

1969 – PARTE I

1 – NOVO PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO

No dia 8 de janeiro foi empossado como presidente da Federação Paranaense de Automobilismo o piloto Paulo Emanuel Nascimento.

2 – INAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE FORTALEZA

Construído pela Associação Cearense de Volantes de Competição, foi inaugurado no dia 12 de janeiro o Autódromo de Fortaleza, no município de Eusébio (à época distrito), localizado a cerca de 20 quilômetros de Fortaleza, com pista asfaltada de 2.500 metros, que recebeu o nome de Autódromo Internacional Virgílio Távora, em homenagem ao ex-governador do Estado do Ceará.

A corrida foi organizada pelo Automóvel Clube do Ceará, com a supervisão da Federação Cearense de Automobilismo e intitulada “Prova Ministro Mário Andreazza”, em homenagem ao então Ministro dos Transportes, que muito colaborou para a construção do autódromo.

Essa prova reuniu 16 carros, sendo 9 do Ceará, 3 da Bahia, 2 de Pernambuco e 2 de São Paulo, e foi disputada em 65 voltas, perfazendo uma distância de 162,500 quilômetros.

Desde os treinos, se destacou o Puma VW do baiano Lulu Geladeira, que tinha como seus principais adversários os VW 1600 da Equipe SAEL, dos pernambucanos Samuel Cohen e Ramon Cortizo, o Interlagos do paulista e campeão brasileiro de 1967, Luiz Fernando Terra Smith, além do Karmann Ghia do cearense Tarcílio “Nenem” Pimentel.

O grid de largada ficou assim formado:

1ª Fila: 17 Lulu Geladeira (Puma VW) – 4 Ramon Cortizo (VW TC) – 18 Nenem Pimentel (Karmann Ghia VW).

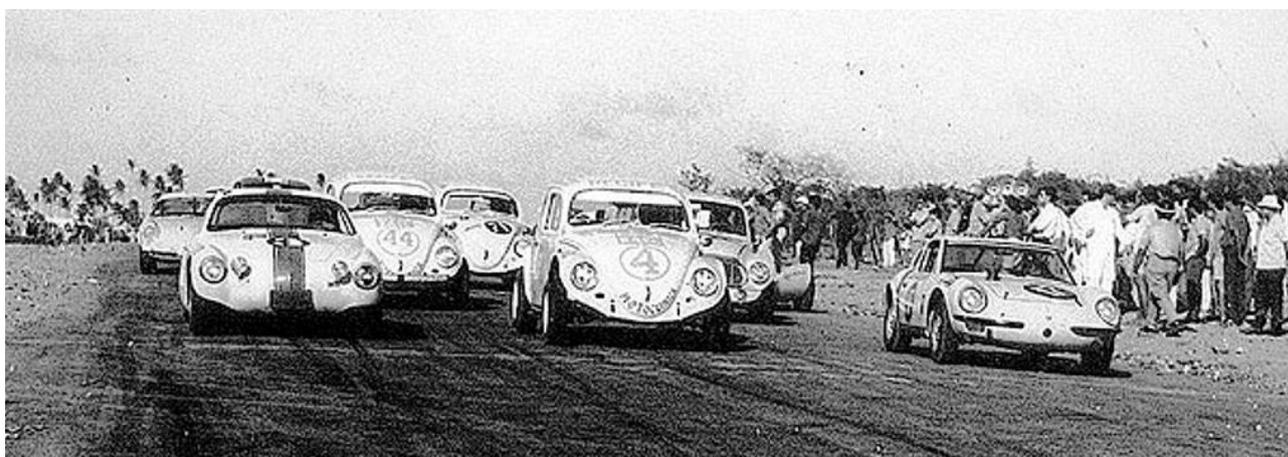
2ª Fila: 40 Armando Barbosa (DKW Vemag TC) – 44 Samuel Cohen (VW TC).

3ª Fila: 13 César Figueiredo (Protótipo VW) – 71 André Burity (VW TC) – 21 Luiz Terra Smith (Interlagos).

4ª Fila: 80 Antônio Cirino (Protótipo VW) – 28 Geraldo Magela (DKW Vemag) – 9 – Eduardo Amarílio (Simca)

5ª Fila: 12 Leonardo Godoy (R-1093) – 7 Carlos Fernandes (Simca) – 50 – Arthur Wichiman (DKW Vemag).

6ª Fila: 22 Luiz Filinto (R-1093) – 8 – João Quevedo (Simca).



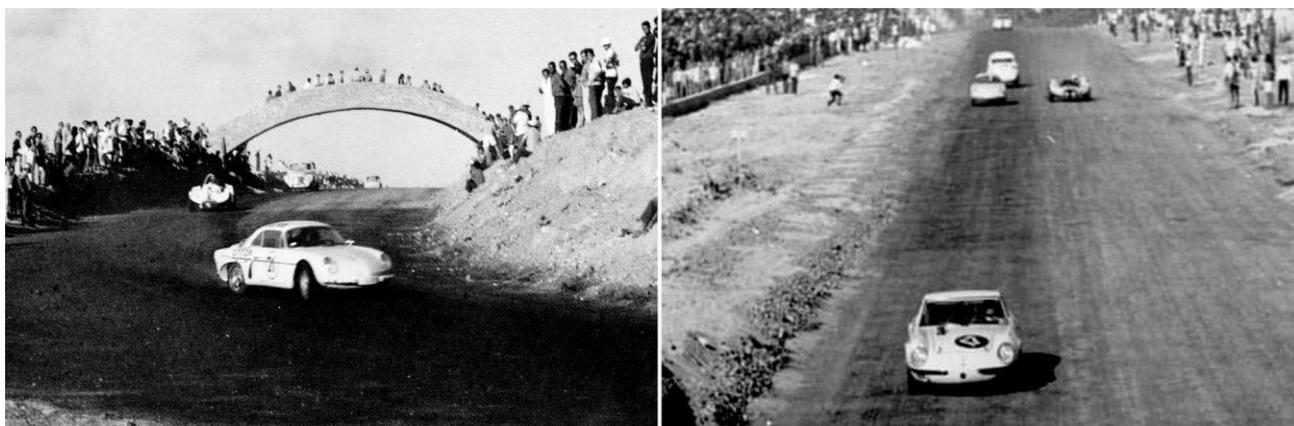
A largada da prova, com: Nenem Pimentel (Karmann Ghia), Ramon Cortizo (VW) e Lulu Geladeira (Puma) na primeira fila.

Se aproveitando de largar na primeira fila, Samuel Cohen assumiu a ponta, perseguido por Lula Geladeira, Luiz Fernando Terra Smith, César Figueiredo e Nenem Pimentel, mas ainda na primeira volta, Cohen foi ultrapassado, caindo para a quarta posição, enquanto Luiz Filinto, André Burity (VW 1600) e Ramon Cortizo eram obrigados a parar nos boxes para retirar os estilhaços dos respectivos para-brisas que havia quebrado. O primeiro carro a abandonar a corrida foi o Simca de João Quevedo sem embreagem.

A primeira parada nos boxes entre os líderes ocorreu na 19ª volta, quando o Interlagos de Smith começou a falhar, tendo que trocar as velas do motor. Nessa altura da corrida, Lulu Geladeira levava cerca de 30 segundos de vantagem para César Figueiredo, que corria em segundo, 45 segundos para Samuel Cohen, o terceiro, e um minuto para Nenem Pimentel, o quarto.

Pouco depois, Cesar Figueiredo entrou nos boxes com o trambulador de marchas do seu protótipo quebrado e, em seguida, Nenem abandonou com problemas no motor. Ramon Cortizo parou nos boxes na 25ª volta, com o para-brisas quebrado e foi substituído ao volante por seu companheiro de equipe, Samuel Cohen, que tinha abandonado a corrida. Assim, o que restou na corrida foi a tranquila liderança de Lulu Geladeira e o “show” de pilotagem dado por Terra Smith, que apesar de parar nos boxes mais duas vezes, registrou a melhor volta da corrida com o tempo de 1m26s0, média de 104,651 km/h. Ramon Cortizo recuperou bastante terreno em relação ao líder, mas não o suficiente para alcançá-lo terminando em segundo distante 40 segundos. O terceiro foi Antônio Cirino, que fez uma tocada à base da regularidade no seu Protótipo com motor VW de apenas 1.200 cc. O quarto foi Armando Barbosa e o quinto Carlos Fernandes.

[Ver RESULTADOS 1969/1](#)



Na foto da esquerda, Luiz Fernando Terra Smith (Interlagos), detentor da melhor volta da prova e, à direita, o Puma GT VW do baiano Lulu Geladeira, que venceu a prova.

3 – FALECEU CARLOS GUINLE

No dia 8 de fevereiro faleceu, aos 85 anos de idade, Carlos Guinle, que presidiu o Automóvel Clube do Brasil nos anos 1930 e 1940, sendo um dos mentores da criação do “Circuito da Gávea”, prova que inseriu o automobilismo brasileiro no cenário internacional. A família Guinle foi proprietária, entre outros, do Copacabana Palace Hotel e da Granja Comarí, que se tornou o centro de treinamento da seleção brasileira de futebol. Carlos era pai de Carlos Júnior, que já havia falecido e do playboy Jorginho Guinle, que se tornou famoso na sociedade carioca e brasileira.



Carlos Guinle, à esquerda, junto com o Presidente da República Getúlio Vargas e Herbert Moses, na Gávea

4 – HOMOLOGADO O ESTATUTO DA CBA

Foi homologado, por despacho do Ministro da Educação e Cultura, Sr. Tarso Dutra, do dia 21 de fevereiro de 1969, o Estatuto da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, ato que somente foi publicado no DOU de 2 de abril de 1969. Com esta homologação, caiu de vez, por terra, uma das argumentações do Automóvel Clube do Brasil, no fato da Confederação ainda não dispor de um Estatuto homologado pelo MEC, conforme era regra naquela época.

5 – TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DA FEDERAÇÃO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

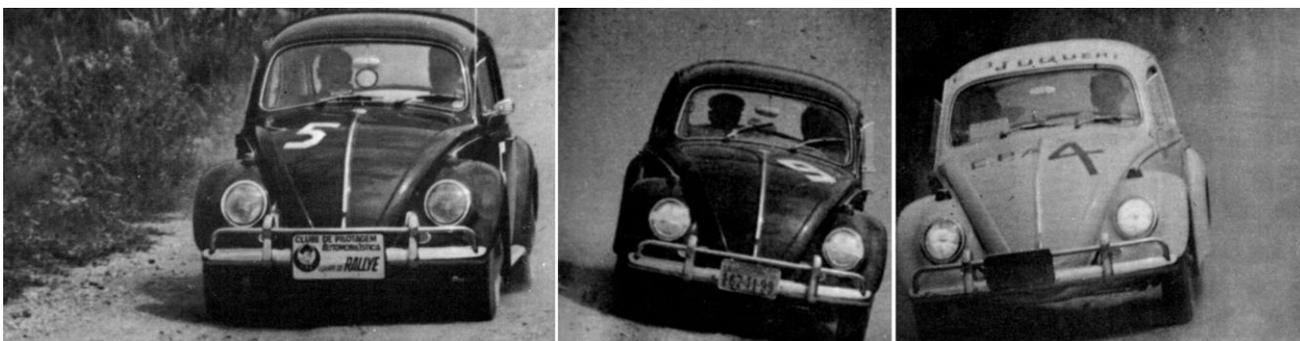
No dia 5 de março tomou posse o novo Tribunal de Justiça Desportiva da Federação Carioca de Automobilismo, que ficou assim constituída: Presidente – Eugênio Sigaud; Vice-presidente – Mário Marques Tourinho; Juízes: Charles Naccache; Coronel Luís de Aquino Leite; José Maria Mac Dowell; Afonso Castilho Freire; Serrano Neves; João Bosco de Medeiros Ribeiro; Gilberto Acar; e Fernando Mariano – Auditor – Jofre Gomes da Costa Júnior; Secretário: Lourival France Perez.

6 – I RALLY DE FRANCO DA ROCHA

Trinta e oito carros participaram da prova de abertura da Temporada Paulista de Rally, o “I Rally de Franco da Rocha”, evento disputado no dia 9 de março. O roteiro do Rally teve início em São Paulo, no estacionamento do Estádio do Pacaembu, seguindo para Itu pela Rodovia Castelo Branco, Cabreúva, Jundiaí até atingir Franco da Rocha, numa distância de 230 quilômetros, que teve a seguinte colocação final: 1º Peter Moacyr Beck/Arthur Antônio Mondin (SP) 5 - VW Sedan - 28,0 pp; 2º Hilde Lohrer/Alexandre Lohrer (SP) 9 - VW Sedan - 110,0 pp; 3º Luciano Rimbano/Josué Marques Jr. (SP) 17 - VW Sedan - 118,0 pp; 4º Luciano Niccolosi/Gian Rastelli (SP) 41 - VW Sedan - 120,0 pp; 5º José Alexandre Kemene/João Balarin (SP)

10 - VW Sedan - 143,0 pp; 5º João Balarin/José Alexandre Kemene (SP) 10 - VW Sedan - 143,0 pp; 6º Carlos Irineu Visetti/Mauro Feijó Costa Corrêa (SP) 7 - Karmann Ghia VW - 149,0 pp.

PILOTOS NOVATOS; 1º Nelson Seixas/Péricles de Freitas Ramos (SP) 4 - VW Sedan - 260,0 pp; 2º Arthur Welgand/Antônio Carlos da Silva (SP) 4 - VW Sedan - 298,0 pp; 3º Wando Rocha Amorim/Pedro Machado (SP) 6 - VW Sedan - 348,0; 4º Blaise Hutyra/Horácio Baena Pinto (SP) 6 - VW Sedan - 363,0 pp.



Carro nº 5 – Peter Moacyr Beck/Arthur Antônio Mondin, vencedor da prova; nº 9 – Hilde e Alexandre Lohrer, segundo colocado; e nº 4 – Nelson Seixas/Péricles de Freitas Ramos, vencedor entre novatos.

7 – FESTIVAL DE ESTREANTES E NOVATOS DE KART EM INTERLAGOS

Foi realizado no dia 16 de março, no Kartódromo de Interlagos, uma série de provas de kart para Estreantes e Novatos, que apresentou os seguintes resultados: 1 – Primeira prova para Estreantes: 1º Dionísio Tallocchi (264); 2º Roberto Mello (248); 3º Reinaldo Massia Jr. (239). 2 – Segunda prova para Estreantes: 1º Roberto D'Ávila (253); 2º-Raul Natividade Jr. (121); 3º Sérgio Pomerauther (249). 3 – Terceira prova para Estreantes: 1º José Rui F. Cunha (138); 2º Antônio D'Ângelo Neto (128); 3º Carlos C. S. Reis (8); 4º Laércio Gonçalves (107); 5º Antônio R. J. Guimarães (84). 4 – Quarta prova para Estreantes: 1º Milton S. Pereira (205); 2º Francisco J. Barreto Dias (202); 3º Aloísio A. Filho (30); 4º Ernesto Breda (229); 5º Efraim Zaclis (223). 5 – Primeira prova para Novatos: 1º Ronaldo Ferreira (185); 2º Cláudio Holschaver (49); 3º-Euzébio Hernandez (91); 4º Antônio A. Marchiori (106); 5º Alfredo Andreoni (125). 6 – Segunda prova para Novatos: 1º Valdomiro Delosini Fº (204); 2º Mário S. Durão (220); 3º Sérgio R. Gondolo (184); 4º James Stuart (218); 5º Heitor F. Carvalho (131).

8 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE DE KART

A abertura do Campeonato Paranaense de Kart foi realizado no dia 16 de março, com o seguinte resultado: 1º Edison Graczyk; 2º Dado Andrade; 3º Gilson Wichinetek; 4º Sérgio Viana; 5º Luiz Moura Brito; 6º Plácido Iglesias; 7º Peter Raab Iten; 8º João Lehman; 9º Luiz Alberto Daros. A prova de Estreantes foi vencida por Ubiratan Barcelos.

9 – I RALLY DA MANTIQUEIRA

A abertura do Campeonato Paulista de Rally ocorreu nos dias 22 e 23 de março com a realização do “I Rally da Mantiqueira”, prova da qual participaram 41 carros e que teve um percurso de aproximadamente 600 quilômetros, com largada no Estádio do Pacaembu, seguindo pela Via Dutra até São José dos Campos, Jambeiro, Caçapava, novamente pela Via Dutra até Pindamonhangaba, Campos do Jordão, Santo Antônio do Pinhal, Sapucaí Mirim, São Bento do Sapucaí, Paraisópolis, Itajubá, Piquete, Lorena, em seguida pela Via

Dutra, Estrada das Águas até São Lourenço, onde foi dada abandeirada de chegada. Resultado: 1º Jan Balder/Alfredo Maslowsky (SP) 5 - VW Sedan 1600 - 41,0 pp; 2º Michael Greeven/Luiz Fernando Mondin (SP) 21 - Karmann Ghia VW - 54,0 pp; 3º José Alexandre Kemene/João Balarin (SP) 20 - Karmann Ghia VW - 141,0 pp; 4º Brenno Tau/Dietmar Schupp (RJ) 2 - VW Sedan - 155,0 pp; 5º Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) 8 - VW Sedan - 167,0 pp; 6º Mário Guzzardi/Sérgio Nogueira (SP) 6 - VW Sedan - 179,0 pp; 7º Peter Moacyr Beck/Arthur Antônio Mondin (SP) 22 - VW Sedan - 192,0 pp; 8º Udo Baumgart/Horst Schupp (RJ) 1 - VW Sedan - 239,0 pp; 9º Hilde Lohrer/Alexandre Lohrer (SP) 23 - VW Sedan - 248,0 pp; 10º José Ivo Leite/César Maciel (SP) 30 - Karmann Ghia VW - 296,0 pp; 16º Heinrich Plagge/Siegfried Linder (SP) 23 - VW Sedan (1º Novato) - 542,0 pp; 19º Edgar Harry Schmitz/João de Tofolli (SP) 32 - VW Sedan (2º Novatos) - 820,0 pp; 20º Antônio Carlos da Silva/Antônio Carlos Moutinho (SP) 27 - VW Sedan (3º Novato) - 919,0; 21º Gilberto de Abreu/Flávio Colpaert (SP) 46 - VW Sedan (4º Novato) - 1028,0 pp; 24º Milton Pascowitch/José Pascowitch (SP) 54 - Karmann Ghia VW (5º Novatos) - 1461,0 pp.



Da esquerda para a direita: VW nº 5 de Jan Balder/Alfred Maslowsky, vencedor da prova; Karmann Ghia de Michael Greeven/Luiz Fernando Mondin, segundo colocado; e Karmann Ghia de José Alexandre Kemene/João Balarin, terceiro colocado.

10 – PROVA PREFEITO ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES

Prevista como abertura do Torneio Norte-Nordeste, foi organizada no dia 23 de março a prova “Prefeito Antônio Carlos Magalhães”, no Circuito da Avenida Centenário, em Salvador Bahia. Entretanto acabou não sendo válida para o campeonato, pois, por causa das fortes chuvas que caíram na capital baiana, as estradas ficaram interrompidas e com isso, os pilotos do Ceará, Pernambuco e Sergipe, que se inscreveram no evento, não puderam chegar a tempo para disputar a corrida.

Como prova preliminar foi disputada uma corrida para Estreantes e Novatos, vencida por Elias Dantas, com José Luiz Bastos em segundo e John Brusell em terceiro, todos pilotando carros VW Sedan 1300.



A largada da prova preliminar de estreantes e novatos.

Com os problemas de acesso à capital baiana, apenas dez carros, participaram da prova principal, sendo nove da Bahia e um de Sergipe, e tão logo foi dada a bandeirada de largada, assumiu a liderança o VW 1600 de Antônio Pitta Lima, seguido por Jaime “Dr. Jivago” Bahia com carro semelhante, André Burity (Puma VW da Escuderia AF); Maurício Frainstein (VW 1600 da Escuderia AF); Leonardo Godoy, Francisco Góes e Fred Leal.

Na segunda volta, André Burity assumiu a ponta, seguido por Frainstein e Bahia, enquanto Fred Leal desistiu com problemas no câmbio do seu VW 1600. Burity foi aos poucos aumentando sua vantagem para seus concorrentes, sempre tendo como seu principal adversário, Pitta Lima.

Maurício Frainstein, que corria na terceira colocação, parou nos boxes exausto e entregou o volante do VW 1600 da Escuderia AF, para Lulu Geladeira, que passou a recuperar o terreno perdido para Pitta Lima, até que este parou nos boxes com problemas na bomba de gasolina. Retornou pouco depois, mas de forma afoita acabou rodando e indo de encontro aos sacos de areia que delimitavam a pista, capotando e sendo obrigado a se retirar, com o piloto sendo levado para o hospital em estado de choque, mas felizmente sem qualquer problema mais sério.

Com isso, os dois carros da Escuderia AF foram conduzidos até a bandeirada de chegada, recendo-a emparelhados, mas com o Puma de André Burity tendo duas voltas de vantagem. O terceiro foi Leonardo Godoy e o quarto Francisco Góes Filho.

[Ver RESULTADOS 1969/2](#)



Os carros alinhados para a largada, debaixo de chuva na Bahia.

11 – REUNIÃO AUTOMOBILÍSTICA CIDADE DE CURITIBA

A II Reunião Automobilística Cidade de Curitiba foi realizada no Autódromo de Curitiba, localizado em Pinhais, no dia 23 de março, num programa constituído de duas corridas: uma para carros Turismo, Protótipos e Grupo VII e outra para os carros de Turismo Grupo 5.

Para a prova principal estavam inscritos as equipes Jolly Gancia, que levou para Curitiba três Alfa Romeo GTA, para Emílio Zambello, Wilson Fittipaldi Jr. e Mário Olivetti; a Equipe Cebem, que era a antiga CBE cujo nome foi mudado por seu novo proprietário, Aguinaldo Góes, com um BMW 2002 Schneitzer, para ser pilotado por Luiz Pereira Bueno; o Protótipo Caçador de Estrelas de Bica Vietnamis, equipado com motor Chevrolet V-8 de 6.997 cc; a forte Carretera Ford de Ângelo Cunha e o AC VW de Walter Hahn Jr, que fazia

sua estreia. Outro carro que também estreou nessa prova foi o Lorena GT com motor VW, que contou com a inscrição de dois carros, para o paulista Roberto Gomez (nº 28) e para o brasiliense Olavo Pires (nº 69).

Na prova para carros da categoria Turismo Grupo 5, o principal destaque era a presença do campeoníssimo Chico Landi, ao volante de um estreante Chevrolet Opala de 6 cilindros de 3.800 cc.

No sábado foram realizadas as provas de classificação. Pela manhã, Wilson Fittipaldi Jr., na Alfa Romeo GTA nº 25, registrou o melhor tempo com 1m07s4, ficando em segundo Bica Votnamis no Protótipo Corvette nº 34, com o tempo de 1m08s1 e, a seguir, Mário Olivetti (Alfa GTA nº 65), com 1m08s3, Ângelo Cunha (Carretera Ford nº 74), com 1m09s4, e Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA nº 23), com 1m09s4.

Entre os carros da prova da categoria Turismo, o mais rápido foi Chico Landi, com Opala, com o tempo de 1m17s1.

À tarde os carros voltaram à pista para uma segunda fase da prova de classificação, quando Zambello melhorou seu tempo para 1m05s8, ficando com a pole-position, enquanto entre os carros da prova para Turismo Grupo 5, Landi melhorou para 1m16s8, ficando em segundo José Antônio Madrid (Simca), com 1m18s6, e em terceiro Voltaire Castilhos, também com Simca, com 1m18s7.

Um pouco antes da prova de classificação, Luiz Pereira Bueno resolveu dar algumas voltas para se familiarizar mais com seu BMW e, quando se preparava para entrar na curva 1, teve as rodas travadas, vindo a capotar espetacularmente, dando três cambalhotas. Luizinho saiu praticamente ileso, apenas com alguns arranhões, porém, o carro ficou completamente destruído e impossibilitado de participar na prova.

No domingo, primeiramente foi disputada a corrida para carros Turismo Grupo 5, intitulada "Prova Governador Paulo Pimentel".

Chico Landi assumiu a dianteira, seguido por José Antônio Madrid e, logo na terceira volta, Madrid entrou nos boxes com problema de superaquecimento no motor do seu Simca, abandonando a prova. Com isso, Rodolfo Scherner Fº passou a ocupar a segunda colocação.

Equipado com dois carburadores Solex rodas de liga leve, pneus importados e freio a disco nas rodas dianteiras, o Opala, conduzido por Chico Landi não teve dificuldade em ir aumentando a sua vantagem até receber a bandeirada de chegada depois de completar 70 voltas, com Rodolpho Scherner Fº em segundo e Voltaire Castilho em terceiro.

A disputa que mais chamou a atenção do público foi travada entre Marcos Olsen (Corcel), Luverci Guimarães (VW) e Luiz Ricciardella (Corcel), que durou toda a prova, terminando com a vitória de Olsen, que, no entanto, ao final da prova acabou desclassificado, quando se recusou a apresentar seu carro para vistoria.

[Ver RESULTADOS 1969/3](#)



Na foto da esquerda, Chico Landi recebendo a bandeirada da vitória e, à direita, Voltaire Castilho (Simca), passando por Luiz Ricciardella (Ford Corcel).

A prova principal, “Presidente Artur da Costa e Silva”, teve a largada ao estilo Indianápolis e quando o pelotão chegou a aproximadamente 200 metros da linha de chegada, com o carro madrinha, um Fiat 124 Sport já se dirigindo para os boxes, repentinamente Bica Votnamis saiu da sua posição e largou em disparada, sem que a bandeirada de largada fosse dada. Imediatamente, os comissários de pista começaram a acenar para os carros no sentido de que parassem, para que fosse organizada nova largada. Antes de ser reiniciada uma nova volta de apresentação, os comissário desportivos decidiram punir Votnamis, com três voltas, depois de muita conversa na qual um grupo pedia a sua desclassificação. Depois desse contratempo, foi dada nova largada e, dessa vez, Emílio Zambello (Alfa GTA 23) assumiu a liderança, seguido por Wilsinho (Alfa GTA 25), Votnamis (Corvette 34), Lameirão (que havia substituído Olivetti na Alfa GTA 65, pois o carioca não pode participar da prova, sendo obrigado a retornar ao Rio de Janeiro), o AC VW de Walter Hahn Jr. e o sexto a Carretera Ford de Ângelo Cunha.



Na foto da esquerda, o estado em que ficou o BMW de Luiz Pereira Bueno depois do acidente, e nas outras fotos, os dois carros estreantes: 88 – AC-VW de Walter Hahn Jr., e 69 – Lorena GT VW de Olavo Pires

Na quarta volta o AC abandonou a prova e, com isso, as colocações ficaram assim: 1º Zambello; 2º Wilsinho; 3º Votnamis; 4º Lameirão; 5º Cunha e 6º Antônio Castro Prado (VW 1600 nº 84).



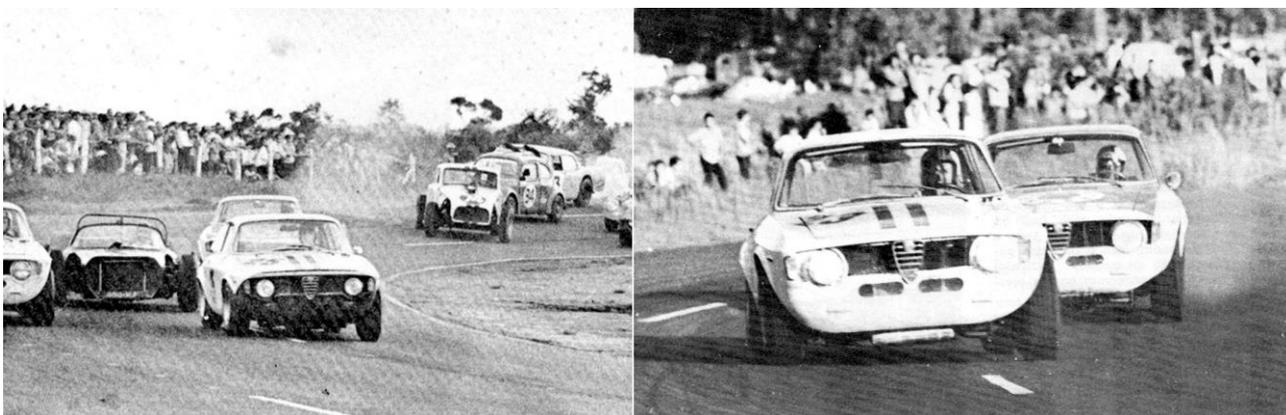
O grid de largada da prova principal.

E as posições se mantiveram inalteradas até quando Wilson Fittipaldi Jr. ao entrar na curva 1, no mesmo local em que Luiz Pereira Bueno havia capotado no sábado, teve uma roda quebrada e saiu da pista. Mesmo sabendo que perdia todas as condições de lutar pela vitória, correu até os boxes, pegou outra roda, se dirigiu até sua Alfa, efetuou a troca e retornou à corrida, para terminar na sétima posição.

O vencedor foi Zambello, que completou as 90 voltas da prova, recebendo a bandeirada de chegada praticamente emparelhado com seu companheiro de equipe, Francisco Lameirão, ficando em terceiro

Votnamis, os únicos a completarem as 90 voltas. Entretanto, como havia sido punido em 3 voltas, Votnamis acabou perdendo a terceira colocação para Ângelo Cunha, se classificando em quarto. O quinto foi Antônio Castro Prado, ao volante de um VW, carro com potência muito inferior aos que ficaram à sua frente, numa pista de que favorecia os carros maior potência.

[Ver RESULTADOS 1969/4](#)



À esquerda, logo após a largada da prova, com Wilson Fittipaldi Jr. na dianteira e vendo-se a carretera de Ângelo Cunha atravessada na pista, e à direita, as Alfa Romeo de Emilio Zambello e Francisco Lameirão.

12 – PROVA AUTOMOBILÍSTICA DE INHUMAS - GO

Num circuito muito difícil, com piso de terra, paralelepípedo e asfalto, curva de 180º e outras situações, foi disputada no dia 23 de março uma corrida, como parte das festividades do aniversário de fundação da cidade de Inhumas, em Goiás e que recebeu o nome de “30 Voltas de Inhumas”.

Quase quarenta carros participaram da prova que foi amplamente dominada pela equipe Minho, com o próprio Rêmulo Consort (DKW Vemag TC nº 14) terminando em primeiro, Dezinho Motta (Malzoni nº 22) em segundo e Hércules Niége (VW Sedan sem capota nº 18) em terceiro. O quarto colocado foi o brasileiro José Roberto Nasser (DKW Vemag nº 10).



À esquerda o carro vencedor da prova, pilotado por Rêmulo Consort e à direita, o DKW de José Roberto Nasser

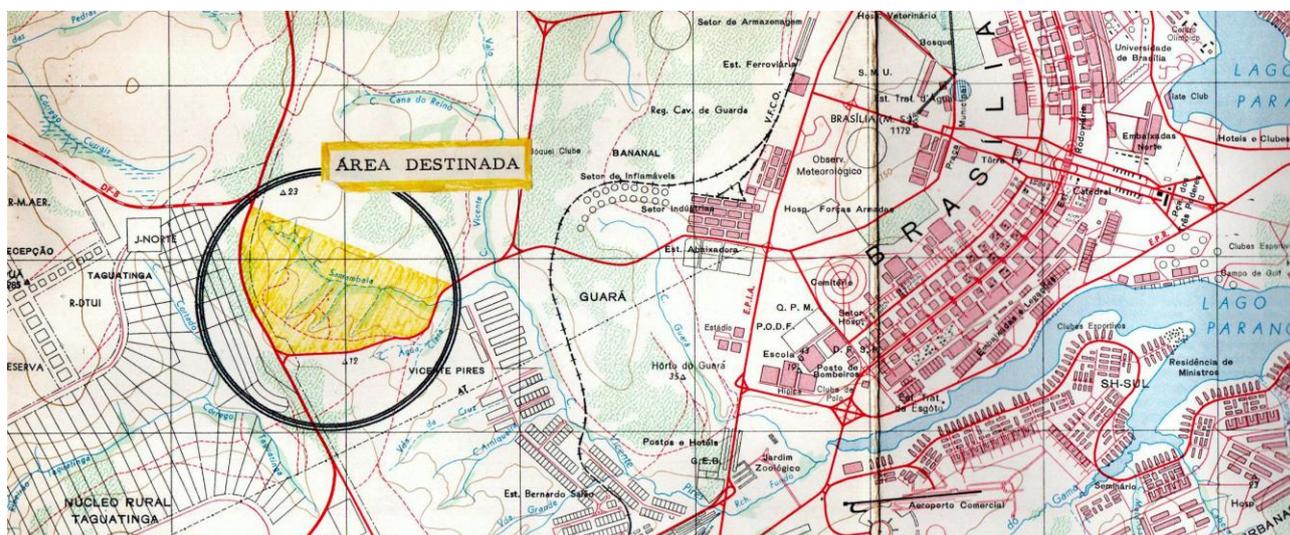
13 – KART NO PARQUE DE SÃO CRISTÓVÃO - RJ

No Campo de São Cristóvão foi disputada no dia 23 de março uma corrida de kart, em homenagem a Marianne Pereira, Secretária da Federação Carioca de Automobilismo, que teve o seguinte resultado: 1º

César Faria – 34 - Mini Riomar; 2º Dante Fracalanza – 31 - Tecno Parilla; 3º Mário Magalhães – 43 - Silpo Kart; 4º Luiz La Rocque – 51 - Mini Riomar; 5º Carlos Gagliano – 87 - Mini McCulloch; 6º Edgard Rocha – 36 - Mini Riomar; 7º Amadeu Gagliano – 81 - Silpo McCulloch; 8º Roberto Gonzalez – 40 - Mini Riomar.

14 – AUTÓDROMO PARA BRASÍLIA

No dia 25 de março, o Sr. Gilberto Teixeira, presidente da Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF, declarou que o arquiteto Oscar Niemeyer teria aceitado o convite para projetar o Autódromo Internacional de Brasília, que deveria ser construído próximo à “Granja das Águas Claras”, na Estrada Parque de Taguatinga – EPTG, num terreno de dez milhões de metros quadrados, à época demarcado por autorização do Prefeito Wadjô Gomide. O Autódromo, segundo o dirigente, deveria contar com a contribuição da Prefeitura do Distrito Federal (à época o DF não tinha Governador, mas apenas Prefeito) para a sua construção e seria administrado pela Federação. Apesar desse anúncio, e da elaboração de uma planta do circuito, o Autódromo não foi construído, voltando a ser discutido em 1973, quando foi construído no centro da cidade, próximo da Torre de TV.



A indicação do local onde deveria ser construído o Autódromo, na região que hoje se localiza São Vicente

15 – 100 MILHAS DE KART EM INTERLAGOS

Organizada pelo Kart Clube Paulistano e pelo Centauro Moto Clube, foram disputadas no dia 30 de março as 100 Milhas de Kart no Kartódromo de Interlagos, com o seguinte resultado: 1º Durval Viscardi/Tite Catapani (SP) Mini Riomar – 146 v - 3h01m43s8; 2º Gabriel Soobhie/Arnaldo Diederichsen (SP) Tecno Parilla – 145 v; 3º César Faria/Edgard Amaral Souza/Rodolfo Miranda (RJ) Mini Riomar – 145 v; 4º Totó Porto Fº/Lian Duarte (SP) Mini Riomar – 143 v; 5º Emílio Divani/Walter Travaglini Fº (SP) Jolly Parilla – 142 v; 6º Hugo Molena/Nico (SP) Mini Parilla – 141 v; 7º Antônio Bueno/Pascoal Memoli Jr. (SP) Mini Riomar – 141 v; 8º Ivan da Matta/Luiz Flávio Coelho (MG) Mini Parilla – 140 v; 9º Jacob Courosan/Arthur Berberian (SP) Mini Riomar – 139 v; 10º Nico/Marcos Troncon (SP) Mini Riomar – 139 v; 11º Antônio Lopes/Edgar Rabesca (SP) Mini Riomar – 138 v; 12º Paulo César Miranda/Paulo Roberto Miranda (RJ) Mini Riomar – 138 v; 13º Nilson Clemente/José Carlos Pace (SP) Mini Riomar – 138 v; 14º Manfredo Hollschauer/Carlos Sgarbi (SP) Mini Parilla – 137 v; 15º André Lopes/Eduardo Leal (SP) Mini Riomar – 135 v.



16 – CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA FORD – ZANDVOORT - HOL

Uma onda de pilotos brasileiros seguiu para a Inglaterra em 1969, na esteira das bem sucedidas participações de Ricardo Achcar e Antônio Carlos Avallone no ano anterior. Em fevereiro estiveram naquele país, fazendo testes, os pilotos Luiz Pereira Bueno, Ricardo Achcar, Milton Amaral e Norman Casari, causando grande impacto tendo em vista os ótimos desempenhos obtidos nesses testes.

Em março foi a vez de Emerson Fittipaldi seguir para o Reino Unido, tendo procurado, por indicação de Ricardo Achcar, o preparador de motores de Fórmula Ford Denys Rowland.

Emerson comprou um Merlyn Mk11A, que pintou de laranja, sendo preparado por Rowland, e fazendo seus primeiros testes em Lydden Hill.

A sua estreia foi no Autódromo de Zandvoort, na Holanda, para a disputa da 2ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula Ford, no dia 7 de abril. O brasileiro largou na pole-position na primeira bateria de classificação e liderou a prova até enfrentar problemas no motor do seu carro, sendo obrigado a abandonar depois de completar 4 voltas.

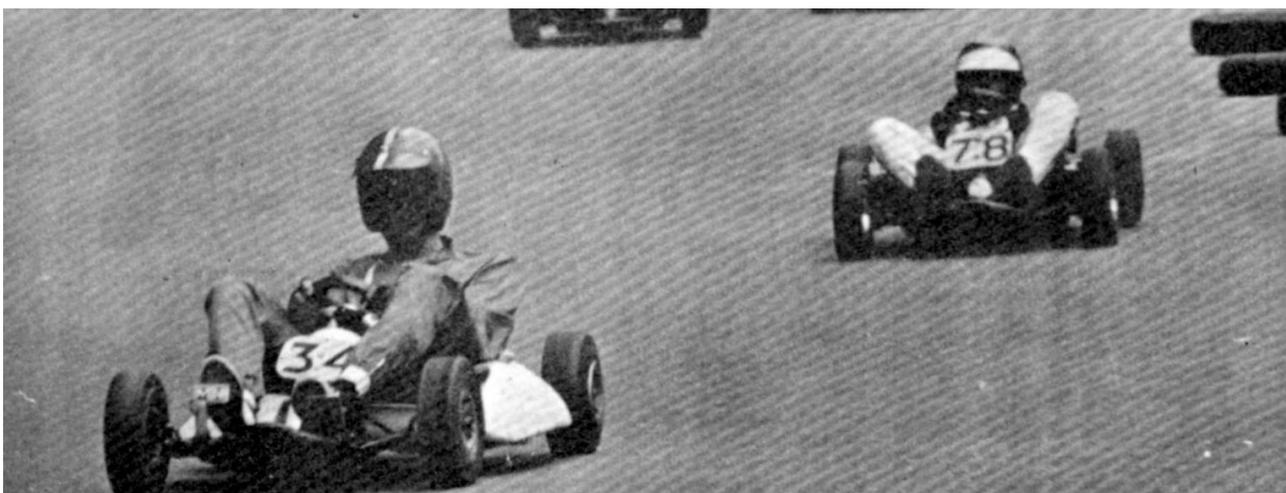
Na bateria final, o vencedor foi o inglês Tony Trimmer (Titan Mk4 Lucas) que completou 20 voltas, ficando em segundo o belga Claude Bourgnie (Lotus 61 Holbay) e em terceiro o inglês James Hunt (Merlyn Mk11A Goring)



Emerson Fittipaldi no Merlyn Mk11A

17 – 1ª ETAPA DA TAÇA GUANABARA DE KART – BANGU - RJ

A primeira etapa da Taça Guanabara de Kart foi disputada no dia 12 de abril no circuito improvisado no bairro de Bangu, apresentando o seguinte resultado: **1 – Categoria 100 cc:** 1º Rodolfo Miranda – 35 - Mini McCulloch – 34 voltas (60 pontos); 2º Paulo Furlanetto – 77 - Mini Parilla – 34 voltas (56 pontos); 3º Paulo Marinho – 89 - Mini Parilla – 34 voltas (54 pontos); 4º Roberto Gonzalez – 40 - Mini McCulloch – 32 voltas (52 pontos). **2 – Categoria 125 cc:** 1º Edgard Amaral Souza – 36 - Mini Riomar – 39 voltas (60 pontos); 2º Francisco Inglês – 67 - Mini Riomar – 39 voltas (56 pontos); 3º Paulo Reis – 69 - Mini Riomar – 38 voltas (54 pontos); 4º César Faria – 34 - Mini Riomar – 38 voltas (52 pontos); 5º Paulo César Miranda – 78 - Mini Riomar – 36 voltas (50 pontos); 6º Patrick Balvim – 79 - Mini Riomar – 35 voltas (48 pontos); 7º Gustavo Almeida – 82 - Mini Riomar – 35 voltas (46 pontos); 8º Mário Magalhães – 43 - Mini Riomar – 33 voltas (44 pontos); 9º Alfredo Veiga – 37 - Mini Riomar – 30 voltas (42 pontos); 10º Milton Pereira – 96 - Mini Riomar – 28 voltas (40 pontos); 11º João Carlos Oliveira – 6 - Mini Riomar – 27 voltas (38 pontos). **3 – Categoria 200 cc:** 1º Edgard Amaral Souza – 36 - Mini Riomar – 36 voltas (60 pontos); 2º Paulo César Miranda – 78 - Mini Riomar – 36 voltas (56 pontos); 3º Rodolfo Miranda – 35 - Mini Riomar – 36 voltas (54 pontos); 4º César Faria – 34 - Mini Riomar – 36 voltas (52 pontos); 5º Francisco Inglês – 67 - Mini Riomar – 35 voltas (50 pontos); 6º Carlos Barsali – 45 - Mini Riomar – 35 voltas (48 pontos); 7º Milton Pereira – 96 - Mini Riomar – 35 voltas (46 pontos).



César Faria (nº 34) seguido por Paulo César Miranda (nº 78) na prova disputada em Bangu.

18 – PROVA DE KART DO 20º ANIVERSÁRIO DO CENTAURO MOTO CLUBE

A prova de kart em comemoração ao 20º aniversário do Centauro Moto Clube foi disputada no kartódromo de Interlagos no dia 13 de abril, com corridas das categorias 100 cc e de 125 cc, sendo que ambas foram divididas em três baterias, com resultado final apurado pela contagem de pontos, apresentando o seguinte resultado: **1 – Categoria 100 cc:** 1º Walter Travaglini Fº - Jolly Parilla – 180 pontos; 2º Carlos Savoia - Mini McCulloch – 164 pontos; 3º Edward Belo Jr. - Mini McCulloch – 156 pontos; 4º Marcos Troncon - Mini McCulloch – 146 pontos; 5º Edgard Rodesco - Mini McCulloch – 144 pontos. **2 – Categoria 125 cc:** 1º Carol Figueiredo - Mini Riomar – 180 pontos; 2º Hugo Molena - Mini Parilla – 160 pontos; 3º Zeca Giaffone - FBM Kart – 156 pontos; 4º Durval Viscardi - Mini Riomar – 112 pontos; 5º Henry Strasser - Mini Riomar – 100 pontos.

19 – MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA

A abertura do Campeonato Brasileiro de Automobilismo aconteceu no dia 20 de abril com a disputa da tradicional prova “Mil Quilômetros de Brasília”, como vinha ocorrendo desde 1966.

Os principais concorrentes à vitória eram os carros das equipes Jolly Gancia e Cebem, novo nome dado à importadora dos carros BMW, que tinha sido adquirida por Aguinaldo de Góes a Eugênio Martins.

A Jolly Gancia se apresentou com três Alfa Romeo GTA, sendo a nº 23 para Emílio Zambello/Francisco Lameirão; a nº 25 para José Carlos Pace/Marivaldo Fernandes; e a nº 65 para Mário Olivetti/Pedro Victor Delamare. A Cebem inscreveu dois carros; um novo que substituíra o destruído por Luiz Pereira Bueno em Curitiba, com motor preparado pela Schneitzer, que seria pilotada por Luiz Pereira Bueno/Jan Balder e a mais antiga, com preparação Alpina, com Aguinaldo Góes/Ricardo Achcar.

Também eram considerados carros com condições de lutar pelos primeiros lugares, os novos AC fabricados por Anísio Campos, com três unidades: nº 88, com motor 1.600 cc, de Walter Hahn Jr./Angi Munhoz; o nº 89, também com motor 1.600 cc, de Fritz Jordan/Cláudio Daniel Rodrigues Filho; e o nº 90, com motor de 1.900 cc, de propriedade de Eugênio Martins, que seria pilotado por Bird Clemente/Anísio Campos.

Outro carro que fazia sua estreia era o Elgar 104GT, carro projetado pelo veterano piloto Enio Garcia, de Brasília, com carroceria inspirada no Porsche 904 e fabricado com chassi próprio e motor entre eixos, diferente da grande quantidade de protótipos com mecânica VW, que utilizavam a plataforma do próprio “fusquinha”.

Jayme Silva e Ugo Gallina se apresentaram com um FNM JK de chassi encurtado, que recebeu o nome de “Alfa Tornado”, em substituição ao tradicional JK da equipe Fúria/Camional.

O Fitti Porsche, de Wilson Fittipaldi Jr./Luiz Fernando Terra Smith, se apresentou desta feita equipado com um motor Volkswagen de 2.000 cc, em substituição ao Porsche.

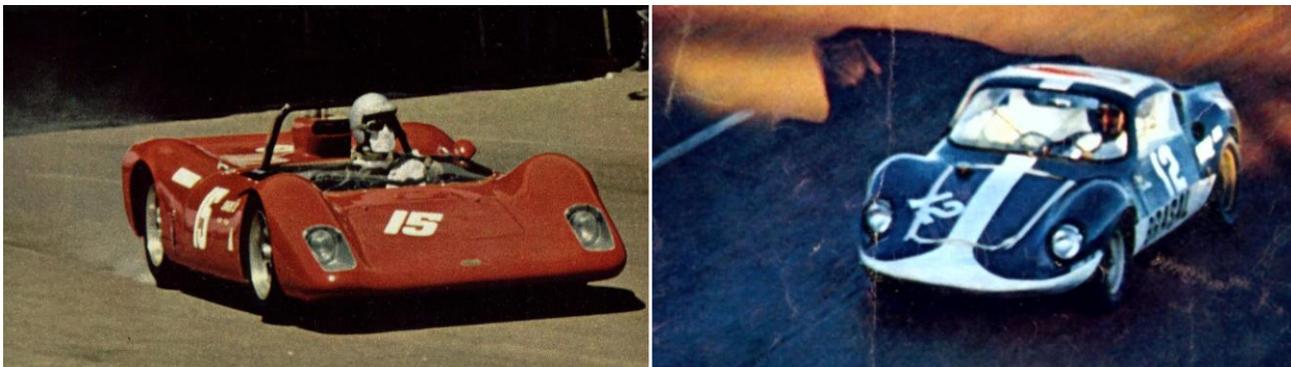
Mais uma estreia: a do Snobs, carro projetado por Ricardo Divila e Anésio Hernandez, com chassi tubular e motor Corvair, que seria pilotado por Eduardo Celidônio/Carlos Sgarbi.

Completavam a lista de inscritos diversos Volkswagen super preparados, protótipos com motor VW, Gordini, Interlagos, DKW, etc.

No sábado foram realizados os treinos, sem prova de classificação, uma vez que os organizadores, inadequadamente, admitiam que poderiam largar até 55 carros, um número excessivamente elevado e no sábado foi disputada uma corrida para estreantes e novatos, que tinha como objetivo principal promover a estreia de pilotos que correriam a prova dos Mil Quilômetros, entre eles a dupla Zeca Giaffone e Walter Travaglini, renomados kartistas, mas que não tinham feito nenhuma corrida de automóveis. Essa prova foi vencida por Carlos Alberto Sabbá que pilotou um “fusca” com motor de 1.700 cc, ficando em segundo lugar Marco Aurélio Faria (VW 1600). Em terceiro e quarto lugares ficaram, respectivamente, Zeca Giaffone e Walter Travaglini, ambos ao volante de VW 1500. O quinto foi José Márcio Toscano e o sexto Luiz Barroso Couto, ambos com carros VW Sedan.



A formação do grid de largada, para os “Mil Quilômetros de Brasília” foi feito por meio de sorteio dirigido, cabendo as duas primeiras posições aos campeões brasileiros: Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace, com a Alfa Romeo de Emílio Zambello completando a primeira fila.



Dois carros que estrearam nos Mil Quilômetros de Brasília: o Snobs Corvair nº 15 de Eduardo Celidônio/Carlos Sgarbi e o Elgar 104GT VW nº 12 de Enio Garcia/Toninho Martins.

A largada foi dada à zero hora, com Luiz Pereira Bueno assumindo a liderança no BMW nº 7, seguido por Francisco Lameirão e Marivaldo Fernandes, que largaram, respectivamente, ao volante das Alfa Romeo 23 e 25. Celidônio, no Snobs nº 15 era o quarto, em quinto vinha o BMW n 9 de Ricardo Achcar, em sexto o AC nº 88 de Walter Hahn Jr. o sétimo a Alfa Tornado nº 81 de Ugo Gallina, o nono a Alfa GTA nº 65 de Mário Olivetti, o nono o AC nº 89 de Fritz Jordan; o décimo o Fitti com motor VW 2000 de Wilson Fittipaldi Jr.; o décimo primeiro o Simca nº 22 de Carlos Alberto Braz; o décimo segundo o Elgar nº 12 de Toninho Martins, seguidos pelos Pumas nº 72 e 39, respectivamente de Luiz Evandro Águia e de Marcelo Campos.

Luizinho continuou aumentando a vantagem na liderança e na segunda volta a ordem era: 7 – 23 – 25 – 15 – 9 – 88 – 89 – 77 – 81 – 65 – 72 – 39 – 22 – 12.

Na sexta volta poucas alterações tinham ocorrido, notando-se o progresso de Wilsinho que corria em sexto, e a diminuição da distância entre os três primeiros que corriam praticamente juntos, com os dez primeiros passando na seguinte ordem: 7 – 23 – 25 – 15 – 9 – 77 – 89 – 88 – 81 – 65.

Entretanto, na sétima volta Francisco Lameirão entrou nos boxes com um pneu traseiro furado, deixando a luta pela liderança apenas entre Luizinho e Marivaldo e, quando os dois carros chegaram na curva larga de 90 graus da Estação Rodoviária, se depararam com três retardatários. Luizinho foi obrigado a frear, do que se aproveitou Marivaldo para passar tanto pelos retardatários, como pelo BMW, assumindo a liderança da prova. Com isso, a oitava volta foi completada com Marivaldo em primeiro, Luizinho em segundo, Achcar em terceiro, Celidônio em quarto e Wilsinho em quinto. Os AC de Jordan, que corria em sexto teve problemas com a embreagem, e abandonou.

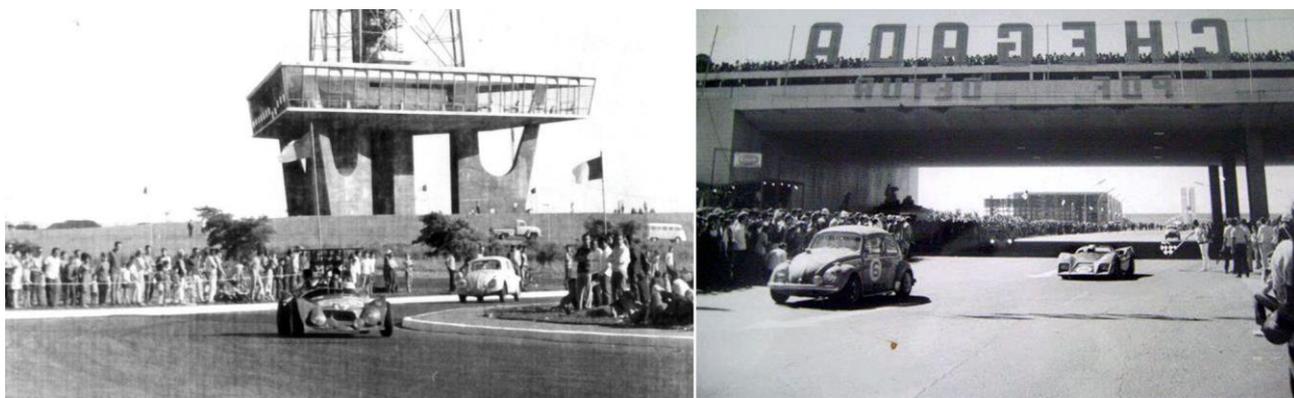
Com poucas alterações entre os primeiros, com duas horas de prova, Luizinho entrou nos boxes reclamando de um forte cheiro de óleo. Os mecânicos, então, verificaram que havia um vazamento no cárter, embora o manômetro não apresentasse qualquer anormalidade. O carro foi reabastecido de gasolina e de óleo e deveria retornar tendo ao volante Jan Balder, porém ao tentar dar partida no motor, verificou que estava travado e com isso abandonou com um pistão furado.

Com a desistência do BMW nº 7, a liderança de Marivaldo Fernandes/José Carlos Pace ficou tranquila, com grande vantagem para o BMW de Achcar/Góes, que era o segundo, seguido por Celidônio/Sgarbi, Snobs Corvair em terceiro, Wilsinho/Smith, Fitti 77 em quarto, Hahn/Munhoz, AC 88 em quinto, Jayme/Gallina, Alfa 81 em sexto, Olivetti/Delamare, Alfa 65 em sétimo, Águia/Ostrower, Puma 72 em oitavo, Campos/Da Matta, Puma 39 em nono e Zambello/Lameirão Alfa 23 em décimo.

Com três horas de corrida, o Fitti parou nos boxes com problemas no câmbio. Mesmo assim, Smith assumiu a pilotagem e continuou na corrida.

Às três e vinte, o Snobs que mantinha um excelente terceiro lugar teve que abandonar com o motor fundido. Com esse abandono, Pace/Marivaldo lideravam com Achcar/Góes em segundo e Olivetti/Delamare em terceiro, quando surgiu um problema sério na organização: houve um desentendimento entre o chefe da cronometragem e sua mulher, que jogou as anotações para o alto!

A direção da prova ficou sem um mapa para indicar as colocações. O Sr. Ramon Buggenhout procurou a equipe Brasal, da qual se socorria em casos semelhantes, mas dessa vez essa equipe não fazia o mapa da corrida. Aqui vale um parágrafo, eu sempre fazia o mapa da equipe, mas nessa corrida não pude participar e, com isso ele não foi feito. Então Ramon se dirigiu às equipes Camber e Lazzat, que faziam uma cronometragem em conjunto e decidiu adotar o mapa dessas equipes como oficial da prova.



À esquerda, passando pela curva da Torre de TV, o Camber VW de Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo aparece à frente do VW 1500 de Zeca Giaffone/Walter Travaglini e, à direita, na Estação Rodoviária, o VW 1600 de Paulo Mota Santos/Eduardo Coimbra e AC-VW de Walter Hahn Jr./Angi Munhoz.

Com a presença do sol parou definitivamente o Fitti de Wilsinho/Smith com quebra da caixa de câmbio, ao mesmo tempo em que o AC de Hahn/Munhoz perdia muito tempo com paradas sucessivas.

Em seguida surgiu uma confusão nos boxes: Aguinaldo Góes, pilotando o BMW nº 9 que ocupava a segunda colocação enfrentava problemas de freios e na entrada da curva dos boxes, foi obrigado a seguir em frente pelo “Eixo Monumental” para evitar um acidente. O piloto retornou à pista, mas, para não ter que dar uma volta completa pela pista, entrou nos boxes pela saída, o que era contra o regulamento. Mário Olivetti se dirigiu até o piloto protestando, ao mesmo tempo em que Ricardo Achcar informava a Aguinaldo que a equipe Jolly iriam apresentar protesto aos comissários desportivos. Então Aguinaldo deu um tapa no rosto de Olivetti e esse revidou, sendo preciso Luiz Pereira Bueno se colocar entre dos dois para acabar com a briga. Achcar assumiu a direção do BMW e retornou à corrida, enquanto os membros das duas equipes discutiam acaloradamente.

Marivaldo/Pace continuavam à frente, com a Alfa 65 de Olivetti/Delamare em segundo, beneficiados com a parada nos boxes do BMW 9.

Uma disputa que chamava a atenção ocorria entre os Puma nºs 72 e 39, do paulista Águia e do mineiro Campos, que durou até o carro do paulista entrar nos boxes com o para-brisa quebrado, num lance de grande emoção. Os dois carros corriam muito próximos, quando a tampa do motor do carro mineiro, que ia à frente se soltou a atingiu o paulista.

As colocações, nessa fase final da corrida eram: 1º Marivaldo/Pace (Alfa nº 25); 2º Olivetti/Delamare (Alfa nº 65); 3º Achcar/Góes (BMW nº 9); 4º Jayme/Gallina (Alfa nº 81); 5º Zambello/Lameirão (Alfa nº 23). Faltando cinco voltas, com o quarto lugar praticamente garantido, o carro de Jayme Silva teve uma válvula

caída dentro do motor! E, quando tudo parecia pacificado, faltando duas voltas, Pedro Victor Delamare entrou nos boxes para fazer um rápido abastecimento de gasolina e não saiu do carro na hora da operação. Luiz Pereira Bueno pegou no braço de Delamare e avisou-lhe que iria recorrer contra tal irregularidade. Pedrinho ligou o carro e partiu para terminar a corrida. Pouco depois Luizinho informou à equipe Jolly que não protestaria e que, se eles quisessem, podiam protestar o carro da sua equipe e, diante disso, essa equipe também decidiu não fazer qualquer protesto.

Assim, a corrida chegou ao seu final com Marivaldo/Pace me primeiro, Olivetti/Delamare em segundo, Achcar/Aguinaldo em terceiro, Zambello/Lameirão em quarto e um surpreendente VW 1600 em quinto, pilotado pela dupla de Ribeirão Preto Paulo Gomes/Antônio Cláudio Tarlá. O sexto foi um protótipo VW de Minas Gerais, pilotado pelo jornalista Boris Feldmann e por Kid Cabeleira. Apesar do motor fundido, Jayme Silva e Ugo Gallina ainda conquistaram a sétima posição. O melhor carro de Brasília foi o VW 1600 de Dirceu Bernardon/Ernani Roberto que terminou a corrida em oitavo lugar.

[Ver RESULTADOS 1969/5](#)



A Alfa Romeo GTA nº 25 de José Carlos Pace/Marivaldo Fernandes que venceu a prova quase de ponta a ponta.

20 – 4 HORAS DE FLORIANÓPOLIS

No dia 20 de abril foi disputada a prova 4 Horas de Florianópolis que foi vencida pela dupla Antônio Carlos Monteiro/Leonel Friedrich ao volante de um VW 1600. O Resultado da prova foi o seguinte: 1º Antônio Carlos Monteiro/Leonel Friedrich (RS) 41 - VW Sedan 1600 – 107 voltas (1º de 1031 a 1.600 cc); 2º César Otero/Ricardo Cláudio (SC) 13 - Simca Chambord (1º acima de 1.601 cc) – 103 v.; 3º Edson Viegas/Sérgio Whitters (PR) 93 - VW Sedan 1600 – 102 v.; 4º Affonso Ebbers/Bruno Castilho (PR) 1 - Renault 1093 – 101 v - (1º até 1.300 cc); 5º Moacir RosembergJanjão Freire (RS) 47 - VW Sedan 1600 – 101 v.; 6º Murilo Costa/Aurino da Rosa (SC) 66 - VW Sedan 1600 – 101v; 7º Neri Nascimento/Abelardo Félix (SC) 14 - Simca Chambord – 99 v.; 8º Luiz Moura Brito/Astolpho Macedo (PR) 12 - VW Sedan 1600 – 99 v.; 9º Afonso Iglesias/Ivan Iglesias (RS) 84 - Simca Chambord – 98 v; 10º Cassiano Koch/Luiz Carlos Diniz (RS) 97 - VW Sedan 1600 – 97 voltas.



Dois momentos da largada da prova, com destaque para o DKW 99 de Francisco Feoli/Roberto Giordani e o Corcel 110 de Fernando Esbróglgio na foto da direita.

21 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PARANAENSE DE ESTREANTES E NOVATOS

A primeira rodada do Campeonato Paranaense de Estreantes e Novatos foi disputada no dia 20 de abril, em 30 voltas pelo anel externo do Autódromo de Curitiba, totalizando 81 quilômetros. O vencedor foi Ivan Ferro Saboia, que pilotou um FNM 2000 JK, que atingiu a média de 117,718 km/h. A melhor volta da prova foi conquistada por Ricardo Valente (FNM 2000 JK), com o tempo de 1m23s5.

Os carros estavam enquadrados no grupo V da FIA, e participaram da prova 15 carros, divididos em três classes: “A” para carros Renault, VW e DKW; “B” Ford Corcel e VW acima de 1.300 cc; “D” – FNM, Simca, Karmann Ghia e Interlagos, estes dois últimos, embora fossem GT, poderiam participar dessa classe.

O vencedor da classe “A” foi Joaquim Souza Gomes, com um VW 1300, que foi o quinto na classificação geral, ficando em segundo César Mirani que pilotou um Renault 1093.

O segundo colocado geral e primeiro na classe “B”, foi o Ford Corcel nº 15 de Rogério Koch, ficando em segundo lugar na classe e quarto geral o Ford Corcel nº 33 de Paulo Camargo.

Ivan Saboia venceu na classificação geral e na classe “C”, ficando em segundo lugar na classe, e terceiro geral Mário Engmann com um Karmann Ghia.



O Ford Corcel nº 15 de Rogério Koch, vencedor da sua classe, e o Renault 1093 nº 22 de Roberto Stoppa.

22 – PRÊMIO VICTOR

O tradicional troféu “Prêmio Victor” ofertado pela Editora Abril aos pilotos que se destacaram no ano de 1968, foi divulgado no dia 22 de abril, sendo entregues pelo campeão mundial de Fórmula 1, Phil Hill, no dia 24 de abril, num coquetel realizado no “Salão Terraza Martini”, em São Paulo, sendo contemplados:

Piloto do ano Luiz Pereira Bueno; **Piloto de carros turismo** Emílio Zambello; **Piloto de protótipos** José Carlos Pace; **Piloto de fórmula Vê** Ricardo Achcar; **Piloto revelação** Alex Dias Ribeiro; **Mecânico do ano** Giuseppe Perego



Luiz Pereira Bueno e Phil Hill; Luiz Pereira Bueno e Alex Dias Ribeiro; e Phil Hill recebendo o troféu da Sra. Maria Luiza, do Terraza Martini, com o Sr. Victor Civita entre eles.

23 – 2ª ETAPA DA TAÇA GUANABARA DE KART – SANTA CRUZ

A segunda etapa da Taça Guanabara de Kart foi disputada no dia 27 de abril em Santa Cruz, com o seguinte resultado: **Categoria 125 cc:** 1º Paulo Christofer - Mini Riomar – 55 voltas – 60 pontos; 2º César Faria - Mini Riomar – 55 voltas – 56 pontos; 3º Patrick Balvim - Mini Riomar – 53 voltas – 54 pontos; 4º Eric Ateniense - Mini Riomar – 52 voltas – 52 pontos; 5º Alfredo Veiga - Mini Riomar – 52 voltas – 50 pontos; 6º Paulo César Miranda - Mini Riomar – 51 voltas – 48 pontos; 7º Pedro Nolasco - Mini Riomar – 49 voltas – 46 pontos; 8º João Carlos Oliveira - Mini Riomar -48 voltas – 44 pontos; 9º Francisco Inglês - Mini Riomar – 43 voltas – 42 pontos. **Categoria 100 cc:** 1º Rodolfo Miranda - Mini BM – 30 voltas – 60 pontos; 2º Roberto Gonzalez - Mini McCulloch – 30 voltas – 56 pontos. **Categoria 200 cc:** 1º César Faria - Mini Riomar – 55 voltas – 60 pontos; 2º Paulo Christofer - Mini Riomar – 54 voltas – 56 pontos; 3º Paulo Marinho - Mini Parilla – 54 voltas – 54 pontos; 4º Hélio Dacas - Mini Riomar – 51 voltas – 52 pontos; 5º Edgard Amaral Souza - Mini Riomar – 51 voltas – 50 pontos; 6º Mário Magalhães - Mini Riomar – 50 voltas – 48 pontos; 7º Carlos Gagliano - Mini Riomar – 47 voltas – 46 pontos; 8º Rodolfo Miranda - Mini Riomar – 41 voltas – 44 pontos.



Rodolfo Rocha Miranda venceu a prova da classe 100 cc

24 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE RALLY

No dia 27 de abril foi disputado o Rally do 20º Aniversário do Centauro Moto Clube, prova válida para a segunda etapa do Campeonato Paulista da modalidade. Participaram da prova 46 carros e a mesma foi disputada no percurso de 250 quilômetros, obedecendo ao seguinte itinerário: Largada no Parque do Ibirapuera, em São Paulo – Parelheiros – Marsilac – Santo Amaro – Itapecerica da Serra – Embu – Cotia – São Roque – Pirapora – Santana do Parnaíba – Barueri e chegada à capital paulista. O resultado foi o seguinte: 1º Jan Balder/Alfredo Maslowsky (SP) 5 - VW Sedan - 19,0 pontos; 2º Hilde Lohrer/Alexandre Lohrer (SP) 23 - VW Sedan - 15,0 pontos; 3º José Alexandre Kemene/João Balarin (SP) 20 - Karmann Ghia VW - 20,0; 4º Nicolau Jacó Neto/João Gilberto Khalil (SP) 12 - VW Sedan - 20,0; 5º Siegfried Linder/Heinrich Plagge (SP) 4 - VW Sedan - 20,0; 6º Brenno Tau/Dietmar Schupp (RJ) 2 - VW Sedan - 21,0; 7º Peter Moacyr Beck/Arthur Antônio Mondin (SP) 22 - VW Sedan - 22,0; 8º Arthur Mondin/Josué Marques Jr. (SP) 21 - VW Sedan - 22,0 ; 9º Edgar Harry Schmitz/João de Toffoli (SP) 32 - VW Sedan 23,0; 10º Mário Guzzardi/Sérgio Nogueira (SP) 6 - VW Sedan - 26,0; 11º Wando Rocha Amorim/Pérciles de Freitas Ramos (SP) 18 - VW Sedan - 26,0; 18º Nilson Weigand Berna/Arthur Weigand Berna (SP) 27 - VW Sedan - 87,0; 23º Walter Alves Vieira/Paulo Arruda Lopez (SP) 42 - VW Sedan - 160,0; 24º João Atsumi Murayama/Renato Deldebbio (SP) 37 - VW Sedan - 275,0 pontos.



Da esquerda para a direita: 5 – Jan Balder/Alfred Maslowsky, vencedor da prova; 23 – Hilde e Alexandre Lohrer, segundo colocado, e 32 – Edgar Harry Schmitz/João de Toffoli, vencedor entre os novatos.

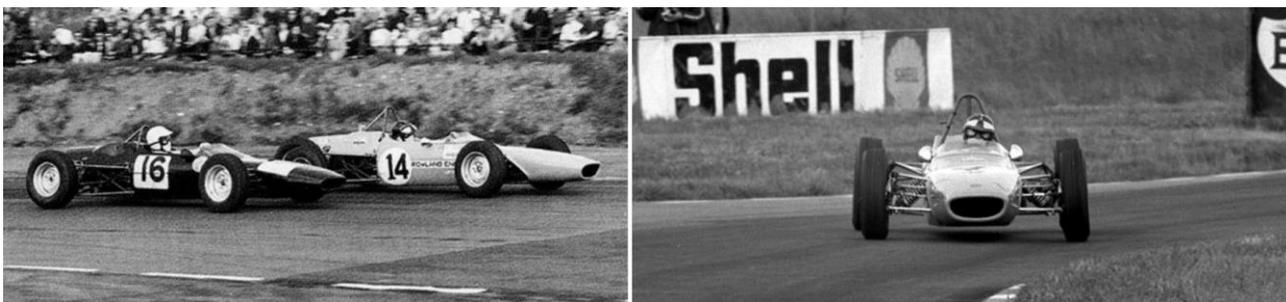
25 – I RALLY UNIVERSITÁRIO DE RECIFE

No sábado, 3 de março, foi realizado o I Rally Universitário de Recife, promovido pela Escola Politécnica da Universidade de Pernambuco e organizado pelo Automóvel Clube de Pernambuco. A prova foi disputada num percurso de 129 quilômetros, entre Recife e Caruaru e foi vencido por Carlos Eugênio César Casteleti/Gilberto Bianchi ao volante de um VW Sedan 1300. O segundo colocado foi Aristeu Morato, com VW Sedan 1300 e o terceiro Sérgio Drumond/Carlos Loureiro (Ford Galaxie 500).

26 – CAMPEONATO INGLÊS DE FÓRMULA FORD - SNETTERTON

No Autódromo de Snetterton, em Norfolk, Inglaterra, Emerson Fittipaldi, em sua segunda apresentação na Europa, venceu, no dia 4 de maio uma prova de Fórmula Ford. Essa foi a segunda vitória de um brasileiro em solo inglês. O primeiro foi Ricardo Achcar em 1968. Largando na pole-position, Emerson assumiu a ponta, seguido por John Wilson e em seguida, Wilson tomou a ponta, mas por pouco tempo, pois o brasileiro passou à frente para vencer com 5 segundos de vantagem e fazendo a melhor volta. Em terceiro

lugar chegou John Day e em quarto R. Roberts. Antônio Carlos Avallone que havia se inscrito na prova, não compareceu para a largada.



Emerson Fittipaldi (nº 14), venceu na sua segunda corrida de Fórmula Ford, a primeira na Inglaterra, mas teve que lutar muito com John Wilson (nº 16)

27 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE KART

A prova de abertura do campeonato paulista de kart, disputado em Interlagos, no dia 4 de maio, teve o seguinte resultado: 1 – Categoria 100 cc: 1º Walter Travaglini Fº - Jolly Parilla; 2º Carol Figueiredo - Mini McCulloch; 3º Elvio Divani - Jolly Parilla. 2 – Categoria 125 cc: 1 Tite Catapani - Mini Riomar; 2º Paulo Viscardi - Mini Riomar; 3º Durval Viscardi - Mini Riomar. 3 – Categoria 200 cc: 1 Gato Frediani- Mini McCulloch; 2º Henry Strasser - Mini Riomar; 3º Zeca Giaffone - Tecno Parilla.

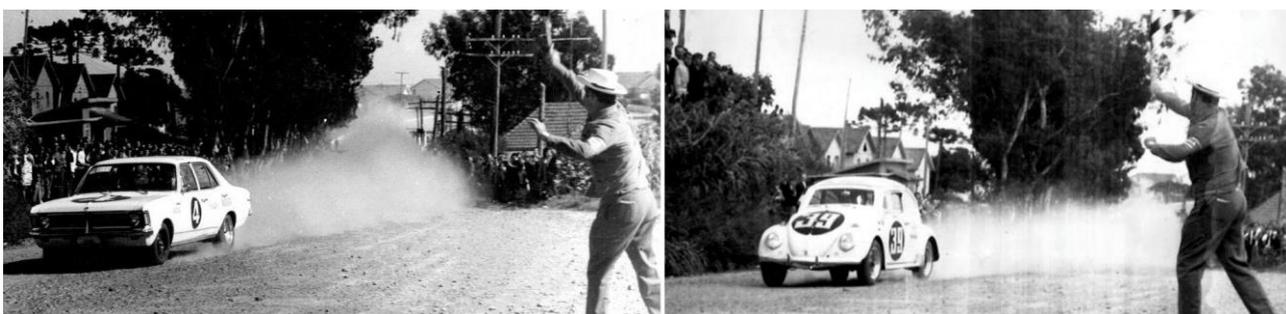
28 – PROVA VALE DO RIO DAS ANTAS - RS

O Campeonato Gaúcho de Automobilismo foi iniciado no dia 11 de maio, com a realização da prova “Vale do Rio das Antas”, prova de estrada, numa distância de 35 quilômetros entre Veranópolis e Bento Gonçalves. Essa prova marcou o retorno de Aristides Bertuol às pistas, ao volante de um Chevrolet Opala 3.800, que se sagrou vencedor da prova.

O campeonato gaúcho foi dividido nas seguintes categorias: Turismo Força Livre; Turismo Grupo 5 acima de 3.001 cc; Turismo Grupo 5 de 1.601 a 3.000 cc; Turismo Grupo 5 até 1.600 cc; Estreantes e Novatos de 1.601 a 3.000 cc; Estreantes e Novatos de 1.201 a 1.600 cc; e Estreantes e Novatos até 1.200 cc.

Os vencedores por categorias/classes foi o seguinte: Turismo Força Livre: Aristides Bertuol (Chevrolet Opala); Turismo acima de 3.001 cc – Aristides Bertuol (Chevrolet Opala) – Turismo de 1.601 a 3.000 cc – Voltaire Castilhos (Simca); Turismo até 1.600 cc – Raffaele Rosito (VW Sedan); Estreantes e Novatos de 1.601 a 3.000 cc – Jatyr Dall Oglio (FNM 2000 JK); Estreantes e Novatos de 1.201 a 1.600 cc – Valdir Melatti (VW Sedan) e Estreantes e Novatos até 1.200 cc – Fernando Onofrio (Renault Gordini)

[Ver RESULTADOS 1969/6](#)



Aristides Bertuol (Chevrolet Opala nº 4) venceu na geral, na Força Livre, e na Turismo acima de 3.001 cc, e Valdir Melatti (VW 1600 nº 39) na classe até 1.600 cc de Estreantes e Novatos.

29 – 6ª ETAPA DO LES LESTON TROPHY DE F-FORD – MALLORY PARK - IRL

Emerson Fittipaldi classificou-se em terceiro lugar em etapa do Campeonato Les Leston de Fórmula Ford, disputado no dia 11 de maio no circuito de Mallory Park, localizado em Caragh, no condado de Kildare, a poucos quilômetros de Dublin na Irlanda. Crawford Harkness com Lotus, liderou até seu carro apresentar problemas mecânicos, sendo superado por Dave Walker, também com Lotus, que se manteve na ponta até o final, seguido por Tony Trimmer em segundo e Emerson Fittipaldi que terminou a prova na terceira colocação. O quarto foi James Hunt. Walker completou as 20 voltas da prova no tempo de 23m27s2, Trimmer a 2,6 segundos e Emerson a 5,7 segundos do vencedor.



Os carros seguindo para o alinhamento de largada, com Dave Walker (44) à frente de Emerson Fittipaldi (36), e os carros já no grid, com Walker e Emerson ocupando as duas primeiras posições.

30 – CAMPEONATO INGLÊS DE F-5000 – BRANDS HATCH - ING

O brasileiro Antônio Carlos Avallone não terminou a 3ª etapa do Campeonato Inglês de Fórmula 5000, disputada no dia 11 de maio no Autódromo de Brands Hatch. Avallone que havia largado na 12ª posição, sofreu um acidente na volta 58, na prova vencida por Peter Gethin (McLaren M10A Chevrolet), ficando em segundo lugar Frank Gardner (Lola T142 Chevrolet) e em terceiro Keith Holland (Lola T142 Chevrolet).

[Ver RESULTADOS 1969/7](#)



Antônio Carlos Avallone (Lola T140 Chevrolet)

31 – RALLY A GUARUJÁ – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA

A terceira etapa do Campeonato Paulista de Rally foi disputado no dia 11 de maio, no percurso de 1.000 quilômetros, partindo de Ribeirão Preto e seguindo por Limeira – Mogi – Lindóia – Socorro – Bragança Paulista – São Paulo – São José dos Campos – Paraibuna – São Sebastião- Bertioga – Guarujá, reunindo 33 duplas e teve o seguinte resultado: 1º Peter Moacyr Beck/Arthur Antônio Mondin (SP) 22 - VW Sedan - 66,0 pontos; 2º Carlos Irineu Visetti/Mauro Feijó Costa Corrêa (SP) 7 - Karmann Ghia VW - 66,0 pontos; 3º Péricles de Freitas Ramos/Luiz Fernando Mondin (SP) 24 - VW Sedan - 105,0 pontos; 4º Hilde Lohrer/Alexandre Lohrer (SP) 23 - VW Sedan - 116,0 pontos; 5º Heinrich Plagge/Siegfried Linder (SP) 4 - VW Sedan - 132,0 pontos; 6º Paulo Martinelli/Geraldo Siqueira (SP) 8 - VW Sedan - 132,0 pontos; 7º José Alexandre Kemene/João Balarin (SP) 12 - Karmann Ghia VW - 168,0 pontos; 8º Nicolau Jacó Neto/Décimo Mozzocatto Jr. (SP) 10 - VW Sedan - 189,0 pontos; 9º Jan Balder/Alfredo Maslowsky (SP) 5 - VW Sedan - 219,0 pontos; 10º Pedro Augusto Tornado/Osmar Gardelli (SP) 49 - VW Sedan - 278,0 pontos; 16º Aldo Oreggia/Manuel Cutolo (SP) 81 - Karmann Ghia VW (1º Novato) - 802,0 pontos; 17º Walter Alves Vieira/Paulo Arruda Lopez (SP) 42 - VW Sedan (2º Novato) - 918,0 pontos; 20º Nilson Weigand Berna/Arthur Weigand Berna (SP) 27 - VW Sedan (3º Novato) - 1272,0 pontos perdidos.



Peter Moacyr Beck e Arthur Antônio Mondin, vencedores da prova.

32 – CORRIDA DE F-FORD – BRANDS HATCH - ING

Emerson Fittipaldi voltou a disputar uma corrida de Fórmula Ford, no dia 18 de maio, dessa vez no Autódromo de Brands Hatch, quando se classificou em segundo lugar. Emerson liderou a maior parte da prova, sendo superado por Patrick nas últimas voltas. O resultado da prova foi o seguinte: 1º Ed Patrick (ING) Merlyn MK11A – 10 voltas em 10m34s6, média de 113,174 km/h; 2º Emerson Fittipaldi (BRA) Merlyn MK11A F – 10 voltas em 10m36s6, média de 112,818 km/h; 3º Ray Allen (ING) Merlyn MK11A – 10 voltas em 10m37s2, média de 112,712 km/h; 4º John Wilson (ING) Merlyn MK11A – 10 volta em 10m44s8, média de 111,383 km/h; 5º Tony Trimmer (ING) Titan MK4 – 10 voltas em 10m46s8, média de 111,039 km/h; 6º Colin Vandervell (ING) Lotus 61 – 10 voltas em 10m52s8, média de 100,018 km/h.



Os participantes pouco depois da largada em Brands Hatch

33 – CORRIDA DE FÓRMULA LIVRE EM MALLORY PARK

O brasileiro Antônio Carlos Avallone, pilotando uma Lola Chevrolet, venceu no dia 18 de maio uma corrida da categoria Força Livre disputada no circuito de Mallory Park, na Inglaterra. Avallone conseguiu impor a maior potência do seu carro, mesmo numa prova disputada num circuito curto e travado. O resultado foi o seguinte: 1º Antônio Carlos Avallone (BRA) Lola T140/142 Chevy – 15 voltas em 9m52s8, média de 97,834 km/h; 2º Keith Blayne (ING) Vixon B1 Hillman F4 - 15 voltas; 3º Peter Johnson (ING) Lotus 51C F-Ford – 15 voltas; 4º Robert Jarvis (ING) Vixon B1 Hillman F4 – 15 voltas; 5º Jeffrey Friswell (ING) Vixon B1 Hillman F4 – 15 voltas



Antônio Carlos Avallone (Lola T140 Chevrolet)

34 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A 1ª etapa do Campeonato Brasileiro de Kart foi disputada no dia 18 de maio no Kartódromo de Interlagos, apresentando os seguintes resultados:

1 – Categoria 100 cc: 1º Clóvis de Moraes (RS) Tecno McCulloch – 28 voltas em 30m30s0, média de 44,424 km/h; 2º Luiz Novais (SP) Mini Parilla – 28 voltas; 3º Maneco Combacau (SP) Mini McCulloch – 28 voltas; 4º Edward Melo Jr. (SP) Jolly Parilla; 5º Antônio Carlos Guimarães (SP) Mini McCulloch; 6º Mário Veronezzi (SP) Jolly Parilla; 7º Roberto Kujawiski (SP) Mini McCulloch; 8º Tite Catapani (SP) Mini McCulloch; 9º Paulo Marinho (RJ) Tecno Parilla; 10º Élvio Divani (SP) Jolly Parilla.

2 – Categoria 125 cc: 1º Paulo Viscardi (SP) Mini Riomar – 28 voltas em 30m52s0, média de 43,896 km/h; 2º Nico (SP) Mini Riomar – 28 voltas; 3º César Faria (RJ) Mini Riomar – 28 - 4º Durval Viscardi (SP) Mini Riomar – 28 voltas; 5º Arthur Berberian (SP) Mini Riomar – 28 voltas; 6º Cláudio Carvalho (SP) Mini Riomar; 7º

Edgard Amaral Souza (RJ) Mini Riomar; 8º João Carlos Oliveira (RJ) Mini Riomar; 9º João Roberto Marinho (RJ) Mini Riomar; 10º Ronaldo Ferreira (SP) Mini Riomar.

3 – Categoria 200 cc: 1º Marcos Troncon (SP) Tecno Parilla – 28 voltas em 29m40s7, média de 45,654; 2º Gato (SP) Mini McCulloch – 28 voltas; 3º Marcelo Campos (MG) Mini McCulloch – 27 voltas; 4º Gerard Strasser (SP) Mini McCulloch – 26 voltas; 5º Élvio Divani (SP) Jolly Comet – 20 voltas; 6º Gabriel Soobhie (SP) Jolly Parilla.



Os vencedores em Interlagos, da esquerda para a direita: Clóvis de Moraes (Classe 100 cc); Paulo Viscardi (Classe 125 cc), e Marcos Troncon (Classe 200cc).

35 – 1ª ETAPA DO TORNEIO DO NORDESTE

Demonstrando a superioridade entre os carros de corrida do Nordeste, o Puma VW da equipe AF, pilotado por Lulu Geladeira, venceu de ponta a ponta a 1ª Etapa do Torneio do Nordeste, a Prova Governador Plácido Castelo, disputada no dia 25 de maio, no Autódromo Virgílio Távora, em Fortaleza, Ceará. Em segundo lugar, ficou o companheiro de equipe de Lulu Geladeira, o baiano André Burity, que pilotou um VW 1600 TC. O terceiro colocado foi o pernambucano Fernando Burle, ao volante de outro VW TC, o quarto o cearense mais bem classificado, Fernando Ary, também com VW TC e o quinto foi o pernambucano Júlio Duarte, com um Puma VW. Terminada a corrida, o FNM 2000 JK de Everaldo Teles Campos, ao dar mais uma volta na pista antes de se dirigir para os boxes, ficou sem freios, bateu num barranco, capotando em seguida, felizmente, sem maiores consequência para o piloto.

[Ver RESULTADOS 1969/8](#)



Dois aspectos da largada da prova.

36 – GP DAS FRONTEIRAS – F-FORD – BÉLGICA

Emerson Fittipaldi voltou a disputar uma corrida de Fórmula Ford na Europa, no dia 25 de maio, o GP das Fronteiras, em Chimay na Bélgica, terminando a prova na terceira colocação. O resultado da prova foi o

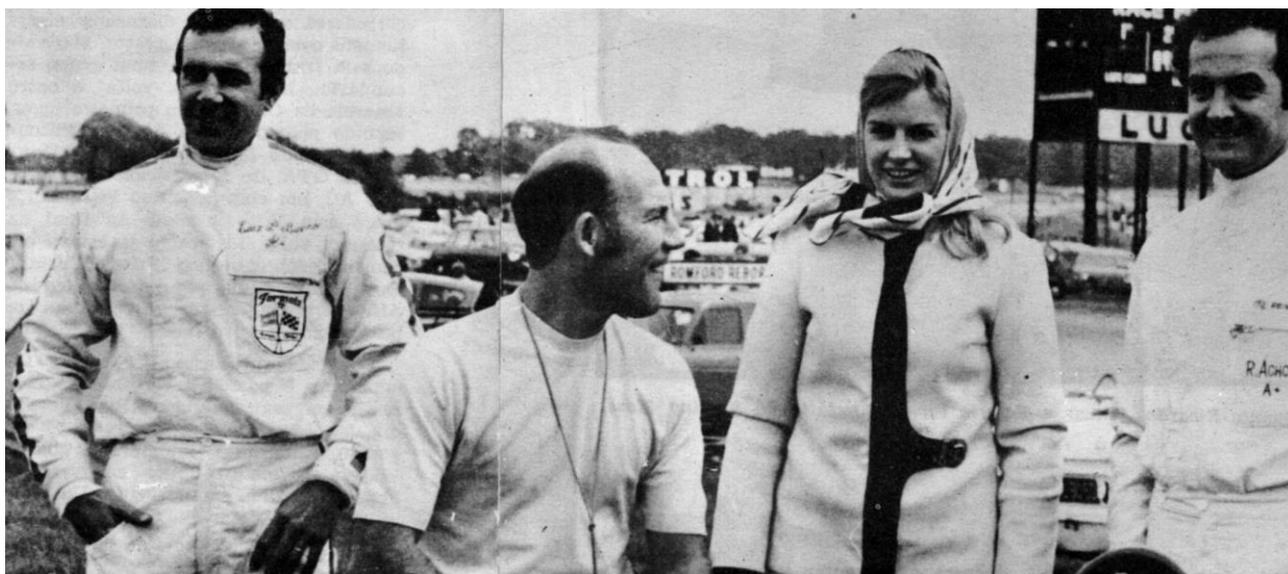
seguinte: 1º Claude Bourgnie (BEL) Lotus 61 – 10 voltas em 36m10s1, média de 173,356 km/h; 2º Gerry Birrell (ESC) Merlyn MK11A – 10 voltas em 36m11s1, média de 173,276 km/h; 3º Emerson Fittipaldi (BRA) Merlyn MK11A – 10 voltas em 36m11s2, média de 173,268 km/h; 4º Bijttebier (BEL) Lotus 61 – 10 voltas, em 37m17s0, média de 168,172 km/h; 5º John Bisignano (EUA) Titan MK4 – 10 voltas, 37m25s4, média de 167,543 km/h.

37 – 7ª ETAPA DO LES LESTON TROPHY DE FÓRMULA FORD EM SNETTERTON - ING

Os brasileiros Luiz Pereira Bueno e Ricardo Achcar que foram para a Inglaterra participar de corridas de Fórmula Ford pela Stirling Moss Automobile Racing Team – SMART fizeram suas estreias numa corrida disputada no circuito de Snetterton, no dia 26 de maio, uma segunda feira que era feriado na Inglaterra.

Foi a 7ª Etapa do Les Leston Trophy, prova que foi organizada em duas baterias eliminatórias e uma final. Luizinho largou na primeira bateria, mas acabou se envolvendo em um acidente ainda na primeira volta, ficando fora. Ricardo Achcar, que correu na segunda bateria, também não terminou, uma vez que a sua equipe não havia abastecido com a quantidade suficiente para completar a bateria, com o piloto ficando sem combustível na penúltima volta, quando ocupava a segunda colocação.

A primeira bateria foi vencida por Ray Allen e a segunda e a final por Mo Harness, que pilotou um Lotus 61. Emerson Fittipaldi estava inscrito na prova, mas não compareceu para a largada.



Luiz Pereira Bueno, Stirling Moss, Valerie Pirie, e Ricardo Achcar

38 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO INGLÊS DE F-5000 – MALLORY PARK

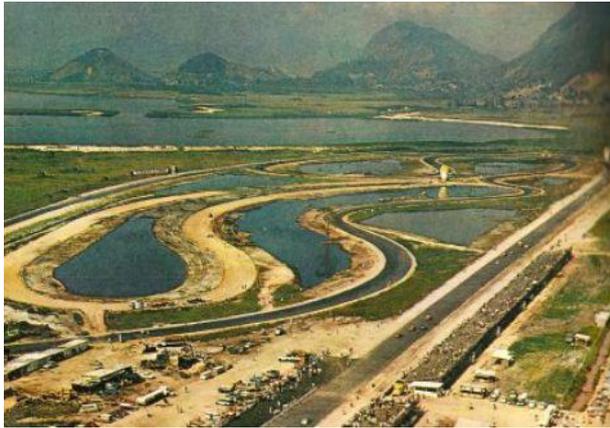
Antônio Carlos Avallone, que deveria ter corrido uma prova da Fórmula Livre no dia 25 de maio em Brands Hatch, o que acabou não acontecendo, participou no dia 26 de maio da 4ª etapa do Campeonato Britânico de Fórmula 5000, no circuito de Mallory Park. O piloto mais uma vez não terminou a corrida, sendo excluído da prova pelos comissários desportivos.

O vencedor foi Peter Gethin, ficando em segundo lugar David Hobbs, em terceiro Mike Walker, em quarto Andrea de Adamich e em quinto Robbin Widdows.

[Ver RESULTADOS 1969/9](#)

39 – AUTÓDROMO DO RIO DE JANEIRO

No dia 26 de maio, a Federação Carioca de Automobilismo assinou, com a Caledônia, empresa proprietária do Autódromo de Jacarepaguá, um contrato de arrendamento do referido autódromo, por dois anos, se comprometendo ao pagamento de 50% da arrecadação com as corridas. Este foi o primeiro passo para a encampação pelo Estado da Guanabara dos terrenos do autódromo que, segundo projeto de Lúcio Costa, abrigaria, além do autódromo, um local para realização de feiras e eventos.



40 – DIRETORIA DA FEDERAÇÃO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

Em reunião ocorrida na Federação Carioca de Automobilismo, o Conselho de Representantes dos Clubes filiados, deu posse ao Sr. Miguel Stábile Sobrinho no cargo de diretor-secretário.

Na mesma reunião, o almirante Maurício Dantas Torres, presidente da Federação Carioca, comunicou aos seus pares que aceitava a indicação do seu nome para a presidência da Confederação Brasileira de Automobilismo, cujas eleições seriam realizadas em breve.

Segundo os jornais da época, Dantas Torres simbolizava a pacificação do automobilismo nacional com o Automóvel Clube do Brasil, que, no caso da sua eleição, entregaria o controle do automobilismo internacional, no Brasil, entenda-se: filiação à FIA.

41 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

O Campeonato Carioca de Kart foi iniciado no dia 1º de junho no kartódromo de Volta Redonda, com o seguinte resultado:

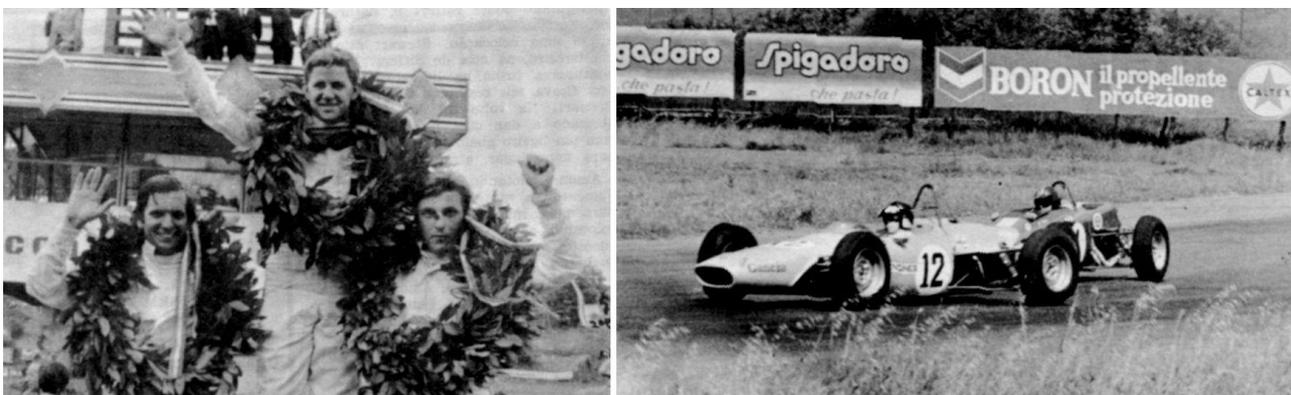
1 – Categoria 125 cc: 1º César Faria – 34 - Mini Riomar; 2º Paulo Reis – 69 - Mini Riomar; 3º João Roberto Marinho – 90 - Mini Riomar; 4º Francisco Inglês – 67 - Mini Riomar; 5º Hélio Dacas – 53 - Mini Riomar; 6º Paulo César Miranda – 78 - Mini Riomar; 7º Alfredo Veiga – 37 - Mini Riomar; 8º Bryx Atheniense – 45 - Mini Riomar; 9º Amarílio Gastal – 83 - Mini Riomar; 10º Victor João Melo – 13 - Mini Riomar; 11º João Thomas Woerdenbag – 91 - Mini Riomar; 12º Luiz Octavio Kamnitzer – 66 - Mini Riomar; 13º Jorge de Freitas – 65 - Mini Riomar.

2 – Categoria 100 cc: 1º Luís Cláudio Matos – 1 - Saci Saetta; 2º Edgard Amaral Souza – 36 - Mini McCulloch; 3º Antônio Bandeira – 11 - Tecno Parilla; 4º Paulo César Chaves – 77 - Mini McCulloch; 5º Carlos Gagliano – 87 - Mini McCulloch; 6º Aurelino Leal – 38 - Tecno Saetta.

3 – Categoria 200 cc: 1º Carlos Gagliano – 87 - Mini McCulloch; 2º Edgard Amaral Souza – 36 - Mini McCulloch; 3º Francisco Inglês – 67 - Mini Riomar; 4º Hélio Dacas – 53 - Mini Riomar; 5º Luiz Octavio Kamnitzer – 66 - Mini Riomar; 6º Dimitri Gottlieb – 100 - Mini Riomar; 7º Sérgio de Almeida – 85 - Mini Riomar; 8º César Faria – 34 - Mini Riomar; 9º Amadeu Girão – 81 - Mini Riomar; 10º Amarílio Gastal – 83 - Mini Riomar; 11º Victor João Melo – 13 - Mini Riomar.

42 – FÓRMULA FORD EM VALLELUNGA - ITÁLIA

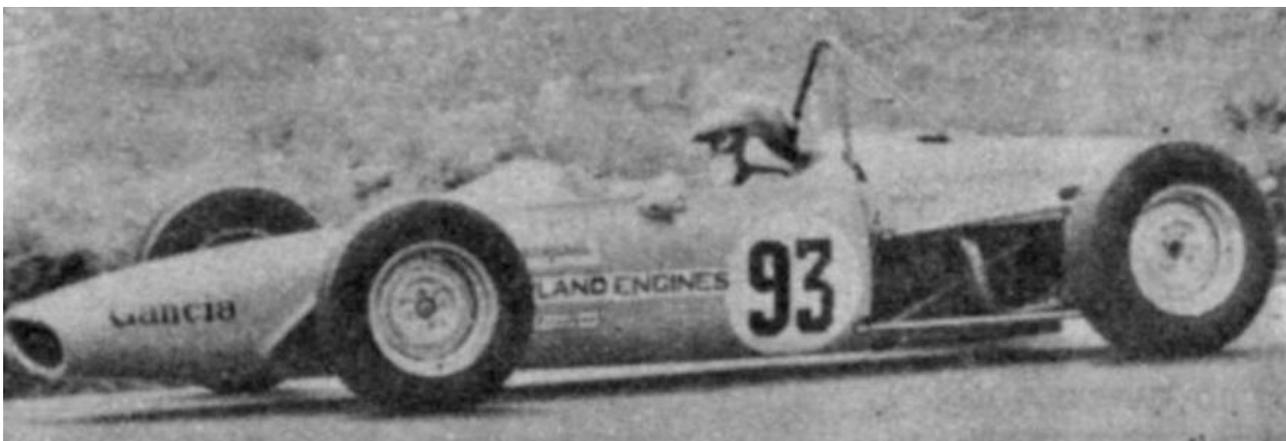
Emerson Fittipaldi participou no dia 1º de junho de uma corrida válida para o Campeonato Europeu de Fórmula Ford, no autódromo italiano de Vallelunga, terminando a prova na segunda colocação. O Brasileiro liderou no início, mas acabou sendo superado pelo australiano Dave Walker que estreava um novo carro da equipe de fábrica da Lotus. Emerson chegou a bater o recorde de volta com o tempo de 1m30s5, que posteriormente foi batido pelo australiano, que registrou o tempo de 1m30s1. O terceiro colocado foi o belga Claude Bourgoigne, o quarto o inglês Tony Trimmer e o quinto o também inglês Syd Fox.



O pódio da prova, com Emerson Fittipaldi, Dave Walker e Claude Bourgoigne e aspecto da luta entre Emerson Fittipaldi (12) e Dave Walker

43 – FÓRMULA FORD EM OULTON PARK - INGLATERRA

Emerson Fittipaldi conquistou nova vitória na Fórmula Ford inglesa, no dia 7 de junho em Oulton Park, na disputa da 8ª Etapa do Les Leston Trophy. O piloto brasileiro liderou as 10 voltas da prova, batendo o australiano Dave Walker, da equipe de fábrica da Lotus, por 5s4. O terceiro colocado foi Dick Barber.



44 – FÓRMULA FORD EM ZOLDER - BÉLGICA

No dia 7 de junho, Ricardo Achcar (Merlyn Mk11A Steele) participou da prova de Fórmula Ford, preliminar do GP de Limburgo, em Zolder Bélgica, se classificando em quarto lugar.

45 – FÓRMULA FORD EM SNETTERTON - INGLATERRA

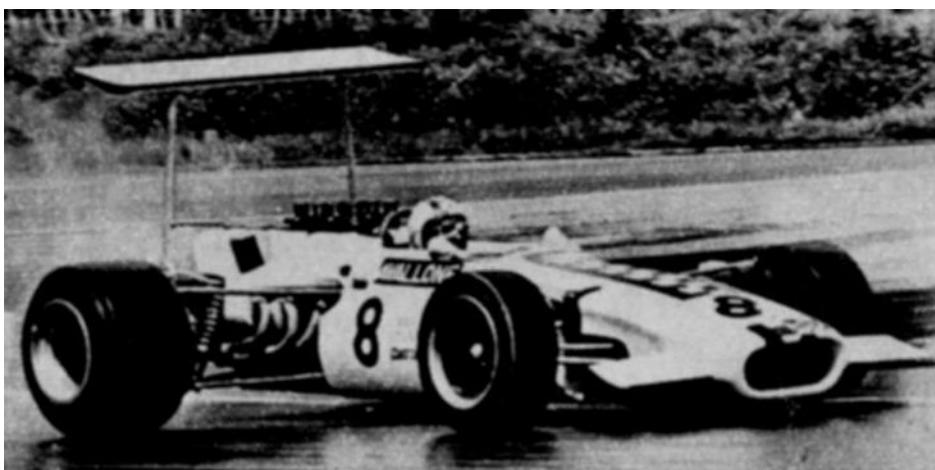
No dia seguinte, 8 de junho, a equipe SMART (Stirling Moss Racing Team) estava representada na prova de Fórmula Ford disputada durante o evento Troféu Top Gear, no autódromo de Snetterton, com Ricardo Achcar se classificando em 8º lugar e Luiz Pereira Bueno em 12



Luiz Pereira Bueno, Ricardo Achcar e Stirling Moss

46 – FÓRMULA LIVRE EM SNETTERTON - INGLATERRA

O vencedor da prova de Fórmula Livre, desse evento, “Top Gear Trophy”, disputado em 8 de junho em Snetterton, sagrou-se vencedor o brasileiro Antônio Carlos Avallone, que pilotou sua Lola T140 Chevrolet, completando as 15 voltas de 4.370 metros, no tempo de 24m25s2, média de 160,934 km/h. Avallone havia sido o pole-position da prova, com o tempo de 1m33s6.



Antônio Carlos Avallone

47 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A primeira etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo foi disputada no dia 15 de junho no autódromo de Jacarepaguá, dessa feita reunindo não apenas as provas de pilotos graduados e de estreantes e novatos, mas também a de Fórmula Vê.

A prova de Estreantes e Novatos foi disputada apenas por 8 carros, sendo que antes da largada, se sabia que a luta pela liderança ficaria restrita à Alfa Romeo GTA de Henrique Kreisler e o Mini Cooper de Carlos Lima.

Kreisler não participou da prova de classificação e foi colocado na última posição, enquanto o Mini Cooper largou na pole-position.

Dada a largada, Carlos Lima levou o Mini Cooper para a ponta, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Carlos Lima (Mini Cooper); 2º Walter Travaglini (VW 1500); 3º George Borinski (DKW Vemag); 4º Henrique Kreisler (Alfa GTA); 5º Carlos Domingues (DKW Vemag); 6º Luiz Pinto (DKW Vemag); 7º Reinaldo Fernandes (DKW Vemag); e 8º Donato Barile (VW 1300).

Na segunda volta Lima ainda liderava, mas já com Kreisler em segundo que, com a Alfa Romeo foi tirando a diferença até o início da sexta volta, quando foi para a ponta para não a perder até receber a bandeirada de chegada em primeiro lugar, com Carlos Lima em segundo, os únicos a completarem as 15 voltas da prova. O terceiro colocado, com uma volta de desvantagem, foi Walter Travaglini, o quarto Carlos Domingues e o quinto George Borinski.

[Ver RESULTADOS 1969/10](#)

A prova de Fórmula Vê foi dividida em duas baterias, com resultado final obtido pela soma dos pontos conquistados em cada uma.

Com apenas 10 carros na pista, a primeira bateria foi decidida nas primeiras voltas, com Milton Amaral em primeiro e Luiz Cardassi em segundo. Com seu carro falhando, Casari não foi além da sétima colocação, ficando em terceiro Reinaldo Pereira e em quarto Aurelino Machado.



Milton Amaral venceu a prova de Fórmula Vê, ao volante desse Cross

A segunda bateria foi uma repetição da primeira, verificando-se apenas a ausência do carro de José Moraes Neto e o bom desempenho de Norman Casari, que sem o carro falhando, como na primeira bateria, foi o terceiro, atrás de Milton Amaral e Luiz Cardassi. O quarto foi Aurelino Machado e o quinto Marcus Vinícius. Pela contagem de pontos, o resultado da prova apontou Milton Amaral em primeiro com 30 pontos, Luiz Cardassi em segundo com 22, Aurelino Machado em terceiro com 14, Norman Casari em quinto com 13 e Marcus Vinícius em quinto com 12 pontos.

[Ver RESULTADOS 1969/11](#)

A prova dos Pilotos Graduados reuniu 14 carros, sendo o mais potente o Lorena Porsche de Sidney Cardoso, que teria como principais adversários as Alfa Romeo GTA de Mário Olivetti e de Aloísio Renato, filho de Henrique Kreischer, que havia vencido a prova de Estreantes e Novatos. Além desses carros, chamava grande interesse, a estreia do protótipo fabricado por Neudy Geraldês, que seria pilotado por Norman Casari. Esse novo protótipo foi projetado por Geraldês, um veterano piloto carioca de automobilismo e aviação comercial, e foi construído com chassi tubular em molibdênio, equipado com motor DKW Vemag, suspensão dianteira e câmbio de VW e tinha sido testado por Casari e por Bob Sharp, chegando a registrar o tempo de 1m44s.



A largada da prova, com Luiz Lima (201), Sidney Cardoso (20) e Mário Olivetti (65) na primeira fila.

Na prova de classificação o mais rápido foi Sidney Cardoso, mas o piloto teve que largar na segunda posição, uma vez que, por força do regulamento do campeonato, a pole-position estava reservada ao campeão do ano anterior, Mário Olivetti. Casari registrou o terceiro tempo, mas acabou não alinhando para a largada, partindo dos boxes e com isso, Luiz Lima (VW 1600) acabou completando a primeira fila.

Olivetti largou melhor e assumiu a ponta, com Cardoso na sua cola, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Olivetti (Alfa GTA 65); 2º Cardoso (Lorena Porsche 20); 3º Aloísio Renato (Alfa GTA 227); 4º Bob Sharp (DKW 41); 5º Moraes (Alfa Zoni 10); 6º Rodrigues (VW 63); 7º Souza (Fiat 78); 8º Lima (VW); 9º Carvalho (Alfa GTV 49); 10º Oliveira (VW 7); 11º Ernesto (DKW 70); 12º Heitor Palhares (Interlagos 39); e em 13º De Paoli (Gordini 14). Casari largou quando os carros já estavam quase completando a primeira volta e não chegou a completa-la com problemas no trambulador de marchas do seu carro.

Na segunda volta Aloísio era o segundo com Sidney Cardoso passando em terceiro e se dirigindo aos boxes com vazamento de óleo, que lhe custou diversas outras paradas até abandonar a corrida depois de registrar a melhor volta na sua quinta passagem com o tempo de 1m42s0, média de 118,694 km/h.

Outro piloto que vinha bem, mas que teve que se retirar depois de duas voltas foi Bob Sharp com problemas no seu DKW Vemag, carro que tinha diversas partes da carroceria confeccionadas em fibra de vidro.

A luta que prendeu a atenção dos presentes ocorreu entre o VW 1600 de Antônio Rodrigues de Lima e a Alfa Zoni de José Moraes Neto que durou até a 10ª volta, quando o primeiro rodou no "S", com Moraes demonstrando grande perícia para não se envolver no acidente.

Outro que ficou fora da corrida foi Heitor Peixoto de Castro que perdeu uma roda traseira do seu Interlagos na curva norte, felizmente sem maiores consequências, além do abandono da prova.

Nessa altura da prova, Olivetti liderava, com boa vantagem para Aloísio, que por sua vez vinha bem à frente de Moraes; o quarto era Carlos Souza e o quinto Lair Carvalho.

Na 15ª volta os dois primeiros lugares estavam definidos, quando o Alfa Zoni rodou no miolo, sendo ultrapassado pelo Abarth 1300, ao mesmo tempo em que Lair Carvalho abandonava com problemas de freio no seu carro.

A partir de então se desenrolou um pega animado entre José Moraes Neto (Alfa Zoni) e Carlos Souza (Abarth 1300), que foi decidido na última volta, quando Moraes na curva norte atirou o seu carro contra o de Souza, com este quase se acidentando e, depois da bandeirada de chegada foi a vez de Souza ir à forra atirando seu carro contra o de Moraes.

Depois da prova os comissários desportivos decidiram desclassificar José Moraes Neto por atitude antidesportiva.

Com isso, Olivetti ficou em primeiro, Aloísio em segundo, Carlos B. Souza em terceiro, Antônio Rodrigues Lima em quarto e Roberto Oliveira em quinto.

[Ver RESULTADOS 1969/12](#)



No início da corrida, Mário Olivetti (Alfa Romeo GTA) aparece à frente de Sidney Cardoso (Lorena Porsche), Aloísio Renato (Alfa Romeo GTA), José Moraes Neto (Alfa Zoni) e Antônio R. Lima (VW 1600)

48 – 9ª ETAPA DO LES LESTON DE FÓRMULA FORD - SILVERSTONE

A 9ª etapa do Campeonato Les Leston de Fórmula Ford foi realizada no dia 15 de junho na pista de Silverstone, com a presença de Emerson Fittipaldi e Luiz Pereira Bueno. Ricardo Achcar, que estava inscrito na prova acabou cedendo sua inscrição para que Emerson pudesse participar, num gesto de solidariedade com o piloto brasileiro que estava mais bem classificado no torneio.

A prova foi vencida por Ray Allen, com Emerson terminando a prova na quarta colocação, enquanto Luizinho teve muitos problemas com seu carro não conseguindo ir além de uma 21ª colocação. O segundo colocado foi Mo Harness e o terceiro Ian Ashley.

49 – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO INGLÊS DE FÓRMULA 5000 - SILVERSTONE

A 5ª etapa do Campeonato Inglês de Formula 5.000, disputada em Silverstone, no dia 15 de junho teve a participação do brasileiro Antônio Carlos Avallone que ao volante de sua Lola T140 Chevrolet terminou a prova na oitava colocação. O vencedor foi Mike Walker, enquanto o líder do campeonato, Peter Gethin,

abandonou a prova depois de quatro voltas. O segundo colocado foi Allan Rollinson, o quarto Willie Forbes e o quarto Ulf Norinder.

[Ver RESULTADOS 1969/13](#)

50 – 100 MILHAS DE BRASÍLIA

No dia 22 de junho foi realizada em Brasília, a prova “100 Milhas de Brasília”, também intitulada “Prova Engenheiro Wadjô Gomide” em homenagem ao prefeito da Capital. O local escolhido para a realização da prova foi o circuito da Asa Norte, com seus 4.120 metros e o evento teve como preliminar uma corrida de pilotos estreantes e novatos com duração de uma hora, para a qual alinharam 11 carros. No início da corrida aconteceu um “festival de catadas de guia”, restando intactos apenas cinco carros, depois de três voltas percorridas. Com isso, a disputa pela liderança ficou restrita aos Volkswagen nºs 11 (José Wamberto), 56 (Nazir Akkar) e 20 (Neidiel Roure), com os três carros correndo muito próximos, para terminarem a prova nessa ordem, devendo-se destacar a excelente atuação de Neidiel que, correndo com um carro com motor de 1.200 cc, disputou de igual para igual com os seus dois adversários, cujos carros dispunham de motores de 1.300 cc.



A largada da prova de Estreantes e Novatos

Para a prova principal, “Cem Milhas de Brasília” eram considerados favoritos: o Camber nº 17 pilotado por João Luiz da Fonseca, equipado com um motor VW de 1.800 cc; um dos novíssimos Elgar 104 GT VW nº 11 pilotado por Paulo Guaraciaba; o DKW Malzoni nº 22 que tantas vitórias deu a Norman Casari e que seria pilotado pelo goiano Dezinho Motta; o Lorena VW nº 69, com motor de 1.700 cc de Olavo Pires, o protótipo VW OK-Gulu nº 2, de Luiz Estevão; o Protótipo DKW nº 67 de Marcos Jardim; o Interlagos nº 42 de Paulo César Lopes; e a carretara Simca nº 44 de Oswaldo Scagliarini, que andara muito bem nos Mil Quilômetros de Brasília.

Dada a largada para os 21 carros inscritos tomou a ponta o Camber de João Luiz da Fonseca que, valendo-se do ótimo desempenho do seu motor, foi logo abrindo grande vantagem para os demais, com Paulo Guaraciaba em segundo ao volante de Elgar nº 11 e o Lorena nº 69 de Olavo Pires em terceiro.



A largada das "100 Milhas" com Olavo Pires (Lorena 69), João Luiz da Fonseca (Camber 17) e Oswaldo Scagliarini (Simca 44), dividindo a primeira fila.

Porém, a liderança do Camber durou pouco, apenas cinco voltas, pois João Luiz, apesar da sinalização da sua equipe para diminuir o ritmo, continuou acelerando e na sexta volta foi de encontro ao meio fio da "curva Gêmea". João ainda levou o carro até os boxes, onde foi constatada a quebra da barra de direção e com isso o carro ficou fora da corrida.

Com isso, Paulo Guaraciaba assumiu a ponta, tendo a segui-lo o Lorena 69 o Malzoni 22, de Dezinho, o Interlagos nº 42 de Paulo César Lopes e o Protótipo OK nº 2 de Luiz Estevão.

O Elgar manteve a liderança até a 28ª volta, quando teve quebrado o suporte do câmbio, ficando fora da corrida. Com isso, assumiu a liderança o Malzoni 22, pois o Lorena de Olavo Pires teve um contratempo que o obrigou a recorrer aos boxes, vencendo a prova com Paulo César Lopes em segundo, na mesma volta e Rêmulo "Minho" Consort em terceiro na sua carretera DKW Vemag, com uma volta de atraso, assim como Olavo Pires que terminou na quarta colocação.

[Ver RESULTADOS 1969/14](#)



Na foto da esquerda, o Malzoni de Dezinho Motta, vencedor da prova, passando pelo Lorena de Flávio de Paula, tendo na sua perseguição o Protótipo DKW de Marcos Jardim. Na da direita, o Elgar 104 VW de Paulo Guaraciaba

51 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE KART

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Kart foi disputada no dia 22 de junho no Kartódromo de Volta Redonda, com o seguinte resultado:

1 – Categoria 125 cc: 1º Paulo Reis – 69 - Mini Riomar – 60 pontos; 2º João Roberto Marinho – 90 - Mini Riomar – 56 pontos; 3º João Carlos Oliveira – 6 - Mini Riomar – 54 pontos; 4º Paulo César Miranda – 78 - Mini Riomar – 52 pontos; 5º César Faria – 34 - Mini Riomar – 50 pontos; 6º Mário Magalhães – 48 - Mini Riomar – 48 pontos; 7º Victor João Melo – 13 - Mini Riomar – 46 pontos; 8º Luiz Augusto – 58 - Mini Riomar – 44 pontos.

2 – Categoria 100 cc: 1º Luís Cláudio Matos – 1 - Saci Saetta – 60 pontos; 2º Paulo Furlanetto – 77 - Mini Parilla – 56 pontos; 3º Antônio Bandeira – 11 - Tecno Parilla – 54 pontos; 4º César Faria – 34 - Tecno BM – 52 pontos; 5º Edgard Amaral Souza – 36 - Mini McCulloch – 50 pontos.

3 – Categoria 200 cc: 1º César Faria – 34 - Mini Riomar – 60 pontos; 2º Francisco Inglês – 67 - Mini Riomar – 56 pontos; 3º Hélio Dacas – 53 - Mini Riomar – 54 pontos; 4º Pedro Nolasco – 2 - Mini Riomar – 52 pontos; 5º Carlos Gagliano – 87 - Mini McCulloch – 50 pontos; 6º Sílvio Campos – 3 - Mini Riomar – 48 pontos; 7º Pedro Gagliano – 46 - Mini Riomar – 46 pontos; 8º Rodolfo Miranda – 35 - Mini Riomar – 44 pontos.

52 – 10ª ETAPA DO LES LESTON TROPHY – F-FORD – SNETTERTON

No dia 22 de junho, Emerson Fittipaldi venceu a 10ª Etapa do Les Leston Trophy, em Snetterton, Inglaterra, estabelecendo ainda a melhor volta da prova. O segundo colocado foi Dave Walker e o terceiro Tony Trimmer. Os brasileiros que corriam pelo Stirling Moss Racing Team, Ricardo Achcar e Luiz Pereira Bueno abandonaram. Bueno participou da primeira bateria de classificação, e na primeira curva um carro rodou na sua frente. O brasileiro desviou e já se encontrava em posição de recuperação, quando o piloto de trás simplesmente não notou a mudança de velocidade e subiu no seu carro, fazendo com que capotasse, ficando fora da corrida, felizmente sem maiores consequências físicas. Na bateria da qual participou Achcar, na 3ª volta ele estava na oitava colocação, mas antes de terminar a sétima volta, faltando apenas uma para terminar a bateria, o carro ficou sem combustível, fazendo com que abandonasse a corrida.



Em Snetterton, Emerson Fittipaldi conversa com Dave Walker, e Luiz Pereira Bueno e Ricardo Achcar, são fotografados ao lado da secretária de Stirling Moss, Valerie Pirie

53 – II RALLY DE INVERNO DE SÃO PAULO

A quarta etapa do Campeonato Paulista de Rally foi disputada no dia 22 de junho, com a prova “Rally do Inverno”, que apresentou o seguinte resultado: 1º Jan Balder/Alfredo Maslowsky (SP) 5 - VW Sedan 1600 - 21,0 pontos; 2º Carlos Irineu Visetti/Luiz Fernando Mondin (SP) 24 - VW Sedan 1300 - 28,0 pontos; 3º Mário

Guzzardi/Sérgio Nogueira (SP) 6 - VW Sedan 1300 - 30,0 pontos; 4º José Alexandre Kemene/João Balarin (SP) 20 - VW Sedan 1300 - 33,0 pontos; 5º Peter Moacyr Beck/Arthur Antônio Mondin (SP) 22 - VW Sedan 1300 - 44,0 pontos; 6º Vando Rocha Morim/José Ivo Leite (SP) 18 - VW Sedan 1300 - 57,0 pontos.

Classificação de Estreantes e Novatos: 1º Edgar Harry Schmitz/João de Tofolli (SP) 32 - VW Sedan 1300 - 164,0 pontos; 2º José Luiz F. Marques/Ricardo Costa (SP) 43 - VW Sedan 1300 - 289,0 pontos; 3º Camilo Pinto Guedes/Roberto Rooney (SP) 33 - VW Sedan 1300 - 360,0 pontos.



Balder e Maslowsky, os vencedores da prova

54 – 3 HORAS DA GUANABARA (1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE)

No dia 29 de junho foi realizada a prova 3 Horas da Guanabara, que deveria contar pontos para o “Campeonato Brasileiro de Velocidade”, certame que acabou não se concretizando, ficando apenas a intenção e nessa corrida, que despertou o interesse de todos os aficionados pelo esporte, uma vez que nela fizeram suas estreias os moderníssimos carros de corrida Alfa Romeo T33/2 da equipe Jolly Gancia de São Paulo e a Lola T70 Mk3A Chevrolet dos irmãos De Paoli do Rio de Janeiro, que eram dois carros fantásticos e muitíssimo avançados para o nível dos carros de corrida existentes à época no Brasil.



Os estreantes da prova: Lola T70 Mk3A Chevrolet e Alfa Romeo T33/2

A Alfa Romeo tinha vindo para o Brasil para a exposição Brasil-Itália realizada em São Paulo e foi prontamente adquirida pela equipe de Piero Gancia, para permanecer e competir no Brasil. Por sua vez, os

irmãos De Paoli, prósperos empresários da área de construção no Rio de Janeiro tinham importado da Inglaterra a Lola, carro semelhante ao que havia vencido recentemente as 24 Horas de Daytona.

Além desses carros estavam inscritas as três Alfa Romeo GTA da equipe Jolly Gancia, desta feita com Marivaldo Fernandes na nº 25, Emílio Zambello na nº 23 e Mário Olivetti na nº 65, bem como três AC, sendo o 88 de Angi Munhoz, o 89 de Fritz Jordan e o 90 com motor de 1.900 cc, pilotado por Francisco Lameirão, que havia deixado a equipe Jolly Gancia.



A largada da prova, com Marcello De Paoli (Lola), Francisco Lameirão AC e José Carlos Pace (Alfa) na primeira fila

Wilson Fittipaldi Jr. que tinha se inscrito com o BMW nº 7 da Cebem, acabou ficando a pé uma vez que o carro acabou não sendo levado para o Rio de Janeiro. Desejando participar da prova, Wilsinho acabou negociando e comprando o carro de Angi Munhoz, com o qual acabou participando da prova.

Realizada a prova de classificação, o grid de largada ficou assim definido:

| | | |
|---|--|---|
| 33 José Carlos Pace Alfa Romeo T33/2 1m28s3 | 90 Francisco Lameirão AC VW 1m36s0 | 17 Marcelo de Paoli Lola T70 Mk3A Chevy 1m37s0 |
| 23 Emílio Zambello Alfa Romeo GTA 1m38s9 | 89 Fritz Jordan AC VW 1m40s1 | |
| 25 Marivaldo Fernandes Alfa Romeo GTA 1m40s7 | 15 Eduardo Celidônio Snobs Corvair 1m40s7 | 86 Wilson Fittipaldi Jr. AC VW 1m44s5 |
| 65 Mário Olivetti Alfa Romeo GTA 1m44s7 | 85 Fernando Pereira Willys Mk I 1m45s7 | |
| 11 Paulo Guaraciaba Elgar 104 GT VW 1m46s2 | 201 Luís Alberto Lima VW Sedan TC 1m47s2 | 39 Marcelo Campos Puma VW 1m48s0 |
| 35 Paulo Gomes VW Sedan TC 1m48s2 | 81 Ugo Gallina Alfa Romeo Tornado 1m48s3 | |

| | | |
|--|--|--|
| 63 Fernando Rodrigues Lima VW Sedan TC 1m49s4 | 41 Eduardo Ribeiro DKW Vemag TC 1m49s5 | 20 Sidney Cardoso KG Dacon VW 1m49s5 |
| 75 Abelardo Aguiar VW Sedan TC 1m52s0 | 42 Paulo César Lopes Willys Interlagos 1m52s9 | |
| 78 Carlos B. Souza Fiat Abarth 1300 1m53s0 | 74 Wilson Masid VW Sedan TC 1m53s1 | 5 Sílvio Toledo Piza VW Sedan TC 1m53s6 |
| 10 José Moraes Neto Alfa Zoni 1m55s7 | 69 Olavo Pires Lorena VW | |

A largada da prova foi atrasada em cerca de meia hora, pois o diretor da prova estava esperando a chegada do Corpo de Bombeiros. Com os carros alinhados uma viatura do Corpo de Bombeiros seguiu pela pista para se posicionar na entrada do miolo do circuito, porém essa viatura errou o local e seguiu até à entrada da curva da ferradura e a largada foi dada com o carro de Bombeiros ainda manobrando, felizmente quando os carros atingiram o local, havia se posicionado sem oferecer perigo.



Luta entre as Alfa GTA de Marivaldo Fernandes (25) e Emílio Zambello (23) e o AC-VW de Wilson Fittipaldi Jr.

Dada a largada, a Alfa Romeo T33/2 assumiu a liderança, enquanto a Lola T70 patinou quase saindo da pista e, com isso, a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º José Carlos Pace (Alfa T33 nº 33); 2º Francisco Lameirão (AC VW nº 90); 3º Marcelo de Paoli (Lola T70 nº 17); 4º Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo GTA nº 25); 5º Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA nº 23); 6º Eduardo Celidônio (Snobs Corvair nº 15); 7º Wilson Fittipaldi Jr. (AC VW nº 88); 8º Mário Olivetti (Alfa Romeo GTA nº 65); 9º Fernando Pereira (Willys Mk I nº 85); 10º Fritz Jordan (AC VW nº 89); 11º Marcelo Campos (Puma nº 38); 12º Paulo Gomes (VW 1600 nº 35); 13º Sidney Cardoso (KG Dacon VW nº 20); 14º Paulo Guaraciaba (Elgar VW nº 11); 15º Luís Alberto Lima (VW 1600 nº 201); 16º Ugo Gallina (Alfa Tornado nº 81); 17º Fernando Lima (VW 1600 nº 63); 18º Sílvio Toledo Piza (VW 1600 nº 5); 19º Abelardo Aguiar (VW 1600 nº 75); 20º Wilson Masid (VW 1600 nº

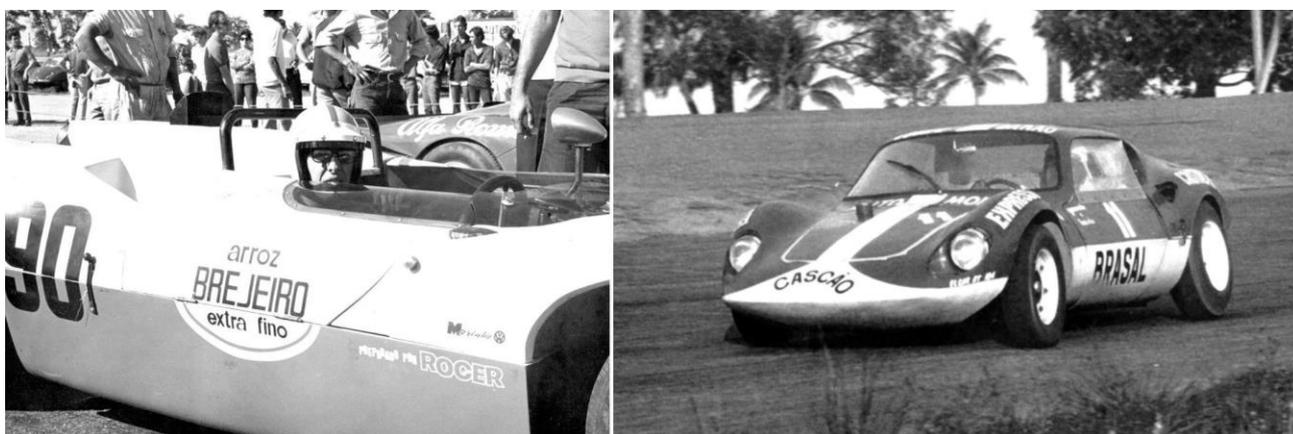
74); 21º Carlos B. Souza (Fiat Abarth nº 78); 22º José Moraes Neto (Alfa Zoni nº 10); 23º Paulo César Lopes (Interlagos nº 42), enquanto o DKW Vemag nº 41, de Eduardo Ribeiro parou no miolo e o Lorena 69, de Olavo Pires passou bem atrasado em velocidade não compatível com uma competição automobilística.

Na segunda volta a Lola parou nos boxes com problemas na embreagem, retornando para abandonar em seguida.

Dessa forma, na segunda volta Pace liderava com 14 segundos de vantagem para Lameirão que era o segundo, seguido de perto por Zambello, Marivaldo, Wilsinho e Fritz Jordan e os demais, mais distanciados. Na quarta volta Pace já tinha colocado uma volta no carro nº 69 que andava devagar e atrapalhava os demais concorrentes, e antes de completar a volta desistiu o VW de Wilson Masid.

Com Pace em primeiro e Lameirão em segundo, o duelo mais interessante era travado entre Zambello, Marivaldo, Wilsinho e Jordan, formando outro pelotão: Gallina, Fernando Lima e José Moraes e um pouco mais atrás Carlos B. Souza, Sílvio Toledo Piza e Abelardo Aguiar.

Antes de completar a quinta volta abandonou o Puma do mineiro Marcelo Campos com problemas de motor.



Dois ótimos protótipos nacionais com mecânica VW: o AC de Francisco Lameirão e o Elgar de Paulo Guaraciaba

A luta pelo terceiro lugar teve uma baixa na sétima volta quando Zambello abandonou com problemas de motor. Em seguida parou nos boxes com problemas nas válvulas do motor Francisco Lameirão, retornando bastante atrasado. O DKW de Eduardo Ribeiro abandonou na 8ª volta e o VW de Toledo Piza na volta seguinte.

Enquanto isso, uma luta entre Marivaldo e Wilsinho ficava empolgante até que na 13ª volta Wilsinho rodou na curva Norte se dirigindo para os boxes em seguida, onde perdeu muito tempo enquanto os mecânicos corrigiam os problemas surgidos. A partir de então Fritz Jordan no AC 89 passou a ameaçar a posição de Marivaldo. Os dois carros andaram muito próximos até Jordan se dirigir aos boxes na volta 42, deixando a Alfa Romeo tranquila em segundo lugar.

Chiquinho Lameirão abandonou na 17ª volta com problemas de embreagem, e os abandonos foram se sucedendo, o Lorena 69 com o motor fundido, largando uma biela à margem da pista, o Alfa Zoni na volta 39, o Fusca 201, apelidado de “Ovo de Codorna”, de Luiz Lima na volta 53, o Elgar nº 11 de Paulo Guaraciaba, com a suspensão traseira quebrada na volta 62, a Alfa 65 de Olivetti na volta 63 e o Fusca 1600 nº 35 de Paulo Gomes na volta 64.

Finalmente, para tristeza geral, abandonou a prova na volta 66 a Alfa Romeo de Marivaldo Fernandes que corria em segundo, por queda da pressão de óleo.

A partir de então, a corrida não apresentou maiores movimentações, com a Alfa Romeo T33/2 vencendo com facilidade, dez voltas à frente do AC de Fritz Jordan que terminou em segundo, treze do Alfa Tornado de Gallina, em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1969/15](#)



A Alfa Romeo P33/2, nº 33, de José Carlos Pace, vencedora da prova, seguida na foto pelo Karmann Ghia VW de Sidney Cardoso e o AC-VW nº 89 de Fritz Jordan, segundo colocado.

55 – 3 HORAS DE KART DE INTERLAGOS

A dupla Élvio Divani/Edward Mello Jr. sagrou-se vencedora da prova de 3 Horas de Kart realizada no Kartódromo de Interlagos no dia 29 de junho, pilotando um Tecno Parilla de 100 cc. Em segundo lugar ficou a dupla Paulo Viscardi/Carol Figueiredo com um Mini Riomar.

56 – NORMAN CASARI SUSPENSO PELO STJD

No Dia 4 de julho, o piloto Norman Casari foi informado que estava suspenso por 210 dias, por decisão do Superior Tribunal de Justiça – STJD, por ter se manifestado, de forma pejorativa, contra a decisão tomada durante os 500 Quilômetros de Salvador, realizado em agosto de 1968. A decisão foi completamente irregular, a começar pela prescrição se seria de 60 dias, quando já haviam passado mais de 300 dias. Com base nessa e em outras irregularidades, o piloto recorreu ao Conselho Nacional de Desportos – CND, onde foi absolvido.

57 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO MINEIRO DE KART

No dia 5 de julho, em pista improvisada em Belo Horizonte foi disputada a primeira etapa do Campeonato Mineiro de Kart, que teve o seguinte resultado: 1º Marcelo Campos – 600 - Mini McCulloch – 133 voltas; 2º Glauco Magalhães – 666 - Mini Riomar – 128 voltas; 3º Toninho Da Matta – 555 - Tecno Parilla – 119 voltas; 4º Luiz Ferreira – 47 - Mini Riomar – 117 voltas; 5º Paulo Sérgio – 200 - Mini Riomar – 110 voltas; 6º Wander Lima – 87 - Protótipo McCulloch – 110 voltas; 7º Luiz Lessa – 15 - Mini Riomar – 104 voltas; 8º Eduardo Vieira – 22 - Mini Riomar – 104 voltas.

58 – I PRÊMIO CIDADE DE BELO HORIZONTE

No dia 6 de julho, numa pista improvisada de 2.600 metros, ao redor do Estádio do Mineirão foi realizada a prova intitulada “I Circuito de Belo Horizonte”.

Diversos jornais apregoaram a essa prova como sendo a primeira realizada em Belo Horizonte, o que não é verdade uma vez que em 1948 foi disputada uma corrida na Pampulha e em 1967 outra na Cidade Nova.

A vitória nessa prova de 1969 foi do mineiro Marcelo Campos pilotando o Puma da equipe Carbel, ficando em segundo lugar Kid Cabeleira e em terceiro Toninho da Matta, em quarto Armando Valentin e em quinto Sebastião Venâncio Filho. Marcelo Campos levou 1m36m03s4 para percorrer as 55 voltas da prova, com um média de 89,322 km/h.



Boris Feldman (Ford Corcel Bino) e Sebastião Venâncio Filho (VW Sedan 1600)

59 – PROVA NAMORADOS NO AUTÓDROMO - CURITIBA

A prova “Namorados no Autódromo”, que inicialmente estava marcada para o dia 29 de junho, acabou sendo transferida para o dia 6 de julho, numa medida de bom senso da Federação Paranaense de Automobilismo, tendo em vista que no dia 29 foi realizada a prova “3 Horas da Guanabara” e a coincidência de datas poderia prejudicar o nível técnico da prova paranaense.

E as atrações dessa prova curitibana eram as mesmas da corrida carioca disputada a uma semana: a Alfa Romeo T33/2 e a Lola T70 Mk3A Chevrolet. Entretanto, essa última acabou não indo para Curitiba mas, para abrilhantar os aficionados, estava inscrita a Carretera Chevrolet Corvette do paulista Camillo Christófar.

Também estava presente o Protótipo Caçador de Estrelas de Bica Votnamis, com nova carroceria mais moderna e mais leve, além de duas Alfa GTA da Jolly Gancia, sendo que uma delas estava equipada com um motor de 1.300 cc, e dos três AC com motor VW.

A Alfa Romeo T33/2 desta feita foi pilotada por Marivaldo Fernandes, num sistema de revezamento com José Carlos Pace, determinado pela equipe. Por isso José Carlos Pace pilotou a Alfa Romeo GTA nº 25, com motor de 1.600 cc, ficando a outra Alfa GTA que tivera o motor fundido no Rio de Janeiro, sendo equipada com um motor de 1.300 cc e entregue à condução de Pedro Victor Delamare.

Os três AC foram pilotados por Francisco Lameirão, no carro nº 4, que teve ótimo desempenho na prova carioca, equipado com motor de 1.900 cc, o nº 5, motor 1600 de Fritz Jordan e o nº 7, de Wilsinho Fittipaldi que no curto espaço de tempo entre as duas corridas, recebera um motor de 1.800 cc. Completava a lista dos mais rápidos, a Carretera Ford nº 74 de Ângelo Cunha.

Às 13 horas do sábado os carros foram à pista para treinar, com Camillo Christófar ficando com o melhor tempo com 1m02s3. Votnamis foi o segundo 1m04s5, Ângelo Cunha com 1m07s0, José Madrid no Simca com motor Corvette com 1m12s0 de Danton Savinski com apenas 1m22s0. O AC de Francisco Lameirão fez 1m02s7, mas logo depois foi obrigado a parar com problemas nas válvulas do seu motor, ficando

impossibilitado de participar da prova de classificação que foi disputada logo depois. Wilsinho rodou em 1m07s0 e Jordan em 1m08s0 nos outros AC. O Puma de Leonel Friedrich registrou 1m13s0 e Breno Fornari na sua Carretera Simca Regente ficou com 1m07s0. Os carros da equipe Jolly Gancia não participaram desse treino.

Na prova de classificação, Marivaldo Fernandes na Alfa Romeo T33/2, ficou com a pole-position com o tempo de 59s9, novo recorde para o circuito de Curitiba. Camillo Christófaru fez o tempo de 1m00s8, apenas 9 décimos acima do tempo do pole-position, o que poderia significar que o Corvette poderia competir com a Alfa Romeo. Os demais tempos foram: Votnamis (Caçador de Estrelas) 1m02s3; Eduardo Celidônio (Snobs Corvair) 1m04s3; José Carlos Pace (Alfa Romeo GTA) 1m05s3; Wilson Fittipaldi Jr. (AC 1800) 1m05s6; Fritz Jordan (AC 1600) 1m06s1; Pedro Victor Delamare (Alfa GTA 1300) 1m10s0; Luiz Evandro Águia (Puma VW) 1m13s2.

No domingo, inicialmente foi disputada uma corrida para Estreantes e Novatos, com carros com preparação para o Grupo 2 da FIA (Standard) que que foi vencida por Mário Engmann (Karmann Ghia VW 1500), que completou as 20 voltas no tempo de 28m17s0, média de 114,535 km/h. Em segundo lugar ficou o paulista Fausto Wajchenberg (VW Sedan) e em terceiro Raul Krusel (DKW Vemag).

[Ver RESULTADOS 1969/16](#)



Pouco depois foi disputada outra corrida para Estreantes e Novatos, dessa feita com carros preparados de acordo com o Grupo 5 da FIA, sagrando-se vencedor Carlos Bertuol, com Opala 3.800 cc, que levou 27m12s6 para percorrer as 20 voltas com uma média de 119,074 km/h. O segundo colocado foi Jatyr Dall Oglio (FNM 2000 JK), o terceiro Nelson Luiz Barro (Simca) e o quarto Ricardo Valente (FNM 2000 JK).

[Ver RESULTADOS 1969/17](#)

Em seguida foi a vez da disputa dos carros da chamada “Força Livre”, com Marivaldo, Votnamis e Camillo compondo a primeira fila. Curiosamente, Camillo preferiu largar na posição três, deixando Votnamis no meio. As primeiras filas ficaram assim constituídas:

| |
|---|
| 33 Marivaldo Fernandes Alfa Romeo T33/2 59s9 |
|---|

| |
|--|
| 34 Bica Votnamis Caçador de Estrelas Chevrolet 1m02s3 |
|--|

| |
|---|
| 18 Camillo Christófaru Carretera Corvette 1m00s8 |
|---|

| | | |
|--|---|--|
| 15 Eduardo Celidônio Snobs Corvair 1m04s3 | 25 José Carlos Pace Alfa Romeo GTA 1600 1m05s3 | |
| 7 Wilson Fittipaldi Jr. AC VW 1800 1m05s6 | 5 Fritz Jordan AC VW 1600 1m06s1 | 23 Pedro Victor Delamare Alfa Romeo GTA 1300 1m10s0 |
| 1 Luiz Evandro Águia Puma VW 1m13s2 | 16 Heraldo Lopes VW Sedan TC 1600 | |

Etc.



A largada da prova, com Camillo Christófaru pulando na frente

A largada foi dada pelo presidente da Federação Paranaense de Automobilismo, Sr. Paulo Nascimento às 15:30 horas para 20 carros e, se aproveitando de uma hesitação de Marivaldo Fernandes, Camillo Christófaru tomou a ponta seguido por Bica Votnamis e Eduardo Celidônio, vindo a seguir Wilson Fittipaldi Jr., Fritz Jordan, José Carlos Pace, Marivaldo Fernandes e Pedro Victor Delamare, porém, na hora de cruzar a linha de chegada pela primeira vez, a Alfa Romeo T33 passou por Camillo assumindo a liderança que manteve até o final.

Com isso, na segunda volta Marivaldo estava em primeiro, seguido por Camillo, Votnamis, Pace, Celidônio, Fittipaldi, Jordan, Lameirão e Delamare.

Com cinco voltas completadas, a vantagem de Marivaldo era de cinco segundos sobre Camillo que tinha na sua perseguição Votnamis, Lameirão, Pace, Celidônio, Jordan, Fittipaldi, Delamare, Ângelo Cunha e Leonel Friedrich, quando ocorreu o único acidente da corrida, com o gaúcho José Madrid derrapando na curva da saída dos boxes e saiu da pista. Madrid nada sofreu, mas perdeu muito tempo até conseguir retornar à corrida.

Ao ser completada a 20ª volta, Marivaldo liderava, mas nessa altura com Lameirão em segundo, Camillo em terceiro, Votnamis em quarto, seguidos por Pace, Wilsinho, Delamare e Ângelo Cunha. Jordan tinha abandonado a corrida com o motor do seu carro fundido.

Na metade da corrida, com 40 voltas completadas, Marivaldo tinha pelo menos uma volta de vantagem para todos os demais concorrentes. Camillo tinha retornado à segunda colocação, pois Lameirão teve que parar nos boxes para resolver problemas no motor do seu carro. O terceiro era Votnamis, o quarto Pace, o quinto Celidônio, o sexto Cunha, o sétimo Delamare o oitavo Águia, com Wilsinho tendo parado nos boxes com problemas no motor do seu carro.

Depois de completar a volta 63, Camillo Christófarou parou na reta oposta com defeito na embreagem e distribuição do motor do seu Corvette, ficando fora da prova. Com isso, Votnamis passou para segundo e Pace para terceiro mas, faltando cinco voltas para o final da corrida, Votnamis entrou nos boxes com problemas de freios, retornou em seguida, mas tendo perdido a segunda colocação para José Carlos Pace. Marivaldo recebeu abandeirada de chegada em primeiro, completando 80 voltas no tempo de 1h27m07s7, média de 148,746 km/h. O segundo foi José Carlos Pace, 77 voltas, o terceiro Bica Votnamis com 74, o quarto Eduardo Celidônio, também com 74 volta e o quinto Pedro Victor Delmare com 73 voltas completadas.

[Ver RESULTADOS 1969/18](#)



Os três carros da equipe Jolly Gancia: 23 – Pedro Victor Delamare (GT 1300); 25 – José Carlos Pace (GTA 1600); e 33 – Marivaldo Fernandes (T33/2000)

60 – RALLY DO INVERNO DO RIO DE JANEIRO

Válido pelo Campeonato Carioca de Rally foi disputado no dia 12 de julho o Rally de Inverno, que teve o seguinte resultado: 1º Sílvio Podcameni/Mauro Podcameni (RJ) VW Sedan - 66,0 pontos; 2º Irene Zuffelato/Arthur Antônio Mondin (SP) VW Sedan - 90,0 pontos; 3º Hilde Lohrer/Alexandre Lohrer (SP) VW Sedan - 97,0 pontos; 4º Arthur Mondin/Josué Marques Jr. (SP) VW Sedan - 129,0 pontos; 5º Marly Maluf/Luiz Fernando Mondin (SP) Karmann Ghia VW - 137,0 pontos; 6º Paulo Lins/João Sá (RJ) Renault Teimoso - 194,0 pontos; 7º Jan Balder/Alfredo Maslowsky (SP) VW Sedan - 265,0 pontos; 8º Peter Moacyr Beck/Irene Beck (SP) VW Sedan - 462,0 pontos; 9º Álvaro Acar/Gilberto Acar (RJ) VW Sedan - 506,0 pontos; 10º Maria Mazzocatto/Décimo Mozzocatto Jr. (SP) VW Sedan - 516,0 pontos.



Nº 20 – Sílvio e Mauro Podcameni – vencedor da prova; e 11 – Irene Zuffelato/Arthur Antônio Mondin, segundo.

61 – FÓRMULA FORD EM CROFT - ESCÓCIA

O brasileiro Luiz Pereira Bueno participou de duas corridas no circuito de Croft, na Escócia nos dias 12 e 13 de julho, terminando a prova do dia 12 em segundo lugar e a do dia 13 na quarta colocação.

62 – 10ª ETAPA DO LOMBANK CHAMPIONSHIP DE F3 – MALLORY PARK - INGLATERRA

Depois do sucesso conquistado na Fórmula Ford inglesa, o brasileiro Emerson Fittipaldi foi contratado pela Lotus para disputar o restante do campeonato inglês de Fórmula 3. Como sua equipe estava completa, Colin Chapman convenceu Jim Russell e formar uma equipe para a participação do brasileiro e sua estreia ocorreu no dia 13 de julho na 10ª etapa do Lombank Championship, na pista de Mallory Park.

E a atuação de Emerson em sua primeira corrida na Fórmula 3 não poderia ter sido melhor, conquistando a quinta posição. O vencedor foi Roy Pike da equipe oficial da Lotus, ficando em segundo Mo Nunn (Lotus), em terceiro Richard Scott (Brabham) e em quarto Keith Jupp (Brabham).

[Ver RESULTADOS 1969/19](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 59) na sua estreia na Fórmula 3.

63 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Kart foi realizada no dia 13 de julho no Kartódromo de Volta Redonda, com os seguintes resultados:

1 – Categoria 200 cc: 1º Martius Jarjour (MG) Tecno Parilla – 28 voltas – 60 pontos; 2º Gato (SP) Mini McCulloch – 28 voltas – 56 pontos; 3º Élvio Divani (SP) Jolly Parilla – 26 voltas – 54 pontos.

2 – Categoria 100 cc: 1º Carol Figueiredo (SP) Mini McCulloch – 28 voltas – 60 pontos; 2º Clóvis de Moraes (RS) CM McCulloch – 28 voltas – 56 pontos; 3º Carlos Moraes (RS) CM McCulloch – 27 voltas – 54 pontos; 4º Carlos Savoia (SP) Mini McCulloch – 27 voltas – 52 pontos; 5º Edgar Rabesca (SP) Mini McCulloch – 27 voltas – 50 pontos; 6º Roberto Kujawiski (SP) Mini McCulloch – 27 voltas – 48 pontos; 7º Armando Osso (SP) Mini McCulloch – 26 voltas – 46 pontos; 8º Ademir Uchoa (SP) Mini McCulloch – 26 voltas – 44 pontos; 9º Mário Veronezzi (SP) Jolly Parilla – 20 voltas – 42 pontos.

3 – Categoria 125 cc: 1º Carol Figueiredo (SP) Mini Riomar – 28 voltas – 60 pontos; 2º Walter Travaglini Fº (SP) FBM Kart – 28 voltas – 56 pontos; 3º César Faria (RJ) Mini Riomar – 28 voltas – 54 pontos; 4º Edgard Amaral Souza (RJ) Mini Riomar – 28 voltas – 52 pontos; 5º Marcos Troncon (SP) Mini Riomar – 28 voltas – 50 pontos; 6º Durval Viscardi (SP) Mini Riomar – 27 voltas – 48 pontos; 7º José Lofti (SP) Mini Riomar – 27 voltas – 46 pontos; 8º Wilton Simone (SP) Mini Riomar – 27 voltas – 44 pontos; 9º João Carlos Oliveira (RJ) Mini Riomar – 27 voltas – 42 pontos; 10º Orlando Savecchio (SP) Mini Riomar – 27 voltas – 40 pontos.



Da esquerda para a direita: Carol Figueiredo, vencedor na classe 125 cc; Carol, vencedor da classe 100cc, lutando com Clóvis de Moraes; Martius Jarjour, vencedor da classe 200 cc.

64 – F-FORD INGLESA – BRANDS HATCH

Ricardo Achcar da equipe Stirling Moss Automobiles Racing Team – SMART, corria na terceira colocação, atrás de Colin Vandervell e Tony Trimmer, na corrida de Fórmula Ford disputada no dia 20 de julho em Brands Hatch, quando derrapou e saiu da pista, mas conseguiu voltar à corrida para terminar na nona colocação.

65 – 200 MILHAS DE ANÁPOLIS

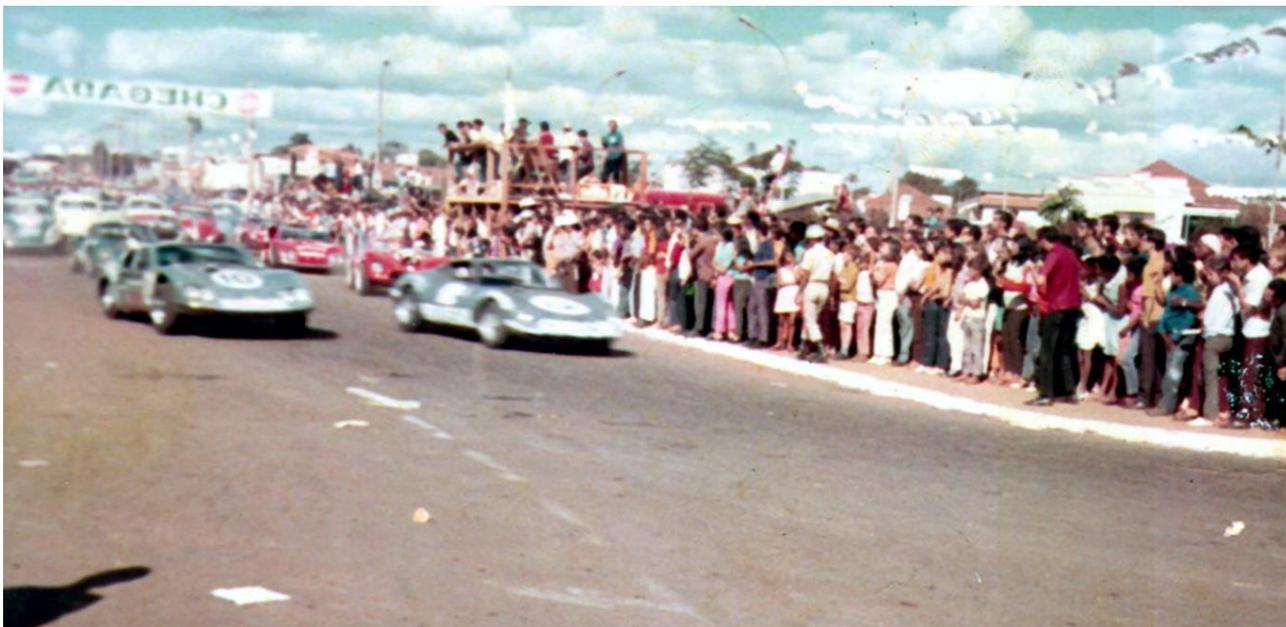
Cercada de grande expectativa, a Federação Goiana de Automobilismo, com apoio integral da CBA, organizou no dia 27 de julho a prova “200 Milhas de Anápolis”, como parte das comemorações do 62º Aniversário de Fundação da cidade, que também recebeu o nome de “Prova Prefeito Raul Balduino”, justa homenagem ao prefeito da cidade, que vinha dando total apoio aos eventos automobilísticos na cidade.

O Circuito escolhido, com extensão aproximada de 1.710 metros, tinha largada na Avenida Goiás, na Praça Don Emanuel, seguindo pela Av. Santos Dumont, Avenida Bernardino, Rua do Carmo Silva, Rua Padre Luiz dos Anjos, Avenida São Francisco, Avenida Pinheiro Chagas, Avenida Minas Gerais e Praça Don Emanuel.

A prova despertou muito interesse do público que compareceu maciçamente, formando quase que um muro humano delimitando a pista, o que preocupou muito à segurança da prova, mesmo porque o contingente de policiais não era adequado para a quantidade de público presente.

A primeira prova do dia foi destinada aos pilotos estreadores e novatos, muitos dos quais faziam sua estreia para poderem participar da prova de fundo.

Venceu a dupla de Brasília Fernando Motta/Waldo Palmirston, ao volante do VW com para-lamas recortados e equipado com motor de 1.600 cc, carro que não deveria ter sua participação permitida em prova para carros de estreantes e novatos, que deveriam se limitar a carros enquadrados nos grupos 2 ou 5 da FIA. O segundo colocado foi Marco Antônio Moura (VW Sedan 1600), o terceiro Luiz Antônio Alvim (VW Sedan 1600), o quarto Raif Jibrán (Willys Interlagos), o quinto Inglesinho (VW Sedan 1600) e o sexto Wilmar Cavalcanti (VW Sedan 1600).



A largada da prova, com o Elgar nº 12 de Enio Garcia e o Lorena nº 10 de Flávio de Paula na primeira fila.

A prova principal, as “200 Milhas de Anápolis” teve largada às 15 horas e, mesmo antes disso, já se previa que deveria ser interrompida assim que acabasse a iluminação natural, pois havia a expectativa de que durasse entre 3 e 4 horas, principalmente devido ao circuito travado que não permitia o desenvolvimento de elevadas médias horárias para os competidores.

Entre os favoritos destacava-se o moderno protótipo Elgar de Enio Garcia, tanto pelo bom desempenho do carro nos Mil Quilômetros de Brasília, como pela elevada categoria do piloto que foi o vencedor da prova de Anápolis em 1968. Seus principais adversários eram os Lorena, de Olavo Pires e de Flávio de Paulo, assim como o DKW Malzoni de Dezinho Motta.

Iniciada a prova, Enio Garcia foi para a ponta, logo começando a abrir vantagem para seus adversários, liderança que durou até que, o Elgar subindo a Avenida Minas Gerais, ao chegar na curva que dava acesso à Praça Don Emanuel, foi fechado por um carro ao qual colocava uma volta de vantagem, perdendo o controle e, ao bater no meio-fio, teve a roda quebrada e seguiu na direção do público que cercava a pista. Enio ainda conseguiu dar um cavalo de pau, com muita tranquilidade, fato que evitou maiores consequências. Quando as coisas se acalmaram, havia o saldo de 13 pessoas atingidas, algumas com ferimentos graves, como fraturas expostas. Enio procurou ajudar as pessoas no que era possível, com muita serenidade. No local faleceu um menor de idade, filho de conhecido policial de Brasília, muito amigo de todos os praticantes do esporte, especialmente Enio Garcia. No hospital viria a falecer também um jovem de 18 anos residente em Anápolis.

Tanto os dirigentes da Federação Goiana, como da CBA, presentes à prova, não interromperam a corrida como deveria ocorrer, que continuou sendo disputada, até que a falta de luz natural não permitiu o seu prosseguimento, sendo interrompida quando o Lorena de Olavo Pires atingiu 156 voltas, ou

aproximadamente 165 milhas, sagrando-se vencedor da prova, ficando em segundo Dezinho Motta (DKW Malzoni), em terceiro Alex Dias Ribeiro/Jefferson Cardoso (VW Sedan TC) e quarto Ricardo Penta (VW Sedan TC).

[Ver RESULTADOS 1969/20](#)



O Elgar de Enio Garcia, antes da largada da prova e depois do acidente.

66 – II ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO

A 3ª etapa do Campeonato Carioca foi disputada no dia 27 de julho no Autódromo de Jacarepaguá.

A prova de Estreantes e Novatos teve como destaque, o fato do piloto Carlos Lima, no seu Mini Cooper depois de ter registrado a melhor volta na prova de classificação, com o tempo de 1m44s2, capotar seu carro ficando impossibilitado de participar da prova de domingo.

Na classificação dos pilotos graduados, o destaque era a presença da Lola T70, dessa vez pilotada por Márcio de Paoli, que registrou o melhor tempo, com 1m35s7, ficando com o segundo Sidney Cardoso no Lorena Porsche, com 1m41s0 e com o terceiro José Moraes Neto no antigo Santa Fúria VW que foi adquirido de Ricardo Achcar e que passou a se chamar “Protótipo Speed Motors”, mas a pole-position ficou com Mário Olivetti na condição de campeão carioca de 1968.

Outro destaque dessa prova foi a presença da Ferrari 250 GTO Drogo de Paulo César Newlands, que se apresentou com diversas modificação na carroceria, inclusive com a colocação de faróis ao estilo da Ferrari 365 GTB, mas o carro não demonstrou grande desempenho, ficando muito distante dos principais participantes.

Sem o Mini Cooper, na corrida de Estreantes e Novatos e, por não ter participado da prova de classificação, Renato Kreischer largou na última fila, do que se aproveitaram os demais pilotos, e assim a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Alexandre Freitas (DKW); 2º Reinaldo Fernandes (DKW); 3º Paulo Coelho (Ford Corcel); 4º José Luiz Madrid (Ford Corcel); 5º Francisco Pinto (VW); 6º Jarbas Domingues (DKW); 7º Luiz Almeida Pinto (VW); 8º Jorge Botelho (VW); 9º Henrique Kreischer (Alfa GTA); 10º Henrique Mendonça (VW); 11º Jorge Fontenelle (DKW).

Na segunda volta Kreischer já ocupava a quarta colocação, para acelerar o motor do seu carro assumindo a liderança da prova na terceira volta que manteve até o final, completando a prova com pelo menos uma volta sobre os demais participantes. O segundo foi Reinaldo Fernandes (DKW Vemag), o terceiro José Luiz Madrid (Ford Corcel de Porto Alegre) e o quarto Jorge Botelho (VW 1300).

[Ver RESULTADOS 1969/21](#)

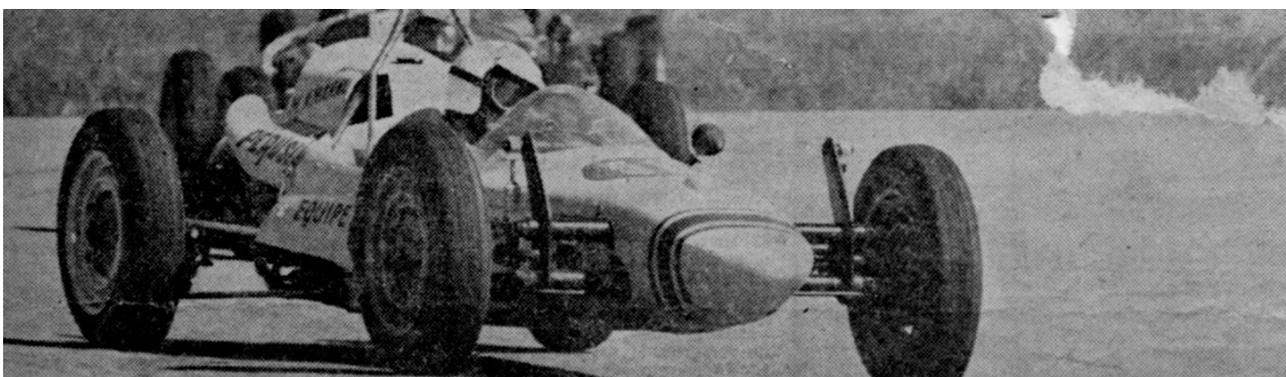
A prova da Fórmula Vê reuniu nove carros e mais uma vez foi disputada em duas baterias com contagem de pontos para definição da sua classificação final.

Iniciada a corrida, Milton Amaral assumiu a ponta seguido por Giu e Cardassi, mas na 5ª volta Cardassi foi para a liderança, com Giu em segundo e Amaral em terceiro, com as posições sendo mantidas, até que na última volta, Cardassi deu uma fechada quando Amaral numa sensacional arrancada, tentava alcançar a liderança o que impediu a ultrapassagem. Terminada a bateria, os comissários desportivos decidiram desclassificar Cardassi por atitude antidesportiva. Com essa decisão, Milton Amaral ficou em primeiro, Giu Ferreira em segundo, Antônio Santisi em terceiro e Manoel Ferreira em quarto.

A segunda bateria foi semelhante à primeira, com Cardassi recebendo a bandeirada em 1º lugar, dessa vez sem penalização, com Amaral em segundo, Giu em terceiro e Manoel Ferreira em quarto.

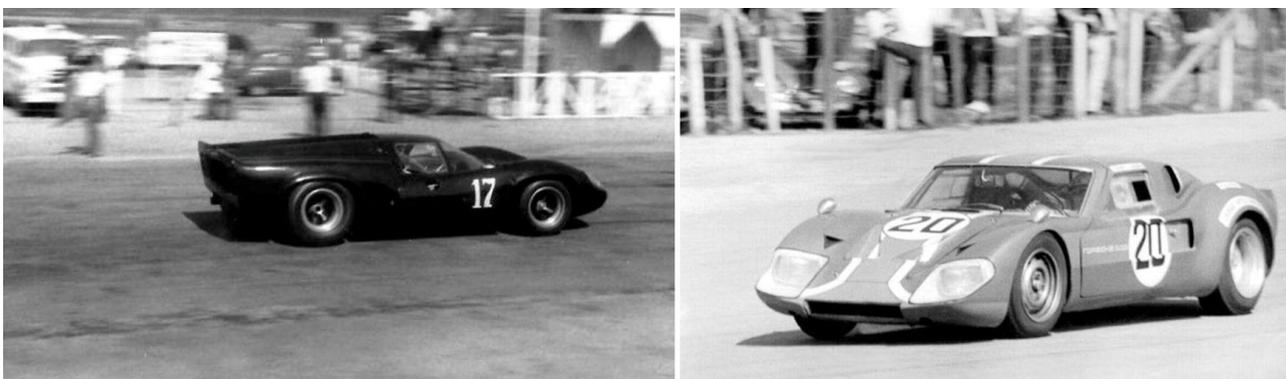
Na soma de pontos obtidos em cada bateria, Milton Amaral ficou em primeiro, Giu Ferreira em segundo, Luiz Cardassi em terceiro, Antônio Santisi em quarto e Manoel Ferreira em quinto.

[Ver RESULTADOS 1969/22](#)



Milton Amaral mais uma vez venceu a prova de Fórmula Vê

Na prova dos pilotos graduados, Márcio de Paoli assumiu a liderança, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Márcio de Paoli (Lola); 2º José Moraes (Speed Motors); 3º Mário Olivetti (Alfa GTA); 4º Fernando Pereira (Willys Mk I); 5º Sidney Cardoso (Lorena Porsche); 6º Luís Lima (VW 1600); 7º Aloísio Renato (Alfa GTA); 8º Paulo C. Newlands (Ferrari); 9º Antônio Rodrigues (VW 1600) e em 10º Carlos B. Souza (Fiat), com Neudy Geraldês se dirigindo aos boxes com o trambulador do câmbio quebrado.



Márcio De Paoli venceu a prova com a Lola T70 nº 17, ficando em segundo lugar Sidney Cardoso no Lorena Porsche

Na segunda volta Olivetti passou para o segundo lugar e Sidney para quarto. Na terceira volta Sidney era o segundo e na volta seguinte Newlands abandonou com problemas na suspensão da Ferrari.

Com seis voltas completadas José Moraes rodou no miolo do circuito e abandonou a corrida, que não teve maiores modificações, com De Paoli em 1º, Sidney em 2º; Olivetti em 3º, Pereira em 4º e Aloísio Renato em 5º. [Ver RESULTADOS 1969/23](#)

67 – PROVA RODOVIA PRESIDENTE KENNEDY - RS

No dia 27 de julho foi disputada a prova “Rodovia Presidente Kennedy”, na estrada que liga Lajeado a São José do Herval, em sistema de ida e volta, perfazendo um total de 130,400 quilômetros.

Participaram da prova 28 carros com pilotos graduados e 35 com estreantes e novatos e a grande vencedora foi a equipe Jolly Gancia que levou para o Rio Grande do Sul as Alfa Romeo GTA para Emílio Zambello (nº 23) e para o gaúcho Raffaele Rosito (nº 25), que conquistaram as duas primeiras colocações da corrida. Também pela Jolly Gancia concorreu Graziela Fernandez pilotando uma Alfa Romeo GTV, que terminou na quarta colocação. Aristides Bertuol (Chevrolet Opala 3800) foi o terceiro.

[Ver RESULTADOS 1969/24](#)



A largada da prova, com as duas Alfa GTA nas primeiras posições.

68 – FÓRMULA FORD EM SNETTERTON - INGLATERRA

No dia 27 de julho, num eventos de corridas de diversas categorias no circuito de Snetterton, na Inglaterra, participaram os brasileiros Ricardo Achcar e Luiz Pereira Bueno, defendendo as cores da equipe SMART, do consagrado ex-piloto Stirling Moss, nas duas corridas de Fórmula Ford.

Ricardo Achcar participou da primeira prova e, na primeira volta, Richard Knight pilotando um Martini de fabricação francesa estava à frente de Achcar, que era perseguido por Gary Rodrigues com um Lotus 61 Holbay. Na volta seguinte, Achcar assumiu a liderança, mas em seguida, ao entrar na curva “Riches”, Knight encontrou uma brecha e tomou a dianteira que manteve até o final, recebendo a bandeirada de chegada com apenas 8/10 de segundo à frente do piloto brasileiro. O terceiro foi Rodrigues. Ricardo Achcar ficou com a melhor volta da prova.

[Ver RESULTADOS 1969/25](#)



Ricardo Achcar

Luiz Pereira Bueno participou da segunda prova, que teve um início conturbado, pois Chris Lee (Merlyn Mk11A Steele) assumiu a liderança, mas quando o pelotão contornou a curva de Riches, Henry Clarke (Macon Scholar) e Miguel Zaldivari (Lotus 51) frearam provocando que carros disparassem em várias direções e eliminando Gerry Marshall (Lotus 61), assim como Clarke e Zaldivari. Na sequência da corrida, Charles Carling (Crosslé F16) ultrapassou Lee e passou a liderar, mas rodou na saída de Lee, com os dois abandonando. A partir de então, Keith Wilson (Brabham BT16) assumiu a ponta, seguido por David Minster (Titan Mk4), Luiz Pereira Bueno (Merlyn Mk11A Steele) e Bob Finckentaedt (Lotus 61) posições que foram mantidas até o final, apesar de Bueno tentar superar Bob na última volta. Luiz Pereira Bueno e Keith Wilson marcaram a melhor volta da prova.

[Ver RESULTADOS 1969/26](#)

69 – PROVA PAULO LANAT – SALVADOR - BA

No sábado, dia 2 de agosto foi realizada a “Prova Paulo Lanat”, também chamada de 5º Circuito da Centenário, na cidade de Salvador, prova organizada pela Federação Baiana com o objetivo de preparar pilotos novatos para participarem dos 500 Quilômetros de Salvador que seria disputado no dia 10 de agosto, sagrando-se vencedor John Brusell com VW 1600 da equipe AF, ficando em segundo José Luiz Bastos e em terceiro Maurício Castro Lima. Entre os pilotos estreados e novatos, venceu Antônio Justo Couto, com Carlos Fortunato Leal em segundo e Orivaldo Pereira em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1969/27](#)



A largada da prova

70 – QUILÔMETRO DE ARRANCADA DA PRAIA BELA - RS

Foi disputado no bairro da Praia Bela, em Porto Alegre, uma prova de quilômetro de arrancada que teve como vencedores os pilotos: Rui Souza Neto (Simca) na categoria Força Livre, ficando em segundo nessa categoria Elói Heinz (Ford); e Roberto Souza (Simca) venceu na categoria Especial, que teve como segundo colocado Catharino Andreatta (Ford Corcel Bino).

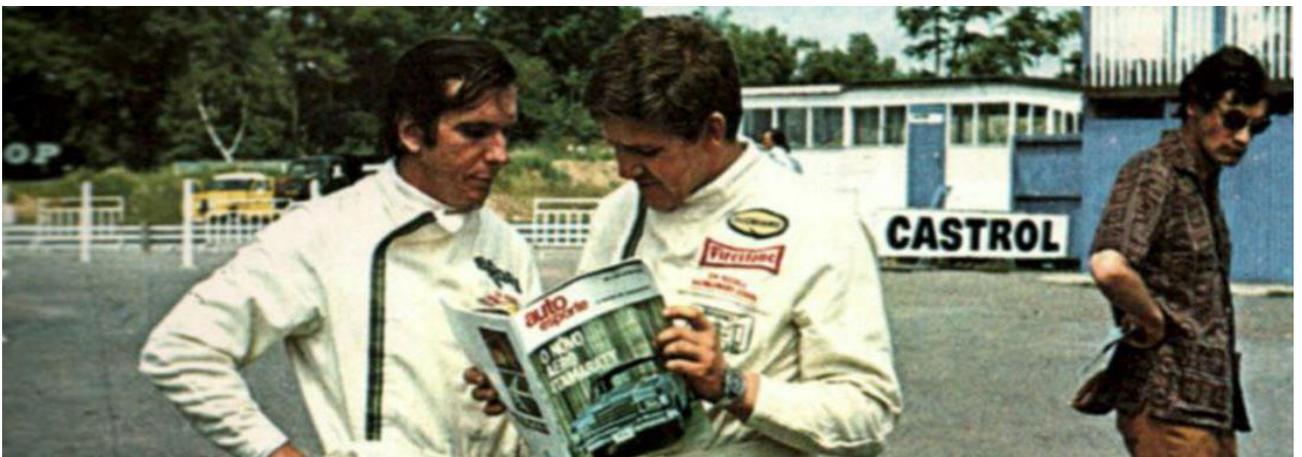


71 – 11ª ETAPA DO CAMPEONATO LOMBANK – BRANDS HATCH - ING

Na sua segunda corrida na Fórmula 3 na Inglaterra, no dia 3 de agosto, Emerson Fittipaldi o segundo lugar, a apenas 2 décimos de segundo do Brabham do inglês Bev Bond que venceu a prova. Na prova de classificação disputada no tradicional autódromo de Brands Hatch, Emerson registrou o tempo de 50s6 ficando atrás apenas do japonês Tetsu Ikusawa, com o tempo de 49s8.

Iniciada a corrida Ikusawa assumiu a ponta seguido por Roy Pike, Emerson e Bev Bond, posições que logo se alteraram quando o piloto japonês rodopiou na segunda volta. Pike também ficou pouco tempo na liderança, pois na terceira volta Bev Bond passou por Emerson e por Pike, assumindo a liderança, com Emerson em segundo, com os dois pilotos travando uma luta que empolgou o público presente, mas, apesar do esforço do piloto brasileiro as posições se mantiveram até o final da prova. Emerson e Bond registraram o tempo de melhor volta da prova com 50s6. O terceiro foi Roy Pike e o quarto Mo Nunn.

[Ver RESULTADOS 1969/28](#)



Emerson Fittipaldi e Dave Walker

72 – 13ª ETAPA DO LES LESTON TROPHY DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH - ING

Na prova de Fórmula Ford disputada no dia 3 de agosto, em Brands Hatch, Ricardo Achcar terminou em terceiro e Luiz Pereira Bueno em oitavo, em prova que reuniu 20 competidores.

Na 13ª Etapa do Les Leston Trophy de Fórmula Ford, disputada no dia 3 de agosto no circuito de Brands Hatch, Ricardo Achcar (Merlyn MK11A Rowland) terminou no terceiro lugar. O vencedor foi Colin Vandervell (Lotus 61) e o segundo Syd Fox (Mistrale). Outro brasileiro, Luiz Pereira Bueno, companheiro de equipe de Achcar na SMART, equipe de Stirling Moss, foi o oitavo colocado entre os 20 participantes.



Ricardo Achcar

73 – ELEIÇÕES NA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRO DA AUTOMOBILISMO - CBA

Aproveitando a realização da segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo, em Salvador, a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA realizou assembleia geral no auditório do Departamento de Estradas de Rodagem daquele Estado, com o intuito de promover a eleição da diretoria da entidade e tomar outras decisões, no dia 9 de agosto.

Estavam representadas na referida assembleia as seguintes federações: Federação Gaúcha de Automobilismo – Dr. José Carlos Steiner (presidente); Federação Catarinense de Automobilismo – Sr. Waldomiro José Carlson (presidente); Federação Paranaense de Automobilismo – Sr. Ramon Van Buggenhout (por procuração); Federação Paulista de Automobilismo – Engenheiro Mário Hélio Serroti Martin (por procuração); Federação Automobilística do Distrito Federal – Dr. Gilberto Teixeira Alves (presidente); Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso – Sr. Milton José Brescia (por procuração); Federação Mineira de Automobilismo – Sr. Glauco Agnaldo de Magalhães (por procuração); Federação Fluminense de Automobilismo – Dr. Nelson Leal Bastos (presidente); Federação Carioca de Automobilismo – Comandante Edson da Costa Mattos (por procuração); Federação Goiana de Automobilismo – Dr. Romildo de Carvalho Coutinho (presidente); Federação Bahiana de Automobilismo – T. Cel. Aurélio Gonçalves (presidente); Federação Pernambucana de Automobilismo – Dr. Paulo Marinho (presidente); Federação Cearense de Automobilismo – Sr. Francisco Ronaldo Pedrosa (presidente).

Também estavam presentes à assembleia as seguintes pessoas: General Antônio Bendocchi Alves (presidente do Conselho Regional de Desportos do Estado da Bahia); Cel. Murilo Rodrigues de Souza (presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA); Dr. Mauro Bento Doas Salles (membro do Conselho Técnico da CBA); Sr. José Lago (jornalista); Sra. Cléa Linhares Speranza (relações públicas da CBA);

Dr. José de Ribamar Silva; Major Murilo Serpa; Sr. Joaquim Magalhães Netto e Luciano Garcia (diretores da Federação Cearense de Automobilismo); Sra. Bernardes Marcondes Athanázio e Wilmar Jardim Carvalho (membros da Federação Goiana de Automobilismo); Sr. Nelson Gomes da Silva (membro da Federação Fluminense de Automobilismo); Sr. Edilson Cardoso e Amadeu Girão (membros da Federação Carioca de Automobilismo); Sr. Antônio Augusto Martins (vice-presidente da Federação Bahiana de Automobilismo); Dr. Mário Glauco Pati (vice-presidente da Federação Paulista de Automobilismo); Aluízio Villanova e Jorge Silva de Moraes (membros da Federação Automobilística do DF); e os Srs. Edgar Moraes e Marco Meira Lins (membros da Federação Pernambucana de Automobilismo).

Assuntos tratados:

- 1 – Relatório da Diretoria – aprovado por unanimidade;
- 2 – Proposta de indulto a todos os punidos até aquela data – aprovada por unanimidade;
- 3 – Proposta de calendário – aprovado que caberia ao próximo presidente a sua elaboração e posterior aprovação da assembleia.

4 – Eleição da diretoria – aprovada por aclamação, estando assim formada:

Presidente – Dr. Mauro Bento Dias Salles;

1º vice-presidente – Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho;

2º vice-presidente – Ministro Geraldo Starling Soares;

3º vice-presidente – Dr. Mário Amato;

Membros do Conselho Superior de Automobilismo: Francisco Ronaldo Pedrosa de Oliveira (Amazônia); Fernando Wilson Magalhães (Nordeste); Gilberto Teixeira Alves (Centro); José Carlos Steiner (Sul); Octávio Bonoldi, José Lago, Rino Malzoni, Anauro Dantas Ribeiro, Ciro Poggi e Eduardo Celidônio (setores diversos do automobilismo).

Membros do Conselho Fiscal: Nelson Garcia de Lacerda (presidente), Clóvis Garcia, Raimundo de Brito (membros titulares); Rubem Nazareno Neves, Luiz Leme Venturoso de Araújo e José Ribamar da Silva (membros suplentes).

Ordem do Mérito Automobilístico: vice-almirante Maurício Dantas Torres, Wilson Fittipaldi, Custódio Toscano Filho, Normélio da Poian, Flávio Chagas Lima, Antônio Augusto Martins, Odorico Silva Leão, e Glauco Agnaldo Magalhães.

5 – Balanço de 1968 – aprovado por unanimidade.

6 – Exposição financeira de 1969 – aprovada por unanimidade.

Em seguida foram empossados os eleitos

74 – II 500 QUILÔMETROS DE SALVADOR - BA

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo foi realizada no dia 10 de agosto na pista da Av. Centenário em Salvador, Bahia.

A lista de inscritos foi encabeçada pela equipe Jolly Gancia que levou a Salvador nada menos que quatro carros: a Alfa T33/2 de José Carlos Pace/Marivaldo Fernandes; a GTA 23, com motor 1.900 cc de Emílio Zambello/Wilson Fittipaldi Jr.; a GTA 25 de Piero Gancia/Ubaldo Lolli e a GTA 65 de Mário Olivetti/Pedro Victor Delamare, estas duas com motor de 1.600 cc. Também de São Paulo vieram o Bino nº 47 de Lian Duarte/Totó Porto Fº e a Alfa Romeo Tornado nº 81 de Jayme Silva/Ugo Gallina.

A equipe de Brasília estava representada por cinco carros: os dois Elgar VW, com motor 1800 cc, sendo o nº 12 de Enio Garcia/Toninho Martins e o nº 5 de Carlito Lima/Zeca Castro; o Lorena VW 1800 cc nº 69 de Olavo Pires/Paulo César Lopes; e dois VW modificados, o nº 13 com motor 1700 cc, de Dirceu Bernardon/Waldir Lomazzi e o nº 1, 1600 cc de Inácio Corrêa Leite Jr./Jacques Lima.

De Minas Gerais foram inscritos o Puma 1800 cc da Carbel de Marcelo Campos/Ivaldo da Matta e o Protótipo Minas VW 1600 cc, de Kid Cabeleira/Boris Feldman. Os representantes de Goiás eram o DKW Malzoni de Dezinho Motta/Rêmulo Consort e o Protótipo Osmark DKW com Marcos Jardim/Lucas Mota. O piloto Arivaldo Carvalho, de Sergipe, que tradicionalmente corria nas provas de Salvador inscreveu um Willys Interlagos, dessa feita tendo como copiloto o baiano Maurício Castro Lima.



O Malzoni de Dezinho antes e depois do acidente

Não compareceram os carros do Ceará nem de Pernambuco, ficando os baianos com a responsabilidade maior de representar o nordeste e desse Estado foram inscritos os seguintes carros: dois Puma da equipe de Adriano Fernandes, sendo o nº 17 de Lulu Geladeira/André Burity equipado com um motor Porsche de 1.600 cc, e o de nº 71 de José Luiz Bastos/John Brusell, com motor VW de 1600 cc. Antônio Pitta Lima inscreveu um Protótipo VW de carroceria Spyder, com motor 1.800 cc, tendo como parceiro Roberto Bahia. Foram inscritos ainda três VW modificados, todos com motor de 1.600 cc, de Ivan Cravo/Fred Leal, Tomé Pedro/Antônio Augusto Martins (presidente da Federação Baiana) e Sílvio Rivault/Miraldo Santos. Também foi inscrito um Renault equipado com motor do Corcel, de 1440 cc, de Leonardo Godoy/Mário Gildo.

Com a realização da prova de classificação no sábado ficou com a pole-position a Alfa Romeo T33 de José Carlos Pace/Marivaldo Fernandes, com o tempo de 1m30s0. O segundo foi a Alfa Romeo GTA de 1900 cc, de Emílio Zambello/Wilson Fittipaldi Jr., com o tempo de 1m34s0; a seguir ficaram: 25 – Alfa Romeo GTA de Piero Gancia/Ubaldo Lolli (1m39s0); 47 – Bino – Lian Duarte/Totó Porto Fº (1m42s0); 65 – Alfa Romeo GTA de Mário Olivetti/Pedro Victor Delamare (1m42s1); 71 – Puma VW de José Luiz Bastos/John Brusell (1m43s7); 39 – Puma VW de Marcelo Campos/Ivaldo da Matta (1m44s4); 12 - Elgar VW de Enio Garcia/Toninho Martins (1m44s7); 81 – Alfa Tornado de Jayme Silva/Ugo Gallina (1m45s4); 69 – Lorena VW de Olavo Pires/Paulo César Lopes (1m46s5), e os demais.

Durante a prova de classificação, o DKW Malzoni de Dezinho Motta saiu da pista, bateu num poste e separou a dianteira do restante do carro e com isso ficou impossibilitado de correr no domingo.

Com 22 carros alinhados, a largada da prova foi dada às 10:30 horas, tendo como diretor o paulista Mário Pati.

José Carlos Pace assumiu imediatamente a ponta e ao completar a 1ª volta, tinha 5 segundos de vantagem para Fittipaldi na Alfa GTA 1900 e outros cinco para Ubaldo Lolli. O quarto era Totó Porto (Bino), vindo a seguir Delamare (Alfa GTA); Marcelo Campos (Puma); Enio Garcia (Elgar); John Brusell (Puma) e os demais.

Na segunda volta, Pace mantinha a frente, seguido por Fittipaldi, Lolli, Totó, Delamare, Enio Garcia, que tinha superado o Puma de Marcelo Campos e John Brusell.

Pouco depois de completar a segunda volta, o Bino parou na pista com defeito no comando do motor abandonando a corrida, também abandonando, nessa volta o VW 1600 de Sílvio Rivault.

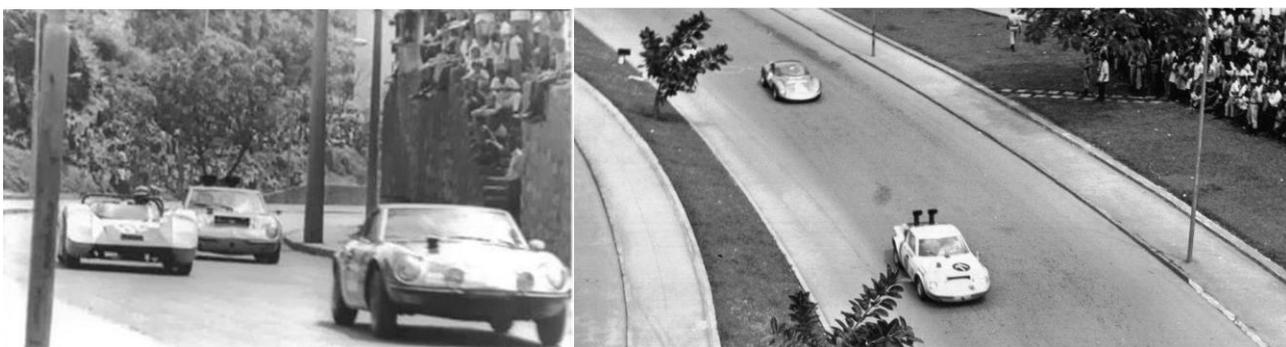
Com esses abandonos restaram vinte carros na pista, mas depois de 5 voltas, ocorreu outro abandono, o de Marcos Jardim no seu Protótipo DKW.

Com 10 voltas a ordem era a seguinte: 1º 33 - Alfa T33; 2º 23 - Alfa GTA; 3º 25 - Alfa GTA; 4º 65 - Alfa GTA; 5º 12 - Elgar; 6º 39 - Puma; 7º 71 - Puma; 8º 81 - Alfa Tornado.

Na 17ª volta Wilsinho Fittipaldi entrou nos boxes com o motor da sua Alfa GTA rateando. Perdeu 4m40 segundos para reparar o problema e retornar à corrida.

Com 20 voltas de corrida, a Alfa Romeo de José Carlos Pace colocou uma volta de vantagem no segundo colocado, Ubaldo Lolli, na Alfa Romeo GTA nº 25.

Com 40 minutos, começou a chover e a pista ficou bastante escorregadia, provocando a rodada de diversos carros, entre eles o Elgar nº 12, o Lorena nº 69, o Renault nº 151 de Leonardo Godoy e a Alfa Tornado nº 81.



Na foto da esquerda, flagrante da luta entre: 39 – Marcelo Campos/Ivaldo da Matta (Puma), 82 – Boris Feldman/Kid Cabeleira (Minas VW), e 71 – John Brusell/José Luiz Bastos (Puma); e na foto da direita, o Puma nº 71 de John Brusell/José Luiz Bastos e o Elgar nº 12 de Enio Garcia/Toninho Martins.

Depois de completar 22 voltas, abandonou o Protótipo VW de Kid Cabeleira/Boris Feldman.

A chuva durou apenas 15 minutos, a pista secou rapidamente e a corrida retornou à sua normalidade.

Com 40 voltas, a Alfa T33 tinha duas voltas de vantagem sobre a Alfa GTA 25 que vinha em segundo, vindo a seguir Delamare (Alfa 65) com 38 voltas; Marcelo Campos (Puma 39) com 36 voltas; John Brusell (Puma 71) com 36 voltas; e Wilson Fittipaldi Jr. (Alfa GTA 23) que vinha recuperando o tempo perdido.

O primeiro carro da equipe Jolly Gancia a parar para reabastecimento e troca de pilotos foi a GTA 23, às 12,20 horas, saindo Wilsinho e entrando Emílio Zambello, e retornando à corrida na quarta colocação.

Vinte minutos depois foi a vez da Alfa T33 parar, assumindo o volante Marivaldo Fernandes e retornando à corrida com grande vantagem sobre os demais.

Na metade da corrida, com 81 voltas completadas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Moco/Marivaldo (Alfa T33) 81 voltas; 2º Lolli/Gancia (Alfa GTA) 77 voltas; 3º Delamare/Olivetti (Alfa GTA) 77 voltas; 4º Zambello/Fittipaldi (Alfa GTA) 74 voltas; 5º Olavo Pires/PC Lopes (Lorena) 73 voltas; 6º Enio/Toninho (Elgar) 73 voltas; 7º Jayme/Gallina (Alfa Tornado) 73 voltas; 8º Bernardon/Von Negri (VW 1700) 72 voltas; 9º Godoy/Gildo (Renault 1440) 70 voltas; 10º Carlito/Zeca (Elgar) 68 voltas e os demais.

Nessa altura da corrida havia desistido também o Interlagos de Arialdo/Castro Lima, depois de 54 voltas.

Com ¾ de corrida, ou 120 voltas, as colocações eram as seguintes: 1º Moco/Marivaldo (Alfa T33) 120 voltas; 2º Zambello/Fittipaldi (Alfa GTA) 114 voltas; 3º Lolli/Gancia (Alfa GTA) 114 voltas; 4º Olivetti/Delamare (Alfa GTA) 113 voltas; 5º Gallina/Jayme (Alfa Tornado) 109 voltas; 6º Olavo/Lopes (Lorena) 107 voltas; 7º Von Negri/Bernardon (VW 1700) 102 voltas; 8º Burity/Geladeira (Puma Porsche) 100 voltas; 9º Ivan Cravo/Fred Leal (Protótipo VW) 97 voltas; 10º Inácio/Jacques (VW 1600) 91 voltas.

Nessa altura tinha abandonado o Renault de Godoy/Gildo depois de completar 80 voltas, restando, portanto, 16 carros na prova.

Faltando 25 voltas caiu um leve chuveiro, mas que passou logo e não causou maiores problemas aos participantes.



As Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello/Wilson Fittipaldi Jr. (23) e Piero Gancia/Ubaldo Lolli (25)

Às 14,35 horas, o Lorena de Olavo Pires/Paulo César Lopes que ocupava a sexta colocação entrou nos boxes totalmente sem freios. Os mecânicos verificaram que tinha como corrigir o problema e, como o carro tinha cinco voltas de vantagem para o VW, também de Brasília que vinha em sétimo, Paulo César retornou à prova, andando mais devagar, para manter a posição até à bandeirada de chegada.

A Alfa Romeo T33/2 de Pace/Marivaldo completou os 500 quilômetros no tempo de 4h31m58s0, média de 110,793 km/h e fazendo a melhor volta da prova com o tempo de 1m31s6, média de 121,834 km/h. Em segundo lugar ficou a Alfa GTA 23 de Zambello/Fittipaldi, com 8 voltas de desvantagem. Em terceiro ficou a Alfa GTA 25 de Lolli/Gancia, com o mesmo número de voltas, em quarto a Alfa GTA 65 de Olivetti/Delamare com uma volta a menos e em quinto Jayme Silva/Ugo Gallina (Alfa Tornado).

[Ver RESULTADOS 1969/29](#)



A Alfa Romeo T33/2 de José Carlos Pace/Marivaldo Fernandes, vencedores da prova.