

1961

1 – OS MELHORES DO AUTOMOBILISMO DO PARANÁ EM 1960

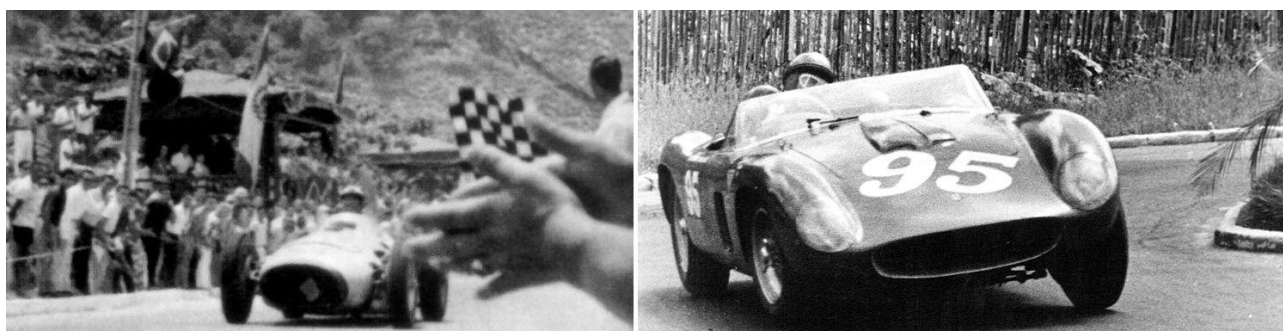
Segundo matéria publicada no Correio do Paraná de 03 de janeiro de 1961, foram eleitos como os maiores desportistas do automobilismo paranaense de 1960, os Srs. Haroldo Vaz Lobo (piloto) e Anfrísio Siqueira (dirigente).



Haroldo Vaz Lobo na sua carretera

2 – O MELHOR PILOTO BRASILEIRO DO ANO DE 1960

Em sua primeira reunião do ano, a Comissão Desportiva Regional do Automóvel Clube do Brasil elegeu Ciro Cayres como o melhor piloto do ano de 1960, reconhecendo que ele tinha elevado o bom nome do automobilismo brasileiro. Ciro Cayres obteve em 1960 expressivos êxitos, destacando-se o título de vice-campeão do II Torneio Triangular Sul-americano, vencendo em Interlagos e ficando em segundo lugar no Uruguai. Além disso, venceu na Barra da Tijuca e em Brasília na Mecânica Nacional. Como piloto revelação foi eleito Alberto Carraro, da nova geração, que evidenciou arrojo, perícia e regularidade nas pistas.



À esquerda Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette) e à direita Alberto Carraro (Ferrari 500TRC)

3 – III CIRCUITO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – PARANÁ (08/01/1961)

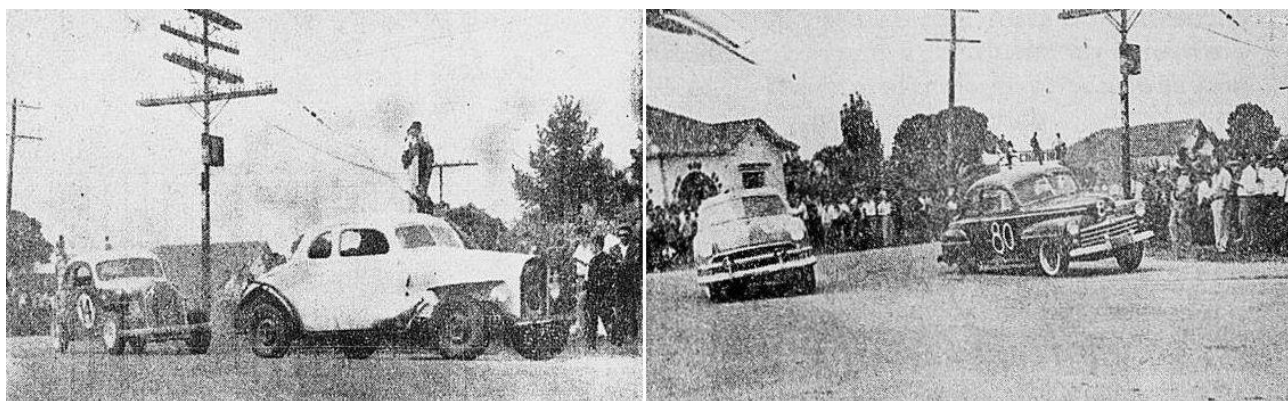
O Automóvel Clube do Paraná organizou no dia 8 de janeiro o “III Circuito da Cidade de São José dos Pinhais”, cidade localizada na chamada “Grande Curitiba”, num circuito de 2.100 metros nas proximidades do Aeroporto Afonso Pena. Do programa constavam três prova para motocicletas e motonetas e outras três para automóveis.

A primeira corrida de automóveis foi destinada a carros com até 1.200 cc de cilindrada e teve como vencedor Domingos Bettega, ficando nas posições subsequentes os pilotos: Marcos Olsen, Pedro Simão, Ililco Cavalari, Lisardo Baggio, Manoel Itiberê da Cunha e Eduardo Schrappe.

A segunda prova, foi disputada por carros até 4.200 cc e foi vencida por Eduardo Schrappe, vindo a seguir: Adir Moss, Carlos Guns, Olidir Pereira, Germano Schlogl, Plínio Magrin, Nando Moleta, Haroldo Vasconcelos e Altair Barranco.

A prova principal, destinada a carros de Turismo Força Livre, que foram tratados no Paraná por “carros adaptados”, teve uma forte disputa entre Germano Schlogl e Haroldo Vaz Lobo, até a 32ª das 40 voltas programadas, quando Germano que tinha aberto boa vantagem na liderança, teve um pneu furado, perdendo a corrida para Vaz Lobo. O Resultado final foi o seguinte: 1º Haroldo Vaz Lobo; 2º Dante Carlan; 3º Germano Schlogl; 4º Miroslau Socachewsky; 5º José Vera Filho; e 6º Adir Moss. Os pilotos Mário Cocheri e Edgard Fermiano não terminaram a corrida.

[Ver RESULTADOS 1961/1](#)



1) Dante Carlan (Ford TC nº 8) e Miroslau Socachewsky (Ford TC nº 14) e 2) na prova até 4.200 cc, disputa entre Eduardo Schrappe e Adir Moss.

4 – TORNEIO TRIANGULAR SUL-AMERICANO – INTERLAGOS (15/01/1961)

A abertura da Temporada Nacional de automobilismo ocorreu no dia 15 de janeiro com a realização da 1ª Etapa do Torneio Triangular Sul-americano, no autódromo de Interlagos.

Para essa prova do torneio que se disputava pela terceira vez, vieram competir com os brasileiros, pilotos da Argentina e do Uruguai, devendo o torneio ser disputado com uma prova no Brasil, outra na Argentina e outra no Uruguai.

A prova brasileira foi realizada, mas as demais não, o que inviabilizou a conclusão do torneio.

Como preliminar foi disputado no sábado, dia 14, antes da realização das provas de classificação, uma corrida para carros da categoria Turismo Força Livre, com classificação para duas classes: até e acima de 2.000 cc. Para surpresa geral a corrida foi vencida por Eugênio Martins pilotando um DKW Vemag, batendo carros mais potentes, como as carreteras Corvette de Antônio Versa e Ivo Rizzardi.

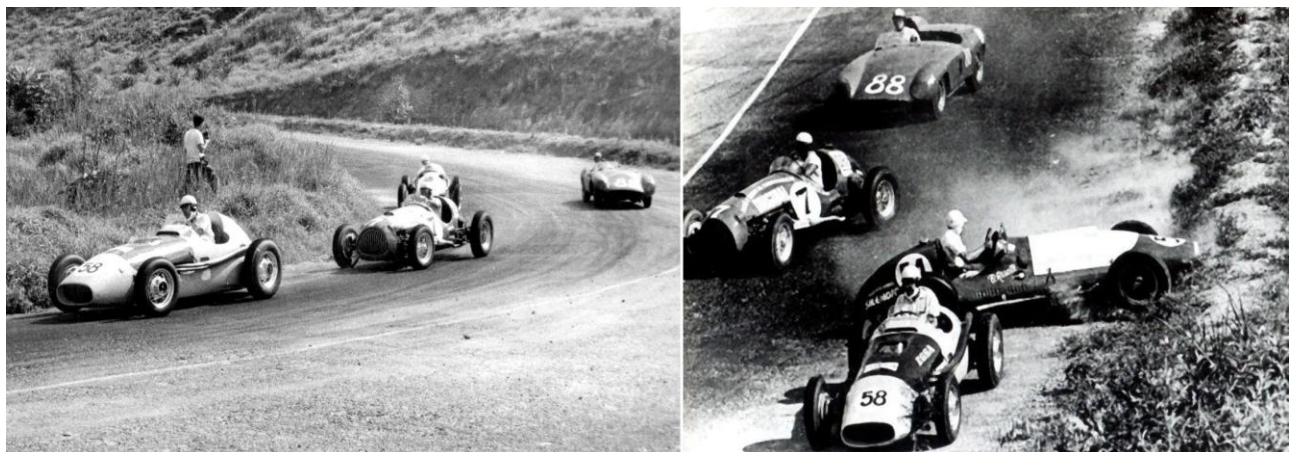
[Ver RESULTADOS 1961/2](#)



1) Largada da primeira bateria, com Celso Lara Barberis, Camillo Christóforo e Ciro Cayres na primeira fila, sendo atacados por Oscar Gonzalez. 2) Largada da segunda bateria, com destaque para o carro de Camillo Christóforo que correu sem a carenagem dianteira.

Logo depois da corrida da categoria Turismo foi disputada a prova de classificação para a corrida que reuniu carros da Mecânica Nacional e Sport, com o grande favorito, **Ciro Cayres**, estabeleceu novo recorde para o circuito completo de Interlagos, com o tempo de 3m37s0, média de 132,719 km/h, recorde que perduraria até 1967, quando foi batido pelo Emerson Fittipaldi no Fitti Porsche, Nem todos os participantes registram tempo, mas os que o fizeram formaram assim o grid de largada:

44 Ciro Cayres Maserati 250F Corvette - 3m37s0	18 Camillo Christófaró Alfa Romeo Corvette - 3m43s0	46 Celso Lara Barberis Maserati 300S - 3m50s8
27 Ruggero Peruzzo Maserati 250F - 3m50s5	56 Oscar Gonzalez Ferrari Corvette - 3m50s7	57 Alberico Passadore Ferrari Corvette - 3m57s6
52 Emílio Barbalarga Ferrari Corvette - 4m00s0	7 Antônio Carlos Aguiar Duchen Corvette - 4m00s8	53 Victor Hugo Calaverna Maserati Corvette - 4m01s8
88 Paschoal Nastromagário Ferrari 750 Corvette - 4m02s0	31 Gilberto Demargos Bonini Corvette - 4m04s6	58 Marcos Galvan Maserati Ford - 4m06s5
64 Naim Homsí Landi Bianco Corvette 4m08s5 (NL)	41 Leocadiu Pelusi Maserati Ford - 4m27s4	74 Waldimir Fakri Ferrari 125C Lancia - 4m33s0
30 Euclides Pinheiro Alfa Romeo Ford Zephyr - 4m34s3	60 Jaime Guerra Losacco Ford - 4m43s2	68 Edgard Pucci Maserati Corvette - 4m47s9 (NL)
51 Ramon Requejo Requejo Corvette	45 Alcindo de Barros Maserati A6GCS Lancia	63 Antônio Versa Maserati Corvette
87 Arnaldo Pacini Maserati 300S Corvette	55 Carlos Danvilla Ferrari Corvette	54 Victor Risatti Risatti Studebaker
50 Justino De Maio Maserati Corvette	25 Nicola Papaleo Bugatti Biaggio Ford	



Dois momentos da corrida; à esquerda, 58 – Marcos Galvan (Maserati Ford), 7 – Antônio Carlos Aguiar (Duchen Corvette), 88 – Paschoal Nastromagario (Ferrari Corvette). À direita: 58 – Marcos Galvan (Maserati Ford) à frente do 51 – Ramon Requejo (Requejo Corvette) atravessado na pista, 7 – Antônio Carlos Aguiar (Duchen Corvette), e 88 – Paschoal Nastromagario (Ferrari Corvette).

A corrida foi disputada em duas baterias. A primeira, como já se esperava, teve total domínio de **Ciro Cayres**, que venceu com 32 segundos de vantagem para **Camillo Christófaró**, depois de completar 10 voltas do circuito.

Ciro venceu com o tempo de 38m19s5; 2º Camillo com 38m51s5; 3º Requejo com 39m15s4; 4º Gonzalez com 39m27s3; 5º Danvilla com 39m28s9; 6º Celso Lara com 39m36s4; 7º Passadore com 39m28s3; 8º Peruzzo com 41m04s3; 9º Nastromagario com 41m10s9; 10º Calavera com 42m08s2; e os demais.

A segunda bateria foi mais disputada, principalmente com Camillo Christófaru tentando alcançar o líder, mas, acabou abandonando a prova ao faltarem menos de duas voltas para o final e com isso Hiro venceu com 46 segundos de vantagem para Celso, que teve boa recuperação nessa segunda bateria.

Também abandonaram, entre os principais carros, Carlos Danvilla e Alberico Passadore.

O resultado da segunda bateria foi o seguinte: 1º Circo Cayres – 37m43s2; 2º Celso Lara Barberis – 38m29s6; 3º Oscar Gonzalez – 38m41s9; 4º Ramon Requejo – 39m02s3; 5º Paschoal Nastromagario – 40m47s8; 6º - Ruggero Peruzzo – 41m34s3; 7º Hugo Calavera – 41m43s9; 8º Gilberto Demargos – 9 voltas; 9º Waldimir Fakri – 9 voltas; 10º Alcindo de Barros – 9 voltas.

Na soma de tempos das baterias, Hiro Cayres completou as 20 voltas no tempo de 1h16m02s7, média de 126,241 km/h. Em segundo lugar ficou Celso Lara Barberis, terceiro Oscar Gonzalez, quarto Ramon Requejo, quinto Paschoal Nastromagario e sexto Ruggero Peruzzo.

[Ver RESULTADOS 1961/3](#)



À esquerda, Antônio Carlos Aguiar no Duchon Corvette e à esquerda a luta na segunda bateria entre Hiro Cayres e Camillo Christófaru.

5 – III CIRCUITO DE SALVADOR – BAHIA (15/01/1961)

O III Circuito da Barra, em Salvador, Bahia, foi disputado no dia 15 de janeiro, sendo amplamente dominado pelos carros DKW Vemag que obtiveram as quatro primeiras colocações, com Lev Smarchewisky em primeiro, Marçal Ferreira em segundo, Gil Ferreira em terceiro e Lulu Geladeira em quarto.

6 – CORRIDA DE KART EM PETRÓPOLIS (16/01/1961)

Foi disputado no dia 16 de janeiro, o “I Circuito de Kart da Cidade de Petrópolis”, sob o patrocínio da Prefeitura e da Câmara Júnior daquela cidade do Estado do Rio de Janeiro.

Oscar Nolasco, Maria Pefar e Edelson Prata foram os vencedores das provas disputadas, sendo que a da categoria “Standard” foi dividida em três baterias, com as duas primeiras de classificação para a final.

A primeira série eliminatória para a categoria “Standard” o vencedor foi Aylton Varanda, seguido de Oscar Nolasco, Rodolfo Fernandes e Guilherme Vasconcelos. O tempo do vencedor foi de 9m44s8 para as 20 voltas no circuito traçado em torno da Catedral petropolitana.

A segunda série foi vencida por Giovanni Bianchi, seguido por Mauro Cassiuti, Sérgio Carvalho e Alberto Alcolumbré. O tempo de Bianchi foi de 10m52s9.

A etapa final teve a participação de oito pilotos, com Varanda tomando a ponta com seu “Jokart”, cujo motor era nitidamente mais potente que dos demais participantes. Porém, o seu kart não resistiu até o final, deixando a vitória para Oscar Nolasco que pilotava um Roiskart. Em segundo lugar ficou Guilherme Vasconcelos. O tempo de Nolasco foi de 11m06s.



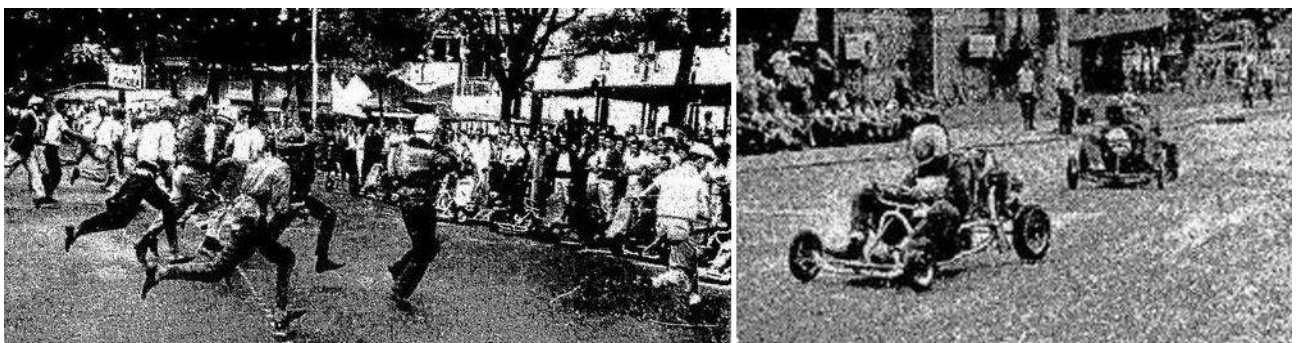
Dois momentos de Aylton Varanda na corrida de Petrópolis.

Em seguida foi disputada uma prova “feminina”, com a participação de cinco competidoras, que brindaram o público presente com um interessante duelo entre Maria Pelar e Ana Maria Nolasco, esposa do piloto Oscar Nolasco. Ao final, Maria Pelar venceu com o tempo de 5m56s, com Ana Maria em segundo com o tempo de 6m02s8. Em terceiro lugar ficou Dorothy Costa, em quarto Mirtes Varanda e em quinto Nair Rodrigues.

Na prova de fundo, destinada aos “karts” com “preparação especial”, disputada em 30 voltas, participaram cinco karts. O ritmo imposto pelos pilotos foi muito intenso fazendo com que apenas dois terminassem a corrida. Oscar Nolasco que corria em segundo abandonou logo na segunda volta. João Varanda Filho, que ia em quarto parou na 12ª volta, retornou à prova, porém com muito atraso. Álvaro Varanda, que passara a ocupar a segunda colocação parou na 19ª volta e retornou à pista apenas para a completar, parando nos boxes em outras oportunidades. Com tudo isso, Edelson prata manteve a liderança durante as 30 voltas, ficando Luigi Ciai em segundo. O tempo do vencedor foi de 14m50s4, com Luigi Ciai uma volta atrás, com o tempo de 14m58s7.

7 – 15 MILHAS DE KART NA FEIRA DE SÃO CRISTÓVÃO – RJ (28/01/1961)

Outra prova de Kart foi disputada no Rio de Janeiro no sábado, dia 28 de janeiro. Dessa vez foram as “15 Milhas de Kart”, evento realizado pelo Automóvel Clube do Brasil sob o patrocínio da “Exposição Internacional de Indústria e Comércio, no espaço destinado à Feira Internacional de Indústria e Comércio, no Campo de São Cristóvão.



A largada ao estilo Le Mans, sem sentido, com o vencedor Wilson Fittipaldi Jr. assinalado por uma seta, e Wilson Fittipaldi Jr. seguido por Nelson Motta, seguindo para a vitória.

Inicialmente foi disputada a primeira classificatória da categoria “Standard” em 10 voltas, contando com a participação de 14 pilotos, sendo vencida por Mucio Lodi, ficando em 2º lugar Rubens Arantes Marques;

em 3º Roberto Prester Mattar, em 4º Mário Victori; e em 5º Eduardo Celso. Os demais participantes foram: Carol Figueiredo, Sérgio Palhares, Guilherme Vasconcelos, Sérgio Bernardes, João Woerdenbag, José Mariano Camargo, Mário Sotto Maior, e Alberto Alcoulumbre.

A segunda corrida, também valendo como classificatória para a categoria “Standard” foi vencida por Wilson Fittipaldi Júnior, com o tempo de 9m25s4, ficando em segundo lugar Oscar Nolasco; 3º Sestari Valdo; 4º Guilherme Vasconcelos; 5º Licurgo Leite. Os demais participantes foram: Nelson Malta, Tomás Woerdenbag, Eduardo Alijó, Licurgo Leite, Renato Rocha Menezes, Luís Alcides, Manoel Camnauco e Júlio Therner.

A prova final, com as categorias “Standard” e “Special”, com a participação de vinte pilotos, disputada em 20 voltas. Na categoria Standard venceu Wilson Fittipaldi Júnior, ficando em segundo Eduardo Celso, enquanto na Especial, o vencedor foi Maneco Combacau, seguido por Giovanni Moschetti.

Nessa prova foram desclassificados nada menos que 12 concorrentes.

8 – AUTOMÓVEL CLUBE IMPEDE CORRIDA NO PARANÁ (29/01/1961)

Estava tudo pronto para a realização do “Circuito Curitiba-Ponta Grossa-Curitiba”, prova autorizada pelo Conselho Nacional de Desportos, em comemoração à inauguração da “Estrada Governador Moisés Lupion”. Por volta das 12 horas do dia 29 de janeiro era grande o movimento de populares, porém, por decisão conseguida por “Mandado de Segurança”, o Automóvel Clube do Brasil não permitiu a realização do evento.

Se iniciava com esses acontecimentos uma longa batalha que travaria o Automóvel Clube do Brasil contra o Conselho Nacional de Desportos e posteriormente contra a recém fundada Confederação Brasileira de Automobilismo, que duraria até o final de 1965, quando o Automóvel Clube foi finalmente afastado da condição de organizador de corridas no Brasil.

O mais curioso foi o fato de que o referido clube organizava poucas corridas e somente depois das pressões é que começou a intensificar a sua realização, mas mesmo assim, não permitia, como já havia feito nos anos 1930, que outras entidades o fizessem.

9 – NOVA DIRETORIA DO ACESP (12/02/1961)

No dia 12 de fevereiro foi eleita a nova diretoria do Automóvel Clube Estadual de São Paulo – ACESP, que ficou assim constituída: Presidente Eduardo Andrea Matarazzo; Vice-presidente Oscar Malzoni; Presidente do Conselho Deliberativo Ângelo Juliano; Vice-presidente do Conselho Deliberativo Manuel Morales Filho; Membros do Conselho Deliberativo: Carmine Maida, Osvaldo Fanucchi, Danilo Conti, Domingos Parisi, Antônio Mendes Barros, Rosalvo Francisco Mansur, Celso Lara Barberis, Cícero da Costa Bittencourt, Saul Ferrer, Wilson Fittipaldi, Flávio Osvaldo Conti, Caetano Sasso, Emílio Zambello, Ruggero Peruzzo, Horácio Luciano, Rafael Simoni, José Duran, Vitor Losacco e Francisco Marques; Membros do Conselho Fiscal Carmine Maida, Horácio Luciano e Domingos Parisi.

10 – II CIRCUITO AUTOMOBILÍSTICO PORTO ALEGRE – TRAMANDAÍ (26/02/1961)

Marcada para o dia 19 de fevereiro, a segunda edição do “Circuito Automobilístico Porto Alegre-Tramandaí”, acabou sendo realizada no dia de 26 de fevereiro, num percurso de 131 quilômetros, disputado por 17 carros, sendo 8 da categoria Turismo Força Livre e nove de fabricação nacional, divididos pelas classes até 1.000 cc, de 1.001 a 1.300 cc e acima de 1.301 cc.

A prova, que também recebeu o nome de “Prova Emancipação de Tramandaí”, foi patrocinada pela Sociedade dos Amigos de Tramandaí e organizada pelo Automóvel Clube do Rio Grande do Sul.

Sagrou-se vencedor José Asmuz com seu Ford equipado com motor “Thunderbird”, que gastou o tempo de 52m25s2, média de 149,943 km/h. Em segundo lugar chegou Catharino Andreatta, que ao final da prova protestou o carro de Asmuz, um protesto “sui generis” em se tratando de carros com preparação livre.

Depois de examinado pelos comissários desportivos, o carro foi considerado dentro do regulamento e sua vitória confirmada.

Na categoria de carros de fabricação nacional, o vencedor da classe até 1.000 cc, e 5º na classificação foi Henrique Iwers (DKW Vemag), na classe até 1.300 cc, venceu João Bastian (VW Sedan) que ficou em 8º geral e na classe acima de 1.300 cc, venceu Vitório Andreatta (Simca Chambord), 6º geral.

[Ver RESULTADOS 1961/4](#)



Foto de José Asmuz, vencedor da prova.

11 – FÓRMULA JÚNIOR DKW VEMAG

Foi apresentado em março o primeiro carro de Fórmula Júnior fabricado no Brasil. O referido carro foi projetado pelos engenheiros Reginaldo Bacchi e Rigoberto Soller para a revendedora DKW Vemag, Serva Ribeiro, que vinha representando oficiosamente a montadora nas pistas de corrida nacionais. O motor era um DKW Vemag de cerca de 1.000 cc, chassi monocoque e tração dianteira.



Rigoberto Soller apresentando o Fórmula Jr. DKW da Serva Ribeiro a Eugênio Martins

12 – COPA FESTA DA UVA – RS (19/03/1961)

No dia 19 de março, em comemoração à colheita da Uva no Rio Grande do Sul, foi disputada a 4ª edição da “Copa Festa da Uva”, para carros da categoria Turismo Força Livre, com largada em frente à Igreja São Pelegrino, em Caxias do Sul, seguindo por Bento Gonçalves, Garibaldi, Vila Nova Chaleau, Nova Petrópolis e chegada em Caxias do Sul, num total de 275 quilômetros.

Largaram 7 carros, mas apenas dois concluíram o percurso, cabendo a vitória a Ítalo Bertão com sua carretera Chevrolet, com motor Corvette, que fez tempo de 2m43m27s8, média de 100,940 km/h. Em segundo lugar chegou Germano Schlogl, com Ford, distante 58 segundos do vencedor.

[Ver RESULTADOS 1961/5](#)



A chegada vitoriosa de Ítalo Bertão.

13 – III FESTIVAL AUTOMOBILÍSTICO DE SÃO LEOPOLDO (26/03/1961)

Em comemoração do 25º ano de fundação do Clube Aimoré, foi disputado no dia 26 de março o “III Festival Automobilístico de São Leopoldo”, que recebeu o título de “Jubileu de Prata do Aimoré”, para carros de pequena cilindrada. O Circuito traçado pelas ruas da cidade gaúcha, tinha 2.167 metros, com largada na Rua Lindolfo Collor, seguindo pela Rua 1º de Março, Av. J. Correia, Avenida Independência, Rua Marques de Herval, Avenida J. Correia, Rua São Joaquim e chegada na rua Lindolfo Collor.

Participaram da prova doze carros e a vitória ficou com Henrique Iwers que, com seu DKW Vemag não deu a menor chance a seus adversários, completando as 30 voltas com uma volta de vantagem para o segundo colocado que foi João Bastian (VW Sedan), que venceu na classe até 1.300 cc, enquanto Iwers venceu a classe até 1.000 cc.

14 – CAMPEONATO PAULISTA DE KART (09/04/1961)

No dia 9 de abril foi disputada a sexta etapa do Campeonato Paulista de Kart, em Cotia, como homenagem ao Centauro Moto Clube, que completou seu 11º aniversário de fundação, apresentando os seguintes resultados:

Categoria Mirim – 1º Cláudio Daniel Rodrigues Jr.; 2º Roberto Squarzioni.

Categoria Júnior – 1º Euclides Pinheiro Júnior; 2º Emerson Fittipaldi; 3º Rodolfo Pirani.

Categoria Standard – 1º Sérgio Mattar; 2º Aníbal Del Guerra; 3º Carol Figueiredo; 4º Maneco Combacau; 5º Elias Salude.

Categoria Especial – 1º Maneco Combacau; 2º Wilson Fittipaldi Jr.; 3º Zeferino Veloso; 4º Valdir Gianetti; 5º Lauro Bezerra; 6º Amadeu Policastro; 7º Sérgio Mattar.

15 – CORRIDA COMEMORATIVA DO 1º ANIVERSÁRIO DE BRASÍLIA (22 e 23/04/1961)

O Automóvel Clube de Brasília organizou nos dias 22 e 23 de abril um evento automobilístico como parte das comemorações do 1º aniversário de Brasília.

Para poder realizar essas provas automobilísticas, o deputado José Raimundo, presidente do Automóvel Clube de Brasília solicitou autorização e colaboração do Sr. Ângelo Juliano, superintendente do Automóvel Clube do Brasil em São Paulo, oferecendo a quatro pilotos paulistas da classe até 1.300 cc e mais quatro da classe acima de 1.300 cc, pagamento de hotel e prêmio de largada de 20 mil cruzeiros, além dos prêmios que seriam distribuídos nas corridas.

E foi um evento bem abrangente, sendo iniciado com duas corridas de kart, disputadas no dia 22, em pista improvisada na plataforma inferior da Estação Rodoviária de Brasília.

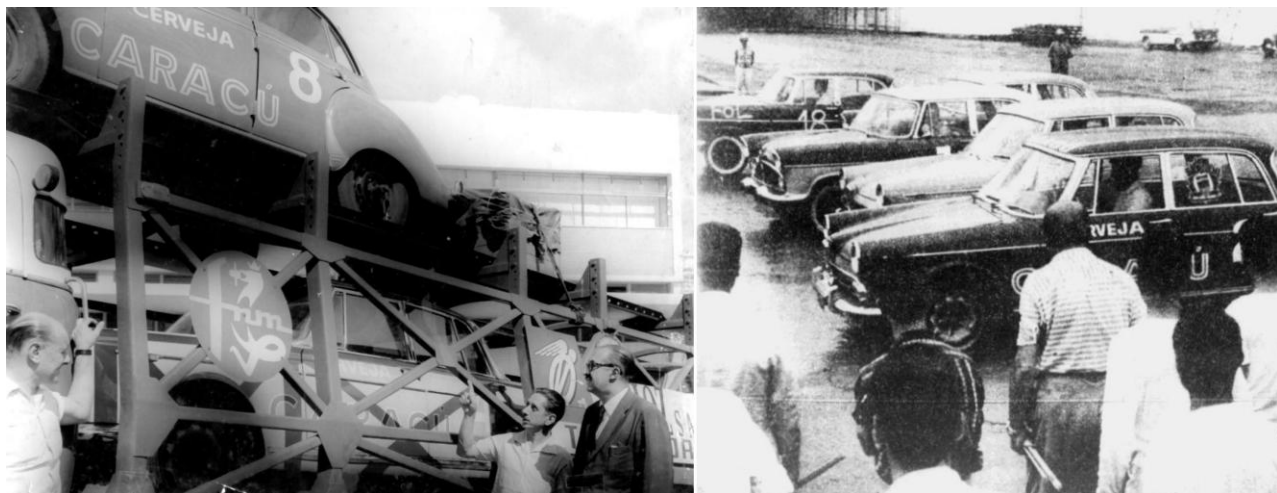
A primeira foi destinada a classe “Standard” e foi vencida por Chico Landi, seguido por Wilson Fittipaldi Jr.

A segunda, para a classe “Especial”, teve como vencedor Carlos Alberto de Oliveira, com Wilson Fittipaldi Jr. novamente em segundo lugar.



Dois momentos da corrida de Kart na Estação Rodoviária, com Chico Landi recebendo a bandeirada de chegada na foto à esquerda.

Para os automóveis, foi improvisado um circuito com largada na Estação Rodoviária, com os carros seguindo pela Esplanada dos Ministérios até a altura a Catedral, onde faziam um retorno, voltando para a Estação Rodoviária.



À esquerda Chico Landi mostra os carros que tinham chegado para a corrida, ao Deputado José Raimundo Silva e Souza, presidente do Automóvel Clube de Brasília e à direita, Landi em primeiro plano na largada da prova.

A primeira corrida foi destinada aos carros de fabricação nacional até 1.300 cc, correndo os DKW Vemag, VW Sedan, além de dois Renault Dauphine.

A prova, disputada em 20 voltas, reuniu 14 participantes e o vencedor foi Marinho César Camargo, seguido por Bird Clemente, e Maks Weiser, todos com carros DKW Vemag.

A segunda prova, disputada em 15 voltas, reuniu dois FNM JK e quatro Simca Chambord, sagrando-se vencedor Chico Landi seguido por Eugênio Martins ambos com JK.

A prova final, reuniu as duas categorias e mais uma vez foi vencida por Chico Landi, seguido por Marinho César de Camargo Filho e Eugênio Martins.

[Ver RESULTADOS 1961/6](#)

16 – V CIRCUITO DA CAVALHADA – RS – 23/04/1961)

No dia 23 de abril foi disputado em Porto Alegre, o “V Circuito Cavallhada-Vila Nova”, com diversas corridas, para carros e motos.

As corridas de automóveis foram duas. A primeira, destinada aos carros Turismo Nacional, com classificação separada para os de até 1.000 cc e o de 1.001 a 1.300 cc, que foi vencida por Henrique Iwers, seguido por Flávio Del Mese, enquanto na classe até 1.300 cc, a vitória ficou com João Bastian com Volkswagen.



Passagem de João Galvani (Chevrolet nº 16), seguido por Ítalo Bertão (Chevrolet nº 4)

A prova principal, disputada pelos carros da categoria Turismo Força Livre contou com a participação de 9 carros e a vitória ficou com Nactivo Camozatto, que estava retornando às corridas, depois de alguns anos ausente, ficando em segundo lugar João Galvani e em terceiro Aldo Costa.

[Ver RESULTADOS 1961/7](#)

17 – AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL

Em abril de 1961, finalmente a justiça considerou irregulares as eleições ocorridas no Automóvel Clube do Brasil em 1959. O autor da ação foi Segada Viana, mas sua vitória foi inglória uma vez que estava no final o mandato dos que foram eleitos naquela época para o biênio 1959/1961.

Assim, no dia foram efetuadas novas eleições, para o biênio 1961/1963 e como dessa feita só havia uma chapa concorrendo, as eleições tiveram transcurso normal, sendo mais uma vez eleito o Coronel Sylvio Santa Rosa. Apesar de ser mais uma vez eleito, Santa Rosa iria enfrentar um período bastante turbulento, maculado pela irregularidade da eleição anterior e por gestões do Conselho Nacional dos Desportos no sentido de ser criada a Confederação Brasileira de Automobilismo, o que viria a se concretizar nos meses subsequentes.

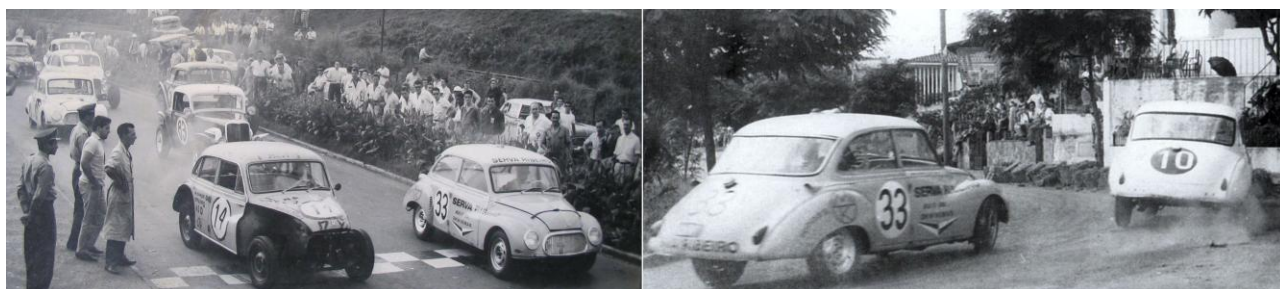
18 – III CIRCUITO DE PIRACICABA (13 e 14/05/1961)

A abertura da temporada paulista de automobilismo aconteceu em maio com a realização do “III Circuito de Piracicaba”, evento composto por cinco provas, duas no sábado, dia 13 e três no domingo, dia 14.

O circuito escolhido, com 3.000 metros de extensão, foi o mesmo do ano anterior, com largada na Avenida Armando de Salles Oliveira, Rua Regente Feijó, Avenida dos Operários, cruzando a linha do trem, para seguir para Rua José Ferraz Camargo, Rua João Sampaio, Avenida Centenário, retornando à Avenida Armando de Salles Oliveira, após cruzar novamente a linha do trem.

No sábado foram disputadas as corridas das categorias Turismo Força Livre e Mecânica Nacional até 2.500 cc.

A Turismo Força Livre teve oito participantes e, se valendo da melhor adaptação dos carros DKW ao travado circuito, Marinho Camargo, mesmo largando no fundo do pelotão, venceu a prova, depois de atacar Bird Clemente que tendo largado na primeira posição, liderou a prova por muito tempo. Marinho venceu com o tempo de 19m28s0, média de 92,466 km/h, além de registrar a melhor volta com 1m55s0, média de 93,913 km/h. Bird Clemente, também ao volante de um DKW Vemag, concluiu a corrida com o tempo de 19m48s0, para as dez voltas programadas. Em terceiro chegou Ivo Rizzardi, com Carretera Chevrolet Corvette, com uma volta de atraso.



Largada da prova de Turismo Força Livre, com 33 – Bird Clemente e 14 – Walter Nogueira Filho na primeira fila e Marinho Camargo (DKW nº 10) à frente de Bird Clemente (DKW nº 33)

Em seguida foi disputada a corrida da categoria Mecânica Nacional até 2.500 cc, com a participação de apenas três carros. Waldimir Fakri, com a Ferrari 125C equipada com motor Lancia, venceu com tranquilidade, registrando o tempo de 21m13s7 para as 10 voltas, que corresponde a uma média de 84,792 km/h. Sua melhor volta foi bem inferior à do DKW de Marinho: 1m59s0, média de 90,766 km/h.

Ver RESULTADOS 1961/8

Depois dessas duas corridas, foi realizada a prova de classificação para a corrida da Mecânica Nacional, com apenas quatro carros registrando tempo: Camillo Christófaros (1m51s7); Antônio Carlos Aguiar (1m53s8); Justino De Maio (1m56s1); e Naim Homsí (1m58s3).

Com as demais posições definidas por sorteio, o grid de largada ficou assim formado:

1ª Fila: 18 – Camillo Christófaros (Maserati 250F Corvette) – 7 – Antônio Carlos Aguiar (Duchen Corvette).

2ª Fila: 50 – Justino De Maio (Alfa Romeo Corvette).

3ª Fila: 64 – Naim Homsí (Landi Bianco Corvette); 23 – Antônio José Alés (Maserati 300S).

4ª Fila: 41 – Leocádio Pelusi (Maserati Ford).

5ª Fila: 87 – Antônio Versa (Maserati 300S Corvette); 60 – Jaime Guerra (Losacco Ford).

6ª Fila: 44 – Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette).

7ª Fila: 31 – Gilberto Demargos (Ferrari 500TRC); 25 – Nicola Papaleo (Bugatti T30 Ford).

Com relação a esses participantes, devemos destacar o seguinte: Camillo Christófaros estreou seu novo carro, a Maserati 250F que corria nas provas anteriores pilotado por Ruggero Peruzzo, então com motor Maserati, que tinha sido substituído por um Corvette na oficina do Canindé; Antônio Carlos Aguiar correu com o Duchen que havia comprado de Luiz Valente; Justino De Maio correu com a antiga Alfa Romeo Corvette que pertencera a Camillo Christófaros; e O estreante Antônio José Alés, com a Maserati 300S que adquirida de Fernando Pereira Barreto.

No domingo, a primeira prova disputada foi da categoria “Turismo Nacional até 1.300cc”, na qual alinharam 11 carros e Eugênio Martins, com seu DKW Vemag tomou a dianteira, seguido por Bird Clemente com outro DKW, com os dois se distanciando dos demais, porém na 7ª volta o carro de Eugênio apresentou defeitos e o piloto teve que abandonar, facilitando a vitória de Bird Clemente, que cobriu as 10 voltas no tempo de 22m28s1, média de 80,113 km/h. Em segundo lugar ficou “Volante 13” e em terceiro Maks Weiser, este

detentor da melhor volta da prova, com o tempo de 2m11s0, média de 82,443 km/h. Nessa prova foi registrado o capotamento do Renault Dauphine de “Fag”, felizmente sem maiores consequências para o piloto.



A largada da prova da categoria Turismo até 1.300 cc, com Maks Weiser e Jair César Mesquita na primeira fila e à direita o DKW nº 33 de Bird Clemente, vencedor da prova.

A segunda prova do domingo foi disputada pelos carros da categoria “Turismo Nacional acima de 1.300 cc”. Curiosamente, nenhum dos carros até 1.300 cc participou da prova, embora sua cilindrada pudesse se enquadrar na categoria. Correram seis carros, e Chico Landi, com o único FNM 2000JK inscrito, venceu com facilidade, registrando o tempo de 20m59s6, média de 85,742 km/h, fazendo a melhor volta em 2m04s8, média de 86,747 km/h.



Largada com Chico Landi (FNM 2000 JK) e Ignacio Terrana (Simca Chambord) na primeira fila.

A prova principal foi marcada por um acidente logo na primeira volta, quando o carro de Justino De Maio saiu da pista no mesmo local em que Cláudio Beré havia sofrido um acidente fatal no ano anterior. O carro desceu o barranco e capotou em cima da linha do trem, mas dessa vez, felizmente, sem maiores consequências para o piloto. Camillo largou na ponta, mas na segunda volta foi superado por Ciro Cayres, porém Cayres abandonou depois de 5 voltas, deixando a pista livre para o “Lobo do Canindé”.

O único que chegou a ameaçar a vitória de Camillo foi Antônio Carlos Aguiar, que se aproveitando do “quase” desinteresse do líder, reduziu a distância. Porém, percebendo a aproximação, Camillo acelerou novamente para vencer com 16 segundos de vantagem para Aguiar.

Camillo completou as 15 voltas no tempo de 28m59s3, média de 93,141 km/h, fazendo a melhor volta do dia, com o tempo de 1m49s4, média de 98,720 km/h.

Ver RESULTADOS 1961/9



Largada, com Antônio Carlos Aguiar (Duchen Corvette nº 7) e Camillo Christófaro (Maserati 250F Corvette nº 18 na primeira fila.

19 – CIRCUITO DA BARRA – SALVADOR – BAHIA (21/05/1961)

Foi disputado no dia 21 de maio, o “Circuito da Barra”, num circuito de 1.900 metros, nas ruas próximas ao Farol da Barra, em Salvador na Bahia. O vencedor foi Nelson Taboada, com um Volkswagen, que venceu na classe desses carros. Em segundo lugar ficou Marcelo Lanat, que venceu na classe dos DKW Vemag, vencendo na classe dos Dauphine, Ângelo Neto.

Ao final da prova, o piloto Marcelo Lanat, inconformado com a perda da vitória, declarou à imprensa que Taboada somente teria vencido por ter corrido com o motor do seu carro “envenenado”, o que era proibido pelo regulamento da prova. Indagado pelos jornalistas, o piloto Lev Smarchewsky, que também participou da corrida, se o Nelson tinha corrido com o carro envenenado, o piloto respondeu: “É verdade sim, no caso do carro nº 7, o nome do “veneno” é Taboada!”

Antes da disputa dessa prova, foi realizada a primeira corrida de kart na Bahia, sagrando-se vencedor Kurtis Kleper.

Ver RESULTADOS 1961/10



Dois momentos de Nelson Taboada na corrida da Barra.

20 – CARIOCA DE KART (21/05/1961)

Disputado na pista do Parque de Exposição de São Cristóvão, foi iniciado o 1º Campeonato Carioca de Kart, com a realização de três provas.

A primeira foi vencida por Edelson Prata, com o tempo de 9m31s3 para as 10 voltas sendo, no entanto, desclassificado ao final da prova em função de não ter respeitado um “chicane” da pista. Com isso, o vencedor foi Sérgio Peixoto de Castro, seguido por Alcides Caneca e João Woerdenbag.

A segunda etapa, também em 10 voltas, teve mais uma vez, e pelo mesmo motivo, o vencedor, Guilherme Vasconcelos, desclassificado. O seu tempo foi de 9m11s e com a desclassificação, as posições ficaram assim: 1º Hélio Rodrigues; 2º Antônio Joaquim Peixoto de Castro Palhares; 3º Maneco Combacau; 4º Alberto Alcoullumbre; 5º Sérgio Palhaes; 6º Alcides Caneca.

A terceira e última etapa, disputada em 15 voltas teve como vencedor Hélio Rodrigues, seguido por Alcides Caneca e Antônio Palhares.

Com a realização dessas provas, o campeonato ficou assim: 1º Hélio Rodrigues (75 pontos); 2º Antônio Palhares (45); 3º Sérgio Palhares (30); e 4º Alcides Caneca (15).

21 – KART NO PARANÁ (27/05/1961)

A primeira corrida de Kart no Paraná foi disputada no dia 27 de maio num circuito improvisado na Avenida Cândido Abreu, com a participação de 15 pilotos. Foram disputadas três corridas, todas vencidas por Carol Figueiredo, com Chico Landi terminando em segundo lugar em uma delas, lutando contra problemas apresentados em seu kart.

22 – II 24 HORAS DE INTERLAGOS (03 e 04/06/1961)

O mês de junho voltou a ver a realização das 24 Horas de Interlagos, prova organizada pelo Centauro Moto Clube, sob supervisão do Automóvel Clube do Brasil.

Foi a segunda edição dessa prova que reuniu os carros de fabricação nacional, sem preparação, sendo dividida em duas categorias: até 1.500 cc e acima de 1.501 cc.

Foram inscritas trinta e sete duplas, mas no momento da largada estavam presentes trinta e uma, sendo 5 FNM JK; 9 Simca Chambord; 12 DKW Vemag; 3 Volkswagen; e 2 Renault Dauphine.

A bandeirada largada da prova, que ocorreu ao estilo Le Mans, foi dada por Sidney Latini, secretário-geral do “GEIA”, às 14 horas do sábado, 3 de junho.



Dois aspectos da largada ao estilo Le Mans

Ciro Cayres (Simca) foi o primeiro a largar mas, como Álvaro Varanda estava na posição de honra, assumiu a liderança, com Ciro em segundo e Chico Landi em terceiro, seguindo-se um pelotão de “JK” e “Simca”, tendo entre esses carros o DKW de Marinho César Camargo.

Chico Landi, que vinha em segundo, assustou-se com a leitura do manômetro do óleo e parou nos boxes para inspecionar o instrumento, retornando depois de 15 segundos, mas tendo caído para a décima segunda posição.

Com quatro voltas completas, Varanda liderava seguido por Camillo Christófaros (JK); Mário Olivetti (JK); Ciro Cayres (Simca); Catharino Andreatta (Simca); Roberto Gallucci (JK); Zoroastro Avon (Simca), Alberto Audrá (Simca); Vitório Andreatta (Simca); Norberto Rochet (Simca); Karl Iwers (DKW); e Chico Landi (JK).

Na 26ª volta Álvaro Varanda parou para reabastecimento e troca de pneus, assumindo o volante Eugênio Martins. O carro perdeu cerca de 2 minutos e quando retornou estava na quinta colocação.

A liderança então passou para Camillo Christófaros, com Chico Landi, em franca recuperação em segundo.

As paradas para reabastecimento, troca de pneus e de pilotos continuou e com isso, na 31ª volta o líder era Aylton Varanda (JK) e na 33ª, Eugênio Martins (JK nº 1) retomava a liderança perdida por ocasião da sua parada nos boxes.

Na 40ª volta havia apenas quatro carros na mesma volta: 1º Eugênio Martins (JK nº 1); 2º Christian Heins (JK nº 2); 3º Bird Clemente (Simca nº 9); e 4º Jean Louis Lacerda (JK nº 30). Com uma volta de atraso se

encontravam seis carros, sendo cinco Simca e um DKW. Os melhores Dauphine e Volkswagen tinham seis voltas de atraso em relação ao líder.

Com 50 voltas completadas, às 19h49m, o líder era Eugênio Martins (JK nº 1), mantendo uma média de 104,3 km/h, vindo a seguir Christian Heins (JK nº 2); Jean Louis Lacerda (JK nº 30). Estes eram seguidos por cinco Simca, todos com uma ou mais voltas de atraso. O melhor DKW era o nº 4 de Karl e Henrique Iwers que estava no nono lugar com duas voltas de atraso. O Dauphine nº 26, de Luiz Pereira Bueno e Danilo Lemos estava na 16ª posição a seis voltas do líder. Os Volkswagen ocupavam a 20ª, 21ª e 22ª posições. O último colocado era o Simca nº 19, de Aloísio Gama e Ubaldo Lolli que tinha apenas 20 voltas devido a sucessivas paradas nos boxes.



Luiz Pompeu de Camargo/Adalberto Ayres (Simca Chambord nº 39) e Carlos Erymá/Norman Casari (DKW nº 23)

Na 60ª volta, Chico Landi, que havia retomado a pilotagem do JK nº 2, tinha assumido a ponta, seguido por Álvaro Varanda e Camillo Christófar. A diferença do líder para o segundo era de cerca de 2 minutos.

Na 75ª volta, aproveitando-se de uma parada de Álvaro Varanda nos boxes, Jean Louis Lacerda tinha assumido a segunda colocação. O quarto, e único que oferecia alguma resistência aos três "JK" era o Simca de Ciro Cayres/Bird Clemente, que entretanto, estava com uma volta de atraso.

Na 85ª volta o carro número 30, de Camillo Christófar estava na frente de Chico Landi, que parara para reabastecer, mas logo depois o número 2 retomou a liderança, que ocupou a maior parte da prova.

E na 100ª volta, completada às 23h44m, a dupla Landi/Heins liderava a corrida com uma média de 103,4 km/h, completando as voltas em uma média de 4m22s. Em segundo, com dois minutos de diferença para o líder estava o JK nº 30 de Camillo/Lacerda e em terceiro o nº 1, de Varanda/Eugênio. O Simca nº 16 de Norberto Rochet/Rodolfo Porato era o quarto, com o nº 9, de Ciro Cayres/Bird Clemente em quinto, os dois com duas voltas de atraso. O sexto era o DKW de Karl e Henrique Iwers há 4 voltas dos líderes, liderando a classe dos carros até 1.500 cc. Em 7º estava o Simca nº 11 de Alberto Audrá/Lauro Bezerra; o 8º era o Simca 33 de Vitorio Andreatta/Aldo Costa; o 9º o JK nº 27 de Aylton Varanda/Mário Olivetti e o 10º o Simca nº 5 de Zoroastro Avon/Waldemyr Costa.

O melhor Dauphine, de Bueno/Lemos, estava em 15º lugar na classificação geral e em 6º na classe, mas liderava o "Índice de Performance", tendo completado apenas 86 voltas. O melhor VW (Apovian/Cury) era o 17º colocado, com 84 voltas.

Do 11º ao 30º lugar os carros vinham na seguinte ordem: 10, 34, 12, 23, 26, 41, 40, 42, 6, 8, 14, 21, 13, 29, 18, 39, 25, 19, 15, 22 e 20.

O carro número 42, apesar de figurar nessa lista, estava fora da corrida, quando subiu em um barranco na 84ª volta, capotando e abandonando a prova.

Outro carro que havia abandonado era o Simca nº 19 que completou apenas 70 voltas.

A volta número 200 foi completada pelo carro número 2, às 7h34m, com Christian Heins ao volante. A madrugada não tinha alterado a liderança e nessa altura o carro de Landi/Heins tinha praticamente uma volta de vantagem para os dois JK que o seguiam, o número 1 e o número 30. A média estava em 102,9 km/h na volta 140.

Na volta 144, Landi colocou uma volta sobre o nº 30 que era o segundo. O nº 1 era o terceiro e o quarto era Ciro Cayres com três voltas de atraso. O melhor DKW continuava sendo o número 4, que ocupava a oitava colocação.

O dia amanheceu, sem que a tradicional e perigosa neblina surgisse, e com isso, poucas alterações ocorreram.

Landi havia parado nos boxes e com isso perdido parte da vantagem, estando cerca de 3 minutos à frente de Álvaro Varanda que corria em segundo.

A classificação na 200ª volta era a seguinte: 1º Landi/Heins (JK-2); 2º Varanda/Martins (JK-1); 3º Christóforo/Lacerda (JK-30); 4º Aylton/Olivetti (JK-27); 5º Bezerra/Audrá (Simca-11); 6º Karl/Henrique (DKW-4); 7º Avon/Costa (Simca-5); 8º Vitório/Aldo (Simca-33); 9º Rochet/Porato (Simca-16); 10º Saubel/Ciai (DKW 34).



À esquerda: Marinho Camargo/Luiz Greco (DKW Vemag) em luta com Ciro Cayres/Bird Clemente (Simca Chambord nº 9) e à direita o DKW Vemag nº 4 de Karl e Henrique Iwers.

Notava-se a progressão do JK-27 durante a madrugada enquanto o Simca de Cayres/Bird, quando corria em quarto, se chocou com um Dauphine parando nos boxes para reparos, perdendo muito tempo.

As demais posições eram as seguintes: 11º Nascimento/Terra (DKW-10); 12º Cayres/Bird (Simca-9); 13º Terrana/Neville (Simca-20); 14º Marinho/Greco (DKW-8); 15º Rodrigues/Aranha (DKW-12); 16º Bueno/Lemos (Dauphine 26) – líder no índice de performance; 17º Catharino/Fornari (Simca-6); 18º Versa/Pacini (DKW-13); 19º Apovian/Cury (VW-40); 20º Guidini/Bezerra (DKW-18); 21º Gallucci/Aguiar (JK-22); 22º José e Armando Ramos (DKW-29); 23º Demargos/Iasi (DKW-41); 24º Graco/Brentar (VW-21); 25º Salles/Pereira (VW-15); 26º Casari/Erymá (DKW-23); 27º Volante 13/Souza (DKW-14); 28º Ayres/Pompeu (Simca-39); 29º Serrador/Toledo (DKW-42); 30º Guerra/Vallone (Dauphine-25); e 31º Lolli/Aloísio (Simca-19).

As mil milhas foram completadas por Chico Landi às 7h39m, com uma média de 102,7 km/h.

Eram 11h25m quando Chico Landi completou a volta nº 250, que correspondia a 2.000 quilômetros. Mantinha a liderança, sem precisar forçar o carro, seguido por Álvaro Varanda que estava uma volta atrasado. O terceiro era Camillo Christóforo, com 246 voltas e o quarto Aylton Varanda com 243 voltas.

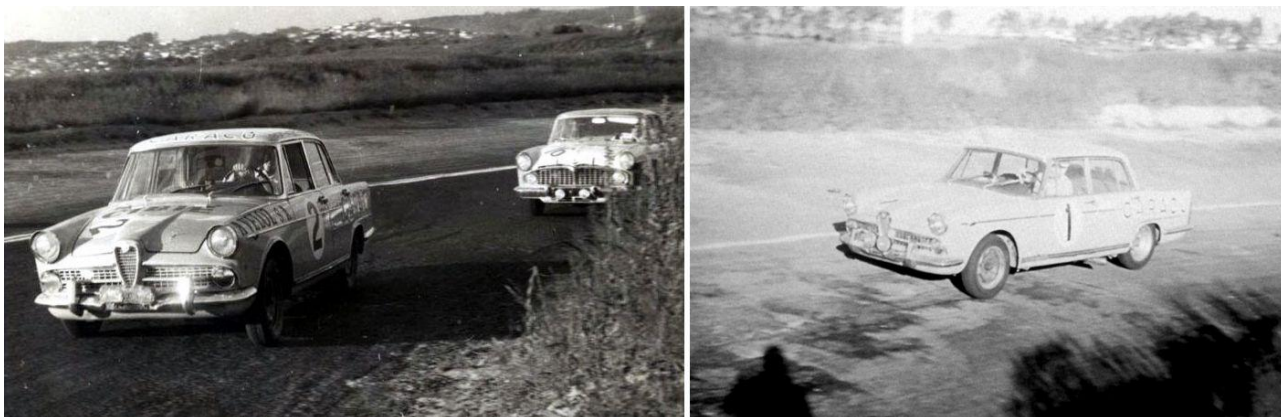
O quinto era o Simca nº 5 (Avon/Costa); o 6º Simca 11 (Audrá/Bezerra); o 7º Simca-33 (Vitório/Aldo); 8º DKW 4 (Karl/Henrique); 9º Simca 16 (Rochet/Porato); e o 10º DKW-10 (Nascimento/Terra). A classificação seguia com: 11º DKW-8; 12º DKW-12; 13º Simca-9; 14º Simca-6; 15º DKW-23; 16º DKW-13; 17º VW-40; 18º DKW-34; 19º JK-22; 20º DKW-18; 21º DKW-029; 22º Dauphine-26; 23º DKW-41; 24º VW-21; 25º VW-15; 26º Simca-39; 27º Dauphine-25; 28º DKW-14; 29º Simca-20; 30º DKW-42; 31º Simca-19.

Nas últimas duas horas a posição dos FNM-JK não se alterou.

Na volta 280 o nº 2, o nº 1 e o nº 30, ocupavam as três primeiras posições, com uma volta de diferença entre eles. O JK nº 27 tinha 171 voltas, mas estava com uma confortável vantagem de mais de uma volta para o Simca nº 5 que era o quinto colocado e sobre o 6º, o Simca nº 33. Karl Iwers liderava a classe até 1.500 cc, se posicionando em sétimo na geral.

Às 15h59m30s, Christian Heins, ao volante do JK nº 2 completou a volta 307, faltando 30 segundos para as dezesseis horas e com isso era preciso continuar rodando para completar mais uma volta. Às 16 horas em ponto, Sidnei Latini começou a agitar a bandeira, encerrando a prova, mas o carro vencedor, por uma

peculiaridade de provas desse tipo, acabou sendo um dos últimos a receber a bandeirada de chegada, às 16h04, que numa simpática atitude, a direção da prova entregou a bandeira a Carlo Lissoni, chefe da equipe de competições da FNM para fazer o sinal ao seu vitorioso piloto.



À esquerda o FNM 2000 JK nº 2 de Chico Landi/Christian Heins, vencedor da prova e à direita o FNM 2000 JK nº 1 de Eugênio Martins/Álvaro Varanda, que se classificou em segundo lugar.

A se registrar que apenas quatro carros não receberam a bandeirada de chegada: o Simca nº 19 de Ubaldo Lolli/Aloísio Gama que abandonou por problemas mecânicos tendo completado apenas 70 voltas; o DKW nº 42, de Paulo Serrador/Arnaldo Toledo, do Rio de Janeiro, que se acidentou depois de completar 84 voltas; o DKW nº 14, de “Volante 13”/Antônio Souza que capotou após subir num barranco depois de 114 voltas; e o Dauphine nº 25, de Jaime Guerra/Nelson Vallone que sofreu espetacular capotagem na reta de chegada, completando 132 voltas. O piloto Jaime Guerra que pilotava o carro na ocasião teve a clavícula fraturada e foi removido para o Pronto Socorro.

No “Índice de Performance”, o Dauphine de Luiz Pereira Bueno/Danilo Lemos liderou a maior parte do tempo, porém problemas com o câmbio o fizeram se atrasar bastante, permitindo que a vitória ficasse com o JK vencedor. Aliás, as três primeiras posições do Índice ficaram com os três primeiros colocados na corrida.

[Ver RESULTADOS 1961/11](#)

23 – GERMANO SCHLOGL

O piloto Germano Schlogl e uma de suas filhas perdeu a vida em consequência de trágico acidente automobilístico ocorrido no domingo, do dia 2 de julho.



Germano Schlogl

O automóvel do piloto, na Rua Marechal Floriano, nas imediações da Cia. Atba, se chocou violentamente com um ônibus da linha Rio Negro-Curitiba. Wanilda, a filha de 12 anos do piloto faleceu no local enquanto Germano, sua esposa Elvira e a filha Wilmanir, de 13 anos, foram levados em estado grave para o hospital, com os dois outros filhos do casal, Rosa e Marcos de 9 e 1 ano de idade saindo do acidente levemente feridos. No hospital, Germano não resistiu à gravidade dos ferimentos e veio a falecer.

24 – PROIBIÇÃO DO ACB ORGANIZAR CORRIDAS DE AUTOMÓVEIS SEM AUTORIZAÇÃO DO CND

Em decisão publicada em 11 de julho, o Conselho Nacional de Desportos – CND proibiu que o Automóvel Clube do Brasil realizasse corridas automobilísticas em todo o Brasil até que aquele órgão legalizasse a sua situação perante o órgão governamental. Nesse sentido ficou acertado que qualquer corrida de automóveis somente poderia ser realizada com prévia autorização do CND, devendo o ACB solicitar autorização para corrida de Automóveis com o prazo mínimo de 30 dias de antecedência e para as corridas de Kart, Gincana e Rally, de 48 horas.

25 – FUNDAÇÃO DA FEDERAÇÃO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO

No dia 14 de julho, com vistas à criação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, foi fundada a Federação Paulista de Automobilismo – FPA, em reunião realizada na sede do Centauro Moto Clube.

Estiveram presentes na reunião: Elói Gogliano (presidente do Centauro Moto Clube), Fernando Palmério (presidente do Automóvel Clube do Estado de São Paulo), Antônio Carlos Avallone (presidente do Automóvel Clube de Jundiaí), Cláudio Daniel Rodrigues (presidente do Auto Sport Clube), Aluísio de Assunção Fagundes, Rubens Oliveira Rocha, Alfredo Ferreira da Costa, Wilson Fittipaldi, Mário Macedo Jr., Paulo Machado de Carvalho Filho, José Brescia, José C. Martinez, Caio Marcondes Ferreira, Araguay Vieira Ribeiro, Gilberto Muniz, Aguinaldo Góes, Ramon Van Buggenhout.

Os clubes fundadores foram: Centauro Moto Clube, Automóvel Clube de Piratininga, Auto Sport Clube, Automóvel Clube do Estado de São Paulo, Automóvel Clube de Jundiaí e Rio Preto Automóvel Clube.

A reunião foi presidida por Cláudio Daniel Rodrigues e foi eleito para presidente Paulo Machado de Carvalho Filho e para vice-presidente Elói Gogliano.

26 – CND AUTORIZA A CRIAÇÃO DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Por decisão publicada no dia 19 de julho, o Conselho Nacional de Desportos – CND decidiu aprovar o parecer do conselheiro Sílvio Pacheco, autorizando a criação da Confederação Brasileira de Automobilismo, embora ficasse mantida, provisoriamente, o Automóvel Clube do Brasil como entidade dirigente do automobilismo nacional.

27 – FUNDAÇÃO DAS FEDERAÇÕES CARIOCA E GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO

No dia 21 de julho foi comunicado ao CND, pelo Sr. Milton Castro Menezes, a criação da Federação Carioca de Automobilismo, sendo o mesmo seu presidente. Na mesma reunião foi também comunicada a fundação da Federação Paulista de Automobilismo, ocorrida em 14 de julho, tendo como clubes fundadores: Automóvel Clube do Estado de São Paulo; Automóvel Clube Piratininga, Automóvel Clube Jundiaí, Auto Esporte Clube e Centauro Moto Clube. Foi eleito como seu primeiro presidente o Dr. Paulo Machado de Carvalho, e como vice Eloy Gogliano. Em 26 de julho foi a vez da fundação da Federação Gaúcha de Automobilismo, presidida pelo Sr. Aluísio de Assunção Fagundes.

28 – CIRCUITO ENCOSTA DA SERRA (06/08/1961)

A edição desse ano do “Circuito Encosta da Serra” foi realizada no dia 6 de agosto, dessa vez com largada e chegada em São Francisco de Paula. O itinerário tinha a largada em São Francisco de Paula, passando pelas cidades de Canela, Gramado, Nova Petrópolis, Novo Hamburgo, São Leopoldo, até chegar novamente a São Francisco de Paula, depois de 257 quilômetros.

Participaram da prova oito carros e o vencedor foi José Asmuz que com seu Ford com motor de “Thunderbird” recebeu a bandeirada de chegada depois de 2m14m44s8, média de 114,437 km/h.

Em segundo lugar chegou Ítalo Bertão com seu Chevrolet com motor “Corvette”, com os dois pilotos indo para a última etapa do campeonato com Bertão em 1º com 17 pontos e Asmuz em 2º com 16. O terceiro colocado foi Aldo Costa (Ford) e o quarto Karl Iwers (DKW Vemag), sendo apenas os quatro tendo recebido a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1961/12](#)

29 – AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL x CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Em reunião realizada no dia 14 de agosto na sede do Conselho Nacional de Desportos, no Rio de Janeiro, o Sr. Ramon Buggenhout, representante da Federação Paulista de Automobilismo afirmou que *“até roubos têm ocorrida no Automóvel Clube do Brasil, que até conhecidos contraventores tem na diretoria”*.

“E se formos ao fundo, iremos encontrar coisas bem mais graves”, afirmou o presidente do Automóvel Clube de Brasília, deputado José Raimundo, que acrescentou: *“não queremos a liderança do automobilismo brasileiro, o que pretendemos é a organização de uma Confederação. Reconheço que não foi só o ACB que se desvirtuou em suas finalidades, também a mineira seguiu o mesmo caminho, mas é isso que pretendemos acabar”*.

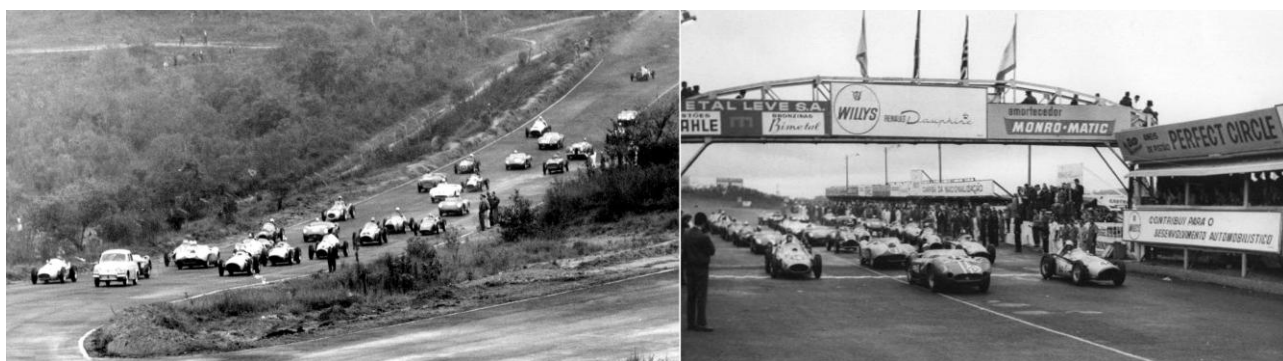
A reunião, destinada a tratar da criação da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, teve a participação do deputado José Raimundo, presidente do Automóvel Clube de Brasília, Ramon Buggenhout, representante da Federação Paulista de Automobilismo, Floriano Tovar, representante da Federação Carioca de Automobilismo e do piloto Pinheiro Pires, representante da Federação Gaúcha de Automobilismo.

30 – FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO

Em função de decisão com relação à criação da Confederação Brasileiras de Automobilismo – CBA, foi iniciado em todo o território nacional um movimento renovador, a fim de se criar as Federações que dariam suporte à referida entidade. Nessa direção foi fundada a Federação Paranaense de Automobilismo no dia 29 de agosto, com a filiação da Agremiação Automobilística de São José dos Pinhais; Associação Automobilística de Curitiba e a Associação Automobilística de Ponta Grossa. A Federação teve como organizadores o advogado Lineu Ferreira Sampaio, o engenheiro Ayrton Cornelsen e o jornalista Ignácio Alves de Souza.

31 – IV 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS (07/09/1961)

Assim como no ano anterior, a 4ª edição dos “500 Quilômetros de Interlagos” teve a participação, dos carros da mecânica nacional e da categoria Sport.



A volta de apresentação com um Renault Dauphine como carro madrinha e a largada da prova com Camillo Christófaro, Celso Lara Barberis e Ciro Cayres na primeira fila.

Essa prova teve premiação, além da classificação geral, para duas categorias: Mecânica Nacional e Sport sem limite de cilindrada e Mecânica Nacional até 2.500 cc, juntamente com carros Sport até 2.000 cc.

A corrida teve 34 carros inscritos, que foram os seguintes:

1 – Jean Bergerot – estreando um moderno Fórmula Júnior equipado com motor DKW Vemag, construído por Toni Bianco para a Tubularte.

- 2 – Chico Landi – com a antiga Ferrari 375, que já lhe pertencera e que vencera as duas primeiras edições dos 500 Quilômetros e que tinha sido adquirida por Camillo Christófaru.
- 7 – Antônio Carlos Aguiar e seu pai Arlindo Aguiar, no Duchon Corvette que tinha sido comprado de Luiz Valente.
- 8 – Paulo Amaral e Luciano Miozzi, dois estreantes com o Porsche 500RS comprado de Gimenez Lopes.
- 11 – Roberto Gallucci, na Maserati 250F Corvette # 2507 comprada de Luiz Américo Margarido.
- 15 – Arthur de Souza Costa, do Rio de Janeiro, com sua Ferrari 750 Monza # 0562-MD.
- 16 – Nelson Bastos e Mário Marsiglia, na veterana Maserati 8CM equipada com motor Corvette.
- 18 – Camillo Christófaru, na Maserati 250F Corvette # 2530, que pertencera a Ruggero Peruzzo.
- 19 – Augusto e Ubaldo Lolli, correndo num Jaguar XK 140.
- 21 – Maurício Lemos e Gino Bianco. Maurício Lemos, o dono de cartório em Brasília e sobrinho de Juscelino Kubitschek tinha adquirido a Maserati 300S # 3062 de Pinheiro Pires e convidou o veterano Gino Bianco para retornar às pistas nessa corrida.
- 23 – Antônio José Alés, correndo com a Maserati 300S # 3069 que comprara de Fernando Pereira Barreto.
- 25 – Nicola Papaléo e Walter Nogueira Filho, que se inscreveram na antiga Bugatti com motor Cadillac preparada por Biaggio Papaléo.
- 27 – Ruggero Peruzzo e Celso Lara Barberis, com a Maserati 450S # 4503 que tinha sido importada no final de 1960 por Henrique Casini e que nessa época pertencia a Peruzzo e Zambello, proprietários da Oficina Fulgor. Emílio Zambello foi inscrito como piloto reserva.
- 28 – Celso Lara Barberis e Emílio Zambello, a Maserati 300S # 3072 de Celso que seria dividida nessa corrida com Emílio Zambello, com Ruggero Peruzzo como piloto reserva.
- 31 – Gilberto Demargos e Alberto Carraro, na Ferrari 500TRC # 0640-MDTR que pertencera ao segundo.
- 37 – Walter Vendito, correndo com uma antiga Ferrari 250MM, equipada com motor Simca nacional.
- 41 – Leocadio Pelusi e Sérgio Veiga numa antiga Maserati Corvette.
- 44 – Ciro Cayres, na potentíssima Maserati 250F Corvette # 2502, que vencera a prova do Torneio Sul-americano no início do ano em Interlagos.
- 45 – Alcindo de Barros, numa Maserati A6GCS (Monofaro) # 2019 com motor Lancia, preparada por Nelson Enzo Brizzi.
- 49 – Rizieri D'Angelo, correndo com um carro de sua fabricação, com suspensão VW e motor Ford Zephir. Como curiosidade, este carro não pode correr nos 500 Quilômetros de 1960, porque depois de construído, os mecânicos verificaram que ele não passava pela porta da improvisada oficina e, como teve que ser desmontado, não ficou pronto a tempo de participar da prova.
- 50 – Justino De Maio e José Ramos, correndo na Alfa Romeo Corvette, ex-Camillo Christófaru, detentora do recorde de volta do circuito externo de Interlagos.
- 60 – Jaime Guerra, no carro construído por Vitor Losacco, com motor Ford V-8.
- 61 – Carlo de Rosa e Armando Scholz. Esses veteranos corriam com um antigo carro construído por Amaral Júnior, nos anos 1940, equipado com motor Lincoln.
- 63 – Arnaldo Pacini e Waldemar Santilli, na Maserati 300S Corvette # 3067 preparada por Antônio Versa.
- 64 – Naim Homsí e Raphael Gargiulo, no monoposto construído por Chico Landi e Toni Bianco, com motor Corvette.
- 65 – Luiz Carlos Fagundes, numa antiga Ferrari 166MM.
- 68 – Nilo Vinhaes e Afonso Peluzzo numa Maserati com motor Cadillac.
- 74 – Waldimir Fakri e Euclides Pinheiro, numa das Ferrari 125C, importadas em 1950 que estava equipada com motor Lancia.
- 81 – Aguinaldo Góes, correndo na Ferrari que pertencera a Jean Louis Lacerda, uma 290MM # 0606 com motor de Ferrari 250TR.
- 87 – Antônio Versa com a Ferrari 750 Monza # 0560-MD com motor Corvette, ex-Paschoal Nastromagario.
- 88 – Buby Loureiro e Wilson Domiti (Buby Geraldo), no Tubularte Porsche.
- 90 – Antônio Mendes Barros, na sua Maserati 250F Corvette # 2531.
- 99 – Alberto Brizzi e Francisco Marques, no Fórmula Júnior com motor DKW Vemag, construído por Reginaldo Bacchi e Rigoberto Soller para a revendedora Serva Ribeiro.

100 – Walter e Edgar Pucci, os dois irmãos correriam na Maserati Corvette que pertencera a Antanas Bernotas.

Nas semanas que antecederam a corrida foram efetuados treinos livres, se destacando Ciro Cayres com sua Maserati 250F Corvette e Celso Lara Barberis na Maserati 450S, que marcaram o tempo de 1m09s8, média de 167,622 km/h, melhor do que o recorde oficial do circuito, estabelecido nas provas de classificação de 1960, por Camillo Christófaru com 1m10s0.

O próprio Camillo registrou um ótimo tempo na sua Maserati Corvette, com o tempo de 1m10s8.

Porém o fato que causou maior apreensão foi o acidente ocorrido com Waldemar Santilli, que pilotava a Maserati 300S Corvette, que capotou espetacularmente, com o piloto sendo removido para o pronto socorro, onde foi constatada a fratura de uma clavícula. Com esse acidente, o carro de Arnaldo Pacini ficou fora da disputa, se danificara muito no acidente, não havendo tempo para que o carro pronto até o dia da corrida.



À esquerda os carros durante a volta de apresentação, vendo-se em primeiro plano o carro nº 50, Alfa Romeo Corvette de Justino d Maio/José Ramos e à direita, passagem dos carros, com Aguinaldo Góes e Ciro Cayres à frente.

No dia da prova de classificação, para surpresa geral, o recorde não foi batido, ficando com a pole-position Ciro Cayres, com o tempo de 1m10s. O segundo colocado foi Celso Lara Barberis (1m11s6) e o terceiro, completando a primeira fila Camillo Christófaru (1m12s1). Efetuada essa prova, o grid de largada ficou assim constituído:

44 Ciro Cayres Maserati 250F Corvette - 1m10s3	27 Celso Lara Barberis/Ruggero Peruzzo Maserati 450S - 1m11s6	18 Camillo Christófaru Maserati 250F Corvette - 1m12s1
11 Roberto Gallucci Maserati 250F Corvette - 1m13s5	81 Aguinaldo de Góes Ferrari 290/250TR - 1m15s0	50 Justino De Maio/José Ramos Alfa Romeo Corvette - 1m17s2
7 Antônio Carlos e Arlindo Aguiar Duchen Corvette - 1m17s4	41 Leocadiu Pelusi/Sérgio Veiga Maserati Corvette - 1m17s4	23 Antônio José Alés Maserati 300S - 1m20s5
64 Naim Homsí/Raphael Gargiulo Landi Bianco Corvette - 1m20s5	28 Emílio Zambello/Celso Lara Barberis Maserati 300S - 1m20s6	74 Waldimir Fakri/Euclides Pinheiro Ferrari 125C Lancia - 1m22s5
88 Buby Loureiro/Wilson Domiti Tubularte Porsche - 1m22s9	87 Antônio Versa Ferrari 750 Corvette - 1m23s4	25 Nicola Papaleo/Walter Nogueira Fº Maserati Cadillac - 1m24s2
8 Paulo Amaral/Luciano Miozzo Porsche 550RS - 1m25s2	49 Rizieri D'Ângelo Rizieri Ford - 1m27s0	68 Nilo Vinhaes/Alberto Pezzuto Maserati Cadillac - 1m29s6
19 Augusto e Ubaldo Lolli Jaguar XK140 - 1m33s3	60 Jaime Guerra Losacco Ford - 1m36s0	37 Walter Vendito Ferrari 250MM Simca - 1m39s5

100
Walter e Edgard Pucci
Maserati Corvette - 1m40s3

61
Carlo de Rosa/Armando Scholz
Lincoln - 1m45s0

45
Alcindo de Barros
Maserati A6GCS Lancia

21
Maurício Lemos/Gino Bianco
Maserati 300S

15
Arthur Souza Costa
Ferrari 750 Monza

1
Jean Bergerot
Tubularte DKW (NL)

2
Chico Landi
Ferrari 375 Corvette (NL)

31
Gilberto Demargos/Alberto Carraro
Ferrari 500TRC

16
Nelson Bastos/Mário Marsiglia
Maserati 8CM Corvette

90
Antônio Mendes Barros
Maserati 250F Corvette (NL)

65
Luiz Carlos Fagundes
Ferrari 166MM (NL)

A largada mais uma vez foi ao estilo “Indianápolis”, com um carro madrinha à frente, que era um Renault Dauphine, que seria entregue como prêmio ao vencedor da corrida. Dos 34 carros inscritos, apenas 28 se apresentaram para a largada que quando foi iniciada, pulou na dianteira a Maserati de Celso Lara Barberis, seguido de Camillo Christófaros e Ciro Cayres.



À esquerda: 7 – Antônio Carlos Aguiar (Duchen Corvette), 15 – Arthur Souza Costa (Ferrari 750 Monza), 50 – Justino De Maio (Alfa Romeo Corvette), e 61 – Carlo de Rosa (Lincoln). À direita: 21 – Gino Bianco (Maserati 300S), Celso Lara Barberis (Maserati 450S), e 64 – Naim Homsí (Landi Bianco Corvette).

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Celso Lara Barberis (Maserati 450S nº 27); 2º Camillo Christófaros (Maserati 250F Corvette nº 18); 3º Ciro Cayres (Maserati 250F Corvette nº 44); 4º Roberto Gallucci (Maserati 250F Corvette nº 11); 5º Justino de Maio (Alfa Romeo Corvette nº 50); 6º Antônio Carlos Aguiar (Duchen Corvette nº 7); 7º Antônio José Alés (Maserati 300S nº 23); 8º Aguiinaldo Góes (Ferrari 290/250TR nº 81); 9º Leocadiu Pelusi (Maserati Corvette nº 41); 10º Emílio Zambello (Maserati 300S nº 28); 11º Walter Pucci (Maserati Corvette nº 100); 12º Naim Homsí (Landi Bianco Corvette nº 64); 13º Buby Loureiro (Tubularte Porsche nº 88); 14º Paulo Amaral (Porsche 550RS nº 8); 15º Waldimir Fakri (Ferrari 125 Lancia nº 74); 16º Gilberto Demargos (Ferrari 500TRC nº 31); 17º Antônio Versa (Ferrari 750 Corvette); 18º Rizieri D’Ângelo (Rizieri Ford nº 49); 19º Maurício Lemos (Maserati 300S nº 21); 20º Arthur Souza Costa (Ferrari 750 Monza nº 15); 21º Nelson Bastos (Maserati Corvette nº 16); 22º Alcindo de Barros (Maserati Lancia nº 45); 23º Jaime Guerra (Losacco Ford nº 60); 24º Nilo Vinhaes (Maserati Cadillac nº 68); 25º Augusto Lolli (Jaguar XK120 nº 19); 26º Walter Vendito (Ferrari Simca nº 37); 27º Carlo de Rosa (Bauru Lincoln nº 61); e 28º Nicola Papaleo (Maserati Cadillac nº 25).

Celso Lara manteve a liderança na segunda volta, mas na terceira o líder era Camillo Christófaros, com Celso em segundo e Ciro em terceiro. O quarto era Roberto Gallucci e já se podia prever que a luta pela vitória estaria restrita a esses quatro carros. Nessa volta ocorreu a primeira desistência, quando o carro nº 100, pilotado por Walter Ney Pucci, que corria na 11ª posição, parou no final do Retão e não voltou mais à corrida.

Quem não completou a quinta volta foi Gilberto Demargos, que encostou sua Ferrari com problemas mecânicos e assim, com cinco voltas, as posições eram as seguintes: 18 – 27 – 44 – 11 – 7 – 50 – 23 – 81 – 41 – 28 – 64 – 8 – 88 – 87 – 74 – 49 – 16 – 21 – 45 – 15 – 60 – 19 – 61 – 68 – 37 – 25.

Na sétima volta foi a vez de Ciro Cayres ultrapassar Celso Lara Barberis para ocupar a segunda colocação. Na nova volta, Carlo de Rosa que corria na 25ª posição foi excluído da prova, segundo os comissários desportivos, por estar oferecendo insegurança aos demais carros.

Ao ser completado a 10ª volta, restavam 25 carros na prova que estavam assim posicionados: 18 – 44 – 27 – 11 – 7 – 50 – 23 – 81 – 41 – 64 – 28 – 8 – 87 – 88 – 49 – 16 – 45 – 21 – 15 – 74 – 60 – 37 – 19 – 68 – 25.

Notava-se o fraco desempenho de dois carros cotados entre os favoritos, a Maserati nº 28 de Emílio Zambello que era apenas a 11ª colocada e a Ferrari nº 15 do carioca Arthur Souza Costa, que estava na 19ª posição.



8 – Paulo Amaral/Luciano Miozzo (Porsche 550 RS) e 7 – Antônio Carlos Aguiar/Arlindo Aguiar (Duchon Corvette)

Na 15ª volta, Celso Lara voltou a ultrapassar Ciro Cayres, para ocupar a segunda colocação, e nessa mesma volta, Carlinhos Aguiar perdia duas posições, com os carros completando a volta na seguinte ordem: 18 – 27 – 44 – 11 – 50 – 23 – 7 – 81 – 41 – 64 – 87 – 8 – 88 – 49 – 28 – 16 – 45 – 21 – 15 – 60 – 19 – 37 – 68 – 74 – 25.

Celso Lara Barberis acabou assumindo a liderança na volta 16, posição que manteve até o final da corrida.

Antônio Carlos Aguiar abandonou na 16ª volta enquanto o carro nº 68, de Nilo de Barros Vinhaes era excluído da prova, pelos comissários desportivos, nessa mesma volta.

Com 23 carros na prova, a 20ª volta foi completada na seguinte ordem: 27 – 18 – 44 – 11 – 50 – 23 – 64 – 41 – 81 – 87 – 88 – 8 – 49 – 28 – 16 – 45 – 21 – 15 – 60 – 19 – 37 – 74 – 25.

Nova alteração ocorreu na 22ª volta, quando Ciro Cayres recuperou a segunda colocação, deixando Camillo Christóforo em terceiro, sendo essa a única alteração em relação à 20ª volta, quando foi completada a 25ª.

A luta entre Camillo e Ciro continuava renhida e Camillo retornou à segunda posição na 27ª volta.

Ao ser atingida a 30ª volta, notava-se uma tímida recuperação de Emílio Zambello que passava a ocupar a 11ª posição e, as posições eram as seguintes: 27 – 18 – 44 – 11 – 23 – 81 – 50 – 64 – 87 – 8 – 28 – 49 – 88 – 16 – 21 – 45 – 41 – 15 – 60 – 19 – 37 – 74 – 25.

Mais dois abandonos ocorreram antes da 35ª volta: Nicola Papaléo, que corria em último, parando diversas vezes no boxe acabou abandonando depois de completar 32 voltas e Naim Homsí teve que se retirar com 34 voltas.

Assim restavam 21 carros na prova, que corriam na seguinte ordem na 35ª volta: 27 – 18 – 44 – 11 – 23 – 81 – 50 – 87 – 8 – 28 – 49 – 88 – 16 – 45 – 41 – 21 – 15 – 60 – 19 – 37 – 74.

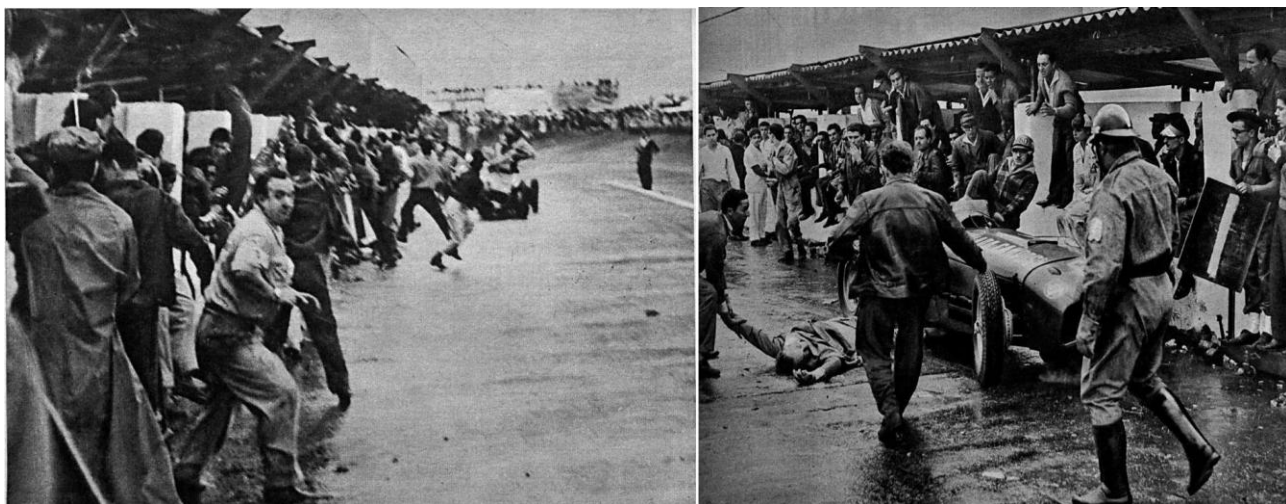
Os carros corriam, nessa altura com uma certa distância entre eles, sendo mantida apenas a luta pela segunda colocação entre Camillo e Ciro, com o piloto do carro 44 assumindo o segundo lugar na volta 43.

Novas desistências se registraram: Arthur Souza Costa na volta 42 e Jaime Guerra na volta 46.

Esse último foi protagonista de um dos maiores acidentes ocorrido em Interlagos. Naquele tempo, não havia uma mureta de proteção entre os boxes e a pista e com isso, os carros entravam nos boxes em qualquer posição, não sendo como hoje que têm um único ponto de acesso. Guerra, que estava bastante

atrasado, se chocou com o carro de Ciro Cayres e entrou nos boxes em alta velocidade, buscando se recuperar do susto que tinha passado e acabou atropelando José Gimenez Lopes e Victor Losacco. Os dois foram rapidamente transportados para o hospital. Gimenez teve as duas pernas quebradas, porém Losacco não resistiu aos ferimentos e faleceu dentro da ambulância.

Guerra foi desclassificado pelos comissários desportivos, medida que nem era necessária, face ao estado em que o piloto se encontrava, tendo abandonado o automobilismo depois desse acidente.



O acidente em que o carro de Jaime Guerra atropelou Victor Losacco.

A corrida continuou e, na 50ª volta as posições eram: 27 – 44 – 18 – 11 – 23 – 50 – 81 – 87 – 8 – 28 – 49 – 88 – 16 – 21 – 45 – 41 – 19 – 74 – 37.

Na volta 53 registrou-se o abandono da Maserati nº 23 de Antônio Alés; na volta 55 foi a vez de Leocadiu Pelusi (Maserati 41) abandonar.

Com esses abandonos, os 17 carros restantes corriam na 60ª volta nessa ordem: 27 – 44 – 18 – 11 – 50 – 81 – 87 – 8 – 28 – 49 – 88 – 16 – 21 – 45 – 19 – 74 – 37.

Walter Vendito, que corria muitas voltas atrasado, com sua Ferrari Simca, abandonou depois de completar 61 voltas e, na 62ª ocorreu o primeiro abandono entre os líderes, quando Ciro Cayres parou com o câmbio da sua Maserati quebrado.

Assim, ao serem completadas 65 voltas restavam 15 carros na corrida: 27 – 18 – 11 – 50 – 81 – 87 – 8 – 28 – 49 – 88 – 19 – 21 – 45 – 16 – 74.

Nova baixa foi registrada quando o Jaguar nº 19 dos irmãos Augusto e Ubaldo Lolli não completou a volta 70.

Na volta 76 Camillo Christófaru parou nos boxes para reabastecer e trocar pneus, perdendo a segunda colocação para Roberto Gallucci. Com isso, com 80 voltas, a ordem era: 27 – 11 – 18 – 50 – 81 – 87 – 28 – 49 – 88 – 21 – 8 – 45 – 16 – 74.

Na volta 82 foi a vez de Celso Lara parar nos boxes, o carro foi reabastecido, teve os pneus trocados e assumiu a direção Ruggero Peruzzo, tudo isso sem perder a posição, pois estava muito à frente dos demais. Depois de completar 82 voltas, abandonou o Tubularte Porsche nº 88.

Na volta 87, Roberto Gallucci que se mantinha em segundo lugar entrou nos boxes e não saiu mais, pois o câmbio da Maserati havia quebrado. Com isso, Camillo Christófaru retornou à segunda colocação.

Quando atingiu a volta 87, A Maserati nº 28 foi para os boxes, reabasteceu, trocou pneus e assumiu o volante Celso Lara Barberis, com a incumbência de recuperar terreno, pois o carro ocupava apenas a sexta colocação.

Com o abandono de Gallucci, com 90 voltas completadas, os carros seguiam na seguinte ordem: 27 – 18 – 50 – 81 – 28 – 87 – 8 – 21 – 49 – 45 – 16 – 74.

A baixa seguinte foi do carro 74, que abandonou depois de completar 96 voltas.

As posições mantinham-se inalteradas, mas Celso Lara andava muito forte na Maserati nº 28, recuperando voltas que os carros 50 e 81 haviam colocado de vantagem na primeira fase da corrida.



A chegada vitoriosa das Maserati de Celso Lara Barberis, Ruggero Peruzzo e Emílio Zambello.

Nessa altura, uma leve garoa caiu sobre a pista, fazendo com que o ritmo de velocidade fosse arrefecido. Camillo manteve-se em segundo até a 115ª volta, quando parou com a embreagem quebrada e, o que de mais importante ocorreu até o final de prova foi a ultrapassagem de Celso Lara sobre Justino De Maio, para ocupar a terceira colocação, não sendo possível alcançar Aguinaldo Góes, que terminou a corrida com três voltas de vantagem.

E assim a corrida chegou ao seu final, com a Maserati 450S de Celso Lara Barberis e Ruggero Peruzzo vencendo a prova com duas voltas de vantagem sobre Aguinaldo Góes que ficou em segundo e cinco sobre o outro carro da equipe, do próprio Celso Lara Barberis e Emílio Zambello.

Os vencedores completaram 154 voltas, equivalente a 500,5 quilômetros, no tempo de 3m27s45s2, média de 144,546 km/h, novo recorde para a prova. A melhor volta foi de Ruggero Peruzzo, na volta 124 com o tempo de 1m13s8, 158,537 km/h.

[Ver RESULTADOS 1961/13](#)

32 – FUNDAÇÃO DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA (07/09/1961)

No dia 7 de setembro foi fundada em Brasília a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA. Os fundadores da entidade foram as Federações de Automobilismo dos Estados de São Paulo, Guanabara, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraná, e pelos Automóveis Clubes de Brasília e de Blumenau.

As fundadoras foram representadas:

- 1 - Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo – Eloy Gogliano, vice-presidente, no exercício da presidência;
- 2 – Federação Carioca de Automobilismo (Estado da Guanabara) – Milton de Castro Menezes – presidente;
- 3 – Federação Mineira de Automobilismo – Wilson de Jardim Neves – por delegação;
- 4 – Federação Gaúcha de Automobilismo – Aluísio de Assunção Fagundes – presidente;
- 5 – Federação Paranaense de Automobilismo – José de Segadas Vianna – por delegação;
- 6 – Automóvel Clube de Brasília – José Raimundo Soares e Silva – presidente; e
- 7 – Automóvel Clube de Blumenau – Francisco Backx van Buggenhout – por delegação.

Em seguida foi eleita a diretoria da CBA que ficou assim constituída:

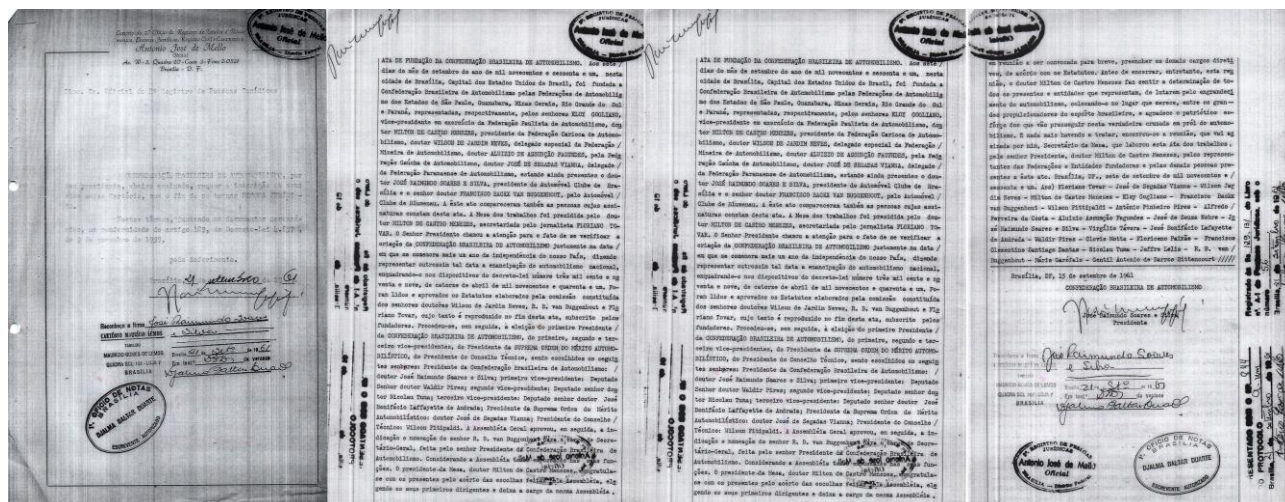
Presidente – deputado José Raimundo Soares e Silva;

Primeiro vice-presidente – deputado Waldir Pires;

Segundo vice-presidente – deputado Nicolau Tuma;

Terceiro vice-presidente – deputado José Bonifácio Laffayette de Andrada;
 Presidente da Suprema Ordem do Mérito Automobilístico – Dr. José Segadas Vianna;
 Presidente do Conselho Técnico – Wilson Fittipaldi.
 Secretário Geral – Ramon Backx van Buggenhout.

A assembleia foi presidida pelo Sr. Milton Castro de Menezes, secretariada pelo Sr. Floriano Tovar e assinada por: José de Segadas Vianna; Wilson Jardim Neves; Milton de Castro Menezes; Eloy Gogliano; Francisco Backx van Buggenhout; Wilson Fittipaldi; Antônio Pinheiro Pires; Alfredo Ferreira da Costa; Aluizio Assunção Fagundes; José de Souza Nobre; José Raimundo Soares e Silva; Virgílio Távora; José Bonifácio Laffayette de Andrada; Waldir Pires; Clóvis Motta; Florêncio Paixão; Francisco Clementino Santiago Dantas; Nicolau Tuma; Joffre Lelis; Ramon Back van Buggenhout; Mário Garófalo; Gentil Antônio de Barros Bittencourt; e Floriano Tovar.



A ata de fundação da CBA

33 – CAMPEONATO CARIOCA DE KART (16/09/1961)

No sábado, dia 16 de setembro foi disputado na pista da Feira Internacional de Indústria e Comércio, no campo de São Cristóvão, a oitava etapa do Campeonato Carioca de Kart, que teve o seguinte resultado: 1º João Luís Woerdenbag; 2º Hélio Rodrigues; 3º Guilherme Vasconcelos; 4º Mário Júlio de Moraes; 5º Tomás Woerdenbag e 6º empatados Alcides Caneca, Antônio de Almeida e Oscar Nolasco.

Com essa prova, a colocação do campeonato passou a ser a seguinte: 1º Hélio Rodrigues com 35,3 pontos. 2º João Luís Woerdenbag, com 27,8 pontos; 3º Antônio Peixoto de Castro, 25 pontos; 4º Guilherme Vasconcelos, 19 pontos; 5º Oscar Nolasco, 11,8 pontos; 6º empatados Vitório Danieli e Sérgio Palhares, ambos com 10 pontos.

34 – ÂNGELO JULIANO DEIXA A DIREÇÃO DA COMISSÃO DESPORTIVA DO ACESP



Logo depois da realização dos 500 Quilômetros de Interlagos, o Sr. Ângelo Juliano solicitou, em caráter irrevogável, demissão da presidência da Comissão Desportiva do Automóvel Clube Estadual de São Paulo.

Juliano, que também exercia a presidência do Conselho Deliberativo do clube, ocupava o cargo de presidente da Comissão Desportiva desde 1956, quando elaborou um programa que, fez renascer, não apenas em São Paulo, mas em todo o país, o automobilismo esportivo. Com a demissão, foram também considerados demissionários os demais membros da Comissão, os Srs. José Gimenez Lopes, Domingo Parisi, Aldo Duprá, Arnaldo Pacini, Rino Malzoni e Marcelo Paula Santos.

O presidente em exercício do ACESP, Sr. Oscar Malzone, indicou o Sr. Marcelo de Paula Santos para presidir a Comissão em substituição ao Sr. Ângelo Juliano. A indicação foi aceita e referendada pelo Conselho Deliberativo da entidade.

35 – IV SUBIDA DA SERRA DO MAR (24/09/1961)

A tradicional corrida organizada pelo Jornal “HP”, foi disputada no dia 24 de setembro e vencida por Leocádio Pelusi com sua Maserati Ford da categoria mecânica nacional. O segundo colocado foi Waldimir Fakri, com Ferrari Lancia, também da mecânica nacional, porém da classe até 2.500 cc.

O terceiro foi Bird Clemente que correu no DKW Vemag TFL da equipe Serva Ribeiro e o quarto Jayme Silva, que estreava em corrida, com Simca da equipe de fábrica, vencendo entre os carros Standard.

A Simca levou para a prova um verdadeiro batalhão com nada menos que sete carros, conquistando as sete colocações na categoria Turismo Standard acima de 1.300 cc.

Atuação que merece destaque foi do DKW Auto Union F91 de Sérgio “Cabeleira” Medeiros, que terminou na décima posição, vencendo na classe até 900 cc e ficando inclusive à frente de Luiz Antônio Greco que, com DKW Vemag de 1000 cc venceu na classe até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1961/14](#)



Jayme Silva (Simca Chambord) na Subida da Serra do Mar

36 – I CIRCUITO DE SÃO JERÔNIMO – RS (01/10/1961)

Na Cidade de São Jerônimo, na Região Metropolitana de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul foi disputado em 1º de outubro, o “I Circuito da Cidade de São Jerônimo”, para carros de baixa cilindrada.

A prova, disputada em 60 quilômetros foi vencida por Flávio Del Mese, com DKW Vemag, que venceu na classe até 1.000 cc, ficando em segundo lugar Aldo Costa com Volkswagen, vencedor da classe até 1.300 cc.

[Ver RESULTADOS 1961/15](#)

37 – I 100 MILHAS DA GUANABARA (08/10/1961)

Depois de diversos adiamentos, finalmente, no dia 8 de outubro foi realizada uma corrida na Cidade do Rio de Janeiro no ano de 1961. Foi uma prova organizada pelo Automóvel Clube do Brasil numa pista improvisada no aterro do Flamengo (ou da Glória), região que estava em construção na orla da Bahia da Guanabara. O circuito escolhido tinha 1.500 metros, com duas grandes retas e dois “retornos”, que a tornava bastante monótona, mas nem por isso menos perigosa, principalmente face à imprudência dos

assistentes, bem como à falta de preparo das autoridades públicas. A desorganização chegou a tal ponto que a corrida acabou sendo atrasada em mais de três horas, para que, o policiamento, depois de receber reforço, conseguisse tirar a assistência de dentro da pista para que a corrida pudesse acontecer.

No sábado ocorreram as provas de classificação, sem que houvesse grandes problemas, pois não havia uma grande quantidade de pessoas na pista. Destinada a carros de fabricação nacional com até 1.300 cc de cilindrada, as provas de classificação foram totalmente dominadas pelos DKW Vemag, com Marinho César Camargo Filho ficando com a pole-position, com o tempo de 1 minuto cravado, média de 90,000 km/h.

O grid de largada ficou assim definido:

1ª fila: 10 – Marinho Camargo (DKW Vemag) – 1m00s0; 17 – Paulo Serrano (DKW Vemag) – 1m02s4; 70 – Luiz Antônio Greco (DKW Vemag) – 1m03s9.

2ª fila: 11 – Norman Casari (DKW Vemag) – 1m03s9; 44 – Paulo Pires (VW Sedan) – 1m05s6.

3ª fila: 77 – Mário Olivetti (DKW Vemag) – 1m06s0; 27 – João Varanda Fº (DKW Vemag) – 1m06s2; 62 – Francisco Scalamandrê (VW Sedan) – 1m06s5.

4ª fila: 53 – Jair Santiago/Fernando Oliveira (DKW Vemag) – 1m09s0; 89 – Vezio Macchini (VW Sedan) – 1m09s3.

5ª fila: 60 – Ronaldo James (VW Sedan) – 1m09s3; 18 – Sérgio Palhares (VW Sedan) – 1m09s8; 45 – Luigi Biondi (Renault Dauphine) – 1m10s7.

6ª fila: 13 – José Ferreira Mendonça (VW Sedan) – 1m10s9; 63 – Afonso Castelano (VW Sedan) – sorteio.

7ª fila: 5 – Peter Karoli (VW Sedan) – sorteio.



A largada da prova e passagem do VW nº 5 de Peter Karoli.

Antes da corrida de automóveis foram disputadas três corridas de kart, que tiveram os seguintes resultados:

1 – Categoria Internacional: 1º Alexandre Pereira Filho; 2º Vitorio Danieli; 3º Mário Júlio.

2 – Categoria Especial: 1º Durval Viscardi; 2º Mário Sérgio; 3º Cláudio Gama.

3 – Categoria Standard: 1º Guilherme Vasconcelos; 2º Tomás Woerdenbag; 3º Eduardo Alijó; 4º Hugo Porto; 5º Alberto Alcoulumbre; 6º Fernando Pinheiro; 7º Carlos Borenhansen.

Na largada da corrida de automóveis, não se apresentou Luigi Biondi, reduzindo o número de participantes de 16 para 15 e, iniciada a corrida o que se viu foi um passeio de Marinho César Camargo, que não deu a menor chance para seus adversários. Quem teve um segundo bom desempenho foi Paulo “Toni” Serrador, que ocupou a segunda colocação até ser obrigado a abandonar a corrida por problemas mecânicos na 66ª volta. Apesar da falta de segurança, não ocorreram grandes problemas, sendo registrado apenas um acidente, que foi o capotamento do carro de Francisco Scalamandrê que, depois de “desvirado” por populares, retornou à corrida, seguindo até o seu final.

Norman Casari também deu um susto no público, quando subiu um meio fio, mas se equilibrou retornando à prova sem maiores consequências. Marinho concluiu a prova no tempo de 1h57m37s3, com uma média de 86,472 km/h, com Luiz Greco em segundo, Jair Santiago/Fernando Oliveira em terceiro e Mário Olivetti em quarto, todos pilotando carros DKW Vemag.

[Ver RESULTADOS 1961/16](#)



A chegada vitoriosa de Marinho Camargo no Aterro do Flamengo/Glória.

38 – IV CIRCUITO DE PELOTAS (08/10/1961)

A prova de encerramento do campeonato gaúcho de Turismo Força Livre de 1961 foi disputada no dia 8 de outubro, na cidade de Pelotas, o “IV Circuito de Pelotas”. O vencedor foi José Asmuz que com essa vitória conquistou o campeonato, ficando apenas um ponto à frente de Ítalo Bertão que foi segundo na corrida e também no campeonato.

[Ver RESULTADOS 1961/17](#)

39 – CAMPEONATO GAÚCHO DE TURISMO FORÇA LIVRE

O campeonato da categoria Turismo Força Livre ficou assim:

P	Piloto	26/02	19/03	23/04	06/08	08/10	Total
1º	José Asmuz	8	-	-	8	8	24
2º	Ítalo Bertão	-	8	3	6	6	23
3º	Aldo Costa	4	-	4	4	-	12
4º	Nactivo Camozatto	-	-	8	-	-	8
5º	Catharino Andreatta	6	-	-	-	-	6
	Germano Schlogl	-	6	-	-	-	6
	João Galvani	-	-	6	-	-	6
8º	José Madrid	-	-	-	-	4	4
9º	Karl Iwers	-	-	-	3	-	3
	Mário Vecchio	3	-	-	-	-	3
	Cláudio Duarte	-	-	-	-	3	3
12º	Paulo Feijó	-	-	2	-	1	3
13º	Júlio Andreatta	2	-	-	-	-	2
	Flávio Del Mese	-	-	-	-	2	2
15º	Nelson Iglesias	1	-	-	-	-	1
	Dante Carlan	-	-	1	-	-	1



José Asmuz campeão gaúcho de Turismo Força Livre em 1961

40 – CIRCUITO DE GOIÂNIA (24/10/1961)

Dentro das festividades de comemoração do aniversário de Goiânia, foi realizada numa terça-feira, dia 24 de outubro, uma corrida de automóveis em Goiânia. A prova foi patrocinada pelo Governo de Goiás que pagou a hospedagem aos participantes de outros estados e a organização ficou a cargo do Automóvel Clube de Brasília, um dos fundadores da Confederação Brasileira de Automobilismo. Chico Landi foi convidado a participar e sagrou-se vencedor ao volante de uma FNM 2000 JK.



Aspecto da corrida de Goiânia, vendo-se o FNM 2000 JK nº 2 de Chico Landi.

41 – CIRCUITO DA CAVALHADA EM PORTO ALEGRE (29/10/1961)

O encerramento do campeonato gaúcho de carros de turismo de baixa cilindrada ocorreu no dia 29 de outubro, com a realização do Grande Festival da Indústria Automobilística Nacional, no circuito da Cavallhada-Vila Nova, na cidade de Porto Alegre.

Na categoria Turismo Força Livre o vencedor foi Gastão Werlang, com Chevrolet, na categoria de Turismo “A”, composta por carros FNM, Simca e Aero Willys, o vencedor foi José Madrid, com Simca e, na prova que encerrava o campeonato, para as categorias “B” (DKW Vemag) e “C” (Volkswagen e Dauphine). A classe B foi vencida por Flávio Del Mese, com Karl Iwers em segundo e Walter Dal Zotto em terceiro. A classe C, o vencedor foi Aldo Costa, seguido por João Bastian e Walter Almeida.

[Ver RESULTADOS 1961/18](#)

42 – CAMPEONATO GAÚCHO DE PEQUENA CILINDRADA

Com a realização da prova disputada no Circuito da Cavallhada, Vila Nova, os campeonatos das classes “B” e “C” terminaram com as seguintes colocações:

1 – Classe “B” – DKW Vemag:

Campeão: Flávio Del Mese (36 pontos); 2º Karl Iwers (18); 3º Walter Dal Zotto (16); 4º Henrique Iwers (8); 5º Mário Vecchio (4); 6º Luiz Fernando Costa e Juvenal Hermes Martini (3).

2 – Classe “C” – Volkswagen e Renault Dauphine:

Campeão: Aldo Costa (40 pontos); 2º João Bastian (17); 3º Walter Almeida (13); 4º Ismael Chaves (12); 5º Lauro Gresler e Vitorio Andreatta (6); 7º Werner Meier (5); 8º Luiz Teles Ferreira (4); 9º Rui Bastian, Riograndino Teixeira e Arminio dos Santos (3); 12º Terciano Cardoso e José Duarte (2); 14º Godofredo de Freitas, Rubem Rodrigues, Luiz Lazzarini e Oswaldo Raul Lunardi (1).

43 – I CIRCUITO AUTOMOBILÍSTICO “NOITE DO MAR” (12/11/1961)

No dia 12 de novembro foi realizado na cidade de Rio Grande, o I Circuito Automobilístico “Noite do Mar”, organizado pela Associação de Automobilistas de Pelotas. Cinco concorrentes cobriram uma distância de 94 quilômetros, em 20 voltas, no circuito formado pela Avenida Presidente Vargas, 2 de Novembro, Cristóvão Colombo, Avenida Portugal e Rua Domingos de Almeida.

Roberto Gallucci, de São Paulo foi o vencedor da prova pilotando um Simca Chambord. Em segundo lugar classificou-se José Madrid e em terceiro Fernando Villar, que foi o vencedor na categoria dos carros nacionais com menos de 1.300 cc de cilindrada. Tomaram parte ainda os pilotos Francisco de Paula Souza e Cláudio Cruz.

[Ver RESULTADOS 1961/19](#)

44 – MIL MILHAS BRASILEIRAS (26/11/1961)

A tão aguardada prova Mil Milhas Brasileiras foi realizada no dia 26 de novembro de 1961. Nada menos que dez carros gaúchos estavam presentes no grid de largada, com destaque para a dupla tricampeã da prova, composta por Catharino Andreatta e Breno Fornari. Também se destacavam as presenças do campeão gaúcho José Asmuz, em dupla com Aristides Bertuol e do vice, Ítalo Bertão, correndo com Orlando Menegaz. Entre os paulistas, o principal concorrente era Camillo Christófaru, que pela terceira vez corria na carretera Chevrolet que pertencera a José Gimenez Lopes e que pela segunda vez teria a condução dividida com Celso Lara Barberis. Outro destaque entre os paulistas era o FNM-JK da dupla vencedora no ano anterior, Chico Landi e Christian Heins. Digno de registro também merecem as equipes de fábrica da Simca e da Vemag, com carros muito bem preparados.

A largada da prova, prevista para a zero hora do domingo, dia 26, acabou atrasando, pela insistência de alguns pilotos que não tiveram suas inscrições aceitas e estavam alinhados, quando somente 44 poderiam largar. Depois de muita discussão e intervenção da Polícia Militar, foi dada a largada para os 44 carros, que foram comandados na primeira volta pela carretera Chevrolet Corvette de Camillo Christófaru.

Essa primeira volta apresentou as seguintes colocações: 1º Camillo Christófaru (Chevrolet nº- 4); 2º Adir Moss (Ford nº 19); 3º Catharino Andreatta (Ford nº 20); 4º Ivo Rizzardi (Chevrolet nº 2); 5º Marinho Camargo (DKW Vemag nº 10) – 1ª entre os carros com até 1.300 cc; 6º Chico Landi (FNM-JK nº 1); 7º Antônio Carlos Avallone (Chevrolet nº 58); 8º Flávio Del Mese (DKW Vemag nº 55); 9º Álvaro Varanda (FNM-JK nº 3); 10º Emílio Zambello (Alfa Romeo Giulietta nº 16); 11º Ítalo Bertão (Chevrolet nº 9); 12º Luiz Antônio Greco (DKW Vemag nº 11); e os demais.



Dois momentos da largada da prova

As posições foram se acomodando e depois de 10 voltas, registrava-se apenas o avanço de Ítalo Bertão, que tinha passado a ocupar a 9ª colocação.

Com Camillo firme na liderança, pouco depois da décima volta Chico Landi, que corria em sexto com seu FNM-JK, teve que dar uma rápida parada nos boxes, suficiente para deixar de aparecer entre os ponteiros e assim, com 20 voltas completadas, as colocações eram as seguintes: 1º Camillo (4); 2º Catharino (20); 3º Moss (19); 4º Marinho (10); 5º Avallone (58); 6º Zambello (16); 7º Álvaro Varanda (3); 8º Bertão (9); 9º Rizzardi (2); 10º Jayme Silva (Simca nº 46); 11º Greco (11); 12º Ciro Cayres (Simca nº 45).

Na altura da 30ª volta, principalmente por causa das paradas para reabastecimento e troca de pilotos, ocorreu grande variação entre os primeiros colocados. Embora o carro 4, então pilotado por Celso Lara Barberis, mantivesse a liderança, quem vinha em segundo era Antônio Carlos Aguiar que substituíra Avallone ao volante da Chevrolet nº 58.

As colocações passaram a ser as seguintes: 1º Barberis (4); 2º Aguiar (58); 3º Bird (10), com impressionante corrida para um carro de 1.000 cc; 4º Fornari (20) 5º Peruzzo (16); 6º Gallucci (3); 7º Menegaz (9); 8º Damiani (2); 9º Lauro Bezerra (46); 10º Danilo Lemos (45); 11º Juvenal Terra (11); e 12º Tergolina (19).

Madrugada adentro o carro de Camillo/Barberis mantinha a ponta e ao ser completada a 40ª volta as posições eram as seguintes: 1º Camillo/Barberis (4); 2º Catharino/Fornari (20); 3º Marinho/Bird (10); 4º Aguiar/Avallone (58); 5º Bertão/Menegaz (9); 6º Ciro/Danilo (45); 7º Moss/Tergolina (19); 8º Jayme/Lauro (46); 9º Landi/Christófaro (1), reaparecendo entre os primeiros; 10º Varanda/Gallucci (3); 11º Rizzardi/Damiani; 12º Greco/Terra (11).

Com 50 voltas apenas os dois primeiros estavam na mesma volta, com o carro 4 à frente do 20. As posições eram as seguintes: 1º Camillo/Barberis (4) – 50 voltas; 2º Catharino/Fornari (20); 3º Marinho/Bird (10) – 49 voltas; 4º Moss/Tergolina (19); 5º Ciro/Danilo (45) – 48 voltas; 6º Jayme/Lauro (46); 7º Landi/Heins (1); 8º Bertão/Menegaz; 9º Aylton Varanda/Mário Olivetti (FNM “Tanto Faz” nº 5) – 47 voltas; 10º José Asmuz/Aristides Bertuol (Ford nº 37); 11º Flávio Del Mese/Eduardo Scuracchio (DKW nº 55); 12º Rizzardi/Damiani (2) – 46 voltas.

Com as paradas nos boxes para reabastecimento e troca de pilotos, ocorria variação do número de voltas entre os concorrentes, mas, a partir da volta 60, lá pelas 4:30 horas de madrugada, se iniciou uma luta pela primeira colocação entre a Carretera Chevrolet Corvette nº 4 de Camillo Christófaro/Celso Lara Barberis e o DKW Vemag nº 10 de Marinho César Camargo/Bird Clemente.

Na 60ª volta, o Corvette aparecia na frente, vindo o DKW em segundo e, embora aparecesse com uma volta a menos essa rotina de paradas viria reduzir essa diferença. Mas assim, as colocações eram as seguintes> 1º Corvette nº 4 – 60 voltas; 2º DKW nº 10 – 59 voltas; 3º Ford 19 (com a dupla paranaense fazendo uma excelente corrida) – 58 voltas; 4º Corvette nº 9; 5º Simca 46; 6º Simca 45; 7º Ford nº 20 – 57 voltas; 8º FNM-JK nº 1; 9º Ford nº 37 – 56 voltas; 10º Corvette nº 2; 11º FNM nº 5; 12º Joluan/Rodolfo Costa (FNM-JK nº 71) – 55 voltas.



O DKW Vemag TC nº 10 de Marinho Camargo/Bird Clemente sendo perseguido pelo Simca TC nº 45 de Ciro Cayres/Danilo Lemos

Com o dia quase amanhecendo, a prova tinha novo líder: O DKW Vemag de Marinho e Bird, com Camillo/Barberis na segunda colocação, sendo as seguintes as posições nessa altura da corrida: 1º DKW nº 10 – 70 voltas; 2º Corvette nº 4; 3º Corvette nº 9; 4º Simca nº 45; 5º Ford nº 19 – 69 voltas; 6º FNM-JK nº 1;

7º Simca 46 – 68 voltas; 8º Ford nº 37; 9º FNM-JK nº 3; 10º Corvette nº 2; 11º FNM nº 5; 12º DKW nº 11 – 67 voltas.

Ao amanhecer, o 4 retomou a liderança, mas com o 10 muito próximo e assim os carros completaram 80 voltas com as seguintes posições: 1º (4) – Camillo/Barberis – 80 voltas; 2º (10) – Marinho/Bird; 3º (45) – Ciro/Danilo – 79 voltas; 4º (9) – Bertão/Menegaz; 5º (1) Landi/Heins; 6º (19) – Moss/Tergolina; 7º (11) Greco/Terra – 77 voltas; 8º (20) – Catharino/Fornari; 9º (2) – Rizzardi/Damiani; 10º (5) Aylton/Olivetti; 11º (46) – Jayme/Lauro; 12º (71) Joluan/Rodolfo – 76 voltas.

O DKW Vemag da equipe de fábrica, com Marinho César Camargo e Bird Clemente era a sensação da prova, ao lado da Carretera Chevrolet Corvette de Camillo Christófaru/Celso Lara Barberis, com os dois carros dominando a corrida, porém já começavam a se destacar a Carretera Chevrolet Corvette dos gaúchos Ítalo Bertão/Orlando Menegaz e o FNM-JK de Chico Landi e Christian Heins. Outro carro que surpreendia pelo bom desempenho era o Simca da equipe de fábrica pilotado por Ciro Cayres e Danilo Lemos.

Feitas essas observações, a prova atingiu a sua 90ª volta com os carros assim colocados: 1º nº 4; 2º nº 10; 3º nº 45 (89 voltas); 4º nº 1; 5º nº 9; 6º nº 46 (87 voltas); 7º nº 19 (86 voltas); 8º nº 2; 9º nº 5; 10º nº 58 (85 voltas); 11º nº 11 (84 voltas); 12º nº 37.

Foi então que começaram os problemas mecânicos com o DKW Vemag nº 10, que passou a frequentar constantemente os boxes e com isso foi perdendo posições e voltas em relação ao líder, passando a ficar quatro voltas atrasado.

Quem se beneficiou dessa situação foi o Simca de Ciro Cayres e Danilo Lemos que passou a ocupar uma segura segunda colocação.

Uma disputa que já chamava atenção ocorria entre a Carretera gaúcha de Bertão/Menegaz e o JK de Landi e Heins, com constantes trocas de posições entre os dois.

E, com 100 voltas, na metade da corrida, as posições eram as seguintes: 1º Camillo Christófaru/Celso Lara Barberis – Carretera Chevrolet nº 4 – 100 voltas; 2º Ciro Cayres/Danilo Lemos – Simca nº 45; 3º Ítalo Bertão/Orlando Menegaz – Carretera Chevrolet nº 9 – 99 voltas; 4º Chico Landi/Christian Heins – FNM JK nº 1 – 98 voltas; 5º Marinho Camargo/Bird Clemente – DKW Vemag nº 10 – 96 voltas; 6º Ivo Rizzardi/Caetano Damiani – Carretera Chevrolet nº 2 – 95 voltas; 7º Antônio Carlos Aguiar/Avallone – Carretera Chevrolet nº 58; 8º Luiz Greco/Juvenal Terra – DKW Vemag nº 11; 9º José Asmuz/Aristides Bertuol – Carretera Ford nº 37 – 94 voltas; 10º Álvaro Varanda/Roberto Gallucci – FNM JK nº 3; 11º Aylton Varanda/Mário Olivetti – FNM “Tanto Faz” nº 5; 12º Jayme Silva/Lauro Bezerra – Simca nº 46 – 93 voltas.

Mais dez voltas e as posições pouco se modificaram: 1º (4) – 110 voltas; 2º (45) – 109 voltas; 3º (1) – 108 voltas; 4º (9); 5º (10) – 105 voltas; 6º (11) – 104 voltas; 7º (2); 8º (58); 9º (5) – 103 voltas; 10º (46); 11º (37); 12º (20) – 102 voltas.



A Carretera Chevrolet nº 58 de Antônio Carlos Avallone/Antônio Carlos Aguiar, que ficou com a melhor volta da prova e o FNM 2000 JK de Eugênio Martins/Aguinaldo de Góes.

Completada a volta 120, pouco mudou entre os líderes, notando-se apenas que a Carretera nº 4 continuava ampliando a sua vantagem e a ordem entre os primeiros era a seguinte: 1º (4) – 120 voltas; 2º (45) – 118 voltas; 3º (9); 4º (1); 5º (10) – 116 voltas; 6º (58) – 114 voltas; 7º (2); 8º (11); 9º (5) – 113 voltas; 10º (37); 11º (20) – 111 voltas; 12º (3).

A partir desse momento da corrida notava-se o crescimento da Carretera de Bertão/Menegaz, assim como do JK de Landi/Heins. Na volta 125, Bertão superou Ciro passando a ocupar a segunda colocação e, com isso, a volta 130 tinha as seguintes colocações: 1º Camillo/Barberis (4) – 130 voltas; 2º Bertão/Menegaz (9) – 129 voltas; 3º Landi/Heins (1) – 127 voltas; 4º Ciro/Danilo (45); 5º Marinho/Bird (10) – 126 voltas; 6º Aguiar/Avallone (58) – 124 voltas; 7º Asmuz/Bertuol (37); 8º Rizzardi/Damiani (2) – 123 voltas; 9º Greco/Terra (11); 10º Aylton/Olivetti (5); 11º Álvaro/Gallucci (3) – 122 voltas; 12º Mansur/Tobias (12) – 120 voltas.

A partir desse momento da corrida, a disputa pela liderança estava restrita às Carreteras de Camillo e Bertão, ao Simca de Ciro Cayres e ao “JK” de Chico Landi, com o DKW Vemag de Marinho e Bird na quinta colocação, bem distanciado dos quatro.

Ao ser atingida a volta 140, Camillo liderava, mas o carro de Bertão/Menegaz vinha descontando a diferença para o líder e as colocações eram as seguintes: 1º (4) – 140 voltas; 2º (9) – 139 voltas; 3º (1) – 137 voltas; 4º (45); 5º (10) – 136 voltas; 6º (58) 134 voltas; 7º (37); 8º (2) – 133 voltas; 9º (11); 10º (5); 11º (3) – 132 voltas; 12º (12) – 130 voltas.

Nas voltas seguintes o DKW de Marinho e Bird voltou a ter que parar nos boxes perdendo posições, inclusive a liderança da sua classe para o outro DKW de fábrica, o nº 11 de Greco/Terra.

Corrida com 150 voltas; 1º (4) – 150 voltas; 2º (9) – 149; 3º (45); 4º (1) - 47; 5º (2) – 143; 6º (37); 7º (11) – 142; 8º (5); 9º (10) – 141; 10º (58); 11º (16) – 140; 12º (3).

Com 160 voltas, o carro nº 9 que era pilotado por Orlando Menegaz se aproximava do líder, estando na mesma volta e as colocações eram: 1º Camillo/Barberis (4) – 160 voltas; 2º Bertão/Menegaz (9); 3º Landi/Heins (1) – 159 voltas; 4º Ciro/Danilo (45); 5º Rizzardi/Damiani (2) – 155 voltas; 6º Asmuz/Bertuol (37); 7º Aylton/Olivetti (5) – 153 voltas; 8º Marinho/Bird (10); 9º Aguiar/Avallone (58)- 152 voltas; 10º Varanda/Gallucci (3) – 151 voltas; 11º Zambello/Peruzzo (16) – 150 voltas; 12º Greco/Terra (11).

Foi então que a corrida mudaria completamente.



A parada da Carretera Chevrolet de Celso Lara Barberis/Camillo Christóforo pouco antes de abandonar a prova e: 21 – Luiz Valente/Militão Mena (Ford TC), 11 – Luiz Greco/Juvenal Terra (DKW Vemag), 5 – Mário Olivetti/Aylton Varanda (FNM Tanto Faz), e 70 – Sérgio Palhares/José Francisco da Silva (FNM 2000 JK)

Na volta 167, Celso Lara entrou nos boxes, reabasteceu e Camillo assumiu a direção no carro nº 4. Menegaz, que vinha em segundo, não quis passar para a liderança e também entrou nos boxes, com o carro retornando com Bertão ao volante.

Os dois carros saíram muito próximos, Camillo em primeiro e Bertão em segundo e todos fixaram os olhos na reta de chegada para ver como os dois passariam na volta nº 168, Camillo manteria a liderança ou seria batido por Bertão? E quem apareceu sozinho foi a Carretera 9 de Bertão enquanto Camillo ficou parado no Retão com o virabrequim do seu motor Corvette quebrado. Mais uma vez seu carro o deixou fora depois de liderar durante grande parte da corrida, que assim recomeçava, com Bertão em primeiro, Ciro Cayres em segundo a 20 segundos, tendo Christian Heins muito próximo em terceiro.

Os carros completaram a volta nº 170 na seguinte ordem: 1º (9) Ítalo Bertão/Orlando Menegaz (Chevrolet) – 170 voltas; 2º (45) Ciro Cayres/Danilo Lemos (Simca); 3º (1) Chico Landi/Christian Heins (JK); 4º (4) Camillo Christóforo/Celso Lara Barberis (Chevrolet) tinha abandonado com 167 voltas; 5º José Asmuz/Aristides Bertuol (Ford); 6º (2) Ivo Rizzardi/Caetano Damiani (Chevrolet) – 165 voltas; 7º (5) Aylton

Varanda/Mário Olivetti (FNM Tanto Faz); 8º (16) Emílio Zambello/Ruggero Peruzzo (Alfa Romeo Giulietta) líder da classe até 1.300 cc – 162 voltas; 9º (10) Marinho Camargo/Bird Clemente (DKW) – 161 voltas; 10º (58) Antônio Carlos Aguiar/Antônio Carlos Avallone (Chevrolet); 11º (11) Luiz Antônio Greco/Juvenal Terra (DKW); 12º (3) Álvaro Varanda/Roberto Gallucci (JK).

Ao ser completada a volta 180, a luta pela liderança continuava inalterada entre os carros 9, 45 e 1, com as posições sendo: 1º (9); 2º (45); 3º (1) todos com 180 voltas; 4º (37) – 174 voltas; 5º (5); 6º (16) – 172 voltas; 7º (2) – 171 voltas; 8º (10); 9º (58); 10º (11) – 170 voltas; 11º (4) – 167 voltas; 12º (23) Eugênio Martins/Aguinaldo Góes (JK).

Na volta 172, registrou-se o abandono da Alfa Giulietta de Zambello/Peruzzo que liderava a categoria até 1.600 cc, por quebra do câmbio.



A chegada vitoriosa da Carretera Chevrolet dos gaúchos Ítalo Bertão/Orlando Menegaz.

Foi então que na volta 184, a corrida perdeu outro dos seus animadores, quando Ciro Cayres teve que abandonar com superaquecimento do motor do seu Simca.

Restavam então a Carretera 9 e o JK 1 na luta pela liderança, separado por menos de 30 segundos e, faltando apenas 11 voltas para o final, a ordem era a seguinte: 1º (9); 2º (1) separados por menos de 20 segundos; 3º (5) - 184 voltas; 4º (45) – 183; 5º (37); 6º (2) – 182 voltas; 7º (10) – 181 voltas; 8º (11) – 180 voltas; 9º (58) – 179 voltas; 10º (44) Simca de Waldemir Costa/Waldemar Costa Fº - 174 voltas; 11º (23); 12º (16) – 172 voltas.

As últimas voltas foram de prender a respiração, com Christian Heins que conduzia o “JK” tirando vantagem no miolo e Bertão na “Carretera” ampliando nas retas, com diversos pilotos começando a tentar ajudar Heins, impedindo a ultrapassagem da “Carretera” nº 9. Carlinhos Aguiar, Henrique Iwers (esse possivelmente de forma involuntária), Antônio Versa e Aguinaldo Góes, este último de forma acintosa, talvez por pertencer à mesma equipe de Heins.

Mas a corrida acabou chegando ao seu final com a dupla gaúcha recebendo a bandeirada de chegada depois de 15h15m, com o “JK” em segundo a apenas 12 segundos. foi o final mais emocionante de todas as Mil Milhas Brasileiras disputadas até então. A dupla Aylton Varanda/Mário Olivetti ficou em terceiro, José Asmuz/Aristides Bertuol em quarto, Ivo Rizzardi/Caetano Damiani em quinto e Marinho Camargo/Bird Clemente em sexto e primeiro na classe até 1.600 cc.

Fica ainda o registro da melhor volta da corrida obtida por Antônio Carlos Aguiar com o tempo de 4m07s0, média de 116,599 km/h.

[Ver RESULTADOS 1961/20](#)

45 – CIRCUITO DE KART DO CLUBE CAIÇARAS – RJ (03/12/1961)

No dia 3 de dezembro, em frente ao “Clube Caiçaras”, na Avenida Epitácio Pessoa, na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro, foram disputadas quatro corridas de kart, sob o patrocínio de o “Mundo Ilustrado”. Sagrando-se vencedor João Luís Woerdenbag, Ruth Woerdenbag, Paulo Protásio e Vitório Daniele.

A primeira competição foi vencida por João Luiz Woerdenbag e foi disputada em três etapas, incluindo-se duas eliminatórias. Na primeira largaram seis karts, na segunda igual número para as 10 voltas da categoria “standard”, com potência limitada. João Luiz Woerdenbag, com o kart nº 28 venceu no tempo de 5m00s9, seguido por Guilherme Vasconcelos (nº 58), Tomás Woerdenbag (nº 8), Antônio Joaquim Peixoto de Castro (nº 48), Mucio Lodi (nº 26) e Alberto Alcolumbre. Nessa prova o kart de Alcides Caneca, que havia sido segundo na sua classificatória, não conseguiu colocá-lo em movimento, só partindo depois que os demais já haviam completado duas voltas.

Na prova feminina, Ruth Woerdenbag gatou 4m22s8 para completar 8 voltas. Em segundo lugar chegou Solange Corrêa, em terceiro Zélia Peixoto de Castro.

Na prova para estreantes, disputada em 10 voltas, o vencedor foi Paulo Protásio no Kart nº 14, ficando em segundo lugar Luiz Paulo Polastri.

Finalmente foi disputada uma corrida na base do “vale-tudo”, sagrando-se vencedor Vitório Danieli.



A corrida no Rio de Janeiro, com Antônio Joaquim Palhares (nº 48) à frente.

46 – CIRCUITO DE KART EM SÃO PAULO (03/12/1961)

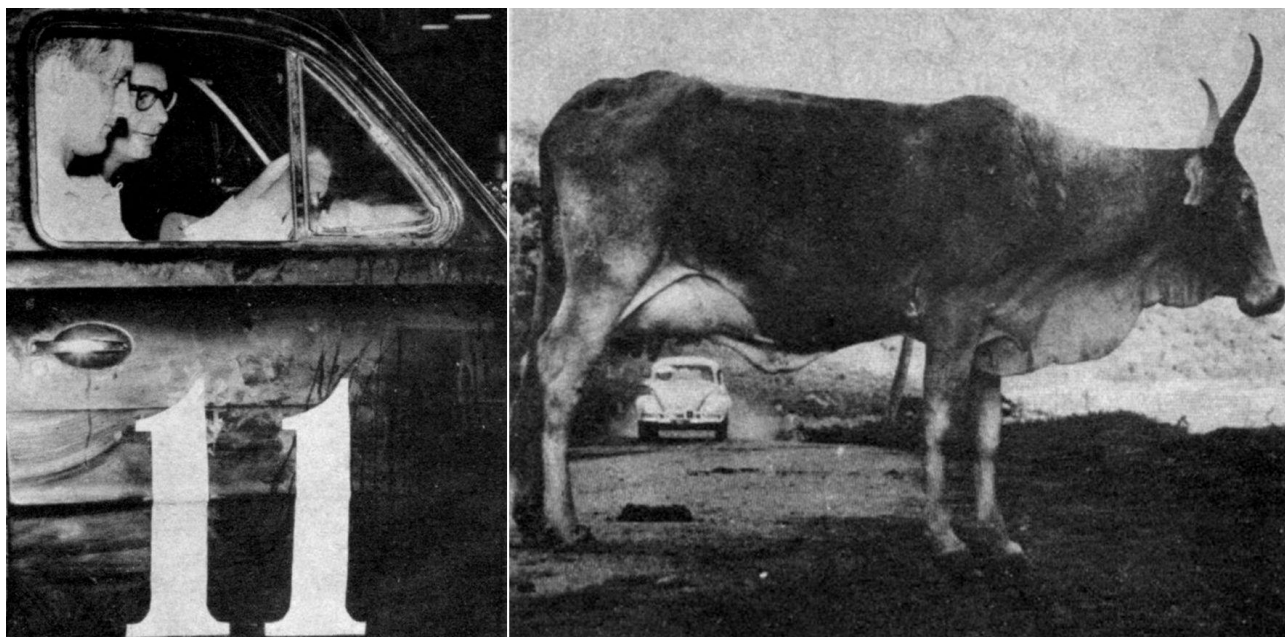
A penúltima e 14ª etapa do paulista de kart foi disputada no dia 3 de dezembro com as seguintes colocações: Standard - 1º Durval Viscardi; 2º Hugo Porta; 3º Horácio Tuli Jr.; 4º Bento C. Bueno; 5º Cláudio Daniel Rodrigues; 6º Giovanni Moschetti; 7º Wilson Fittipaldi Jr.; 8º Carlos Lázaro Júnior; 9º José Roberto Feixo. Na categoria “Especial”, a colocação era a seguinte: 1º Maneco Combacau; 2º Carlos Lázaro Jr.; 3º Wilson Fittipaldi Jr.; 4º Bento C. Bueno 5º Hugo Porta; 6º Carlos A. Oliveira; 7º Joaquim Cacao Mattos; 8º Marivaldo Fernandes. As melhores voltas nas provas foram: “Standard” – Durval Viscardi 40s3 e “Especial” – Maneco Combacau com 40s8.

47 – RALLY SÃO PAULO-SÃO LOURENÇO - I RALLY QUATRO RODAS – (09/12/1961)

Iniciado à zero hora do dia 9 de dezembro foi disputado o “I Rally Quatro Rodas”, patrocinado pela revista de automobilismo, contando com a participação de 34 carros.

A programação previa a ida de São Paulo a São Lourenço, com retorno a São Paulo, porém em função de um acidente ocorrido com um carro da organização da prova, quando Araguaí Vieira Ribeiro, do Centauro Moto Clube perdeu a vida, o retorno foi cancelado, prevalecendo a colocação da primeira etapa que teve o seguinte resultado: 1º Reginaldo Bacchi/Aryllo Mazza (Renault Dauphine nº 11) – 15 pontos perdidos; 2º Herald Parada/Antônio Carlos de Freitas (DKW Vemag nº 14) – 22 pontos perdidos; 3º Lino Marchesi/Álvaro Trajano Penha (DKW Vemag nº 12) – 24 pontos perdidos; 4º Geraldo Meireles Freire/José Roberto Saguas (VW nº 33) – 27 pontos perdidos; 5º Giampiero Colognori/Mário Bertini (VW nº 65) – 32 pontos perdidos; 6º Flávio Nardon/Pedro M. Pinto Filho (VW nº 35); 7º Sérgio Micheloni/Roberto Dal Pont

(DKW Vemag nº 22); 8º Renato Dário Nanô/Osvaldo F. Carvalho (VW nº 31); 9º Hilton M. Pereira/José L. R. Almeida (VW nº 9); 10º Carlos Alberto Nanô/Rubens Margoni (VW nº 32).



À esquerda a dupla Reginaldo Bacchi/Arylido Mazza (Renault Dauphine) vencedor da prova e campeões paulista de Rally e à direita, uma mostra das dificuldades enfrentadas pelos concorrentes.

48 – CAMPEONATO PAULISTA DE RALLY

Com a realização do Rally Quatro Rodas, terminou assim o campeonato paulista de Rally:

1 Pilotos - Campeão: Reginaldo Bacchi – 800 pontos; vice-campeão – Heraldo Parada – 600 pontos; 3º Renzo Fausto Lavacchini – 400 pontos; 4º Reinaldo Max Witske – 302 pontos; 5º Lino Marchesi – 234 pontos.

2 Navegadores – Campeão: Arylido Mazza – 800 pontos; vice-campeão – Antônio Carlos Freitas – 600 pontos; 3º João Ramunno – 400 pontos; 4º Harry Witske – 302 pontos; 5º Álvaro Trajano Penha – 225 pontos.

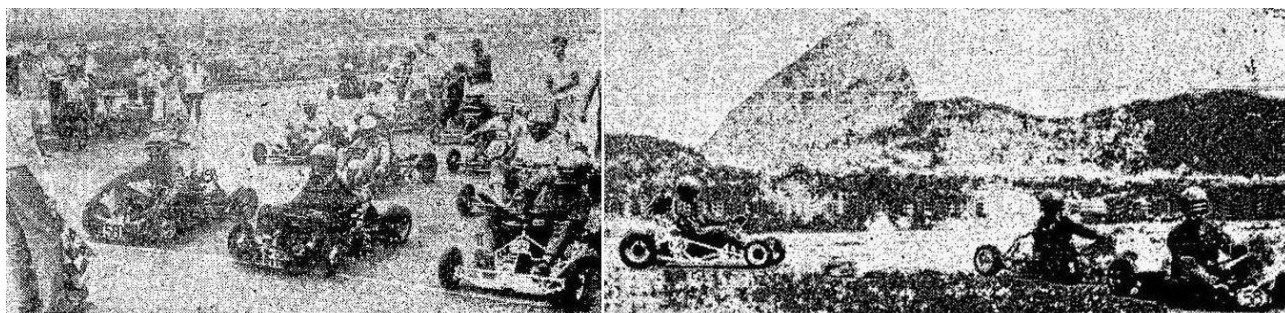
49 – CIRCUITO DE KART NO FLAMENGO (10/12/1961)

Foi disputada no dia 10 de dezembro no Aterro do Flamengo, a penúltima etapa do campeonato carioca de kart, que foi vencida por Guilherme Vasconcelos, que venceu as três etapas disputadas.

A primeira, disputada em 10 voltas, Guilherme venceu com o tempo de 16m36s9, ficando em segundo Hélio Rodrigues e em terceiro Carlos Lourenço Gomes.

Para vencer a segunda, disputada em 6 voltas, Guilherme teve o tempo de 9m56s6, seguido por Hélio Rodrigues, Carlos Lourenço Gomes, Alcides Queiroz, Roberto Calier e Sebastião Fonte.

Na terceira, que teve o mesmo resultado da segunda, Guilherme registrou o tempo de 10m09s5.



Fotos da corrida de Kart no Aterro do Flamengo/Glória

50 – FINAL DO CARIOCA DE KART (16/12/1961)

O encerramento do campeonato carioca de kart ocorreu no dia 16 de dezembro com uma prova disputada no Aterro do Flamengo. Guilherme Augusto de Vasconcelos venceu novamente, mas o campeão foi Hélio Rodrigues.

Ao final o campeonato ficou com as seguintes colocações: Campeão Hélio Rodrigues – 64,3 pontos; vice-campeão Guilherme Vasconcelos – 48 pontos; 3º João Woerdenbag – 42,8; 4º Antônio Peixoto de Castro – 32,5; 5º Vitorio Danieli – 30 pontos; 6º Oscar Nolasco – 11,8 pontos; 7º Sérgio Palhares – 11,5 pontos; 8º Alcides Caneca – 10,6 pontos; 9º Tomas Woerdenbag – 10 pontos; 10º Mauro Cassins – 8 pontos; 11º - Carlos Lourenço – 7 pontos; 12º Alberto Alcoumbre – 6 pontos; 13º Eduardo Alijó e Mário Júlio – 5 pontos; 15º Fernando Pinheiro – 4 pontos; 16º Alcides Queiroz – 2 pontos; e 17º Sebastião Ponte – 1 ponto.

51 – RALLY CRÔNICA ESPORTIVA CARIOCA (17/12/1961)

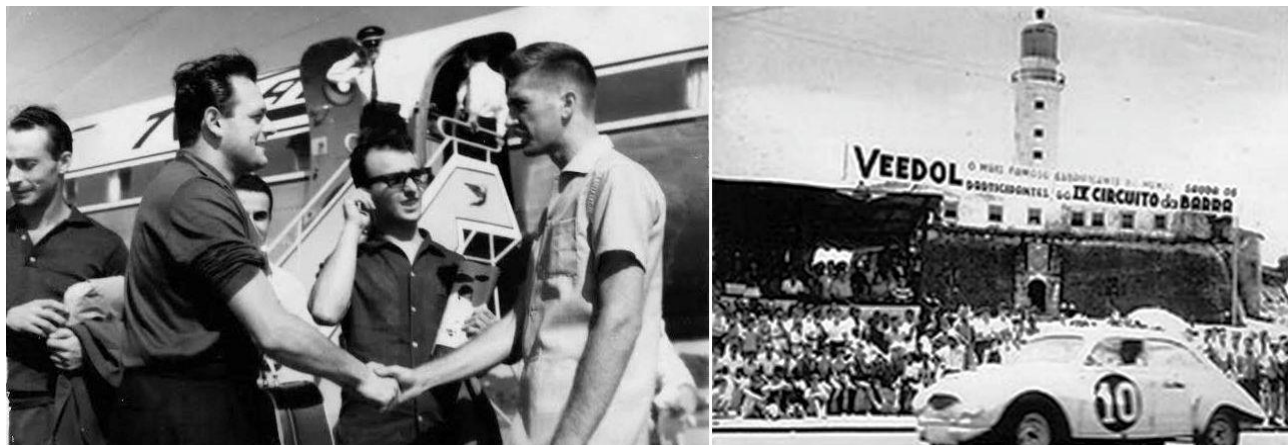
O Rally Crônica Esportiva Carioca disputado no domingo, dia 17 de dezembro, com 15 participantes, num circuito de 5.488 metros, percorrido 82 voltas, totalizando 450 quilômetros, numa média de 47 km/h. Sagraram-se vencedores Délio Antunes e Luís Lima, com 25 pontos perdidos. Em segundo lugar ficaram Gabriel Novais/Arlete Novais – 51 pontos; 3º Carlos Eduardo Chermont/Ivan Pimentel – 371 pontos; 4º Joaquim Ferreira da Silva/Antônio Moreira – 444 pontos; 5º Nelson Bastos e Sra. – 478 pontos; 6º Fernando Gomes/Milton Brown – 615 pontos; 7º Sérgio Palhares/Antônio Palhares – 632 pontos; 8º José Rodrigues/João Gonçalves – 825 pontos; 9º Aurélio Ferreira/Porfírio Júnior – 1.102 pontos; 10º Francisco Guimarães/Marcos Malta – 1.332; 11º Armando Silva/Paulo Roberto – 1.999 pontos; 12º Luiz Cravo/Ismar Coelho – 2.336 pontos; 13º Levi Cravo Filho; 14º Moacir Otolino/Mário Americano – 9.936 pontos; e 15º Galileu Jenisech e Sra. 11.510 pontos.

52 – CIRCUITO DA BARRA EM SALVADOR (17/12/1961)

O encerramento da temporada automobilística de 1961 ocorreu no dia 17 de dezembro, com a realização do “Circuito da Barra”, em Salvador Bahia, num circuito de 1.950 metros, que deveria ser percorrido em 50 voltas. A presença de dois dos principais participantes das Mil Milhas, foi o ponto alto do evento, com Marinho César de Camargo Filho vencendo a prova ao volante do DKW Vemag que tanto sucesso teve na prova paulista. O outro participante foi Ciro Cayres no Simca que chegou a liderar as Mil Milhas, que em Salvador terminou na segunda colocação. Em terceiro chegou o paulista Rubens Apovian com Volkswagen e em quarto o baiano Lulu Geladeira em DKW Vemag.

Com provas preliminares foram disputadas para carros “Standard” vencida por Bird Clemente com DKW Vemag ficando em segundo José Otaviano Cury, também de São Paulo com Volkswagen e ainda foi disputada uma prova para carros locais que foi vencida por Lulu Geladeira com DKW Vemag.

[Ver RESULTADOS 1961/21](#)



À esquerda: Ciro Cayres sendo cumprimentado pelo dirigente do Automóvel Clube da Bahia, Adriano Fernandes, vendo-se ainda na foto Jayme Silva e Bird Clemente. À direita, a Carretera DKW Vemag de Marinho Camargo.

53 –KART PAULISTA (17/12/1961)

Mais uma etapa do campeonato paulista de kart aconteceu no dia 17 de dezembro em Cotia, que teve os seguintes resultados:

CATEGORIA STANDARD – 1º Carlos Lázaro Júnior; 2º José Carlos Pace; 3º Júlio Thener; 4º Wilson Fittipaldi Jr.; 5º Marivaldo Fernandes; 6º Durval Viscardi; 7º Auro Aluizio Moura Andrade; 8º Giovanni Moschetti.

CATEGORIA ESPECIAL – 1º Durval Viscardi; 2º Maneco Combacau; 3º Carlos Lázaro Júnior; 4º Júlio Thener; 5º Carlos A. de Oliveira; 6º Giovanni Moschetti; 7º José Roberto Freixo; 8º Carlos Mello.

54 – CAMPEÕES PAULISTAS

Já no decorrer do ano de 1962, o Automóvel Clube do Brasil - ACB e Automóvel Clube do Estado de São Paulo – ACESP, homologaram o nome dos campeões paulistas de automobilismo de 1961.

Como somente foi disputada uma prova válida para o campeonato, o “Circuito de Piracicaba”, os vencedores das provas disputadas nesse evento foram proclamados campeões paulistas.

Assim, os campeões foram os seguintes:

Categoria Esporte – Gilberto Demargos;

Categoria Mecânica Nacional Força Livre – Camillo Christófaru;

Categoria Mecânica Nacional até 2.500 cc – Waldimir Fakri;

Categoria Turismo Força Livre – Marinho César Camargo;

Categoria Turismo Standard acima de 1.301 cc – Chico Landi; e

Categoria Turismo Standard até 1.300 cc – Bird Clemente.



Camillo9 Christófaru (Mec. Nac.)



Chico Landi (Turismo + 1.301 cc)



Brida Clemente (Turismo - 1.30o cc)



Marinho Camargo (Turismo FL)