

1 - CRIAÇÃO DO DEPARTAMENTO DE AUTOMOBILISMO DO AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

No final de janeiro foi criado o Departamento de Automobilismo do Automóvel Clube do Brasil, tendo por finalidade, tratar de todos os assuntos referentes ao automobilismo, tanto sob o aspecto esportivo, como o turístico e o técnico.

Aos associados desse novo departamento foram garantidas as seguintes vantagens: Certificados Internacionais de Circulação; Licenças Internacionais de Condutor; Cadernetas de Passagem nas Alfândegas; Pagamento das Licenças dos Carros, das Licenças de Garagens Particulares, das Taxas de Exame de Máquinas e de Taxas de Transferência na Prefeitura; Facilidades no emplacamento dos automóveis; Pagamento de multas; Matrícula nos automóveis; Licenças especiais de condutor; Advogados para casos de acidentes; Assistência e pagamento de fianças; Serviço de contencioso destinado a dar informações jurídicas sobre assuntos de estradas, trânsito e responsabilidade civil; Excursões mensais de automóvel; Desconto de 50% nas inscrições de provas automobilísticas e de 10% no “Circuito da Gávea”; Descontos em impostos de serviços e estabelecimentos comerciais; Serviço de assistência com guincho e serviços mecânicos; Apólice de seguro especial para automóveis; Publicações e Mapas sobre assuntos automobilísticos; Acesso gratuito à Biblioteca do Clube; Assistência no país e no exterior, sobre assuntos relativos a automobilismo; Informações sobre o estado das estradas de rodagem; Revista Automóvel Clube gratuita; Salão de barbeiro e Bar.

A direção do Departamento ficou a cargo de Romeu Miranda e Silva (secretário da comissão esportiva), J. R. Parkinson e Carlos Reichenbach.

2 - O QUILÔMETRO DE ARRANCADA POR ELIMINATÓRIA

A temporada automobilística foi aberta no dia 2 de fevereiro com a realização do “Quilômetro de Arrancada” realizado na Avenida Eptácio Pessoa na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro.

Essa prova teve como diferencial em relação às até então realizadas, a forma de competição por eliminatória e não apenas pelo tempo estabelecido, devendo o vencedor permanecer na competição e o perdedor se retirar.

Foram programadas cinco classes e evidentemente provas assim distribuídas: Turismo até 1.500 cc; Turismo de 1.501 a 3.000 cc; Turismo de 3.001 a 5.000 cc; Comparação entre veículos Ford; e Corrida.

Apresentaram-se para as provas 21 carros, assim distribuídos: 6 até 1.500cc; 2 de 1.501 a 3.000; 7 de 3.001 a 5.000 cc; e 6 na categoria corrida, sendo que 4 dos participantes da categoria de 3.001 a 5.000 cc participariam da prova “comparação”.

A primeira prova, até 1.500 cc, em homenagem ao “Clube Marimbás”, obedeceu a seguinte forma: 1ª eliminatória: 46 - Fiat Balilla de Luiz Pederneiras x 44 – DKW de Ruy Santos Rocha, vencida pelo carro 46. 2ª eliminatória: 4 - DKW de Primo Fiorese x 30 – DKW de Cícero Marques Porto, vencida pelo carro 4. 3ª eliminatória: 2 – DKW de João Tavares Brandão x 40 – Fiat de Caetano Sasso, vencedor carro 2. Semifinal: 46 – Luiz Pederneiras x 2 – João Tavares Brandão – vencedor carro 46. Final: 46 – Luiz Pederneiras x 4 – Primo Fiorese – vencedor carro 46 com o tempo de 49s8. Ao término da prova, a equipe da Auto Union (carros DKW), apresentou protesto contra o Fiat Balilla de Luiz Pederneiras, sob a alegação de que ele teria sido modificado. Como medida preventiva, caso o carro de Pederneiras fosse desclassificado, a comissão esportiva do Automóvel Clube resolveu fazer uma disputa entre Primo Fiorese (DKW nº 4) e João Tavares Brandão (DKW nº 2), saindo vencedor o carro 2, com o tempo de 52s4. Posteriormente os comissários

avaliaram o carro de Pederneiras, com base nas especificações do fabricantes e o consideraram regular, mantendo a sua vitória.

A segunda prova, de 3.001 a 5.000 cc em homenagem ao Clube de Regatas Botafogo foi disputada da seguinte forma: 1ª eliminatória: 22 – Ford V-8 de Benedicto Lopes x 36 – Plymouth de Geraldo Avellar, vencedor carro 22. 2ª eliminatória: 8 – Hudson de Henrique Casini x 32 – Ford V-8 de José Barreto, vencedor carro 8. 3ª eliminatória: 34 – Ford V-8 de Eduardo Oliveira Jr. x 20 - Graham Paige de Roberto Suplicy, vencedor carro 20. 1ª semifinal: 34 – Ford V-8 de Eduardo Oliveira Jr. x 16 – Ford V-8 de Francisco Favale, vencedor carro 34. 2ª semifinal: 22 – Ford V-8 de Benedicto Lopes x 8 – Hudson de Henrique Casini, vencedor carro 22. Final: 22 – Ford V-8 de Benedicto Lopes x 34 – Ford V-8 de Eduardo Oliveira Jr. – vencedor carro 22 de Benedicto Lopes com o tempo de 37s5.

A terceira prova, “Comparação” para carros Ford V-8: 1ª eliminatória: 22 – Ford V-8 de Benedicto Lopes x 34 – Ford V-8 de Eduardo Oliveira Jr. – vencedor carro 22. 2ª eliminatória: 16 – Ford V-8 de Francisco Favale x 32 – Ford V-8 de José Barreto – vencedor carro 16. Final: 22 – Ford V-8 de Benedicto Lopes x 16 Ford V-8 de Francisco Favale – vencedor carro 22, com o tempo de 37s7.

A quarta prova, de 1.501 a 3.000 cc, em homenagem ao Fluminense late Clube contou com a participação de apenas dois carros. Cícero Marques Porto, no Lancia Lambda nº 28 não teve dificuldades em bater o Ford modelo “A”, nº 26, de Jorge Chaluf, com um tempo inferior ao alcançado pelos carros da categoria até 1.500 cc: 52s6.



A disputa entre Moraes Sarmiento (à direita) e Dante Di Bartholomeu

Finalmente, foi disputada a prova mais esperada, para carros de corrida, em homenagem ao Clube Caiçara. A primeira eliminatória foi facilmente vencida pelo favorito, Manuel de Teffé, com sua Alfa Romeo 8C 2300 Monza, que bateu o Chrysler nº 14, de Henrique Ré. Na segunda eliminatória foi a vez de vencer, também com facilidade, Moraes Sarmiento no seu Studebaker, que bateu a Bugatti Ford nº 6 de Antônio Silva Campos. A terceira eliminatória viu nova fácil vitória, dessa feita de Dante Di Bartholomeu, que correu sob o pseudônimo de “Excelsior”, batendo o Ford V-8 nº 10 de Luiz Tavares de Moraes, carro que tinha sido pilotado por Benedicto Lopes na Gávea e no Chapadão em 1935. A semifinal dessa prova foi disputada entre o Fiat nº 10 de Dante Di Bartholomeu e o Studebaker nº 38 de Moraes Sarmiento, prova que teve um final emocionante, com Sarmiento vencendo por cerca de meio carro. Assim, a final foi disputada entre o Alfa Romeo nº 12 de Manuel de Teffé e o Studebaker nº 38 de Sarmiento. O Studebaker largou na frente, mas não foi páreo para a moderna Alfa do “Barão de Teffé”, que estabeleceu o tempo de 30s4, ficando Sarmiento com 32s4. Dante Di Bartholomeu registrou o tempo de 32s8.

PROVA: Quilômetro de Arrancada por eliminatória

LOCAL: Av. Epitácio Pessoa, Lagoa Rodrigo de Freitas, Rio de Janeiro – RJ/BRA

DATA: 02/02/1936

CATEGORIA: Corrida

DISTÂNCIA: 1,000 km

TEMPO: 30s4

MÉDIA: 118,421 km/h

LARGADA: 6 carros

CHEGADA: 6 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA	OBS
1º	Manuel de Teffé	RJ	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	12	2.336	C	1º	30s4	118,421	
2º	Moraes Sarmiento	RJ	Bugatti T35 Studebaker	38	5.522	C	2º	32s4	111,111	
3º	Dante Di Bartolomeu	SP	Fiat R2	10	3.739	C	3º	32s8	109,756	1ª semifinal
4º	Tavares de Moraes	RJ	Ford Adaptado	8	3.622	C	4º			3ª eliminado
5º	Antônio Silva Campos	RJ	Bugatti T37 Ford	6	3.622	C	5º			2ª eliminado
6º	Henrique Ré	RJ	Chrysler Adaptado	14	4.398	C	6º			1ª eliminado



O vencedor Manuel de Teffé

CATEGORIA: Turismo até 1.500 cc

DISTÂNCIA: 1,000 km

TEMPO: 49s8

MÉDIA: 72,289 km/h

LARGADA: 6 carros

CHEGADA: 6 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA	OBS
1º	Luiz Pederneiras	RJ	Fiat Balilla Cupê	46	1.484	T-1.5	1º	49s8	72,289	
2º	Tavares Brandão	RJ	DKW F5 Sport	2	692	T-1.5	2º	51s1	70,450	
3º	Primo Fioresi	RJ	DKW F5 Cupê	4	692	T-1.5	3º			
4º	Caetano Sasso	SP	Fiat Balilla	40	1.484	T-1.5	4º			3ª eliminatória
5º	Marques Porto	RJ	DKW F5 Cupê	30	692	T-1.5	5º			2ª eliminatória
6º	Ruy Santos Rocha	RJ	DKW F5 Cupê	44	692	T-1.5	6º			1ª eliminatória

CATEGORIA: Turismo de 1.501 a 3.000 cc

DISTÂNCIA: 1,000 km

TEMPO: 51s6

MÉDIA: 69,767 km/h

LARGADA: 2 carros

CHEGADA: 2 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Marques Porto	RJ	Lancia Lambda S.4	28	2.121	T-3.0	1º	51s6	69,767
2º	Jorge Chaluf	RJ	Ford A	26	3.285	T-3.0	2º		

CATEGORIA: Turismo de 3.001 a 5.000 cc

DISTÂNCIA: 1,000 km

TEMPO: 37s5

MÉDIA: 96,000 km/h

LARGADA: 7 carros

CHEGADA: 7 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA	OBS
1º	Benedicto Lopes	RJ	Ford V-8	22	3.622	T-5.0	1º	37s5	96,000	
2º	Oliveira Júnior	RJ	Ford V-8	34	3.622	T-5.0	2º			
3º	Henrique Casini	RJ	Hudson Eight LT Roadster	18	4.162	T-5.0	3º			2ª semifinal
4º	Francisco Favale	RJ	Ford V-8	16	3.622	T-5.0	4º			1ª semifinal
5º	Roberto Suplicy	RJ	Graham Paige Custom 8	20	3.998	T-5.0	5º			3ª eliminatória
6º	José Barreto	RJ	Ford V-8	32	3.622	T-5.0	6º			2ª eliminatória
7º	Geraldo Avellar	RJ	Plymouth PE	36	3.299	T-5.0	7º			1ª eliminatória

CATEGORIA: Comparação Ford

DISTÂNCIA: 1,000 km

TEMPO: 37s7

MÉDIA: 95,491 km/h

LARGADA: 4 carros

CHEGADA: 4 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA	OBS
1º	Benedicto Lopes	RJ	Ford V-8	22	3.622	T-Ford	1º	37s7	95,491	
2º	Francisco Favale	RJ	Ford V-8	16	3.622	T-Ford	2º			
3º	Oliveira Júnior	RJ	Ford V-8	34	3.622	T-Ford	3º			1ª eliminatória
4º	José Barreto	RJ	Ford V-8	32	3.622	T-Ford	4º			2ª eliminatória

3 - GP TERMAL POÇOS DE CALDAS

Na estância termal de Poços de Caldas, em Minas Gerais, sob a direção do Automóvel Clube de Minas Gerais, em conjunto com o Automóvel Clube do Estado de São Paulo, foi organizada uma Semana de Velocidade no final do mês de março, contando com provas de arrancada, rally e gincana para amadores e um Grande Prêmio intitulado GP Termal Poços de Caldas.

A pista escolhida para o GP tinha três tipos de calçamento: 1.859 metros de paralelepípedo; 1.589,50 metros de asfalto; e 569 metros em terra macadamizada e sem preparo, totalizando 4.017,50 metros. Com quebra de curvas e desconto angular de 17,50 metros, fez um circuito de 4.000 metros, com largura de 18 a 22 metros, sendo disputada em 50 voltas, num total de 200 quilômetros.

Pouco tempo antes da prova, o Automóvel Clube do Brasil divulgou uma lista dos pilotos que poderiam participar do Circuito da Gávea de 1936, constando todos, pilotos que tinham completado uma prova de pelo menos 200 quilômetros e, sendo assim, a prova de Poços de Caldas passou a ser a última que credenciava seus participantes que a concluíssem, para participar da Gávea de 1936.

Diante desse cenário, se inscreveram para a prova 18 competidores: 2 – Nascimento Júnior (Ford V-8); 4 – Benedicto Lopes (Ford V-8); 6 – Olyntho Pereira (Ford V-8); 8 – Antônio Bertazzoli (Ford A); 10 - Manuel de Teffé (Alfa Romeo 8C 2300 Monza); 12 - Chico Landi (Fiat 525); 14 – Domingos Lopes (Hudson); 16 -

Lourenço Ferrão (Hispano Suiza); 18 –Oliveira Júnior (Ford V-8); 20 – Nicola Corvino (Chrysler); 22 – Vicente Hugo (Ford V-8); 24 – Hugo Teixeira (Bugatti Willys); 26 – Marques Porto (Ford V-8); 32 – Tavares Brandão (DKW F5); 34 – Caetano Sasso (Bugatti T35); 36 – Francisco Guildick (Mercedes Benz); 38 – João Santo Mauro (Ford V-8); 56 – Henrique Ré (Alfa Romeo RL6).

Apesar da realização de treinos, o grid de largada foi decidido, mais uma vez, por meio de sorteio, ficando assim formado:

2 Nascimento Júnior Ford V-8 Adaptado	4 Benedicto Lopes Ford V-8 Adaptado	6 Olyntho Pereira Ford V-8 Adaptado 1936
8 Antônio Bertazoli Ford A Adaptado	10 Manuel de Teffé Alfa Romeo 8C 2300 Monza	
12 Chico Landi Fiat 525 – R2	14 Domingos Lopes Hudson Adaptado	16 Lourenço Ferrão Hispano Suiza Adaptado
18 Oliveira Júnior Ford V-8 Adaptado	20 Nicola Corvino Chrysler Adaptado	
22 Vicente Hugo Ford V-8 Adaptado	24 Hugo Teixeira Bugatti T30 Willys	26 Marques Porto Ford V-8 Adaptado
56 Henrique Ré Alfa Romeo RL	32 Tavares Brandão DKW F-5	
34 Caetano Sasso Bugatti T35	17 Francisco Guildick Mercedes Bens SSK	38 João Santo Mauro Ford V-8 Adaptado



Na foto à esquerda, pode-se observar o péssimo estado do circuito em determinados locais e à direita, passagem dos carros de Vicente Hugo e Benedicto Lopes em luta durante a prova.

Marcada inicialmente para o dia 29, a prova foi transferida para o dia seguinte, em função das fortes chuvas que caíram na estância termal. Assim, às 10,12 horas do dia 30 de março foi dada a largada saindo à frente Nascimento Júnior, que antes de ser completada a primeira volta foi superado pelo Fiat de Chico Landi. Imprimindo um ritmo forte, Landi começou a abrir terreno, seguido por Nascimento e Benedicto Lopes.

Notava-se que o carro de Manuel de Teffé não se enquadrava no piso da prova, que logo começou a se deteriorar, principalmente no trecho de terra batida. Ainda no início da prova, Benedicto Lopes teve um pneu do seu Ford V-8 furado, tendo que recorrer aos boxes retornando em seguida. Mas a liderança de Chico Landi terminou na 6ª volta, quando o motor do seu Fiat apresentou problemas. Com isso, Nascimento assumiu a liderança da prova com grande vantagem para os demais e o que teve que fazer a partir de então foi administrar a corrida.

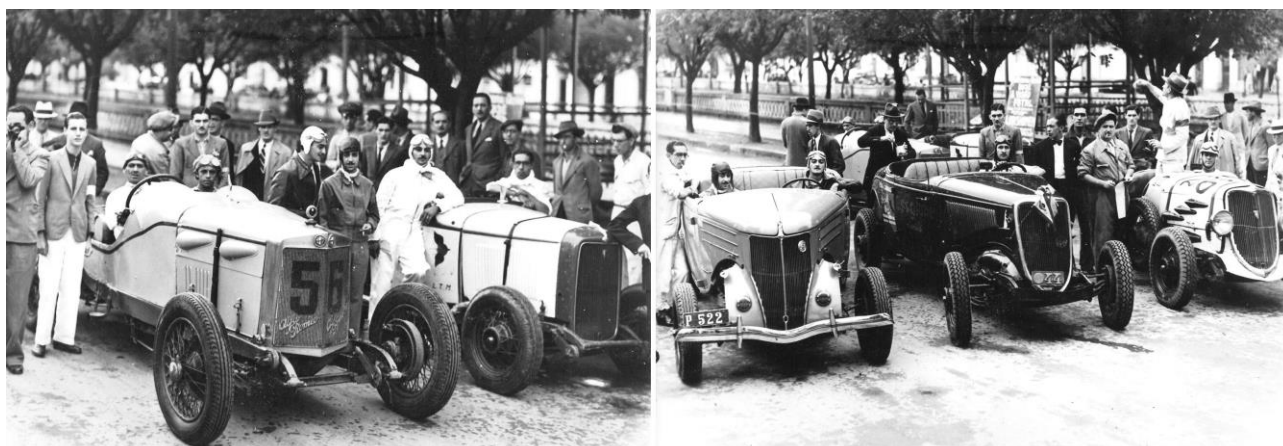
A pista continuou se deteriorando, com o trecho de terra formando uma trilha à qual os carros não podiam desviar sem correr o risco de ficarem presos na terra que se levantava ao seu redor.

Na 17ª volta, Manuel de Teffé recolheu o seu carro aos boxes, sob o argumento de que não dava para continuar com a pista naquelas condições, medida acertada, pois o seu carro, assim como já havia ocorrido em Rafaela, na Argentina, não tinha sido projetado para pistas de terra. Ao final da prova afirmou que se continuasse não teria carro para correr o Circuito da Gávea, pois o cárter do seu motor estava constantemente tocando a terra no trecho não pavimentado.

O que se viu em seguida, foi a recuperação de Benedicto Lopes que, ao se aproximar do final de prova, se preparava para atacar Nascimento Júnior, quando, ao iniciar a última volta, teve a bomba de combustível do seu carro quebrada obrigando-o a abandonar.

Nascimento Júnior venceu a prova com o tempo de 2 horas e 31 minutos, 79,470 km/h, ficando em segundo Domingos Lopes, terceiro Vicente Hugo, quarto o gaúcho Olyntho Pereira, com um Ford V-8 quase Standard, quinto Nicolau Crovini, sexto Marques Porto e sétimo Oliveira Júnior.

Ao final da prova, Nascimento Júnior anunciou que dividiria o prêmio de 10.000 réis com Benedicto Lopes, que, segundo ele, era merecedor do prêmio.



Na foto da esquerda os carros de Henrique Ré (Alfa Romeo RL nº 56) e Benedicto Lopes (Ford V-8 Adaptado), vendo-se entre os dois carros, os pilotos Olyntho Pereira e Chico Landi, junto com o copiloto de Benedicto Lopes e, na da direita: Ford V8 1936 de Olyntho Pereira, Ford V-8 de Oliveira Júnior e Ford V-8 de Marques Porto.

Houve apenas um pequeno acidente durante a prova, ocorrido com Hugo Teixeira, que foi de encontro aos sacos de areia. Entretanto, antes da prova, o carro conduzido pelo Sr. Carlos Reichenback, representante do Automóvel Clube do Brasil, se chocou com a “Bugatti” do Sr. Dante di Bartholomeu, presidente do Automóvel Clube do Estado de São Paulo e dono da Escuderia Excelsior. Os dois carros ficaram inutilizados e o Sr. Dante Di Bartholomeu ficou gravemente ferido, enquanto o Sr. Reichenback sofreu apenas escoriações.

Outro incidente custou a vida do jornalista Antônio N. Fernandes, mais conhecido como ANF. O uruguaio, ANF tinha se radicado na cidade do Rio de Janeiro em 1933 e, para a prova de Poços de Caldas, transmitia diariamente um programa intitulado “Quarto de hora automobilística”, das 12 às 12,15 horas. Hospedado

no Hotel Rex, no dia 23, ANF solicitou ao garçom René Mesquita para servir-lhe um café, com o referido garçom informado que o serviço seria prestado por outro funcionário do hotel. Irritado, ANF esbofeteou o garçom, iniciando uma briga que só não teve maiores consequências pela interferências da “turma do deixa disso”. No sábado, dia 29, quando ANF saía da Rádio PRH5, recebeu dois tiros disparados por René Mesquita, um na barriga e outro em uma das pernas. Levado para o hospital, apesar dos esforços dos médicos, acabou falecendo. René foi preso e levado para a carceragem de polícia local.

PROVA: GP Thermal de Poços de Caldas

LOCAL: Poços de Caldas – MG/BRA

DATA: 30/03/1936

CATEGORIA: Corrida

DISTÂNCIA: 50 voltas de 4,000 km = 200,000 km

TEMPO: 2h31m00s0

MÉDIA: 79,460 km/h

POLE-POSITION: Nascimento Júnior (Ford Adaptado) – sorteio

LARGADA: 18 carros

CHEGADA: 7 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	VTS	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Nascimento Júnior	SP	Ford V-8 Adaptado	2	3.622	50	2h31m00s0	79,470	1
2º	Domingos Lopes	RJ	Hudson Adaptado	14	4.162	50			7
3º	Vicente Hugo	SP	Ford V-8 Adaptado	22	3.622	50			11
4º	Olyntho Pereira	RS	Ford V-8 Adaptado 1936	6	3.917	50			3
5º	Nicola Corvino	SP	Chrysler Adaptado	20	5.301	50			9
6º	Marques Porto	RJ	Ford V-8 Adaptado	26	3.622	50			13
7º	Oliveira Júnior	RJ	Ford V-8 Adaptado	18	3.622	50			9
8º	Benedicto Lopes	RJ	Ford V-8 Adaptado	4	3.622	49			2
9º	João Santo Mauro	SP	Ford V-8 Adaptado	38	3.622	33			18
10º	Manuel de Teffé	RJ	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	10	2.336	17			5
11º	Hugo Teixeira	RJ	Bugatti T30 Willys	24	3.161	13			12
12º	Chico Landi	SP	Fiat 525/R2	12	3.739	6			6
13º	Henrique Ré	RJ	Alfa Romeo RL	56	2.994				14
14º	Caetano Sasso	SP	Bugatti T35	34	1.991	2			16
15º	Tavares Brandão	RJ	DKW F5 Sport	32	692	2			15
16º	Antônio Bertazolli	SP	Ford A Adaptado	8	3.285	1			4
17º	Lourenço Ferrão	SP	Hispano Suiza Adaptado	16	5.184	1			8
18º	Francisco Guildick	SP	Mercedes Benz SSKL	36	7.069	1			17



À esquerda, a Alfa Romeo de Manuel de Teffé e, à direita, o Ford V-8 nº 2 de Nascimento Júnior, vencedor da prova.

4 - FIM DE SEMANA AUTOMOBILÍSTICO EM PETRÓPOLIS

No final de semana de 4 e 5 de abril foi organizado pela Associação Sportiva Automobilística Brasileira – ASAB, um “Fim de Semana Automobilístico”, na cidade de Petrópolis, constando de uma prova de rally de regularidade no sábado, e uma corrida de “rampa” (subida de montanha curta) e uma prova de gincana, no domingo.

5 - O 2º RALLY DE REGULARIDADE

Como parte do “Fim de Semana Automobilístico de Petrópolis, foi disputado o segundo Rally de regularidade disputado no Brasil, no dia 4 de abril, num percurso de 67,150 km, com largada na Quinta da Boa Vista, no Rio de Janeiro e chegada no Grande Hotel em Petrópolis.

Para essa prova foram estabelecidas duas médias horárias. Na primeira parte do percurso, os competidores poderiam escolher uma média entre 40,100 e 59,900 km/hora e no trecho final, a partir do km 59, era obrigatória a média de 35 km/h. Participaram onze competidores e o vencedor da prova foi Pierre Mattos Vieira (Opel), com 34 pontos perdidos. O segundo lugar coube ao príncipe D. João de Orleans e Bragança, com 48 pontos perdidos e o terceiro a Bolívar Medeiros com 88 pontos perdidos.



6 - A PROVA DE RAMPA

O complemento da iniciativa da ASAB, no domingo, dia 5 de abril, foi realizado o “GP Cidade de Petrópolis”, prova de rampa, num percurso, bastante acidentado, requerendo grande perícia e bom conhecimento do terreno, com 2.150 metros, que saía da Av. Barão do Amazonas, passando pelas ruas Monsenhor Bacellar, Visconde de Itaboraí, até atingir o alto da Estrada da Providência.

Foram admitidos carros da categoria Turismo até 1.500 cc; acima de 3.000 cc e da categoria Corrida Força Livre.

A prova da categoria turismo até 1.500 cc foi vencida por Alfredo Braga (Fiat Balilla) com o tempo de 2m34s6/10, ficando em segundo lugar Ives Canet Mattos Vieira (Amílcar) com 3m09s6/10.

Na categoria turismo acima de 3.000 cc, a vitória ficou com Juca Spinone (Ford V-8) com 2m20s2/10, seguido por Antônio Oliveira Garcia (Ford V-8), com 2m21s6/10; e José Gaspar Borba (Ford V-8) em 2m25s0.

A prova para carros de corrida foi vencida com facilidade por Manuel de Teffé e sua Alfa Romeo 8C 2300 Monza. Teffé tinha o melhor carro de corrida do Brasil à época, correndo em pista com piso adequado não tinha adversários, estabelecendo a marca de 1m57s1/10. O segundo foi Rubem Abrunhosa ao volante do Hudson da Escuderia Guerrera, com o tempo de 2m10s7/10 e o terceiro Juca Spinone (Bugatti Chrysler) com 2m14s8/10.

O vencedor do rally, Pierre Mattos Vieira também participou da prova, mas foi obrigado a abandonar após ir de encontro ao meio fio, tendo dois pneus furados como consequência.

PROVA: Prêmio Cidade de Petrópolis

LOCAL: Da Av. Amazonas ao Alto da Estrada da Providência, Petrópolis – RJ/BRA

DATA: 05/04/1936

DISTÂNCIA: 2.150 km

TEMPO: 1m57s2

MÉDIA: 66,041 km/h

LARGADA: 10 carros

CHEGADA: 9 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Manuel de Teffé	RJ	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	22	2.336	C	1º	1m57s2	66,041
2º	Rubem Abrunhosa	RJ	Hudson Adaptado	50	4.162	C	2º	2m10s7	59,220
3º	Juca Sipione	RJ	Bugatti T35 Chrysler		3.582	C	3º	2m14s8	57,418
4º	Juca Sipione	RJ	Ford V-8 Roadster		3.622	T+1.5	1º	2m20s2	55,207
5º	Antônio Garcia	RJ	Ford V-8		3.622	T+1.5	2º	2m21s6	56,912
6º	José da Borba	RJ	Ford V-8		3.622	T+1.5	3º	2m25s0	53,379
7º	Costa Pereira	RJ	Ford V-8		3.622	T+1.5	4º		
8º	Alfredo Braga	RJ	Fiat Balilla		1.484	T-1.5	1º	2m34s6	50,065
9º	Ives Canet	MG	Amílcar CGS		1.074	T-1.5	2º	3m09s6	40,823
AB	Pierre Mattos Vieira	RJ	Amílcar CGS		1.074	C	AB		



A chegada de Manuel de Teffé

7 - A GINCANA

O encerramento do evento foi efetuado com a realização da "Gincana", com os concorrentes partindo da Praça D. Affonso para vencerem 10 obstáculos (1 porteira; 2 basquetebol para senhoras; 3º arrebentar balões de borracha; 4º trilho de tijolos; 5º gangorra; 6º garrafas; 7º biscoitos; 8º gol; 9º coelheira; 10º sino de chegada). Inscreveram-se as seguintes duplas: Carro 6 (Ives M. Martins e senhora Souza Dantas); 12 (João Júlio de Moraes e senhorita Connie Ostensgen); 16 (Pierre M. Vieira e senhorita Hester Whichello), 18 (Luciano Crespi e senhora); 20 (Luciano Coelho de Magalhães e senhorita Célia Coelho de Magalhães); 34 (Príncipe D. João de Orleans e senhorita Mercedes Torres de Oliveira); 36 (Antônio Lage e senhorita Célia Lage); 54 (Gastão Veiga e senhora Wanda Costa), 56 (J. M. Costa Pereira e senhorita Maria L. Junqueira), 58 (João Proença e senhorita Margarida S. Costa); 62 (Arnaldo B. de Mello e princesa Maria Thereza de Orleans e Bragança); 64 (João Enrico e senhorita Cecy Santiago); e 66 (Roberto Seabra e senhorita Dona Cabral).

João Júlio de Moraes (Juca Spinone), repetindo sua proeza na prova de rampa, foi o vitorioso, em dupla com a Srta. Connie Ostensgen, ao volante de um Ford V-8, com o tempo de 3m14s2/5; o segundo colocado foi a dupla: Luciano C. Magalhães e Srta. Célia C. Magalhães (Opel), em 3m15s1/5; e em terceiro Pierre Mattos Vieira e Srta. Hester Wichello (Opel), em 3m22s.

8 - AUTOMÓVEL CLUBE DO RIO GRANDE DO SUL

Em abril foi fundado em Porto Alegre o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, com sede à Rua Sete de Setembro nº 1.114, 1º andar, sendo eleita a seguinte diretoria: Presidente de honra: coronel Dr. Jaime da Costa Pereira; presidente: Sr. Gabriel Pedro Moacir; vice-presidente: Norberto Jung; 1º secretário: Dr. Alcides Flores Soares Júnior; 2º secretário: Oscar Bins; 1º tesoureiro: capitão Eurico Soares Gomes; 2º tesoureiro: Manuel Martins; diretor da secretaria: Raul Leivas Barcelos; Conselho fiscal: Dr. Breno Caldas, Ernesto Corrêa e Tota Rodrigues; diretores técnicos: F. Benedetti, Aberlado Noronha, Olyntho Pereira e João Caetano Pinto; comissão de estradas: Dr. A. Porcinucula, Hercílio Santos e Maurício de Oliveira.

9 - SUBIDA (RAMPA) DA LADEIRA DO ASCURRA

A Associação Sportiva Automobilística Brasileira – ASAB promoveu, no dia 19 de abril a segunda edição da Subida da Ladeira do Ascurra, no bairro de Cosme Velho na cidade do Rio de Janeiro.

O percurso foi o mesmo do ano anterior com 1.700 metros de extensão e a prova foi dividida em três categorias: Turismo até 1.500 cc; Turismo acima de 1.500 cc; e Corrida Força Livre.

A primeira prova disputada foi a da categoria até 1.500 cc, com a participação de 5 carros, 1 Fiat Balilla e 4 DKW. O Fiat pilotado por Alfredo Braga venceu com enorme facilidade, registrando o tempo de 2m23s28. Em segundo lugar ficou Hans Stoffen, com 2m45s33; em terceiro Mário Valentim, com o tempo de 2m49s37; o quarto foi Primo Fioresi e o quinto Tavares Brandão.

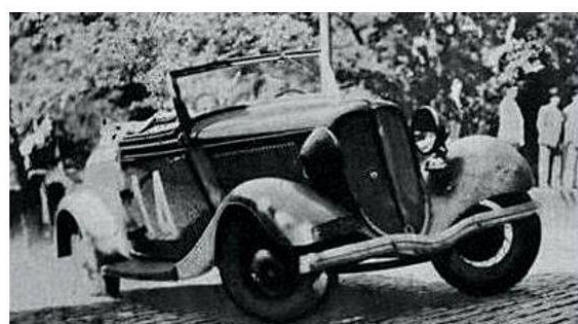
A segunda prova, Turismo acima de 1.500 cc, também contou com a participação de 5 carros e foi vencida por Juca Spinone (João Júlio de Moraes) que, com seu Ford V-8, registrou o tempo de 2m14s41. Em segundo ficou Antônio Garcia (Ford V-8) com 2m15s01; terceiro Tavares de Moraes (Ford V-8), com 2m20s38; quarto Syrio Burlini (Ford V-8); e em quinto José Costa Pereira (Ford V-8).

A última prova do programa contou com a participação de 7 carros e o vencedor foi Rubem Abrunhosa (Hudson) com o tempo de 2m01s10. Em segundo ficou Moraes Sarmiento (Studebaker) com o tempo de

2m02s25; terceiro Domingo Lopes (Hudson), 2m02s30. A seguir classificaram-se: Nascimento Júnior (Ford V-8); Benedicto Lopes (Ford V-8); Antônio Silva Campos (Bugatti Ford V-8); e Henrique Ré (Chrysler).

Os cinco primeiros da categoria “corrida” registraram tempos melhores que o recorde estabelecido em 1935 por Moraes Sarmiento, que registrou, naquele ano, o tempo de 2m08s2.

Infelizmente, mais uma vez não foram divulgados todos os tempos registrados o que impossibilitou que fizéssemos uma classificação geral entre os participantes do evento.



Da esquerda para a direita: Alfredo Braga (Fiat Balilla) vencedor da classe até 1.100 cc; Rubem Abrunhosa vencedor da classe “corrida”; e Juca Spinone (Ford V-8) vencedor da classe acima de 1501 cc.

PROVA: Il Rampa do Ascurra

LOCAL: Ladeira do Ascurra, Cosme Velho, Rio de Janeiro – RJ/BRA

DATA: 19/04/1936

CATEGORIA: Força Livre

DISTÂNCIA: 1,700 km

TEMPO: 2m01s1

MÉDIA: 50,537 km/h

LARGADA: 7 carros

CHEGADA: 7 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	TEMPO	MÉDIA
1º	Rubem Abrunhosa	RJ	Hudson Adaptado	40	4.162	2m01s10	50,537
2º	Moraes Sarmiento	RJ	Bugatti T35 Studebaker	38	5.522	2m02s25	50,061
3º	Domingos Lopes	RJ	Hudson Adaptado	46	4.162	2m02s30	50,410
4º	Nascimento Júnior	SP	Ford Adaptado		3.622		
5º	Benedicto Lopes	RJ	Ford Adaptado		3.622		
6º	Antônio Silva Campos	RJ	Bugatti T37 Ford		3.622		
7º	Henrique Ré	RJ	Chrysler Adaptado		4.398		

CATEGORIA: Turismo acima de 1.501 cc

DISTÂNCIA: 1,700 km

TEMPO: 2m14s41

MÉDIA: 45,532 km/h

LARGADA: 5 carros

CHEGADA: 5 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	TEMPO	MÉDIA
1º	Juca Sipione	RJ	Ford V-8 Roadster	14	3.622	2m14s41	45,532
2º	Antônio Garcia	RJ	Ford V-8		3.622	2m15s01	45,330
3º	Tavares de Moraes	RJ	Ford V-8		3.622	2m20s38	43,596
4º	Syrio Burlini	RJ	Ford V-8		3.622		
5º	Costa Pereira	RJ	Ford V-8		3.622		

CATEGORIA: Turismo até 1.500 cc

DISTÂNCIA: 1,700 km

TEMPO: 2m23s28

MÉDIA: 42,714 km/h

LARGADA: 5 carros

CHEGADA: 5 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	TEMPO	MÉDIA
1º	Alfredo Braga	RJ	Fiat Balilla	2	1.484	2m23s28	42,714
2º	Hans Stoffen	RJ	DKW F5 Cupê		692	2m45s33	37,017
3º	Mário Valentim	RJ	DKW F5 Cupê		692	2m49s37	36,349
4º	Primo Fioresi	RJ	DKW F5 Cupê		692		
5º	Tavares Brandão	RJ	DKW F5 Sport		692		

10 - AUTOMÓVEL CLUBE DE GOIÂNIA

No dia 20 de abril foi fundado o Automóvel Clube de Goiânia.

11 - ASSOCIAÇÃO DOS CORREDORES AUTOMOBILISTAS

Foi fundada no dia 29 de abril a Associação dos Corredores Automobilistas – ACA, com sede provisória na Rua Salvador Corrêa de Sá nº 88, Copacabana, Rio de Janeiro. A primeira diretoria da entidade ficou assim constituída: presidente - Hugo Teixeira de Souza; vice-presidente - Cícero Marques Porto; secretário - Manuel de Teffé; tesoureiro - Antônio da Silva Campos; consultor jurídico - Dr. Aurélio Silva. O cargo de secretário foi ocupado interinamente pelo Dr. Geraldo Avellar, na ausência de Manuel de Teffé.

12 - CIRCUITO LOURENCIANO

No dia 3 de maio, foi realizado na região de São Lourenço do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, o Circuito Lourenciano, que contou com a participação apenas de carros marca Ford modelo T. O percurso media 46,5 km, com partida em São Lourenço, seguindo pelo Passo do Coqueiro, Casa Comercial Lothario, Boqueirão, retornando a São Lourenço.

Saiu vencedora a dupla Antônio Costa Fonseca/Spartaco Mancini, que gastou o tempo de 1h11m30s, com a média de 39,021 km/h. Em segundo ficaram Sinibaldo Russo/René Laforet, seguidos por Ovídio Borck/Izabelino Muniz; José Luiz Soares/Assunção Soares; Manoel Leripio/Oswaldo Mancini; e Piobio Schonke/Gumerindo Duarte.

Durante a prova foi registrado apenas um acidente sem maiores consequências pela dupla Francisco e Mário Vieira. Também abandonaram a prova: Luiz Gonçalves/Tita Oliveira; Rinaldo Mancini/Gabriel Oliveira; Luiz Citrini/Osmar Ciuni; e Udo Meyer/Antônio C. Pereira.

PROVA: I Circuito Lourenciano

LOCAL: São Lourenço do Sul – RS/BRA

DATA: 03/05/1936

CATEGORIA: Veículos Ford T

DISTÂNCIA: 46,500 km

TEMPO: 1h11m30s0

MÉDIA: 39,021 km/h

LARGADA: 11 carros

CHEGADA: 6 carros

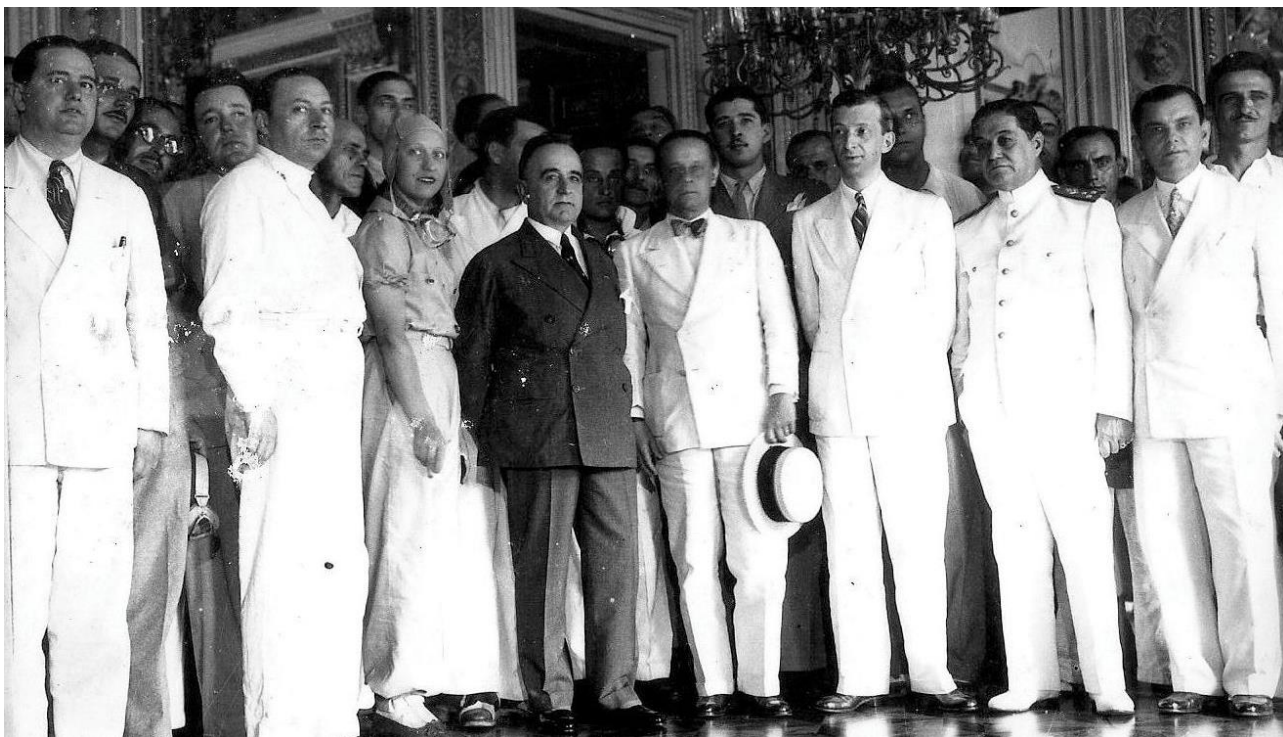
P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Antônio Costa Fonseca/Spartaco Mancini	RS	Ford T	6	2.896	Ford T	1º	1h11m30s	39,021
2º	Sinibaldo Russo/René Laforet	RS	Ford T		2.896	Ford T	2º		
3º	Ovídio Borck/Izabelino Muniz	RS	Ford T		2.896	Ford T	3º		
4º	José Luiz Soares/Assunção Soares	RS	Ford T		2.896	Ford T	4º		
5º	Manoel Leripio/Oswaldo Mancini	SP	Ford T		2.896	Ford T	5º		
6º	Poibio Schonke/Gumerindo Duarte	RS	Ford T		2.896	Ford T	6º		
AB	Francisco Vieira/Mário Vieira	RS	Ford T		2.896	Ford T	AB		
AB	Luiz Gonçalves/Tita Oliveira	RS	Ford T		2.896	Ford T	AB		
AB	Rinaldo Mancini/Gabriel Oliveira	RS	Ford T		2.896	Ford T	AB		
AB	Luiz Citrini/Osmar Meyer	RS	Ford T		2.896	Ford T	AB		
AB	Udo Meyer/Antônio C. Pereira	RS	Ford T		2.896	Ford T	AB		

13 - IV GP CIDADE DO RIO DE JANEIRO – CIRCUITO DA GÁVEA

Algumas novidades foram introduzidas na 4ª edição do GP Cidade do Rio de Janeiro, disputada no Circuito da Gávea no dia 7 de junho de 1936: 1) a vinda de dois pilotos italianos para a prova; 2) a limitação do número de participantes em 40; 3) a ordem de largada e a classificação seriam efetuadas através dos tempos registrados em tentativas específicas; 4) o limite para classificação foi restrito a 10 minutos para uma volta.

Alguns acidentes ocorreram antes da corrida: Peter Schagen, representante a marca Auto Union no Rio de Janeiro, trouxe para participar da prova, um Wanderer e, mesmo sem que a pista fosse fechada, resolveu testá-lo. Levando ao seu lado Reynaldo Vidgner, o piloto perdeu o controle do carro na Avenida Niemeyer, chocando-se com o portão da casa nº 105, residência do almirante Uchoa. Embora o piloto tenha escapado incólume, o seu acompanhante recebeu contusões nas pernas, cabeça, braços e ombros, com suspeita de fratura na clavícula. Peter Schagen permaneceu no local até a retirada do carro para as oficinas da Auto Union. Mais tarde, resolveu convocar Hans Stoffen para conduzir o seu carro na corrida.

Outro acidente ocorreu, este com consequências gravíssimas. Dante Rizzi Palombo, gaúcho de Pelotas, nascido em 1º de novembro de 1909, residente à Rua Francisco Eugênio, em São Cristóvão, bairro da cidade do Rio de Janeiro, próximo à agência Ford “Mário Mendonça”, verificou que naquelas instalações se encontrava o Ford V-8 com o qual Irineu Corrêa havia participado da Gávea de 1935, quando sofreu o acidente que provocou a sua morte. Sendo mecânico da Marinha de Guerra, Palombo organizou com seus companheiros uma subscrição para aquisição do carro, que custava 22.000 réis. Já tendo pagado 16.000 no dia 28, juntamente com o mecânico Antônio Gaspar Gonçalves Júnior e o sargento Octavio Santos, levou o Ford V-8 para treinar no circuito da Gávea, mesmo sem que houvesse no local a assistência necessária e, nem estivesse fechada ao tráfego normal de carros e pessoas.



Recepção oferecida aos participantes pelo presidente da República. Getúlio Vargas tem à sua esquerda Carlos Guinle (presidente do ACB) e à direita Hellé Nice e Henrique Lehrfeld.

O piloto iniciou os treinamentos com Antônio Gaspar ao seu lado. Depois de andar acima do seu limite, o mecânico pediu que ele parasse, desceu do carro e pediu que não continuasse o treinamento. Novamente na pista, então com o sargento Santos ao seu lado, Palombo continuou andando de forma inadequada e, no meio da volta, Santos solicitou para saltar do carro. Com seu acompanhante fora, o piloto continuou a sua aventura. Foi então, que resolveu olhar para trás e colocou a cabeça para fora do carro, batendo com o rosto num poste. Em seguida o carro desgovernado, apesar de estar a pouca velocidade, chocou-se contra outro poste. O piloto ficou preso nas ferragens, sendo retirado por populares e encaminhado para o hospital, aonde já chegou sem vida, morto por causa de fratura do crânio.

Palombo era mecânico do Arsenal de Marinha, onde trabalhava, tendo sido admitido nas oficinas de motores a explosão em 21 de julho de 1934. Deixou mulher e três filhos. Depois de recolhido o carro à oficina da firma “Mário Mendonça” a equipe do Arsenal de Marinha, que havia adquirido o carro, o ofereceu a Moraes Sarmiento para que este participasse da prova, o que foi prontamente aceito.

O grande interesse pela prova fez com que fosse batido o recorde de inscrições, atingindo o número de 69. As inscrições que mais se destacavam eram a dos dois pilotos italianos. Financiados pelo comendador Sabbado D’Ângelo, da Cia. de Tabacos “Sudan”, de São Paulo, vieram ao Rio de Janeiro os pilotos Carlo Pintacuda e Attilio Marinoni, para pilotarem duas Alfa Romeo 2900 A, da Scuderia Ferrari, que representava a marca de Portello nas corridas internacionais. Inicialmente se divulgou que o campeão italiano Tazio Nuvolari participaria da corrida, mas a equipe acabou optando por Pintacuda e Marinoni e o carro escolhido era semelhante ao vencedor da Mille Miglia. Chefiando a equipe estava presente o engenheiro Frederico Gilbert, tendo como seu chefe de mecânicos Aldo Stefani.

Também com Alfa Romeo se inscreveu a francesa Hellé Nice, que seria uma das maiores atrações da prova, que pela primeira vez contava com a participação feminina.

De Portugal se inscreveram Henrique Lehrfeld, que se classificara em 2º lugar na prova de 1935 e Almeida Araújo, ambos com carros Bugatti.

A equipe da Argentina contava com o vencedor de 1935, Ricardo Carú, com seu Fiat, além de Vittorio Coppoli (Bugatti), Victorio Rosa, com um carro fabricado por ele mesmo a partir de um chassi Fiat e motor Hispano Suiza, Arturo Kruuse (Plymouth), e Augusto McCarthy (De Soto).

Entre os brasileiros se destacavam Manuel de Teffé (Alfa Romeo 8C 2300 Monza), Benedicto Lopes, com o Ford que venceu em 1934 pilotado por Irineu Corrêa, Chico Landi no Fiat da Scuderia Excelsior de Campinas, Nascimento Júnior no Ford vencedor do GP Termal de Poços de Caldas, Norberto Jung do Rio Grande do Sul, Domingos Lopes, etc.

O protocolo do ACB previa que os carros correriam com as cores dos países de seus respectivos proprietários. Os da Escuderia Guerrera, de Nicolino Guerrera, que embora fosse residente no Rio de Janeiro, era italiano de nascimento, deveriam correr pintados de vermelho que representava a Itália. Com isso, Rubem Abrunhosa recusou-se a pilotar esse carro, sob a alegação de que só correria com as cores do Brasil e, abandonou a equipe se inscrevendo no Studebaker que pertencia a Moraes Sarmiento, que por sua vez correria, no Ford do Arsenal de Marinha. Nada mais do que um pretexto para trocar de carro, pois Abrunhosa tinha vencido a Subida do Ascurra com esse carro pintado de vermelho. Foi mais uma decisão equivocada tomada pelo Automóvel Clube do Brasil, como a maioria das decisões dos dirigentes brasileiros em todas as modalidades esportivas e dessa forma, os carros de Nicolino Guerrera e Dante Di Bartholomeu (Escuderia Excelsior), além de correrem pintados de vermelhos, foram obrigados a solicitar autorização do Automóvel Clube da Itália para participar da corrida.

No dia 30 de maio foi realizada a primeira série eliminatória para a prova, que contou com a participação de 11 carros, registrando o seguinte resultado: 1 – Mário Valentim (Studebaker) – 9m37s1 – classificado; 2 – Luiz de Faria (Bugatti Chrysler) - 9m45s8 – classificado; 3 – Antônio Pedrosa (Buick) sofreu acidente não

concluindo a volta - não classificado; 4 – Antônio Botelho (OM) - 10m54s6 - não classificado; 5 – Geraldo Pedro (Chandler) – 10m44s4 - não classificado, tendo abandonado na segunda tentativa; 6 – Agnesini Giacomo (Voisin) - 11m02s - não classificado; 7 – Antônio da Silva Campos (Bugatti Ford V-8) - 9m30s5 – classificado; 8 – Tavares de Moraes (Plymouth) desistiu ao entrar na Praça Arthur Bernardes – não classificado, 9m33s3 na segunda tentativa – classificado; 9 – Benedicto Lopes (Ford V-8) - 8m59s2 – classificado (melhor tempo do dia); 10 – Nascimento Júnior (Ford V-8) - 9m24s2 – classificado; 11 - Francisco Guildick (Mercedes Benz SSK) não completou o circuito – não classificado. Os carros pilotados por Geraldo Pedro e Tavares de Moraes foram autorizados pela Comissão Esportiva a efetuarem uma segunda tentativa de acordo com o regulamento da corrida, com Tavares de Moraes registrando o tempo de 9m33s3, enquanto Geraldo Pedro, o popular “Raio Negro”, teve uma roda de seu carro quebrada sendo obrigado a desistir da volta, ficando entre os que não se classificaram. O piloto Antônio Pedrosa, da “Polícia Especial” que, ao subir a Ladeira no Leblon, foi de encontro à cerca de arame farpado, que ali armara o Automóvel Clube, ferindo-se, felizmente sem gravidade. Prontamente socorrido, o seu carro foi retirado da pista e o público indignado com a colocação desse obstáculo, arrancou-o e atirou-o ao mar, pouco após novo desastre verificado ali com o piloto Geraldo Pedro.



O sistema de “proteção” com arame-farpado.

Realizada no dia 31 de maio a segunda série eliminatória apresentou o seguinte resultado: 12 – Antônio José Pereira (Bugatti) – não completou o percurso – não classificado; 13 – Nicola de Santis (Ford V-8) – 9m07s9/10 – classificado; 14 – Oliveira Júnior (Ford V-8) – 12m08s2/10 – não classificado; 15 – Edmundo Fickischerer (Bugatti) – 10m24s3/10 – não classificado; 16 – Joaquim Freitas (Chevrolet Flexa) – 10m24s3/10 – não classificado; 17 – Vicente Neves (Chevrolet) – 10m32s4/10 – não classificado; 18 –

Rubem Abrunhosa (Bugatti Studebaker) – 9m37s – classificado; 19 – Lourenço Ferrão (Hispano Suiza) – 10m50s2/10 – não classificado; 20 – Henrique Casini (Studebaker) – 10m07s9/10 – não classificado; 21 – Gaspar Ferrario (Ford V-8) – 9m18s6/10 – classificado; 22 – Renato Murce (Alfa Romeo Ford V-8) – 10m38s4/10 – não classificado; 23 – Emílio Ferrario (Ford V-8) – 9m48s5/10 - classificado. 24 – Segadas Vianna (Chevrolet) – 11m02s7/10 – não classificado; 25 – Armando Sartorelli (Sacre) – 9m45s - classificado. O volante Edmundo Fickischerer, da Bugatti nº 15, quis fazer a seguir nova tentativa, entretanto não completou a volta. Os concorrentes Henrique Casini e Oliveira Júnior requereram participar de nova eliminatória.

Nova prova de classificação foi realizada na manhã do dia 1º, com o seguinte resultado: 26 – Joaquim Conceição (Hudson) – 11m38s7 – não classificado; 27 – Quirino Landi (Bugatti T35) – 9m46s1 – classificado; 28 – Joaquim Sant’Anna Filho (Fiat 519) – 10m16s7 – não classificado; 29 – Vicente Hugo (Bugatti) – 10m09s6 – não classificado; 30 – Chico Landi (Fiat R2) – 9m45s0 – classificado; 31 – Manuel de Teffé (Alfa Romeo 8C 2300 Monza) – 9m01s0 – classificado; 11 - Francisco Guildick (Mercedes Benz SSK) na sua 2ª tentativa – 10m43s9 - não classificado.

À tarde, três carros se apresentaram: 12 – Antônio José Pereira (Bugatti) – 10m02s6 – não classificado; 4 – Antônio Botelho (OM) – capotou – não classificado; 17 – Vicente Neves (Chevrolet) – se acidentou na Avenida Niemeyer – não classificado. Antônio Botelho sofreu grave acidente com sua antediluviana OM, tendo a companhia de Euzébio de Souza. O carro derrapou violentamente, rodopiou três vezes consecutivas, quase se projetando no canal, parando na ponte, tendo o piloto e seu acompanhante sido projetados à distância. Ambos foram transportados para o Pronto Socorro com ferimentos graves, mas acabaram se recuperando. Pouco depois, ocorreu o capotamento do carro 17, o Chevrolet de Vicente Fernando Neves, na Avenida Niemeyer, sem maiores consequências para o piloto.

Na manhã do dia 2 foi disputada a quarta série, que apresentou o seguinte resultado: 32 – Ricardo Carú (Fiat 520/519) – 9m13s6/10 – classificado; 33 – Victorio Rosa (Fiat-Hispano Suiza R3) – 9m53s3/10 – classificado; 34 – Domingos Lopes (Hudson) 9m50s6/10 – classificado; 35 – Santos Soeiro (Ford V-8) – 9m41s9/10 – classificado; 36 – Moraes Sarmiento (Ford V-8) – 9m40s6 – classificado; 11 – Manoel Rufino (Mercedes Benz SSK) – não completou a volta – não classificado; 28 – Joaquim Sant’Anna – pai (Fiat 519) – 10m29s3 – não classificado; 37 – Hans Stoffen (Wanderer) – 9m45s2 – classificado. Durante os treinos, o piloto Antônio Lage que substituiu Rubem Abrunhosa na Alfa Romeo 6C 1750 da Escuderia Guerrera, sofreu um acidente na Avenida Niemeyer. O piloto nada sofreu, mas o carro ficou bastante danificado. Lage, veterano piloto paulista de automóveis e motocicletas, alegou a falta de conhecimento do circuito para justificar o acidente. Hellé Nice também treinou, mas resolveu não participar da eliminatória, uma vez que estava automaticamente classificada para a prova. Ainda durante esse treinamento, anunciou-se a presença de Geraldo Severiano Pedro, o “Raio Negro” ao volante do carro que havia adquirido da Escuderia Guerrera, o Hudson, com o qual Abrunhosa tinha vencido recentemente a Subida da Ladeira do Ascurra.

À tarde, apenas dois carros marcaram tempo: 38 – Alfredo Braga (Bugatti) – 9m11s7- classificado; 39 – George Mecedardy (Talbot) – 9m40s8 – classificado.

No dia 5 pela manhã foram realizadas as últimas provas eliminatórias, com o segundo resultado: 41 – Júlio de Moraes (Fiat Balilla Wanderer) – 10m30s7 – não classificado; 5 – Henrique Casini (Studebaker) – se acidentou, pegando fogo seu carro e não se classificando; 24 – Segadas Vianna (Chevrolet) – se acidentou não se classificando; 42 – Henrique Ré (Marmon) – 10m17s7 – não classificado; 16 – Joaquim Freitas (Chevrolet) – 10m47s4 – não classificado; 17 – Hugo Teixeira em substituição a Vicente Neves (Chevrolet) – se acidentou não se classificando; 43 – Norberto Jung (Ford V-8) – 9m23s0 – classificado; 36 – João Ferreira de Souza (La Salle) – 10m38s0 – não classificado; 29 – Vicente Hugo (Bugatti) – 9m44s3 – classificado; 3 – Antônio Pedrosa (Buick) – 10m49s6 – não classificado; 5 – Geraldo Pedro (Hudson) – não completou a

volta, não se classificando; 22 – Renato Murce (Alfa Romeo Ford) – 10m36s4 – não classificado; 45 – Marques Porto (Ford V-8) – 9m31s8 – classificado; 28 – Joaquim Sant’Anna - pai (Fiat) – 10m21s6- não classificado; 42 – Henrique Ré (Marmon) – 10m30s1 – não classificado.

No período da tarde, participaram os seguintes carros: 46 – Carlo Pintacuda (Alfa Romeo) – 9m49s6 – classificado; 48 – Attilio Marinoni (Alfa Romeo) – 8m54s5 – classificado; 59 – Vittorio Coppoli (Bugatti) – 9m10s1 – classificado; 47 – Augusto McCarthy (De Soto) – 9m17s7 – classificado; 35 – Virgílio Castilho (Ford V-8) – 10m01s5 – já estava classificado com Santos Soeiro; 50 – Olavo Guedes (Ford V-8) – 9m44s2 – classificado; 36 – João Ferreira de Souza (La Salle) – 10m38s09 – não classificado; 60 – Felipe Rueda (Hispano Suiza) – não completou; 53 – Arturo Kruuse (Plymouth) – 10m32s2 – não classificado; 51 – Oscar Bins (Ford V-8) – 9m57s1 – classificado; 49 – Henrique Lehrfeld (Bugatti) – 9m25s8 – classificado.

Para a formação do grid de largada, foram levados em consideração: 1) os tempos registrados nas eliminatórias; 2) os pilotos estrangeiros, cuja participação estava garantida, independentemente do tempo ou não participação nas eliminatórias; 3) para completar os 40 do grid, alguns convidados.

Por esses critérios, inicialmente ficou assim definido o grid de largada;

1ª fila: 1) nº 4 – Carlo Pintacuda (Alfa Romeo 8C 2900 A) – 8m49s6; 2) nº 6 – Attilio Marinoni (Alfa Romeo 8C 2900 A) – 8m54s5; 3) nº 30 – Benedicto Lopes (Ford V-8) – 8m59s2; 4) nº 22 – Manuel de Teffé (Alfa Romeo 8C 2300 Monza) – 9m01s0.

2ª fila: 5) nº 24 – Nicola De Santis (Ford V-8) – 9m07s9; 6) nº 12 – Vittorio Coppoli (Bugatti T35) – 9m10s1; 7) nº 36 – Alfredo Braga (Bugatti T35) – 9m11s7.

3ª fila: 8) nº 14 – Ricardo Carú (Fiat 520/519) – 9m12s6; 9) nº 46 – Gaspar Ferrario (Ford V-8) – 9m18s6; 10) nº 66 – Norberto Jung (Ford V-8) – 9m23s0; 11) nº 38 – Nascimento Júnior (Ford V-8) – 9m24s1.

4ª fila: 12) nº 8 - Henrique Lehrfeld (Bugatti T35) – 9m25s8; 13) nº 20 - Augusto McCarthy (De Soto Bucci) – 9m29s7; 14) nº 48 - Antônio Silva Campos (Bugatti Ford V-8) – 9m30s5.

5ª fila: 15) nº 52 – Tavares de Moraes (Plymouth) – 9m33s3; 16) nº 50 – Rubem Abrunhosa (Bugatti Studebaker) – 9m37s0; 17) nº 54 – Mário Valentim (Studebaker) – 9m37s1; 18) nº 64 – Marques Porto (Ford V-8) – 9m38s1.

6ª fila: 19) nº 44 – Moraes Sarmento (Ford V-8) – 9m40s6; 20) nº 28 – George Macedardy (Talbot) – 9m40s8; 21) nº 62 – Santos Soeiro/Virgílio Castilho (Ford V-8) – 9m41s9.

7ª fila: 22) nº 70 – Olavo Bins (Ford V-8) – 9m44s2; 23) nº 68 – Vicente Hugo (Bugatti) – 9m44s3; 24) nº 24 – Chico Landi (Fiat R2) – 9m45s0; 25) nº 58 – Hans Stoffen (Wanderer) – 9m45s2.

8ª fila: 26) nº 60 – Luiz de Farias (Bugatti Chrysler) – 9m45s8; 27) nº 26 – Quirino Landi (Bugatti T35) – 9m46s5; 28) nº 56 – Emílio Ferrario (Ford V-8) – 9m48s5.

9ª fila: 29) nº 42 – Domingos Lopes (Hudson) – 9m50s6; 30) nº 16 – Victorio Rosa (Fiat R3) – 9m53s3; 31) nº 40 – Armando Sartorelli (Sacre) – 9m54s0; 32) nº 82 – Oscar Bins (Ford V-8) – 9m57s1.

10ª fila: 33) nº 72 – Antônio José Pereira (Bugatti) – 10m02s1; 34) nº 12 – Arturo Kruuse (Plymouth) – 10m32s2; 35) nº 78 – Joaquim Sant’Anna (Fiat 519) – 10m21s6;

11ª fila: 36) nº 60 – Júlio de Moraes (Fiat Balilla Wanderer) – 10m30s7; 37) nº 76 – Geraldo Pedro (Hudson) – 10m44s6; 38) nº 74 – Oliveira Júnior (Ford V-8) – 12m08s2; 39) nº 2 – Hellé Nice (Alfa Romeo 8C 2900 Monza); 40) nº 10 – Almeida Araújo (Bugatti T35).

Demais carros que participaram das eliminatórias, mas não incluídos entre os classificados ou autorizados a largar:

41) Henrique Casini (Studebaker) – 10m07s9; 42) Joaquim Sant’Anna Filho (Fiat 519) – 10m16s7; 43) Henrique Ré (Marmon) – 10m17s7; 44) Edmundo Fickeischerer (Bugatti) - 10m19s1; 45) Joaquim Freitas (Chevrolet Flexa) – 10m24s3; 46) Agnesini Giacomo (Voisin) – 10m30s3; 47) Vicente Neves/Hugo Teixeira (Chevrolet) – 10m32s5; 48) Renato Murce (Alfa Romeo RL Ford V-8) – 10m36s4; 49) João Fernando de

Souza (La Salle) – 10m38s0; 50) Francisco Guildick/Manuel Rufino (Mercedes Benz SSK) – 10m42s9; 51) Antônio Pedrosa (Buick) – 10m49s6; 52) Lourenço Ferrão (Hispano Suiza) – 10m50s6; 53) Antônio Botelho (OM) – 10m54s6; 54) Segadas Vianna (Chevrolet) – 11m12s7; 55) Joaquim Conceição (Hudson) – 11m38s7; 56) Felipe Rueda (Hispano Suiza) – sem tempo; 57) Antônio Lage (Alfa Romeo 6C 1750) – sem tempo.

A primeira deserção do grid foi de Júlio de Moraes, decano dos pilotos brasileiros, que não achou correta a decisão da comissão esportiva do Automóvel Clube em convidá-lo. Para o seu lugar foi chamado Henrique Ré. A segunda baixa foi de Benedicto Lopes, por motivo de saúde. Vitimado por forte gripe, a participação do piloto foi vetada pelos médicos. Para a sua posição no grid foi deslocada a francesa Hellé Nice, que sem qualquer justificativa, foi promovida da penúltima para a primeira fila, pela benevolência da comissão esportiva. Para o seu lugar foi chamado Henrique Casini, que teve o melhor tempo entre os que não estavam classificados. Também por motivo de saúde, ficou de fora o português Almeida Araújo, que tinha sofrido um problema no joelho, quando se exercitava no navio que o trouxe para o Rio de Janeiro. Para o seu lugar foi chamado o espanhol radicado no Rio de Janeiro, Felipe Rueda, pelo critério de classificação automática para estrangeiros, outra decisão absurda da comissão esportiva. Finalmente, já no domingo, houve a desistência de Joaquim Sant'Anna. O único carro não classificado que se encontrava na pista era o de Segadas Vianna, que foi convidado a participara da corrida.

Efetuados esses ajustes, assim ficou formado o grid de largada para a 4ª edição do GP Cidade do Rio de Janeiro:

22 Manuel de Teffé Alfa Romeo Monza 9m01s0	2 Hellé Nice Alfa Romeo Monza s/tempo	6 Attilio Marinoni Alfa Romeo 2900 A 8m54s6	4 Carlo Pintacuda Alfa Romeo 2900 A 8m49s6
36 Alfredo Braga Bugatti T35 9m11s7	12 Vittorio Coppoli Bugatti T35B 9m10s1	34 Nicola de Santis Ford V-8 9m07s9	
38 Nascimento Júnior Ford V-8 9m24s1	66 Norberto Jung Ford V-8 9m23s0	46 Gaspar Ferrario Ford V-8 9m18s6	14 Ricardo Carú Fiat 520/519 9m12s6
48 Antônio S. Campos Bugatti T37 Ford V8 9m30s5	20 Augusto McCarthy De Soto Bucci 9m29s7	8 Henrique Lehrfeld Bugatti T35B 9m25s8	
64 Marques Porto Ford V-8 9m38s1	54 Mário Valentim Studebaker 9m37s1	50 Rubem Abrunhosa Bugatti T35 Studebaker 9m37s0	58 Tavares de Moraes Plymouth 9m33s3
62 Virgílio Castilho Ford V-8 9m41s9	28 George Macedardy Talbot 9m40s8	44 Moraes Sarmento Ford V-8 9m40s6	
58 Hans Stoffen Wanderer 9m45s2	24 Chico Landi Fiat R2 9m45s0	68 Vicente Hugo Bugatti T35 9m44s3	70 Olavo Guedes Ford V-8 9m44s2
56 Emílio Ferrario Ford V-8 9m48s5	36 Quirino Landi Bugatti T35 9m46s5	60 Luiz Farias Bugatti T35 Chrysler 9m45s8	

82 Oscar Bins Ford V-8 9m57s1	40 Armando Sartorelli Sacre 9m54s0	16 Victorio Rosa Fiat R3 H. Suiza 9m53s3	42 Domingos Lopes Hudson 9m50s6
80 Henrique Ré Marmon 10m17s7	18 Arturo Kruuse Plymouth 10m32s2	72 Antônio Pereira Bugatti 10m02s1	
10 Felippe Rueda Hispano Suiza s/tempo	30 Henrique Casini Studebaker 10m07s9	74 Oliveira Júnior Ford V-8 12m08s2	76 Geraldo Pedro Hudson 1m44s6
		84 Segadas Vianna Chevrolet 11m12s7	



A largada da prova tendo na primeira fila: nº 4 – Carlo Pintacuda; nº 6 – Attilio Marinoni; nº 2 – Hellé Nice; e nº 22 Manuel de Teffé, todos com carros Alfa Romeo.

Na quinta feira antes da prova, ocorreu um manifesto dos pilotos brasileiros e argentinos, prometendo boicotar a prova em função da superioridade dos pilotos italianos.

No domingo, dia 7 de junho de 1936, a cidade do Rio de Janeiro amanheceu com tempo firme e forte sol, muito bom para a prática do esporte motor. Uma multidão calculada em mais de 400.000 pessoas estava presente na pista, (parecendo exagerada, mas divulgada pela imprensa) juntamente com o Presidente da República, Dr. Getúlio Vargas, diversas outras autoridades entre elas os embaixadores da Itália e de Portugal, aguardando a largada da sensacional prova.

Apresentou-se para a largada Benedicto Lopes, que havia registrado um tempo excepcional durante as provas eliminatórias e que deveria largar na terceira posição. O médico do Automóvel Clube foi chamado e, apesar da insistência do piloto, acabou sendo impedido de correr face ao seu estado de saúde.

Depois de muitos contratemplos, com público invadindo a pista, ação enérgica da polícia, conferência das linhas telefônicas, finalmente às 9 horas de 38 minutos foi autorizada a largada.

Carlo Pintacuda assumiu a liderança, passando pelo Hotel Leblon seguido por Manuel de Teffé, Hellé Nice, Vittorio Coppoli, Nascimento Júnior, Henrique Lehrfeld e os demais, uma ausência foi notada: Attilio Marinoni, que finalmente apareceu lentamente se dirigindo aos boxes com o diferencial quebrado.

Embora os carros largassem na Rua Marquês de São Vicente, a cronometragem ficava na Avenida Vicente de Albuquerque, nas proximidades do Hotel Leblon, e no trecho entre esses dois pontos, na Praça Arthur Bernardes, o gaúcho Olavo Guedes rodou, fazendo com que alguns carros passassem pelo local pela contramão, retornando à pista em seguida.

Outros prejudicados na largada foram Domingos Lopes, que, com o carro falhando teve que recorrer aos boxes e Armando Sartorelli que não conseguiu fazer seu carro funcionar.

A primeira volta foi completada com Pintacuda à frente, demonstrando a superioridade do seu carro. Em segundo vinha Teffé, para satisfação da imensa torcida. O terceiro era o português Lehrfeld, seguido por Hellé Nice, Nascimento Júnior, Nicola de Santis e os demais.

A segunda volta mostrou o crescimento de Vittorio Coppoli na corrida, subindo para a quarta posição, enquanto Hellé Nice perdia terreno, caído para quinto. Chico Landi com uma roda quebrada, fruto de um toque num meio-fio também ficou fora da corrida. Nicola de Santis que fazia ótima prova com seu Ford, ocupando a 7ª colocação, durante a 3ª volta, ao tentar ultrapassar Hellé Nice, recebeu uma fechada da francesa e se chocou contra uma árvore destruindo seu carro, felizmente sem maiores consequências para o piloto.

A terceira volta foi completada com os quatro primeiros: Pintacuda, Teffé, Lehrfeld e Coppoli firmes em suas posições, enquanto Nascimento Júnior, Augusto McCarthy e Ricardo Carú se engalinhavam na luta pela quinta posição. Nessa volta Hellé Nice foi para os boxes com graves problemas de vazamento de óleo no motor do seu carro.



Passagem de Hellé Nice pela Avenida Niemeyer, perseguida por Vittorio Coppoli.

Sem grandes alterações, a quarta volta presenciou o abandono de Mário Valentim com problemas mecânicos em seu carro.

Ao completar a 5ª volta, Pintacuda apareceu ainda mais destacado. Teffé, logo depois de completar a volta foi para os boxes, para trocar as velas do motor do seu carro, sendo ultrapassado por Lehrfeld e Coppoli. essa volta registrou o abandono de Henrique Ré.

Com Manuel de Teffé fazendo de tudo para recuperar terreno foi completada a sexta volta, quando ocorreram mais duas baixas: Alfredo Braga e Henrique Casini.

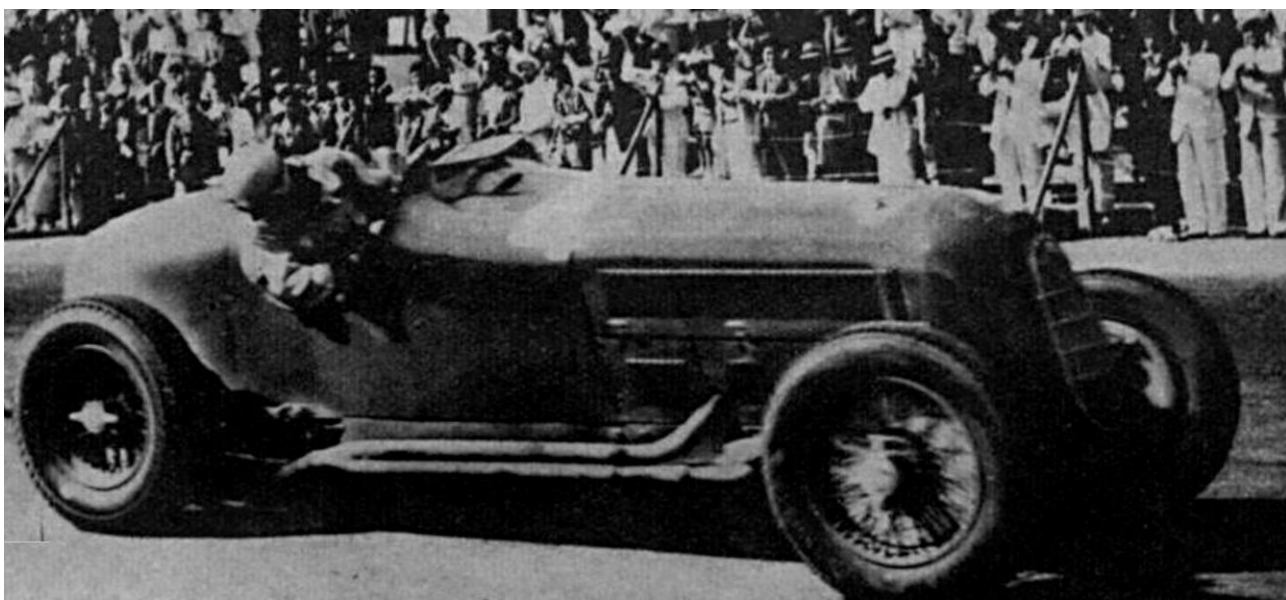
A sétima volta mostrava certa estabilidade entre os primeiros. As colocações eram: 1º Pintacuda; 2º Lehrfeld; 3º Coppoli; 4º Tefé; 5º Carú; 6º Nascimento; 7º McCarthy; 8º Marques Porto (que vinha se recuperando esplendidamente); 9º Norberto Jung; 10º Tavares de Moraes. O alagoano Gabriel Ferrario fazia ótima corrida, ocupando a 11ª colocação com seu Ford, apelidado pelo público de “Mimosa”.

Na 8ª volta, Coppoli foi ultrapassado por Manuel de Teffé que partiu em perseguição a Lehrfeld. Pintacuda mantinha a liderança com larga vantagem para os demais.

Em sua recuperação, Teffé passou por Lehrfeld durante a décima volta e, quando os dois carros vinham pela Av. Bartolomeu Mitre, se depararam com o carro de Moraes Sarmento que estava mais lento à frente e ao chegarem à Praça Santos Dumont, Sarmento e Teffé contornaram a curva sem problemas, mas Lehrfeld acabou derrapando e batendo o eixo traseiro do seu carro no meio-fio. Mesmo assim prosseguiu na corrida. Ao ser completada a volta, notava-se que o eixo traseiro do seu carro estava completamente empenado e sua equipe o chamou para os boxes na volta seguinte. Ao parar a equipe verificou que o carro não tinha condições de continuar na prova apesar dos protestos do piloto, que teimava em continuar, mas o carro foi recolhido.

Com esse abandono restavam 25 carros na prova e os dez primeiros eram: 1º Pintacuda; 2º Teffé; 3º Coppoli; 4º Carú; 5º Nascimento; 6º Marques Porto; 7º McCarthy; 8º Jung; 9º Tavares; e 10º Ferrario.

Novas baixas ocorreram nas voltas 13 e 14: com relação ao bloco da frente o abandono mais importante foi o do carro de Nascimento Junior com problemas de motor, e no bloco intermediário um grave acidente aconteceu com Domingos Lopes que, depois de largar muito atrasado, vinha recuperando terreno e acabou se chocando contra uma pedra na Avenida Niemeyer. O volante e seu mecânico foram removidos para o Hospital do Leblon, o estado de Domingos era bom, mas o seu mecânico sofrera ferimentos graves, felizmente, acabou se recuperando.



Carlo Pintacuda observando o eixo traseiro partido ao tocar o meio-fio.

A prova ia se dirigindo para o final, com Pintacuda mantendo uma vantagem superior a 5 minutos para Manuel de Teffé e, tudo indicava que não perderia a oportunidade de vencer na Gávea, quando o inesperado aconteceu. Pintacuda percorria a 20ª volta, quando derrapou no óleo que o carro de Hellé Nice havia derramado na pista e chocou o eixo traseiro contra o meio fio. Apesar da força do impacto, Pintacuda continuou, aparentemente sem que houvesse maiores problemas. Mas o toque provocou a quebra do

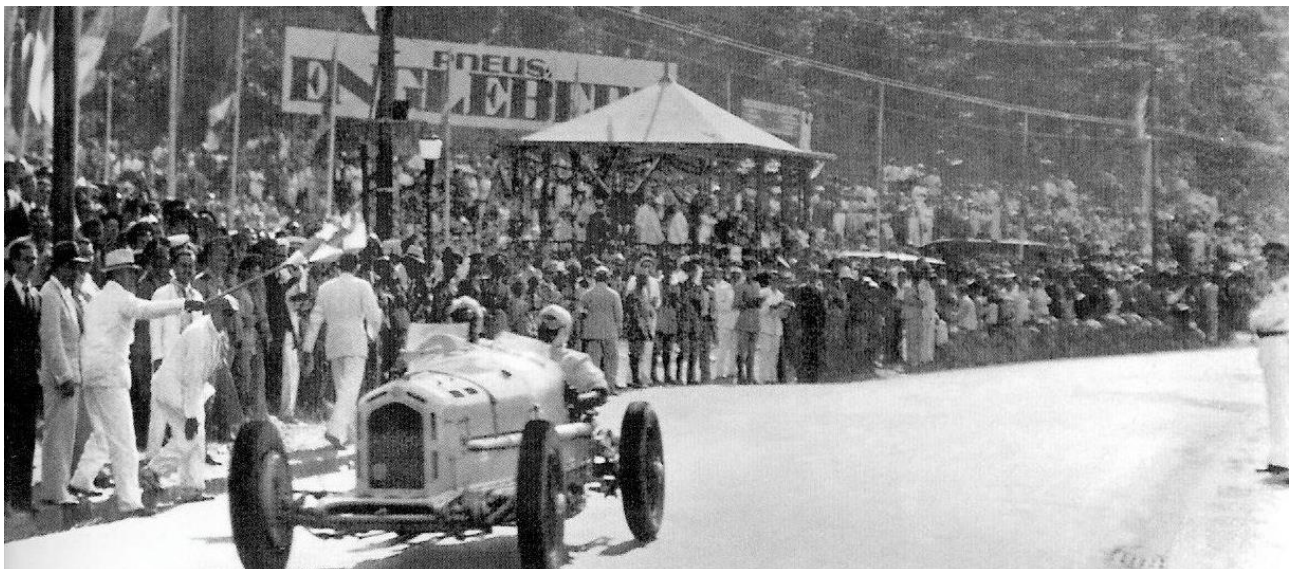
diferencial. Pintacuda ainda cruzou a linha de cronometragem à frente, mas em seguida dirigiu-se aos boxes de onde não saiu mais.

A multidão entrou em delírio, numa vibração intensa na espera da passagem de Teffé que deveria assumir a liderança. Entretanto, ao chegar ao mesmo ponto em que Pintacuda havia se acidentado, o carro de Teffé derrapou na mancha de óleo e rodou. Teffé retornou, mas teve que se dirigir aos boxes para trocar uma das rodas.

Com isso, quem assumiu a liderança foi Vittorio Coppoli, seguido muito de perto por Ricardo Carú.

Teffé retornou em terceiro e iniciou um esforço muito grande para tentar descontar a distância para os dois pilotos argentinos, mas faltavam poucas voltas para o final da corrida e assim, Vittorio Coppoli cruzou a linha de chegada depois de 3 horas 56 minutos, 32 segundos e 2 décimos. Dez segundos atrás chegou Ricardo Carú e Teffé ficou em terceiro a dois minutos do vencedor. Cícero Marques e Norberto Jung completaram as cinco primeiras colocações.

Vittorio Coppoli correu com pneus de fabricação nacional, da marca “Pneus Brasil” e utilizou gasolina e lubrificantes da Atlantic.



A chegada de Manuel de Teffé em terceiro lugar.

Depois da prova, Oliveira Júnior afirmou a um jornal, que durante a corrida havia sido prejudicado, sendo fechado pelo piloto luso Henrique Lehrfeld. Lehrfeld ficou indignado e entrou com uma reclamação junto ao Automóvel Clube do Brasil, alegando inocência e se baseando no Código Esportivo Internacional que vetava o pronunciamento de pilotos junto à imprensa, sem que antes o assunto fosse discutido no âmbito esportivo da entidade organizadora do evento. A Comissão Esportiva do Automóvel Clube acabou punindo Oliveira Júnior com a suspensão por seis meses.

Observando-se o “mapa da corrida”, pode-se afirmar que a acusação de Oliveira Júnior não tinha procedência, pois este jamais conseguiu correr próximo a Lehrfeld que disputava as primeiras colocações, enquanto Oliveira corria no bloco do meio para o fim do pelotão de participantes. Caso as fechadas tenham ocorrido, é mais provável que tenha sido ocasionada pela francesa Hellé Nice, que durante diversas voltas correu imediatamente à frente de Oliveira Júnior. O piloto recorreu da decisão e a punição acabou ficando nisso mesmo, com o Automóvel Clube voltando atrás. Deve-se registrar que a francesa fechou muita gente durante a corrida.

Embora tenha sido anunciado que a premiação extra, oferecida pelo comendador Sabbado D'Ângelo, ficara sem efeito, face ao abandono dos dois pilotos italianos, o empresário paulistano a manteve.

O Automóvel Clube decidiu entregá-lo ao piloto brasileiro mais bem colocado, cabendo assim a Manuel de Teffé. Entretanto este declinou e o prêmio de 10.000 réis acabou sendo entregue a Marques Porto.

Depois da prova, considerando-se prejudicado, o vencedor da prova, o argentino Vittorio Coppoli entrou na justiça reivindicando para si o prêmio, autorizando o seu advogado, em caso de vitória na ação, entregar o referido prêmio à viúva do piloto Dante Palombo.



A chegada vitoriosa de Vittorio Coppoli

PROVA: IV GP Cidade do Rio de Janeiro

LOCAL: Circuito da Gávea, Rio de Janeiro – RJ/BRA

DATA: 07/06/1936

CATEGORIA: Corrida

DISTÂNCIA: 40 voltas de 11,160 km = 279,000 km

TEMPO: 3h56m32s6

MÉDIA: 70,769 km/h

MELHOR VOLTA: Carlo Pintacuda (Alfa Romeo 8C 2900 A) – 8m30s3 – 78,730 km/h

POLE-POSITION: Carlo Pintacuda (Alfa Romeo 8C 2900 A) – 8m49s6 – 75,861 km/h

LARGADA: 40 carros

CHEGADA: 13 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Vittorio Coppoli	ARG	Bugatti T35	12	1.991	C	1º	25	3h56m32s6	70,769
2º	Ricardo Carú	ARG	Fiat 520/519 Adaptado	14	4.786	C	2º	25	3h56m42s9	70,718
3º	Manuel de Teffé	RJ	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	22	2.336	C	3º	25	3h58m23s6	70,220
4º	Marques Porto	RJ	Ford Adaptado	64	3.622	C	4º	25	3h59m23s6	69,927
5º	Norberto Jung	RS	Ford Adaptado	66	3.622	C	5º	25	4h04m46s4	68,390
6º	Gaspar Ferrario	AL	Ford Adaptado	46	3.622	C	6º	25	4h06m21s5	67,950
7º	Arturo Kruuse	ARG	Plymouth Adaptado	18	5.301	C	7º	25	4h10m10s1	66,915
8º	Rubem Abrunhosa	RJ	Bugatti T35 Studebaker	50	5.522	C	8º	24		
9º	Hans Stoffen	RJ	Wanderer W20	58	1.949	C	9º	24		
10º	George Macedardy	FRA	Talbot STD	28	2.996	C	10º	24		
11º	Moraes Sarmento	RJ	Ford Adaptado	44	3.622	C	11º	24		
12º	Emílio Ferrario	AL	Ford Adaptado	56	3.622	C	12º	23		
13º	Oliveira Júnior	RJ	Ford Adaptado	74	3.622	C	13º	23		
14º	Oscar Bins	RS	Ford Adaptado	82	3.662	C	14º	22		
15º	Hellé-Nice	FRA	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	2	2.905	C	15º	22		
16º	Segadas Viana	RJ	Chevrolet Adaptado	78	3.389	C	16º	21		
17º	Carlo Pintacuda	ITA	Alfa Romeo 8C 2900 A	4	2.905	C	17º	20		
18º	Augusto McCarthy	ARG	De Sotto ALS Bucci	20	5.073	C	18º	19		

19º	Virgílio Castilho/Santos Soeiro	SP	Ford Adaptado	62	3.622	C	19º	18
20º	Antônio Silva Campos	RJ	Bugatti T37 Ford	48	3.622	C	20º	17
21º	Vicente Hugo	SP	Bugatti T35	68	1.991	C	21º	17
22º	Victorio Rosa	ARG	Fiat HS R3	16	3.700	C	22º	16
23º	Nascimento Júnior	SP	Ford Adaptado	38	3.622	C	23º	16
24º	Tavares de Moraes	RJ	Plymouth Adaptado	52	3.299	C	24º	15
25º	Olavo Guedes	RS	Ford Adaptado/A	70	3.285	C	25º	14
26º	Domingos Lopes	RJ	Hudson Adaptado	42	4.162	C	26º	13
27º	Henrique Lehrfeld	POR	Bugatti T35B	8	2.262	C	27º	11
28º	Quirino Landi	SP	Bugatti T35	26	1.991	C	28º	10
29º	Luís Farias	RJ	Bugatti T35 Chrysler	60	3.582	C	29º	8
30º	Alfredo Braga	RJ	Bugatti T35	36	1.991	C	30º	6
31º	Antônio José Pereira	RJ	Bugatti T30	72	1.991	C	31º	6
32º	Henrique Casini	RJ	Studebaker Adaptado	30	3.949	C	32º	4
33º	Mário Valentim	RJ	Studebaker Adaptado	54	3.949	C	33º	3
34º	Henrique Ré	RJ	Marmon Adaptado	80	5.567	C	34º	3
35º	Nicola de Santis	RJ	Ford Adaptado	34	3.622	C	35º	2
36º	Geraldo Pedro	RJ	Hudson Adaptado	76	4.162	C	36º	2
37º	Felippe Rueda	RJ	Hispano Suiza Adaptado	10	5.184	C	37º	2
38º	Chico Landi	SP	Fiat R2	24	3.739	C	38º	1
39º	Attilio Marinoni	ITA	Alfa Romeo 8C 2900 A	6	2.905	C	39º	0
40º	Armando Sartorelli	RJ	Sacre	40	5.184	C	40º	0

14 - TRANSFERÊNCIA DA SEDE DO ACESP PARA SÃO PAULO

O Automóvel Clube do Estado de São Paulo, fundado em 30 de junho de 1935, que tinha a sua sede na cidade de Campinas, transferiu-a para a cidade de São Paulo no dia 19 de junho de 1936. A presidência da entidade era então ocupada pelo industrial de Campinas, Dante Di Bartholomeu.

15 -NOVA DIRETORIA DA ACA – ASSOCIAÇÃO DE CORREDORES AUTOMOBILISTAS

Em assembleia geral realizada no dia 02 de julho de 1936, foi eleita a nova diretoria da Associação de Corredores Automobilistas que passou a ser assim constituída: Presidente: Hugo Teixeira Souza; vice-presidente: Cícero Marques Porto; secretário: João Tavares Brandão; tesoureiro, Nicola de Santis; Conselho Fiscal: Manoel de Tefé, Benedicto Lopes, Wilbert Potter, Oscar Henrique Ré, Joaquim Sant’Anna, Primo Fioresi e Geraldo Avellar.

16 - GP CIDADE DE SÃO PAULO

Entusiasmado com o sucesso do Circuito da Gávea, o campeão paulista e industrial Nascimento Júnior iniciou as tratativas para a realização de um evento semelhante na capital paulista. Logo conseguiu apoio do industrial Sabbado D’Ângelo, do prefeito Fábio Prado e do Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP presidido pelo industrial Dante Di Bartholomeu.

O circuito escolhido ficava na região dos Jardins, que naquela época, não tinha tanta densidade ocupacional como hoje, e a corrida trouxe para o bairro, como “legado”, como muito se fala atualmente, o asfaltamento de algumas ruas que integravam o circuito que tinha um formato de “T”, dispondo de 4.250 metros, com largada prevista para a Praça América (onde ficavam os boxes), Avenida Brasil seguindo por uma curva de 90° à direita, entrando na Rua Canadá, seguindo por uma curva de 180° à esquerda fazendo com que os carros ingressassem na Rua Chile (atual 9 de Julho), nova curva de 90° à esquerda para a Rua Estados Unidos, nova curva de 90° à esquerda, para a Rua Canadá à direita na Avenida Brasil seguindo reto até a

altura da Rua Atlântica, onde se fazia uma curva de 180°, mantendo-se na Avenida Brasil até a linha de chegada.

Sob a alegação de que faltava tempo para a organização de provas eliminatórias, a comissão organizadora, presidida pelo Capitão Amadeu Saraiva e secretariada pelo piloto Roberto Thiry, estabeleceu critérios para a seleção dos 20 pilotos que teriam direito de participar da prova. Estes não foram adequadamente escolhidos, dando a oportunidade a diversos pilotos há muito tempo aposentados a participarem da prova, o que foi muito contestado pela maioria.

A lista inicial de participantes ficou assim definido: Convidados: 1 – Carlo Pintacuda; 2 – Hellé Nice; 3 – Attilio Marinoni; 4 – Vittorio Coppoli; 5 – Victorio Rosa; 6 – Augusto McCarthy; 7 – Manuel de Teffé; e 8 – Domingos Lopes.

Classificados: 9 – Nascimento Júnior (179 pontos); 10 - Antônio Lage (133 pontos); 11 - Valentim Passadore (75 pontos); 12 - Virgílio Castilho (70 pontos); 13 – Oliveira Júnior (59 pontos); 14 – Chico Landi (54 pontos); 15 – Henrique Casini (52 pontos); 16 – Ernesto Gattai (48 pontos); 17 – Ângelo Villafranca (44 pontos); 18 - Alfredo Braga (35 pontos); 19 – Lourenço Ferrão; 20 – Armando Sartorelli (37 pontos).

Reservas: 21 - Quirino Landi (27 pontos); 22 – Irahya Corrêa (27 pontos); 23 – Nicola Corvino (24 pontos); 24 – Serafim Almeida (24 pontos); e 25 – Tavares de Moraes (20 pontos).

Os critérios para avaliação dos pilotos ficou restrito aos que apresentaram pré-inscrição, daí a ausência de nomes como Marques Porto, Benedicto Lopes, Moraes Sarmiento, Rubem Abrunhosa e outros.

Esses critérios são também bastante questionáveis, pois é difícil entender como Chico Landi, vencedor do Circuito do Chapadão de 1935 e tendo competido na Gávea em 34/35/36, na Argentina em 1935 e no Uruguai em 1936, possa ter pontuação inferior a Passadore, Castilho e Oliveira Jr, pilotos com um currículo medíocre.



Vista dos boxes da prova

Dos pré-selecionados, Henrique Casini acidentou seu carro quando o ia embarcar no Rio de Janeiro e, mesmo levando para S. Paulo outro carro, não chegou a tempo de participar da prova; Ernesto Gattai desistiu de participar da prova por recomendação médica; e o carro de Ângelo Villafranca foi considerado

em péssimo estado pela comissão técnica e proibido de participar. Com isso, deveriam ser substituídos por Quirino Landi, Irahya Corrêa e Nicola Corvino. Quirino Landi não pôde participar por recomendação médica e Nicola Corvino desistiu. Dessa forma foram admitidos, além de Irahya Corrêa: Serafim Almeida e Tavares de Moraes. Na última hora, Valentim Passadore foi substituído por Luiz Mastrogiacomio, que não figurava da lista inicial de pilotos inscritos.

A francesa Hellé Nice, uma das grandes atrações do evento, exigiu do ACESP o mesmo tratamento dado aos pilotos italianos que participariam da prova, ou seja, pagamento das despesas na capital paulista e mais um prêmio de largada de 5.000 réis, valores que estavam sendo “bancados” pelo comendador Sabbado D’Ângelo. Inicialmente o ACESP recusou a proposta, mas depois de muita conversa, acabou ficando acertado que a francesa receberia um prêmio de largada da ordem de 3.000 réis.

Na véspera da corrida, surgiu um desentendimento entre os pilotos cariocas. Tudo começou, segundo informou Oliveira Júnior, com o telegrama endereçado por um diretor da Associação dos Corredores Automobilísticos – ACA ao ACESP, solicitando que o referido clube escolhesse três pilotos cariocas e a estes concedesse as mesmas regalias oferecidas aos pilotos estrangeiros, tais como pagamento de hospedagem, transporte de seus carros e de um prêmio de largada. Em face de recusa do ACESP, a ACA resolveu proibir que seus associados participassem da prova. Segundo Oliveira, essa atitude gerou certo desconforto, que foi desfeito tão logo chegou a São Paulo e pode constatar que o ACESP não estava pagando aos estrangeiros e que, desse modo, a reivindicação não procedia.

Diante desse cenário, tanto Oliveira Júnior, como Manuel de Teffé e Geraldo Avellar resolveram participar da prova, o que gerou protestos por parte da ACA, tendo Benedicto Lopes afirmado à imprensa que Teffé os havia traído e que se os três corredores participassem da prova seriam eliminados da referida Associação. Com a aproximação da corrida e cientes de que a reivindicação da ACA não seria atendida, outros pilotos cariocas, como Marques Porto e Benedicto Lopes tentaram se inscrever, mas a comissão técnica não aceitou sob a alegação de que as pré-inscrições chegaram fora do tempo, não havendo prazo para “avaliação dos currículos esportivos”. Quem perdeu foi o evento que deixou de contar com pilotos de renome e tendo inscritos alguns de baixíssimo rendimento.

Para manter o sistema de sorteio para formação do grid de largada, os organizadores, além da desculpa da falta de tempo, alegaram que o sistema de tomada de tempo era injusta, considerando o sorteio mais justo, o que foi uma demonstração de falta de atualização, uma vez que o sistema de tomada de tempo já era empregada em toda a Europa, Estados Unidos e Argentina e, no Brasil tinha sido adotado também na Gávea.

Pelo sorteio, coube a Carlo Pintacuda o nº 12 e a sexta posição, porém o piloto italiano resolveu largar na última fila, por possuir o carro mais potente e com isso trocou de posição com Irahya Corrêa.

Por sua vez, tendo recebido o número 32, Nascimento Junior o substituiu pelo 42, segundo ele para prestar homenagem a Irineu Corrêa que havia falecido ao volante do carro nº 32 na Gávea de 1935. Esse procedimento, a não utilização do nº 32, já tinha ocorrido na Gávea este ano, não havendo qualquer tipo de superstição que possa ser insinuada, pois era praxe tal atitude, como o fora na Gávea de 35, com relação ao número 46 de Nino Crespi.

6 Vittorio Coppoli Bugatti T35B

4 Lourenço Ferrão Hispano Suiza

2 Augusto McCarthy De Soto Bucci
--

Armando Sartorelli Alfa Romeo RL

8 Manuel de Teffé Alfa Romeo 2300 Monza

16 Serafim Rodrigues Ford V-8	14 Alfredo Braga Bugatti T35	12 Irahy Corrêa Bugatti T37
20 Chico Landi Fiat R2	18 Luiz Mastrogiacomio Bugatti	
26 Victorio Rosa Fiat R3	24 Antônio Lage Bugatti Ford V-8	22 Oliveira Júnior Ford V-8
30 Tavares de Moraes Plymouth	28 Virgílio Castilho Ford V-8	
36 Domingos Lopes Hudson	34 Hellé Nice Alfa Romeo 2900 Monza	42 Nascimento Júnior Ford V-8
40 Attilio Marinoni Alfa Romeo 2900 A	38 Carlos Pintacuda Alfa Romeo 2900 A	

Reservas: 44 – Amaral Júnior (Isotta Fraschini); 46 – Quirino Landi (Bugatti T35); 48 – Ernesto Gattai (Alfa Romeo RL); 50 – Ângelo Villafranca (Stutz); 52 – Henrique Casini (Studebaker); 54 – Nicolau Corvino (Ford); 56 – Valentim Passatore (Bugatti)



Largada da prova tendo na primeira fila: Augusto MacCarthy; Lourenço Ferrão; e Vittorio Coppoli.

Antes do horário previsto para a largada começaram a chegar ao Jardim América os corredores, assim como uma grande legião de aficionados, que formaram um público calculado em cerca de 50.000 pessoas. Quando os carros foram alinhados para a largada surgiu a primeira baixa: o carioca Alfredo Braga, comunicou à direção de prova que não poderia largar, pois seu carro apresentava sérios problemas de motor. Com isso, o grid foi reduzido de 20 para 19 carros.

Às 9,30 horas, na presença do Governador do Estado, Dr. Armando Salles de Oliveira, e do Comandante da 11ª Região Militar, General Aloysio Moura, o Prefeito da Cidade de São Paulo, Dr. Fábio da Silva Prado deu a bandeirada de largada, iniciando-se assim a primeira edição do GP Cidade de São Paulo.

Fazendo uma largada espetacular, Chico Landi passou liderando a primeira volta, seguido pelo argentino Vittorio Coppoli, e depois Hellé Nice, Manuel de Teffé e Augusto McCarthy. Largando na última fila, Pintacuda completou a primeira volta na 8ª posição enquanto Marinoni vinha em 15º.

Landi conservou a liderança na segunda volta com Coppoli em segundo. Manuel de Teffé subiu para a terceira colocação enquanto Pintacuda, mesmo sem forçar o seu carro, aparecia em quarto e Marinoni em sétimo. Nessa volta a primeira baixa dos que largaram: Tavares de Moraes parou com uma roda do seu Plymouth quebrada, por causa de um toque no meio-fio.

Na terceira volta Pintacuda resolveu acabar com a brincadeira, assumindo a liderança da prova, Landi estava em segundo e Coppoli em terceiro, enquanto Hellé Nice voltava a passar Teffé, num início de disputa por posição que duraria por toda a corrida. Nessa volta o sexto era Marinoni que vinha ganhando terreno.

Ao ser completada a quarta volta, as duas Alfa Romeo da Scuderia Ferrari passaram a ocupar as duas primeiras colocações: 1º Pintacuda e 2º Marinoni, no que parecia que seria um passeio dos bólidos italianos. Hellé Nice e Manuel de Teffé, se utilizando da maior potência dos seus carros, passavam para terceiro e quarto lugares, respectivamente, deixando Landi e Coppoli em quinto e sexto.

Ao ser completada a quinta volta, Pintacuda passou só, vindo bem depois Hellé Nice e Manuel de Teffé. Marinoni deu uma derrapada na curva da Rua Canadá com Rua Chile, caindo para a oitava colocação. O quarto era Landi, o quinto Coppoli, o sexto Domingos Lopes, e o sétimo Nascimento Júnior.



Hellé Nice (Alfa Romeo 8C2300 Monza)

As posições foram se mantendo durante as voltas seguintes, com destaque apenas para a recuperação de Marinoni que subiu para sexto na volta seguinte, quarto lugar na décima volta e segundo na volta 14.

Nessa altura da prova, mais quatro carros tinham abandonado, reduzindo o número de participantes para quatorze: Armando Sartorelli, que tinha largado no carro pertencente a Ernesto Gattai, abandonou na terceira volta com o eixo de transmissão quebrado; Antônio Lage no seu Bugatti com motor Ford na 7ª, motivado pela quebra do motor; Irahý Corrêa no carro de menor potência que largou, uma Bugatti de 1,5

litros, parou na 10ª volta com princípio de incêndio no motor do seu carro; e finalmente o abandono mais sentido, que foi o do vencedor do Circuito da Gávea de 1936, o argentino Vittorio Coppoli, com o motor da sua Bugatti quebrado.

Com todos esses abandonos, as primeiras colocações ficaram assim definidas: 1º Pintacuda; 2º Marinoni, 3º Hellé Nice; 4º Manuel de Teffé; 5º Chico Landi e 6º Domingos Lopes.

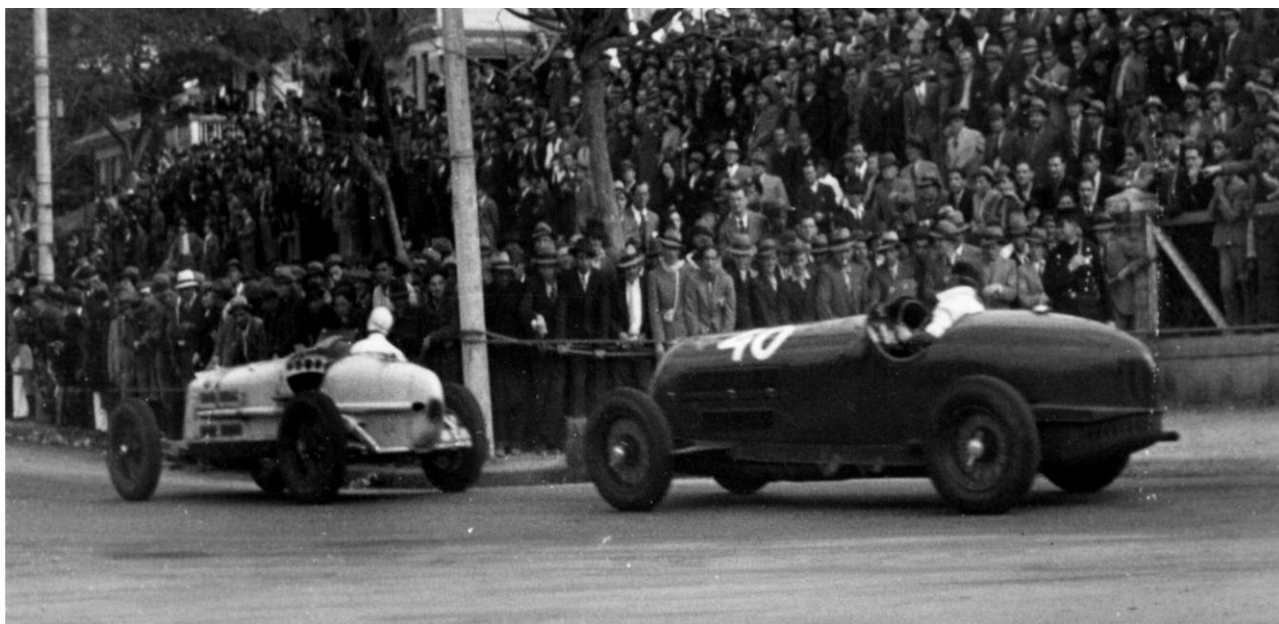
Essas posições foram mantidas até à 25ª volta, quando foi a vez de Chico Landi parar nos boxes para reparos e reabastecimento. Entretanto, o carro demorou a pegar e Landi perdeu muito tempo parado, abandonando a luta pelas primeiras colocações.

A corrida vinha sendo tranquila para a Scuderia Ferrari, com os líderes colocando uma volta de vantagem sobre o terceiro e quarto colocados, que eram Nice e Teffé, quando na 28ª volta Marinoni derrapou na curva da Rua Canadá, ficando parado. Marinoni desceu do carro, tentou fazê-lo pegar mas em vão. Foi quando apareceu Pintacuda, que parou, posicionou seu carro atrás do seu companheiro e o empurrou. Com essa manobra, e um belo tranco, o motor voltou a funcionar e Marinoni retornou à corrida tendo, entretanto, caído para a quarta colocação, duas voltas atrás de Pintacuda e uma de Hellé Nice e Teffé, iniciando a partir de então uma recuperação espetacular, andando muito rápido e batendo seguidamente o recorde da volta, até assinalar a marca de 2m12s0, a uma média horária de 115,090 km, na 39ª volta.

A corrida nessa altura se limitava a um passeio de Pintacuda que se deu ao luxo de parar por duas vezes para fumar. Hellé Nice corria em segundo, com Manuel de Teffé fazendo de tudo para diminuir a diferença entre os dois, e Marinoni descontando o tempo perdido.

Outra luta interessante que se desenrolava nessa altura da prova, ocorria entre o “Hudson” de Domingos Lopes e o “R3” de Victorio Rosa, que tinha imigrado da Itália para a Argentina, era um grande mecânico que havia construído o carro de Chico Landi a partir de um Fiat 525 e que tinha desenvolvido o carro com o qual estava correndo, o “R3”, um chassi “Fiat” com motor “Hispano Suiza” de 3 litros.

Outros dois abandonos aconteceram: Lourenço Ferrão, na volta 19 com o diferencial quebrado do seu “Hispano Suiza”, e Serafim Almeida com a embreagem “pifada” no seu “Ford V-8”.



Manuel de Teffé sendo perseguido por Attilio Marinoni.

Andando sempre muito forte, Marinoni alcançou Teffé na 36ª volta. O brasileiro ofereceu resistência, mas não por muito tempo, face à superioridade de potência da “Alfa Romeo” do italiano.

Três voltas depois foi a vez de Marinoni passar por Hellé Nice, ocupando a segunda colocação na volta nº 41.

Assim, faltando 29 voltas para o final, as colocações eram as seguintes: 1º Pintacuda que levava 2 voltas de vantagem para Marinoni, que corria em segundo; Hellé Nice em 3º e Teffé em quarto, na mesma volta de Marinoni. Com quatro voltas de atraso em relação ao líder vinham Rosa, Domingos e Nascimento Júnior. Ainda mais atrasados, corriam Virgílio Castilho, Chico Landi, Augusto McCarthy, Oliveira Júnior e Luiz Mastrogiacomio.

Domingos Lopes, que fazia uma ótima corrida no seu antigo "Hudson", teve que se retirar na volta 46 por quebra do motor.

A corrida ia se encaminhando para o final, dentro das previsões, com Pintacuda em primeiro, Marinoni em segundo, Nice em terceiro e Teffé em quarto, quando na 49ª volta, a francesa entrou nos boxes para reabastecer. Teffé que tinha parado duas vezes nos boxes e com isso ficado distante da corredora francesa, viu com a parada dela, a chance de recuperar terreno e aumentou o seu ritmo. Com isso, não apenas descontou a distância, como superou a francesa, que saiu dos boxes dando tudo que podia no seu carro, tentando recuperar o terreno perdido e aos poucos foi se aproximando de Teffé.

Enquanto isso, Pintacuda recebia a bandeirada de chegada duas voltas à frente de Marinoni e três à frente de Teffé e Hellé Nice.

Entretanto, a comissão que dirigia a prova decidiu não terminar a corrida com a bandeirada de chegada sendo mostrada para o vencedor, como seria o lógico e como já se praticava nas principais provas do mundo. Assim os demais corredores deveriam permanecer na pista até completarem a distância total determinada.

Pintacuda ainda deu mais uma volta acompanhando seu companheiro Marinoni até este completar sua corrida.

E foi exatamente esse detalhe, dos pilotos continuarem na pista que acabou provocando o maior desastre da história do automobilismo brasileiro.



O impressionante acidente de Hellé Nice

A péssima organização da prova fez com que os militares, principalmente os da “Força Pública de S. Paulo”, se sentissem como privilegiados e não foram poucas as vezes que atravessaram a pista colocando em risco pilotos e espectadores. Na reta de chegada, alguns se sentaram nos sacos de alfafa que “pretensamente” deveriam proteger o público. Quando Teffé e Nice se aproximaram da linha de chegada, com uma distância de menos de dez metros entre os dois, Teffé, vendo o amontoado de gente, diminuiu a velocidade, enquanto Nice tentava uma manobra de ultrapassagem, mudando a direção do seu carro para a esquerda. Acabou atropelando um dos militares que se encontrava sentado no fardo de alfafa, amputando instantaneamente uma perna dele, que foi atirada longe, enquanto o infeliz tinha morte instantânea. Nice foi atirada fora do carro que ficou descontrolado, atingindo outros militares que se encontravam dentro da pista a diversos assistentes que estavam no local, parando logo depois da linha de chegada. O saldo foi de cinco mortos e trinta e sete feridos. Foi uma cena de barbárie, com pernas e pés de pessoas atiradas pela pista, além de corpos mutilados. Os organizadores, então, resolveram encerrar a corrida, medida que deveria ter sido tomada antes, evitando com isso a catástrofe que se abateu sobre a capital paulista.

Depois de toda essa confusão, o Sr. Binelli, mecânico de Hellé Nice acusou Manuel de Teffé de ter fechado deliberadamente Hellé Nice, sendo ele o causador do desastre. A acusação foi claramente feita num momento de desespero uma vez que o Sr. Binelli se encontrava na área dos boxes, não sendo possível ter visto com precisão o que se passou. Depois de uma perícia da comissão técnica e outra das autoridades de trânsito, chegou-se à conclusão de que Teffé não teve qualquer culpa no acidente, não tendo nem mesmo se envolvido no mesmo, pois estava a uma distância segura à frente do carro de Nice, tendo recebido a bandeirada de chegada sem problemas. O carro de Nice mesmo desgovernado, ainda cruzou a linha de chegada, em quarto lugar.



Carlo Pintacuda o vencedor da prova

Outra polêmica surgida ocorreu em função da ajuda que Pintacuda deu a Marinoni quando o carro deste estava parado na Rua Canadá. Com tudo isso, a Comissão Esportiva do I Grande Prêmio “Cidade de São Paulo”, tomou as seguintes deliberações: 1 – declarar, depois de minuciosamente ter estudado o caso, que ao corredor Manoel de Teffé não cabia responsabilidade alguma pelo desastre em que esteve envolvido o carro da concorrente Hellé-Nice; 2 – impor ao corredor Attilio Marinoni, por ter recebido auxílio de um companheiro de competição, a multa de 20% sobre o total do seu prêmio, devendo esta multa reverter

integralmente a favor das vítimas do desastre; 3 – estabelecer classificação geral dos disputantes do Primeiro Grande Prêmio “Cidade de São Paulo”. Estas deliberações foram tomadas pelos seguintes elementos da Comissão Esportiva: Capitão Amadeu Saraiva, presidente; Dr. Vicente de Paulo Assumpção, secretário; Dr. Antônio Barbosa Bueno; conde Adriano Crespi; Sylvio de Lara Campos e Pedro Baldassari.

PROVA: I GP Cidade de São Paulo

LOCAL: Circuito do Jardim América, São Paulo – SP/BRA

DATA: 12/07/1936

CATEGORIA: Corrida

DISTÂNCIA: 60 voltas de 4,250 km = 255,000 km

TEMPO: 2h26m21s1

MÉDIA: 104,543 km/h

MELHOR VOLTA: Attilio Marinoni (Alfa Romeo 8C 2900 A) – 2m12s0 – 115,090 km/h

POLE-POSITION: Augusto McCarthy (De Soto ALS Bucci) – sorteio

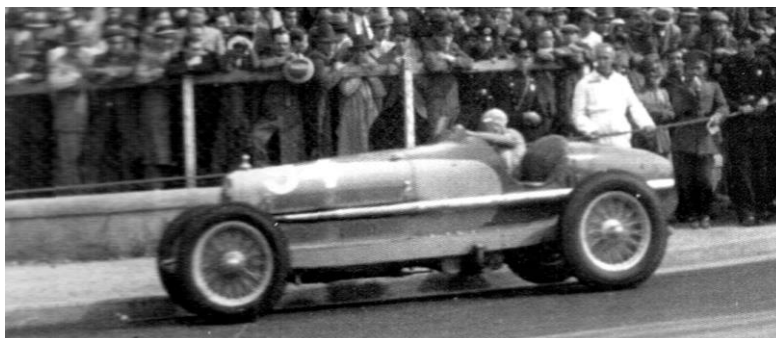
LARGADA: 19 carros

CHEGADA: 9 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	LARG
1º	Carlo Pintacuda	ITA	Alfa Romeo 8C 2900 A	38	2.905	C	1º	60	2h26m21s1	104,543	18
2º	Attilio Marinoni	ITA	Alfa Romeo 8C 2900 A	40	2.905	C	2º	60	2h30m32s1	101,637	19
3º	Manuel de Teffé	RJ	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	8	2.336	C	3º	60	2h31m59s1	100,668	4
4º	Hellé-Nice	FRA	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	34	2.905	C	4º	60	2h32m00s2	100,656	16
5º	Victorio Rosa	ARG	Fiat HS R3	26	3.700	C	5º	57			12
6º	Nascimento Júnior	SP	Ford Adaptado	42	3.622	C	6º	55			15
7º	Virgílio Castilho	SP	Ford Adaptado	28	3.622	C	7º	52			13
8º	Chico Landi	SP	Fiat R2	20	3.739	C	8º	51			9
9º	Augusto McCarthy	ARG	De Sotto ALS Bucci	2	5.073	C	9º	51			1
10º	Oliveira Júnior	SP	Ford Adaptado	22	3.622	C	10º	49			10
11º	Luiz Mastrogiacomio	SP	Bugatti T30	18	1.991	C	11º	48			8
12º	Domingos Lopes	RJ	Hudson Adaptado	36	4.162	C	12º	46			17
13º	Serafim Almeida	SP	Ford Adaptado	16	3.662	C	13º	27			7
14º	Lourenço Ferrão	SP	Hispano Suíza Adaptado	4	5.184	C	14º	19			2
15º	Vittorio Coppoli	ARG	Bugatti T35	6	1.991	C	15º	12			3
16º	Irahy Corrêa	SP	Bugatti T37	12	1.496	C	16º	10			6
17º	Antônio Lage	SP	Bugatti T35 Ford	24	3.622	C	17º	7			11
18º	Armando Sartorelli	SP	Alfa Romeo RL	10	2.994	C	18º	3			5
19º	Tavares de Moraes	RJ	Plymouth Adaptado	30	3.299	C	19º	2			14
NL	Alfredo Braga	RJ	Bugatti T35	14	1.991	C	NL				7

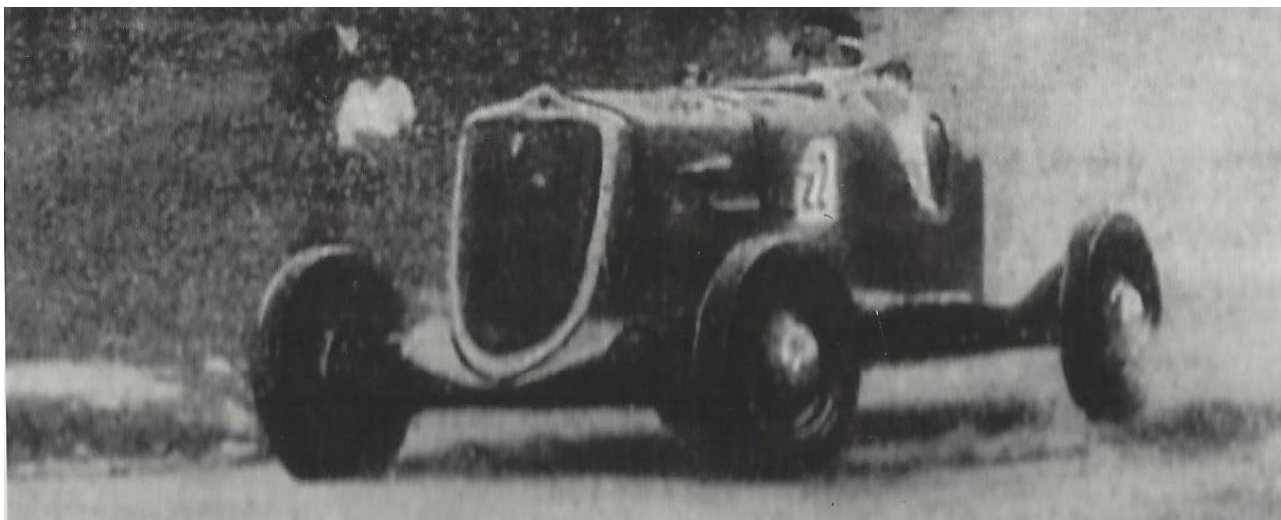
17 - BENEDICTO LOPES COMPROU A ALFA ROMEO DE HELLÉ NICE

O piloto Benedicto Lopes, que vinha se destacando como um dos grandes pilotos nacionais, adquiriu, no início de agosto de 1936, a Alfa Romeo 8C 2300 Monza equipada com motor de 2.900 cc, chassi nº 2.211.213, com a qual Hellé Nice correu na Gávea e em São Paulo, tendo se acidentado gravemente nesta última prova. Benedicto pagou pelo carro acidentado, a quantia de 25.000 réis, que convertido para o dólar atual, corresponde a aproximadamente US\$ 36.000.



18 - I SUBIDA DO CARACOL

No dia 2 de agosto foi realizada, num percurso de 1.500 metros no Morro Bela Vista, na capital do Rio Grande do Sul, a Subida do Caracol. A prova foi promovida pela recém-criada Associação dos Volantes do Rio Grande do Sul. O vencedor foi Olyntho Pereira ao volante de um Ford 4 cilindros, que registrou o tempo de 1m33s2, média de 57,940 km/h. O campeão gaúcho Norberto Jung, competiu com três carros, conquistando o segundo, terceiro e quinto lugares. Abelardo Noronha foi o quarto colocado. Do segundo ao quinto colocados utilizaram carros Ford V-8. Entre os carros Standard o vencedor foi João Caetano Pinto (De Soto).



Abelardo Noronha durante a "Subida do Caracol".

PROVA: I Subida do Caracol

LOCAL: Morro da Bela Vista, Porto Alegre – RS/BRA

DATA: 02/08/1936

DISTÂNCIA: 1,500 km

TEMPO: 1m32s2

MÉDIA: 57,940 km/h

LARGADA: 17 carros

CHEGADA: 17 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	TEMPO	MÉDIA
1º	Olyntho Pereira	RS	Ford Adaptado/A	18	3.285	AD	1º	1m33s2	57,940
2º	Norberto Jung	RS	Ford Adaptado	22	3.622	AD	2º	1m36s6	55,901
3º	Norberto Jung	RS	Ford Adaptado	15	3.622	AD	3º	1m37s2	55,556
4º	Abelardo Noronha	RS	Ford V-8	12	3.622	TB	1º	1m37s6	55,328
5º	Norberto Jung	RS	Ford V-8	2	3.622	TB	2º	1m38s0	55,102
6º	Hercílio Santos Souza	RS	Ford V-8	4	3.622	TB	3º	1m39s2	54,435
7º	Oscar Bins	RS	Ford V-8	4	3.662	TB	4º		
8º	João Caetano Pinto	RS	De Soto Airstream	8	3.957	TA	1º	1m47s6	50,186
9º	Armando Zani	RS	Lincoln K300	16	6.784	TA	2º	1m48s2	49,908
10º	Francisco Coutinho	RS	Ford A	15	3.285	TA	3º	1m52s8	47,872
11º	Attílio D'Avanzo	RS	Fiat 503	40	1.460	TD	1º	1m55s0	46,957
12º	Eloy Schmitt	RS	Opel 4	42	1.018	TD	2º	2m02s6	44,046
13º	José Sanchez	RS	Fiat Balilla	6	1.484	TD	3º	2m03s8	43,619
14º	Fernando Kessler	RS	Opel 4	30	1.018	TD	4º	2m04s4	43,408
15º	Luiz Lazzarini	RS	Amílcar CGS	46	1.074	TD	5º	2m05s0	43,200
16º	Norberto Jung	RS	Opel 4	28	1.018	TD	6º	2m08s8	41,925
17º	João Ghisalberti	RS	Fiat Balilla	10	1.484	TD	7º	2m12s0	40,909

19 - I GP CIDADE DA CIDADE DE BUENOS AIRES

O Automóvel Clube Argentino convidou pilotos brasileiros para participarem do I GP Cidade de Buenos Aires, que seria realizado no dia 18 de outubro num circuito de rua na “Costanera Norte” de Buenos Aires.

Atenderam ao convite Manuel de Teffé e Domingos Lopes, que foram de navio para a capital da Argentina, levando a Alfa Romeo 8C 2300 Monza de Teffé e o Hudson Adaptado de Lopes.

Inscreveram-se para a prova 28 carros, com destaque para a Alfa Romeo 8C 2900 A que tinha corrido no Brasil, pilotada por Carlo Pintacuda e que Carlos Arzani havia comprado da Scuderia Ferrari.

Dentre os favoritos destacavam-se as duas Mercedes Benz SSK de 7.079 cc, de Carlos Zatuszek e de Luís Brosutti, a Alfa Romeo de Manuel de Teffé, o REO de Ernesto Blanco, o Fiat 520/519 vencedor do Circuito da Gávea de 1935, que seria pilotado por Fermin Martin, e o R3, belo monoposto fabricado pelo ítalo-argentino Victorio Rosa sobre um chassi Fiat equipado com motor Hispano Suíza de 3.000 cc e que nessa prova seria pilotado por Eric Forrest Greene.

O circuito da Costanera Norte tinha 2.650 metros de extensão e na prova final deveria ser percorrido durante 30 voltas, perfazendo uma distância total de 79,500 quilômetros.

Nas provas de classificação, os dez primeiros foram os seguintes: 1º Carlos Arzani (Alfa Romeo 8C 2900 A) - 1m20s4 - 118,657 km/h; 2º -Carlos Zatuszek (Mercedes Benz SSKL) - 1m22s6 - 115,496 km/h; 3º Luís Brosutti (Mercedes Benz SSKL) - 1m27s4 - 109,153 km/h; 4º Salvador Porto (Ford Adaptado/A) - 1m28s4 - 107,919 km/h; 5º Ernesto Blanco (Reo Pistero) - 1m28s6 - 107,675 km/h; 6º - Hugo Abramor (Insignia de Oro Chrysler) - 1m31s4 - 104,376 km/h; 7º Fermin Martin (Fiat 520/519) - 1m32s0 - 103,696 km/h; 8º Domingo Ochoteco (Ford Adaptado) - 1m33s2 - 102,361 km/h; 9º Angel Garabato (Reo Chrysler) - 1m33s6 - 101,923 km/h; 10º Augusto McCarthy (De Sotto ALS Bucci) - 1m34s6 - 100,846 km/h.

Face à grande quantidade de inscritos, a prova foi precedida de três eliminatórias disputadas pela manhã do dia 18, cada uma com 12 voltas, ou 31,800 quilômetros.

A primeira série eliminatória foi vencida por Enrique Moyano ao volante de um carro com chassi Amílcar francês, equipado com motor americano Ford V-8, com o tempo de 18m00s0, média horária de 106 km/h.

P	PILOTO	CARRO	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Enrique Moyano	Amílcar Ford	12	18m00s0	106,000
2º	Atílio Rossi	Ford Adaptado	12	18m26s0	103,508
3º	Taddeo Taddia	Chevrolet Adaptado	12	19m25s0	98,266
4º	Gregório Perez	Lancia Lambada Chrysler	12	19m30s0	97,846
5º	Juan Lira	Ford Adaptado			
6º	Pablo Pessatti	Ford Adaptado			
AB	D. Zaffaroni	Ford Adaptado			
AB	Antônio Dorso	Ford Adaptado			
AB	Adriano Malusardi	Ford Adaptado			

A segunda série foi vencida pelo brasileiro Manuel de Teffé, na sua Alfa Romeo, com o tempo de 18m02s0 para percorrer as 12 voltas da série, numa média de 105,804 km/h.

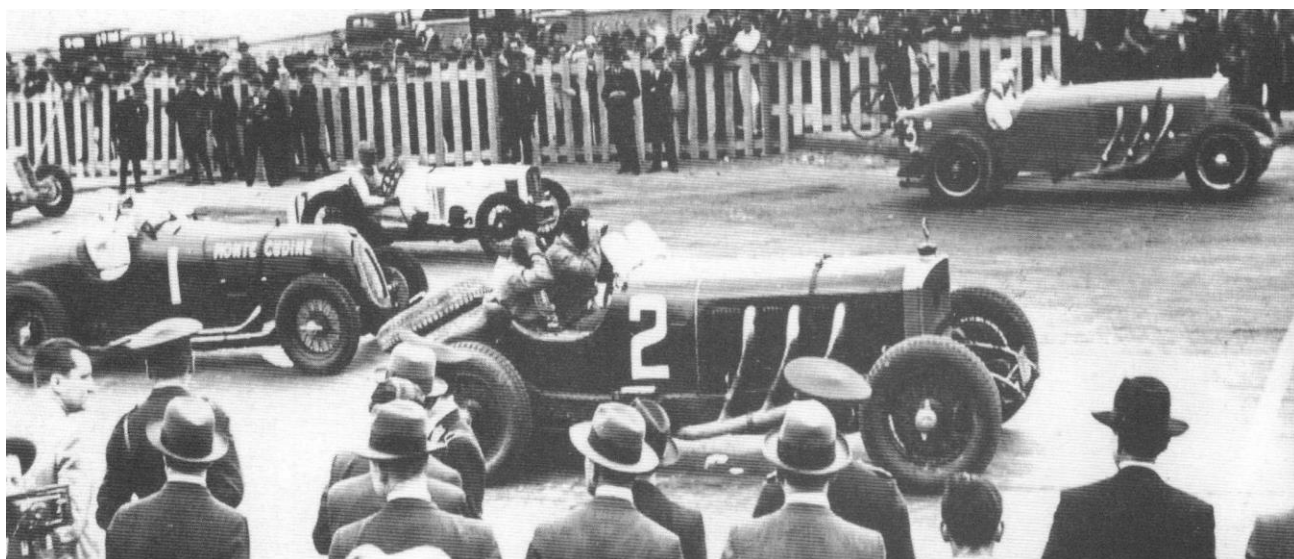
P	PILOTO	CARRO	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Manuel de Teffé	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	12	18m02s0	105,804
2º	Augusto McCarthy	De Sotto ALS Bucci	12	18m28s0	103,321
3º	Angel Garabato	Reo Chrysler	12	18m29s0	103,228
4º	Afredo Olivari	Hudson Adaptado	12	19m39s0	97,099
5º	Antônio Pereyra	Ford Adaptado			
AB	Domingos Lopes	Hudson DL			
AB	Eleutério Donzino	Hudson Bucci			
AB	Alberto Talavera	Hudson Adaptado			

A terceira última série teve como vencedor Carlos Arzani, com o tempo de 17m54s0, média de 106,592 km/h.

P	PILOTO	CARRO	VTS	TEMPO	MÉDIA
1º	Carlos Arzani	Alfa Romeo 8C 2900 A	12	17m54s0	106,592
2º	Carlos Zatuszek	Mercedes Benz SSKL	12	17m59s0	106,098
3º	Ernesto Blanco	Reo Pistero	12	18m01s0	105,902
4º	Luís Brosutti	Mercedes Benz SSKL	12	18m13s0	104,739
5º	Domingo Ochoteco	Ford Adaptado	12	18m13s1	104,730
6º	Salvador Porto	Ford Adaptado/A	12		
AB	Fermin Martin	Fiat 520/519			
AB	Hugo Abramor	Insignia de Oro Chrysler			

Classificaram-se os três primeiros das duas primeiras baterias e os seis primeiros da terceira, totalizando 12 para a prova final, que deveriam largar na seguinte ordem:

Carlos Arzani Alfa Romeo 8C 2900 A 17m54s0	Carlos Zatuszek Mercedes Benz SSK 17m59s0	Enrique Moyano Amílcar Ford 18m00s0
Ernesto Blanco Reo Pistero 18m01s0	Manuel de Teffé Alfa Romeo 8C 2300 Monza 18m02s0	Luís Brosutti Mercedes Benz SSK 18m13s0
Domingo Ochoteco Ford Adaptado 18m13s1	Atilio Rossi Ford Adaptado 18m26s0	Augusto McCarthy De Soto ALS Bucci 18m28s0
Angel Garabato Reo Chrysler 18m29s0	Tadeu Taddia Chevrolet Adaptado 19m25s0	Salvador Porto Ford Adaptado/A



Largada da prova vendo-se: nº 2 – Carlos Zatuszek; nº 3 – Luís Brosutti; nº 1 – Carlos Arzani; e nº 17 – Enrique Moyano.

Com problemas mecânicos não largaram: Ernesto Blanco e Salvador Porto e, com essas baixas, alinharam para a prova final apenas 10 carros.

Dada a largada, Arzani, com um carro bem mais adaptado a um circuito de rua do que as pesadas Mercedes Benz de Zatuszek e Brosutti, não teve dificuldades em assumir a liderança e mantê-la até o final.

Manuel de Teffé o acompanhou nas primeiras voltas, mas acabou batido pelos potentes Mercedes Benz de 7 litros de cilindrada, sendo que apenas esses quatro carros completaram as 30 voltas regulamentares.

Para vencer a prova, Arzani gastou o tempo de 42m38s4, média de 111.867 km/h.



Carlos Arzani o vencedor da prova

PROVA: I GP de Buenos Aires

LOCAL: Circuito da Costaneira Norte, Buenos Aires – BA/ARG

DATA: 18/10/1936

CATEGORIA: Força Livre

DISTÂNCIA: 30 voltas de 2,650 km = 79,500 km

TEMPO: 42m38s4

MÉDIA: 111,867 km/h

MELHOR VOLTA: Carlos Zatuszek (Mercedes Benz SSK) – 1m20s1 – 119,101 km/h

POLE-POSITION: Carlos Arzani (Alfa Romeo 8C 2900 A) – melhor tempo nas eliminatórias

LARGADA: 10 carros

CHEGADA: 8 carros

P	PILOTO	UF	CARRO	Nº	CC	CAT	CCAT	VTS	TEMPO	MÉDIA	LARG	TEMPO
1º	Carlos Arzani	ARG	Alfa Romeo 8C 2900 A	1	2.905	FL	1º	30	42m38s4	111,867	1	17m54s0
2º	Carlos Zatuszek	ARG	Mercedes Benz SSKL	2	7.069	FL	2º	30	43m05s2	110,707	2	17m59s0
3º	Luis Brosutti	ARG	Mercedes Benz SSKL	3	7.069	FL	3º	30	43m43s0	109,112	6	18m13s0
4º	Manuel de Teffé	RJ	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	11	2.336	FL	4º	30	44m01s0	108,368	5	18m02s0
5º	Enrique Moyano	ARG	Amílcar Ford	17	3.622	FL	5º	29			3	18m00s0
6º	Angel Garabato	ARG	Reo Chrysler	9	5.301	FL	6º	28			10	18m29s0
7º	Taddeo Taddia	ARG	Chevrolet Adaptado		3.389	FL	7º	27			11	19m25s0
8º	Domingo Ochoteco	ARG	Ford Adaptado	8	3.622	FL	8º	26			7	18m13s1
AB	Augusto McCarthy	ARG	De Sotto ALS Bucci	10	5.073	FL	AB				9	18m28s0
AB	Atílio Rossi	ARG	Ford Adaptado		3.622	FL	AB				8	18m26s0
NL	Ernesto Blanco	ARG	Reo Pistero	5	5.868	FL	NL				4	18m01s0
NL	Salvador Porto	ARG	Ford Adaptado	4	3.622	FL	NL				12	
NC	Hugo Abramor	ARG	Insignia de Oro Chrysler	6	5.031	FL	NC					
NC	Fermin Martin	ARG	Fiat 520/519 Adaptado	7	4.786	FL	NC					
NC	Afredo Olivari	ARG	Nash-Hudson Adaptado		3.445	FL	NC					
NC	Antônio Pereyra	ARG	Ford Adaptado		3.622	FL	NC					
NC	Domingos Lopes	RJ	Hudson Adaptado		4.162	FL	NC					
NC	Eleutério Donzino	ARG	Hudson Adaptado		3.445	FL	NC					
NC	Alberto Talavera	ARG	Hudson Adaptado		3.445	FL	NC					
NC	Gregório Perez	ARG	Lancia Lambada Chrysler		3.582	FL	NC					
NC	Juan Lira	ARG	Ford Adaptado		3.622	FL	NC					
NC	Pablo Pessatti	ARG	Ford Adaptado		3.622	FL	NC					
NC	D. Zaffaroni	ARG	Ford Adaptado		3.622	FL	NC					
NC	Antônio Dorso	ARG	Ford Adaptado		3.622	FL	NC					

NC	Adriano Malusardi	ARG	Ford Adaptado/B	3.285	FL	NC
INS	Eric Forrest-Greene	ARG	Fiat HS R3	3.700	FL	INS
INS	Raul Riganti	ARG	Duesenberg Adaptado	6.882	FL	INS
INS	Armando Vallone	ARG	Ford Adaptado	3.622	FL	INS

20 - I GRANDE PRÊMIO DE NITERÓI

Após o GP Cidade de S. Paulo, os pilotos Benedicto Lopes e Marques Porto iniciaram esforços para a realização do I GP Cidade de Niterói, na cidade do Estado do Rio de Janeiro, chegando a ser definida a data de 15 de novembro e o circuito que teria 6,250 quilômetros, traçado a partir da Alameda Boaventura. A prova deveria ser disputada em 40 voltas, perfazendo o total de 250 quilômetros, com premiação de 60 contos. Foi anunciada a participação dos principais pilotos nacionais, entre eles Manuel de Teffé, Domingos Lopes, Nascimento Júnior, Benedicto Lopes, Marques Porto, Norberto Jung e outros. O Governo do Estado incentivou a realização da prova, mas a sua realização acabou não sendo autorizada, para frustração de pilotos e assistência.

21 - A MORTE DE HUGO TEIXEIRA DE SOUZA

No dia 20 dezembro, quando circulava no seu Packard, pela Rua Nascimento Silva, que mais tarde ficaria famosa em música de Tom Jobim, o piloto carioca Hugo Teixeira de Souza sofreu violento acidente de trânsito quando, na esquina com a Rua Maria Quitéria, um ônibus atingiu o seu carro.

Hugo foi levado para o Hospital com fratura na base do crânio e acabou falecendo no dia 22 de dezembro. Natural do Rio de Janeiro, Hugo, de 28 anos era um piloto muito querido no meio automobilístico. Seu mais expressivo resultado como piloto foi a vitória no Critério Carioca de Velocidade, disputado no dia 16/12/1934 na Avenida Vieira Souto, em Ipanema, ao volante da sua Bugatti com motor Willys.

Esse carro tinha sido adquirido do argentino Luiz Betinelli, do qual Hugo tornou-se grande amigo, sendo que a partir dessa amizade, os pilotos argentinos, quando vinham correr na Gávea, preparavam seus carros na Oficina de Hugo, localizada na Rua Salvador Corrêa.

Quando morreu, Hugo estava finalizando a importação de um carro Alfa Romeo Tipo B (P3) com o qual pretendia correr no Circuito da Gávea de 1937.



Hugo Teixeira