. Flávio Suplicy de Lacerda, enviou mensagem ao Congresso Nacional, propondo a alteração do decreto-lei nº 3.911, de 14 de abril de 1941, que estabelecia as bases de organização de desportos no País, na parte que exige filiação à entidade internacional, para que uma Confederação especializada pudesse ser organizada.

O artigo do Decreto-lei que se encontrava em vigor, previa: “Não se poderá organizar uma confederação especializada ou eclética, sem que concorram, pelo menos três federações que tratam do desporto ou de cada um dos desportos, que ela pretenda dirigir, nem entrará a funcionar sem que haja obtido a correspondente filiação internacional”.

Na mensagem enviada ao Congresso, foi solicitada a retirada da parte final desse artigo do decreto, acabando com a necessidade de filiação internacional.

28 – 3ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

No sábado, dia 8 de maio, foi disputada no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirante, a 3ª Etapa do Campeonato Carioca de Kart, que teve os seguintes resultados: Categoria Internacional: 1º Mucio Lodi; 2º Antônio Bandeira; 3º Roberto Miranda; 4º Alcebíades Queiroz; 5º Hermano Durão; 6º Octávio Durão; 7º Luiz Cláudio Matos. Categoria Brasil: 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Geraldo Rocha; 3º Odair Francisco Escalhão; 4º Aurélio Fernandes; 5º Geraldo Renha; 6º Homero de Souza; 7º Cláudio Fialdini; 8º Marcelo Rodrigues; 9º Paulo Reis; 10º Jorge Itan.



A largada da classe Internacional

29 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO DO NORTE DO URUGUAI

O campeonato do Norte do Uruguai, que pela segunda vez era disputado com provas no autódromo de Rivera, na divisa do Brasil com o Uruguai, foi iniciado no dia 9 de maio.

Para esse ano, os carros foram divididos em quatro classes com divisão num misto de cilindrada e desempenho, ficando assim constituídas:

Classe 1 – reservadas para Volkswagen Sedan, NSU-4, NSU Sport Prinz, Toyota, De Carlo, Renault Dauphine, Fiat 600, Neckar, Morris Minor, e BMW 700, todos com preparação livre.

Classe 2 – limitado a 1.200 cc, admitindo Renault 1093, Gordini, R-8, Mayor, DKW Vemag e ASuto Union, Panhard, Morris 1.100, Simca 1.000, Fiat 1100, NSU 1000, e Saab, todos com preparação livre.

Classe 3 – acima de 1.200 cc, admitindo Simca Chambord, Rally, Alfa Romeo, Aero Willys, FNM JK, Borgward Isabella, Fiat 1500, Peugeot, e Saab Sport, todos com preparação livre.

Classe 4 – limitado a 2.000 cc, admitindo Mini Cooper S, Ford Cortina Lotus, Renault R-8, carros estes enquadrados no Grupo II do Anexo J da FIA, e Interlagos e DKW Vemag com 3 carburadores, que deverão estar enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA.



O Ford Cortina Lotus de Hector Pera e o DKW Vemag de Jair Tasch

As provas foram disputadas em 50 voltas, divididas em duas baterias de 25 voltas cada uma.

A classe que chamava mais a atenção era a "4", da qual participou o brasileiro Roberto Planella, campeão desse campeonato na antiga classe B, em 1964, sendo que em 1965 correu com um Willys Interlagos. Para essa primeira prova, apresentaram-se, além do Interlagos de Planella, um potente Ford Cortina Lotus, que foi pilotado por Hector Pera, de Montevidéu e um DKW Vemag com o uruguaio "El Intrépido".

Os organizadores, decidiram fazer a corrida da Classe "4" juntamente com os carros da Classe "1", para a qual estavam inscritos 4 carros.

Embora Planella tenha quebrado o recorde de volta da pista, durante os treinos, com o tempo de 53s3, média de 84,045 km/h, numa pista travada de apenas 1.242 metros, quem largou melhor foi o Ford Cortina assumindo a liderança da prova. E parecia que Planella não conseguiria assumir a ponta, pois o Cortina tinha melhor aceleração nas retas e, nas curvas espremidas do circuito era impossível que se fizesse qualquer ultrapassagem. Mais experiente, Planella ficou esperando por um erro do piloto uruguaio, tática que acabou dando resultado, quando Hector Pera, na quarta volta, deu uma entortada, dando um cavalo de pau, permitindo que o piloto brasileiro assumisse a liderança. Andando mais rápido, Planella foi aos poucos aumentando a sua vantagem, mas Pera decidiu reagir. Mesmo sendo a sua primeira experiência nesse carro, o piloto uruguaio começou a "abusar" até que, depois de completar 18 voltas da primeira bateria, ao se aproximar da curva um, perdeu a direção do carro, que bateu num pneu que demarcava a pista, saiu pelo gramado, bateu num barranco, alçou voo, indo cair sobre as quatro rodas mais adiante. Pera nada sofreu, mas a suspensão do Cortina estava completamente danificada, não tendo como continuar na corrida.



O Interlagos de Roberto Planella

Com isso, Planella venceu com tranquilidade essa bateria, enquanto na Classe "1", venceu o brasileiro José Stecker ao volante de um Volkswagen.

A prova para a Classe "2", reuniu três DKW Vemag, todos de brasileiros, saindo vencedor da primeira bateria Jair Tasch, seguido por Antônio Planella e Cláudio Duarte.

A prova da Classe "3", teve a participação de quatro Simca, com destaque para o gaúcho Breno Fornari, que até então estava invicto nessa pista. Mas a primeira bateria foi vencida por Milton Ventimiglia, de Santana do Livramento, ficando em segundo Amaury Faraco de Alegrette e somente em terceiro Fornari, sendo que o quarto carro, de Nicola Galanos abandonou por quebra do motor.

Antes de ser iniciada a segunda bateria das Classes “4” e “1”, os pilotos foram informados que os carros da “4” não poderiam correr, pois o regulamento geral do campeonato não permitia a realização de alguma classe em que não participassem, pelo menos três carros.

Foi então que a equipe de Roberto Planella saiu à procura de mais um carro para permitir a largada da sua classe. Verificaram que o uruguaio de Rivera, Gamma F, tinha feito inscrição em um Peugeot 404, mas que não tinha comparecido à corrida. Foram até à sua casa e o convenceram de comparecer, apenas para largar e dar duas voltas, para validar a classe, e o piloto acabou chegando ao autódromo para largar.

Planella e Gamma largaram devagar, permitindo que o DKW de El Intrépido tomasse a ponta, o que acabou atrapalhando os planos do uruguaio Carlos Martinez, que acabou ficando “preso” atrás dos dois, permitindo que Stecker partisse na frente da sua classe.

Planella acabou se limitando a passear pela pista, mesmo tendo passado pelo DKW e pelo Volkswagen, não precisou forçar o ritmo, vencendo, porém com tempo inferior aos obtidos pelos carros das classes “2” e “3”.

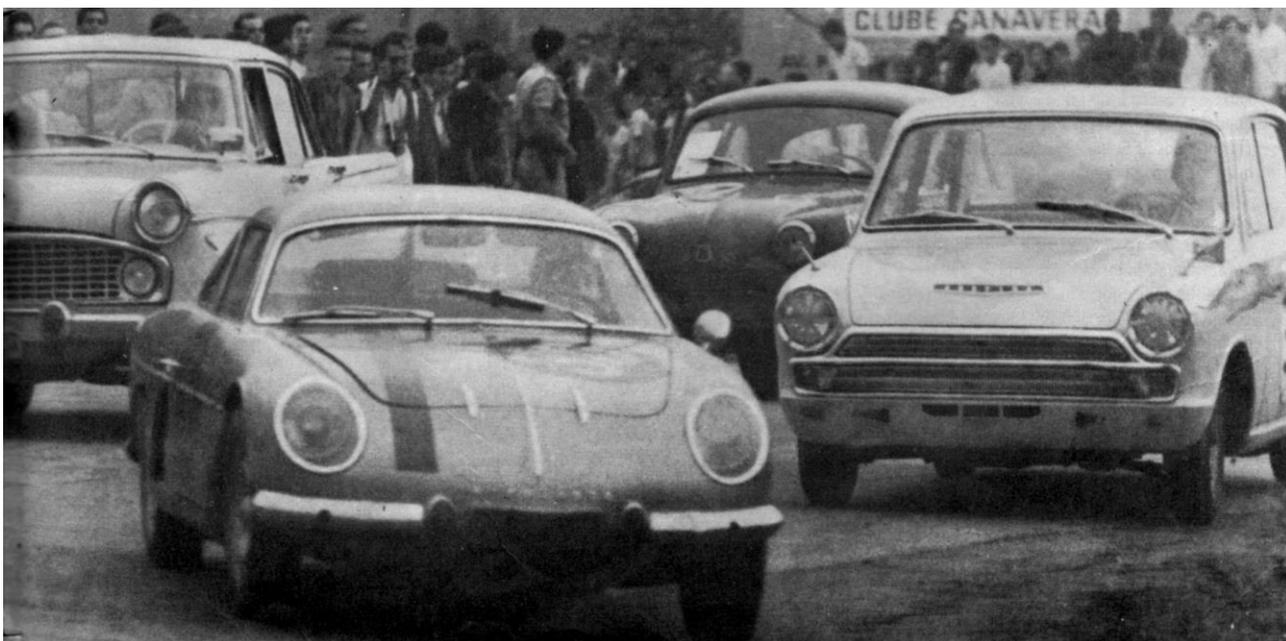
Essas duas outras classes foram disputadas sem grandes emoções, mantendo-se os resultados das primeiras baterias.

[Ver RESULTADOS 1965/8](#)

30 – II GP DO ESTADO DA GUANABARA (500 KM DA BARRA DA TIJUCA)

Debaixo de muito entusiasmo pela liminar em vigor, o Automóvel Clube do Brasil organizou, com promoção do Jornal dos Sports, o “II GP do Estado da Guanabara”, ou “500 Quilômetros da Barra da Tijuca”, no dia 16 de maio, com a participação das três equipes oficiais de fábrica que participavam de corridas no Brasil.

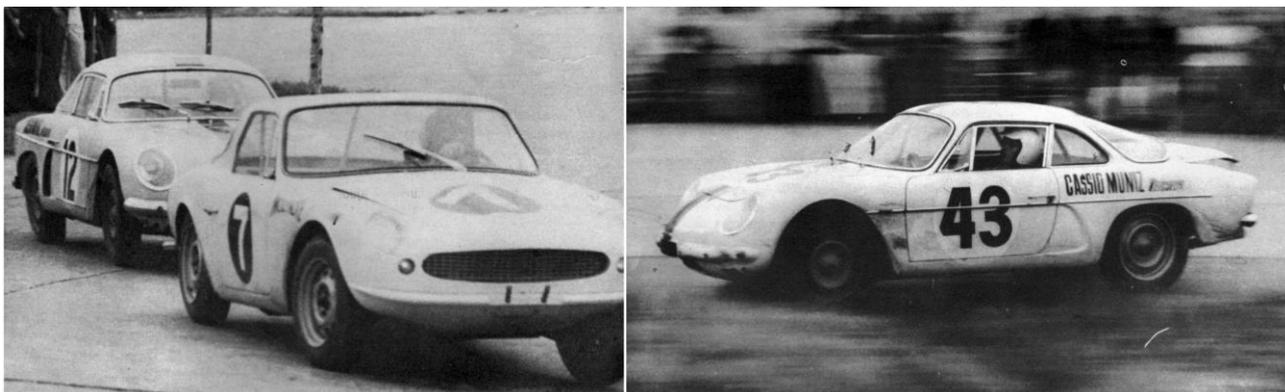
Inicialmente, os organizadores haviam optado em fazer uma corrida exclusivamente para carros nacionais e sem a participação de protótipos, porém por pressão das equipes, o regulamento acabou sendo modificado, permitindo-se a participação de carros importados e também dos protótipos.



Manuel Maria (Interlagos 30), José Loureiro (Ford Cortina GT 32) Walther Han Jr. (Simca 88) e Pedro Victor Delamare (Renault 1093 84)

A equipe da Simca, da qual havia se desligado Marivaldo Fernandes, levou para o Rio de Janeiro os mesmos carros que correram em Brasília há menos de um mês, com Jayme Silva e Fernando Toco Martins no Abarth 26, Ciro Cayres e Ubaldo Lolli no 44, e Pedro Jaú no “Tempestade”, o qual seria compartilhado com as “tocadas” de Ciro Cayres e Jayme Silva. Por sua vez, a Willys destinou o Alpine para Bird Clemente e os Interlagos para Wilson Fittipaldi Jr. (nº 22), Luiz Pereira Bueno (nº 21) e José Carlos Pace (nº 12), deixando de inscrever na prova os Renault 1093. Por sua vez, a Vemag levou dois DKW Malzoni, o número 7 para Marinho Camargo/Francisco Lameirão e o 17 para Anísio Campos/Norman Casari. A se lamentar apenas a ausência da Alfa Romeo GTZ da equipe Jolly Gancia, cujo motor ainda não estava recuperado depois da quebra ocorrida em Brasília.

Nos treinos, os Abarth demonstraram sua superioridade, com Jayme Silva registrando a melhor volta e ficando com a pole-position, com o tempo de 1m58s0, média de 131,186 km/h, ficando em segundo lugar Ciro Cayres com 2m00s0. A terceira posição na largada ficou com o Malzoni pilotado por Marinho Camargo, com o tempo de 2m06s0. A segunda fila ficou composta pelo Alpine de Bird Clemente e pelo Interlagos de Luiz Pereira Bueno; e a terceira por Wilson Fittipaldi (Interlagos), José Carlos Pace (Interlagos) e Norman Casari (Malzoni). O Simca TGT, ou Tempestade, não participou desses treinos, tendo que alinhar na última posição do grid de largada.



À esquerda o DKW Malzoni de Marinho Camargo/Francisco Lameirão à frente do Interlagos de José Carlos Pace e à direita o Alpine de Wilson Fittipaldi Jr./Bird Clemente

Vale destacar a presença de um Ford Cortina GT, com placa do “corpo diplomático”, que foi pilotado por um diplomata da Embaixada portuguesa, José Abreu Loureiro, e de um antigo Porsche 356 Speedster, do mineiro Rubens Araújo, que dividiu a sua condução com o paulista Joaquim “Cacaio” Matos.

Dos 28 carros confirmados para a largada, três não puderam alinhar: a Berlineta Interlagos de Carlos Erymá, que iria estrear um novo câmbio de 5 marchas, igual ao dos carros da equipe da fábrica, que quebrou o comando de válvulas do motor durante os treinos, o DKW do brasileiro George Pappas, por quebra do câmbio nos treinos, e o DKW de Newton Alves, do Rio de Janeiro.

Dessa forma, às 10,30 horas, com uma hora e meia de atraso, no domingo, dia 16 de maio, o Sr. Amílcar Laurindo Ribas, presidente da Comissão Esportiva Nacional do Automóvel Clube do Brasil deu a bandeirada de largada, com Fernando Toco Martins, no Abarth nº 26 assumindo a liderança, seguido pelo nº 44, pilotado por Ciro Cayres e a seguir, Marinho (Malzoni 7); Bird (Alpine 43), Luizinho (Interlagos 21), Wilsinho (Interlagos 22), José Carlos Pace (Interlagos 12), e Norman Casari (Malzoni 17), ao mesmo tempo que o número de participantes era reduzido para 24, pois o Interlagos do brasileiro Inácio Corrêa Leite abandonou a corrida antes de completar a primeira volta, com o motor do seu carro fundido.

Jayme Silva largou no “Tempestade”, completou a 1ª volta na nona colocação, 8º na segunda e terceira voltas e em quinto a partir da quinta volta.

Com dez voltas completadas, a ordem era: 26 – 44 – 7 – 43 – 62 – 21 – 22 – 12. Toco levava 2 segundos de vantagem para Ciro, 12 para Marinho, 25 para Bird e 44 para Jayme.

Na vigésima volta, Ciro Cayres passou por “Toco”, assumindo a liderança, quando começou a cair uma chuva fina. Como o limpador de para-brisas do Malzoni não estava funcionando, Marinho começou a perder terreno, com os 15 segundos que o separavam dos líderes, subindo para 55 na 25ª volta.

Ciro Cayres continuava “baixando o sarrafo” e com 30 voltas, sua vantagem para “Toco” chegava à casa dos 50 segundos, que por sua vez tinha 1m30s para Marinho.

Pouco depois a chuva apertou, fazendo com que Marinho dirigisse em muitos pontos com a cabeça para fora do carro para poder enxergar a pista e com isso, foi logo ultrapassado por Jayme Silva, com a equipe Simca passando a formar o trio de líderes da prova.

Na volta 35, Ciro Cayres colocou uma volta sobre Marinho e Jayme, tendo apenas na sua volta o Abarth de “Toco”, que estava 1m40s distante.

Debaixo do “temporal” que caía na Barra da Tijuca, os abandonos e problemas com os carros aumentaram, sendo vítima o Interlagos de Wilson Fittipaldi, cujo motor estava falhando.

Pouco depois, Bird Clemente derrapou, com o Alpine, numa das curvas do circuito, tocando um meio-fio e empenando uma das rodas e com isso tendo que se dirigir aos boxes, onde ficou muito tempo parado para recuperar os estragos e retornar, muito atrasado, pilotado por Wilson Fittipaldi Jr.

Na volta 44, Ciro Cayres colocou uma volta de vantagem sobre o Abarth de “Toco”, ao mesmo que Jayme Silva se aproximou do seu companheiro de equipe.



O Abarth Simca de Jayme Silva/Fernando Toco Martins

Marinho parou nos boxes, perdendo bastante tempo para a sua equipe de mecânicos colocar o limpador de para-brisas para funcionar, assumindo o volante Francisco Lameirão.

Nessa altura, a corrida parecia estar à feição da Simca, com Ciro Cayres em primeiro, com uma volta de vantagem para “Toco”, que tinha 40 segundos de vantagem para Jayme, vindo a seguir, há duas voltas do líder, o quarto colocado que era o Interlagos 21 de Luiz Pereira Bueno.

Pouco depois, os carros da equipe Simca param nos boxes para reabastecimento e troca de pilotos: saiu Ciro Cayres e entrou Ubaldo Lolli no Abarth líder; Ciro Cayres assumiu a direção do “Tempestade” e Jayme Silva, tendo saído deste, assumiu o comando do Abarth nº 26, no lugar de Fernando “Toco” Martins.

Jayme Silva imprimiu um ritmo forte no Abarth e logo conseguiu recuperar a volta que tinha de desvantagem para o carro de Ubaldo Lolli.

Francisco Lameirão, que vinha melhorando sua tocada, se envolveu numa disputa acirrada com o Alpine, então pilotado por Wilson Fittipaldi Jr. e acabou saindo da pista na curva do “S”, batendo no “aramado” de proteção colocado naquele local. Marinho sabendo do acidente, partiu correndo dos boxes, conseguiu retornar o carro à pista e assumiu a sua condução, se dirigindo para os boxes, onde foi excluído da prova uma vez que não podia ser feita a substituição de pilotos fora dos boxes. Isso não causou grandes problemas, uma vez que os mecânicos constaram que, com a suspensão no estado que se encontrava, o carro teria mesmo que abandonar a corrida.



O Simca TGT vencedor da prova com Jayme Silva/Ciro Cayres/Pedro Jaú à frente do Abarth Simca de Ciro Cayres/Ubaldo Lolli

Foi então que, na 69ª volta, o Abarth de Ciro Cayres/Ubaldo Lolli quebrou o câmbio e se retirou da competição.

Como o Abarth 26 tinha perdido muito tempo parado nos boxes, com problemas mecânicos, na volta 70 o líder era o Simca TGT, ou “Tempestade”, que tinha três voltas de vantagem para o Abarth nº 26 e sobre o Interlagos nº 21, de Luiz Pereira Bueno que corria na terceira posição.

A partir de então, coube aos pilotos da equipe Simca manejar o ritmo, dando tempo inclusive para que Pedro Jaú assumisse a direção do carro líder para receber a bandeirada de chegada. A melhor volta da prova foi de Jayme Silva, no Abarth nº 26, com o tempo de 2m00s8 - 128,146 km/h.

[Ver RESULTADOS 1965/9](#)

31 – II CEM MILHAS DE KART

No mesmo dia em que se realizava o “GP Estado da Guanabara”, ou seja, 16 de maio, o Automóvel Clube do Brasil, em colaboração com o Jornal O Globo, organizou no Campo de São Cristóvão, no Rio de Janeiro, a II Cem Milhas de Kart, prova da qual participaram 59 karts e que foi vencida pelo piloto Orlando Penarúbia, de Santo André – SP, cujo resultado foi o seguinte: 1º - Orlando Penarúbia (SP) – 74 - Rois McCulloch; 2º - Sérgio Bosco (SP) – 72 - Silpo Kart; 3º - Mário Júlio de Moraes (RJ) – 27 - Rois Kart; 4º - Carlos Savoia (SP)- 71 - Silpo Kart; 5º - Durval Viscardi (SP) -77 - Silpo Kart; 6º - Juarez Silva (RJ) – 45 - Rois McCulloch; 7º - Homero de Souza (RJ) – 53 - Silpo Kart; 8º - Duílio Pisaneschi (SP) – 110 - Silpo Kart; 9º - Alírio Mattos (RJ) – 1 - Silpo Kart; 10º - Carlos Lobato (SP) – 91 - Silpo Kart; 11º - Arildo Barbosa (SP) – 75 - Silpo Kart; 12º - Isidoro Danon; (RJ) – 16 - Silpo Kart; 13º - Aurélio Fernandes (RJ) 31 - Rois Kart; 14º - Geraldo Rocha (RJ) – 32 - Silpo Kart; 15º - Antônio Monarca (RJ) – 50 - Silpo Kart; 16º - Paulo Moraes Teixeira (SP) – 96 - Silpo Kart; 17º - Cláudio Fialdini (RJ) – 54 - Silpo Kart; 18º - João Vital (RJ) – 10 - Silpo Kart; 19º - Álvaro Barroso- RJ – 56 - Rois McCulloch; 20º - Fernando Guerra (SP) – 70 - Silpo Kart; 21º - Ângelo Alonso (SP) – 55 - Silpo Kart; 22º - Paulo Reis (RJ) – 69 - Rois Kart; 23º - Neville Hoff (SP) – 93 - Silpo Kart.



Passagem dos karts no Campo de São Cristóvão, vendo-se Penarubia (74) vencedor da prova.

32 – I PROVA INTERAMERICANA DE REGULARIDADE

Organizado pelo Touring Clube Argentino foi disputado de 15 a 22 de maio, a “I Prova Interamericana de Regularidade”, que também recebeu o título de “2.600 Quilômetros da Amizade”, fazendo parte dos festejos em comemoração aos 400 anos de fundação da cidade do Rio de Janeiro.

O itinerário da prova ficou assim definido:

15/05 - 1ª etapa – Largada em Buenos Aires, na Argentina, travessia por balsa até Colônia, no Uruguai, com os carros seguindo até Montevideú – percurso de 179 km.

16/05 – descanso em Montevideú.

17/05 - 2ª etapa – Montevideu-Minas-Treinta y Três-Melo (Uruguai) – Jaguarão-Pelotas- Porto Alegre (Brasil) – percurso de 1.013 km.

18/05 - descanso em Porto Alegre.

19/05 - 3ª etapa – Porto Alegre-Caxias do Sul-Vacaria (Rio Grande do Sul) – Lajes-Rio Negro (Santa Catarina) – Curitiba (Paraná) – percurso de 720 km.

20/05 - 4ª etapa – Curitiba (Paraná) – Registro-São Paulo (São Paulo) – percurso de 402 km.

21/05 – descanso em São Paulo.

22/05 - 5ª etapa – São Paulo-Aparecida (São Paulo) – Itatiaia-Rio de Janeiro (Rio de Janeiro) – percurso de 426 km.

Distância total de 2.741 quilômetros.



Aspectos da prova, vendo-se o Peugeot nº 4 de Roberto Camdessus/Daniel Camdessus

O resultado foi o seguinte:

1º Roberto Camdessus/Daniel Camdessus (ARG) – nº 4 – Peugeot 404 – 104,2 pontos;

2º José Povarchik/José Scalzadona (ARG) – nº 7 – 109 pontos;

3º Marcelo Jacob/Oscar Kustra (ARG) – nº 12 – 124,6 pontos;

4º Diego Corvalan/Jorge Amar (ARG) – nº 9 – 140,2 pontos;

5º José Valério Vasolo/Juan José Di Salvo (ARG) - nº 1 – 181,6 pontos;

6º José Maria Oriolo/Juan Carlos Monastério (ARG) – nº 15 – 199,6 pontos;

7º Alberto Cosoli/Oscar Arrechea (ARG) – nº 14 – 201 pontos.

8º Gustavo Laumann Alen/Hector Ortega (ARG) – 229,8 pontos.

9º Mário A. Pitta/Dario Pardo (ARG) – nº 8 – 236,4 pontos;

10º Angel Pinotti/Nelly M. De Ailan (ARG) – nº 2 – 248,6 pontos;

11º Pedro Crespo/Jorge Abiatti (ARG) – nº 3 – 280,4 pontos;

12º Bernardo Salas/Hector Devita (ARG) – nº 10 – 284,6 pontos;

13º Jorge Sampayo/Abel Rua (ARG) – nº 11 – 349 pontos;

14º Bruno Lehman/Norberto Lehman (ARG) – nº 33 – 349,4 pontos;

15º Remo Bernarconi/José Ojeda (ARG) – nº 38 – 376,2 pontos.

Os brasileiros mais bem colocados foram Mário Odoni Gonçalves e Nilo Beiro, de Pelotas, que no carro nº 37 chegaram em 24º lugar, e Aristóteles Cordeiro/Lore Cordeiro, carro nº 6, que terminaram na 25ª colocação.

33 – A LEI QUE TIROU DEFINITIVAMENTE O PODER O AUTOMÓVEL CLUBE

Aprovada no plenário do Congresso em 20 de maio foi sancionada pelo Presidente da República, a Lei nº 4.638, que modificou a redação do Artigo 14 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, que estabelecia as bases de organização do Desporto no País.

Essa modificação da lei excluía a obrigatoriedade de filiação das Confederações aos órgãos internacionais da modalidade esportiva. Com isso, caía por terra a sustentação do Automóvel Clube do Brasil em comandar o esporte, de que apenas ele era filiado à Federação Internacional de Automobilismo – FIA.

O texto da nova lei foi o seguinte:

Lei nº 4.638, de 26 de maio de 1965 – Modifica a redação do art. 14 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941 (que estabelece as bases de organização dos Desportos em todo o País).

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - O art. 14 do Decreto-lei nº 3.199, de 14 de abril de 1941, passa a ter a seguinte redação:

Art. 14 – Não poderá organizar-se uma Confederação especializada ou eclética, sem que concorram pelo menos três Federações que tratem do desporto ou de cada um dos desportos que ela pretenda dirigir, nem entrará a funcionar sem a devida autorização do Conselho Nacional de Desportos.

§ 1º - Caberá às Confederações instituídas na forma da lei o exercício do poder desportivo no território nacional, a representação das suas atividades no exterior e o intercâmbio com as entidades internacionais.

§ 2º - Os Códigos Desportivos elaborados pelas Confederações, para serem aplicados no País como regulamentação das suas atividades, devem ser previamente submetidos à aprovação do Conselho Nacional de Desportos e à homologação do Ministro da Educação e Cultura.

§ 3º - Cumpre às Confederações, como entidades superiores do desporto nacional, a representação das suas atividades junto aos órgãos governamentais, a atribuição e a responsabilidade do processamento das franquias aduaneiras concedidas legalmente, relativas ao setor de sua competência, bem como a expedição dos documentos necessários estabelecidos em convenções internacionais, reconhecidas no País.

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 26 de maio de 1965, 144º da Independência e 77º da República.

H. CASTELLO BRANCO

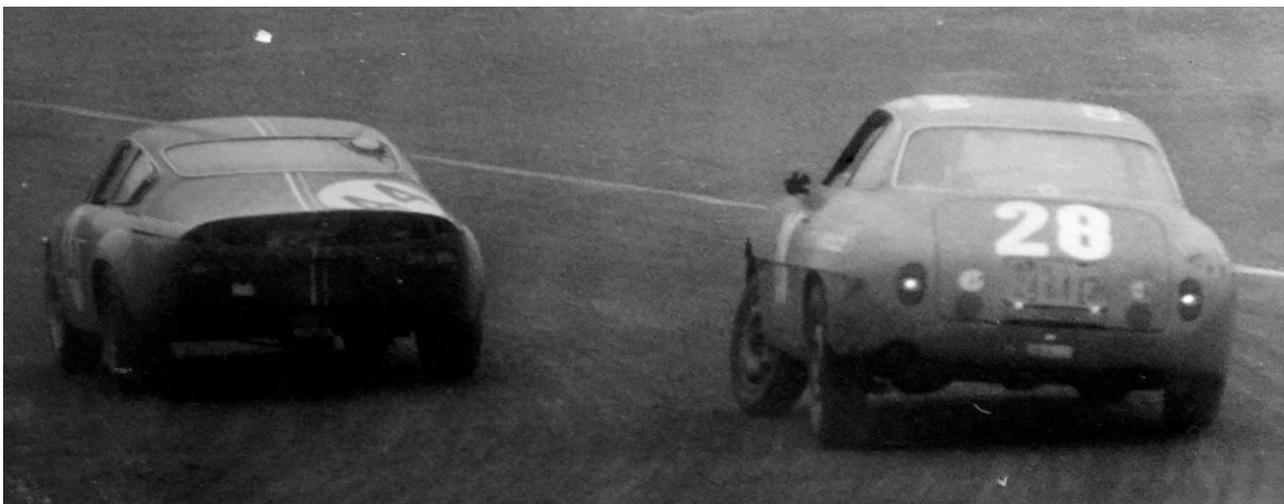
Flávio Lacerda.

34 – III 12 HORAS DE INTERLAGOS

Uma semana depois dos 500 Quilômetros da Barra da Tijuca, no dia 23 de maio, outra prova de longa duração foi organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, as “12 Horas de Interlagos”. Esse intervalo de apenas uma semana entre as duas corridas é mais uma demonstração do desleixo com que o Automóvel Clube do Brasil tratava do automobilismo esportivo em nosso País.

Para essa prova, a equipe Simca se apresentou com os mesmos carros levados ao Rio de Janeiro, o Abarth nº 26 para Jayme Silva/Fernando Toco Martins, o 44 para Ciro Cayres/Ubaldo Lolli, e o protótipo “Tempestade” para Pedro Jaú, que dessa vez teria a companhia de Antônio Carlos Aguiar. Além desses carros a Simca inscreveu “oficiosamente”, um Simca Tufão para a dupla Eduardo Celidônio/Lauro Soares, o qual, embora a Simca não o inscrevesse como da sua equipe de competições, recebia todo o apoio e orientação da equipe chefiada por Chico Landi. A Vemag, dessa vez não compareceu, enquanto a Willys se apresentou com dois Alpine A-110, que seriam pilotados por Bird Clemente/Wilson Fittipaldi Jr., nº 46, e por Luiz Pereira Bueno/José Carlos Pace, com o número 47. Além desses dois carros, estavam inscritos os

Interlagos nºs 21, para Marivaldo Fernandes/Carol Figueiredo. E nº 22 para Emerson Fittipaldi/Luiz Fernando Terra Smith. A equipe chefiada por Luiz Greco ainda inscreveu dois Renault 1093, para Pedro Victor Delamare/Waldemyr Costa (nº 40), e Joaquim “Cacaio” Matos/Danilo Lemos (nº 41). A equipe Jolly Gancia inscreveu a Alfa Romeo GT Zagato, que seria novamente pilotada pela dupla Piero Gancia/Emílio Zambello. Esses eram os principais carros inscritos, num total de 28 que se apresentaram para a largada, cuja autorização foi dada pelo prefeito da cidade de São Paulo, José Vicente Faria Lima, com demora de 7 minutos, período em que os carros ficaram com seus motores funcionando.



O Abarth Simca nº 44 de Ciro Cayres/Ubaldo Lolli e a Alfa Romeo GTZ de Piero Gancia/Emílio Zambello

Largando na primeira fila do grid de largada, o Abarth nº 44, pilotado por Ciro Cayres tomou a dianteira, completando a primeira volta na ponta, seguido pelo Alpine nº 47 de Luiz Pereira Bueno, pela Alfa Romeo nº 28 de Emílio Zambello, pelo Interlagos nº 22, de Terra Smith, pelo Abarth 26, de Jayme Silva, pelo Simca 88 de Walter Hahn Jr, pelo Protótipo Simca nº 62 de Pedro Jaú, pelo Simca nº 87 de Roberto Gallucci e os demais participantes.

Nessa primeira volta ocorreram as duas primeiras baixas da corrida: o Renault 1093 nº 8 de Ari Iasi/Adão Brito Daher com o motor fundido, e um dos favoritos, o Alpine de Wilson Fittipaldi Jr., que em função de ter ficado muito tempo parado com motor ligado no grid, acabou tendo um superaquecimento que provocou a queima da junta do cabeçote do seu motor.

Na segunda volta, Zambello ultrapassou o Alpine de Luiz Pereira Bueno e Jayme Silva passou em quarto lugar, à frente do Interlagos nº 22, vindo em sexto o “Tempestade”.

Ao ser completada a terceira volta, os Abarth passaram a fazer dobradinha, com o 44 em primeiro e o 26 em segundo. Em terceiro vinha a Alfa 28, seguida pelo Alpine 47, o Tempestade 62, o Interlagos 21 e o 22 que tinha superado o Simca 88.

Pouco depois, o Alpine 47 parou nos boxes com problema de superaquecimento, perdeu dez minutos, retornou para abandonar em seguida, com a junta do cabeçote queimada.

Outro abandono entre os líderes nessas primeiras voltas ocorreu com o Tempestade, com a quebra do braço da direção.

Ao ser completada a 20ª volta, os dois Abarth mantinham dos dois primeiros lugares, com o 44 à frente do 26, seguidos pela Alfa 28 e pelos Interlagos 21 e 22. O sexto colocado era o Simca nº 7, com Eduardo Celidônio ao volante, demonstrando que faria uma ótima corrida.

Pouco depois, o Interlagos nº 22, que estava sendo conduzido por Wilson Fittipaldi Jr., saiu da pista na curva do Sol, indo de encontro a uma árvore. O piloto saiu ileso, mas o carro ficou fora da corrida.

Com 1 hora e 48 minutos de corrida, o Abarth 44 entrou nos boxes. O péssimo estado do piso de Interlagos fazia mais uma vítima, com o carro perdendo muito tempo para reparar a suspensão traseira, depois de trocar pneus, reabastecer e trocar a bateria. Com isso caiu para a oitava colocação.

Dessa maneira, Jayme Silva (Abarth 26) ficou isolado na liderança, tendo Emílio Zambello na Alfa 28 em segundo com 1m15s de diferença. O terceiro, uma volta atrasado era o Interlagos nº 21, seguido pelo Simca 7, Simca 88, Interlagos 30, Interlagos 100, Abarth 44, Interlagos 27 e Renault 1093 nº 40. Por volta das 2h30 da madrugada, a Alfa Romeo 28, sofrendo com o asfalto de Interlagos, perdeu uma roda traseira que foi parar no meio do mato. Emílio Zambello, que pilotava o carro, teve que encontrar a roda na escuridão e recoloca-la no carro, perdendo mais de uma hora nos reparos e, com isso, o carro que ocupava a segunda colocação caiu para 18º, quando retornou à corrida.

Depois desse imprevisto, com a Alfa, o Abarth 26 parecia com a corrida nas mãos, tendo como principal adversário o Interlagos 22, cuja potência não se podia comparar com o carro líder. Além disso, o outro Abarth, o número 44 vinha se recuperando e na 40ª volta ocupava a terceira colocação.

Assim, com 40 voltas, a ordem era: 26 e 21 com 40 voltas; 44 e 7 com 38; 88 com 37; 40, 30, 100, 6 e 31 com 36 voltas.

Ao atingir a 50ª volta, o Abarth 26 tinha livrado uma volta de vantagem para o Interlagos 21, enquanto o Abarth 44 e o Simca 7, trocavam constantemente de posição, pois o Abarth tinha que periodicamente entrar nos boxes com problemas na suspensão.

Com 60 voltas o Abarth líder teve que parar nos boxes com problemas na suspensão, perdendo mais de 6 minutos parado, a liderança foi para o Interlagos 21 que nessa altura era pilotado por Bird Clemente e a segunda posição para Lauro Soares no Simca 7.



Durante a neblina, o Abarth Simca nº 26 de Jayme Silva/Fernando Toco Martins e o Interlagos nº 30 de Manuel Maria/Mário Olivetti.

Pouco depois, o Abarth retornou aos boxes e com isso, Luiz Pereira Bueno que havia assumido a condução do Interlagos 21, abriu duas voltas de vantagem na liderança da prova.

Eram aproximadamente 5 horas da manhã e nesse momento o Abarth 44 tinha despencado para a 10ª colocação depois de sucessivas paradas nos boxes, ao mesmo tempo em que a Alfa Romeo 28 vinha melhorando sua colocação, correndo em 14º.

Com 70 voltas, Jayme Silva tinha recuperado uma volta em relação ao Interlagos 21 e se posicionava em terceiro, à frente do Simca 7. O quarto colocado, nessa altura da corrida era o surpreendente Renault 1093 nº 31 de Affonso Giaffone Jr., beneficiado por uma parada nos boxes do 1093 nº 40 e do Simca nº 88.

Às 6 da manhã, o dia começou a clarear, com o Interlagos 21, pilotado por Bird Clemente na liderança, mas com Jayme Silva no Abarth 26 se aproximando cada vez mais. Foi então que o Interlagos começou a ter problemas, obrigando Bird Clemente a não passar de 3.200 rpm e, embora com 80 voltas ainda estivesse na liderança, o Abarth 26 está na mesma volta e se aproximando. Enquanto isso, o Abarth 44 tinha parado menos nos boxes e, com isso, já ocupava a 6ª colocação, embora com 5 voltas de atraso em relação aos líderes. Pouco depois, Jayme reassumiu a liderança, e na volta 92, Bird chegou aos boxes empurrando o Interlagos 21, que tinha quebrado o virabrequim.

Às 7h57m da corrida, com 100 voltas completadas, o 26 liderava com uma volta de vantagem para o 7, sendo os dois seguidos pelo 31 (5 voltas atrasado), 40 (seis voltas atrasado), 44, 30, 100, 88 e 28.

Em seguida, quando a corrida parecia decidida em favor do Abarth 26, a sua suspensão voltou a apresentar defeito e o carro teve que parar nos boxes três vezes em cerca de meia hora, totalizando 14 minutos parado. Com isso o Simca 7 passou à liderança, com o 26 em segundo e o 44 em terceiro, apenas 3 voltas atrás dos líderes. Nessa altura a briga que mais chamava a atenção se desenrolava entre os 1093 nºs 31 e 40, com os dois se revezando na 4ª e 5ª posições.

Com 110 voltas a ordem era: 7 – 26 – 44 – 40 – 31 – 30 – 28 – 88 – 100 – 6.

Mais 10 voltas e o Simca 7 mantinha a liderança, ao mesmo tempo em que o 1093 nº 40 enfrentava problemas e parava frequentemente, sendo superado pelo Interlagos nº 30 do Rio de Janeiro, que era conduzido por Mário Olivetti. Deve-se destacar que Olivetti guiou o carro por mais de 11h40 minutos, pois o seu parceiro Manuel Maria dera poucas voltas debaixo da neblina que caíra de madrugada em Interlagos, entregando o carro a Olivetti que deveria leva-lo até o final da prova.

Depois de completar a voltas 120, Ciro Cayres finalmente desistiu, com a suspensão do Abarth completamente comprometida.

O Simca 7 que até então não enfrentara qualquer tipo de problema, começou a parar seguidamente nos boxes, permitindo que o Abarth 26 reassumisse a liderança, faltando pouco mais de duas horas para o final da prova, posição que manteve até o final.

Nessa altura, o 26 liderava com 3 voltas de vantagem para o Simca 7 e 6 para a Alfa 28 de Piero Gancia que já ocupava um incrível terceiro lugar. Atrás deles vinham os carros 40, 30, 31 e 88.

Com a vitória assegurada, Chico Landi orientou o Abarth a diminuir a velocidade, permitindo que o Simca 7 se aproximasse. A luta que empolgava o público ocorria logo atrás com os carros 28, 30, 40 e 31.

Nas voltas finais, o Abarth fez algumas pequenas paradas e com isso o Simca 7 ficou apenas uma volta atrás. Faltando 10 minutos para o final da prova, a Alfa 28 teve que parar para trocar um pneu, perdendo a terceira colocação para o Interlagos 30, de Mário Olivetti.

Os dois carros da Simca, o Abarth 26 e o Simca 7 receberam a bandeirada de chegada emparelhados, ficando em terceiro Olivetti, quanto a cronometragem dava o quarto lugar ao 31, o quinto ao 40 e apenas o 6º ao 28.

O “zunzum” nos boxes era de que o Simca 7 estaria completamente fora do regulamento, com câmbio de quatro marchas, peso abaixo do homologado e motor com cilindrada aumentada.

Foi então que Mário Olivetti pagou para ver, protestando o carro. Como seus pilotos se recusaram a permitir que os comissários técnicos fizessem a vistoria, acabou desclassificado.

Por seu turno, Piero Gancia entrou com recurso contra a cronometragem, alegando que tinha uma volta mais do que lhe estava sendo atribuído. Em princípio, os homens do ACESP não deram importância, mas

depois foram verificar e constataram que Piero estava certo e o classificaram na terceira posição, logo atrás do Interlagos nº 30.

A se registrar a ótima atuação do Renault 1093 de Affonso Giaffone Jr./Ludovino Perez Jr. que ficou com a quarta colocação geral, e primeiro da categoria até 850cc, à frente do carro da equipe de fábrica, pilotado por Pedro Victor Delamare/Waldemyr Costa. Surpreendente ainda, por ter ficado à frente do Simca 88, que tinha três vezes a cilindrada do seu carro.

[Ver RESULTADOS 1965/10](#)



A chegada do Abarth Simca 26 e o Simca Tufão 7

35 – UMA HORA DE JOACABA

No dia 30 de maio foi inaugurado na cidade de Joaçaba, em Santa Catarina, o autódromo José Luiz Lopes, com um circuito com piso de terra de 3,280 metros. Como prova de inauguração foi disputada uma corrida com uma hora de duração, da qual participaram seis carros: três Simca, dois Belcar e um Fissore.

O vencedor foi o DKW Vemag de Oswaldo Raul Lunardi, que completou 30 voltas no tempo de 1h00m50s5, com uma média de 97,039 km/h. Em segundo lugar ficou o DKW Vemag de Rui Keller, seguido pelo Simca de Ney Fuganti e por Juvino Pigatto, também pilotando um Simca.



Oswaldo Lunardi (DKW Vemag) à frente de Juvino Pigatto (Simca)

36 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A segunda etapa do campeonato carioca de automobilismo foi disputada no dia 6 de junho, na pista da Ilha do Fundão, prova que teve pouco público e poucos participantes, principalmente na prova principal.

Mais uma vez o Automóvel Clube do Brasil se superior em termos de desorganização. Primeiramente só confirmou a realização da prova na quinta feira, restando apenas 3 dias para que os pilotos se inscrevessem. Além disso, não observaram que havia um movimento de greve que fez com que a Willys desse férias coletivas aos seus funcionários e com isso, não pôde contar com a sua equipe de competições, que havia participado da primeira prova. Por fim, decidiram realizar as corridas no período da tarde do domingo, no mesmo horário em que se disputava no Estádio do Maracanã uma partida de futebol entre as seleções do Brasil e da Alemanha.

Apesar disso, ainda participaram das corridas 13 carros na prova preliminar destinada aos carros do Grupo II do Anexo J da FIA e 6 na prova principal, para carros do Grupo III.

Expondo ainda mais a sua desorganização, os comissários do ACB permitiram que Norman Casari, piloto veterano, participasse da prova preliminar, que basicamente se destinava a pilotos estreantes e novatos e, pior, não fizeram a vistoria do seu carro, e assim, iniciada a corrida, mesmo tendo largado na última posição, Casari assumiu a liderança ainda na primeira volta e começou a abrir grande vantagem, numa demonstração nítida de que seu carro era bem mais preparado do que os dos seus concorrentes. Foi então, depois de 7 voltas, debaixo de muitos protestos das equipes dos outros concorrentes, que os competentes comissários do ACB se tocaram que o carro de Casari não havia passado por qualquer tipo de vistoria e, então, decidiram apresentar-lhe a bandeira preta, excluindo-o da prova.



Wanderley Mariz (DKW Vemag 50) vencedor da prova do Grupo II

Com o carro “envenenado” fora, a liderança passou a ser ocupada por outro carro que não deveria estar correndo, o Simca de Fábio Crespi, único concorrente acima de 1.300 cc, que, por falta de concorrência, de acordo com o regulamento da prova não deveria participar.

Mas como Crespi não tinha nada com isso, tratou de fazer a sua parte, até que na 14ª volta, ficou sem embreagem e teve que desistir da prova.

A partir de então, assumiu a liderança o DKW Vemag de Wanderley Mariz, que venceu com pouco mais de dois segundos de vantagem para o segundo colocado que foi Antônio Pinto de Souza com Renault 1093.

Destaque nessa prova para a participação do comediante “Castrinho”, que correndo com um DKW, foi de encontro aos sacos de areia que protegiam uma das curvas, perdeu tempo nos boxes e acabou em último entre os que terminaram a corrida.

[Ver RESULTADOS 1965/11](#)

Sem a Willys, estava presente à prova a equipe da Simca, que trouxe de São Paulo dois Abarth para os pilotos Jayme Silva e Ciro Cayres. Além desse dois carros, se inscreveram Norman Casari no DKW que havia sido excluído da prova preliminar, que tinha motor e câmbio trazidos da fábrica por Jorge Lettry, Maurício Chulam Neto, com Interlagos, Amauri Mesquita com DKW Vemag e o diplomata Tom Streithorst, com um Morris Mini Cooper.

Parecia que a turma da diplomacia estava disposta a testar seus dotes automobilísticos nas pistas cariocas. Primeiro foi o português José Loureiro, e nessa prova aparecia um membro da embaixada inglesa.

Iniciada a corrida, como já se esperava os dois Abarth não tiveram dificuldade em assumir a ponta, com Jayme em primeiro e Ciro em segundo. O terceiro colocado era Norman Casari com seu DKW Vemag. A liderança de Jayme Silva durou até a 18ª volta, quando o suporte de embreagem do Abarth se partiu, fazendo com que o piloto abandonasse a prova e permitindo que Ciro Cayres vencesse com tranquilidade.

Antes desse fato, Maurício Chulam abandonou com a suspensão do Interlagos quebrada depois da nona volta, enquanto Amauri Mesquita bateu seu DKW no meio fio, quebrou a suspensão e também teve que abandonar.

Com esses abandonos, a corrida chegou a seu final com Ciro Cayres em primeiro, Norman Casari em segundo e Tom Streithorst no Mini Cooper em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1965/12](#)



Ciro Cayres vencedor da prova do Grupo III

37 – PROVA BATALHA DO RIACHUELO – KART – LEBLON - RJ

No dia 6 de junho foi disputada a Prova Batalha do Riachuelo, num circuito improvisado na Praça Siobélius, Av. Rodrigo Otávio e Av. Visconde de Albuquerque, próximo à Praça do Jóquei, no Leblon, Rio de Janeiro. Foram disputadas duas provas, com os seguintes resultados: Categoria Brasil – 1º João Vital (2) – 49 v; 2º Homero de Sousa (53) – 48 v; 3º Odair Escalhão (52) – 48 v; 4º Geraldo Rocha (32) – 48 v; 5º Antônio Monarca (50) 48v; 6º Aurélio Fernandes (31) – 46 v; 7º Cláudio Fialdini (54) – 46 v; 8º Juarez Gomes (54) – 44 v; 9º Paulo Roberto Monteiro (37) – 37 v; 10º Ardelin Pinto (5) – 37 v. Categoria Internacional – 1º Luís Cláudio Mattos (1) – 54 v; 2º Vitor Perdigão (23) – 54 v; 3º Hermano Durão (9) – 52 v; 4º Otávio Durão (39) – 52 v; 5º Ellie Marshbunr (28) – 52 v; 6º Antônio Bandeira (15) – 52 v; 7º Alírio Matos (20) – 51 v; 8º Aurelino Leal (21) – 44 v; 9 Alberto Alcoumbre (6) – 38 v; 10º Luís Carlos La Saigne (61) – 37 v.



João Vital, vencedor da classe Brasil

38 – KART EM LIMEIRA

O paulista Durval Viscardi venceu a corrida de kart que se realizou no dia 6 de junho em Limeira, promovida pela Rádio Jornal do Povo, em homenagem à I Feira Agrocientífica e Industrial – FACIL”. A prova foi disputada em 46 voltas num circuito improvisado, totalizando 62,300 quilômetros.

39 – TENTATIVA DO AUTOMÓVEL CLUBE DE REVERTER A SITUAÇÃO

Tão logo o Automóvel Clube teve ciência de que a lei alterando as condições para criação de Confederações Esportivas seria aprovada, a toque de caixa providenciou alteração em seu estatuto transformando-o em “Confederação”, assim como alterando o do Automóvel Clube Estadual de São Paulo para Federação e a criação de uma Federação de Automobilismo do Estado da Guanabara e encaminhou tais documentos ao CND, pretendendo reassumir a condição de mandante do automobilismo nacional.

Entretanto, como já se encontrava no CND o pedido da Confederação Brasileira de Automobilismo, cujo estatuto, inclusive já estava aprovado e, como esta já tinha passado pela autorização de sua criação por decreto presidencial, o pedido foi imediatamente arquivado, não indo sequer a discussão dos membros do conselho.

40 – KARTS PARA ESTREANTES EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

No dia 13 de junho, Luiz Moura Brito venceu a prova para estreantes promovida pelo Kart Clube do Paraná, no kartódromo de São José dos Pinhais. O segundo colocado foi Antônio Wanderley, o terceiro Jurandir Hidu, o quarto Ivo Leão Neto, o quinto Wilson Bambam e o sexto Marcos Coutinho.

41 – AMEAÇA DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

No dia 20 de junho, o Automóvel Clube do Brasil divulgou uma “Nota Oficial”, ameaçando os automobilistas brasileiros, nos seguintes termos:

O AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, entidade filiada à Federação Interamericana de Touring e Automóvel Clube, com sede em Lima e Federação Internacional de Automobilismo, sediada em Paris, pela sua Comissão Desportiva Nacional, comunica a todos os concorrentes, condutores, organizadores, escuderias, fábricas de automóveis e demais interessados, que a participação dos mesmos em qualquer prova automobilística que não seja autorizada pelo Automóvel Clube do Brasil ou suas filiais, será considerada como infração grave, e punida de acordo com o Código Internacional de Automobilismo.

Esta punição implica no cancelamento dos respectivos cartões e devida comunicação às entidades acima mencionadas, com o que, não poderão os infratores, por forma alguma, participarem de qualquer competição automobilística.

(a) Dr. Amílcar Laurindo Ribas – Presidente da Comissão Desportiva Nacional de Automobilismo.

42 – PROIBIDA A REALIZAÇÃO DE CORRIDAS NO RIO GRANDE DO SUL

O Procurador-geral do Estado do Rio Grande do Sul, Sr. José Barros de Vasconcelos, resolveu emitir um parecer ao Governo do Estado recomendando que não fosse mais permitida a realização de corridas de veículos motorizados em vias públicas, onde houvesse residências, somente podendo ser realizadas em regiões desabitadas.

O Governador Ildo Meneghetti acolheu o parecer e o encaminhou à Secretaria de Segurança. Houve uma ponderação dos automobilistas, alegando que não existiam no Rio Grande do Sul locais desabitados para a realização de corridas. Com isso, o Secretário de Segurança, Sr. Washington Manoel Vijande Sousa Bermudez, decidiu constituir uma comissão para estudar o assunto, da qual fizeram parte elementos de vários órgãos públicos estaduais e federais, assim como um representante do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul. Após demorado estudo, a decisão do Procurador Geral foi vencida por 6 votos a 1, ficando decidido que as corridas continuariam a se realizar nos locais tradicionais, até que o Autódromo de Tarumã estivesse concluído. Parecia que o automobilismo gaúcho poderia ressurgir mas, para surpresa geral, o Governador resolveu, no mês de junho, acatar o parecer do procurador geral, mantendo a proibição da realização de corridas no Estado.

43 – 6 HORAS DE INTERLAGOS

Repetindo o sucesso do ano anterior, a Associação Brasileira de Cronistas Automobilísticos – ABCAT organizou nos dias 19 e 20 de junho, um evento com quatro corridas de automóveis, que teve um desfecho final com as “6 Horas de Interlagos”.

O evento foi iniciado com uma prova para mulheres, realizada no sábado, dia 19, que contou com a participação de 6 concorrentes, merecendo destaque o fato da equipe Simca ter trazido para Interlagos dois Simca Tufão, que foram utilizados nas três provas preliminares.

Consequentemente, as favoritas eram as duas irmãs de Ciro Cayres: Leonie e Marize, que pilotaram os dois carros da Simca. Mesmo não largando na primeira fila, Leonie assumiu a liderança logo depois da primeira curva e, a partir daí, não tomou conhecimento da presença de suas adversárias, vencendo com facilidade, ainda mais facilitada pela situação enfrentada por sua irmã, cujo Simca, com válvulas mal reguladas, enfrentou superaquecimento obrigando a piloto a abandonar a prova depois de 3 voltas. Com isso, Lulla Gancia, ao volante da Alfa Giulietta assumiu a segunda posição que manteve até o final da corrida, seguida por Graziela Fernandez, com Renault 1093, Camila Meméia, com carro igual, ficando em último Niége Rossiter, que sem conhecer a pista, enfrentou grandes dificuldades de adaptação, não podendo repetir o sucesso que já obtivera em outras corridas.

[Ver RESULTADOS 1965/13](#)



Leonie Cayres recebendo a bandeirada da vitória na prova feminina.

Terminada a prova das “mulheres”, foi realizada uma corrida com duração de uma hora, para pilotos estreantes e novatos, em carros preparados de acordo com o grupo I do Anexo J da FIA.

Apresentaram-se para a largada nada menos que 24 carros, entre eles os dois carros da equipe Simca, que seriam pilotados pelos funcionários da montadora, José Gorga Neto e Carlos Eduardo Calza. Seus principais adversários eram os Simca da Equipe 1600 Mecânica de Autos, pilotados por Claude Bernard, Ruy Santiago e Edward Nahum e os JK dos cariocas Paulo César Newlands e Alfredo Migani.

Logo na primeira volta, Migani capotou seu JK, ao mesmo tempo em que Claude Bernard e Ruy Santiago assumiram as duas primeiras posições, que seriam mantidas até o final da prova. Por isso, a luta principal da prova ficou entre Gorga, Calza e Newlands, com vantagem final para o primeiro, seguido por Newlands. Bernard acabou terminando uma volta à frente dos demais, uma vez que a bandeirada de chegada foi baixada quando se completou uma hora de corrida, independentemente se o carro que passava fosse ou não o líder. Como Bernard passou pouco antes de completada uma hora e o segundo, Santiago o fez depois de completada uma hora, o primeiro acabou tendo o direito de dar mais uma volta.

Quando os comissários técnicos informaram que os três primeiros teriam seus motores inspecionados, Ruy Santiago, sob a alegação de que correria no domingo nas 6 horas, com o mesmo carro, recusou-se permitir a vitória e foi imediatamente desclassificado.

A vitória do carro de Claude Bernard constatou que este estava fora do regulamento sendo também desclassificado. Assim, a vitória acabou ficando com José Gorga Neto, com Paulo César Newlands em segundo e Carlos Calza em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1965/14](#)



A largada da prova de Uma Hora para estreantes

No domingo pela manhã foi disputada a prova intitulada “Prova da Pena”, destinada aos jornalistas. Participaram cinco jornalistas, incluindo um uruguaio, Luís Lagomarsino. Já tendo vencido a prova do ano anterior e pilotando o Simca que já tinha vencido a corrida Feminina e a de Estreantes e Novatos, José Lago, de O Globo não teve dificuldades em vencer da prova, com mais de 55 segundos de vantagem para o segundo colocado que foi Leo Roberto de Moraes de “Última Hora”, numa corrida de apenas 40 quilômetros.

[Ver RESULTADOS 1965/15](#)



Largada da prova dos jornalistas

Para a prova de 6 horas dividida em três baterias de duas horas cada uma, com intervalo de 1 hora entre elas, para reparos, alinharam 30 carros, notando-se a ausência do Simca “Tempestade” na equipe Simca, que alinhou com os dois Abarth para Jayme Silva e Ciro Caires e o Simca Tufão que corraera nas 12 Horas de Interlagos, dessa feita inscrito pela equipe oficial e pilotado por Fernando Toco Martins e Pedro Jaú. A equipe Willys se apresentou com cinco carros: os dois Alpine, modificados, com grandes entradas de ar na frente, alternativa para tentar reduzir os problemas de refrigeração do motor que estava se tornando

crônico nos carros, e que receberam no nome de Willys 1300, que seriam pilotados por Bird Clemente e Wilson Fittipaldi Jr. A equipe era completada por três Willys Interlagos que seriam pilotados por Luiz Pereira Bueno, Carol Figueiredo, formando dupla com o campeão uruguaio Oscar Gonzalez e com o terceiro Interlagos entregue a outro campeão uruguaio, Roberto Larghero. A equipe da Vemag também se apresentou com cinco carros: três DKW Malzoni, para a condução, respectivamente de Marinho Camargo, Francisco Lameirão e Eduardo Scuracchio, e dois Belcar, para Anísio Campos no número 35 e Roberto Dal Pont o número 38. A quarta força da corrida era a Alfa Romeo GTZ da dupla Piero Gancia/Emílio Zambello. Além desses carros, estavam inscritos dois protótipos, um com motor DKW, com o nome de Protótipo Curitiba, que seria pilotado por Claude Bess e Paulo Nascimento outro com motor Gordini, o Firebird de Marcelo Audrá. Completavam a lista dos participantes dois Simca, um JK, quatro DKW Vemag, quatro Renault 1093 e quatro Interlagos.



A largada da prova

Iniciada a primeira bateria, Jayme Silva tomou a dianteira, se aproveitando do fato de Ciro Cayres largar mais atrás, mas a primeira volta foi completada com Jayme em primeiro, Ciro em segundo, Marinho em terceiro, Lameirão em quarto, Bird em quinto, Wilsinho em sexto, Luizinho em sétimo e Piero Gancia na oitava colocação.

Na terceira volta, Ciro assumiu a liderança que manteve até o final da bateria. Os dois Malzoni de Lameirão e Scuracchio abandonaram na nona volta e com isso, foi a vez de Bird Clemente assumir a quarta colocação, que entretanto durou apenas três voltas, com o Alpine apresentando superaquecimento e com isso queimando a junta do cabeçote do motor e entregando a quarta colocação para o outro Alpine, pilotado por Wilson Fittipaldi Jr.

Como Wilson Fittipaldi também abandonou, a bateria chegou ao seu final com Ciro em primeiro, Jayme em segundo, Marinho em terceiro, Piero Gancia em quarto, Luiz Pereira Bueno em quinto, Ugo Gallina, com uma pilotagem surpreendente em seu JK na sexta posição; o uruguaio Roberto Larghero em sétimo, Fernando Toco Martins no Simca de fábrica em oitavo, o outro uruguaio Oscar Gonzalez em nono; e Jair Santiago em Simca na décima posição.

Nessa bateria, mais uma vez o diretor de prova deu a bandeirada de chegada depois de duas horas, independentemente do carro que liderava a prova e com isso, Ciro Cayres completou a 30ª volta antes de duas horas, mas Jayme Silva, que vinha em segundo, poucos segundos depois, não conseguiu completar a 30ª volta antes de duas horas e, com isso, ficou uma volta atrás de Ciro que teve o direito de completar a 31ª volta.

[Ver RESULTADOS 1965/15](#)



O Abarth Simca nº 44 de Ciro Cayres, vencedor da primeira bateria.

Depois do intervalo entre as baterias, 21 carros alinharam para a largada da segunda bateria. Com Ciro, Jayme, Marinho, Zambello que substituíra Piero Gancia, Luiz Pereira Bueno, Carol Figueiredo, no Interlagos nº 12 e Roberto Larghero, passaram a ocupar as primeiras colocações, e tudo corria bem até que os carros atingiram a curva do Sol, com Pedro Jáú liderando um segundo grupo. Jáú rodou e ficou atravessado na pista, provocando uma série de batidas. O primeiro foi o 1093 de Raphael Cipolla Neto que se chocou com o Simca, também ficando atravessado na pista, sendo colhido pelo DKW nº 36 que era pilotado por Roberto Nabuco. Em seguida foi a vez de Charlez Marzanasco se envolver na confusão. Milton Amaral que havia substituído Ricardo Achcar no Interlagos nº 100, tentou desviar passando por fora na curva, mas acabou tocando no Simca, decolando de dando três cambalhotas. O piloto saiu com luxação nas costelas, mas o carro ficou bem danificado. O público invadiu a pista e não restou outra atitude ao diretor de prova senão interromper a corrida para que a pista fosse desimpedida, se iniciando novamente a formação do grid de largada, dessa vez com apenas 18 carros.



Aspectos do acidente que interrompeu a segunda bateria na sua primeira volta.

Essa nova largada ocorreu sem incidentes, com Ciro Cayres tomando a dianteira, seguido por Jayme Silva, Marinho, Luizinho, Zambello, Carol Figueiredo e Roberto Larghero, posições que se mantiveram inalteradas até a volta 16, quando Ciro Cayres teve que abandonar a corrida com a quebra do rolamento de uma das rodas traseiras do seu Abarth Simca.

Jayme recebeu a bandeirada, tendo apenas na mesma volta, 30, Marinho. Bueno foi terceiro, Zambello quarto, Carol quinto, Larghero sexto, Ruy Santiago sétimo, Anísio Campos oitavo, Roberto Nabuco nono, e Ugo Gallina que perdeu tempo numa parada nos boxes, em décimo.

[Ver RESULTADOS 1965/16](#)



O FNM 2000 JK nº 39 de Ugo Gallina, o DKW Vemag nº 35 de Anísio Campos e o Interlagos nº 12 de Carol Figueiredo/Oscar Gonzalez

A última bateria, com largada já à noite, não foi muito diferente da anterior, com Jayme Silva dominado amplamente a corrida, com Marinho em segundo, enquanto Luiz Pereira Bueno e Piero Gancia disputaram tenazmente a terceira posição, vencida pelo piloto da Willys.

O quinto nessa bateria foi Carol Figueiredo, o sexto Roberto Larghero, o sétimo Roberto Dal Pont, o oitavo Jair Santiago, o nono George Pappas, e o décimo Ugo Gallina.

[Ver RESULTADOS 1965/17](#)



A Alfa Romeo GTZ de Piero Gancia/Emílio Zambello

Na soma de tempo, venceu Jayme Silva, com Marinho Camargo em segundo, Luiz Pereira Bueno em terceiro, Piero Gancia/Emílio Zambello em quarto, Carol Figueiredo/Oscar Gonzalez em quinto e Roberto Larghero em sexto. A melhor volta da prova foi feita por Jayme Silva, com o tempo de 3m51s0, média de 124,675 km/h.

[Ver RESULTADOS 1965/18](#)



Jayme Silva (Abarth Simca 26) vencedor da prova

44 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A primeira etapa do II Campeonato Brasileiro de Kart, evento promovido pelo jornal O Globo, patrocinado pela Shell, e organizado pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA foi realizada no dia 20 de junho na Praça Raul Soares, em Belo Horizonte.



Aspecto da prova em Belo Horizonte

Infelizmente, diante da ameaça do Automóvel Clube do Brasil, os pilotos paulistas não participaram da prova que ficou restrita a pilotos do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná.

Participaram da prova 20 karts, sagrando-se vencedor Antônio Monarca, do Rio de Janeiro, com o tempo de 45 minutos e média de 71,133 km/h.

A classe Internacional apenas um piloto, Jorge Itam, compareceu à prova, completando os 30 minutos regulamentares para obter os 400 pontos do primeiro colocado da categoria.

O resultado da classe Brasil foi a seguinte: 1º Antônio Monarca (50) – 97 voltas; 2º Homero de Souza (53) – 94 voltas; 3º Cláudio Fialdini (54) – 91 voltas; 4º Roberto Batista (8) – 90 voltas; 5º Hélios Leonardo (33) – 89 voltas; 6º Paulo Batista (69) – 79 voltas; 7º Odair Escalhão (52) – 69 voltas; 8º Ronaldo Augusto (188) 64 voltas.

45 – DIRIGENTE DA FIA DIZ NÃO RECONHECER A CBA

No dia 26 de junho, o Brasil foi surpreendido com a divulgação, por parte do Automóvel Clube do Brasil, de uma carta assinado pelo secretário geral da Federação Internacional de Automobilismo – FIA, Sr. J. J. Freville, afirmando, entre outras asneiras, que não reconhecia a Confederação Brasileira de Automobilismo, como órgão máximo do automobilismo brasileiro, nos termos da decisão do Governo Brasileiro.

Essa carta foi considerada como um afronta para a soberania do Brasil, com um indivíduo sem escrúpulos, tendo a pretensão de estabelecer as regras internas de um País, achando que um País pudesse se submeter a um organismo privado. Um absurdo, cujo texto transcrevemos:

Federation Internationale de L'Automobile

Senhor General Sílvio Américo Santa Rosa

Presidente do Automóvel Clube do Brasil

Rua do Passeio, 90, Rio de Janeiro - Brasil

JJP/CC – 91.868/65 – Exercício do Poder Desportivo no Brasil

Senhor Presidente

Tenho a honra de levar ao seu conhecimento que a Federation Internationale de L'Automobile foi informada pela Confederação Brasileira de Automobilismo que esta Confederação se candidatará à filiação da FIA, a fim de poder exercer o controle do Esporte automobilístico no Brasil, e assegurar a ligação com os demais países e as organizações esportivas estrangeiras. Esta informação foi levada ao conhecimento do Comitê da FIA.

Por enquanto e até uma eventual decisão da Assembleia Geral da FIA admitindo a Confederação e transferindo para ela os poderes esportivos do ACB, a Federation Internationale de L'Automobile considera o seu clube como o único poder esportivo do Brasil, no domínio do automóvel.

Tenho a honra de levar ao seu conhecimento que o Comitê da FIA, zeloso em manter integralmente o respeito aos regulamentos esportivos, “chamou a atenção da Secretaria para o fato de que todas as manifestações esportivas que forem organizadas pela Confederação, sem a licença regularmente dada pelo AC do Brasil, devem ser consideradas como interditas, com as consequências que esta medida implica para os desportistas que nelas tomarem parte”.

Peço-lhe tomar nota desta diretriz e acusar o recebimento da presente comunicação.

Queira aceitar, Senhor Presidente, o protesto de minha perfeita consideração.

O Secretário-Geral da FIA, J. J. Freville – cc. Ao Sr. da Costa.

Tentava o Automóvel Clube, com a divulgação dessa correspondência, criar um clima de recusa aos automobilistas brasileiros em participarem de corridas não organizadas pelo ACB. Isso realmente atrapalhou um pouco a organização das corridas, mas logo seria superado, com a impugnação e desmoralização do ACB, mesmo porque, o Automóvel Clube, quando comandava o esporte no Brasil, não realizava corridas, pelo contrário, agia para atrapalhar quem quisesse realiza-las. A FIA, como conivente, não tomava qualquer atitude quanto à passividade do ACB em realizar corridas.

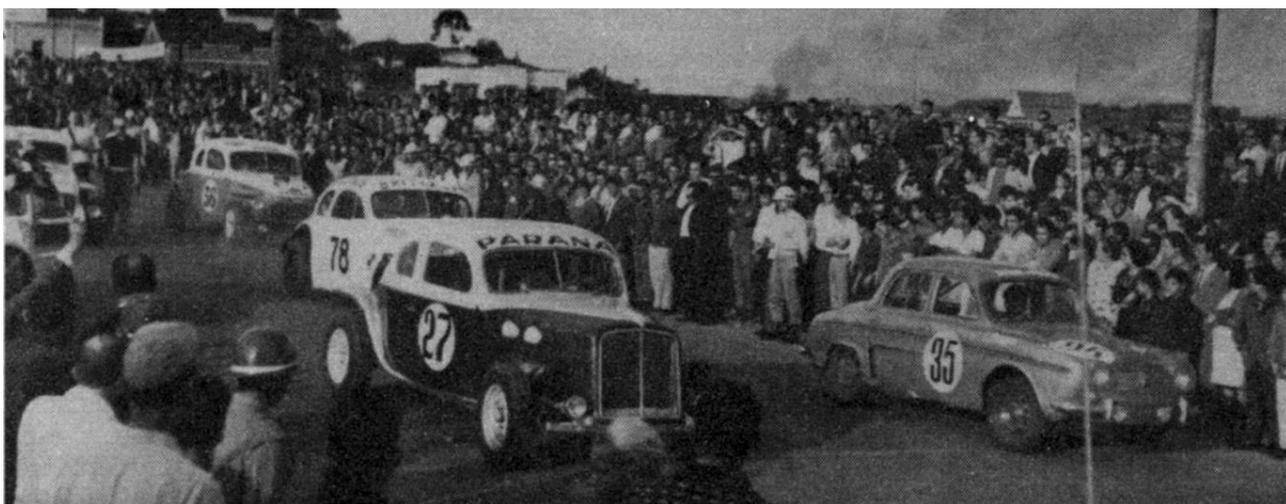
46 – CIRCUITO DA ÁGUA VERDE – CURITIBA - PR

O Automóvel Clube do Paraná realizou no dia 27 de junho o I Circuito da Água Verde, evento que foi dividido em três corridas, a primeira para carros com motor Volkswagen, a segunda para carros enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA, com cilindrada limitada a 1.300 cc, e a prova de fundo para carros Turismo Força Livre.

Esta prova tinha sido programada, inicialmente, para ser realizada no bairro do Bom Retiro, mas problemas técnicos fizeram com que o clube paranaense transferisse a prova para o bairro da Água Verde, improvisando um circuito de 2.800 metros, com largada na Avenida Getúlio Vargas, próximo à esquina com a Rua Buenos Aires, seguindo pela Rua Ângelo Sampaio, Avenida Água Verde, Rua Brigadeiro Franco, para retornar à Avenida Getúlio Vargas.

A primeira prova, para carros com motor Volkswagen de 1.200 cc, teve a participação de sete carros, com largada ao estilo “Le Mans”. Marcos Zanier, no carro nº 25 liderou a primeira volta, posição que manteve até à 4ª volta, quando foi superado por Ney Amaral, que acabou vencendo a prova com o tempo de 20m19s, média de 82,018 km/h. Francisco Zeni, que corria no carro nº 3, teve que parar nos boxes para trocar um pneu furado, perdendo muito terreno, terminando a corrida na quinta colocação. Outro que parou no início da prova foi Max Roseman, que ficou sem freio abandonando. O outro abandono foi de Marcos Zanier, com problemas no motor.

[Ver RESULTADOS 1965/19](#)



A largada da prova da categoria Turismo Força Livre, com Altair Barranco e Ettore Beppe na primeira fila

A segunda prova do programa, destinada aos carros com até 1.300 cc de cilindrada, de fabricação nacional, foi a mais concorrida, com onze participantes.

Se beneficiando de largar na primeira fila, Luiz Ricciardella, assumiu a liderança com seu DKW nº 9, posição que manteve até a 13ª volta, quando teve a junta do cabeçote queimada.

A partir de então, Ettore Beppe, da Scuderia Transparaná, de Londrina, assumiu a liderança que manteve até o final da prova.

O primeiro piloto a ter problemas foi Dado Andrade, que abandonou depois de 5 voltas, com problemas mecânicos no seu DKW. O único acidente registrado na prova ocorreu na 20ª volta, quando o Gordini nº 28, pilotado por Edward Vicelli, capotou, felizmente sem maiores consequências para o piloto. Orlando Hauer, que corria em segundo no Interlagos nº 65 abandonou a prova na volta 26, enquanto Henrique Almeida, do Interlagos 21, abandonou na 25ª volta, quando era o terceiro colocado.

O 1º foi Ettore Beppe (Renault 1093), ficando em segundo Olidir Pereira (DKW) e em terceiro Guilherme Castilho (DKW)

[Ver RESULTADOS 1965/20](#)

A prova para a categoria Turismo Força Livre teve a participação de seis carros, entre eles o Renault 1093 de Ettore Beppe que tinha vencido a prova para Turismo até 1.300 cc.

Conduzindo uma carretera com motor Chevrolet Corvette, José Cury Neto liderou a prova do começo ao fim, sempre perseguido por Altair Barranco com carretera Ford.

Ettore Beppe andou bem na terceira colocação, até ser obrigado a abandonar com problemas no motor do seu carro. Com isso, Miroslau Socachewsky herdou a terceira colocação.

[Ver RESULTADOS 1965/21](#)

47 – RALLY DE POÇOS DE CALDAS

Organizado pelo Centauro Moto Clube, com aval da Confederação Brasileira de Automobilismo, foi realizado de 27 a 29 de junho o Rally de Poços de Caldas, com largada na Praça Roosevelt, em São Paulo, e chegada em Poços de Caldas, onde os participantes descansaram no dia 28, retornando a São Paulo no dia 29.

Na chegada em Poços de Caldas foi disputada uma prova de Subida da Montanha, num percurso de 3.100 metros que teve o seguinte resultado:

1º Georges Perrot (Simca nº 142) – 2m35s2 – 71,907 km/h; 2º Fernando Toco Martins (Simca nº 114) – 2m36s0 – 71,538 km/h; 3º Emerson Fittipaldi (Interlagos nº 122) – 2m36s8 – 71,173 km/h; 4º Angi Munhoz (Interlagos nº 140) – 2m43s0 – 68,466 km/h; 5º Jan Balder (DKW nº 150) – 2m43s3 – 68,340 km/h; 6º Otto Kutner (DKW Fissore nº 104) – 2m45s5 – 67,438 km/h; 7º Paulo Martinelli (Simca nº 125) – 2m46s8 – 66,096 km/h; 8º Reginaldo Bacchi (DKW nº 124) – 2m51s2 – 65,186 km/h; 9º Nelson Pimazzoni (DKW nº 121) – 2m52s0 – 64,883 km/h; 10º Franco Pappini (DKW).

No dia 28 foi disputada uma prova de Quilômetro de Aceleração, que teve o seguinte resultado: 1º George Perrot (Simca nº 142) – 39s42; 2º Emerson Fittipaldi (Interlagos nº 122) – 40s4; 3º Fernando Toco Martins (Simca nº 114) – 40s6; 4º Jan Balder (DKW nº 150) – 42s4; 5º Otto Kutner (Fissore nº 104) – 43s3; 6º Paulo Martinelli (Simca nº 125) – 43s5; 7º Angi Munhoz (Interlagos nº 140) – 44s0; 8º Nelson Pimazoni (DKW nº 121) – 44s8; 9º Reginaldo Bacchi (DKW nº 124) – 45s9; 10º Luiz Boletto (Interlagos nº 108) – 46s0.

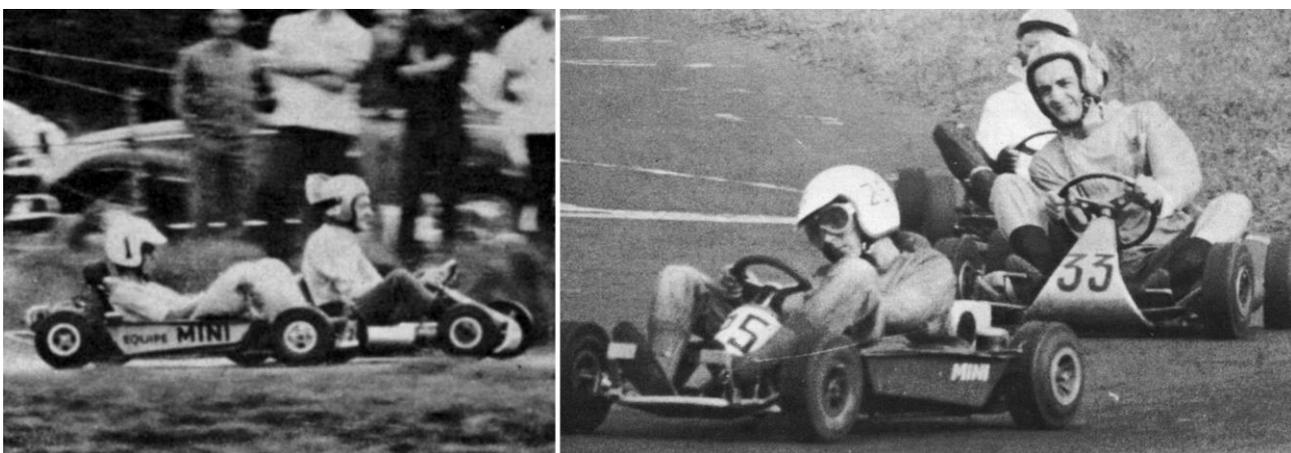
Os carros, no dia 29 partiram com destino a São Paulo, e o resultado final do Rally de Poços de Caldas foi o seguinte: 1º Georges Perrot/Carlos Eduardo Calza (Simca nº 142) – 1.128 pontos; 2º Wilson Della Libera (VW nº 144) – 1.214 pontos; 3º Affonso M. Aguiar/Euclides Batalha Fº (Gordini nº 127) – 1.446 pontos; 4º Ronny Ralph Dietchmann/Arnaldo Fermata (VW nº 123) – 1.487 pontos; 5º Mário Fuaquini/Edson Marsiglia Oliveira (VW nº 126) – 1.553 pontos; 6º Raul Mendes de Freitas/Vicente Hilário Neto (VW nº 146) – 1.696 pontos; 7º Arthur A. Mondin/Arthur Mondin Fº (VW nº 130) – 1.823 pontos; 8º Luiz Zilberg/Marcos Berenzog (Gordini nº 143) – 1.931 pontos; 9º Paulo Martinelli/Geraldo L. Siqueira (Simca nº 125) – 2.332 pontos; 10º Emerson Fittipaldi/Roberto Uchoa Alves (Interlagos nº 122) – 2.372 pontos.

48 – 3 HORAS DE KART DE RIBEIRÃO PRETO

O Kart Clube de Ribeirão Preto, tinha programado para o sábado, dia 3 de julho, a etapa de abertura do Campeonato Paulista da categoria, e para domingo dia 4 de julho, a realização da prova “3 Horas de Ribeirão Preto”.

Entretanto, já com os pilotos na pista, o Conselho Regional de Desportos, que era comandado pelo major Sylvio de Magalhães Padilha, atendendo à pressão do Automóvel Clube Estadual de São Paulo, enviou um telegrama ao delegado de polícia da cidade, comunicando que a corrida não estava autorizada.

Indignados os dirigentes do clube imediatamente impetraram um mandado de segurança que garantiu a realização da corrida das “3 Horas”, da qual tomaram parte mais de 40 duplas, tendo o seguinte resultado final: 1º Paulo Viscardi/Horácio Tullik Jr. (SP – Silpo nº 49) – 239 voltas, média de 63,730 km/h; 2º Dario Pagano/Renato Molie (Ribeirão Preto – Silpo nº 128) – 235 voltas; 3º Ângelo Alonso/Edson Alonso (Santos – Rois McCulloch nº 4) – 230 voltas; 4º Joubert Consentino/José Arilton Consentino (SP – Silpo nº 61) – 225 voltas; 5º Mauro Arthur Forjaz/Antônio Juarez Boccia (Rio de Janeiro – Mini nº 25) – 224 voltas; 6º Marivaldo Fernandes/Elvio Ringel (Guarujá – Mini nº 45) – 224 voltas; 7º Henry Stressdel/Henri Scaliza (Ribeirão Preto – McCulloch nº 108) – 215 voltas; 8º Alan Kardec/José A. Alvarenga (Limeira – Silpo nº 162) – 221 voltas; 9º Sérgio Lotaaf/Roberto Casparolo (SP – Silpo nº 37) – 210 voltas; 10º Jacaré/Milton Stela (SP – McCulloch nº 9) – 207 voltas.



Na foto à esquerda: 1 – Carol Figueiredo e Affonso Giaffone Jr. e na direita: 25 – Mauro Arthur e 33 – Affonso Giaffone Jr.

49 – PROVA O GLOBO DE KART – PENHA - RJ

O jornal O Globo promoveu, no dia 4 de julho, uma competição de kart no Conjunto Residencial do IAPI, no bairro carioca da Penha. A corrida teve a participação de 20 kartistas e foi disputada debaixo de muita chuva, sagrando-se vencedor Paulo Roberto Monteiro, seguido por Geraldo Rocha. O resultado final da prova foi o seguinte: 1º Paulo Roberto Monteiro (nº 14) – 51 voltas; 2º Geraldo Rocha (nº 32) – 50 voltas; 3º Paulo Roberto Marinho (nº 40) – 50 voltas; 4º Juarez Silva (nº 45) – 48 voltas; 5º João Vital (nº 2) – 48 voltas; 6º Antônio Monarca (nº 50) – 48 voltas; 7º João Renha (nº 19) – 48 voltas; 8º Geraldo Renha (nº 18) – 48 voltas; 9º Ardelin Pinto (nº 5) – 47 voltas; 10º Roberto Batista (nº 8) – 47 voltas; 11º Cláudio Fialdini (nº 54) – 47 voltas; 12º Luís Bezerra Melo (nº 11) – 44 voltas.

50 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO DO NORTE DO URUGUAI

A segunda etapa do Campeonato Uruguaio foi disputada no Autódromo de El Pinar, nas proximidades de Montevideú, no dia 7 de julho, sagrando-se vencedor Ivo Resk (Mini Cooper), ficando em segundo Horácio Pera (Ford Cortina Lotus) e em terceiro o brasileiro Roberto Planella (Interlagos). Os vencedores por classe

foram: “4” Ivo Resk (Mini Cooper); “3” Amaury Faraco (Simca). “2” Jair Tasch (DKW) e “1” Juan Muniz (Dauphine).

[Ver RESULTADOS 1965/22](#)

51 – NOVA DIRETORIA DA FEDERAÇÃO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

No dia 8 de julho, em Assembleia Geral foi eleita a nova diretoria da Federação Carioca de Automobilismo que passou a ser assim constituída: Presidente – Desembargador Elmano Cruz; Vice-presidente – José Eduardo Esteves; Segundo vice-presidente – Rubem Abrunhosa. Tribunal de Justiça Desportiva: Presidente – Dr. José Segadas Viana; membros titulares: Luís MacDowell da Costa; Wilson Jardim Neves; José Martins; Amélio Junqueira Ferreira; Milton de Castro Meneses; Osvaldo Miziara. Suplentes: Oto Flecha de Oliveira Souza e Alberto Coelho de Magalhães. Conselho Fiscal: Presidente – Carlo San Martin; membros: Hélio Amorim de Carvalho e Evaristo Gital Pinto. Diretores nomeados: Diretor Secretário – Henrique Osvaldo de Medeiros Sá; Diretor Tesoureiro – Carlos Alberto Rodrigues; Diretor Desportivo – Albino Garcia de Avelar; Diretor Técnico – Sérgio Kastrup; Diretor Geral – Davi Guimarães. Na mesma data foi aprovado pelo Conselho Regional de Desportos do Rio de Janeiro o Estatuto da Federação.

52 – BRASILEIRO CORRE DE KART NA ARGENTINA

O carioca Luiz Cláudio Matos participou da inauguração do kartódromo do Monte Grande Karting Club, situado a cerca de 30 quilômetros da cidade de Buenos Aires, ocorrida nos dias 9 de 10 de julho. Depois da disputa de 6 eliminatórias, o brasileiro participou da prova final realizada no dia 10 de julho, terminando na oitava colocação, sendo o seguinte o resultado da prova: 1º Alfredo Picquart; 2º Horário Ferzola; 3º Jorge Mejia; 4º José Iglesias; 5º Fernando Comunes; 6º Raul Bergamasco; 7º Gino Galeazzi; 8º Luiz Cláudio Matos; 9º Ricardo Erasmus; 10º Miguel Angel Pallone.



Luiz Cláudio Matos

53 – KARTISMO NO RIO DE JANEIRO

No final de semana de 17 e 18 de julho foram disputadas corridas de kart no Rio de Janeiro.

No dia 17 foi disputada uma corrida em comemoração ao aniversário de Volta Redonda, sagrando-se vencedor Emerson Fittipaldi, ficando em segundo lugar Rogério Sartino, em terceiro Orlando Penarúbia, e em quarto Maneco Combacau.

A classe Internacional foi vencida por Orlando Penarúbia, com Marivaldo Fernandes em segundo e Mucio Lodi em terceiro.

No domingo, dia 18, foram disputadas três corridas no kartódromo da Barra da Tijuca, com Emerson Fittipaldi vencendo a primeira, com Carlos Savoia em segundo e Mário Júlio de Moraes em terceiro. A segunda corrida foi vencida por Sérgio Bosco Rosas, com Mário Júlio de Moraes em segundo e La Saigne em terceiro, e a terceira corrida, teve como vencedor Geraldo Rocha, seguido por Maneco Combacau e Luís Bezerra de Mello.

54 – RECORDE MUNDIAL COM CARRO EM DUAS RODAS

No dia 18 de julho, como parte das festividades da Inauguração da “Rodovia do Café” (BR-376), o piloto Euclides Pinheiro cobriu 102 quilômetros e 300 metros entre Curitiba e Ponta Grossa, no tempo de 4 horas e 51 minutos, com 20 paradas, sendo 18 para troca de pneus, uma por queda, resultante de câimbra no braço do piloto e outra para revisão e abastecimento. A marca anterior pertencia ao francês Jean Sunny, que tinha percorrido 94 quilômetros entre Paris e Chartres, em 8 horas e trinta minutos.

Euclides Pinheiro dirigiu um Simca Tufão e foi acompanhado por dezenas de carros durante o percurso.



Euclides Pinheiro em duas rodas com o Simca Tufão

55 – PRÊMIO 3º ANIVERSÁRIO DA APVC

Em comemoração ao terceiro ano de fundação da Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, foi realizada uma série de corridas no autódromo de Interlagos nos dias 24 de 25 de julho.

Demonstrando o quanto “presava” o automobilismo brasileiro, o Automóvel Clube Estadual de São Paulo, clube filiado ao ACB, ao invés de incentivar a realização de corridas automobilísticas, mesmo por outras organizações, principalmente porque o referido clube não as organizava, soltou uma nota informando que os pilotos que tomassem parte do evento, seriam punidos por dois anos, nas provas de caráter internacional, sob a alegação de que o ACB era a única entidade que possuía a filiação da FIA. Essa atitude acabou afastando as equipe de fábrica, prejudicando o brilhantismo do evento.

No mesmo instante em que o ACESP ameaçava os pilotos, o Conselho Regional de Desportos comunicava aos automobilistas desconhecer a existência legal da “Federação Bandeirante de Automobilismo”, entidade fantasma criada pelo ACESP, para fazer frente à Federação Paulista de Automobilismo, entidade criada de forma legal, com o Conselho informando que somente expediria alvará para as competições autorizadas pela CBA.

No sábado, dia 24, foi realizada, inicialmente, uma corrida para estreantes e novatos, com carros enquadrados no Grupo II do Anexo J da FIA. Se apresentaram para a largada 14 carros, sendo amplamente dominada pelo JK nº 5, preparado por Camillo Christóforo e pilotado por Jaime Pistilli. Claude Bernard, no Simca nº 88, fez de tudo para tentar chegar à frente de Pistilli, mas o máximo que conseguiu foi acompanhar o vencedor, terminando a prova com apenas um segundo de diferença. Depois da prova, Bernard apresentou protesto contra o carro vencedor, porém a vistoria técnica atestou que o carro se enquadrava no regulamento da prova. Em terceiro lugar terminou Eduardo Alarcon, com JK, em quarto Edward Nahum com Sima e em quinto Clóvis Pereira Bueno, que teve uma excelente atuação mesmo correndo com um Renault 1093, carro com potência muito inferior aos que chegaram à sua frente.

[Ver RESULTADOS 1965/23](#)



*Jaime Pistilli (FNM nº 5) venceu a corrida de estreantes e novatos no sábado e
Claude Bernard (Simca nº 88) no domingo*

Depois da corrida de estreantes e novatos, foram disputadas as provas de classificação para as corridas de domingo. Entre os carros da Mecânica Nacional, o mais rápido, como já era esperado foi Camillo Christóforo com o tempo de 3m44s8, ficando em segundo seu companheiro de equipe Antônio Carlos Aguiar, com 3m49s2, em terceiro Zé Peixinho com 4m07s0 e em quarto Luiz Valente, com 4m10s3, sendo esses apenas os que participaram da prova de classificação.

Entre os carros da categoria de Turismo Força Livre, o mais rápido foi Caetano Damiani com o tempo de 3m56s6, ficando em segundo Ayres Bueno Vidal com 4m00s2, em terceiro Emílio Zambello com 4m04s0, e em quarto Luiz Carlos Valente com 4m15s2. Camillo Christóforo, que era cotado para enfrentar Caetano Damiani não participou dessa prova, mas garantiu sua participação no domingo.

No domingo pela manhã, a pedido dos participantes, os organizadores decidiram realizar mais uma prova para estreantes e novatos, da qual participaram sete carros.

Jaime Pistilli que havia vencido a prova realizada no sábado, saiu na frente, mas teve que abandonar no início da corrida com o cabo do acelerador partiu. Com isso, Claude Bernard acabou vencendo com um

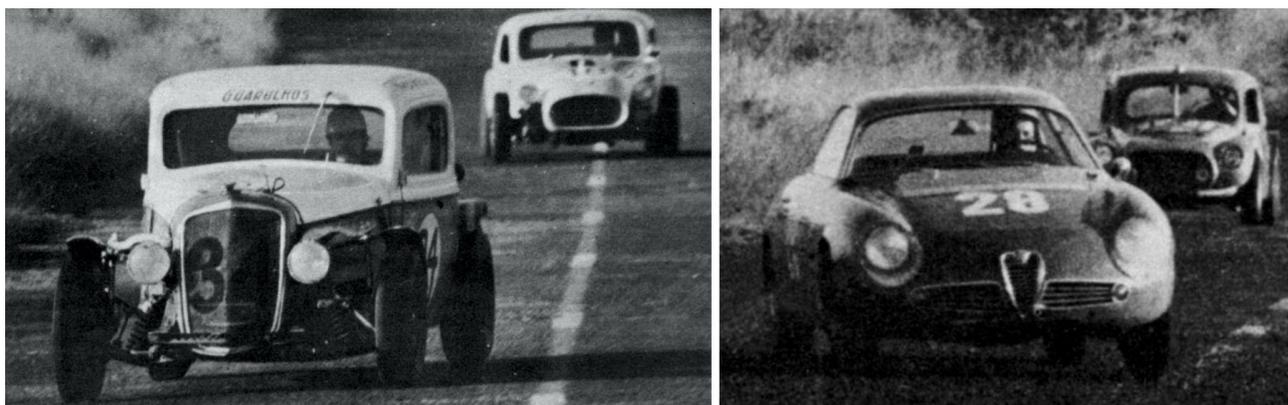
tempo bem inferior ao atingido na prova de sábado, ficando em segundo Clóvis Pereira Bueno e em terceiro Renato Ferro.

[Ver RESULTADOS 1965/24](#)

A prova para carros “Turismo Força Livre”, teve a participação de nove carros e foi a que mais agradou aos presentes na fria tarde de domingo no autódromo de Interlagos.

Iniciada a corrida, Caetano Damiani tomou a ponta, sendo logo assediado por Camillo Christóforo, com os dois pilotos travando uma luta sensacional pela liderança durante as cinco primeiras voltas da corrida, quando Camillo teve que parar nos boxes para trocar um pneu que estava dechapado. A partir de então, Caetano se firmou na liderança que manteve até o final da corrida. Mas se a luta pela liderança havia acabado, outra se desenrolava, fazendo com que o público perdesse o fôlego, de tão disputada. Essa luta foi travada entre Emílio Zambello na Alfa Romeo GTZ e a carretera Ford de Ayres Bueno Vidal. Com seu motor mais potente, Vidal abria nas retas, mas a Alfa recuperava o terreno na parte sinuosa da pista. Fazendo uma corrida excepcional, Zambello chegou a se aproximar de Caetano Damiani, mas com o desenrolar da corrida, tendo que se precaver contra Ayres Vidal, acabou ficando para trás, até que faltando duas voltas para o final começou a abrir vantagem para chegar em segundo lugar. Outra luta interessante foi travada entre Luciano Bonini num pequeno Fiat 1100 e Luiz Carlos Valente numa carretera Ford. A luta foi bastante interessante, com vantagem no final para Bonini.

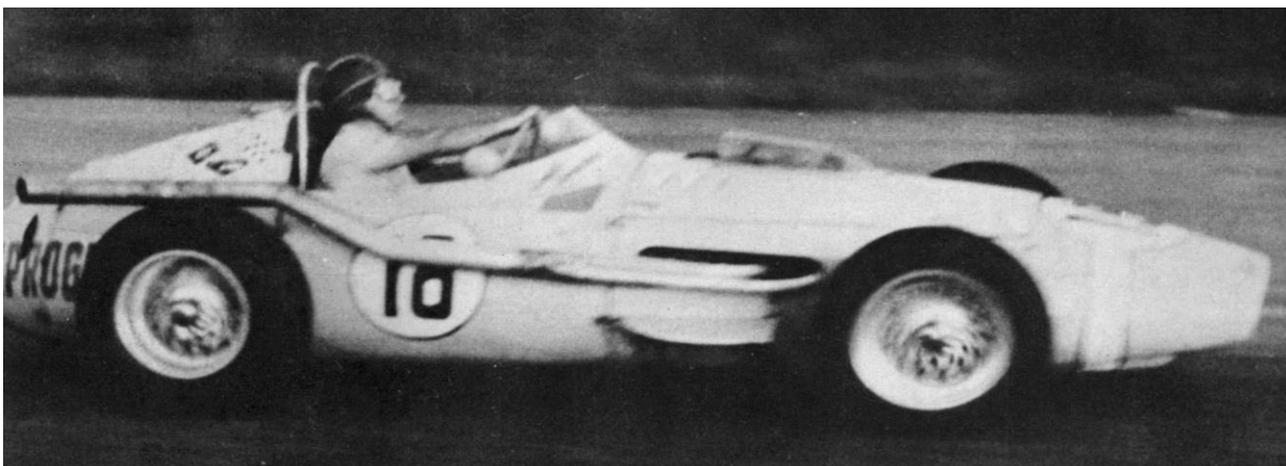
[Ver RESULTADOS 1965/25](#)



Na prova de Turismo Força Livre foi vencida por Caetano Damiani (Chevrolet 34) ficando em segundo lugar Emílio Zambello (Alfa Romeo GTZ)

A prova que deveria ser a principal do evento, destinada aos carros da Mecânica Nacional (ou Continental para alguns), foi a mais desinteressante. Largaram 6 carros e tanto Camillo Christóforo como Antônio Carlos Aguiar não tiveram adversários, conquistando os dois primeiros lugares para a Scuderia Lobo, sem muito esforço. Luiz Valente, que tinha sido batido por Zé Peixinho na prova de classificação, também não teve dificuldades em se posicionar na terceira colocação que manteve até o final sem ser ameaçado por Zé Peixinho que foi o quarto, ficando em quinto lugar, uma volta atrás do vencedor, o Fórmula Júnior Gordini que tinha sido vendido por Lauro Soares para Ludovino Peres.

[Ver RESULTADOS 1965/26](#)



Camillo Christófaro, vencedor da prova da Mecânica Nacional

56 – CORRIDA DE KART EM MACAÉ - RJ

O Jornal O Globo promoveu mais uma corrida de kart no Rio de Janeiro. Dessa vez foi a “Uma Hora de Velocidade”, disputada num circuito improvisado na Orla da Praia de Imbitiba, na cidade de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro, no dia 25 de julho. Demonstrando ótima fase, Geraldo Rocha sagrou-se mais uma vez vencedor, na prova que teve o seguinte resultado: 1º Geraldo Rocha (32) – 74 voltas; 2º João Vital (2) – 73 v; 3º Mário Júlio de Moraes (27) – 71 v; 4º Geraldo Renha (18) – 70 v.; 5º Helios Leonardo (33) – 68 v; 6º Isidoro Danon (16) – 64 v; 7º Luís Carlos Saigne (61) – 64 v; 8º Fernando Dias (43) – 58 voltas.

57 – AUTOMÓVEL CLUBE DE COPACABANA

No dia 5 de agosto foi fundado o Automóvel Clube de Copacabana, entidade que se filiou à Federação Carioca de Automobilismo, vinculada à Confederação Brasileira de Automobilismo. A diretoria do novo clube de automobilismo ficou assim formada: Presidente – Deputado Rubem Cardoso Pires; Vice-presidente – Desembargador Elmano Martins da Costa Cruz; Secretário geral – Normando Jorge Soares; Diretor Social – Luiz Maria MacDowell da Costa; Diretor técnico – Sebastião Casini; Diretor tesoureiro – Afonso Nunes Velasques; Diretor esportivo – André Queiroz; Diretor de karts – Gilson Pinheiro Pires.

58 – III ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A terceira etapa do Campeonato Carioca foi organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, no dia 8 de agosto, no circuito da Cidade Universitária, na Ilha do Fundão, tendo a participação da equipe Willys, que levou para o Rio de Janeiro dois Willys Interlagos, para serem conduzidos por Wilson Fittipaldi Jr. e Marivaldo Fernandes.

Foi mais uma prova “desorganizada” e, mais uma vez dividida em duas: a principal para os carros do Grupo III do Anexo J da FIA e a segunda para carros do Grupo II.

Nessa prova foi permitida a participação, além de pilotos estreados e novatos, de pilotos veteranos, que, no entanto, não contariam pontos para o campeonato.

Assim, essa primeira prova teve a participação de 19 carros, sendo vencida de ponta a ponta por Norman Casari, piloto veterano, que conduzia um DKW Vemag preparado pela equipe da fábrica, chefiada por Jorge Lettry. Em segundo lugar terminou o Simca de Heitor Palhares, seguido pelo 1093 de Maurício Chulam

Neto, e pelos 1093 de Hélio Mazza e Narciso Sá Portella, que terminaram em terceiro e quarto lugares. Ao final da prova, por ter se recusado em permitir a vistoria do motor do seu carro, Chulam foi desclassificado.

[Ver RESULTADOS 1965/27](#)



Neudy Geraldês na prova do Grupo II

A prova principal, que contou com a participação dos dois Interlagos da equipe de fábrica, teve apenas oito participantes, entre eles, Emerson Fittipaldi que conduziu o Renault 1093 pertencente a Hélio Mazza. Iniciada a corrida, Wilson Fittipaldi disparou na liderança, enquanto Marivaldo Fernandes foi ultrapassado por Norman Casari, levando quatro voltas para recuperar a segunda colocação.



Wilson Fittipaldi Jr., vencedor do Grupo III

Com Wilsinho à frente, Marivaldo em segundo, Casari em terceiro, Celso Gerbassi (DKW 33) em quarto, Amauri Mesquita (DKW 6) em quinto e Emerson Fittipaldi em sexto, a corrida foi se desenvolvendo.

Aos poucos foram abandonando: Casari, Gerbassi, Paulo Vargas (VW 25); e Feres Frayha Neto (VW-26), deixando o campo reduzido a apenas quatro carros, com o público interessado apenas na tenaz perseguição que Emerson Fittipaldi fazia em relação ao DKW de Amauri Mesquita, até que na 22ª volta, Emerson perdeu a direção na curva 1, capotando espetacularmente o Renault 1093.

Com isso, apenas três carros receberam a bandeirada, com Wilsinho em primeiro, Marivaldo em segundo e Amauri em terceiro.

Vale destacar a capotagem do futuro campeão do mundo Emerson Fittipaldi, isso porque, posteriormente, diversas publicações das histórias da carreira de Emerson, atribuem ao piloto haver capotado na sua estreia. Ocorre que essa era a sua quinta corrida, não fazendo sentido, portanto, tais afirmações.

[Ver RESULTADOS 1965/28](#)

59 – V CIRCUITO DE PIRACICABA

Depois de um adiamento causado pelo temor dos organizadores de ações do Automóvel Clube Estadual de São Paulo, foi realizado no dia 8 de agosto o V Circuito de Piracicaba.

Conforme vinha se tornando tradicional, o evento foi dividido em duas provas, uma para carros do Grupo I do Anexo J da FIA e outra para os carros do Grupo III, juntamente com os protótipos nacionais.

A organização da prova foi da Comissão Municipal de Turismo de Piracicaba, com autorização do Conselho Regional de Desportos.



Largada da prova do Grupo II

Entre as equipes de fábrica, apenas a Vemag se fez presente com seus DKW Malzoni, carros bem adaptáveis ao sinuoso traçado do circuito de Piracicaba, fato que pode ter provocado a ausência tanto da Simca, como da Willys, cujos carros teriam grande dificuldade em enfrentar os Malzoni nesse circuito.

A primeira prova, intitulada “Prova Arnaldo Ricciardi”, teve a participação de 21 carros enquadrados no Grupo II, sendo a primeira fila formada pelos dois favoritos, ambos pilotos locais: o DKW Vemag nº 14 de Maks Weiser e o Simca 88 de Walter Hahn Jr.

Weiser largou melhor e assumiu a liderança da prova, trazendo consigo Hahn Jr. colado com seu Simca na traseira do Vemag. Tudo parecia que seguiria dessa forma até o final das 25 voltas de prova, uma vez que, com os carros andando no mesmo ritmo se tornava improvável uma ultrapassagem, até atingirem a 9ª volta, quando os dois começaram a colocar uma volta de vantagem sobre os demais, Weiser se aproximou do Simca nº 86 de Luiz Carlos Fagundes, da mesma equipe de Hahn Jr. e se posicionou atrás do Simca, aguardando que este fizesse a tomada para a curva, quando passaria tranquilamente por dentro. Entretanto Fagundes não o fez e se manteve na parte de dentro da curva. Quando Weiser “se tocou” era tarde demais, e Walter Hahn Jr. passou os dois pela parte de fora da curva. Maks Weiser, então, forçou a

ultrapassagem sobre o carro de Fagundes, mas este não “deu moleza” e os dois carros se tocaram, fazendo com que o DKW de Weiser batesse no meio-fio, o que fez com que a roda do carro se soltasse provocando a desistência do piloto piracicabano.

A partir de então, Walter Hahn Jr. passou a administrar a vantagem, terminando a corrida bem à frente de Romeu Partezan e Jayme Rosenthal, que pilotaram carros DKW Vemag. O quarto foi Renato Ferro (Simca) e o quinto Lian Duarte (Renault 1093).

[Ver RESULTADOS 1965/29](#)



Os dois favoritos do Grupo II, 14 – Maks Weiser (DKW Vemag) e 88 – Walter Hahn Jr. (Simca Rallye)



Largada da prova do Grupo III

A prova de fundo foi um passeio dos três DKW Malzoni, que se postaram em fila indiana durante todo o decorrer da prova, sem serem importunados por nenhum adversário.

Além dos Malzoni, se postou firmemente na quarta colocação um Karmann Ghia, pilotado por Ludovino Perez Jr., que estava equipado com motor Porsche de 1.600 cc, que foi enquadrado na categoria de protótipos. No início da prova foi muito pressionado pelo DKW de “Volante 13”, até que este teve que dar uma parada nos boxes e com isso ter que se contentar com a sexta colocação ao final da prova.

Como os “protótipos” não concorriam aos prêmios da classificação geral, esses acabaram ficando para Antônio Carlos “Totó” Porto Filho, que pilotando o Renault 1093 de Pedro Victor Delamare, terminando a corrida na quinta colocação, com uma volta de atraso em relação aos “protótipos”, vencendo na sua classe até 850 cc e na classificação geral dos carros do Grupo III, seguido por “Volante 13”, Renato Ferro, Lécio Machini, Graziela Fernandes e Zoroastro Avon. Os dois DKW Vemag de fábrica de Anísio Campos e Roberto Dal Pont não terminara a corrida, assim como o Interlagos de Amaral Júnior.

[Ver RESULTADOS 1965/30](#)



O passeio dos DKW Malzoni: 10 – Marinho Camargo, 9 – Eduardo Scuracchio e 11 – Francisco Lameirão

60 – UMA HORA DE KART EM CAMPOS - RJ

Mais uma vez o Jornal O Globo deu a sua colaboração para o desenvolvimento do Kart no Rio de Janeiro, promovendo, no dia 8 de agosto a prova Uma Hora de Kart, como parte das comemorações da “Festa de São Sebastião”, na cidade de Campos, no Estado do Rio de Janeiro. O vencedor da prova foi Geraldo Rocha, o que vem se tornando uma rotina nesse ano de 1965. O resultado da prova foi o seguinte: 1º Geraldo Rocha (32); 2º Alcebíades Queiroz (42); 3º Homero de Souza (53); 4º Odair Escalhão (52); 5º Sérgio Puertas (36); 6º Paulo Reis (69); 7º Geraldo Renha (18); 8ª Juarez Oliveira (45); 9º Wilson de Oliveira (75); 10º Elson Bittencourt (38); 11º Paulo César (77); e 12º João Vital (2).

61 – HOMOLOGADOS OS ESTATUTOS DAS FEDERAÇÕES DE AUTOMOBILISMO

Em 10 de agosto foram homologados pelo Ministro de Estado da Educação e Cultura, os estatutos das federações: Carioca, Paulista, Mineira, Gaúcha e do Distrito Federal, todas filiadas à Confederação Brasileira de Automobilismo. A partir dessa decisão, o Conselho Nacional de Desportos – CND iniciou a expedição dos respectivos alvarás de funcionamento. Com esse ato foi dado mais um passo para a consolidação da CBA como entidade máxima do automobilismo brasileiro.

62– GP RODOVIA DO CAFÉ - PARANÁ

Com a inauguração da “Rodovia do Café”, trecho da BR 376 ligando Curitiba a Apucarana, o Governo local decidiu organizar, como evento comemorativo da ocasião, no dia 15 de agosto, uma prova automobilística ligando as duas cidades, em duas baterias, de ida de Curitiba a Apucarana e de retorno de Apucarana a Curitiba. Essas comemorações tinham sido iniciadas com o estabelecimento de um recorde mundial com um carro andando em duas rodas e o Prêmio Rodovia do Café seria o ponto máximo das comemorações, A prova foi aprovada pelo Conselho Regional de Desportos e trouxe com ela um fato inusitado, tendo a corrida recebido o apoio tanto da Federação Paulista de Automobilismo, entidade ligada à CBA, como da “fantasma” Federação Bandeirante de Automobilismo, entidade ligada ao Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP.

Nesse sentido, as três entidades assim se manifestaram:

1 – Conselho Regional de Desportos do Paraná – O Conselho Regional de Desportos do Paraná, através do Ofício 111/65, assinado pelo seu presidente, Dr. Hércio Buck Silva, concedeu alvará ao Departamento de Estradas de Rodagem, para a realização do “1º Grande Prêmio Rodovia do Café”. Eis, na íntegra, o texto do ofício endereçado ao Dr. Zalmen Chamecki – diretor Geral do Departamento de Estrada de Rodagem:

- Tenho a satisfação de comunicar a Vossa Senhoria que, este Conselho, em Sessão realizada nesta data, deliberou autorizar a realização de uma prova automobilística no percurso Curitiba-Ponta Grossa-Apucarana-Ponta Grossa-Curitiba, dia 15 de agosto p. vindouro, objeto do ofício nº 1.733, de 13 do corrente, desse Departamento. É a seguinte a Deliberação deste Conselho: “O CRD, em face da inexistência de entidade legalmente constituída, norteadora dos destinos do automobilismo no Estado e conforme determina a lei, resolve autorizar a realização da aludida competição, desde que a entidade promotora cumpra todas as exigências e determinações impostas pela lei, principalmente no que se refere às medidas de segurança, seguro contra terceiros e dos volantes e garantia aos prêmios propostos”. Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Senhoria os protestos de alta estima e apreço. (a) Hércio Buck Silva – Presidente. – Paraná – 19/07/1965.



Largada com Ângelo Cunha e Ciro Cayres à frente

2 – Federação Paulista de Automobilismo - Comunicado da Federação Paulista de Automobilismo – A integração do Paraná é parte de importante programa de Governo idealizado para o bem estar da terra paranaense, contribuindo também, para a grandeza nacional. Essa integração se concretiza, agora, através do plano rodoviário da administração Ney Braga, o estadista que escolheu o automobilismo brasileiro como a manifestação desportiva de dignidade nacional, a importante obra que a sua administração inaugura nestes dias. Assim ficou instituída a prova automobilística “Grande Prêmio Rodovia do Café”, a realizar-se no próximo dia 15 de agosto, no percurso Curitiba-Apucarana-Curitiba. Ante a elevação do objetivo e a distinção que se faz ao nobre esporte que une homem e máquina, a Federação Paulista de Automobilismo, por seu Presidente, convoca e concita todos os automobilistas, em geral, desse generoso Estado de São Paulo, sempre pronto a apoiar as causas da nacionalidade, a comparecerem em massa, prestigiando a importante competição, na qual o automobilismo estará exaltando simultaneamente, o esporte e uma obra grandiosa, decisiva para a economia nacional. São Paulo, 26 de julho de 1965 (a) Wilson Fittipaldi – Presidente.

3 – Federação Bandeirante de Automobilismo – Comunicado da Federação Bandeirante de Automobilismo – A Federação Bandeirante de Automobilismo, detentora da filiação Internacional da Federation Internationale de l’Automobile (FIA), em nosso Estado, cumpre o grato dever de reconhecer de público a

importância da prova automobilística para inauguração da Rodovia do Café, que demonstra a pujança e progresso do Estado do Paraná, agora integrado em suas zonas de maior produção, coroando assim os esforços de seus governantes na luta pelo progresso e desenvolvimento do Estado do Paraná. A prova Grande Prêmio Rodovia do Café tem a organização e direção técnica e desportiva do Automóvel Clube do Paraná e do Automóvel Clube Estadual de São Paulo. Dada a importância do acontecimento conclamamos todos os volantes e público em geral a participar e prestigiar o “Grande Prêmio Rodovia do Café”, que será realizado de acordo com a Regulamentação Internacional da FIA, dando assim maior brilho a essa manifestação desportiva que será homenagem da família automobilística a aquele Estado. São Paulo, 26 de julho de 1965 – (a) Dr. César Augusto Calmon Ribeiro – Presidente em exercício.

E diante desse apoio irrestrito, a lista de inscritos não poderia ser melhor, com nada menos que 52 carros alinhados para a largada, que ocorreu a partir das 9h10, em Curitiba.



Os Abarth Simca de Jayme Silva (26) e Ubaldo Lolli (44) em Curitiba antes do início da corrida

Entre os inscritos estavam as equipes de fábrica da Simca e da Vemag, lamentando-se apenas a ausência da equipe Willys. A Equipe da Simca compareceu com nada menos que oito carros; os dois Abarth já tradicionais e o Protótipo Tempestade, além de um terceiro Abarth, este equipado com motor Simca V-8 de fabricação nacional, duas carreteras e dois Simca Tufão com preparação para o Grupo III. Por sua vez, a Vemag compareceu com três Malzoni e dois Belcar. A equipe Jolly Gancia, representando a Alfa Romeo no Brasil, estava presente com a GTZ para Piero Gancia, a Giulia para Zambello e a Giulietta para Felice Albertine, além de uma Giulia novinha em folha que foi pilotada por Lulla Gancia. Entre as carreteras, a de maior destaque era a da Catharino Andreatta, sendo bem cotados também os carros de Ângelo Cunha, Haroldo Vaz Lobo e Altair Barranco, do Paraná, e o Simca de Breno Fornari. Além desses carros, diversos JK, Simca, Interlagos, DKW e 1093, além de um Dodge Valiant completavam a lista de inscritos.

Para essa prova, os carros podiam ter acompanhantes, sendo que em alguns casos, eram também pilotos, formando uma dupla, com um pilotando num trajeto e o outro no seguinte.

A organização da prova colocou alguns pequenos aviões para acompanhar a prova, informando a direção de prova os abandonos e principalmente os acidentes.

A largada da prova foi efetuada de dois em dois carros, com intervalo de um minuto, obedecendo à seguinte ordem:

Hora	P	Piloto	UF	Nº	Carro	Acompanhante
9h10m	1	Eduardo Schrappe	PR	99	Ford V-8 TC	
9h10m	2	Fernando Toco Martins	SP	81	Simca TC	(A. Motta)
9h11m	3	Catharino Andreatta	RS	2	Chevrolet TC	

9h11m	4	Rubens Pinheiro	PR	52	Ford V-8 TC	
9h12m	5	Ângelo Cunha	PR	74	Ford V-8 TC	(José L. Barbosa)
9h12m	6	Breno Fornari	RS	95	Simca TC	(J. Araújo)
9h13m	7	Altair Barranco	PR	27	Ford V-8 TC	
9h13m	8	Osmar Coutinho	PR	36	Ford V-8 TC	
9h14m	9	Miroslau Socachewsky	PR	94	Ford V-8 TC	
9h14m	10	Pedro Jaú	SP	82	Simca TC	(Edson Lopes)
9h15m	11	Affonso Ebbers	PR	7	Chevrolet TC	(Jair Cornel)
9h15m	12	Francisco Zeni/Haroldo Vaz Lobo	PR	60	Chevrolet TC	
9h16m	13	Ciro Cayres	SP	62	Simca TGT	(Afonso Celso)
9h16m	14	Eduardo Scuracchio	SP	5	DKW Malzoni	
9h17m	15	George Perrot	SP	83	Abarth Simca PT	
9h17m	16	Márcio Leitão	RJ	16	DKW Curitiba	
9h18m	17	Marinho Camargo	SP	10	DKW Malzoni	(Sérgio M. Gomes)
9h18m	18	Francisco Lameirão	SP	11	DKW Malzoni	(Cardoso)
9h19m	19	Lauro Maurmann Jr.	RS	25	FNM 2000 JK	
9h19m	20	Roberto Gallucci	SP	91	FNM 2000 JK	
9h20m	21	Edward Nahum/Zoroastro Avon	SP	87	Simca Rallye	
9h20m	22	Roberto Gomez	SP	50	Simca Rallye	(Ismael Custódio)
9h21m	23	Plínio Luersen	SC	101	Simca Rallye	
9h21m	24	Ugo Gallina	SP	39	FNM 2000 JK	(Giovanni Vestri)
9h22m	25	Mário Castaldelli/William Auada	SP	3	Simca Rallye	
9h22m	26	Sérgio Bove	RJ	66	Dodge Valiant	
9h23m	27	Jayme Silva	SP	26	Abarth Simca	(Augusto Felice)
9h23m	28	Ubaldo Lolli	SP	44	Abarth Simca	
9h24m	29	Ary Cayres/Leonie Cayres	SP	1	Simca Tufão	
9h24m	30	Lulla Gancia	SP	29	Alfa Romeo Giulia TIS	
9h25m	31	Piero Gancia	SP	28	Alfa Romeo GTZ	(Ishiba Myoto)
9h25m	32	Marize Clemente	SP	64	Simca Tufão	
9h26m	33	Felice Albertine	SP	127	Alfa Romeo Giulietta TI	
9h26m	34	Jayme Rosenthal/Maks Weiser	SP	14	DKW Vemag	
9h27m	35	Emílio Zambello	SP	125	Alfa Romeo Giulia TIS	
9h27m	36	Guilherme Castilho	PR	33	DKW Vemag	
9h28m	37	Ruben Murr	SC	76	Willys Interlagos	
9h28m	38	Olidir Pereira	SC	13	DKW Vemag	
9h29m	39	Arno Luersen	SC	100	Renault 1093	
9h29m	40	Ricardo Achcar	RJ	100	Willys Interlagos	
9h30m	41	Ettore Beppe	PR	181	Willys Interlagos	
9h30m	42	Orlando Hauer	PR	34	DKW Vemag	
9h31m	43	Roberto Dal Pont	SP	38	DKW Vemag	
9h31m	44	Amilcar Corrêa	PR	90	Renault Gordini	
9h32m	45	Anísio Campos	SP	35	DKW Vemag	
9h32m	46	Aguinaldo Serra/Lécio Machini	SP	71	Willys Interlagos	
9h33m	47	Bruno Castilho	PR	12	DKW Vemag	
9h33m	48	Raphael Cipolla Netto	SP	6	Willys Interlagos	
9h34m	49	Henrique Iwers	RS	9	DKW Vemag	
9h34m	50	Adão Brito Daher/Ari Iasi	SP	8	Renault 1093	
9h35m	51	Hélio Mazza	RJ	49	Renault 1093	
9h35m	52	Bruno Barracano/Roberto Nabuco	SP	136	DKW Vemag	

Largando nas primeira posições, as carreteras partiram na frente e logo Catharino Andreatta assumiu a liderança, seguido pelo Simca de Fernando Toco Martins.

Ainda na largada, o carro de Ricardo Achcar ficou parado, sendo a primeira desistência da prova. No quilômetro 13 foi a vez de um dos favoritos se retirar, a carretera nº 27 de Altair Barranco, do Paraná.

Na altura do quilômetro 45 foi a vez do Protótipo DKW Vemag de Marcio Leitão ficar de fora, seguido pelo Renault 1093 de Raphael Cipolla, que abandonou no quilômetro 50.

Na altura do quilômetro 56 ocorreu o primeiro acidente, quando a nova Alfa Romeo de Lulla Gancia teve os freios travados, saiu da pista e desceu o barranco. A piloto saiu ilesa do acidente, mas como o carro não pode ser colocado de volta na estrada, estava fora da corrida.

Mais abandonos foram acontecendo: Amílcar Corrêa no Km 64; Eduardo Schrappe no 73; Barranco/Nabuco no 142 e Gilberto Castilho no 160.

O carro de Catharino Andreatta, que liderava o pelotão, na altura do quilômetro 170 começou a soltar uma espeda fumaça e o carro acabou parando no 178, com a junta do cabeçote queimada.

Antes de Apucarana abandonaram: Eduardo Scuracchio no Km 299, Olidir Pereira no 299 e Eduardo Nahum no 328.

A ordem de chegada em Apucarana foi a seguinte: 1º 81; 2º 74; 3º 26; 4º 62; 5º 44; 6º 10; 7º 95; 8ª 36; 9º 82; 10º 60; 11º 28; 12º 125; 13º 25 etc.

Com os tempos corrigidos, liderou a etapa Jayme Silva, com Ubaldo Lolli em segundo, Ciro Cayres em terceiro, Ângelo Cunha em quarto e Fernando Toco Martins em quinto. O piloto Hélio Mazza chegou a Apucarana fora do tempo limite estipulado pela organização e com isso acabou excluído da prova.

[Ver RESULTADOS 1965/31](#)



À esquerda Catharino Andreatta (Carretera Chevrolet) e à direita George Perrot (Abarth Tuffão)

A ordem de largada em Apucarana seguiu a classificação geral dos carros, saindo na primeira fila os dois Abarth Simca.

Alguns carros não alinharam para o retorno a Curitiba: O Simca nº 1 de Leonie e Ary Cayres, que tinha sofrido um acidente no trecho até Apucarana e que, embora terminasse a prova, a equipe Simca achou mais prudente não retornar; o Malzoni 11 de Francisco Lameirão, que tinha partido de Curitiba sem o parabrisas que tinha quebrado, fazendo com que piloto e acompanhante chegassem em Apucarana com o rosto roxo e todo enrugado, não tendo condições físicas de continuarem; e o Interlagos nº 76 de Rubem Murr, além do 1093 nº 49 que fora desclassificado.

Com essas deserções, 35 carros partiram de Apucarana com direção a Curitiba, então debaixo de chuva, o que prejudicava muito, as carreteras, que não tinham nenhuma proteção contra esse tipo de intempérie.

Os dois Abarth tomaram a frente e começaram a abrir grande vantagem para os demais. Logo atrás lutavam o Simca Tempestade de Ciro Cayres e a Carretera Ford de Ângelo Cunha, Seguido pelo Malzoni de Marinho e pela Carretera Simca de Fernando Toco Martins.

Pouco depois de iniciada a etapa, o Simca da dupla Mário Castadelli/William Auada capotou, felizmente sem maiores consequências para os seus ocupantes.

Logo depois abandonou o DKW de Roberto Dal Pont e no mesmo local também ficou parado o Interlagos de Lécio Machini/Aguinaldo Serra.

Affonso Ebbers, que corria num Chevrolet 1928, com motor Corvette, sem capota, não teve como continuar com tanta chuva e acabou abandonando na altura do quilômetro 156.

Foi no km 140 que aconteceu o abandono mais sentido, do Abarth Simca de Ubaldo Lolli, que estava a apenas 300 metros do outro Abarth. O carro quebrou a suspensão no mesmo ponto que havia sido soldada na corrida de Interlagos.

Maks Weser, que corrida em dupla com Jayme Rosenthal, também abandonou e, faltando 16 quilômetros para a chegada, foi a vez de Ettore Beppe, que fazia uma ótima corrida, lutando roda a roda com o JK de Lauro Maurmann e o último abandono foi de Osmar Coutinho, que parou sua Carretera Ford quando faltavam apenas 14 quilômetros para chegar em Curitiba.

Jayme Silva foi o primeiro nessa etapa, com Ângelo Cunha em segundo, Ciro Cayres em terceiro, Marinho Camargo em quarto e Fernando Toco Martins em quinto.

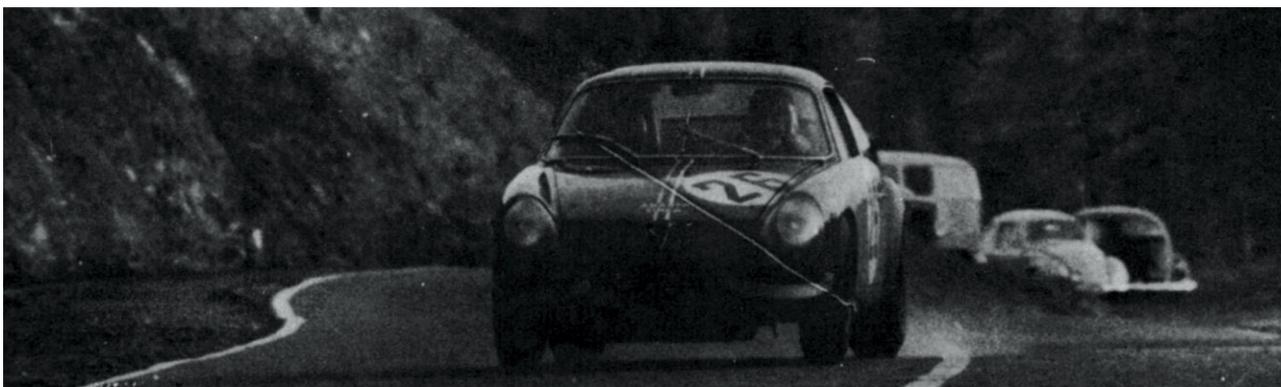
[Ver RESULTADOS 1965/32](#)



Marinho Camargo (DKW Malzoni)

Com a soma dos tempos dos dois trajetos, o vencedor da prova foi Jayme Silva, seguido por Ciro Cayres, Ângelo Cunha, Marinho César Camargo, Fernando Toco Martins e Piero Gancia.

[Ver RESULTADOS 1965/33](#)



Jayme Silva (Abarth Simca 26) vencedor da prova

63 – CAMPEONATO DO NORTE DO URUGUAI

A terceira rodada do Campeonato do Norte do Uruguai foi disputado no dia 15 de agosto na cidade de Tacuarembó, no Uruguai e vencida pelo brasileiro Roberto Planella, que liderava o campeonato.

O resultado dessa etapa foi o seguinte: 1º Roberto Planella (Interlagos) – 46m17s0; 2º Jair Tasch (DKW Vemag) – 47m38s; 3º Milton Ventimiglia (Simca) – 48m38s; 4º Amauri Faraco (Simca) – 49m13s.

64 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART - CURITIBA

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Kart, promovido pelo Jornal O Globo, patrocinado pela Shell e organizado pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, foi realizada no circuito da Avenida Presidente Kennedy, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, no dia 21 de agosto.

Os participantes foram mais uma vez ameaçados pelos dirigentes do Automóvel Clube do Brasil, e com isso, apenas 15 kartistas compareceram ao evento, sendo 14 na Classe Brasil e apenas 1 na Internacional.

Apesar disso, pelo menos nessa etapa já se fizeram presentes dois kartistas de São Paulo, Emerson Fittipaldi na Classe Brasil e Carlos Savoia na Internacional.

Savoia, largou, deu apenas uma volta e recolheu o seu kart, pois de acordo com o regulamento da prova, havendo apenas um piloto na classe, este deveria dar apenas uma volta para ter direito à pontuação.

A prova foi bastante disputada e vencida pelo carioca Geraldo Rocha, ficando assim a classificação final: 1º - Geraldo Rocha (RJ) – 32 - Silpo Kart - 62 voltas; 2º - Luiz Moura Brito (PR) – 11 - Silpo Kart - 62 voltas; 3º - João Vital (RJ) – 2 - Silpo Kart - 60 voltas; 4º - Mário Júlio de Moraes (RJ) – 27 - Rois Kart - 59 voltas; 5º - Reinaldo Rizman (PR) – 6 - Rois Kart - 57 voltas; 6º - George Bueno Gomm (PR) – 17 - Rois Kart - 57 voltas; 7º - Paulo Nascimento (PR) – 129 - Rois Kart - 46 voltas; 8º - Antônio Ernesto (PR) – 88 - Rois Kart - 46 voltas; 9º - Antônio Monarca (RJ) – 50 - Silpo Kart - 46 voltas.

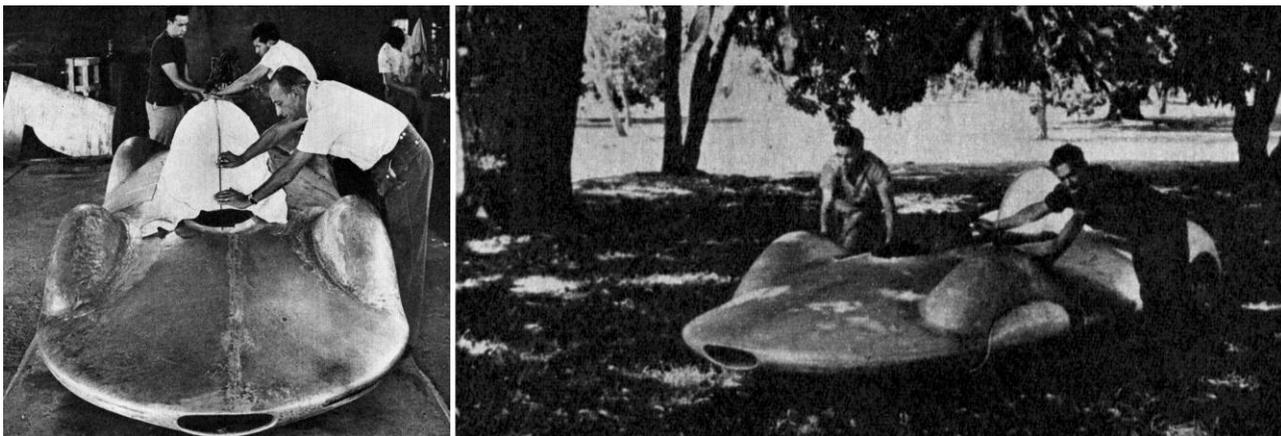
65 – INAUGURAÇÃO DO RIO PRETO KART CLUBE - SP

No dia 29 de agosto foi disputada uma prova de inauguração do kartódromo do Rio Preto Kart Clube, na cidade do mesmo nome do interior de São Paulo. Os vencedores foram Antônio Carlos Guimarães e Joaquim Cacao Matos, com um Mini Kart, que completou 108 voltas. Em segundo lugar se classificaram Carlos Savoia/Ludovino Perez Jr, com Mini Kart e 104 voltas.

Em terceiro lugar ficaram Amadeu e Bolha (92 voltas), em quarto Eunice dos Santos (76 voltas), e em quinto Cacao/Maneco Combacau (55 voltas), dos dois primeiros com Rois Kart e os últimos com Mini.

66 – TESTE DO CARCARÁ

No dia 29 de agosto, o piloto Anísio Campos, assessorado por Jorge Lettry, chefe do Departamento de Competições da Vemag, e por Rino Malzoni, testou pela primeira vez o “Carcará”, carro com o qual os pilotos da Vemag tentariam tempos depois, estabelecer, pela primeira vez, o recorde nacional de velocidade em linha reta. O teste foi feito pela manhã durante aproximadamente 40 minutos, tendo os responsáveis pela construção do carro optado por esse horário para aproveitar o pequeno movimento das estradas próximas à Fazenda Chimbó, onde o carro foi construído. Não foi um teste de velocidade, mas de comportamento do carro, sendo o teste considerado muito bom. O Carcará foi um carro com aerodinâmica destinada ao estabelecimento de recorde de velocidade, por inspiração de Jorge Lettry, e foi construído a partir do chassi tubular do Fórmula Júnior com motor DKW Vemag construído por Toni Bianco e Chico Landi. O Carcará foi fabricado na Fazenda Chimbó, de propriedade de Rino Malzoni, pelas mãos do piloto e projetista de automóveis Anísio Campos.



O Carcará na fazenda de Matão, com Rino Malzoni

67 – KART NO RIO DE JANEIRO

O recém-fundado Clube Internacional de Kart da Guanabara, organizou no dia 29 de agosto uma corrida para karts da classe Internacional, reunindo 20 pilotos no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro.

A prova foi dividida em três baterias de classificação e uma de repescagem, classificando dois pilotos por bateria, totalizando oito na prova final que foi vencida por César Faria que estreava seu Tecno Parilla.

O resulta final foi o seguinte: 1º César Faria (RJ) – 34 – Tecno Parilla – 26 voltas; 2º Luís Cláudio Mattos (RJ) – 1 – Dart Saeta – 26 voltas; 3º Antônio Bandeira (RJ) – 15 – LB McCulloch – 25 voltas; 4º Víctor Perdigão (RJ) – 23 – Vittorio McCulloch – 25 voltas; 5º Mucio Lodi (RJ) – 26 – McCulloch – 25 voltas; 6º Otávio Durão (RJ) – 39 – Rois McCulloch – 24 voltas; 7º Horácio Alberto Orfila (RJ) – 19 – Rois McCulloch – 20 voltas; 8º Hermano Durão (RJ) – 9 – Vittorio McCulloch – 18 voltas.



34 – César Faria – 26 – Mucio Lodi – 23 – Víctor Perdigão – 1- Luís Cláudio Matos

68 – ACB ANUNCIA PAZ NO RIO DE JANEIRO

No dia 1º de setembro, o Automóvel Clube do Brasil informou à imprensa, que as Federações do Estado da Guanabara (ligada ao ACB) e a Carioca (filiada à CBA) teriam firmado um protocolo preliminar para fundi-las numa única entidade. Por causa desse protocolo, as competições que fossem programadas pela Comissão Desportiva do ACB, seriam realizadas com a concordância e o apoio das duas entidades. O acordo seria fruto de um diálogo provocado pelo presidente do CND, General Elói Menezes.

69 – ACESP SE FILIA À FEDERAÇÃO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO

Na mesma época, no dia 1º de setembro, o General Elói Menezes, presidente do Conselho Nacional de Desportos afirmou, ao chegar à capital bandeirante: “Estou aqui para resolver os problemas do automobilismo em São Paulo e daqui não sairei até uma solução cabal”. Depois de se reunir com as partes interessadas, o General conseguiu que o ACESP se filiasse à Federação Paulista de Automobilismo e, para que isso ocorresse, Wilson Fittipaldi se demitiu da presidência da Federação que passou a ser presidida por Elói Gogliano. Wilson Fittipaldi demonstrou, com seu ato de renúncia, ser um dos maiores automobilistas da história brasileira, abrindo mão de um cargo para o qual fora legalmente eleito, para que, com esse ato pudesse colaborar com a pacificação do automobilismo paulista.

70 – RALLY “7 DE SETEMBRO” – ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O Jornal o Globo, com patrocínio da Shell e aprovação da CBA, pretendia organizar no dia 7 de setembro, mais uma edição do Rally do Estado da Guanabara, prova que vinha se tornando tradicional.

Entretanto, o Governo da Guanabara vetou a realização desse evento nas ruas Cariocas, obviamente influenciado pela “nefasta” atuação dos dirigentes do Automóvel Clube do Brasil.

Os organizadores então procuraram as prefeituras de Niterói, Petrópolis e Teresópolis, que encamparam a ideia e assim possibilitaram a organização do “Rally Sete de Setembro”, com os carros largando em Niterói, seguindo na direção de Teresópolis e de lá para Petrópolis.

O evento foi repleto de êxito, tendo o seguinte resultado: 1º João Vital/Ardelin Pinto (10); 2º Antônio Carlos e Alberto Nunes (2); 3º Gerard Charles/Johanna De Laive (56); 4º Hélio Portela/José Wilcar (62); 5º Guether Mers/Horst Schup (49); 6º Pedro Octavio/Rômulo Rubens (55); 7º Arnaldo Tarsso/Maria Helena (44); 8º Marcelo José/Murilo Cláudio (15); 9º Christofer Burrowers/Luís Passos (38); 10º Arnaldo Rocha/Maria Leonor (45).

71 – 4 HORAS DE CASCAVEL - PARANÁ

No dia 7 de setembro foi realizada uma corrida automobilística na cidade de Cascavel, no Oeste Paranaense, num circuito de quase 7 mil metros, com piso com segmentos em asfalto, pedra e terra, que contou com a participação de 13 pilotos, da categoria Turismo Força Livre.

O vencedor foi Olidir Pereira, que pilotou um DKW Vemag, atingindo cerca de 108 km/h de média para uma corrida de 4 horas, o segundo foi Ângelo Cunha (DKW) e terceiro Zilmar Beux (Simca).

[Ver RESULTADOS 1965/34](#)

72 – CORRIDA DE KART EM VITÓRIA - ES

Como parte das comemorações dos 414 anos de fundação da cidade de Vitória, no Espírito Santo, foi organizada uma corrida de kart, com a participação de pilotos do Rio de Janeiro e São Paulo. A prova, disputada num circuito à beira da praia de Vitória, foi uma total desorganização. Marcada para a manhã do feriado de 7 de setembro, a prova somente foi disputada no período da tarde, quando surgiu um novo desencontro: a prova inicialmente tinha sido definida por seu regulamento como tendo 1 hora de duração, mas pouco antes da largada, os organizadores, por pressão dos pilotos do Rio de Janeiro, queriam que a prova fosse disputada em uma bateria de 30 minutos. Depois de muita discussão, ficou definido que a prova seria disputada em três baterias de 20 minutos cada, com resultado final apurado pela soma dos

tempos das três baterias. A primeira bateria foi vencida por Vitor Perdigão, seguido por Antônio Bandeira, Marivaldo Fernandes e Mauro Arthur Forjaz. A segunda teve como vencedor César Faria, ficando em segundo Marivaldo, em terceiro Perdigão e em quarto Forjaz. Quando todos se preparavam para a terceira bateria, o público invadiu a pista e, como o policiamento não conseguiu restituir a ordem, a prova acabou ficando com a realização de apenas duas das três baterias previstas, sendo o seguinte o resultado final: 1º Vitor Perdigão (RJ) 23 – Vitorio McCulloch; 2º Marivaldo Fernandes (SP) – 45 Mini Kart; 3º César Faria (RJ) – 34 – Tecno Parilla; 4º Antônio Bandeira (RJ) – 15 – Rois McCulloch; 5º – Mauro Arthur Forjaz (RJ) – 12 - Mini Kart; 6º Aurelino Leal (RJ); 7º Roy Martin (RJ); 8º Álvaro Barroso (RJ).



Antônio Bandeira (15) e Victor Perdigão (23) durante a corrida em Vitória

73 – CIRCUITO DE VITÓRIA - ES

Como complemento às festividades do aniversário de fundação da cidade de Vitória, foi realizado no dia 8 de setembro, uma quarta-feira, a prova “I Circuito de Vitória”, com duas corridas, uma para Estreantes e Novatos e outra para os carros do Grupo III do Anexo J da FIA, com participação dos protótipos nacionais. Estavam presentes as equipes de fábrica da Simca e da Willys, sendo que dessa feita o desfalque era da equipe da Vemag.

A prova para estreantes, disputada em 10 voltas por um circuito de rua de 4.600 metros, foi facilmente vencida por Lian Duarte que estreava um Renault R-8 em pistas nacionais.

Na primeira volta da corrida, o piloto carioca Waldemar Silva saiu da pista e se chocou contra uma árvore. O piloto nada sofreu, mas o carro ficou inutilizado.

Com o abandono de Waldemar, restaram seis carros na disputa, número que logo foi reduzido com a exclusão do carro de Feres Frayha Neto que entrou nos boxes pela saída.

Lian venceu com o tempo de 36m25s2, ficando em segundo o Gordini de Petrônio Afonso e em terceiro o DKW de Neudy Geraldês.

[Ver RESULTADOS 1965/35](#)



Lian Duarte (Renault R-8) vencedor da prova de Estreantes e Novatos

A prova principal foi disputa por 14 carros, com Jayme Silva assumindo a liderança imediatamente. Ciro Cayres, no Simca TGT acabou largando mal, porque ficou alinhado com o motor desligado, só se tocando quando a bandeira foi acionada. Felizmente o carro pegou imediatamente e com isso o piloto ainda conseguiu largar no bolo dos carros participantes.



21 – Carol Figueiredo (Interlagos) – 1 – Ubaldo Lolli (Simca Tufão)

Ainda na primeira volta ocorreu a primeira desistência, quando o motor do Renault 1093 de Pedro Victor Delamare explodiu, deixando piloto a pé. Nova desistência ocorreu na quinta volta, com a Alfa Zagato de Piero Gancia se retirando com o motor fundido.

Wilson Fittipaldi Jr. que corria em segundo, sendo o único a acompanhar o Abarth de Jayme Silva, teve o cabo do acelerador solto na 17ª volta. O piloto entrou nos boxes, onde o reparo foi feito em curto espaço de tempo, porém na volta de retorno o piloto acabou batendo no meio-fio, empenando a suspensão e ficando fora da corrida.

Com isso, o público se ligou na luta que passou a ser travada entre o Simca Tempestade de Ciro Cayres e outro Alpine, pilotado por Luiz Pereira Bueno, que durou até faltarem quatro voltas para o término da corrida, quando Bueno teve problemas com a embreagem do carro, não tendo mais condições de ameaçar a posição de Ciro Cayres.

Jayme venceu seguido por Ciro Cayres. Luiz Pereira Bueno, Carol Figueiredo e Rodolpho Costa.

[Ver RESULTADOS 1965/36](#)



Jayme Silva (Abarth Simca) vencedor da prova.

74 – CONFEDERAÇÃO TOMA DECISÃO COM RELAÇÃO AO ACB

No dia 10 de setembro, a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, se reuniu em Brasília para estudar a situação criada pelo Automóvel Clube do Brasil, quanto às ameaças que o referido clube e suas filiadas vinham divulgando. A nota oficial da CBA foi a seguinte:

- Em reunião extraordinária, convocada para examinar a situação nacional do desporto automobilístico e decidir sobre as negociações levadas a efeito visando ao enquadramento do ACB e entidades a ele vinculadas ao sistema confederado estabelecido pela legislação em vigor, a presidência, o Conselho Diretor e o Conselho Técnico da Confederação Brasileira de Automobilismo, decidiram:

1) Dar instruções à Federação Carioca de Automobilismo para como medida preliminar para a concessão de filiação do ACB, exigir da referida entidade que providencie a anulação imediata dos registros em cartório da Federação de Automobilismo do Estado da GB e da Federação Bandeirante de Automobilismo, sociedade civis impedidas de funcionar nas áreas de sua jurisdição como associações automobilísticas.

2) Conceder ao ACB o prazo improrrogável de 8 dias para seu enquadramento nos termos da portaria ministerial nº 42, de 23/02/65, sob pena de ser processada a suspensão de seu alvará de funcionamento como entidade desportiva automobilística.

Assinaram a nota: o deputado Edgar Bezerra Leite, presidente da CBA; deputado Último de Carvalho, presidente do Conselho Diretor; deputado Nicolau Tuma, presidente do Conselho Técnico; marechal Mendes de Moraes, deputado Cunha Bueno, membros do Conselho Diretor da CBA.

75 – SHELL TROPHY EM SNETTERTON - INGLATERRA

O piloto carioca Gilberto Augusto foi para a Inglaterra, onde participou de algumas corridas de automóveis. A primeira ocorreu no dia 12 de setembro, no autódromo de Snetterton, quando foi disputado o Shell Trophy, para carros Sport. Gilberto pilotou um Abarth Simca 1300 da equipe de John Willment, se colocando em sétimo lugar geral e 2º na classe até 1.600 cc.

O vencedor da prova foi o italiano Ludovico Scarfiotti, pilotando uma Ferrari 275 P2, ficando em segundo Jean Guichet, com Ferrari Dino 206. Os principais classificados foram: 3º Nino Vaccarella (Ferrari 275 P2); 4º Mike Parkes (Ford GT 40 7 litros); 5º Jo Bonnier (Porsche 904); (não temos o 6º colocado); 7º Gilberto Augusto (Abarth Simca 1300); 8º Nicha Cabral (Ford GT 40); 9º Herbert Linge (Porsche 911).

76 – GP IV CENTENÁRIO DO RIO DE JANEIRO

O grande evento automobilismo do ano foi, sem dúvida, o GP IV Centenário do Rio de Janeiro, realizado no dia 19 de setembro, pelo Automóvel Clube do Brasil, no Circuito da Barra da Tijuca.

A Confederação Brasileira de Automobilismo teve uma posição política e não interferiu negativamente na realização do evento, mesmo porque, o clube da Rua do Passeio, já havia feito um acordo com a Federação Carioca de Automobilismo para a sua organização.



21 – Bird Clemente (Interlagos) – 64 – Pedro Jaú (Simca Tufão) – 28 – Piero Gancia (Alfa GTZ)

A prova teve 53 carros inscritos, um número muito elevado para os padrões da época. As três montadoras estavam presentes na prova. A Simca levou para o Rio de Janeiro nada menos que 7 carros: os dois Abarth já tradicionais, o Abarth com motor Simca Tufão; o Tempestade, e três Simca do Grupo III. A Willys compareceu com seus dois Alpine e os três Interlagos. Por sua vez a Vemag estava presente com seus três DKW Malzoni e dois Belcar. A equipe Jolly Gancia levou para o Rio a Alfa GTZ para Piero Gancia e a Giulia para Emílio Zambello. Porém a inscrição que mais chamou atenção foi da Ferrari 250GTO, com carroceira Drogo, inscrita por Camillo Christóforo. Esse carro era a Ferrari 250TR que pertencera a José Gimenez Lopes e posteriormente a Jean Louis Lacerda e que, acidentada em São Paulo, tinha sido enviada para a Itália, onde recebeu uma carroceria GTO fabricado por Piero Drogo, havendo substanciais diferença entre essa versão e a tradicional fabricada por Giotto Bizzarrini e isso iria dar muita confusão ao final da corrida. Entre os restantes, havia uma série de Interlagos, 1093, Simca, Belcar, etc.

Os Abarth Simca, tinham sido retidos pela alfândega, sob a alegação de que tinham entrado no País como carros experimentais, pelo período de um ano e, como esse prazo havia expirado, a alfândega brasileira determinou que deveriam retornar para a origem de onde vieram, a Europa.

Com isso, esses carros e mais o protótipo Tempestade, não participaram da prova de classificação que foi totalmente dominada pela Ferrari de Camillo, que registrou o tempo de 1m55s0, ficando com a pole-position para a largada. O segundo tempo foi do Alpine de Luiz Pereira Bueno, com 2m02s0, mesmo tempo de Marinho que, com o DKW Malzoni assegurou a terceira posição.

Participaram dessa prova, vinte e oito carros, ficando o grid de largada assim formado:

P	Piloto	UF	Nº	Carro	Tempo	Média
1	Camillo Christóforo	SP	18	Ferrari 250 GTO	1m55s0	134,609
2	Luiz Pereira Bueno	SP	46	Willys 1300	2m02s0	126,885
3	Marinho Camargo	SP	10	DKW Malzoni	2m02s0	126,885
4	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	47	Willys 1300	2m06s0	122,857
5	Francisco Lameirão	SP	11	DKW Malzoni	2m08s0	120,938
6	Piero Gancia	SP	28	Alfa Romeo GTZ		

7	Bird Clemente	SP	21	Willys Interlagos
8	José Carlos Pace	SP	22	Willys Interlagos
9	Norman Casari	RJ	96	DKW Vemag
10	Anísio Campos	SP	38	DKW Vemag
11	Carol Figueiredo	SP	12	Willys Interlagos
12	Lauro Soares	SP	1	Simca Tufão
13	Pedro Jaú	SP	64	Simca Tufão
14	Manuel Maria	RJ	30	Willys Interlagos
15	Bruno Barracano/Roberto Nabuco	SP	36	DKW Vemag
16	Celso Gerbassi	RJ	33	DKW Vemag
17	Hélio Mazza	RJ	75	Willys Interlagos
18	Pedro Victor Delamare	SP	84	Renault 1093
19	Maurício Chulam Neto	RJ	111	Renault 1093
20	Ricardo Achcar	RJ	100	Willys Interlagos
21	Narciso Sá	RJ	14	Willys Interlagos
22	Paulo Serrador	RJ	70	Willys Interlagos
23	Gilberto Kamintzer	RJ	15	Renault 1093
24	Sérgio Bove	RJ	66	Dodge Valiant
25	Fernando Pereira	RJ	45	Renault 1093
26	Lair Carvalho	RJ	49	Renault 1093
27	Petrônio Affonso	RJ	24	Renault 1093
28	Emílio Zambello	SP	25	Alfa Romeo Giulia TIS



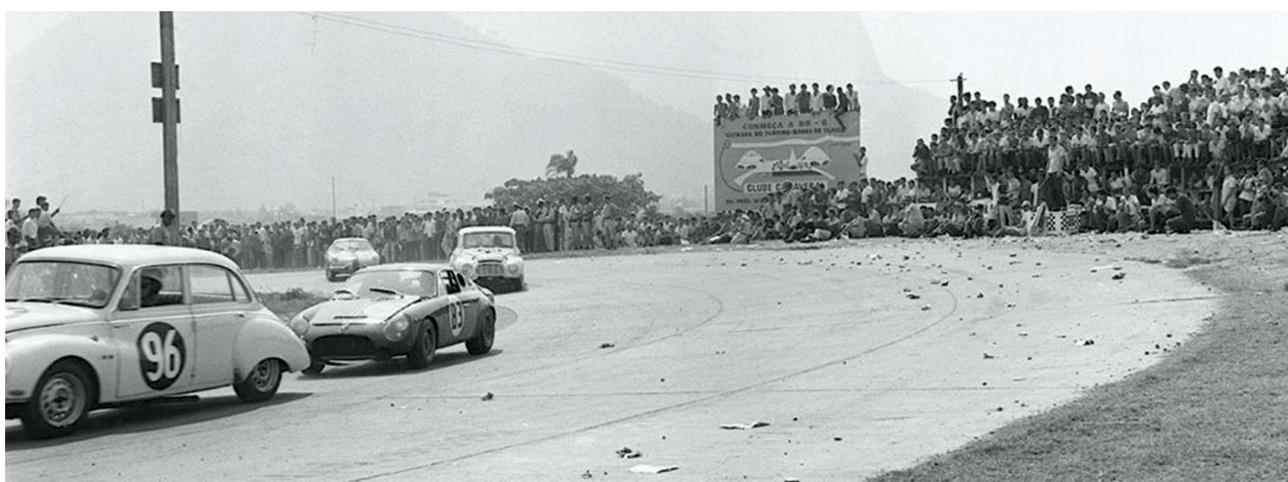
Nesse momento da prova, Jayme Silva (Abarth Simca 26) estava à frente de Camillo Christóforo (Ferrari 250 GTO 18), Marinho Camargo (DKW Malzoni 10) e Ciro Cayres (Abarth Simca 44)

Como o limite de participantes da prova era de 40 e, como apenas 28 participaram da prova de classificação, os organizadores permitiram que outros carros alinhassem nas últimas posições do grid de largada, entre eles os carros da Simca, ficando o grid de largada assim complementado:

P	Piloto	UF	Nº	Carro
29	Fernando Toco Martins	SP	83	Abarth Simca PT
30	Ciro Cayres	SP	44	Abarth Simca
31	Jayme Silva	SP	26	Abarth Simca
32	Ubaldo Lolli	SP	62	Simca TGT
33	Eduardo Scuracchio	SP	5	DKW Malzoni
34	Romeo Partezan	SP	37	DKW Vemag
35	Carlos Erymá	RJ	35	Willys Interlagos
36	Leonie Cayres	SP	2	Simca Tufão
37	George Pappas	DF	23	DKW Vemag
38	Walter Hahn Jr.	SP	88	Simca Rallye
39	Feres Frayha Neto	RJ	56	VW Sedan
40	Paulo Vargas	RJ	55	VW Sedan

Iniciada a corrida, às 9h50 de uma manhã de sol, a Ferrari de Camillo Christófaru saltou na frente, seguida pelo Malzoni de Marinho, pelos Alpine de Luiz Pereira Bueno e Wilson Fittipaldi, com os quatro ponteados a primeira volta, com a Ferrari já abrindo 8 segundos de vantagem para Marinho. A partir da quinta colocação vinham o Malzoni de Lameirão, os Abarth de Jayme Silva, Ciro Cayres e Fernando Toco Martins, e o Simca Tempestade de Ubaldo Lolli, com os quatro, mesmo largando nas últimas posições, já aparecendo entre os primeiros, Bird Clemente, Interlagos nº 21, Piero Gancia, Alfa GTZ nº 28, Emílio Zambello, Alfa Giulia nº 25, e Eduardo Scuracchio, Malzoni nº 5 completavam o grupo da frente.

Na segunda volta, os Abarth de Jayme Silva e Ciro Cayres já ocupavam a segunda e terceira colocações e na terceira, com Camillo colocando uma volta de vantagem para os quatro últimos, a sua vantagem tinha subido para 14 segundos.



Passagem dos carros pelo "S" com Norman Casari (DKW Vemag 96) à frente de Fernando Toco Martins (Abarth Tufão 83), 35 – Anísio Campos (DKW Vemag 35) e Carol Figueiredo (Interlagos 12)

Pouco depois, Luiz Pereira Bueno passou por Marinho, mas acabou batendo no meio-fio, perdendo cerca de 50 segundos nos boxes para trocar a roda danificada.

Na 10ª volta os Abarth aumentaram o ritmo e se aproximaram da Ferrari. Pouco depois, Jayme tomou a dianteira e passou a andar o mais rápido possível, na tentativa de fazer com que Camillo, se envolvesse na disputa quebrando o seu carro, mas Camillo passou a correr com a cabeça e se posicionou em segundo, com Ciro nos seus calcanhares.

Fernando Toco Martins, que ocupava a quarta colocação, acabou se empolgando e na curva do Corsário saiu da pista, bateu num poste, capotou e ficou fora da corrida. Felizmente nada de mais grave aconteceu com o piloto.

Um pega que empolgava o público presente era travado entre o Interlagos de Bird Clemente, a Alfa GTZ de Piero Gancia e a Alfa Giulia de Emílio Zambello.

Ubaldo Lolli, que passou a ocupar a quarta colocação com o abandono do Abarth de "Toco", deu uma rodada na reta da praia, perdendo muitas posições. Outro piloto que enfrentou problemas foi Francisco Lameirão no Malzoni nº 11, que corria sem o para-brisas.

Com vinte voltas completadas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Jayme Silva (Abarth-26); 2º Camillo Christófaru (Ferrari-18); 3º Ciro Cayres (Abarth-44); 4º Marinho (Malzoni-10); 5º Wilson Fittipaldi Jr. (Alpine-47); 6º Luiz Pereira Bueno (Alpine-46); 7º Eduardo Scuracchio (Malzoni-5); 8º Ubaldo Lolli (Simca TGT-62); 9º Emílio Zambello (Alfa-25); 10º Piero Gancia (Alfa-28); 11º Bird Clemente (Interlagos-21); 12º Carol Figueiredo (Interlagos-12).

Ciro Cayres passou por Camillo, mas logo depois teve o motor do seu carro estourado, jogando óleo para todo lado, inclusive no para-brisa da Ferrari, fazendo com que o “Lobo do Canindé” passasse a ter dificuldades para enxergar a pista.

Luiz Pereira Bueno, que vinha recuperando terreno foi obrigado a fazer nova parada nos boxes, perdendo mais 30 segundos.

Na volta 33, Camillo Christófaru registrou a melhor volta da prova, com o tempo de 1m52s4, média de 137,722 km/h.

Com 40 voltas completadas, 2/3 da prova, as posições eram as seguintes: 1º Jayme Silva (Abarth-26); 2º Camillo Christófaru (Ferrari-18); 3º Marinho (Malzoni-10); 4º Wilson Fittipaldi Jr. (Alpine-47); 5º Eduardo Scuracchio (Malzoni-5); 6º Luiz Pereira Bueno (Alpine-46); 7º Ubaldo Lolli (Simca TGT-62); 8º Bird Clemente (Interlagos-21); 9º Piero Gancia (Alfa-28); 10º Emílio Zambello (Alfa-25); 11º Carol Figueiredo (Interlagos-12); 12º José Carlos Pace (Interlagos-22).

Quando parecia que o resultado da corrida estava definido, o líder Jayme Silva não completou a volta 57. Faltando pouco mais de 3 voltas para o final, o Abarth Simca teve quebrado um cubo de roda, perdendo uma roda e ficando fora da corrida.

Com isso, Camillo Christófaru, com três voltas de vantagem para Marinho, pode completar as últimas voltas sem forçar o ritmo, recebendo a bandeirada de chegada depois de 1h56m23s6, média de 132,997 km/h.

O último momento de apreensão ocorreu quando o carro de Piero Gancia ficou sem gasolina e parou na pista, quando ocupava a sétima posição. Piero desceu do carro e, como era permitido à época, empurrou o carro até a linha de chegada, terminando apenas na 14ª posição.

[Ver RESULTADOS 1965/37](#)



O vencedor da prova, Camillo Christófaru (Ferrari 250 GTO Drogo)

Ao final da prova, Chico Landi, que chefiava a equipe da Simca, apresentou um protesto contra a Ferrari de Camillo Christófaru, alegando que não se tratava de um carro “GT”, mas sim de um “Protótipo”.

O protesto fazia muito sentido para a equipe Simca, pois, uma vez considerando-se a Ferrari como protótipo, os três primeiros não concorreriam aos prêmios e o resultado geral da prova os excluía, permitindo que apenas os carros enquadrados no Grupo III do Anexo J da FIA, fossem classificados e, com isso, o vencedor seria o Abarth Simca.

Depois de muita discussão, com a Federação Paulista remetendo ao Automóvel Clube a ficha de homologação do carro, que tinha sido trazida da Itália, os comissários desportivos enquadraram a Ferrari no Grupo III, confirmando sua vitória e rejeitando o protesto da Simca.

Com relação a esta prova, deve-se ressaltar que foi a última disputada na pista da Barra da Tijuca e também a última organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, até que este se filiasse à Federação Carioca de Automobilismo durante os anos 1970.

Outra ressalva: o Automóvel Clube acabou não pagando o valor dos prêmios, mais uma vez dando “calote” nos participantes.

77 – PRÊMIO PREFEITO FARIA LIMA DE KART

Essa prova organizada pela recém-fundada Associação dos Kartistas de São Paulo e disputada no dia 19 de setembro, numa pista improvisada no Pavilhão da Bienal de São Paulo, no Parque do Ibirapuera. O vencedor foi “Jacaré”, pilotando um Rois com motor McCulloch, mas o piloto acabou sendo desclassificado por ter utilizado um pistão que não era original do referido motor. Com isso, o vencedor foi Durval Viscardi. Resultado: 1º Durval Viscari (Silpo nº 77) – 68 voltas; 2º João Vital (Silpo nº 255) – 67 voltas; 3º Emerson Fittipaldi (Mini nº 7) – 66 voltas; 4º Sérgio Lotaaif (Silpo nº 37) – 66 voltas; 5º Tite Catapani (Rois nº 164) – 66 voltas; 6º Marivaldo Fernandes (Mini nº 45) – 64 voltas; 7º Júlio e Renato Barone (Silpo nº 51) – 60 voltas; 8º Duílio Pisaneschi (Silpo nº 50) – 55 voltas; 9º Eunice dos Santos/Mário Itapema (Rois nº 5) – 54 voltas; 10º Washington Soares (Rois nº 175) – 53 voltas; 11º José Colleone (Rois nº 222) – 52 voltas.



Durval Viscardi (77) vencedor da prova

78 – 100 MILHAS DE OULTON PARK

A segunda participação de Gilberto Augusto nas corridas da Inglaterra aconteceu no dia 19 de setembro, quando foram disputadas as 100 Milhas de Oulton Park.

O piloto brasileiro terminou a corrida na quinta colocação, na prova que teve o seguinte resultado: 1º Johann Abt (Abarth Simca 1300); 2º Driver (Lotus Elan); 3º Herbert Demetz (Lotus Elan); 4º Cayton (Marcos GT); 5º Gilberto Augusto (Abarth Simca 1300); 6º Manfred Mohr (Austin Healey Sprite); 7º Cugnet (DKW Auto Union SP); 8º Udo Schultz (BMW 1800 TI).

79 – PROVA DE KART ORGANIZADA PELA FEDERAÇÃO CARIOCA

No sábado, dia 25 de setembro, foi disputada uma corrida de kart organizada pela Federação Carioca de Automobilismo no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca, com a participação de 14 karts da classe Brasil, sagrando-se vencedor Paulo Roberto Monteiro, seguido por Geraldo Rocha, Mário Júlio de Moraes, João Renha e Paulo Reis.

80 – II CIRCUITO FORÇA LIVRE EM RECIFE

A segunda edição do “Circuito Força Livre de Recife” foi realizada no dia 26 de setembro e, como na primeira edição, contanto com a participação das duas Carreteras Gordini da equipe de fábrica.

Como prova preliminar foi realizada uma corrida para estreantes e novatos que contou com sete participantes e foi tranquilamente vencida por Armando Da Fonte que pilotou um DKW Vemag, ficando em segundo José Neves e em terceiro Thomé Carlos Dias.

[Ver RESULTADOS 1965/38](#)



No início da prova, Paulo Roberto Araújo (Simca) aparece à frente de Armando da Fonte (DKW Vemag)

A prova de fundo reuniu 8 carros, sendo favoritas as duas carreteras Gordini e o DKW Vemag preparado pela fábrica, pilotado pelo campeão pernambucano Gegê Bandeira.

A formação do grid de largada obedeceu ao critério de sorteio, ficando assim definido:

1ª Fila: 74 Marcos Castro (Interlagos); 20 – Niége Rossiter (Interlagos); 47 – José Carlos Pace (Gordini TC).

2ª Fila: 46 – Luiz Pereira Bueno (Gordini TC); 87 – Adjanits Vilar (Interlagos).

3ª Fila: 9 – Gegê Bandeira (DKW Vemag); 7 – Luciano Padilha (Gordini TC); 18 – Paulo Marinho (Gordini TC).

Iniciada a corrida, José Carlos Pace tomou a ponta, seguido por Luiz Pereira Bueno e Gegê Bandeira.

Na terceira volta, Bueno passou por Pace, com os dois carros da Willys sendo assediados pelo DKW de Gegê, que atraía a torcida do público presente à Cidade Universitária de Recife.

Na quinta volta ocorreram dois fatos importantes: o abandono do Interlagos de Marcos Castro e a ultrapassagem de Gegê por José Carlos Pace, fazendo o público ir ao delírio.

E a corrida de Pace durou pouco tempo, com o piloto abandonando depois de 9 voltas, com o rompimento da bomba d'água do motor do seu carro.

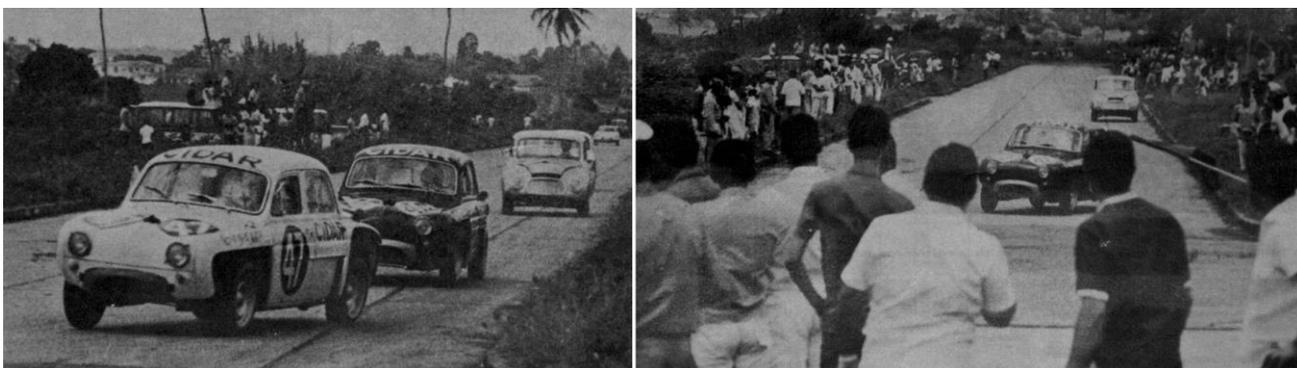
Com 19 voltas foi a vez de Paulo Marinho abandonar depois que uma pedra travou a ventoinha do carro, provocando o superaquecimento do motor.

E a corrida acabou chegando ao seu final, com Luiz Pereira Bueno e Gegê Bandeira fazendo corrida de mestres, com diferença de menos de dois segundos na bandeirada final.

O equilíbrio foi tão grande que os dois carros ficaram com o registro da melhor volta: 1m46s, média de 97,132 km/h, sendo o de Luizinho na 21ª volta e o de Gegê na 27ª.

Deve-se ainda se registrar que a cronometragem cometeu um erro, obrigando os dois primeiros a completarem 51 voltas, quando regulamento da prova previa apenas 50.

[Ver RESULTADOS 1965/39](#)



Enquanto esteve na prova José Carlos Pace (Gordini 47) liderou a prova seguido por Luiz Pereira Bueno (Gordini 46) e Gegê Bandeira (DKW Vemag 9) e, após seu abandono, Luiz Pereira Bueno passou a liderar, mas sempre com Gegê Bandeira muito perto, como vemos na foto à direita.

81 – SUSPENSO O ALVARÁ DESPORTIVO DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Como o Automóvel Clube não atendeu às exigências feitas pela Confederação Brasileira de Automobilismo para homologar a sua filiação à Federação Carioca de Automobilismo, esta Federação, entidade que comandava o automobilismo no então Estado da Guanabara, decidiu suspender, a partir do dia 28 de setembro o Alvará Desportivo da entidade, apresentando a seguinte nota:

- A Federação Carioca de Automobilismo, reunida nesta data por solicitação do presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo, não vem encontrando da parte dos dirigentes do Automóvel Clube do Brasil receptividade, à exceção do juiz Amílcar Laurindo Ribas, animado do propósito de conciliar a família automobilística e;

Considerando que o desporto automobilístico não pode continuar indefinidamente sujeito às oscilações e vacilações de entidades não oficiais e que entravam a pacificação;

Considerando que o Automóvel Clube do Brasil não atendeu aos prazos que lhe foram cominados pela Confederação Brasileira de Automobilismo, para enquadrar-se nos termos do Decreto-Lei nº 3,199, de 1941, deixando assim esvair-se sem uma demonstração evidente de sua parte, de seu propósito de filiar-se à Federação Carioca de Automobilismo;

Resolve proibir o Automóvel Clube do Brasil de patrocinar, participar ou realizar quaisquer provas ou competições desportivas no Estado da Guanabara, até que se enquadre nas disposições legais e regulamentares que regem o automobilismo, filiando-se à Federação Carioca de Automobilismo.

82 – DIRIGENTES CONFIRMAM PAZ NO AUTOMOBILISMO

Em reunião realizada no dia 1º de outubro, que contou com a presença do General Elói Menezes, Presidente do Conselho Nacional de Desportos, os desembargadores Elmano Cruz, Presidente da Federação Carioca de Automobilismo, e Amílcar Laurindo Ribas, presidente da “junta governativa” da “pirata” Federação de Automobilismo da Guanabara, resolveram reafirmar o protocolo de pacificação do

automobilismo carioca, que havia sido assinado há pouco mais de um mês. Os entendimentos dos dirigentes das entidades cariocas veio também evitar uma crise surgida com a suspensão do Automóvel Clube do Brasil. Apesar dessa nova nota, a suspensão continuou em vigor, com a Federação Carioca aguardando a apresentação da documentação do referido clube.

83 – ABARTH RETIDOS NA ALFÂNDEGA

Para análise do caso dos três Abarth Simca que foram importadas para o País, pela fábrica da Simca do Brasil, o Ministro da Fazenda nomeou uma comissão, com prazo até 31 de dezembro para concluir seus trabalhos. Os carros que tinham sido retidos pela Alfândega do Rio de Janeiro, logo após a realização do GP IV Centenário e que haviam ficado com Gino Bianco, que se responsabilizou como “fiel depositário”, foram transportados, em seguida, para Santos, onde aguardavam no armazém 19 o final do inquérito. Esses carros tinham sido importados como carros experimentais, com prazo de permanência no Brasil por um ano, prazo que terminou no dia 29 de julho e, assim sendo, não tinham autorização para permanecerem em território brasileiro. A Lei 4.510 proibia a importação de carros cujo preço no país de origem fosse acima de 3.500 dólares, e o valor dos carros era e, 1964 de 6.000 dólares e em 1965 de 8.000 dólares.



Um dos Abarth (44) no GP IV Centenário do Rio de Janeiro, antes de ser apreendido pela alfândega.

84 – 5ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

A quinta etapa do campeonato carioca de kart foi disputado no sábado, dia 3 de outubro, no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca, apresentando os seguintes resultados: 1 – Classe Internacional: 1º César Faria; 2º Otávio Duraõ; 3º Alcebíades Queiroz; 4º Mário Tinoco; 5º Francisco La Saighne. 2 – Classe Brasil: 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Geraldo Rocha; 3º Homero Rubin; 4º João Renha; 5º Antônio Monarca; 6º Isidoro Danon; 7º Odair Escalhão.

85 – APRESENTADO O WILLYS GÁVEA

No início de outubro foi apresentado ao público o primeiro carro de Fórmula 3 construído no Brasil, o Willys Gávea, carro fabricado no Departamento de Competições da Willys, por Toni Bianco e Nelson Brizzi.

As características do carro eram as seguintes:

Chassi – Tubular em aço sem costura de 1¼ de polegada.

Dimensões – Distância entre eixos de 2.250 mm, bitola dianteira: 1.370 mm; comprimento total: 4.150 mm; altura do solo: 75 mm; altura do carro: 720 mm.

Peso – total abastecido, sem piloto: 420 kg; distribuição de 42% na dianteira e 58% na traseira,

Tanque de combustível: 75 litros.

Rodas – de liga leve, dianteiras de 5x13 polegadas e traseiras 5,50x13 polegadas.

Pneus – Dunlop Racing.

Freios – Sistema de freios a disco na quatro rodas.

Arrefecimento – sistema de refrigeração de água por bomba do motor, com radiador dianteiro sem ventilador.

Direção – caixa por cremalheira com 1²/₄ de voltas de batente a batente, com volante de 280 mm de diâmetro.

Embreagem – de comando hidráulico.

Sistema elétrico – alimentado por bateria de 12 volts, com capacidade de 22 amperes/hora; motor de arranque com comando a solenoide; sem gerador; ignição por bobina e distribuição convencional.

Suspensão – independente nas 4 rodas com molas e amortecedores de dupla ação, concêntricos; carga de molas regulável por meio de calços tubulares; barra estabilizadora dianteira e traseiras de 11,8 mm.

Carroceria – Chapa de aço, fixada ao chassi por meio de molas, permitindo a retirada da carroceria em pouco tempo, e acesso a todos os componentes mecânicos do veículo.

Escapamento – duplo.

Motor – Renault de 4 cilindros instalado entre eixos na traseira do carro.

Câmbio – Renault de 5 velocidades.



O Gávea, com Wilson Fittipaldi Jr. ao volante e seus criadores: Luiz Antônio Greco, Toni Bianco e Nelson Enzo Brizzi

86 – CORRIDA DE KART NO RIO DE JANEIRO

O Clube Internacional de Kart da Guanabara organizou no dia 9 de outubro um evento de kart composto de três corridas, uma para a Classe Brasil, outra para a Internacional e uma terceira Vale Tudo. Os resultados foram os seguintes: Classe Brasil: 1º Paulo Roberto Monteiro; 2º Antônio Monarca; 3º João Renha. Classe Internacional: 1º César Faria; 2º Luís Cláudio Mattos; 3º Antônio Bandeira; 4º Ellis Mashborn. Vale Tudo: 1º César Faria.

87 – FESTIVAL INTERCLUBES

Depois de tanta polêmica, finalmente a Federação Paulista de Automobilismo pôde realizar uma competição automobilística em São Paulo, sem que houvesse pedidos na esfera judicial para proibir a sua realização.

E essa prova recebeu o nome de “Festival Interclubes”, que teve a seguinte programação:

Dia 09/10 – Sábado – Festival de Marcas com provas para Renault, Simca, DKW Vemag e Volkswagen, além das provas de classificação para as corridas de domingo.

Dia 10/10 – Domingo – Corrida para Turismo Força Livre, em seguida corrida para Mecânica Nacional; e como prova de fundo, para carros do Grupo III do Anexo J da FIA, juntamente com protótipos.

A primeira corrida foi destinada aos carros Renault 1093 e Gordini, reuniu onze carros e foi facilmente vencida pelo 1093 de Lian Abreu Duarte. Porém, o carro não passou na vistoria técnica, uma vez que se tratava do carro de Pedro Victor Delamare que vinha competindo em corrida do Grupo III e estava equipado com freios a disco, modificação não permitida pelo regulamento do Grupo II.

Dessa forma foi declarado vencedor Clóvis Pereira Bueno, seguido por Paulo Kato e Alberico Peliciotti.

[Ver RESULTADOS 1965/40](#)

Depois dessa corrida seria realizada a prova para DKW Vemag. Como para esse tipo de carro havia apenas 3 inscritos, os organizadores decidiram fazer uma corrida para os DKW juntamente com os cinco Simca presentes, com classificação em separado.

Roberto Gomez, o “Argentino” venceu com grande tranquilidade, com seu Simca Rallye, que ficou 27 segundos à frente do segundo colocado, o Simca de Ruy Santiago, em apenas 40 quilômetros.

Entre os DKW Vemag, o vencedor foi Nilson Pimazoni, com 20 segundos de vantagem para o segundo colocado, o piloto José Carlos Feres, e terminando ainda 41 segundos à frente de um Simca.

[Ver RESULTADOS 1965/41](#)

A última prova do “Festival de Marcas” foi destinada aos Volkswagen. Com 7 carros alinhados, apareceu o pai do piloto Antônio Carlos Fernandes, piloto do carro nº 6, que aos “berros” determinou que o rapaz retirasse o carro do grid de largada. Com esse fato, apenas 6 carros largaram e Nelson Soares Liberal não teve dificuldades em vencer, ficando em segundo Antônio Bueno e em terceiro Hércules Thomaz.

[Ver RESULTADOS 1965/42](#)

Depois das provas do “Festival de Marcas” ocorreu a prova de formação do grid de largada, para a prova do Grupo III uma vez que não compareceram carros das outras duas categorias.

E os carros da equipe Vemag dominaram amplamente, com os Malzoni nas três primeiras colocações, com Marinho fazendo o impressionante tempo de 3m55s5, média de 122,293 km/h.

Com essa prova, o grid ficou assim constituído:

1ª fila: 10 – Marinho (Malzoni) – 3m55s5; 6 – Anísio Campos (Malzoni) – 3m56s2; 11 – Lameirão (Malzoni) – 3m58s2.

2ª fila: 38 – Scuracchio (DKW) – 4m13s8; 88 – Ruy Santiago (Simca) – 4m26s0; 13 – Volante 13 (DKW) – 4m30s0.

3ª fila: 31 – Wilson Pietracolla (JK) – 4m31s5; 5 – Jaime Pistilli (JK) – 4m32s0; 87 – Marazzi (Simca) – 4m34s0.

4ª fila: 32 – Pieski (DKW); 84 – Delamare (1093); 41 – Clóvis Bueno (1093).

5ª fila: 55 – Osório (DKW); 3 – Peliciotti (1093); 28 – Gomez (Simca).

6ª fila: 19 – Marzanasco (DKW).

O domingo amanheceu com o tempo encoberto e logo veio seguido da “famosa” garoa paulistana que insistiu em cair durante todo o dia.

A primeira corrida foi dos carros Turismo Força Livre, que teve a participação de sete carros, sendo quatro carreteras, um Simca e dois DKW.

A luta deveria ficar, como já vinha ocorrendo, entre a Carretera de Caetano Damiani, até então invicta nas corridas de curta duração em São Paulo e a de Camillo Christófaru, em sua primeira fase de desenvolvimento.

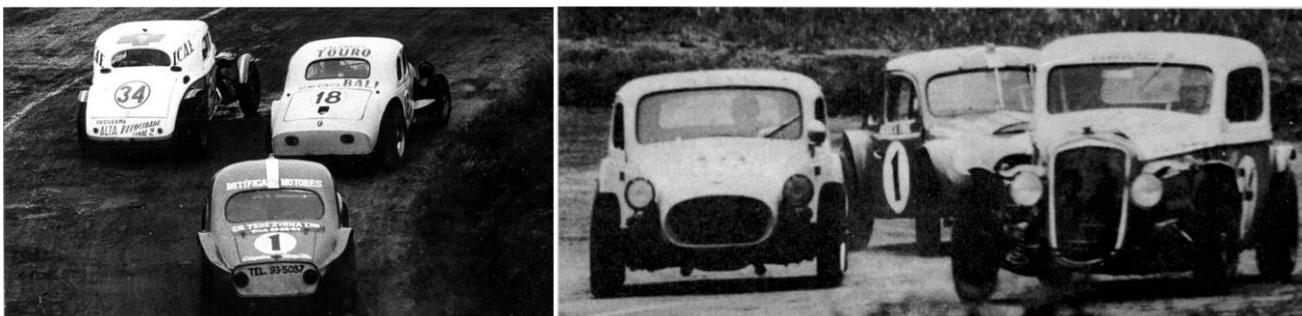
Iniciada a corrida, Camillo assumiu a ponta, seguido por Caetano, com os dois pilotos duelando pelos 8.000 metros do circuito de Interlagos.

Na 4ª volta, os dois fizeram suas melhores voltas, Camillo em 3m54s7 e Damiani em 3m54s8.

Mas a partir da quinta volta, o carro de Caetano teve uma queda de rendimento, permitindo que Camillo vencesse pela primeira vez ao volante da sua carretera que se tornaria um dos carros mais famosos do País.

Em terceiro se classificou Ayres Bueno Vidal e em quarto Luiz Valente.

[Ver RESULTADOS 1965/43](#)



Luta pela liderança no início da corrida entre Camillo Christófaru (18), Caetano Damiani (34) e Ayres Bueno Vidal (1)

Mal saiu da sua carretera, Camillo assumiu a direção da Maserati Corvette para participar da prova da Mecânica Nacional, para qual estavam presentes apenas cinco carros, numa demonstração de que a categoria estava dando seus “últimos suspiros”.

Camillo não teve dificuldades em liderar de ponta a ponta, sem forçar, desenvolvendo uma velocidade menor que a dos carros da categoria Turismo Força Livre.

Antônio Carlos Aguiar, da mesma equipe, vinha em segundo, com boa vantagem para Luiz Carlos Valente, que substituíu seu pai na Alfa Romeo Corvette, até rodar na Curva do Sol. Como o motor do carro “morreu”, Aguiar perdeu mais de um minuto para conseguir retornar a corrida, o que foi suficiente para que Valente assegurasse a segunda colocação.

[Ver RESULTADOS 1965/44](#)



Camillo Christóforo (Maserati 250F Corvette) vencedor da prova da Mecânica Nacional.

Se essas provas foram pouco interessantes, a prova final não ficou atrás, com os três Malzoni passeando pela pista, com o Belcar de fábrica de Eduardo Scuracchio logo depois. O único momento de tensão aconteceu quando Clóvis Pereira Bueno virou seu carro na pista, que ficou parado de lado enquanto os outros carros passavam. Com a ajudada da assistência desvirou o carro e retornou à prova

[Ver RESULTADOS 1965/45](#)



A chegada dos DKW Malzoni: 1º) 10 – Marinho Camargo; 2º) 11 – Francisco Lameirão; e 3º) 6 – Anísio Campos

88 – CONCEDIDO ALVARÁ DE FUNCIONAMENTO À FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO

No dia 13 de outubro, o Conselho Regional de Desportos expediu o alvará de funcionamento da Federação Paranaense de Automobilismo, entidade filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo, que a partir de então passou a ser o órgão máximo desse desporto no Estado do Paraná. Os clubes fundadores de Federação foram o Automóvel Clube do Paraná, o Kart Clube do Paraná e o Automóvel Clube de São José dos Pinhais, e o seu presidente era o médico João de Moura Brito.

89 – I TORNEIO DE RALLY AUTOESPORTE

Foi realizada no Rio de Janeiro, a 1ª Prova do I Torneio de Rally promovido pela Revista Autoesporte e patrocinado pela Alitália, no dia 17 de outubro.

A prova teve a participação de 50 carros, com largada em frente ao Museu de Arte Moderna. Os concorrentes seguiram pela Estrada Rio-São Paulo até a entrada de Paracambi (Tarietá), passando por Paulo de Frontin, Sacra Família, Morro Azul, Miguel Pereira, Barão de Javari, Governador Portela, Arcádia, Aanta Branca, Conrado Niemeyer, Japeri, retornando ao Rio de Janeiro pela Estrada Presidente Dutra, com chegada na esquina da Av. Marechal Câmara com Av. Franklin Roosevelt.

Os vencedores foram Emerson Fittipaldi e Roberto Lima, com Renault Gordini com 37 pontos perdidos.

P	Piloto	Navegador	UF	Nº	Carro	Pontos Perdidos
1º	Emerson Fittipaldi	Roberto Lima	SP	2	Renault Gordini	37
2º	Aristóteles Cordeiro	Antônio Sérgio Moreira	RJ	139	VW Sedan	39
3º	Arthur Antônio Mondin	Arthur Mondin	SP	103	Aero Willys	88
4º	Hélio Portela	Luiz Carlos Gonçalves	RJ	32	VW Sedan	113
5º	Antônio Carlos Monteiro	Adalberto Nunes Neto	RJ	110	VW Sedan	131
6º	Jailton Damasceno	Sérgio Cerqueira	RJ	131	VW Sedan	157
7º	Renzo Lavaccini	João Ramunno	SP	135	Brasınca GT	166
8º	João Vital	Ardelin Pinto	RJ	38	DKW Vemag	175
9º	Ronaldo Ferlich Sá	Luiz Carlos Costa	RJ	153	Renault Gordini	176
10º	Péricles Bravo	Cláudio Conte e Sena	RJ	86	VW Sedan	215
11º	Renato Campiglia	Stefano Campiglia	RJ	39	VW Sedan	218
12º	José Henrique Graça	João Aguiar de Souza	RJ	85	VW Sedan	221
13º	Reginaldo Bacchi	Arylido Mazza	SP	70	DKW Vemag	252
14º	Flávio Florsheim	Luiz Fernando Mondin	SP	159	VW Sedan	253
15º	Rodolfo Porato	Carlos Calza	SP	81	Simca Tufão	256
16º	Moreno Bansolo	Roberto Gentillini	RJ	183	Renault Gordini	279
17º	Otto Kutner	Álvaro Trajano	SP	120	DKW Fissore	284
18º	Antônio Ottoni	Luiz Antônio Rodrigues	RJ	198	Renault Gordini	310
19º	Francisco Guzzardi	Luiz Fernando Ferreira	SP	83	VW Sedan	311
20º	Fernando Tostes	Ricardo Figueiredo	RJ	150	VW Sedan	331



Chegada de Aristóteles Cordeiro e Antônio Sérgio Moreira.

90 – 3ª ETAPA DO BRASILEIRO DE KART

O Campeonato Brasileiro de Kart, promovido pelo Jornal O Globo, patrocinado pela Shell e organizado pela Confederação Brasileira de Automobilismo, teve sua 3ª etapa realizada no dia 17 de outubro, na cidade de Campos, no Estado do Rio de Janeiro. Sem a ameaça do ACESP, os pilotos paulistas compareceram ao evento, aumentando o seu sucesso. Sagraram-se vencedores Wilson Fittipaldi Júnior na categoria Brasil e Antônio Bandeira na Internacional. Os resultados foram os seguintes: Categoria Internacional: 1º Antônio Bandeira (RJ – 15 - LB McCulloch); 2º - Vitor Perdigão (RJ – 23 - Vitorio McCulloch); 3º César Faria (RJ – 34- Tecno Parilla); 4º Orlando Penarúbia (SP – 74 - Rois McCulloch); 5º Odair Escalhão (RJ – 52 - Silpo McCulloch). Categoria Brasil: 1º Wilson Fittipaldi Jr. (SP – 7 - Mini Kart); 2º Antônio Monarca (RJ – 50 - Silpo Kart); 3º -Geraldo Rocha (RJ – 32 - Silpo Kart); 4º Luís Brito (RJ – 11 - Silpo Kart); 5º Cláudio Fialdini (RJ – 54- Silpo Kart); 6º Maneco Combacau (SP – 43 - Mini Kart); 7º Lincoln Gomide (RJ – 3 - Rois Kart); 8º Paulo Batista (RJ – 69 - Rois Kart); 9º Carlos Savoia (SP – 59 Mini Kart); 10º Homero Rubin (RJ -53 - Silpo Kart).

91 – CBA RECONHECIDA POR ÓRGÃO INTERNACIONAL

A Confederação Brasileira de Automobilismo recebeu o Ofício nº 44.844, da International Road Transport Union – IRU, com sede em Genebra, na Suíça, comunicando que o seu Conselho Diretor, na reunião anual realizada no dia 22 de outubro, decidiu por unanimidade, admitir a CBA como membro associado daquele importante organismo internacional, na qualidade de representante na América do Sul. A IRU era um órgão reconhecido pela ONU que tinha por escopo o desenvolvimento de todas as atividades ligadas ao transporte automobilístico e rodoviário mundial.

92 – CORRIDAS EM BRASÍLIA

Com a ascensão da Confederação Brasileira de Automobilismo, cuja sede era em Brasília, as corridas enfim retornaram à Capital Federal.

No dia 24 de outubro, o Volks Clube de Brasília, filiado à Federação Automobilística do Distrito Federal, organizou uma corrida para estreantes e novatos que recebeu o nome de “Prêmio Forças Armadas”.

O circuito escolhido foi o “curto” do Eixo Rodoviário, com uma extensão de 3.620 metros e o programa previa duas corridas: a primeira para carros Renault e a segunda para carros até 1.300 cc.

A corrida dos “Renault”, reuniu seis carros, sendo dois 1093, dois Gordini, um Dauphine e um Teimoso, o carro “popular” que estava sendo vendido através de financiamento da Caixa Econômica Federal, juntamente com o “Pé de Boi” da Volkswagen, o “Pracinha” da Vemag e o “Alvorada” da Simca.

Iniciada a corrida, os carros saíram emboçados e, ao saírem da “Curva da Vale do Rio Doce”, o líder era o Teimoso nº 28 de Paulo Guaraciaba, seguido pelo 1093 nº 13 de Gilberto Garcia Redondo, pelo Gordini 15 de Francisco Lopes, pelo 1093 nº 306 de Sérgio Bandeira de Melo, pelo 1093 nº 7 de Getúlio Vidigal e pelo Dauphine nº 4 de José Leonardo Reis.

Ao chegarem à curva em “S”, onde atualmente se localiza o “Conjunto Nacional”, o carro 306 tentou, por fora, uma ultrapassagem pelos seus concorrentes, mas derrapou e acabou capotando espetacularmente. Felizmente o carro parou antes da verdadeira “ribanceira” ali localizada, sobre as quatro rodas, mas totalmente destruído. O piloto nada sofreu, mas a corrida tinha sido reduzida a apenas cinco carros.

Ao ser completada a primeira volta a ordem dos carros era: 28 – 13 – 15 – 7 – 4.

Na segunda volta o carro 15 assumiu a liderança seguido pelo 13, 7, 28 e mais afastado o Dauphine nº 4.

Na altura da sexta volta, os carros 15, 7, 13 e 28 entraram juntos na sequência de curvas do “Hotel Nacional”. O 15 desviou e tocou o meio-fio, rodando e fazendo com que os demais também rodassem. Deles, apenas o 15 teve que ir para os boxes trocar pneus, perdendo contato com os líderes, com a luta continuando entre o 7, o 28 e o 13.

Pouco depois, o carro 7 de Getúlio Vidigal começou a falhar, perdendo contato com os dois líderes, o Teimoso 28 de Paulo Guaraciaba e o 1093 nº 13 de Gilberto Garcia Redondo.

A partir de 12ª volta, Guaraciaba conseguiu abrir vantagem para vencer a corrida depois de 15 voltas, seguido por Gilberto Garcia Redondo e José Leonardo Reis.

[Ver RESULTADOS 1965/46](#)



Na prova dos Renault: 7 – Getúlio Vidigal, 15 – Francisco Lopes e 28 – Paulo Guaraciaba.

Para a prova destinada aos carros nacionais até 1.300 cc, alinharam dois DKW Vemag, um Teimoso, um 1093, um Gordini e um Dauphine, estes participantes da prova preliminar.

Não participaram da prova o Gordini 15 que tinha empenado a suspensão na prova dos Renault, o 1093 nº 306, que capotou no início dessa prova e o Karmann Ghia nº 44, de Cleber Jordão.

Se a prova preliminar prendeu a atenção dos espectadores, a principal foi pouco disputada.

Antes da quinta das quinze voltas, os carros de Paulo Guaraciaba, José Leonardo Reis e Francisco Lopes tinham abandonado, deixando apenas três carros na corrida, com o DKW nº 23 de Jauro Ribeiro muito à frente dos demais. Na nona volta, foi a vez de Roberto Faria, depois de dar alguns “cavalos de pau” na pista, abandonar e com isso, a vitória de Jauro foi muito monótona, com o 1093 de Getúlio Vidigal bem distante na segunda colocação.

[Ver RESULTADOS 1965/47](#)

93 – III 500 QUILOMETROS DE RECIFE

Mais uma corrida de automóveis foi realizada no dia 24 de outubro, a terceira edição dos “500 Quilômetros de Recife”, prova disputada na pista da Cidade Universitária, com a participação de apenas 10 carros, número muito baixo para uma corrida dessa extensão.

O principal favorito era o Willys Interlagos da equipe de fábrica conduzido por Luiz Pereira Bueno, que entretanto, não pôde contar com toda a assistência da equipe de fábrica, pois esta estava participando das 3 Horas de Velocidade, em Interlagos, fazendo com que o piloto se socorresse da equipe da revendedora Cipan, da capital pernambucana. Completavam o grid de largada os Interlagos de Marcos Castro, Paulo Marinho, Joaquim Gomes, Ettore Della Santa. Nelson e Niége Rossiter e Edgar Moraes/Cláudio Bandeira, além dos Gordini de Carlos e Ernesto Burle e de Fernando Marinho e do Simca de Fernando Campos.

Como não poderia deixar de ser, a corrida foi muito monótona, com Luiz Pereira Bueno liderando do começo ao fim, ficando em segundo lugar a dupla Marcos de Castro/Paulo Marinho e em terceiro Nelson e Niége Rossiter, todos com Willys Interlagos.

[Ver RESULTADOS 1965/48](#)

94 – IV 3 HORAS DE VELOCIDADE - INTERLAGOS

Com os ânimos serenados, foi realizada no dia 24 de outubro a quarta edição das “3 Horas de Velocidade” na pista de Interlagos.

Para essa corrida os organizadores optaram pelos carros Turismo, o que fez com que os protótipos (Alpine, Malzoni e Tempestade) e os GT, (Interlagos, Abarth e Zagato) ficassem fora da prova, trazendo uma nova perspectiva para os participantes. Ainda assim, as três montadoras envolvidas nas corridas: Simca, Willys e Vemag estavam presentes, mas os favoritos passaram a ser os carros da equipe Jolly Gancia, com suas Alfa Romeo Giulia TIS. A Simca inscreveu dois Tufão para Jayme Silva e Ciro Cayres, a Vemag, dois Belcar, para Marinho e Lameirão, enquanto a Willys inscreveu dois Renault R-8 para Bird Clemente e Wilson Fittipaldi Jr., além dos tradicionais três 1093, para Moco, Carol e Emerson Fittipaldi.



Os carros alinhados para a largada, tendo o Willys Gávea pilotado por Toni Bianco como carro madrinha

Antes da largada, os comissários técnicos não permitiram que Piero Gancia participasse, pois a sua Alfa Romeo estava equipada com um para-brisas de plástico, o que não era permitido pelo regulamento e foi preciso que o piloto colhesse a assinatura de todos os participantes, para que pudesse alinhar sua Alfa Romeo.

Na hora da largada, compareceram 31 carros, ficando de fora o R-8 de Wilson Fittipaldi Jr. A largada foi ao estilo “Indianápolis”, tendo os carros alinhados por sorteio dirigido, com os de maior cilindrada nas primeiras filas. Assim, a primeira fila foi composta pelos Simca de Jayme Silva, Ciro Cayres e Walter Hahn Jr. e a segunda por Paulo César Newlands, Emílio Zambello e Piero Gancia, com a volta de apresentação sendo efetuada com o Willys Gávea como “carro madrinha”.

Mesmo largando na primeira fila, os Simca não tiveram uma grande largada e, quando os carros chegaram à curva dois, a liderança era de Emílio Zambello, seguido por Marinho, Piero Gancia, Ciro Cayres, Jayme Silva, Walter Hahn, e Bird Clemente. Na freada da curva três, Bird passou por Hahn e Ciro, se posicionando

na quinta colocação. A ordem passou a ser Zambello, Marinho, Jayme, Gancia, Bird, Ciro e Hahn. O pequeno Fiat Abarth de Marivaldo Fernandes fazia uma corrida de recuperação, passando a ocupar a nona colocação.

Poucas voltas depois, Gancia assumiu a liderança, seguido por Zambello, Marinho e Bird, com os carros da vanguarda trocando constantemente de posições, até que na oitava volta, Bird Clemente parou no “Lago” com a engrenagem do comando de válvulas do seu R-8 quebrada.

Com esse abandono, ao serem completadas 10 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Emílio Zambello (Alfa Romeo 25); 2º Piero Gancia (Alfa Romeo 23); 3º Marinho Camargo (DKW 10); 4º Francisco Lameirão (DKW 11); 5º Jayme Silva (Simca 82); 6º Walter Hahn Jr. (Simca 88); 7º José Carlos Pace (1093 - 42); 8º Carol Figueiredo (1093 - 41); 9º Emerson Fittipaldi (1093 - 40); 10º Clóvis Pereira Bueno (1093 - 48); 11º Dante De Camillo (DKW 37); 12º Waldomiro Pieski (DKW 32); 13º Marivaldo Fernandes (Fiat Abarth 45, que tinha parado para trocar o suporte do disco de freio); 14º Roberto Gomez (Simca 28); 15º Maurício Chulam Neto (1093 - 111); 16º Volante 13 (DKW 13); 17º Alfredo Lemos Praça (1093 - 5); 18º João Bravo Caldeira (1093 - 71); 19º Alberico Peliciotti (1093 - 3); 20º Ciro Cayres (Simca 64 que estava parado nos boxes, com a junta do cabeçote queimada).



82 – Jayme Silva (Simca Tufão); 10 – Marinho Camargo (DKW Vemag); 21 – Bird Clemente (Renault R-8) e 64 – Ciro Cayres (Simca Tufão)

Com o desenvolver da corrida, a liderança das duas Alfa Romeo Giulia foi se consolidando, tendo como seus principais perseguidores os dois DKW de fábrica, com Marinho e Lameirão e, um pouco mais atrás os Simca de Jayme Silva e Walter Hahn Jr.

Ciro Cayres retornou à corrida, apenas para completa-la, pois perdera muitas voltas substituindo a junta do cabeçote, enquanto Marivaldo Fernandes também tinha retornado e vinha recuperando posições.

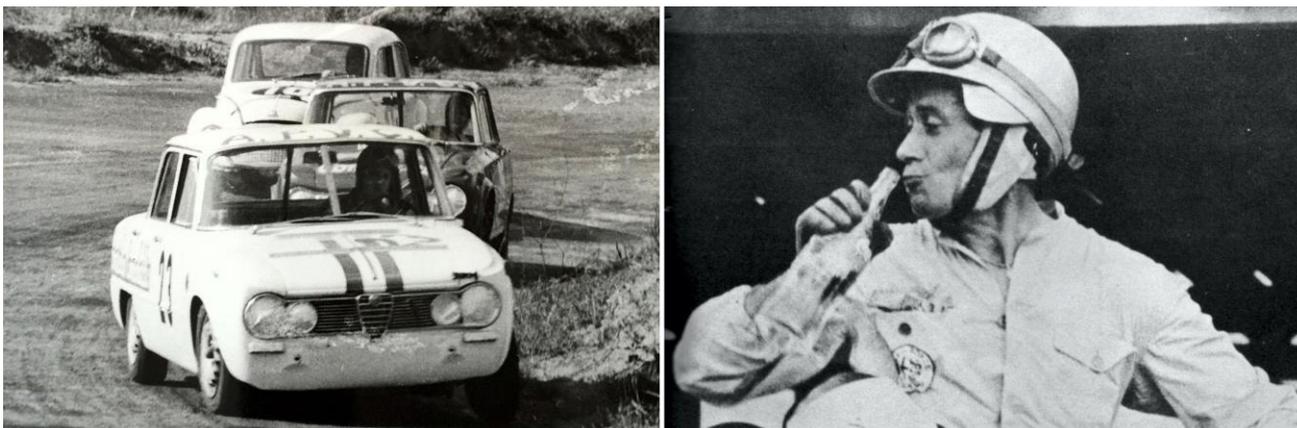
Ao serem completadas 20 voltas, mais ou menos na metade da corrida, as colocações eram as seguintes: 1º Zambello - 20 v; 2º Piero/Peruzzo - 20 v; 3º Marinho - 20 v; 4º Lameirão - 20 v; 5º Jayme - 20 v; 6º Hahn Jr. - 20 v; 7º Pace - 19 v; 8º Carol - 19 v; 9º Marivaldo - 19 v; 10º Emerson - 19 v; 11º Clóvis - 19 v; 12º Pieski - 18 v; 13º Newlands - 18 v; 14º Chulam - 18 v; 15º Praça - 17 v; 16º Ruy - 17 v; 17º Nabuco/Barracano - 16 v; 18º - Volante 13 - 16 v; 19º - Di Camillo - 16 v; 20º Peliciotti - 16 v; 21º Gomez - 16 v; 22º Cayres - 14 v; 23º Caldeira - 11 v; 24º - Liberal - 9 v; 25º Delamare/Lian - 8 v; 26º Bird - 7 v; 27º Cavalcanti - 5 v; 28º Marzanasco - 5 v; 29º Calabresi - 4 v; 30º Osório - 1 v; 31º Pacileo - 0 v.

A prova foi se desenvolvendo, com os carros parando nos boxes para reabastecimento e, nessa fase final da corrida, se destacaram os seguintes fatos: Francisco Lameirão, que ocupava a quarta colocação começou a

perder rendimento, até ser obrigado a abandonar a corrida depois de 26 voltas; Jayme Silva deu uma saída de pista, perdendo muito tempo e se atrasando; Marivaldo Fernandes, que vinha se recuperando depois da parada no início da corrida, acabou ficando fora com a suspensão do Abarth não resistindo aos buracos da pista de Interlagos.

Emílio Zambello venceu com tranquilidade, escoltado por seu parceiro de equipe, Piero Gancia, que foi substituído por Ruggero Peruzzo nas voltas finais e por Marinho Camargo, que venceu na classe até 1.300 cc. Logo depois chegaram os Renault 1093 de José Carlos Pace e Carol Figueiredo, que bateram carros bem mais potentes, como os Simca de Jayme Silva e Walter Hahn r.

[Ver RESULTADOS 1965/49](#)



À esquerda, a principal disputa da prova entre Piero Gancia (Alfa Giulia 23), Emílio Zambello (Alfa Giulia 25) e Marinho Camargo (DKW 10) e, à direita, Emílio Zambello carregado depois da vitória.

95 – CORRIDA DE KART NO MARACANÃ - RJ

Ainda no dia 24 de outubro foi realizada uma corrida de Kart promovida pelo Jornal O Globo, numa pista improvisada na Rua General Canabarro no Maracanã. A prova para a categoria Internacional, que reuniu 8 kartistas, foi vencida por Antônio Bandeira, enquanto a que estava programada para a categoria Brasil acabou não se realizando, por protesto dos pilotos que se recusaram a correr, pelos considerados altos valores que vinham sendo praticados nas inscrições para as corridas de kart no Rio de Janeiro. O resultado da categoria Internacional foi o seguinte: 1º Antônio Monarca; 2º César Faria; 3º Hermano Durão; 4º Odair Escalhão; 5º Ellie Marshbarrun; 6º Francisco Cavour.

96 – 6ª ETAPA DO CARIOCA DE KART

A sexta etapa do Campeonato Carioca de Kart foi realizada no dia 30 de outubro, no kartódromo do Motel Country Clube Bandeirantes, na Barra da Tijuca, tendo os seguintes resultados: Categoria Internacional: 1º 34 - César Faria (Tecno Parilla); 2º 1 – Luiz Cláudio Matos (Dart Saeta); 3º 15 – Antônio Bandeira (LB McCulloch); 4º 17 – Roberto Miranda (Rois McCulloch); 5º 12 - Mauro Arthur Forjaz (Mini McCulloch); 6º 9 – Herman Durão (Rois McCulloch); 7º 64 – Mário Tinoco (Rois McCulloch). Categoria Brasil: 1º 14 – Paulo Roberto Monteiro (Silpo); 2º 32 – Geraldo Rocha (Silpo); 3º 8 – Roberto Batista (Rois); 4º 54 - Cláudio Fialdini (Silpo); 5º 10 -Jaime Abrunhosa (Silpo); 6º 53 - Homero Rubin (Silpo); 7º 19 – João Renha (Mini); 8º 4 - Lóris Lisanti (Silpo); 9º 51 – Jorge Itam (Silpo); 10º 28 – Geraldo Renha (Silpo).

97 – VIII 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

A prova 500 Quilômetros de Interlagos foi disputada no dia 31 de outubro, pelo anel externo de Interlagos. As desavenças entre ACB e CBA e a falta de patrocinadores, fizeram com que a prova não fosse disputada, como tradicionalmente vinha ocorrendo desde a sua primeira edição, no dia 7 de setembro.

O regulamento dessa prova permitia a participação de carros GT, Protótipos, Mecânica Nacional e Sport. As três montadoras inscreveram seus carros. A Simca com o Abarth 26 para Jayme Silva e o Abarth Tufão 83 para Ciro Cayres. A Vemag com seus três Malzoni: 10 para Marinho, 5 para Lameirão/Scuracchio e 6 para Anísio Campos. A Willys com o Willys Gávea para Wilson Fittipaldi Jr., os dois Alpine, nº 46 para Bird e 47 para Bueno e os três Interlagos para Emerson Fittipaldi (12), Carol Figueiredo (21) e José Carlos Pace (22). Na categoria Mecânica Nacional, além do Willys Gávea se inscreveram Roberto Gallucci, na sua Maserati 250F Corvette, vencedora da prova em 1962 e 1963, Ludovino Perez Jr. e Affonso Giaffone Jr. no Landi Bianco Gordini; Bica Votnamis, em Maserati Corvette; e a dupla Al Capone/Zoroastro Avon em Maserati A6GCS Lancia. Os carros Sport inscritos foram a Maserati 300S nº 28, de Ubaldo Lolli, carro vencedor dos 500 Km em 1960 e a Ferrari 500 TRC de Domingos Papaléo/Salvador Ciancaruso. Além desses carros, também estava inscrito o Interlagos particular de Waldemyr Costa.

Notadas as ausências de Camillo Christófaró, Antônio Carlos Aguiar e Luiz Valente, cujos carros poderiam dar uma maior competitividade à prova.

A prova de classificação não contou com a participação dos carros da Simca, que continuavam retidos na Alfândega de Santos e o mais rápido foi a Maserati Corvette de Roberto Gallucci, com o tempo de 1m15s2, seguido pela Maserati de Ubaldo Lolli, 1m15s4 e pelo Gávea de Wilsinho, 1m15s6.

O quarto melhor tempo foi de Luiz Pereira Bueno, com 1m19s6, e o quinto de Anísio Campos, que substituiu Marinho César no Malzoni nº 10, com o tempo de 1m20s8.



Debaixo de chuva a luta entre Wilsinho e Jayme Silva.

O tempo de Gallucci acabou sendo eliminado pelos comissários desportivos, sob a alegação de que o carro não havia sido vistoriado e assim, como apenas 10 carros marcaram tempo, Gallucci foi posicionado em 11º lugar no grid, que ficou assim definido:

1ª Fila: 28 - Ubaldo Lolli (Maserati 300S) – 1m15s4; 77 – Wilson Fittipaldi Jr. (Willys Gávea) – 1m15s6; 47 – Luiz Pereira Bueno (Willys 1300) – 1m19s6.

2ª Fila: 10 – Anísio Campos (DKW Malzoni) – 1m20s8; 6 – Eduardo Scuracchio (DKW Malzoni); 5 – Francisco Lameirão (DKW Malzoni).

3ª Fila: 46 – Bird Clemente (Willys 1300); 22 – José Carlos Pace (Interlagos); 12 – Emerson Fittipaldi (Interlagos).

4ª Fila: 21 – Carol Figueiredo (Interlagos); 11 – Roberto Gallucci (Maserati 250F Corvette); 31 – Ludovino Perez Jr./Affonso Giaffone Jr. (Landi Bianco Gordini).

5ª Fila: 83 – Ciro Cayres (Abarth Tufão); 66 – Waldemyr Costas (Interlagos); 26 – Jayme Silva (Abarth Simca).

6ª Fila: 14 – Domingos Papaléo/Salvador Ciancaruso (Ferrari 500TRC); 1 – Bica Votnamis (Maserati Corvette); 3 – Al Capone/Zoroastro Avon (Maserati A6GCS Lancia).

No dia da corrida, o tempo estava fechado, debaixo da tradicional garoa paulistana e, apesar da presença dos dois carros da Simca, que tinham vindo direto da Alfândega de Santos para Interlagos, não compareceram os carros de Votnamis e de Al Capone, reduzindo para 16 o número de participantes.

A largada ocorreu às 14 horas, ao estilo “Le Mans”, tendo um Aero Willys como carro madrinha, assumindo a liderança Ubaldo Lolli, seguido por Wilson Fittipaldi Jr. e Luiz Pereira Bueno. Ao ser completada a primeira volta, Jayme Silva já era o quarto, seguido por Anísio Campos, Bird Clemente, Ciro Cayres, Eduardo Scuracchio, Francisco Lameirão, Roberto Gallucci, Emerson Fittipaldi, Carol Figueiredo, Waldemyr Costa, José Carlos Pace, Ludovino Perez Jr. e, muito atrasado, Domingos Papaléo.

Na segunda volta, Lolli manteve a liderança, seguido por Bird Clemente, que fez uma segunda volta espetacular, Wilsinho, Luizinho e Jayme Silva, enquanto Domingos Papaléo parou nos boxes com problemas no distribuidor e na junta do cabeçote.

Na terceira volta, Jayme Silva tomou a ponta, seguido por Lolli, Luizinho, Bird e Wilsinho e depois, Ciro, Anísio, Scuracchio, Lameirão e Gallucci.

Na quarta volta, Jayme livrou 4 segundos para Lolli que passou junto com Luizinho. Ciro Cayres já ocupava a quarta colocação, seguido por Bird, Wilsinho, os três Malzoni e Gallucci.

Na quinta volta, Ciro já era o terceiro e na volta seguinte, Bird Clemente abandonou com o diferencial quebrado e na 12ª volta foi a vez de Ciro Cayres se retirar, com o estouro do bujão do cabeçote do seu carro. Outro que se retirou foi a Ferrari de Papaléo, que tinha retornada à corrida, para completar apenas 7 voltas. Com vinte minutos de prova foi a vez de Anísio Campos abandonar. Com isso restavam apenas 12 carros na disputa.



A Maserati 250F Corvette de Roberto Gallucci sendo empurrada nos boxes.

A luta pela liderança nessa altura está restrita a Jayme Silva, Ubaldo Lolli e Wilson Fittipaldi Jr., porém com cerca de quarenta minutos de corrida foi a vez de Lolli se retirar por causa do rompimento do tubo de óleo da sua Maserati.

Com Jayme e Wilsinho nas duas primeiras posições, a terceira era ocupada por Luizinho, que estava bem distante, seguido por Roberto Gallucci, que vinha progredindo muito ao volante da sua veterana Maserati Corvette.

Novo abandono ocorreu depois de 34 voltas, o Interlagos de Carol Figueiredo.

Com o tempo piorando, Wilsinho se aproveitou para assumir a liderança na volta 43, sob aplausos da torcida, mas a um sinal de Chico Landi, Jayme Silva apertou o ritmo e três voltas depois retornou à liderança.

Nessa altura, Gallucci superou Luizinho para assumir a terceira colocação, enquanto o segundo Malzoni, pilotado por Lameirão desistiu da prova. Outro abandono que ocorreu nesse início de corrida foi do Landi Bianco de Ludovino Perez Jr.

Ao ser completada a metade da corrida, começaram as especulações quanto à necessidade de parada para reabastecimento. Segundo as informações, Gallucci não precisaria parar, enquanto Wilsinho o teria que fazer, e quanto a Jayme, havia dúvidas.

Nessa altura da corrida, Jayme Silva torcia para que a chuva não aumentasse, pois corria sem que o limpador de para-brisas funcionasse.



A chegada vitoriosa de Jayme Silva

Com 2 horas e 20 minutos de corrida parou nos boxes Wilson Fittipaldi Jr. que demorou 1m45s para retornar à corrida em terceiro. Dez minutos depois foi a vez de Jayme parar, demorou 45 segundos e retornou ainda em primeiro, pois tinha duas voltas de vantagem para Gallucci e Wilsinho.

Faltando meia hora para o final da corrida, Gallucci entrou nos boxes para colocar óleo no motor do seu carro que ficou pronto antes do Gávea aparecer na reta, mas o carro se recusou pegar, quatro homens começaram a empurrar o carro, mas não pegava. Passou Wilsinho, passou Luizinho, passou Emerson, passou Waldemyr e, só então o motor voltou a funcionar, mas a bela corrida da veterana Maserati tinha sido muito prejudicada.

Faltando quatro voltas para o final e com Jayme uma volta à frente de Wilsinho, a chuva apertou fazendo com que o piloto do Abarth diminuísse o seu ritmo, permitindo que o Gávea descontasse a volta que tinha de atraso, mas não houve mais tempo para a reação, com Jayme recebendo a bandeirada de chegada quase 55 segundos à frente de Wilson, ficando em terceiro Luiz Pereira Bueno e em quarto Emerson Fittipaldi.

Essa foi a última corrida dos Abarth no Brasil, assim como da Maserati de Gallucci, e foi a única em que participou o Willys Gávea, carro que voltaria a correr em 1966 na Argentina, numa mais correndo no Brasil.

[Ver RESULTADOS 1965/50](#)

98 – 200 QUILOMETROS DE CURITIBA

A terceira etapa do campeonato paranaense foi disputada no dia 31 de outubro, com a realização dos 200 Quilômetros de Curitiba, no Circuito do Centro Cívico.

Inicialmente foi disputada uma corrida para Estreantes e Novatos que foi facilmente vencida por Bernardo Trindade que pilotou um Renault 1093 da Scuderia Transparaná, ficando em segundo lugar Vitório Cole e em terceiro Márcio Hosquen.

[Ver RESULTADOS 1965/51](#)

Doze corredores iniciaram a prova principal e logo foi se evidenciando a vitória da Ettore Beppe, não só pelo excelente desempenho do seu carro, como pelas suas aptidões. Na sua perseguição partiu Olidir Pereira, que manteve ótimo rendimento exigido muito de Beppe. Luiz Gastão Ricciardella, dentro das duas possibilidades conseguiu impor sua categoria, enquanto Carlos Monteiro, Ney Romano, José Cury Neto e Mário Leitão os seguiam. Na parte final começou a cair uma garoa, e Guilherme Castilho abandonou com problemas no seu carro.

[Ver RESULTADOS 1965/52](#)

99 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA

A quarta etapa do campeonato carioca foi realizado no dia 7 de novembro no circuito da Ilha do Fundão, com as provas do Grupo II e do Grupo III do Anexo J da FIA.

A primeira prova, destinada a pilotos estreantes e novatos, para o Grupo II, podendo também participar pilotos graduados, sem contarem pontos para o campeonato, foi disputada por 16 carros, tendo como destaque a presença de Emerson Fittipaldi ao volante de um Renault R-8. Além de Emerson a equipe Willys levou para o Rio de Janeiro um Renault 1093 para ser pilotado por Hélio Mazza. Seus principais adversários eram os DKW Vemag de Wanderley Mariz, Neudy Geraldês e Celso Gerbassi.

Embora largando no segundo pelotão do grid de largada, Emerson Fittipaldi assumiu a liderança da prova ainda na primeira volta, completando na ponta, com Mariz em segundo e Mazza em terceiro. Na segunda volta, Mazza passou por Mariz depois de uma luta empolgante, e a corrida do segundo seria prejudicada quando na quarta volta teve um condensador queimado, tendo que parar nos boxes para efetuar sua substituição, retornando à prova bastante atrasado, apenas para receber a bandeira de chegada. A partir

de então Emerson não teve dificuldades para vencer a prova, sem precisar forçar o ritmo, ficando 28 segundos à frente de Hélio Mazza, o segundo colocado. Em terceiro terminou Celso Gerbassi e em quarto Fernando Pereira.

[Ver RESULTADOS 1965/53](#)



Emerson Fittipaldi vencedor do Grupo II no Renault R-8

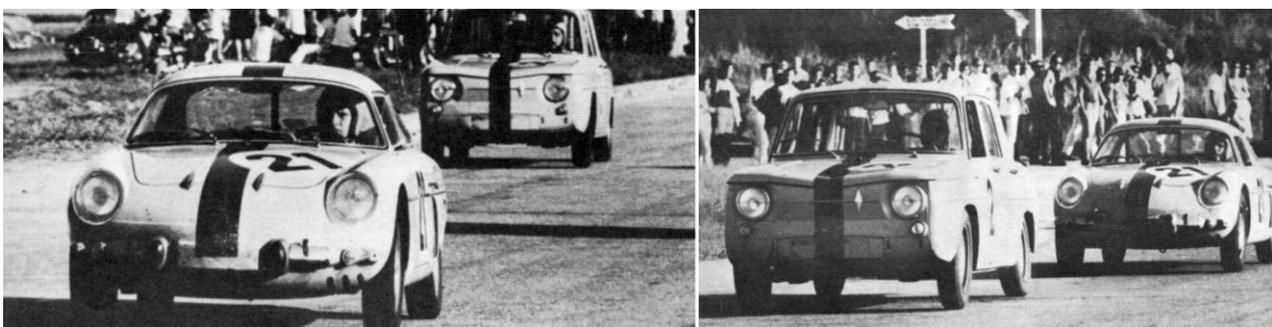
Para a prova principal, a equipe Willys levou ao Rio de Janeiro dois Interlagos, para Wilson e Emerson Fittipaldi, enquanto o R-8 foi destinado a Luiz Antônio Greco, com Hélio Mazza correndo com o 1093. A prova reuniu doze participantes, mas mesmo antes da largada já se sabia que o domínio da Willys seria total, e a corrida não foi diferente, com Wilsinho liderando do começo ao fim, seguido por Greco, Emerson e Mazza.

O único inconveniente foi o fato do cabo da embreagem do carro de Wilson Fittipaldi Jr. ter se soltado, mas, como corria em equipe, os demais diminuíram o ritmo da corrida, permitindo que Wilsinho, que liderava o campeonato, vencesse a prova.

Com esse problema no Interlagos, a melhor volta da prova ficou com Luiz Antônio Greco no Renault R-8, com o tempo de 1m19s4, média de 97,935 km/h.

O quarto colocado foi Hélio Mazza e o quinto Paulo Serrador.

[Ver RESULTADOS 1965/54](#)



Dois momentos da luta pela liderança do Grupo III entre Wilson Fittipaldi Jr. (Interlagos 21) e Luiz Antônio Greco (Renault R-8 – 2)

100 – CAMPEONATO CARIOCA DE 1965

O Automóvel Clube do Brasil chegou a anunciar que realizaria a 5ª etapa do campeonato na Barra da Tijuca, porém a prova não foi realizada, pois o referido clube não mais organizava corridas no Brasil. A quarta etapa do Carioca, foi, portanto a última do campeonato, do ACB e também das corridas na Ilha do Fundão, local onde não mais ser realizariam corridas de automóveis. Depois de divulgar uma forma de pontuação no campeonato, o ACB acabou modificando-a, dividido os participantes nas seguintes categorias/classes: 1 – Grupo II de Estreantes, pilotos particulares; 2 – Grupo II Estreantes, pilotos de fábrica; 3 – Grupo II de Pilotos particulares; 4 – Grupo II de Pilotos de fábrica; 5 – Grupo III de Pilotos particulares; e 6 – Grupo III de Pilotos de fábrica.

O resultado desses campeonatos ficou sendo o seguinte:

1 – Grupo II – Estreantes – Particulares:

P	Piloto	UF	Carro	1 – 11/04	2 – 06/06	3 – 08/08	4 – 07/11	Total
1º	Wanderley Mariz	RJ	DKW Vemag	8	8	6	-	22
2º	Antônio Pinto de Souza	RJ	Renault 1093	-	6	-	8	14
3º	Narciso Sá	RJ	Renault 1093	-	-	8	-	8
4º	Antônio Carlos Salles	RJ	Renault 1093	-	-	-	6	6
5º	Waldemar Silva	RJ	Renault 1093	-	4	-	-	4
	Celso Gerbassi	RJ	DKW Vemag	-	-	4	-	4
	Nivaldo Mello	RJ	Simca Chambord	-	-	-	4	4
8º	Luiz "Boneco" Prado	RJ	Renault Gordini	-	3	-	-	3
	Petrônio Afonso	RJ	Renault Gordini	-	-	3	-	3
	Cláudio André	RJ	Renault Gordini	-	-	-	3	3
11º	José Bravo	RJ	VW Sedan	-	2	-	-	2
	Neudy Gerales	RJ	DKW Vemag	-	-	2	-	2
	João Carlos de Oliveira	RJ	Renault Gordini	-	-	-	2	2
14º	Paulo Vargas	RJ	VW Sedan	-	1	-	-	1
	Gilberto Gomes	RJ	VW Sedan	-	-	1	-	1
	Zuka	RJ	Renault Gordini	-	-	-	1	1

2 – Grupo II – Pilotos – Particulares:

P	Piloto	UF	Carro	1 – 11/04	2 – 06/06	3 – 08/08	4 – 07/11	Total
1º	Paulo Roberto Faria	RJ	DKW Vemag	8	8	3	-	19
2º	Feres Frahyra Neto	RJ	VW Sedan	-	6	2	3	11
3º	Norman Casari	RJ	DKW Vemag	-	-	8	-	8
	Celso Gerbassi	RJ	DKW Vemag	-	-	-	8	8
5º	Heitor Palhares	RJ	Simca Chambord	-	-	6	-	6
	Fernando Pereira	RJ	Renault 1093	-	-	-	6	6
7º	Hélio Mazza	RJ	Renault 1093	-	-	4	-	4
	Narciso Sá	RJ	Renault 1093	-	-	-	4	4

3 – Grupo II – Pilotos – Fábrica:

P	Piloto	UF	Carro	1 – 11/04	2 – 06/06	3 – 08/08	4 – 07/11	Total
1º	Emerson Fittipaldi	SP	Renault 1093/R-8	8	-	-	8	16
2º	Hélio Mazza	RJ	Renault 1093	-	-	-	6	6

4 – Grupo III – Pilotos – Particulares:

P	Piloto	UF	Carro	1 – 11/04	2 – 06/06	3 – 08/08	4 – 07/11	Total
1º	Amauri Mesquita	RJ	DKW Vemag	4	-	8	2	14
2º	Sérgio Palhares	RJ	Willys Interlagos	8	-	-	-	8
	Norman Casari	RJ	DKW Vemag	-	8	-	-	8

	Paulo Serrador	RJ	Willys Interlagos	-	-	-	8	8
5º	Pedro Victor Delamare	SP	Renault 1093	6	-	-	-	6
	Tom Streithorst	RJ	Morris Mini Cooper	-	6	-	-	6
	Lair Carvalho	RJ	Renault 1093	-	-	-	6	6
8º	Paulo Roberto Faria	RJ	DKW Vemag				4	4
9º	Luiz Terra Smtih	SP	Renault 1093	3	-	-	-	3
	Feres Frayha Neto	RJ	VW Sedan	-	-	-	3	3
11º	Marcus Vinícius	RJ	VW Sedan	-	-	-	1	1

6 – Grupo III – Pilotos – Fábrica:

P	Piloto	UF	Carro	1 – 11/04	2 – 06/06	3 – 08/08	4 – 07/11	Total
1º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	Willys Interlagos	8	-	8	8	24
2º	Ciro Cayres	SP	Abarth Simca	-	8	-	-	8
3º	Luiz Pereira Bueno	SP	Willys Interlagos	6	-	-	-	6
	Marivaldo Fernandes	SP	Willys Interlagos	-	-	6	-	6
	Luiz Antônio Greco	SP	Renault 1093	-	-	-	6	6
6º	José Carlos Pace	SP	Willys Interlagos	4	-	-	-	4
	Emerson Fittipaldi	SP	Willys Interlagos	-	-	-	4	4
8º	Hélio Mazza	SP	Renault 1093	-	-	-	3	3

101 – FIA NÃO RECONHECE A CBA

Na Assembleia Geral realizada pela Federação Internacional de Automobilismo – FIA, o pedido de filiação da CBA à entidade foi rejeitada, mantendo-se o Automóvel Clube do Brasil, como filiado do Brasil. Na mesma reunião, a FIA recomendou ao ACB que não homologasse as provas realizadas no Brasil pela CBA, sem que houvesse autorização para a realização das mesmas pelo referido Clube. Recomendou ainda que fossem tomadas as medidas administrativas contra os pilotos que tomassem parte nessas corridas.

102 – ASSEMBLEIA GERAL DA CBA

No dia 12 de novembro foi realizada Assembleia Geral da CBA, na qual foram tomadas as seguintes deliberações:

I – Ratificar a fundação da CBA realizada em 7 de setembro de 1961, bem como a todos os atos efetivados até essa data.

II – Aprovar, confirmar e homologar as deliberações das reuniões da CBA, conforme atas de fundação e primeira e segunda Assembleia Geral Extraordinária para fiel cumprimento e observância de todas as decisões.

III – Consignar o firme propósito de dar perfeito respeito e cumprimento ao Decreto 51.857, de 10/03/1963; Decreto 54.399, de 7/10/1964; Portaria 42, de 23/01/1965; Lei 4.638, de 26/05/1965; Decreto-lei 3.199, de 14/04/1961; atos do Poder Executivo relacionados com o automobilismo e da própria CBA.

IV – Determinar que o Regulamento Geral do Automobilismo Nacional entre em vigor juntamente com o novo estatuto da CBA.

V – Eleger os membros da Presidência de demais poderes da CBA que ficaram assim eleitos e constituídos: Presidência – presidente: Deputado Edgar Bezerra Leite; primeiro vice-presidente: Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho; segundo vice-presidente: Deputado Henrique de La Rocque Almeida; terceiro vice-presidente: Deputado Último de Carvalho. Superior Tribunal de Justiça Desportiva – membros titulares: Deputado Nelson de Souza Carneiro; Senador Vicente Bezerra Neto; Deputado Tarcilo Vieira de Mello; Deputado José do Rego Barros Meira de Araújo; Deputado José Bonifácio L. de Andrada; Jurista Hugo Mosca; Deputado Antônio Geraldo de Azevedo Guedes; - membros suplentes: Senador Aarão Steinbruch;

Deputado Amintas de Barros; Deputado José Maria Ribeiro e Dr. Hélio Corrêa de Araújo Seixas. Conselho Fiscal – membros titulares: Marechal Achilles Paulo Gallotti; Deputado Croacy Cavalheiro de Oliveira; e Deputado Adalberto Tabosa de Almeida; membros suplentes: Ministro Henrique Augusto Diniz de Andrade; Advogado Floriano Bueno Brandão; e Jornalista Wolney Milhomem. Ordem do Mérito Automobilístico – membros titulares: Deputado Bento Gonçalves Filho; Wilson Fittipaldi; Deputado Mário Braga Ramos; Deputado Florisceno Paixão; Deputado Joaquim Fiuza Ramos; membros suplentes: Tabelião Maurício Gomes de Lemos e Normélio da Poiam. Conselho Técnico – presidente: Deputado Nicolau Tuma.

VI – Deliberar que nenhuma prova, competições automobilísticas serão realizadas no território nacional que não sejam organizadas por entidades filiadas ou com autorização expressa da CBA.

VII – Ratificar a nomeação do Sr. R. B. van Buggenhout para o cargo de Secretário Geral.

103 – 200 QUILÔMETROS DE JOAÇABA

Os 200 Quilômetros de Joaçaba que estavam programados para serem disputados no sábado dia 13 de outubro, teve que ser adiado para o domingo dia 14 em virtude das fortes chuvas que caíram na cidade catarinense.



4 – Oswaldo Lunardi (DKW Vemag) – 3 – Rômulo Mattos (Interlagos) – 66 – Celso Tissiani (VW)

A prova, em princípio, seria disputada na tarde de domingo, mas como o dia amanheceu ensolarado, o público dirigiu-se para o autódromo, com pista de terra, na parte da manhã e, “escaldados” com os adiamentos da corrida por causa da chuva, pilotos e organizadores decidiram iniciar a corrida pela manhã. Isso acabou prejudicando a participação de Juvino Pigatto, que morando em Concórdia, que fica a 76 quilômetros de Joaçaba, tinha ido para casa e, ao retornar se surpreendeu com a corrida em andamento. Muitos protestos, ameaça de intervenção judicial, etc., mas tudo acabou bem e a corrida pode prosseguir. Largaram seis carros e o Willys Interlagos de Rômulo Matos tomou a frente, seguido pelo Gordini de Itacir Roveda e pelo Volkswagen de Celso Tissiani. Na 11ª volta, o Gordini parou com o motor quebrado e, na 19ª foi a vez de Tissiani abandonar com problemas na embreagem. Com isso, o Interlagos parecia que venceria a corrida, mas o carro passou a enfrentar problemas de superaquecimento e, com isso, a frequentar os boxes para receber água e perdeu terreno para os seus adversários.

Oswaldo Lunardi, DKW-4, assumiu a liderança que manteve até o final, seguido pelo DKW de Sérgio Trentin, que nada mais era que um “táxi” de Chapecó. O outro DKW, de Olidir Pereira, poderia terminar bem colocado, mas acabou tendo problemas de motor abandonando a corrida. A melhor volta da prova foi de Rômulo Matos, com 1m51s0, média de 108,649 km/h.

[Ver RESULTADOS 1965/55](#)

104 – CAMPEONATO DO NORTE DO URUGUAI - RIVERA

A quarta e penúltima etapa do Campeonato do Norte do Uruguai foi disputado no dia 14 de novembro no Autódromo de Rivera e o vencedor foi Roberto Planella que, com esse resultado, sagrou-se campeão uruguaio da classe T-4. O também brasileiro Jair Tasch, que terminou a prova na quarta posição e segundo na classe T-2, também se sagrou campeão uruguaio.

[Ver RESULTADOS 1965/56](#)

105 – FESTIVAL DE KART EM RIBEIRÃO PRETO

Disputado no dia 14 de novembro, o Festival de Kart de Ribeirão Preto, organizado pela Associação dos Kartista do Estado de São Paulo, teve o seguinte resultado: Pilotos graduados: 1º Durval Viscardi (Silpo); 2º Emerson Fittipaldi (Mini); 3º Irineu Cinti (Rois); 4º Lian Duarte (Mini); 5º Neville Hoff (Rois); 6º Carlos Savoia (Mini); 7º Ludovino Perez Jr. (Silpo); 8º Eunice dos Santos (Rois); 9º Milton Stella (Rois); 10º Henry Strasser (Rois). Pilotos estreados e novatos: 1º Roberto Alves Lima (Mini); 2º Sidney Perez (Mini); 3º Francisco Lameirão (Mini); 4º James Mills (Rois); 5º Paulo Augusto Dantas (Mini).



77 – Durval Viscardi – 59 – Carlos Savoia – 7 – Emerson Fittipaldi – 1 – Carol Figueiredo – 31 – Zeca Giaffone

106 – AUTORIZADAS CORRIDAS NO INTERIOR DO RIO GRANDE DO SUL

Em solenidade de encerramento do I Seminário do Esporte Gaúcho, realizada no dia 14 de novembro, no Clube Leopoldina-Juvenil, o Governador do Estado do Rio Grande do Sul, Ildo Meneghetti, informou que estava autorizando a realização de corridas automobilísticas no interior do Estado, suspendendo a proibição que já durava um ano. O governador informou ainda, que a sua decisão foi motivada por reiteradas solicitações de entidades automobilísticas do interior, e que levou em conta a menor periculosidade apresentada nessas competições, ao contrário do que se verificava na Capital do Estado.

107 – CORRIDA EM BRASÍLIA

No dia de comemoração da “Proclamação da República”, 15 de novembro, uma segunda-feira, foi realizada uma corrida para estreantes e novatos em Brasília, no circuito curto do Eixo Rodoviário, com a participação de treze carros.

A corrida foi disputada debaixo de uma chuva fraca, mas constante, mas teve sua largada sido atrasada em mais de uma hora em função da forte chuva que caiu na Capital da República na hora prevista que era às 13.

Largando na primeira fila, os dois DKW e o Simca que participavam da prova tomaram a frente, com o Simca se destacando quando chegaram à curva da “Vale do Rio Doce”. Atrás dos três vinha um bolo de seis Renault, um Interlagos e dois Volkswagen.

Ao completarem a primeira volta, o Simca 21 de Geraldo Alves liderava seguido pelo DKW-23 de Jauro Ribeiro e pelo DKW 32 de Roberto Faria, pelo Teimoso 28 de Paulo Guaraciaba, o Gordini 2 de Flávio Lima e o VW 18 de João Braz.

A corrida foi prosseguindo com o Simca à frente, mas dando diversas entortadas, até bater num meio-fio. Sem perder a dianteira, se manteve na prova, mas a roda estava bastante empenada. O piloto parou na pista, trocou o pneu e retornou, cedendo a liderança para o DKW-23.

Pouco depois o novo líder abandonou a prova com problemas no motor e, com isso, foi a vez de Paulo Guaraciaba assumir a liderança da prova, que manteve até o final.

Uma luta interessante foi travada pelo segundo lugar entre o Gordini de Flávio Lima e o Volkswagen de João Braz, com vantagem para o primeiro ao final da corrida.

[Ver RESULTADOS 1965/57](#)



A largada da prova com Roberto Faria, Geraldo Alves e Jauro Ribeiro na primeira fila.

Depois da corrida de automóveis foi disputada uma de karts que contou com a participação do carioca Geraldo Rocha, dos goianos Hércules Nieve e Nilo Almeida e do brasileiro Zeca Vassalo. Geraldo Rocha sagrou-se vencedor, com Nieve em segundo, Nilo em terceiro e Vassalo em quarto.

108 – II ETAPA DO RALLY AUTOESPORTE

A segunda etapa do “Rally Autoesporte”, prova promovida pela revista e patrocinada pela Alitália, foi disputada no dia 21 de novembro, com largada e chegada no Museu de Arte Moderna, no Rio de Janeiro, com os carros seguindo pela Estrada do Contorno até chegarem à Estrada Petrópolis-Teresópolis e retornando ao Rio de Janeiro pela Estrada Teresópolis-Rio, num total de 218,900 quilômetros, tendo o seguinte resultado: 1º Arthur Antônio Mondin/Arthur Mondin (SP) – 103 - Aero Willys – 27 pts; 2º Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira – (RJ) - 39 - VW Sedan – 54 pts; 3º Hélio Portela/Luiz Carlos Gonçalves (RJ) 32 - VW Sedan – 60 pts; 4º Aylton Silveira/Francisco Magalhães (RJ) 101 - FNM 2000 JK – 78 pts; 5º - Renzo Lavaccini/João Ramunno (SP) – 135 - Brasinca 4200 GT – 78 pts; 6º João Vital/Ardelin Pinto (RJ) -38 - DKW Vemag – 81 pts; 7º Emanuel Schchner/Simão Edelman (RJ) – 140 - Karmann Ghia VW – 134 pts; 8º Reginaldo Bacchi/Aryllo Mazza (SP) – 70 - DKW Vemag – 152 pts; 9º Hortst Schupp/Guenther Merz (RJ) -117 - VW Sedan – 164 pts; 10º Jorge Eduardo Souza/Sérgio Gostkorzewicz (RJ) – 53 - VW Sedan – 169 pts; 11º Otto Kutner/Álvaro Trajano (SP) – 120 - DKW Fissore – 174 pts; 12º Emerson Fittipaldi/Roberto Lima (SP) – 2 - Renault Gordini – 186 pts; 13º Antônio Augusto Alves/Eurico de Oliveira (RJ)- 5 - Aero Willys- 196 pts; 14º Mário Francisco Guzzardi/Luiz Roberto Guzzardi (SP) -96 - VW Sedan – 234 pts; 15º Gunter Ber Eberhardt/Juan Fabregues (SP) – 195 - VW Sedan – 261 pts; 16º Jailton Damasceno/Sérgio Cerqueira (RJ) – 131 - VW Sedan – 294 pts; 17º Paulo Lins e Silva/Oscar Colombo (RJ) 40 - Renault Dauphine – 309 pts; 18º Jan Balder/Peter Schmied (SP) – 65 - DKW Vemag – 313 pts; 19º Mário Marques Tourinho/Lélio Muniz Barreto (RJ) – 33 - Alfa Romeo Giulietta SV – 316 pts; 20º Antônio Godinho Madeira/Carlos Godinho Madeira (RJ) – 145 - VW Sedan – 322 pts; 21º Christopher Burrows/Luiz Pessoa Campos Fº (RJ) – 79 - Rover P4 – 337 pts; 22º Antônio Ottoni/Luiz Antônio Rodrigues (RJ) – 198 - Renault Gordini – 358 pts; 23º Antônio Carlos Monteiro/Adalberto Nunes Neto (RJ) – 110 - VW Sedan – 392 pts; 24º Gerard de Laive/Mário Lidders (SP) – 62 - Simca Tufão – 403 pts; 25º Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) – 20 - Karmann Ghia VW – 408 pts; 26º Cláudio Motta/Mayard Bernard (SP) – 41 - Renault Gordini – 502 pts; 27º Rômulo Rubens de Santana/Pedro Otávio Lessa (RJ) – 11 - Renault Gordini – 560 pts; 28º José Henrique Graça/João Aguiar de Souza (RJ) – 85 - VW Sedan – 575 pts; 29º Francisco Guzzardi/Luiz Fernando Ferreira (SP) – 83 - VW Sedan – 616 pts; 30º Flávio Florsheim/Luiz Fernando Mondin (SP) – 159 - VW Sedan – 649 pts; 31º Péricles Bravo/Cláudio Conte e Sena (RJ) – 86 - VW Sedan – 787 pts; 32º Vicente Raga do Campo/Luiz Roberto Simões (RJ) – 69 - VW Sedan – 1283 pts; 33º Miguel Martinez/Adyr Jordano (RJ) 90 - Renault Gordini -1546 pts.



1 – Aero Willys – Arthur Antônio Mondin/Arthur Mondin – 2 – Volkswagen - Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira – 3 – Brasinca – Renzo Lavaccini/João Rammuno

109 – O CONFLITO RECOMEÇA COM AMEAÇAS DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

O Automóvel Clube do Brasil, por intermédio do Presidente da Comissão Desportiva, Dr. Amílcar Laurindo Ribas, divulgou, no dia 22 de novembro, uma nota ameaçando de suspensão os pilotos que participassem de provas automobilísticas que não fossem reconhecidas pela entidade. Com essa nota, o ACB rompeu as negociações de paz que vinha mantendo com a Federação Carioca de Automobilismo. Essa posição do ACB veio demonstrar que seus dirigentes não tinham nenhum interesse em selar a paz no automobilismo nacional, participando das reuniões promovidas pelo General Elói Menezes, presidente do Conselho Nacional de Desportos, procurando apenas ganhar tempo até que a FIA se pronunciasse, como o fez, negando a filiação da CBA e mantendo a filiação do referido clube.

110 – AS MIL MILHAS BRASILEIRAS

Depois de ter tido a sua realização interrompida desde 1961, em função do boicote que o Automóvel Clube do Brasil vinha fazendo às provas organizadas pelo Centauro Moto Clube, nos dias 27 e 28 de novembro de 1965, foi novamente realizada uma das mais importantes corridas nacionais, as “Mil Milhas Brasileiras”. Porém, uma série de fatores foi desencadeada para mais uma vez sabotar a sua realização por parte do ACB. Como sabemos, o Centauro e seu presidente, o grande automobilista Elói Gogliano, eram desafetos do presidente do Automóvel Clube do Brasil, o General Sylvio Américo Santa Rosa, pois o dirigente, à frente do Clube, tinha sido um dos fundadores da Confederação Brasileira de Automobilismo. Por esse motivo, e pela sede de poder do presidente do ACB, através de comunicado de outra “figura” que denegriu o automobilismo nacional, o desembargador Amílcar Laurindo Ribas, ameaçou os participantes do evento com suspensão em caráter internacional, pois não tinha poder para fazê-lo em nível nacional. Com essa ameaça, os pilotos ficaram preocupados e as três montadoras que participavam das corridas no Brasil decidiram não participar da prova.



Largada da prova com Caetano Damiani (Chevrolet 34) assumindo a ponta.

No caso da Willys, isso ficou muito claro, pois tinha construído um carro de Fórmula 3 e o havia inscrito na temporada internacional argentina, a ser disputada no início de 1966, logo não podia se expor ao poder de “vingança” do ACB. A Vemag estava numa fase de venda da marca para a Volkswagen e o Departamento de Competições, depois de reaparecer em 1965 com os DKW Malzoni, estava numa fase de “hibernação”, não participando das corridas. A Simca, também em fase de reestruturação, resolveu não participar.

Os pilotos, preocupados com o comunicado do ACB fizeram um abaixo assinado ao clube, recebendo como resposta a confirmação da intenção de puni-los e, diante da resposta, foram ao CND, onde receberam o

apoio do presidente do órgão, General Elói Menezes que, diante dos fatos, ameaçou cassar o alvará de funcionamento do ACB.

O Centauro Moto Clube ficou irredutível e manteve a realização da prova, com o apoio da Federação Paulista, da CBA e do CND. E o evento, mesmo com a ausência das montadoras foi um completo sucesso, contando com a participação de 38 carros, quase alcançando o limite de 44 que o regulamento prova impunha.



À esquerda a Alfa Romeo Giulia de Piero Gancia/Ruggero Peruzzo à frente do Chevrolet de Caetano Damiani/Eduardo Celidônio e à direita o FNM JK de Ugo Gallina/Luciano Borghesi depois de capotar.

Sem as montadoras, o favoritismo ficou com as antigas carreteras, com destaque para os carros de Camillo Christóforo, Caetano Damiani e Catharino Andreatta. Num segundo plano ficavam os carros da equipe Jolly Gancia, notadamente as duas Alfa Giulia que, embora não atingissem a velocidades dessas carreteras, tinham como característica sua grande resistência.

A largada, ao estilo Le Mans, foi dada pelo General Elói Menezes, presidente do CND, que fora especialmente convidado, para uma grande plateia, às 22 horas do dia 27 de novembro.

Caetano Damiani assumiu a dianteira, completando a primeira volta na ponta, muito pressionado por Camillo Christóforo.

Na segunda volta Camillo assumiu a liderança, com Caetano em segundo e Emílio Zambello em terceiro, sendo que na volta seguinte foi a vez de Zambello passar por Caetano.

Com dez voltas completadas, os carros ocupavam as seguintes colocações: 1º 18 – Camillo Christóforo (Carretera Chevrolet); 2º 25 – Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulia); 3º 34 - Caetano Damiani (Carretera Chevrolet); 4º 50 – Justino de Maio (Carretera Chevrolet); 5º 2 - Catharino Andreatta (Carretera Chevrolet); 6º 39 - Ugo Gallina (FNM JK); 7º 13 - Volante 13 (DKW Vemag); 8º 23 - Piero Gancia (Alfa Romeo Giulia); 9º 7 - Ayres Bueno Vidal (Ford Carretera); 10º 84 – Totó Porto Filho (Renault 1093).

Ao ser completada a 20ª volta, os quatro primeiros se mantinham nas posições, mas o quinto colocado era o JK nº 5 de Jaime Pistilli.

Depois de 40 voltas completadas o quadro tinha sofrido profundas modificações. Emílio Zambello parecia sem chances na corrida, pois tinha parado na volta 34 para substituir a junta do cabeçote do motor do seu carro e o trabalho ainda continuava. Camillo continuava liderando a prova, vindo em segundo lugar Caetano Damiani e em terceiro Ugo Galina, uma volta atrasado. O quarto era Vitório Andreatta que substituíra seu pai Catharino na carretera nº 2, duas voltas atrasado e o sexto era Piero Gancia.

Na volta 60, Antônio Carlos Aguiar que substituíra Camillo Christófaru na carretera 18, tinha duas voltas de vantagem para o carro 50, de Justino de Maio, que ocupava a segunda colocação. O terceiro era Damiani, o quarto Vitório Andreatta e o quinto Piero Gancia.

Durante a madrugada, na volta 70, foi a vez de Carlinhos Aguiar entregar a condução da Carretera 18 a Camillo Christófaru, com uma liderança folgada, mas três voltas depois, Camillo foi forçado a abandonar a corrida, quando o carro quebrou a ponta de eixo na curva do Sargento.

Esse abandono provocou uma reviravolta na classificação da prova e, assim, ao se completar a volta 80, a classificação era a seguinte: 1º 34 - Caetano Damiani/Bica Votnamis (Carretera Chevrolet); 2º 2 - Catharino Andreatta/Vitório Andreatta (Carretera Chevrolet), com 79 voltas; 3º 50 - Vitório Azzalin Fº/Justino de Maio (Carretera Chevrolet) – 79 voltas; 4º 23 - Ruggero Peruzzo/Piero Gancia (Alfa Romeo Giulia) – 78 voltas; 5º 13 – Volante 13/Roberto Mendonça; 6º 39 – Ugo Gallina/Luciano Borghesi (FNM 2000 JK); 7º 85 – João Bravo Caldeira/Clóvis Pereira Bueno (Renault 1093); 8º 5 – Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr. (FNM 2000 JK)- 9º 75 - Hélio Mazza/Fernando Pereira/Lair Carvalho (Renault 1093); 10º 35 - Breno Fornari/Afonso Koch (Carretera Simca). Emílio Zambello, na Alfa Romeo nº 25 vinha se recuperando e já ocupava a 14ª posição, mesmo tendo ficado parado por mais de uma hora.

Ao atingir a metade da corrida, ou 100 voltas, as posições se mantinham, tendo como modificação apenas a dupla Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes, ocupando a nona posição.



Foto 1 – 25 – Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo Giulia) – Foto 2 – 5 – Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr. (FNM 2000 JK) – Foto 3 – 2 – Catharino e Vitório Andreatta (Chevrolet Carretera).

Às 6,30 horas da manhã, ao completar a volta 117, Caetano Damiani teve que parar nos boxes com problemas na embreagem do seu carro. Com isso, ao serem completadas 120 voltas, estava na quarta colocação, com três voltas de desvantagem para Vitório Andreatta, Ruggero Peruzzo e Vitório Azzalin, que ocupavam as três primeiras colocações. O quinto colocado era Volante 13 e o sexto Emílio Zambello, numa recuperação espetacular.

A liderança dos Andreatta durou até essa volta, pois Vitório, quando fazia a curva da Ferradura, teve a caixa de direção quebrada, saindo a pista e ficando preso numa vala.

Com todos esses contratemplos, foi a vez da Alfa Romeo de Piero Gancia/Ruggero Peruzzo assumir a liderança da prova, porém sua liderança durou pouco mais de meia hora, porque, com os solavancos causados pelo péssimo estado da pista de Interlagos, o tanque de gasolina do carro se soltou e furou. Com isso, o carro passou a ter que frequentar os boxes rotineiramente para ser reabastecido, ao mesmo tempo em que a gasolina começou a tornar o interior do carro insuportável, fazendo com que Ruggero Peruzzo ficasse intoxicado abandonando a corrida, depois de empurrar o carro até chegar aos boxes.

Ao ser completada a volta 164, o líder passou a ser Justino de Maio, com Marivaldo Fernandes em, segundo com o mesmo número de voltas do líder, e em terceiro Caetano Damiani.

Quando todos esperavam que a Alfa Romeo disputasse a liderança com o Corvette, eis que o carro de Marivaldo Fernandes, que tinha feito o milagre de ficar parado mais de uma hora e, nessa altura da prova

ter condições de vitória, foi mais uma vítima do estado da pista e começou a parar seguidamente nos boxes, perdendo qualquer chance de vitória e permitindo que a dupla Justino de Maio/Vitório Azzalin Filho vencessem a prova com duas voltas de vantagem para a carretera de Caetano Damiani/Bica Votnamis. Em terceiro se classificou o JK de Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr., em quarto o Simca de Breno Fornari/Nestor Koch e em quinto a Alfa Romeo de Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes.

[Ver RESULTADOS 1965/58](#)



A chegada vitoriosa de Justino de Maio/Vitório Azzalin Fº.

111 – 3ª ETAPA DO TORNEIO AUTOESPORTE DE RALLY

A última etapa do Torneio Autoesporte de Rally foi disputada no dia 5 de dezembro, com largada em frente ao Museu de Arte Moderna, no Rio de Janeiro, seguindo pela Estrada do Contorno, pelo Bingen, para Petrópolis, rumando até a Estrada União e Indústria e por Três Rios, passando por Vassouras e retornando ao Rio de Janeiro pela Estrada Presidente Dutra, totalizando 322,600 quilômetros.

O resultado da prova foi o seguinte: 1º Jorge Eduardo Souza/Sérgio Gostkorzewicz – 53 - VW Sedan – 27 pts; 2º Mário Marques Tourinho/Lélio Muniz Barreto – 33 - Alfa Romeo Giulietta SV – 92 pts; 3º Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira – 139 - VW Sedan – 93 pts; 4º Hélio Portela/Luiz Carlos Gonçalves – 32 - VW Sedan – 98 pts; 5º Emanuel Schchner/Simão Edelman – 140 - Karmann Ghia VW – 105 pts; 6º Otto Kutner/Álvaro Trajano – 120 - DKW Fissore – 108 pts; 7º Paulo Lins e Silva/Oscar Colombo – 40 - Renault Dauphine – 154 pts; 8º Reginaldo Bacchi/Aryldo Mazza – 70 - DKW Vemag – 163 pts; 9º - Horst Schupp/Guenther Merz – 117 - VW Sedan – 206 pts; 10º Aylton Silveira/Jerusah Salgado – 101 - FNM 2000 JK – 221 pts; 11º Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni – 136 - VW Sedan – 226 pts; 12º Antônio Godinho Madeira/Ivo Vaz – 145 - VW Sedan – 259 pts; 13º João Vital/Ardelin Pinto – 38 - DKW Vemag – 293 pts; 14º Renzo Lavaccini/João Ramunno – 135 - Brasinca 4200 GT – 320 pts; 15º Cláudio Motta/Mayard Bernard – 41- Renault Gordini – 322 pts; 16º Jan Balder/Peter Schmied – 65 - DKW Vemag – 332 pts; 17º Carlos Alberto Laurito/Luiz Fernando Mondin – 159 - VW Sedan – 332 pts; 18º Gerard de Laive/Mário Ladders – 62 - Simca Tufão- 373 pts; 19º Arthur Antônio Mondin/Arthur Mondin – 103 - Aero Willys – 403 pts; 20º Antônio Carlos Monteiro/Adalberto Nunes Neto – 110 - VW Sedan – 429 pts; 21º Francisco Guzzardi/Luiz Fernando Ferreira – 83 - VW Sedan – 456 pts; 22º Christopher Burrows/Luiz Pessoa Campos Fº - 79 -Rover P4 – 561 pts; 23º Emerson Fittipaldi/Roberto Lima – 2 - Renault Gordini – 562pts; 24º Mário Francisco Guzzardi/Luiz Roberto Guzzardi – 96 - VW Sedan – 419 pts; 25º Antônio Ottoni/Luiz Antônio Rodrigues -

198- Renault Gordini – 561 pts; 26º Álvaro Acar/Gilberto Acar – 20 - Karmann Ghia VW – 786 pts; 27º Péricles Bravo/Edio Villas Boas – 86 - VW Sedan – 1198 pts; 28º Heitor Palhares/Luiz Roberto Simões – 21 - DKW Vemag – 1265 pts; 29º Miguel Martinez/Adyr Jordano – 90 - Renault Gordini – 1582 pts.



1º VW-53 – Jorge Eduardo Souza/Sérgio Gostkerzewicz – 2º Alfa Romeo 33 – Mário Marques Tourinho/Lelio Muniz Barreto – 3º 139 – Aristóteles Cordeiro/Antônio Sérgio Moreira.

112 – RESULTADO DO TORNEIO AUTOESPORTE DE RALLY

COL	PILOTO	NAVEGADOR	Nº	CARRO	1ª - 17/10	2ª - 21/11	3ª - 05/12	TOTAL
1º	Aristóteles Cordeiro	Antônio Sérgio Moreira	139	VW Sedan	300	300	225	825
2º	Arthur Antônio Mondin	Arthur Mondin	103	Aero Willys	225	400	2	627
3º	Hélio Portela	Luiz Carlos Gonçalves	32	VW Sedan	169	225	169	563
4º	Jorge Eduardo Souza	Sérgio Gostkerzewicz	53	VW Sedan	0	30	400	430
5º	Emerson Fittipaldi	Roberto Lima	2	Renault Gordini	400	17	0	417
6º	Mário Marques Tourinho	Lélio Muniz Barreto	33	Alfa Romeo	0	2	300	302
7º	Renzo Lavaccini	João Ramunno	135	Brasınca 4200GT	71	127	9	207
8º	Aylton Silveira	Francisco Magalhães	101	FNM 2000 JK	0	169	30	199
9º	Emanuel Schchner	Simão Edelman	140	Karmann Ghia VW	0	71	127	198
10º	João Vital	Ardelin Pinto	38	DKW Vemag	53	95	13	161
11º	Antônio Carlos Monteiro	Adalberto Nunes Neto	110	VW Sedan	127	0	1	128
12º	Otto Kutner	Álvaro Trajano	120	DKW Fissore	4	22	95	121
13º	Reginaldo Bacchi	Arylido Mazza	70	DKW Vemag	13	53	53	119
14º	Jailton Damasceno	Sérgio Cerqueira	131	VW Sedan	95	5	0	100
15º	Horst Schupp	Guenther Merz	117	VW Sedan	0	40	40	80
16º	Paulo Lins e Silva	Oscar Colombo	40	Renault Dauphine	0	4	71	75
17º	Ronaldo Ferlich Sá	Luiz Carlos Costa	153	Renault Gordini	40	0	0	40
18º	Péricles Bravo	Cláudio Conte e Sena	86	VW Sedan	30	0	0	30
19º	Renato Campiglia	Stefano Campiglia	39	VW Sedan	22	0	0	22
	Sílvio Podcameni	Mauro Podcameni	136	VW Sedan	0	0	22	22
21º	Antônio Godinho Madeira	Ivo Vaz	145	VW Sedan	0	0	17	17
	José Henrique Graça	João Aguiar de Souza	85	VW Sedan	17	0	0	17
23º	Antônio Augusto Alves	Eurico de Oliveira	5	Aero Willys	0	13	0	13
24º	Flávio Florsheim	Luiz Fernando Mondin	153	Renault Gordini	9	0	0	9
	Mário Francisco Guzzardi	Luiz Roberto Guzzardi	96	VW Sedan	0	9	0	9
26º	Jan Balder	Peter Schmied	65	DKW Vemag	0	3	5	8
27º	Rodolfo Porato	Carlos Calza	81	Simca Tufão	7	0	0	7
	Gunter Ber Eberhardt	Juan Fabregues	195	VW Sedan	0	7	0	7
	Cláudio Motta	Mayard Bernard	41	Renault Gordini	0	0	7	7
30º	Moreno Bansolo	Roberto Gentillini	183	Renault Gordini	5	0	0	5
31º	Carlos Alberto Laurito	Luiz Fernando Mondin	159	VW Sedan	0	0	4	4
32º	Antônio Ottoni	Luiz Antônio Rodrigues	198	Renault Gordini	3	0	0	3
	Gerard de Laive	Mário Ladders	62	Simca Chambord	0	0	3	3
34º	Francisco Guzzardi	Luiz Fernando Ferreira	83	VW Sedan	2	0	0	2
35º	Fernando Tostes	Ricardo Figueiredo	150	VW Sedan	1	0	0	1



Os campeões Aristóteles Cordeiro (à esquerda) e Antônio Sérgio Moreira

113 – 6 HORAS DE CURITIBA

O Automóvel Clube do Paraná organizou no sábado, dia 11 de dezembro, a prova 6 Horas de Curitiba. O circuito escolhido utilizava a pista duplicada da antiga BR-2, atual BR-116, no bairro de Viamão, em Curitiba, Paraná, com uma extensão de 3.800 metros.

Como já se tornara habitual, o “nefasto” Automóvel Clube do Brasil tentou “melar” a corrida, informando ao Automóvel Clube do Paraná que os pilotos que participaram das Mil Milhas estavam suspensos e, portanto, não poderiam participar da prova. Indignado, o clube Curitibano procurou a Federação Paranaense de Automobilismo que informou que as decisões do ACB não tinham validade no território nacional, posição também assumida pelo Conselho Nacional de Desportos que se manifestou, inclusive no sentido de cassar o alvará desportivo do clube carioca.

Com as “arestas” aparadas, e sem que o ACB se manifestasse especificamente com punições aos participantes dessa prova, a equipe Simca inscreveu quatro dos seus carros: duas carreteras e dois Tufão. Outra presença importante foi a participação de dois carros Brasinca 4200 GT, com assistência do seu construtor Rigoberto Soler. Além desses carros, estavam inscritas duas carreteras do Paraná, um Interlagos da recém-fundada Scuderia Transparaná, outro de Pedro Victor Delamare, o protótipo DKW Curitiba e uma série de Simca, 1093 e DKW locais. No total 20 carros se apresentaram para a largada, que foi definida por sorteio, ficando assim estabelecida:

1ª fila: 81 – Ciro Cayres (Simca); 82 – Jayme Silva (Simca);

2ª fila: 27 – Altair Barranco (Ford); 88 – Walter Hahn Jr. (Brasinca).

3ª fila:; 6 – Haroldo Lobo (Chevrolet); 95 – Hirálio Santos (Simca).

4ª fila: 16 – Norman Casari (DKW Curitiba); 64 – Fernando Toco Martins (Simca).

5ª fila: 37 – Romeo Partezan (DKW); 101 – Ettore Beppe (Interlagos).

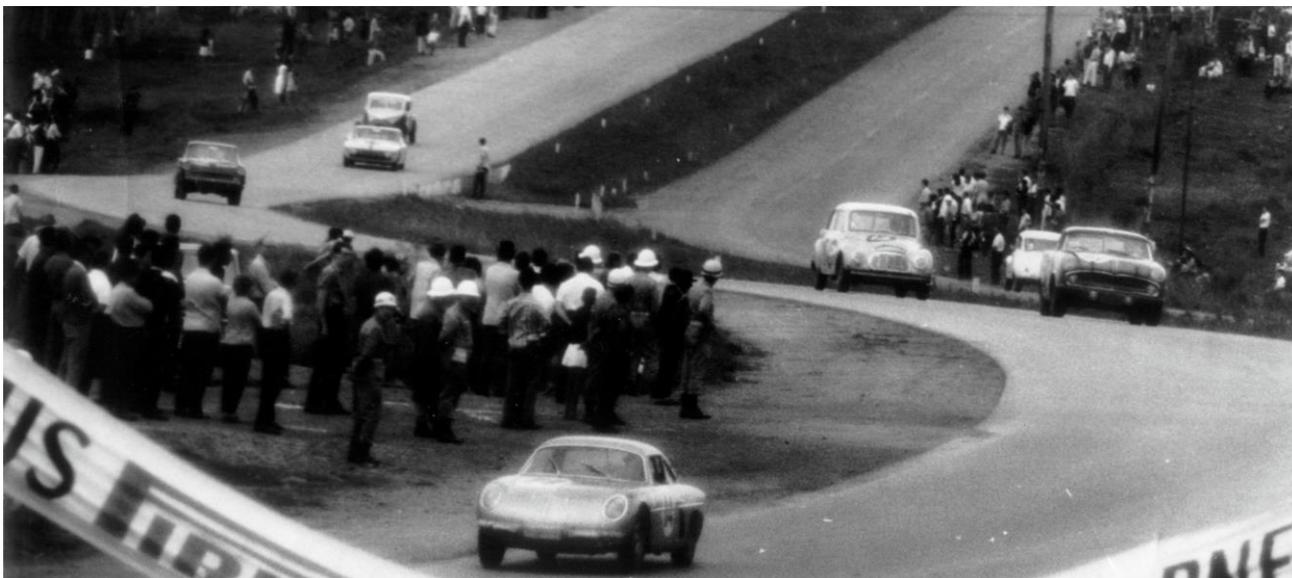
6ª fila:; 32 – Ubaldo Lolli (Simca); 84 – Pedro Victor Delamare (Interlagos).

7ª fila: 5 – Rubens Pinheiro (Simca); 4 – Affonso Ebberts (1093).

8ª fila: 14 – Oswaldo Lunardi (DKW); 11 – Domingos Bettega (DKW).

9ª fila: 13 – Olidir Pereira (DKW); 9 – Luiz Ricciardella (DKW).

10ª fila: 7 – Osni Pilar (Simca); 77 – Henrique Mutti Jr. (Brasınca).



Passagem dos carros, com o Interlagos de Pedro Victor Delamare/Ludovino Perez Jr. à frente do Simca vencedor da prova de Ciro Cayres/Pedro Jaú.

Iniciada a corrida, Ciro Cayres tomou a ponta, seguido por Barranco e Lobo, todos da fila da direita, isso porque Jayme Silva largou mal, atrapalhando os carros que estavam enfileirados atrás dele.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º 27 – Barranco; 2º 6 – Lobo; 3º 81 – Ciro; 4º 88 – Hahn Jr.; 5º 82 – Jayme; 6º 64 – Toco; 7º 32 – Lolli; 8º 95 – Hilário; 9º 101 – Beppe; 10º 77 – Mutti Jr.; 11º 9 – Ricciardella; 12º 84 – Delamare; 13º 13 - Olidir; 14º 37 – Partezan; 15º 4 – Ebbers; 16º 14 – Lunardi; 17º 11 – Bettega; 18º 5 – Pinheiro; 19º - 16 – Casari.

Nessa volta o carro nº 7, Simca pilotado por Osni Pilar e Augusto Carbonera abandonou a prova. O DKW Curitiba tinha largado bem, mas Casari deu uma rodada caindo para o último lugar.

Na segunda volta, Haroldo Vaz Lobo assumiu a liderança com sua Carretera Chevrolet, e Walter Hahn Jr. foi superado por Jayme Silva. As posições eram as seguintes: 6 – 27 – 81 – 82 – 88 – 64 – 32 – 77 – 101 – 95 – 84 – 9 – 13 – 37 – 4 – 14 – 11 – 5 – 16.

A única alteração que merece destaque na terceira volta, foi Walter Hahn Jr. ultrapassando novamente a Jayme Silva.

Na quinta volta, o Chevrolet nº 6 de Haroldo Lobo e Francisco Zeni entrou no boxe, deixando na liderança o Ford de Altair Barranco/José Grosskopf.

Na oitava volta foi a vez de Norman Casari desistir, depois de vir se recuperando da rodada na primeira volta. O sistema de arrefecimento do Protótipo Curitiba apresentou problemas, pois a bomba d'água do motor trazido por Jorge Lettry era muito forte e fazia com que as mangueiras fechassem impedindo a passagem normal da água.

Com uma hora de corrida completada, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Ciro Cayres (Simca 81); 2º Altair Barranco (Ford 27); 3º Walter Hahn Jr. (Brasınca 88); 4º Jayme Silva (Simca 82); 5º Henrique Mutti Jr. (Brasınca 77); 6º Fernando Toco Martins (Simca 64); 7º Luiz Ricciardella (DKW 9); 8º Ubaldo Lolli (Simca 32); 9º Pedro Victor Delamare (Interlagos 84); 10º Romeo Partezan (DKW 37); 11º Oswaldo Lunardi (DKW 14);

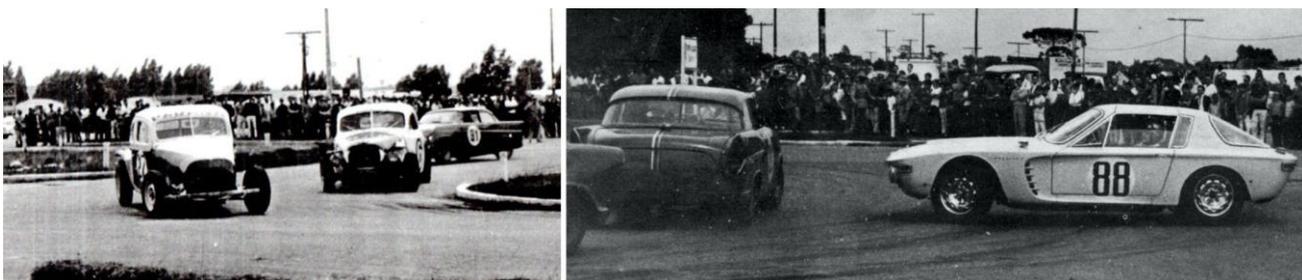
12º Domingos Bettega (DKW 11); 13º Ettore Beppe (Interlagos 101); 14º Olidir Pereira (DKW 13); 15º Rubens Pinheiro (Simca 5); 16º Francisco Zeni (Chevrolet 6); 17º Hilário Santos (Simca 95).

Pouco depois, Altair Barranco recolheu a sua carretera Ford aos boxes com o motor fundido, se retirando da prova. Pouco depois das 13 horas, Ciro Cayres entrou nos boxes reabasteceu o carro e colocou água no radiador. Ciro teve que esperar passar o Brasinca e outro carro, saindo em segundo, com 10 segundos de desvantagem para Hahn Jr. e outros 10 segundos de vantagem para Jayme Silva.

Com isso, ao se completar a 2ª hora, a ordem era a seguinte: 1º Hahn Jr. (Brasinca 88); 2º Ciro (Simca 81); 3º Jayme (Simca 82); 4º Toco (Simca 64); 5º Lolli (Simca 32); 6º Mutti Jr. (Brasinca 77); 7º Ricciardella (DKW 9); 8º Lunardi (DKW 14); 9º Beppe (Interlagos 101); 10º Delamare (Interlagos 84); 11º Partezan (DKW 37); 12º Zeni (Chevrolet 6); 13º Bettega (DKW 11); 14º Pinheiro (Simca 5); 15º Hilário (Simca 95).

O carro Renault 1093 nº 4 tinha abandonado com problemas no motor.

Embora tenha ocupado a liderança, o Brasinca vinha sofrendo com a perda de freios, com Walter Hahn Jr. tendo chegado a dar uma atravessada em uma das curvas, mas se mantinha na prova e, depois de 3 horas de corrida, a ordem era a seguinte: 1º Ciro (Simca 81); 2º Jayme (Simca 82); 3º Hahn Jr. (Brasinca 88); 4º Toco (Simca 64); 5º Lolli (Simca 32); 6º Ricciardella (DKW 9); 7º Delamare (Interlagos 84); 8º Beppe (Interlagos 101); 9º Lunardi (DKW 14); 10º Partezan (DKW 37); 11º Bettega (DKW 11); 12º Zeni (Chevrolet 6); 13º Pinheiro (Simca 5); 14º Hilário (Simca 95). Notava-se a ausência do Brasinca 77 que abandonara depois de 82 voltas com problemas no motor. Pouco depois foi a vez do outro Brasinca, o número 88 abandonar a prova por quebra da embreagem.



Na esquerda: Altair Barranco, Haroldo Vaz Lobo e Ciro Cayres e, à direita, a rodada do Brasinca de Walter Hahn Jr.

Assim, tudo indicava que a Simca venceria com facilidade, com Ciro Cayres em primeiro e Jayme Silva em segundo. Porém Ciro Cayres teve que entrar nos boxes perdendo oito minutos para prender a polia do virabrequim que havia se soltado. Com isso, Jayme Silva foi para a ponta, mas quando Ciro retornou, Chico Landi, o chefe da equipe passou a sinalizar para Jayme Silva ir mais devagar, para permitir a recuperação do carro de Ciro Cayres.

Dessa forma ao serem completadas 4 horas de corrida, a ordem do carros era a seguinte: 1º Simca 82; 2º Simca 81; 3º Simca 64; 4º DKW 9; 5º Simca 32; 6º Interlagos 84; 7º Interlagos 101; 8º DKW 14; 9º DKW 37; 10º DKW 11; 11º Simca 5; 12º Simca 95. Além do carro de Hahn Jr., nessa fase da corrida também abandonou o Corvette de Francisco Zeni/Haroldo Vaz Lobo, com problemas no motor, depois de completar 91 voltas.

Sem a presença dos seus adversários em potencial, os carros da Simca foram conduzindo a prova com os carros se classificando na quinta hora na seguinte ordem: 1º Simca 82; 2º Simca 81; 3º Simca 64; 4º Simca 32; 5º DKW 9; 6º Interlagos 84; 7º DKW 14; 8º DKW 11; 9º DKW 37; 10º Interlagos 101; 11º Simca 5; 12º Simca 95.

Com Jayme poupando seu carro, chegando a fazer uma longa parada nos boxes para reabastecimento, o carro de Ciro Cayres acabou retomando a ponta para vencer da prova, completando 181 voltas, ou 687,800

quilômetros, no tempo de 6h00m35s0, média de 114,448 km/h. Foi sua também a melhor volta, no tempo de 1m50s0, média de 124,344 km/h, ficando em segundo Jayme Silva/Joaquim Cacaio Mattos, em terceiro Fernando Toco Martins/Anísio Campos, e em quarto Ubaldo Lolli/Lauro Soares, todos da equipe Simca. Além dos quatro carros da Simca, merece destaque o sensacional “pega” travado entre o Interlagos nº 84 de Pedro Víctor Delamare/Ludovino Perez Jr. e o DKW nº 9 de Luiz Gastão Ricciardella e Carlos Eduardo de Andrade, que deram muito trabalho principalmente ao Simca nº 32, mas não tendo como ultrapassá-lo numa pista de longas retas e com uma grande inferioridade de potência entre esses pequenos carros e os Simca.

[Ver RESULTADOS 1965/59](#)



Os Simca vencedores da prova: 81 – Ciro Cayres/Pedro Jaú (1º) e 82 – Jayme Silva/Joaquim Cacaio Mattos (2º)

114 – FINAL DO CARIOCA DE KART

A última prova do campeonato carioca de kart foi realizada debaixo de muita chuva na pista da “Feira de São Cristóvão”, com os seguintes resultados: Categoria Brasil: 1º - João Vital – 2 - Silpo Kart; 2º - Roberto Batista – 7 - Rois Kart; 3º - Luiz Bezerra Melo- 11 - Rois Kart; 4º - Paulo Roberto Monteiro – 14 - Silpo Kart; 5º - Odair Escalhão – 52 – Silpo; 6º - João Renha- 19 - Mini Kart; 7º - Jaime Abrunhosa – 10 - Silpo Kart; 8º - Homero Rubin – 53 - Silpo Kart; 9º -Geraldo Rocha – 32 - Silpo Kart. Categoria Internacional: 1º - Mário Júlio de Moraes – 27 - Rois McCulloch; 2º - Vitor Perdigão – 23 - Rois McCulloch; 3º - Horácio Orfilla - Fox MCCulloch; 4º - Antônio Bandeira – 59 - LB McCulloch; 5º -Mário Tinoco - Rois McCulloch; 6º - Otávio Durão – 39 - Rois McCulloch; 7º - Luís Cláudio Matos – 1 - LB Saetta; 8º- César Faria – 34 - Tecno Parilla.

Com esses resultados sagraram-se campeões cariocas: Geraldo Rocha na categoria Brasil e César Faria na Internacional.



115 – CORRIDA EM BRASÍLIA

No dia 12 de dezembro, o Motor Clube do Planalto, com supervisão da Federação Automobilística do Distrito Federal, organizou a prova “Marcílio Dias”, em comemoração ao Dia da Marinha, desta feita com a participação de Pilotos Graduados, além dos Estreantes e Novatos, e duração de duas horas.

A corrida estava prevista para ter sua largada às 15 horas, porém pouco antes do seu início caiu uma forte chuva fazendo com que a largada fosse atrasada.

Como a pista estava molhada, a pedido dos pilotos, o Diretor de Prova autorizou que os carros dessem uma volta para que os pilotos sentissem como estavam as condições de pilotagem em piso escorregadio.

Quase todos os pilotos fizeram essa volta de reconhecimento de forma comedida, mas não todos, porque o piloto Geraldo “Maluco” Alves, que tinha estreado na prova do dia 15 de novembro, rodando em diversas curvas, resolveu acelerar tudo no seu Simca e, ao entrar na curva que passava sob o viaduto do “Banco do Brasil”, errou a tomada de curva, catou o meio-fio interno, se desgovernou, subiu num barrando onde, é bem verdade, inadvertidamente se postavam algumas pessoas, atropelando três adolescentes que foram retirados imediatamente para o Hospital de Base que ficava quase à margem do local do acidente, mas infelizmente um desses adolescentes faleceu após ser atendido no Pronto Socorro.

O carro foi logo retirado do local, e atrasadamente, a polícia retirou e proibiu as pessoas de se postarem naquela parte do circuito, enquanto o piloto era proibido de participar da corrida, mesmo que o seu carro estivesse em condições de competir.



A largada da prova com o 44 – Evandro Dantas/André Gustavo (Interlagos) e 32 - Jairo Ribeiro/Jacques Lima (DKW Vemag) na primeira fila

Já sem o Simca que deveria largar na quinta posição, os carros foram alinhados para a largada da seguinte forma:

1ª fila: 32 – DKW (Jairo Ribeiro/Jacques Lima); 44 – Interlagos (André Gustavo/Evandro Dantas); 9 – Interlagos (Inácio Corrêa Leite Jr.).

2ª fila: 23 – DKW (George Pappas); 6 – Interlagos (Janjão Lahorgue).

3ª fila: 33 – DKW (Roberto Faria); 5 – 1093 (Carlos Alberto Braz); 28 – Teimoso (Paulo Guaraciaba).

4ª fila: 22 – Gordini (Hamilton Medeiros/Sérgio Bandeira de Melo); 2 – Gordini (Flávio Lima).

5ª fila: 10 – VW (José Boto); 63 – Gordini (João Braz/Sérgio Oliveira); 93 – 1093 (José Carlos Laquintinie)

6ª fila: 15 – VW (Tito Passarinho); 14 – Teimoso (José Lana).

Com a pista molhada foi dada a largada e mesmo antes dos carros chegarem à curva da “Vale do Rio Doce”, ocorreu o primeiro abandono, do carro nº 23 de George Pappas com o motor do DKW fundido.

Os carros vinham num bloco compacto quando chegaram à curva do “Hotel Nacional”, e Carlos Alberto Braz, no 1093 nº 5, que vinha na liderança, deu uma longa derrapagem. O piloto conseguiu controlar o seu carro, mas provocou uma sequência de derrapagens, dos carros 93 (Laquintinie), 28 (Guaraciaba), 6 (Janjão), 2 (Flávio) e 15 (Passarinho). Roberto Faria, no DKW 33 conseguiu passar por uma brecha, mas quase tendo que parar. Felizmente, todos saíram bem do acidente para completarem a primeira volta na seguinte ordem: 1º Carlão (1093-5); 2º Janjão (Interlagos-6); 3º Guaraciaba (Teimoso-28); 4º Flávio (Gordini-2); 5º Laquintinie (1093-93); 6º Inácio (Interlagos-9); 7º Passarinho (VW-15); 8º Lana (Teimoso-14); 9º Serginho (Gordini-22); 10º André (Interlagos 44); 11º Farias (DKW-33); 12º Boto (VW-10); 13º Oliveira (Gordini-63); 14º Jauro (DKW 32), este último, muito atrasado, vindo a desistir logo em seguida.

Na segunda volta Janjão liderava a corrida, seguido por Carlão, Guaraciaba, Laquintinie, Flávio, André e os demais e na terceira volta, Janjão e Carlão lutavam pela liderança, com Flávio Lima em terceiro lugar. André Gustavo que vinha bem deu uma violenta derrapagem na curva do Hotel Nacional, subiu no meio-fio, com seu carro se elevando alguns centímetros, mas conseguiu retornar à prova, mesmo perdendo tempo nessa manobra.



Dois momentos da disputa entre: Carlos Alberto Braz (Renault 1093 nº 5), André Gustavo (Interlagos nº 44), e Flávio Lima (Renault Gordini nº 2)

Na volta seguinte, foi a vez de Flávio Lima, que vinha na terceira posição derrapar na curva do Hotel Nacional, rodopiou fora da pista, perder muito tempo, mas o piloto conseguiu retornar à prova.

Nessa altura abandonou o veterano Inácio Corrêa Leite, com problemas no motor do seu Interlagos, enquanto uma forte luta era travada pelo primeiro lugar entre Janjão (Interlagos nº 6) e Carlão (1093 nº 5), vindo muito próximo Guaraciaba (Teimoso nº 28) e Farias (DKW nº 33).

Enquanto isso, o VW-10 de José Boto, que corria em último, passeava pela pista, atrapalhando os carros que vinham colocar uma volta de vantagem sobre ele.

Na 7ª volta, Paulo Guaraciaba teve que abandonar a corrida quando o cabo do acelerador do seu carro partiu.

Ao ser completada a 10ª volta, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Carlão (1093-5); 2º Laquintinie (1093-93); 3º – Janjão (Interlagos-6); 4º André (Interlagos-44); 5º Farias (DKW-33); 6º Passarinho (VW-15); 7º Flávio (Gordini-2), 8º Lana (Teimoso-14); 9º Oliveira (Gordini-63); 10º Serginho (Gordini-22), e muito distando com mais de uma volta de desvantagem, José Boto (VW-10), que inexplicavelmente, não era excluído da prova pelos comissários desportivos da Federação.

Pouco depois Laquintinie passou por Carlão assumindo a liderança da prova e aos poucos foi aumentando sua vantagem. Pela segunda colocação, foi travado um duelo entre os carros 5, 44, 2 e 33, com constantes

trocas de posições. O Interlagos 44 teve que parar nos boxes para troca de pilotos e, com isso acabou se desgarrando do pelotão. Outro que perdeu tempo indo aos boxes foi o Gordini nº 2 de Flávio Lima.

Laquintinie acabou vencendo a prova, com Carlão em segundo e Roberto Faria em terceiro, os únicos que completaram as 48 voltas da prova, uma vez que, novamente a bandeirada de chegada foi dada quando se completou 2 horas de corrida, independente do carro liderar ou não a corrida. Em terceiro ficou Roberto Faria, em quarto Flávio Palma Lima e em quinto André Gustavo/Evandro Dantas.

[Ver RESULTADOS 1965/60](#)

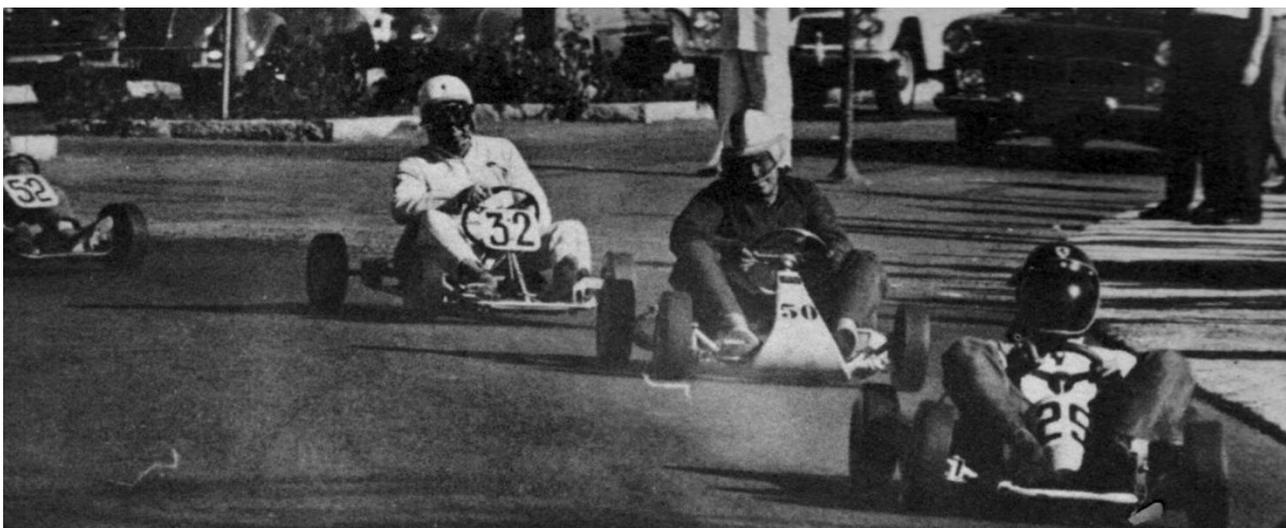
116 – FINAL DO BRASILEIRO DE KART

A etapa final do 2º Campeonato Brasileiro de Kart, nesse ano promovido pelo Jornal O Globo, patrocinado pela Shell e organizado pela Confederação Brasileira de Automobilismo, foi disputada no dia 18 de dezembro, na pista improvisada no Campo de São Cristóvão, na cidade do Rio de Janeiro.

Sem as ameaças do Automóvel Clube do Brasil, a prova contou com um número bem maior de participantes do que nas anteriores, correndo 12 karts na categoria Internacional e 26 na categoria Brasil, cujos resultados foram os seguintes:

Categoria Internacional: 1º - César Faria (RJ) – 34 - Tecno Parilla; 2º - Antônio Bandeira (RJ) – 15 - LB McCulloch; 3º - Mário Tinoco (RJ) – 64 - Rois McCulloch; 4º - Vitor Perdigão (RJ) – 23 - Rois McCulloch; 5º - Maneco Combacau (SP) – 25 - Mini McCulloch; 6º - Odair Escalhão (RJ) – 52 - Tecno Parilla; 7º - Mauro Arthur Forjaz (RJ) – 12 - Mini MCCulloch; 8º - Orlando Penarúbia (SP) – 74 - Rois McCulloch.

Categoria Brasil: 1º - Maneco Combacau (SP) – 25 - Mini Kart; 2º - Isidoro Danon (RJ) – 16 - Rois Kart; 3º - Jaime Abrunhosa (RJ) – 10 - Silpo Kart; 4º - Mário Júlio de Moraes (RJ) – 27 - Rois Kart; 5º - Geraldo Rocha (RJ) – 32 - Silpo Kart; 6º - Henrique Romano (SP) - Silpo Kart; 7º - Luís Brito (RJ) – 11 - Silpo Kart; 8º - Cláudio Fialdini (RJ) - 54 - Silpo Kart; 9º - Homero Rubin (RJ) – 53 - Silpo Kart; 10º - Teodoro Horst (SP) – 53 - Silpo Kart; 11º - Rui Leão (RJ) – 26 - Rois Kart; 12º - Carlos Lázaro Fº (SP) – 15 - Silpo Kart; 13º - Roberto Batista (RJ) – 7 - Silpo Kart; 14º - Antônio Monarca (RJ) – 50 - Silpo Kart.



Momento da prova, com: 25 – Maneco Combacau, 50 – Antônio Monarca e 32 – Geraldo Rocha

117 – II CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

O resultado final do II Campeonato Brasileiro de Kart foi o seguinte:

1 – Categoria Brasil:

P	PILOTO	UF	1 - 20/06 - BH	2 - 21/08- PR	3 - 17/10-Campos	4 - 18/12 - Rio	TOTAL
1º	Geraldo Rocha	RJ		400	225	127	752
2º	Antônio Monarca	RJ	400	40	300	1	741
3º	Luís Brito	RJ		300	169	71	540
4º	Maneco Combacau	SP			95	400	495
5º	Cláudio Fialdini	RJ	225		127	55	407
6º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP			400		400
7º	Homero Rubin	RJ	300		30	40	370
8º	Mário Júlio de Moraes	RJ		169		169	338
9º	Isidoro Danon	RJ				300	300
10º	Jaime Abrunhosa	RJ				225	225
	João Vital	RJ		225			225
12º	Roberto Batista	RJ	169			9	178
13º	Paulo Reis	RJ	95		55		150
14º	Hélio Leonardo	RJ	127				127
	Renato Rizmann	PR		127			127
16º	Georges Bueno	PR		95			95
	Henrique Romano	SP				95	95
18º	Lincoln Gomide	RJ			71		71
	Odair Escalhão	RJ	71				71
	Paulo Nascimento	PR		71			71
21º	Antônio Ermesto	PR		55			55
	Ronaldo Augusto	MG	55				55
23º	Carlos Savoia	SP			40		40
24º	Teodoro Horst	SP				30	30
25º	Rui Leão	SP				22	22
26º	Carlos Lázaro	RJ				13	13



Geraldo Rocha, campeão brasileiro

2 – Categoria Internacional:

P	PILOTO	UF	1 - 20/06 - BH	2 - 21/08- PR	3 - 17/10-Campos	4 - 18/12 - Rio	TOTAL
1º	Antônio Bandeira	RJ			400	300	700
2º	César Faria	RJ			225	400	625
3º	Vitor Perdigão	RJ			300	169	469
4º	Jorge Itam	RJ	400				400
	Carlos Savoia	SP		400			400
6º	Mário Tinoco	RJ				225	225
7º	Orlando Penarubia	SP			169	55	224
8º	Odair Escalhão	RJ			127	95	222
9º	Maneco Combacau	SP				127	127
10º	Mauro Arthur Forjaz	RJ				71	71

118 – 250 MILHAS DE INTERLAGOS

Como festa de encerramento da temporada automobilística de 1965, a Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC organizou no domingo, dia 19 de dezembro as 250 Milhas de Interlagos e, no sábado, dia 18, uma preliminar para estreantes de novatos.

Como principal novidade, foi a organização da prova na pista de Interlagos, mas com o sentido invertido. Esse tipo de procedimento era possível à época, uma vez que a pista não tinha suas curvas preparadas num sentido único, com lavadeiras e guard-rails.

A prova de estreantes reuniu 25 carros e foi disputada em duas baterias de 5 voltas cada uma. O piloto Eduardo “Dudu” Francisco, de Cambará, no Paraná, venceu com grande facilidade ao volante de um Simca. Muitas pessoas presentes no autódromo, inclusive jornalistas, juravam que os carros que participaram não se enquadravam no Grupo II, mas sim no III, mas parece que os comissários técnicos fizeram vista grossa e ninguém foi desclassificado. Em segundo lugar ficou Ezio Pastore (Renault 1093), em terceiro Bagana (DKWO, em quarto Mário Tamizo (Gordini) e quinto Alfredo Lemos Praça (Renault 1093)

[Ver RESULTADOS 1965/61](#)



Passagem dos concorrentes com o Simca de Dudu Francisco à frente.

Depois da prova de estreantes foi disputada a prova de classificação para definição do grid de largada da corrida de domingo. Poucos carros tomaram parte, ficando Camillo Christófaru com a melhor volta, com o tempo de 4m03s8, seguido por Emílio Zambello, 4m14s3, Ayres Bueno Vidal, 4m18s1, Marivaldo Fernandes, 4m19s7, Jaime Pistilli, 4m24s3, Hélio Mazza, Waldomiro Pieski, Adão Brito, Antônio Duarte e

em último entre os que participaram, Caetano Damiani, com o tempo de 7m17s0, motivado por uma rodada na volta de tomada de tempo.

No domingo estavam no grid de largada, ao estilo “Le Mans”, apenas 18 carros e a luta pela vitória deveria ficar reduzida às carreteras de Camillo, Damiani e Justino de Maio, o vencedor das Mil Milhas Brasileiras.

Emílio Zambello foi o mais rápido em correr até o carro de dar a partida, e com isso assumiu a liderança da prova, com Zé Peixinho o superando na curva do Lago. Mas isso durou pouco, porque no retão foi a vez de Caetano Damiani “abusar” da potência do seu motor Corvette, para assumir a liderança, completando a primeira volta em primeiro, Peixinho em segundo, Camillo em terceiro, Zambello em quarto e José Carlos Pace, no VW Porsche na quinta posição.



Na primeira volta Caetano Damiani (Chevrolet 34) comanda o pelotão, seguido por Camillo Christófaro (Chevrolet 18), Jaime Pistilli (JK 5), Hélio Mazza (Gordini 75) e José Carlos Pace (VW Porsche 2).

Na segunda volta Camillo “grudou” em Caetano no retão, para no início da quarta volta superá-lo assumindo a liderança da prova.

A partir de então, Camillo foi abrindo vantagem, sempre seguido por Damiani, com os dois carros não encontrando qualquer resistência dos demais.

No início da corrida ocorreram duas baixas: o DKW de Charlez Marzanasco/Osório de Araújo na 4ª volta e a carretera vencedora das Mil Milhas, de Justino de Maio/Vitório Azzalin na sétima.



Doas disputada na prova: à esquerda, José Carlos Pace (VW Porsche 2) e Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo GTZ 45), e à direita: Hélio Mazza (75) e Adão Brito Daher (99) ambos com Gordini Carretera.

Dois carros que disputavam a terceira colocação tiveram problemas: Zé Peixinho/Ayres Bueno Vidal na carretera Ford abandonaram na volta 39 e Emilio Zambello/Piero Gancia, apesar de irem até o final, pararam muitas vezes nos boxes, perdendo muito tempo, caindo na tábua de classificação.

Restaram poucas disputas. Uma que empolgou foi entre a Alfa GTZ de Marivaldo/Peruzzo e o VW Porsche de Moco/Totó. O Volks acabou fazendo uma parada mais demorada e com isso a Alfa conseguiu aumentar bem a distância. Destaque para o Gordini dos cariocas Mazza/Lair que acabou ficando à frente da Alfa de Zambello/Gancia e do JK de Pistilli/Campana.

[Ver RESULTADOS 1965/62](#)



Caetano Damiani/Eduardo Celidônio – Chevrolet Corvette 34, segundo colocado.



Chegada vitoriosa de Camillo Christóforo/Antônio Carlos Aguiar – Chevrolet Corvette 18