

Paulo Enéas Scaglione assume o departamento jurídico da FASP



Revista Oficial da Federação de Automobilismo de São Paulo
Ano 1 – Número 1 – Julho/Agosto de 2009

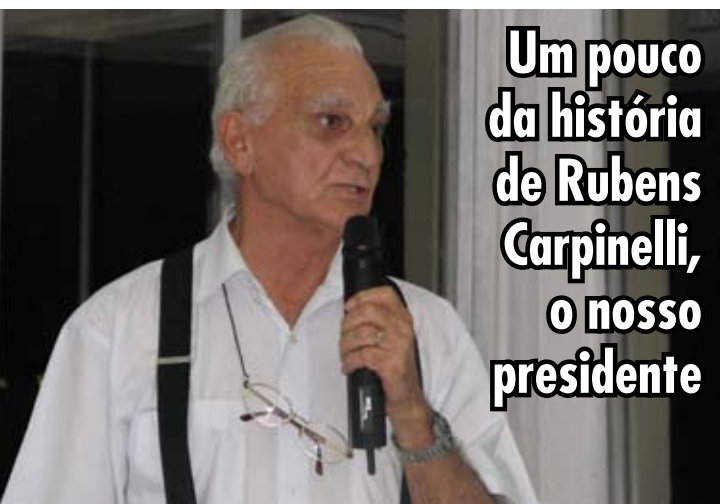


A família Giaffone é sinônimo de sucesso no automobilismo



FASP, 48 anos!

A Federação de Automobilismo de São Paulo está completando 48 anos de fundação e, para comemorar, a Gestão Rubens Carpinelli está lançando a “Revista da FASP”, dedicada à família do automobilismo paulista



Um pouco da história de Rubens Carpinelli, o nosso presidente



Phoenix Competições completa 12 anos acumulando conquistas

Luiz Carlos Secco: um dos pioneiros do jornalismo automobilístico



A Federação de Automobilismo de São Paulo é uma associação civil de caráter técnico desportivo, sem fins econômicos, fundada em 14 de julho de 1961, com sede e foro na Cidade de São Paulo, sito a Rua Luís Góis, 718 – Vila Mariana, São Paulo, Estado de São Paulo, e entidade máxima regional de administração do Desporto Automobilístico no Estado de São Paulo.

Presidente

Rubens Antonio Carpinelli

Primeiro Vice-Presidente

José Aloizio Cardoso Bastos

Segundo Vice-Presidente

Carlos Roberto Montagner

Diretor Secretário Geral/Superintendente

Carlos Roberto Montagner

Assessor Jurídico

Paulo Enéas Scaglione

Diretor de Marketing

Zezito Linhares

Presidente do Tribunal de Justiça Desportiva (TJD)

Mauro de Castilho

Presidente da Comissão Disciplinar do Tribunal de Justiça Desportiva

Lívio Piva Jr.

Presidente do Conselho Técnico Desportivo Paulista

Carlos Roberto Montagner

Diretor do Departamento Técnico

José Roberto Ricciardi

Diretor do Departamento de Kart

Cleacyr Scaglione

Diretor do Departamento de Rali

Gastão Afonso Hausknecht

Diretor do Departamento de Velocidade na Terra

Antonio Carlos Pinotti

Diretor do Departamento de Treinos

Roberto de Castro Barranco

Diretor da Comissão Desportiva do Interior

Antonio Carlos Pinotti



Conselho Editorial

Rubens Antonio Carpinelli, Zezito Linhares, Américo Teixeira Jr. (MTB 18.702)

Editor

Américo Teixeira Jr. - revistadafasp@faspnet.com.br

Revisão

Suzane Rzepian (MTB 17.258)

Fotógrafa

Silvia Linhares

Arte

Giselle de Aguiar Pires

Assessoria Gráfica

Lastri Studio e Editora

Colaboraram nesta edição

Texto: Edemilson Luz, Sérgio Sultani, Vinícius Nunes, Zezito Linhares - Fotos: Cláudio Laranjeira, Luca Bassani, Miguel Costa Jr., Vinícius Nunes.

Tiragem desta edição

2.000 exemplares

Impressão

Cia Litográfica Ypiranga

Redação: Federação de Automobilismo de São Paulo
Rua Luís Góis, 718 - Vila Mariana - São Paulo - SP
CEP: 04043-050 - Tel.: (11) 2577-0522
www.faspnet.com.br - administracao@faspnet.com.br

Lucas Bassani e Vinícius Nunes (abaixo)



Sejam Bem-vindos!

“A Revista da FASP recebe a família do automobilismo paulista de braços abertos!”

Editorial

Quem conhece o professor Carpinelli sabe que um de seus principais objetivos na presidência da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) é promover a divulgação do automobilismo estadual. O site www.faspnet.com.br foi um grande passo nesse sentido, mas o professor queria uma ação mais ampliada no setor. Assim, quando o publicitário Zezito Linhares e eu fomos convocados pelo presidente para participar dessa empreitada, a orientação que o dirigente nos passou foi categórica: “precisamos fazer uma revista que valorize a família do automobilismo paulista”.

É esta, pois, a linha editorial da *Revista da FASP*, uma publicação destinada a ressaltar os inúmeros esforços que são feitos para que o automobilismo regional, mesmo diante das dificuldades que os altos e baixos da economia impõem, continue vibrante. Nesse sentido, nosso número inaugural surge justamente em uma ocasião festiva para a FASP. Fundada em 14 de julho de 1961, a entidade atua há 48 anos para a organização técnico-desportiva do automobilismo paulista.

Índice

Editorial	3	Automobilismo Paulista	10
Palavra do Professor	4	Phoenix Competições	13
Faspnet	5	Família Giaffone	14
FASP 48 anos	6	Memória do Esporte	17
Perfil Rubens Carpinelli	8	Luiz Carlos Secco	18

A história do esporte tem mostrado que o automobilismo de São Paulo não se fica circunscrito aos limites fronteiriços estabelecidos pela geografia. Pelo contrário, também no esporte a motor vale a máxima, há tempos cunhada: “São Paulo é a locomotiva do Brasil”. Evidentemente que vários fatores se aglutinaram para que esse estágio fosse alcançado, mas se não houvesse uma federação estruturada e agindo profissionalmente, os resultados positivos colhidos ao longo dos anos certamente não seriam os mesmos de hoje.

A *Revista da FASP* é uma oportunidade de reconhecer todos esses esforços. De início, além de contar a história de quase meio século da entidade, apresentamos um perfil do professor Carpinelli, rememoramos a história da família Giaffone, enumeramos as conquistas da equipe Phoenix Competições e homenageamos o jornalista Luiz Carlos Secco, um dos pioneiros das coberturas automobilísticas. Espero que gostem e boa leitura!



Fotos de Capa: Miguel Costa Jr. (Família Giaffone), Silvia Linhares (Carros no “Esse” do Senna e professor Rubens Carpinelli) e Vinícius Nunes (Phoenix Competições)

Palavra do Professor

Uma família chamada Automobilismo Paulista

Este é um momento de satisfação dupla para todos nós da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP). Além de comemorarmos o 48º aniversário de fundação da entidade, está sendo possível festejar a ocasião com o lançamento da *Revista da FASP*, um antigo objetivo desta presidência e agora, felizmente, concretizado.

Ao longo de meus diversos anos de atuação na FASP, tenho contato praticamente diário com jornalistas e não são raras as oportunidades em que ouço, às vezes, na forma de lamento, sobre o pequeno número

de revistas especializadas em automobilismo em nosso País. Concordo plenamente, principalmente com o histórico vitorioso e numeroso do nosso automobilismo em âmbito nacional e internacional.

Mas se o esporte carece de mais veículos impressos para a divulgação de suas competições – embora exista hoje uma ampliação enorme de exposição por meio da internet –, há um aspecto nesse mundo das corridas que tem menor espaço ainda, que é o da família. É justamente esse o nosso foco. A revista foi criada para ser um vínculo com a

família do Automobilismo Paulista.

Então, nada melhor do que lembrar o ocorrido no longínquo 1939, quando um menino de 11 anos, após um exame de admissão (comum na época) ingressou no curso ginásial. A sensação de ter acesso àquele que era considerado um dos mais importantes estabelecimentos de

ensino médio de São Paulo, era um sonho considerado até então irrealizável por um menino pobre, de origem humilde. A suntuosidade daquele templo de ensino nunca mais deixou de povoar a cabeça do menino, do jovem, do homem e do velho que hoje escreve estas lembranças.

Perguntarão os pacientes leitores, o que terá esse fato a ver com o automobilismo? É fácil explicar. O prédio situado na Rua Santa Izabel, 45, era o Colégio Oswaldo Cruz, na época, dirigido pela família Voss. Dr. Pedro Voss (por nós chamado de doutor Pedrão), Dr. Pedro Voss Filho (logicamente, doutor Pedrinho), Professor Enio Voss. Lá terminei meu curso ginásial, após o qual segui meu rumo.

Passaram-se os anos. A família Voss deixou a direção do Colégio. O Professor Quirino e sua família passaram a dirigir a instituição. A mesma se tornou uma Faculdade. Então, o que poderia ter se transformado apenas em uma gostosa lembrança nos recôncavos da memória, tornou-se uma nova realidade com a chegada ao automobilismo do neto do Professor Quirino. Sua posição na Faculdade e seu amor ao esporte automobilístico nos aproximaram e eu, depois de tanto tempo, estava novamente envolvido com a família responsável por aquele que na infância havia sido o “meu” Colégio Oswaldo Cruz.

São duas épocas tão distantes que se reencontraram ligadas por dois fatos tão diferentes e apaixonantes. Tenho o prazer de dizer que, mesmo com a diferença de nossas idades, encontrei um novo amigo. Sua atenção para com um antigo aluno (quando ele ainda nem havia nascido) do Colégio Oswaldo Cruz vem reforçar nosso sentimento. Sim, o automobilismo é feito de tecnologia e máquinas velozes mas, primordialmente, por pessoas que, impulsionadas pela paixão, fazem deste esporte algo tão intenso. É esse o motivo desta *Revista da FASP*, valorizar a verdadeira família que é o automobilismo de São Paulo.



Eduardo Amorim participa da temporada paulista com o Protótipo Scorpius

Fotos Silvia Linhares



Professor ladeado pelo superintendente da FASP, Carlos Montagner, e Eduardo Amorim, piloto e neto do professor Quirino

“A suntuosidade daquele templo de ensino nunca mais deixou de povoar a cabeça do menino, do jovem, do homem e do velho que hoje escreve estas lembranças”.

A FASP na Internet

A velocidade com que as coisas acontecem no dia-a-dia de todos nós é muito parecida com a realidade dos pilotos que vão para o treino classificatório. Quanto mais rápido, melhor. Lá nos anos 60, época em que a FASP foi fundada, um sujeito profetizou uma sociedade totalmente interligada pelas mídias eletrônicas. Era o professor McLuhan, o primeiro acadêmico a estudar a fundo a influência dos meios de comunicação sobre as pessoas. Mais de 20 anos antes do surgimento da Internet, ele dizia que, um dia, todo mundo ia poder receber informações onde quisesse.

Foi justamente com a preocupação de informar todo mundo sobre o automobilismo paulista, que outro professor, o Carpinelli, resolveu lançar o www.faspnet.com.br, site



oficial do esporte motorizado em São Paulo. A seu pedido e a partir de um projeto inicial apenas sobre informações regulamentares, em 2005, desenvolvemos um formato que tinha o objetivo de divulgar as categorias e seus pilotos. Com mais informações sobre as corridas, os pilotos poderiam utilizá-lo até na hora de buscar patrocínios.

O novo formato incluía um grande destaque para notícias, galeria de fotos (com divulgação especial dos fotógrafos) e área para fornecedores divulgarem seus produtos. Também de extrema importância, foi criada uma sessão para artigos sobre a história do nosso esporte, que muitas vezes ultrapassa a fronteira do Estado e do País.

Quatro anos depois, encontramos o Brasil com o acesso por Banda Larga consolidado e 62,3 milhões de usuários ao todo, número este superior à população de países como França, Itália, Espanha, dentre outros. Hoje, vendem-se mais computadores do que TVs no Brasil e temos 25,5 milhões de usuários residenciais. Filmes e transmissões de esporte na Internet também já são realidade. O mundo continua mudando em “velocidade de volta de classificação”, mas o automobilismo paulista está mais do que preparado para buscar a pole position. Visitem o Faspnet! (Por Zezito Linhares)

Velocidade no Asfalto terá etapa em agosto

Silvia Linhares



Calendário será mantido no mês de agosto

Com o cancelamento da prova Historic F1, a diretoria da FASP procurou a administração do Autódromo de Interlagos e conseguiu refazer seu calendário de tal forma que não mais será necessária a realização de uma rodada dupla no dia 1º de novembro. Isso foi possível porque a oitava etapa do Campeonato Paulista de Velocidade no Asfalto, a ser realizada no mês de agosto, retornou às datas anteriormente programadas. A programação para agosto é a seguinte: 12 e 13 de agosto - Treinos FASP; 14 de agosto - Treinos oficiais; 15 e 16 de agosto - Tomadas de tempos e provas.

Scaglione assume o setor jurídico

Vinicius Nunes



Paulo Scaglione retorna à FASP após oito anos na CBA

O advogado Paulo Enéas Scaglione, ex-presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), voltou a fazer parte do quadro diretivo da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP). O presidente da entidade, professor Rubens Carpinelli, assinou portaria no dia 30 de junho nomeando Scaglione como Assessor Jurídico, respondendo pelo Departamento Jurídico da FASP. Nascido no Rio de Janeiro, mas radicado em São Paulo, Scaglione foi presidente da CBA entre janeiro de 2001 e março de 2009, sendo substituído a partir de 16 de março pelo pernambucano Cleyton Pinteiro. Para iniciar seu mandato na Confederação, Paulo Scaglione deixou a vice-presidência da federação paulista, cargo que ocupava desde 1996.

Agende para 2010: GP Cidade de São Paulo

O GP Cidade de São Paulo, tradicional prova de longa duração da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP), que abre a temporada paulista e nacional, já tem as datas definidas para sua edição de 2010. Inserida nas festividades oficiais do aniversário da cidade de São Paulo, com o apoio da Prefeitura e da São Paulo Turismo, a concorrida disputa de 1000 km será realizada no dia 25 de janeiro. Esta será a quarta edição do evento automobilístico, desde o resgate que a FASP fez da prova, cuja origem é datada de 1936. O objetivo foi o de substituir a Mil Milhas Brasil, que deixou de ocupar essa fase do calendário após a internacionalização da prova de endurance, promovida pelo promotor Antonio Hermann.

Silvia Linhares



O resgate do GP Cidade de São Paulo foi feito pela FASP

FASP comemora

Fundada em 14 de julho de 1961, a Federação de Automobilismo de São Paulo fez do Estado, também no automobilismo, a “locomotiva” do Brasil

Aquela sexta-feira, 14 de julho de 1961, foi agitada. Em Paris, sob o comando do então presidente Charles de Gaulle, a França comemorava a data nacional da Queda da Bastilha. Em Washington, o presidente norte-americano John Kennedy discursava a respeito do “vasto Nordeste do Brasil”, preocupado com conflitos sociais que poderiam surgir com a pobreza. Em solo pátrio, o presidente Janio Quadros sancionava lei reguladora da loteria. Mas se nada disso tinha relação com o automobilismo, um acontecimento naquela noite marcaria para sempre o esporte em São Paulo e iniciava uma trajetória que hoje, 48 anos depois, continua sendo das mais ativas e profissionais.

Na ocasião, na cantada em verso e prova Avenida São João, uma assembléia de fundação realizada no número 1151, endereço do Centauro Motor Clube, foi criada a Federação de Automobilismo de São Paulo, sob a presidência de Paulo Machado de Carvalho Filho e Eloy Gogliano, presidente do Centauro, como o vice. Lá também estiveram Cláudio Daniel Rodrigues (Auto Sport Clube), Fernando Palmério (Automóvel Clube do Estado de São Paulo), Renato Lima Pedreira (Automóvel Clube Piratininga), Antônio Carlos Avallone (Automóvel Clube de Jundiá), Aloísio Assumpção Fagundes, Roberto Oliveira Rocha, Alfredo Ferreira da Costa, Wilson Fittipaldi, Mário Macedo Jr., José Brescia, José Martinez, Caio Marcondes Ferreira, Araguay Vieira Ribeiro, Gilberto Muniz, Agnaldo de Araújo Góes Filho e Ramon Buggenhout.

Aquele primeiro mandato, na verdade, esteve predominantemente sob as ordens de Gogliano, pois o presidente Machado de Car-



valho deixou o cargo e Gogliano permaneceu até a eleição seguinte. Tal constituição permitiu que a federação de São Paulo participasse da fundação da Confederação Brasileira de Automobilismo, em 7 de setembro de 1961.

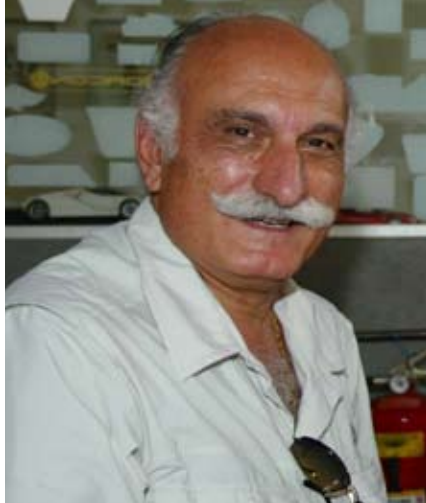
Em 1963, enquanto a Federação transferia sua sede para o Departamento de Educação Física do Estado, foi eleito Wilson Fittipaldi para presidente, que manteve Gogliano como vice. A chapa foi reeleita em 1965, ano em que Gogliano reassumiu o comando, visto que Fittipaldi requereu licença para tratamento médico. Foi neste segundo período de presidência interina exercida pelo fundador da Mil Milhas Brasileiras, ao lado de Fittipaldi, que a Federação ocupou o seu terceiro endereço provisório, passando para a Rua Cardeal Arcoverde, 119, Pinheiros, em imóvel alugado em 1966.

Em 1967, quando o pai de Wilsinho e Emerson Fittipaldi reassumiu a presidência, aproximava-se o período de novas eleições e, no novo pleito, foram eleitos Mário Amato e Antônio Sívio da Cunha Bueno para presidente e vice, respectivamente. Foi nesse mesmo período que o Autódromo de Interlagos teve iniciada uma grande reforma. Amato se manteve na presidência com a reeleição em 1969, tendo Mário Glauco Pati como vice. Ainda em 1969, a Federação mudou sua sede

para a Rua Arruda Alvim, no mesmo bairro de Pinheiros. No ano seguinte, na reinauguração do Autódromo de Interlagos, ocorreu a prova final do Torneio Internacional BUA de Fórmula Ford, vencido por Emerson Fittipaldi. A receita obtida naquele evento internacional permitiu que a presidência de então optasse por adquirir a sede própria da FASP, seu endereço até os dias atuais: Rua Luis Góis, 718, Vila Mariana. Foi neste local onde decorreu a presidência de Evânio Leme Nunes Galvão e Mário Cintra Gordinho Filho, seu vice, eleitos em 1971.

Oposição e intervenção

Na eleição de 1973, a FASP passou por uma transformação em seu grupo de poder, visto que ocorreu a vitória da chapa de oposição liderada por Reinaldo Giannattazio da Motta e Luciano Falzoni. Mas em novembro daquele mesmo ano, após intervenção da CBA, Ângelo Yannes Mendes Correa foi indicado como interventor. O motivo da ação foi uma falha na publicação do edital de convocação para a Assembléia Eletiva, que não indicava o Automóvel Clube de Sorocaba, embora com seu alvará em ordem e inclusive tendo votado via procuração por força de sua condição legal. Suspensa a intervenção tempos depois, foi eleito Wadih Helou.



Vinicius Nunes

Orlando Casanova presidiu a Federação durante dois mandatos consecutivos, de 1980 a 1985



Miguel Costa Jr.

Wilson Fittipaldi foi um dos fundadores da entidade estadual e a presidiu entre 1963 e 1966




Vinicius Nunes

Mário Pati foi vice-presidente na gestão presidida por Mário Amato no mandato 1969/1970

O esporte a motor vivia um momento de grande popularidade no Brasil em 1975. Emerson Fittipaldi já brilhava como bicampeão mundial de Fórmula 1, ao mesmo tempo em que José Carlos Pace vencia pela primeira vez na categoria e a primeira e única equipe brasileira de Fórmula 1 já estava em atividade com Wilson Fittipaldi Jr. E foi justamente naquele ano que foi eleito pela primeira vez o dirigente que se tornaria o mais popular presidente da FASP e cuja história se confunde com a própria trajetória do esporte nacional: Rubens Antonio Carpinelli.

Foram dois mandatos de Carpinelli nessa sua primeira fase na presidência da entidade. Camilo João Christóforo e Orlando Casanova foram seus vices. Secundado por Marco Antônio Lellis e Jair Santiago, Casanova foi eleito em 1980 e 1983. Marcos Augusto Corsini e seu vice Luiz Evandro Pimenta de Campos assumiram em 1986. Corsini foi reeleito em 1989, agora com Carlos Roberto Montagner na vice-presidência. Por renúncia do presidente, o mandato não foi concluído e, no novo pleito, Carpinelli retornou ao comando, posto que ocupa até hoje, tendo como vice, atualmente,

José Aloizio Cardoso Bastos. Antes, esse cargo fora ocupado por Casanova e por Paulo Enéas Scaglione, este entre 1996 e 2001, quando assumiu a presidência da CBA, passando Élcio de São Thiago para a vice-presidência.

Hoje, quem comanda a festa nacional francesa é Nicolas Sarkozy. John Kennedy passou à história e Barack Obama é a esperança norte-americana para tirar o país do buraco. No Brasil, o torneiro mecânico Luiz Inácio da Silva incorporou o apelido Lula ao nome e, tendo cursado a escola da vida, é o mais popular presidente da história do Brasil. Nesse meio tempo, após alguns percalços que a sua própria trajetória revela, a Federação se agigantou ao fazer automobilismo, criar talentos, promover categorias e modalidades, enfim, ser de fato uma federação de automobilismo. Um modelo de ação que há 48 anos está aí, à mostra, para quem quiser seguir. 

Fonte de pesquisa: A História da Federação de Automobilismo de São Paulo, de Sérgio Sultani

1961	Paulo Machado de Carvalho Filho e Eloy Gogliano
1963	Wilson Fittipaldi e Eloy Gogliano
1965	Wilson Fittipaldi e Eloy Gogliano
1967	Mário Amato e Antônio Sílvio da Cunha Bueno
1969	Mário Amato e Mário Glauco Pati
1971	Evânio Leme Nunes Galvão e Mário Cintra Gordinho Filho;
1973	Reinaldo Giannattazio da Motta e Luciano Falzoni.
1973	Ângelo Yannes Mendes Correa (1) e Wadih Helou (2)
1975	Rubens Antônio Carpinelli e Camillo João Christóforo;
1977	Rubens Antônio Carpinelli e Orlando Casanova;
1980	Orlando Casanova e Marco Antônio Lellis;
1983	Orlando Casanova e Jair Santiago;
1986	Marcos Augusto Corsini e Luiz Evandro Pimenta de Campos;
1989	Marcos Augusto Corsini e Carlos Roberto Montagner;
1990	Rubens Antonio Carpinelli e Orlando Casanova;
1992	Rubens Antonio Carpinelli e Orlando Casanova;
1996	Rubens Antonio Carpinelli e Paulo Enéas Scaglione;
2000	Rubens Antonio Carpinelli e Paulo Enéas Scaglione;
2001	Élcio de São Thiago assume a vice-presidência da FASP (3)
2004	Rubens Antonio Carpinelli e José Aloizio Cardoso Bastos
2009	Rubens Antonio Carpinelli e José Aloizio Cardoso Bastos

(1) Interventor (2) Presidente após a intervenção (3) Mudança em virtude da eleição de Paulo Scaglione para a presidência da CBA

Federação de Automobilismo de São Paulo

Fundada em 14 de julho de 1961
Rua Luis Góis, 718 - Vila Mariana
São Paulo – SP - CEP 04043-050
11 2577-0522 - www.faspnet.com.br

E-mails

Informações gerais

administracao@faspnet.com.br

Conselho Técnico Desportivo Paulista

ctdp@faspnet.com.br

Presidência

presidente@faspnet.com.br

Envio de notícias pelas assessorias de imprensa e informações do site
imprensa@faspnet.com.br

O Professor da sala de aula e do automobilismo



Nada representa melhor a força e a energia do automobilismo paulista do que Rubens Carpinelli, o presidente da FASP que tem dedicado sua vida ao magistério e ao esporte

Desde a sua fundação, em 14 de julho de 1961, a Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) teve vários presidentes, mas nenhum deles registrou no decorrer desses 48 anos uma permanência tão prolongada e foi alvo de tanto respeito e admiração como é o caso do professor Rubens Antonio Carpinelli, que quando o próximo dia 7 de setembro chegar, estará completando 82 anos. Professor de carreira por quase 50 anos, Carpinelli enfrenta os desafios de comandar a maior federação de automobilismo do Brasil com agilidade e sempre buscando fazer mais ainda. Prova disso é que a *Revista da FASP* foi idéia sua, mais um passo de acordo com o seu objetivo maior de dar eficiência empresarial ao setor de marketing da Federação para ampliar a exposição do automobilismo, pilotos da FASP e equipes de São Paulo. O primeiro passo nesse sentido foi dado com a criação do site Faspnet por Zezito Linhares, o diretor de marketing da entidade.

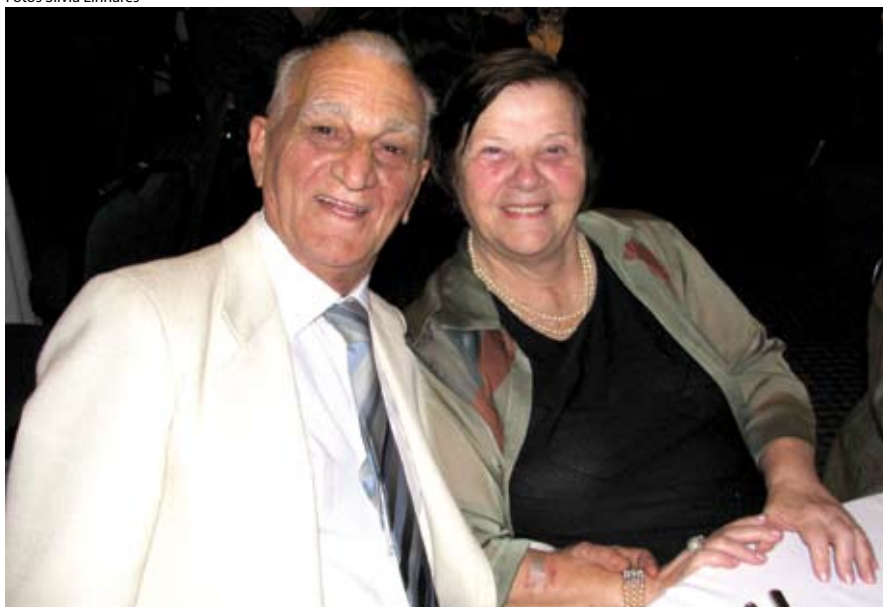
Sua passagem desde as salas de aula para as pistas de corridas, na verdade, foi resultado de uma "semente plantada" ainda nos anos 30, quando acompanhava o pai, o escultor Humberto Carpinelli, nas provas de rua que aconteciam naquela época. São lembranças vivas, por exemplo, a corrida realizada em 1935 ao redor do Pacaembu e o GP Cidade de São Paulo de 1936, na região do Jardim América, bairro nobre da cidade.

No Colégio Mackenzie, Carpinelli foi professor de então jovens pilotos que, mais a seguir, seriam dos grandes responsáveis pelo sucesso do automobilismo brasileiro, aqui e lá fora. Na hora da chamada, ecoavam nas salas de aula do tradicional estabelecimento de ensino paulista nomes como Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi Jr., Bird Clemente, Marcos Troncon e tantos outros. Motivado pelos alunos, o professor passou a prestigiar as competições das quais participavam os estudantes. O tempo foi passando até que, em 1962, foi convidado por Orlando Troncon, pai de Marcos, para entrar na Federação. O início foi pelo kartismo, chegando a presidente da comissão da modalidade e a chefe da equipe brasileira que participou de campeonatos mundiais na Europa com kartistas como Ayrton Senna da Silva, Carol Figueiredo, René Lofti e Walter Travaglini.

Sua relação com o tricampeão mundial foi, de certa maneira, tempestuosa. Carpinelli lembra que chegou a cortá-lo de uma delegação brasileira que participaria de um mundial de kart. A medida foi revertida pelo professor logo após o pedido de desculpas

“Em 1994, em Interlagos, Ayrton me abraçou emocionado e me agradeceu pelo que eu havia lhe proporcionado”

Fotos Silvia Linhares



Rubens Capinelli e D. Cecília, sua esposa há 60 anos e, portanto, a primeira dama do automobilismo paulista

“Para mim, Emerson Fittipaldi foi o nosso melhor piloto e tenho orgulho de ter participado da sua volta às pistas”

do piloto, mas mesmo assim a relação posterior, mesmo após a chegada de Ayrton na Fórmula 1, continuava formal. “Até que em 1994, aqui em Interlagos, ele passou pelos boxes em direção ao briefing, me viu e me abraçou emocionado, agradecendo no meu ouvido pelo que eu lhe havia proporcionado. Fiquei muito feliz e, logo depois, ele se foi naquele acidente estúpido”, relembra.

Emerson Fittipaldi

Professor Carpinelli não tem dúvidas ao afirmar que Emerson Fittipaldi foi nosso melhor piloto e a sua relação afetiva com o bicampeão mundial de Fórmula 1, nascida ainda na época de colégio, perdura até hoje. Foi este relacionamento que contribuiu para que Emerson retornasse ao automobilismo após deixar de pilotar na Fórmula 1, ao final da temporada de 1980, e o fechamento da equipe que levava seu sobrenome, anunciado no início de 1983. Em razão de seu envolvimento com o kart, Carpinelli sempre teve amizades com dirigentes da América do Sul. Um deles, em particular, ligou para ele,

em 1984, com uma conversa bem interessante. Residindo em Miami, o chileno falava em nome de um promotor cubano que, no ano anterior, havia organizado uma corrida de rua na famosa cidade da Flórida. Era um pedido de ajuda para que o professor indicasse um piloto de nome, dentre os grandes ídolos do Brasil, pois a primeira empreitada tinha dado prejuízo por causa das chuvas e a chance de recuperação era repetir a dose, mas formando um grid com vários pilotos de projeção internacional.

Íntimo do ex-piloto da Lotus, McLaren e Fittipaldi, Carpinelli sabia que as finanças de Emerson são estavam das melhores e viu naquela solicitação vinda dos Estados Unidos uma maneira de ajudar o ex-aluno. “Ele não quis nem conversa, mas eu insisti. Poderia ser uma alternativa porque ele ainda era jovem. Ele topou conversar, fiz a aproximação entre o cubano, o chileno, o Emerson e eles negociaram. Deu certo e foi o pontapé inicial do retorno dele às pistas”. Anos depois, Emerson deu de presente ao professor a sua carteira de piloto internacional da CBA, emitida em 1972, e cuja assinatura no documento é do próprio Carpinelli. Trata-se de uma das lembranças mais bem guardadas do vasto arquivo que possui, sob os cuidados zelosos de Cecília Carpinelli, sua esposa há 60 anos.

Professor Carpinelli ocupa atualmente o seu 8º mandato não consecutivo na presidência da Federação de Automobilismo de São Paulo, depois de ter ocupado todos os cargos possíveis na entidade paulista. Apesar de sua rotina absolutamente frenética, ele não dá sinais de ter perdido o entusiasmo, muito pelo contrário. Mas já pensa em seu sucessor. Nesse sentido, aponta para o superintendente da Federação e diretor de provas do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1, Carlos Roberto Montagner. No planejamento do presidente, trata-se do nome que, no futuro, poderá substituí-lo na cadeira de principal mandatário da FASP. Entretanto, esse é um assunto para ser tratado apenas no futuro. O atual mandato terminará somente em 2012 e, até lá, sua agenda está repleta de compromissos, projetos e, principalmente, preciosas lições para aqueles que querem aprender.

“Assumi todos os cargos possíveis e só fiquei afastado por três anos, quando perdi a reeleição para o Marcos Corsini”

Esporte para todos

**Sob a
responsabilidade
da Federação de
Automobilismo de
São Paulo, há no
Estado a prática de
cinco modalidades
do esporte a motor,
gerando atividades
técnicas, esportivas e
empregos**

Silvia Linhares





A FASP é uma entidade com ações que se estendem pelo ano todo e apresenta um calendário que inclui todas as modalidades do automobilismo de competição. Das provas no Autódromo Municipal José Carlos Pace (Interlagos) ao kartismo praticado em diversas praças, passando pelo rali, velocidade na terra e arrancada, tais competições cumprem diversos papéis. Além das funções técnicas e desportivas, o automobilismo se destaca também como um forte setor da economia. São inúmeros os empregos diretos e indiretos gerados nos campeonatos sob a alçada da Federação, com prestadores de serviços e fornecedores diretamente ligados ao esporte estadual, na capital e no interior.

Ao contrário de outros autódromos, Interlagos está repleto de eventos praticamente durante os 12 meses do ano. Embora a maior parcela deste período fique a disposição do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1, o calendário do Campeonato Paulista de Velo-

cidade no Asfalto ocupa parcela significativa dentre as datas disponibilizadas para uso da praça esportiva. As diversas categorias que formam o calendário de dez etapas ao longo do ano, entre fevereiro e dezembro, fazem deste campeonato estadual um dos mais diversificados em termos de opções técnicas e de orçamento. Na atual temporada, o certame é formado pelas categorias Marcas e Pilotos (Light e Super), Stock Paulista (Light e Super), Força Livre (Protótipos e Turismo), Spyder Race, Copa Fusca e as competições de carros antigos (Classic Cup, Clássicos de Competição e Históricos V8 5000). Há ainda as disputas de monopostos por meio da Fórmula São Paulo e da Super Fórmula 2.0.

No âmbito do kartismo, se no passado havia um único campeonato paulista, hoje a palavra de ordem é diversificação. Tal realidade se traduz pela existência de cinco campeonatos oficiais no calendário da FASP, cada um deles vocacionado a receber grupos característicos de competidores.



Muitas são as cidades espalhadas pelo interior do estado de São Paulo que desejam sediar provas dos certames estaduais de velocidade na terra em suas várias categorias em disputa

ECPA



As provas de arrancada estão entre aquelas que mais atraem participantes e público nas mais diversas praças

Cláudio Reis/Planet Kart



Com campeonatos diversificados, São Paulo mostrou a receita de como ampliar as disputas do kartismo nacional

Assim, a Federação é hoje responsável pelo Campeonato Paulista de Kart, Copa São Paulo Light de Kart, Campeonato Nova Skin de Kart, Campeonato Granja Viana de Kart e Campeonato Esporte Clube Piracicabano de Automobilismo (ECPA) de Kart.

Velocidade na Terra

A modalidade Velocidade na Terra tem sido a “porta” de entrada no automobilismo para muitos praticantes, visto a exigência orçamentária comparativamente menor e a possibilidade de levar o esporte para os mais diversos pontos do Estado. Nesse sentido, a temporada 2009 contempla os aficionados com as provas da Mini Fórmula Tubular no Campeonato Paulista de Velocidade na Terra. No Campeonato ECPA de Velocidade na Terra são disputadas as competições nas categorias Turismo, Fórmula Tubular e Fórmula Tubular Carburador. Somem-se os eventos de arrancada e rali e teremos, na prática, a verdadeira constatação do por que São Paulo é a “locomotiva” do automobilismo brasileiro. 🏁

TUDO NO FASPNET.COM.BR

O site da Federação de Automobilismo de São Paulo apresenta uma vasta gama de informação sobre os campeonatos. Pelo www.faspnet.com.br é possível consultar todos os regulamentos técnicos e desportivos, eventuais adendos, resultados corrida por corrida, além da classificação dos certames estaduais.

Parceria em todos os sentidos

Quando Eliana Zechini começou a namorar Luis Piccolo, ele já está envolvido com as pistas e, hoje, o casal faz da Phoenix Competições, de Diadema, uma equipe de destaque no automobilismo de São Paulo e nacional

Vinicius Nunes



Luis e Eliana Piccolo comandam a equipe Phoenix Competições e traçam projetos de crescimento

Luis Piccolo, morador de Diadema, desde a infância sempre foi apaixonado por carros. No final da adolescência, começou a namorar Eliana e já levou a moça para o “mau caminho”. Ele comprou um kart e os dois participavam de um campeonato no Parque do Pedroso, em Santo André, no ABC Paulista. Ela empurrava e ele guiava. Isso foi no início dos anos 90. Com o passar do tempo e as dificuldades na preparação do kart, Luis se dedicou a aprender sobre mecânica, trabalhou em uma oficina de um amigo e começou a preparar seu próprio carro, um Passat, que usava no Paulista de Arrancada.

Os resultados mostraram que estava no caminho certo e em 1998 foi campeão na categoria Turbo Super. Mas como os custos para desenvolver e manter um carro competitivo eram altos demais, partiu para o Paulista de Velocidade no Asfalto. Comprou um Voyage e fez algumas etapas sozinho, mas em pouco tempo foi procurado para dividir o carro e isso ajudou a custear as despesas. Novas conquistas foram obtidas, que resultaram em mais pilotos interessados nos carros sob os cuidados do piloto e preparador.

Eliana, por seu turno, assumiu toda a administração da Phoenix Competições, da cronometragem aos pedidos de peças, passando pela organização geral. Confessa que nunca teve vontade de pilotar. O que realmente gosta é cuidar dos carros, estar na pista e viagens. Nesses 12 anos, foram vencidos 15 campeonatos entre Paulista (Arrancada, Asfalto e Terra) e Brasileiro (Marcas e Terra), tudo isso sem falar dos vices. Também passaram pela equipe pilotos que correm nas principais categorias nacionais, tais como Renato Rattes, Rodrigo Navarro, João Marcelo e Beto Cavaleiro.

Atualmente disputando o Campeonato Paulista de Velocidade no Asfalto, na categoria Marcas e Pilotos, Luis prepara seis carros e também pilota em parceria, mas afirma que “minha alegria é quando meu piloto vai embora contente. Eu prefiro ter um carro mais fraco, assim, quando alguém diz que o meu é melhor, deixo dar umas voltas só para sentir quanto o carro do próprio piloto é melhor”.

Luis reitera que seu desejo é estar sempre nas pistas e, quando não puder mais correr, quer estar trabalhando. O Paulista garante à equipe uma boa renda, mas os intervalos do início do ano e de preparação da Fórmula 1 atrapalham bastante. Ele e Eliana sentem muita falta do Campeonato Brasileiro de Marcas e Pilotos não só pelos títulos, mas também em razão das viagens e os desafios de outras pistas. O motor home da equipe está parado há algum tempo e uma alternativa para cobrir o fechamento de Interlagos tem sido preparar e disputar etapas em Piracicaba.

A equipe desenvolve um projeto para iniciar em uma nova categoria nacional de Turismo, mas também não descarta a ida para a Stock Car. “Estamos nos planejando para a nova categoria. Além de ser Turismo e tração dianteira, todos vão começar do zero. Na Stock Car, teríamos de disputar com equipes mais experientes naquele tipo de carro”. Nessa empreitada, Luis preferiria ter um piloto que já conhecesse, pois o trabalho ficaria melhor por causa do entrosamento, mas revela uma admiração especial por Paulo Salustiano. “Ele é muito rápido, se adaptou bem ao carro novo, tanto é verdade que foi o primeiro a ganhar corridas com ele”. Já Eliana prefere destacar Beto Monteiro. “Ele é muito simpático e rápido, bastou poucas voltas no carro para baixar o tempo de pilotos de ponta”, comentou sobre um treino em Interlagos.

Independentemente do campeonato ou dos pilotos, estar na companhia de Luis e Eliana é muito agradável. A segurança, atenção e dedicação passadas por eles ajudam e muito nos resultados de quem está de capacete e logo atrás do volante preparado pela Phoenix Competições. (Por Vinicius Nunes)

ANO	RESULTADO E CAMPEONATO	PILOTO
2008	Vice Paulista de Marcas e Pilotos	Luis Piccolo
2008	4º na Mil Milhas Brasil	Renato Rattes
2007	Campeão Paulista Velocidade na Terra	João Marcelo
2007	Campeão 100 Milhas Piracicaba	Benedito Giannetti
2007	5º Brasileiro Velocidade na Terra	João Marcelo
2007	5º Brasileiro Marcas e Pilotos	Marcelo Camacho
2007	3º Brasileiro Velocidade na Terra	Alexandro Lemos
2006	Vice Brasileiro Velocidade na Terra	Wilson Segá
2006	4º Paulista Velocidade na Terra	João Marcelo
2006	3º Paulista Velocidade na Terra	Wilson Segá
2005	Vice Brasileiro Marcas e Pilotos	Alexandre Souza
2005	Vice Brasileiro Velocidade Terra	Marlon Fredizzi
2005	Campeão Paulista Velocidade na Terra B	Wilson Segá
2005	Campeão Paulista Velocidade na Terra A	João Marcelo
2005	3º Paulista Marcas e Pilotos	Renato Rattes
2004	Campeão Paulista Velocidade Terra A	João Marcelo
2004	Campeão Paulista Turismo N	Renato Rattes
2004	Campeão Brasileiro Marcas e Pilotos	Rodrigo Navarro
2003	Campeão Paulista Turismo N	Renato Rattes
2002	Vice Brasileiro Velocidade na Terra	Renato Rattes
2002	Campeão Taça Verão Turismo na Terra	Luis Piccolo
2002	Campeão Paulista Velocidade na Terra	Renato Rattes
2002	Campeão Paulista Turismo N	Renato Rattes
2002	Campeão Brasileiro Velocidade na Terra	Luis Piccolo
2002	12º na 30ª Mil Milhas Brasileiras	Piccolo e Rattes
2001	Campeão Paulista Velocidade na Terra	Renato Rattes
2001	3º na 500 Km Interlagos	Piccolo e Rattes
2001	3º no Paulista Turismo N	Renato Rattes
1998	Campeão Paulista de Arrancada	Luis Piccolo

Família Giaffone

Sucesso dentro e fora das pistas



Os irmãos Affonso e José Próspero Giaffone brilharam no automobilismo como pilotos e também como chefes de equipes e construtores, exemplos que levaram os respectivos filhos para jornadas igualmente vitoriosas no esporte que consagrou os pais





Affonso Giaffone Jr. não apenas foi um dos criadores da Stock Car, como também foi o promotor em uma das fases mais difíceis da categoria, quando a GM interrompeu o patrocínio

Um traço marcante do automobilismo é a família na intensa torcida àquele membro que participa das competições. Há casos, porém, em que a presença familiar ultrapassa os limites do mero incentivo e ganha contornos superlativos, como é o caso dos Giaffone. Capitaneados por Affonso Giaffone Jr. e José Próspero Giaffone, pilotos campeões e também vitoriosos como chefes de equipe e construtores, todos os filhos ingressaram no esporte e fazem do nome Giaffone uma constante em nosso automobilismo desde o final da década de 50.

O contato com as competições começou em casa mesmo, embora nenhum Giaffone tivesse se aventurado nas pistas antes de Affonso e Zeca. Na década de 50, o empresário Affonso Giaffone recebia em sua casa nomes como Chico Landi, Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari, Luigi Villorosi, Froilán Gonzalez, ou seja, a "Fórmula 1" da época. Os dois filhos do senhor Affonso começaram, meio escondidos, no kart. O primeiro deles data de 1958 e foi comprado por Affonso em prestações. Foram mais de 10 anos na modalidade a ambos conquistaram muitas vitórias e títulos importantes.

A passagem para os automóveis aconteceria no início dos anos 70, mas foi na Stock Car que Affonso e Zeca se tornariam referência. Além dos títulos nacionais que os dois Giaffone conquistaram, coube ao irmão mais velho ter uma atuação decisiva não só na criação da categoria, ainda em 1979, mas principalmente na manutenção da Stock Car,

Cláudio Lorangeira



(Da esquerda para a direita) Affonso Giaffone Neto, Affonso, Franco, André e Sandro: Affonso e seus quatro filhos que sempre estiveram fortemente envolvidos com o automobilismo de competição no Brasil e também no exterior

quando a General Motors do Brasil deixou de patrocinar a categoria. Affonso foi campeão brasileiro de Stock Car em 1981, depois de andar em Divisão 3, Divisão 1, Classe C e Protótipos. Zeca foi nessa mesma linha e faturou o título nacional em 1987. Hoje, é o principal construtor de carros de corridas do Brasil, sendo responsável pelos chassis da Stock e demais categorias que formam a programação da Copa Nextel.

Mas já nos tempos da Stock Car a filharada acompanhava os pais e todos eles, sem exceção, ingressaram no automobilismo. Dos quatro filhos de Affonso, Affonso

Giaffone Neto teve uma destacada carreira em monopostos, sagrando-se campeão da Fórmula 3 Sul-americana e Brasileira, além de ter participado de categorias top, como a Fórmula Indy. No Brasil, participou também de campeonatos de Turismo e atualmente é engenheiro da equipe de Ingo Hoffmann na Stock Car. Seus irmãos se dedicam atualmente à vida empresarial, mas também estiveram por muito tempo ligados às pistas. André e Sandro disputaram várias temporadas do Paulista e Brasileiro de kart e correram de monopostos no Brasil. Já Franco Giaffone, optou pelo autocross e rali.

Zeca Giaffone é pai de José Próspero Giaffone Filho, o Zequinha, e Felipe. Ambos foram campeões no kart e os grandes responsáveis pelo desenvolvimento dos karts ZF, fabricados por Zeca Giaffone nos anos 90. Foram diversos os títulos em São Paulo, no Brasil e na América do Sul até que ambos passaram para a Fórmula Chevrolet, da qual Felipe foi campeão. A seguir, os irmãos partiram para o automobilismo internacional via Estados Unidos, correndo na Fórmula Atlantic e Indy Lights. Foi quando Zequinha decidiu que chegara a hora de parar, de modo que os recursos fossem canalizados para a carreira do irmão caçula, enquanto ele se voltava para ajudar o pai nos empreendimentos automobilísticos da família, o Kartódromo Internacional da Granja Viana e a atual JL, fábrica construtora de chassis de competição, protótipos e preparadora de motores.

Seguindo na carreira, Felipe Giaffone correu pela Fórmula Indy, retornando ao Brasil onde, além de ser o responsável pela categoria Stock Jr. e de promover as 500 Milhas da Granja Viana de Kart, entre outras coisas, é piloto da equipe Volkswagen de Fórmula Truck e já tem um título de campeão brasileiro, conquistado em 2007.

Desse modo, fica claro que a família Giaffone, a primeira a ser homenageada pela *Revista da FASP*, desde aquelas primeiras aceleradas no kart de Affonso, em 1958, nunca mais parou. Sorte do nosso automobilismo. 🏁

Miguel Costa Jr.

Miguel Costa Jr.



Zeca Giaffone é o maior vencedor da prova de endurance Mil Milhas, com cinco vitórias, além de campeão da Stock Car



(Da esquerda para a direita, no primeiro plano) Zequinha Giaffone, Felipe e Zeca. O trio é responsável pelos chassis e motores da Stock Car, além de outros negócios no automobilismo

Memória do Esporte

Nossa história em primeiro lugar



José Carlos Pace (na inauguração do autódromo de Brasília, 1974) foi homenageado pelo Departamento de História

A Federação de Automobilismo de São Paulo tem buscado, com êxito, fazer um trabalho de resgate da memória do automobilismo paulista. Desde a inauguração do Autódromo de Interlagos, São Paulo é a sede a alguns dos maiores eventos da história do automobilismo nacional e, por ser a “casa” do automobilismo paulista, de suas retas e curvas nasceram grandes heróis. A *Revista da FASP* vai dar sua pequena contribuição nesse sentido, mas já há um vasto e meritório trabalho realizado no site da Federação.

Essa valorização dos nossos grandes ídolos e eventos marcantes começou quando o professor Rubens Carpinelli e Zezito Linhares convidaram o pesquisador Sérgio Sultani para abastecer o site com informação de relevância histórica, notadamente no que se referisse

Miguel Costa Jr.



O kartismo paulista (na foto, Rubens Barrichello) tem lugar cativo no acervo do Departamento de História da FASP

ao automobilismo regional paulista. Dessa forma, foi criado o Departamento de História e Estatística, com Sultani respondendo como o diretor responsável.

Três anos de pesquisa

Criado em 2006, já produziu peças de elevado valor histórico, a começar pela história da FASP. Seguiram-se personalidades de grande importância para o resgate da cultura automobilística paulista (Paulo Scaglione, Eloy Gogliano, Zeca Giaffone, Luiz Pereira Bueno, Elcio de São Thiago, Hélio Napoli, Cecílio Favoretto, Bruno Brunetti, entre outros) e demais pilotos, chefes de equipes, organizações esportivas, dirigentes e muito mais. Tudo isso no www.faspnet.com.br.



Arquivo Napoleão Ribeiro

O sinuoso “traçado” da vida

Divulgação



Na Faculdade, tive um colega chamado Reginaldo. Para minha admiração e surpresa, Reginaldo era primo desse pai e piloto vitorioso. Passaram-se os anos, veio a tão esperada formatura da faculdade e o Reginaldo também estava lá. Muito orgulhoso pela minha formação, meu pai, em contato com colegas antigos de profissão, conseguiu o meu primeiro trabalho como profissional. Efetuava cada tarefa sob minha responsabilidade com extrema dedicação. Compartilhar aqueles momentos com meus pais, com novos colegas e com a namorada não me absteve de acompanhar o automobilismo e o primo do Reginaldo em cada corrida que ele largava. Depois de muitos anos, andando pelos boxes de Interlagos, tive a gratíssima satisfação de conhecer aquele piloto vencedor – primo do colega Reginaldo- que estava prestes a deixar de pilotar profissionalmente. Minha emoção foi grande, pois ali estava um ídolo meu. Suas vitórias sempre me proporcionaram alegria e incentivo para continuar a sonhar e buscar satisfação na vida. Ele me confirmou que era o primo do Reginaldo.

Considero Interlagos, hoje, parte da minha vida. Lá, vejo com frequência o meu ídolo “aposentado”, agora acompanhando os pilotos Pedro e Marcos, seus filhos. São jovens corredores que seguem, pelas pistas, o mesmo traçado do vitorioso pai Paulo Gomes, o “Paulão”. Neste mês de comemoração dos 48 anos da FASP, Marcos Gomes foi o ganhador da quinta etapa da Stock Car, em Interlagos (foto). A alegria do “velho” Paulo Gomes demonstrou a grandeza da emoção que um filho pode retribuir e proporcionar para com seu maior ídolo, biológica e naturalmente denominado “pai”. (Por Sérgio Sultani)

As lições do mestre Seccão

O jornalista Luiz Carlos Secco foi um dos pioneiros na cobertura jornalística do automobilismo de competição e ajudou a formar toda uma geração de profissionais de imprensa no setor

A imprensa tem participado intensamente desta grande família que tem sido, ao longo dos anos, o automobilismo de São Paulo. Nomes destacados do jornalismo esportivo brasileiro, notadamente do automobilismo, iniciaram suas jornadas ou tiveram passagens marcantes pelo autódromo e pelo kartódromo de Interlagos. Poderíamos, em um único texto, enumerá-los a todos, mas não é este o propósito da Federação, mas sim o de distinguir um nome em cada edição para ser homenageado.

De acordo com esse propósito, nesse primeiro número da *Revista da FASP*, nada melhor do que começar essa maratona de reconhecimento por uma pessoa tão querida como Luiz Carlos Secco, um dos mais renomados jornalistas do Brasil e cuja carreira foi alicerçada no talento profissional, na capacidade de realização, no carinho para com os colegas e pela ética inabalável.

Foto fornecida pela Abiauto



Luiz Carlos Secco foi homenageado no ano passado pela Associação Brasileira da Imprensa Automotiva e recebeu seu prêmio das mãos de Paulo Rodrigues e Célia Murgel, presidente e vice-presidente da entidade, respectivamente

Silvia Linhares



Depois da sua destacada fase de redação, Secco angariou ainda mais prestígio e reconhecimento em razão de uma vitoriosa carreira como executivo de comunicação em grandes empresas da indústria automobilística, resultando hoje na Secco Consultoria, uma das mais requisitadas do setor. Mas foi justamente naquela fase primeira, principalmente na criação do *Jornal da Tarde (JT)*, em São Paulo, que a sua contribuição para o desenvolvimento e divulgação do nosso automobilismo foi histórica, marcada pela ousadia e pioneirismo.

Sob o comando de Secco, as atividades do automobilismo de São Paulo e dos principais eventos de âmbito nacional ganharam as páginas dos jornais da família Mesquita (*O Estado de S. Paulo* e *JT*), da mesma forma que os primeiros passos das carreiras internacionais de então sonhadores pilotos como Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi Jr., José Carlos Pace, Luiz Pereira Bueno, Ricardo Achar, Antonio Carlos Avallone, Ronaldo Rossi, José Maria Ferreira e tantos mais.

Mas enquanto revolucionava a cobertura jornalística do automobilismo de competição, Secco moldava profissionais que até hoje são

“Simultaneamente ao interesse da mídia, o Brasil passou a se destacar também em termos de dirigentes e em organização. Surgiram diretores de provas de nível internacional, como Mário Pati e Carlos Montagner; dirigentes esportivos como Piero Gancia, Charles Naccache, Rubens Carpinelli e Paulo Scaglione, e organizadores de provas como Tamas Rohonyi”.

referência no jornalismo. Para ficar apenas na área esportiva, basta pergunta para Reginaldo Leme e Castilho de Andrade: “Quem é o Seccão?”. Por certo, percorrerão longamente sobre ele, talvez até repetindo algumas lembranças que, em reconhecimento, já falaram e escreveram sobre Secco em tantas ocasiões.

O profissional foi também o “arquiteto” de outra medida pioneira do *Estadão/JT*, ao decidir pela cobertura *in loco* da temporada da Fórmula 1, prática que o Grupo Estado mantém até hoje. Era início dos anos 70 e ele próprio cumpriria esse desafio, mas designou Reginaldo Leme para o *Estadão* e Castilho de Andrade para o *JT*. Daqui, na chefia da editoria, Secco cuidava das edições com conhecimento de causa. Sua bagagem já vinha de muito e muito tempo, pois a cobertura do automobilismo em sua carreira data dos anos 60. Dessa forma, de kartódromo em kartódromo, de autódromo em autódromo, viu e participou da transformação da fase romântica para a profissional.

Vale, pois, a irrefutável constatação. Todos nós, jornalistas especializados em automobilismo, temos um mestre, cujo pioneirismo construiu o caminho para toda uma geração. Seu nome: Luiz Carlos Secco.