

1970 – 2ª PARTE

61 – 12 HORAS DE INTERLAGOS

A Confederação Brasileira de Automobilismo organizou no dia 14 de junho a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo, com a realização da prova 12 Horas de Interlagos.

Logo se criou a expectativa da participação dos principais carros de corrida existentes no Brasil, com destaque para a Lola T70 dos cariocas De Paoli, o Ford GT40 da também carioca Colégio Arte e Instrução, do recém-importado Porsche 910 de Mário Olivetti e a Alfa Romeo T33 da paulista Equipe Jolly.

Dentre esses, apenas o carro da Jolly Gancia confirmou sua participação, ao mesmo tempo em que a referida equipe inscreveu mais quatro Alfa Romeo GTA.

Ausência importante foi da equipe Cebem, que não levou seus BMW, principalmente o “Spyder” que vencera a prova “1500 Quilômetros de Interlagos” no início do ano.

Como destaque favorável estavam presentes o protótipo Fúria da equipe Camional, o protótipo Bino da Equipe Bino Sandaco e a famosa carretera Corvette de Camillo Christófaru, além de diversos Puma VW com motorizações de 1.600 a 1.900 cc, os Opala: dos irmãos Clemente, vencedor das “24 Horas de Interlagos”, de Pedro Victor Delamare, e do filho de Chico Landi: Luiz Landi.

Do Rio de Janeiro foi inscrito também o protótipo Reppe, construído pelo petropolitano Renato Peixoto a partir de um chassi modificado de um carro de Fórmula Ford Merlyn que pertencia a Norman Casari, com mecânica do mesmo carro.



A Alfa Romeo T33/2 de Marivaldo Fernandes capotou um pouco antes do início da corrida, e o Fitti nº 1 de Maurício Paes de Barros/Sérgio Magalhães se acidentou durante a neblina.

Completo o grid o Snobs Corvair, o protótipo Kinko VW, um dos protótipos Elgar VW, de Brasília, além de diversos Fuscas de duas e de quatro portas, Opalas, FNM, uma Maserati 300S etc.

Pouco antes das provas de classificação, ocorreram duas baixas importantes: quando treinava em Interlagos, Luiz Fernando Terra Smith, ao volante da Alfa Romeo GTA nº 25, teve um pneu furado e foi de encontro do guard-rail, ficando bastante danificado, e Smith saindo com diversos pontos no queixo, e Tite Catapani também ficou de fora, pois seu irmão Carlo Alberto de Andrade Catapani e seu primo Paulo Sérgio Catapani, faleceram em acidente automobilístico ocorrido nas proximidades de São Carlos.

A organização da prova, a cargo da Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, não foi das melhores, e os problemas começaram antes da ser autorizada a largada.

A equipe Sgets, responsável pela cronometragem da prova teve problemas técnicos, que somados à chuva que caía nessa altura, provocou o retardamento da prova que deveria ocorrer no sábado, dia 13 de junho, às 22 horas.

Com todos esses problemas, a organização decidiu permitir que os carros fizessem duas voltas de reconhecimento antes de efetuada a largada e foi nesse momento que a prova ficou privada do seu mais importante participante, quando todos partiram parecendo que pretendiam estabelecer novos recordes, isto é, em altíssima velocidade e logo na sua primeira volta, Marivaldo Fernandes que conduzia a Alfa Romeo T33 capotou na saída da “Curva do Sol”. O piloto teve uma clavícula quebrada e o carro ficou completamente destruído.

Isso provocou novo atraso e a largada somente ocorreu pouco antes da zero hora do domingo, dia 14 de junho, com os carros alinhados ao estilo “Le Mans”, com pilotos de um lado da pista e carros posicionados em 45° do outro lado da pista.

Iniciada a corrida tomou a dianteira o protótipo Bino nº 47, aparecendo na curva da Ferradura com o Opala nº 80 em segundo e o Fúria nº 26 em terceiro. Na curva do Laranja, o Fúria já era o segundo, com Bird e Lolli logo atrás. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria nº 26); 3º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80); 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (Puma nº 10); 5º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa nº 27); 6º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma nº 46); 7º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 48); 8º José e Armando Ramos (Alfa nº 23); 9º Pedro Victor Delamare/Artur Bragantini (Opala nº 84); 10º Totó Porto/Sérgio Mattos (Corcel nº 22); 11º Paulo Gomes/Sérgio Lousada (Corcel nº 30); 12º Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio (Corvette nº 18).

Na segunda volta, os líderes eram os mesmos e, no pelotão intermediário, a luta era empolgante, com mais de trinta carros andando juntos. O protótipo Reppe nº 96 de Milton Amaral enfrentou uma pane elétrica, e o VW nº 90 de Celso Xavier foi o primeiro a entrar nos boxes logo ao final da primeira volta, com os carros ocupando as seguintes posições: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria nº 26); 3º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (Puma nº 10); 4º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 27); 5º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80); 6º Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio (Corvette nº 18); 7º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 48); 8º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma nº 46). O Fitti VW nº 1 de Sérgio Magalhães/Maurício Paes de Barros vinha muito atrasado pois tinha largado muito mal.

Nessa primeira fase vários carros, dentre os quais o Bino, foram obrigados a recorrer aos boxes com pneus furados.

Foi um verdadeiro festival de pneus furados durante toda a prova, segundo a Pirelli, causados pelo fato de os organizadores terem solicitado à prefeitura que varresse a pista com suas máquinas equipadas com escovas de aço e que partes dessas escovas caíram pela pista provocando o excessivo número de furos.

Depois de apenas 13 voltas a corrida perdia um dos seus favoritos, quando a Carretera Corvette de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio abandonou com o radiador de óleo furado.



Luta entre os Puma GT VW nº 73 de José Pedro Chateaubriand/Carlos Maluhy e o 32 de Jacinto Tognato/José Games.

A primeira hora de corrida foi completada com os carros ocupando as seguintes posições: 1º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria FNM nº 26); 2º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (Puma VW 1900 nº 10); 3º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 4º Bird Clemente/Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 5º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47).

Ao ser atingida a segunda hora de corrida, o Bino tinha assumido a liderança, se aproveitando da parada para reabastecimento do Fúria, com os carros correndo nas seguintes posições: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria FNM nº 26); 4º Bird/Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 5º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW 1700 nº 48); 6º Nathaniel Townsend/Anésio Hernandez (VW Spyder nº 87).

Antes da terceira hora de corrida surgiu uma forte neblina na pista de Interlagos e, com isso, a média de velocidade diminuiu bastante, formando-se grupos, com os que melhor conheciam a pista à frente. Bird Clemente foi um dos que “puxou” mais carros, sendo que aproximadamente vinte o seguiram.

Nessa fase da prova com neblina, muitos foram os acidentes, entre os quais o Opala nº 84 de Pedro Victor Delamare/Artur Bragantini. O Puma VW nº 10 da equipe Marinho, pilotado por Emerson Maluf/Fausto Dabbur, enfrentava uma série de problemas, iniciado com a junta do coletor de admissão, em seguida água na gasolina e finalmente defeito na caixa de câmbio, que tirou o carro da corrida. Outro piloto que enfrentou graves problemas com a neblina foi Newton Pereira, que pilotava o Karmann Ghia nº 68. Seu copiloto, Antônio Santisi, se recusou a pilotar o carro debaixo de neblina, forçando Pereira a pilotar durante toda a madrugada.

Na terceira hora, a ordem de classificação era a seguinte: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria FNM nº 26); 3º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 4º Bird e Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 5º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma VW 1600 nº 46). Tirando proveito da neblina, Bird Clemente assumiu a segunda colocação, quando foi atingida a quarta hora da prova, que foi completada com os carros obedecendo a seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Bird e Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria FNM nº 26); 4º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 5º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW 1700 nº 48); 6º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma VW 1700 nº 73); 7º José Pedro Chateaubriand/Carlos Maluhy (Puma VW 1700 nº 73); 8º Totó Porto Fº/Sérgio Mattos (Ford Corcel Bino).



Em segundo se classificou a Alfa Romeo GTA nº 27 de Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli e em terceiro o Chevrolet Opala nº 80 de Bird e Nilson Clemente.

Na sexta hora da prova, embora fosse pouco mais das cinco da manhã, o sol ainda não tinha aparecido e os boxes eram muito concorridos. O Bino continuava na liderança, com a Alfa Romeo GTA nº 27 em segundo e o Chevrolet Opala nº 80 em terceiro. A Alfa Romeo GTA de José e Armando Ramos perdia muito tempo parado nos boxes com problemas na embreagem. Com seis horas de corrida os carros ocupavam as seguintes colocações: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47) – 94 v; 2º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa

Romeo GTA nº 27) – 92 v; 3º Bird e Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80) – 90 v; 4º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW 1700 nº 48) – 88 v; 5º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma VW 1600 nº 46) – 85 v; 6º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (Puma VW 1900 nº 10); 7º Totó Porto Fº/Sérgio Mattos (Ford Corcel Bino nº 22); 8º Roberto Dal Pont/José Augusto Gontijo (Ford Corcel nº 16); 9º Pedro Victor Delamare/Artur Bragantini (Chevrolet Opala nº 84); 10º Walter Travaglini/Márcio Brandão (Puma VW 1600 nº 74).

Pouco depois ocorreu um acidente grave quando José Augusto Gontijo, conduzindo o Ford Corcel nº 16 teve um problema na suspensão e capotou na subida do Lago, com o piloto sofrendo alguns ferimentos. Nessa fase da corrida, o Fúria FNM começou a enfrentar os mesmos problemas ocorridos em Brasília, com o sistema de distribuição, fato que acabou obrigando o seu abandono.

Antes de ser completada a sétima hora da corrida, o Opala 80 tinha recuperado a posição da Alfa 27, enquanto o Puma de Balder/Barbosa começava a enfrentar problemas e em muitos momentos correndo com apenas três cilindros funcionando e o Puma de Munhoz/Giorgi abandonou a prova com problemas no motor. Os carros mantinham as seguintes colocações: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Bird e Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 3º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 4º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma VW 1600 nº 46); 5º José Pedro Chateaubriand/Carlos Maluhy (Puma VW 1700 nº 73).

Com o sol aparecendo, o público pode ver diversos carros abandonados pela pista: o VW Spyder nº 87 de Townsend/Hernandez na saída da curva do Sol; a Alfa T33 nº 33 de Marivaldo/Zambello na curva do Sargento; o Fitti VW de Magalhães/Barros que batera no guard-rail, na mesma curva; o Fúria de Jayme/Gallina abandonado no retão; o Corcel nº 16 de Dal Pont/Gontijo na curva da Subida do Lago; O FNM nº 81 de Olivetti/Toco e o Reppe nº 96 de Peixoto/Amaral na curva da Junção.

Na oitava hora surgiu entre os primeiros colocados o VW 4P 1700 da Marinho Veículos, que tinha obtido a segunda colocação nas “24 Horas de Interlagos” que dessa feita era pilotado por Sílvio Montenegro/José Lotfi, com os carros ocupando as seguintes posições: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Bird e Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 3º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 4º José Pedro Chateaubriand/Carlos Maluhy (Puma VW nº 73); 5º Sílvio Montenegro/José Lotfi (VW 4P 1700 nº 6).



A chegada vitoriosa do Bino Mk II de Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte.

Nesse momento uma das portas do Opala nº 80 começou a abrir e com isso Nilson Clemente foi obrigado a perder alguns minutos nos boxes para efetuar o reparo e perdeu a segunda colocação para a Alfa nº 27, com

os carros completando a nona hora na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte (Bino nº 47); 2º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA n 27); 3º Bird e Nilson Clemente (Chevrolet Opala nº 80); 4º José Pedro Chateaubriand/Caros Maluhy (Puma VW 1700 nº 73); 5º Sílvio Montenegro/José Lotfi (VW 4P 1700 nº 6); 6º Carlos Sgarbi/Luiz Filinto (Snobs Corvair nº 11); 7º Jan Balder/Fernando Barbosa (Puma VW nº 46); 8º Walter Travaglini/Márcio Brandão (Puma VW 1600 nº 74); 9º Omar Correia/Márcio Durão (VW Sedan 1600 nº 57); 10º Hélio Vasiliauskas/Jozil José Garcia (VW Sedan nº 4).

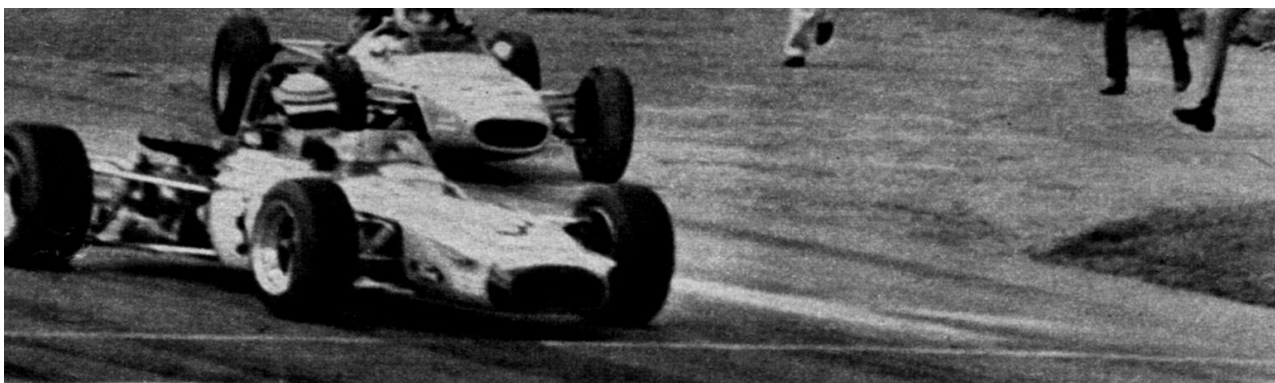
Até o final da corrida não ocorreram modificações entre os cinco primeiros, com a dupla Bueno/Lian recebendo a bandeirada de chegada a uma média de 116,642 km/h, com três voltas de vantagem para Lolli/Campana, cabendo a Bueno a melhor volta da prova com o tempo de 3m41s8. O terceiro foi o Opala de Bird e Nilson Clemente, o quarto o Puma de José Pedro Chateaubriand/Carlos Maluhy e o quinto o VW 4P de Sílvio Montenegro/José Lotfi.

Na categoria Sport Nacional o vencedor foi o Bino de Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte; na categoria Importados, venceu a Alfa Romeo GTA de Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr.; na Força Livre venceu o Opala dos irmãos Bird e Nilson Clemente; e na Turismo Nacional, os vencedores foram Sílvio Montenegro/José Lotfi.

Ver RESULTADOS 1970/51

62 – TORNEIO INGLÊS DE F-FORD - THRUXTON

No dia 15 de junho foi a vez do carioca Ronald Rossi vencer uma prova válida para um dos Torneios Ingleses de Fórmula Ford disputada no circuito de Thruxton. Rossi largou na pole-position, fez a melhor volta e liderou a prova de ponta a ponta, na sua Lola T200. Em segundo lugar ficou Tony Dron (Crossle 16), em terceiro P. Slade (Hawke DKL2), quarto M. Samuel Campos (Titan Mk4), e em quinto o brasileiro Giu de Ferran (Lola T200). Outros brasileiros participaram da prova: Francisco Lameirão (Royale RP3) ficou em 13º e Fritz Jordan (Lotus 61) em 17º.



Ronald Ross (Lola T200)

63 – V RHEIN-POKALRENNEN – F-3 – HOCKENHEIM - ALEMANHA

Emerson Fittipaldi voltou a demonstrar o seu talento na corrida “V Rhein-Pokalrennen”, de Fórmula 2, disputada no dia 14 de junho no circuito alemão de Hockenheim, apesar de enfrentar problemas com os freios da sua Lotus 69, conquistando a quarta colocação, batido apenas por Hubert Hahne, Brian Hart e Peter Westbury.

Na prova de classificação, Emerson já demonstrou o ótimo momento que estava vivendo, obtendo o segundo lugar no grid, batido apenas pelo argentino Carlos Reutemann. Jochen Rindt ficou com o terceiro tempo,

completando a primeira fila do grid de largada. Na segunda fila se classificaram Peter Westbury em quarto e Tino Brambilla em quinto.

Dada a largada, o argentino Carlos Reutemann assumiu a ponta, seguido por Rindt, Hahne, Hart, Westbury, Fittipaldi e Quester, mas Rindt abandonou a prova depois de completar a primeira volta, por causa da quebra da junta universal da transmissão do seu Lotus.

Com isso, a segunda volta manteve Reutemann em primeiro, com Hahne em segundo e Emerson em terceiro. O quarto era Westbury o quinto Tino Brambilla, que era seguido por Quester, Gerry Birrell, Graham Hill, Ikuzawa e Brian Hart. Mais distanciados vinham Terbeck, Caldarella, Perrot, Mazet, Ganley e os demais.

Na terceira volta Carlos Reutemann ainda liderava, mas na quarta quem surgiu na frente foi Hubert Hahne no seu BMW. O alemão conseguiu manter a liderança até a nona volta, com Emerson Fittipaldi passando em primeiro lugar na décima, sendo superado por Peter Westbury na volta seguinte.

Assim, com onze voltas completadas, a ordem era: Westbury, Emerson, Brambilla, Gerry Birrell, Hart e Hahne.

Nessa volta Emerson começou a enfrentar problemas com os freios da sua Lotus e, naturalmente, foi perdendo posições, porém se mantendo próximo aos que lutavam pela vitória.

Na décima quarta volta a disputa pela liderança ficou acirrada entre Tino Brambilla e Hubert Hahne, com Emerson ainda conseguindo se manter em terceiro, Westbury em quarto e Hart em quinto lugar.

Quando a vitória parecia pertencer a Tino Brambilla, o italiano acabou rodando na 25ª volta, saindo da pista e se atrasando. Com isso, Hubert Hahne assumiu a ponta que manteve até o final, com Brian Hart chegando em segundo, Peter Westbury em terceiro, Emerson Fittipaldi em quarto e Tino Brambilla em quinto lugar.

[Ver RESULTADOS 1970/52](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 69 nº 37) e Hubert Hahne, vencedor da prova

64 – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO DA FRANÇA DE F-3 – LINAS-MONTHLÉRY

A nona etapa do Campeonato Francês de F-3 foi disputado no dia 21 de junho, no autódromo de Linas-Monthléry, nas proximidades de Paris, com a vitória da Mike Beuttler e com o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. conquistando a terceira colocação na prova. O segundo colocado foi Bob Wolleck, o quarto Jean-Luc Salomon e o quinto Jurg Dubler.

[Ver RESULTADOS 1970/53](#)

65 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Kart foi realizada no dia 21 de junho no Kartódromo de Interlagos, apresentando o seguinte resultado: Categoria 100 cc: 1º Carol Figueiredo (SP) 1 - Mini McCulloch; 2º Ronaldo Ferreira (SP) 23 - Mini McCulloch; 3º Renato Martini (SP) 9 - Mini McCulloch; 4º Gabriel Soobhie (SP) 39 - Jolly Parilla; 5º René Lotfi (SP) 78 - Mini McCulloch; 6º Chaminho (SP) 20 - Mini McCulloch. Categoria 200/250 cc: 1º Henry Strasser (SP) 64 - Mini McCulloch; 2º Gerard Strasser (SP) 63 - Mini McCulloch; 3º Mário Pati Jr. (SP) 2 - Mini McCulloch; 4º Cláudio Botura (SP) 29 - Mini McCulloch. Categoria 125 cc: 1º Maneco Combacau (SP) 25 - Mini Riomar; 2º Antônio Lopes (SP) 14 - Mini Riomar; 3º José Lotfi (SP) 47 - Mini Riomar; 4º Carlos Colli Monteiro (PR) 400 - Mini Riomar; 5º Roberto Kujawski (SP) 21 - Mini Riomar; 6º Edison Graczyk (PR) 313 - Mini Riomar; 7º Antônio Santos Fº (PR) - Mini Riomar.



1 – Carol Figueiredo (Mini McCulloch) – classe 100 cc; 25 – Maneco Combacau (Mini Riomar) – classe 125 cc; e 64 – Henry Strasser (Mini McCulloch)

66 – PROVA BOLSA DE VALORES – ESTREANTES EM INTERLAGOS

No dia 28 de junho foi realizada em Interlagos uma corrida para pilotos estreantes e novatos, que recebeu o nome de “Prova Bolsa de Valores”. A corrida foi disputada em duas baterias de classificação, com 7 voltas cada uma e uma final disputada em 10 voltas.

A primeira bateria foi amplamente dominada pelo Opala 3.800 nº 88 de Oswaldo de Lucca, que contrariamente ao que tinha afirmado na prova disputada no dia 02 de maio, tinha retornado às pistas. Em segundo lugar chegou outro Opala, este pilotado por Franco Camozzi, e em terceiro o FNM JK de Edo Lemos. A segunda bateria de classificação teve inicialmente o comando de Milton Oliveira no FNM JK nº 25, que liderou as três primeiras voltas, tendo inclusive registrado a melhor volta da prova, com o tempo de 3m59s2, média de 119,799 km/h. Porém Milton foi obrigado a abandonar a prova com o motor do seu carro fundido e, com isso, sagrou-se vencedor o VW de Hiroshi Yoshimoto. O segundo foi Ronaldo Berg e o terceiro Oswaldo de Barros.

A bateria final teve inicialmente uma luta renhida entre o Opala nº 88 e o VW nº 71, com o Opala à frente, até que, na 7ª volta Hiroshi tentou ultrapassar Lucca, com os dois carros se tocando. Como consequência o VW nº 71 ficou parado na pista, enquanto o Opala nº 88 ainda tentou prosseguir, mas acabou parando pouco depois com um pneu furado. Com nisso, Franco Camozzi, que vinha fazendo uma corrida à base da regularidade, sem se envolver com os dois carros que lutavam pela liderança, acabou herdando a vitória. O segundo foi Ronaldo Berg (VW 1600) e o terceiro Oswaldo de Barros (FNM JK).

Ver RESULTADOS 1970/54



Na foto da esquerda: 1 – Franco Camozzi (Chevrolet Opala); 9 – Oswaldo de Barros (FNM 2000 JK); e 27 – Ronaldo Berg (VW Sedan 1600); na da direita: 88 – Oswaldo de Luma (Chevrolet Opala) e 71 – Hiroshi Yoshimoto (VW Sedan 1600)

67 – XVIII GP DE ROUEN – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

A quarta etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, disputada no dia 28 de junho no circuito francês de Rouen-les-Essarts, na Normandia, o XVIII GP de Rouen foi considerado pelos principais jornais e revistas da época como a mais excitante corrida de Fórmula 2.

Com 30 carros inscritos, a prova foi dividida em duas baterias, disputadas em 15 voltas, classificando os 18 que participariam da bateria final, disputada em 25 voltas.

A prova de classificação definiu os participantes de cada bateria preliminar, determinando ainda os quatro primeiros na largada dessas, que estavam automaticamente classificados para a final, ficando cada bateria assim formada:

Grid da 1ª bateria:

26 - Ronnie Peterson (March 702 Ford F2) – 2m02s5; 6 - Jo Siffert (BMW 270 F2) – 2m02s6
 8 - Derek Bell (Brabham BT30 Ford F2) – 2m03s2; 21 - Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford F2) – 2m03s4
 9 – Peter Westbury (Brabham BT30 Ford F2) – 2m03s7; 28 – Andrea de Adamich (Brabham BT30 Ford F2) – 2m03s7
 14 – Jean Pierre Jabouille (Pygmée MDB15 Ford F2) – 2m04s6 ; 29 – Jean-Pierre Jaussaud (Brabham BT30 Ford F2) – 2m04s9
 2 – Jack Brabham (Brabham BT30 Ford F2) – 2m05s0; 16 - Patrick Depailler (Pygmée MDB15 Ford F2) – 2m05s1
 7 – Reine Wisell (Chevron B17C Ford F2) – 2m05s7; 3 – Graham Hill (Lotus 69 Ford F2) – 2m06s3
 24 – Hubert Hahne (BMW 269 F2) – 2m06s8; 32 – Malcolm Guthrie (March 702 Ford F2) – 2m07s7
 17 – Adam Potocki (Lotus 69 Ford F2) – 2m10s3.

Grid da 2ª bateria:

19 – Clay Regazzoni (Tecno 68 Ford F2) – 2m02s5; 23 – Tim Schenken (Brabham BT30 F2) – 2m03s6
 1 – Jochen Rindt (Lotus 69 Ford F2) – 2m02s6; 5 – Jacky Ickx (BMW 270 F2) – 2m03s4
 4 – Jean-Pierre Beltoise (Pygmée MDB15 Ford F2) – 2m03s5 ; 18 – François Cevert (Tecno 68 Ford F2) – 2m03s7
 22 – François Mazet (Brabham BT30 Ford F2) – 2m04s2 ; 10 – Tetsu Ikuzawa (Lotus 69 Ford F2) – 2m04s8
 25 – Dieter Quester (BMW 269 F2) – 2m05s1; 27 – Henri Pescarolo (Brabham BT30 Ford F2) – 2m05s5
 31 – Benedicto Caldarella (Brabham BT30 Ford F2) – 2m05s5; 30 – Graham Birrell (Brabham BT30 Ford F2) – 2m06s0
 11 – Carlos Reutemann (Brabham BT30 Ford F2) – 2m06s8; 15 – Patrick Dal Bo (Pygmée MDB15 Ford F2) – 2m09s7
 12 – John Watson (Brabham BT30 Ford F2)

A primeira série teve a vitória de Jo Siffert, que completou 15 voltas em 31m04s3, ficando em segundo Ronnie Peterson, em quarto Jack Brabham e em quinto Andrea de Adamich. Emerson Fittipaldi se acidentou e ficou fora da bateria, entretanto, devido ter se classificado em quarto para a largada da primeira bateria se classificou para a bateria final.

A segunda série foi vencida por Clay Regazzoni, com o tempo de 30m53s7, seguido por Jochen Rindt, Henri Pescarolo, Carlos Reutemann e Tetsu Ikuzawa.

Com esses resultados, o grid de largada para a prova final ficou assim formado:

6 – Jo Siffert (BMW 270 F2) – 19 – Clay Regazzoni (Tecno 69 Ford F2)
 26 – Ronnie Peterson (March 702 Ford F2) – 1 – Jochen Rindt (Lotus 69 Ford F2)
 27 – Henri Pescarolo (Brabham BT30 Ford F2) – 2 – Jack Brabham (Brabham BT30 Ford F2)
 11 – Carlos Reutemann (Brabham BT30 Ford F2) – 8 – Derek Bell (Brabham BT30 Ford F2)
 10 – Tetsu Ikuzawa (Lotus 69 Ford F2) – 9 – Peter Westbury (Brabham BT30 Ford F2)
 21 – Emerson Fittipaldi (Lotus 60 Ford F2) – 23 – Tim Schenken (Brabham BT30 Ford F2)

7 – Reine Wisell (Chevron B17C Ford F2) – 18 – François Cevert (Tecno 70 Ford F2)
28 – Andrea de Adamich (Brabham BT30 Ford F2) – 5 – Jack Ickx (BMW 270 F2)
22 – François Mazet (Brabham BT30 Ford F2) – 29 – Jean-Pierre Jaussaud (Brabham BT30 Ford F2)

Siffert e Regazzoni partiram duelando pela liderança, com Rindt em terceiro, Pescarolo em quarto, Brabham em quinto e Bell em sexto.

Na quarta volta Regazzoni tinha assumido a liderança, vindo Siffert em segundo, Brabham em terceiro, Rindt em quarto, Pescarolo em quinto, Fittipaldi em sexto, Schenken em sétimo, Bell em oitavo, Peterson em nono e Cevert em décimo.

Na luta acirrada pelas primeiras colocações, os franceses Henri Pescarolo e François Cevert abandonaram a corrida, reduzindo para oito o número de concorrentes que lutavam pela vitória. Pouco depois foi a vez de Rindt se atrasar, perdendo contato com os primeiros.

Com 14 voltas, sete pilotos lutavam pela vitória, na seguinte ordem: Siffert, Regazzoni, Fittipaldi, Schenken, Brabham, Peterson e Ickx.

Até o final da corrida esses pilotos proporcionaram um dos melhores espetáculos que os franceses assistiram em corridas de Fórmula 2 e, na última volta Siffert surgiu em primeiro, seguido a pequena diferença por Fittipaldi que era atacado por Regazzoni, sendo que este último conseguiu passar por Fittipaldi faltando 30 metros para a chegada. Siffert completou as 25 voltas no tempo de 51m24s3, média de 190,837 km/h. Regazzoni ficou em segundo distante apenas um décimo de segundo e, com a mesma distância, terminou em terceiro Emerson Fittipaldi. O quarto foi Jacky Ickx e o quinto Tim Schenken.

[Ver RESULTADOS 1970/55](#)



Jo Siffert (BMW 270 nº 6) foi o vencedor da prova e Clay Regazzoni (Tecno Ford) foi o segundo.

68 – XVIII GP DE ROUEN – 10ª ETAPA DO CAMPEONATO FRANCÊS DE F-3

Depois da excelente atuação de Emerson Fittipaldi na prova de Fórmula 2 de Rouen, foi a vez do seu irmão Wilson Fittipaldi Jr., brilhar na corrida de Fórmula 3 disputada no mesmo dia em Rouen, sendo batido por James Hunt por menos de 2/10 de segundo.

Infelizmente, essa corrida teve um transcurso acidentado, com Jean-Luc Salomon, que já fora campeão de atletismo e que há dois anos tinha ganhado o título de piloto Shell, faleceu ao sofrer fratura do crânio e do tórax depois de sofrer um acidente. No acidente também faleceu o piloto Denis Dayan, e Bob Wolleck saiu ileso.

Em terceiro lugar se classificou Mike Beuttler, em quarto Jean-Pierre Jaussaud e em quinto Ulf Svensson.

[Ver RESULTADOS 1970/56](#)



James Hunt (Lotus 59 Ford nº 18) venceu a prova, com Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59A Ford nº 28) ficando em segundo

69 – 6ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK

Na sexta etapa do Lombank British F-3 Championship, disputada no dia 4 de julho no circuito de Oulton Park, José Carlos Pace obteve o segundo lugar, batido apenas pelo australiano Dave Walker. Moco chegou a liderar a prova nas primeiras três voltas, mas foi prejudicado com a chuva que caiu na pista a partir de então, provocando um problema no sistema elétrico de alimentação do seu carro, fazendo com que perdesse potência. Wilson Fittipaldi Jr., que também enfrentou problemas, sendo forçado a dar uma freada e redução de marchas muito fortes, ainda na primeira volta, para evitar um acidente com os carros de Bev Bond e de José Carlos Pace. A redução fez com que o seu motor passasse do limite de rotação, possivelmente entortando alguma vareta de válvula, perdendo potência e só conseguindo terminar a corrida na sétima colocação. O terceiro foi Bev Bond, o quarto Tom Walkinshaw, o quinto Steve Matchett e o sexto Allan McCully.

Ver RESULTADOS 1970/57

70 – PROVA DE FÓRMULA FORD NO XVII CIRCUITO DE VILA REAL

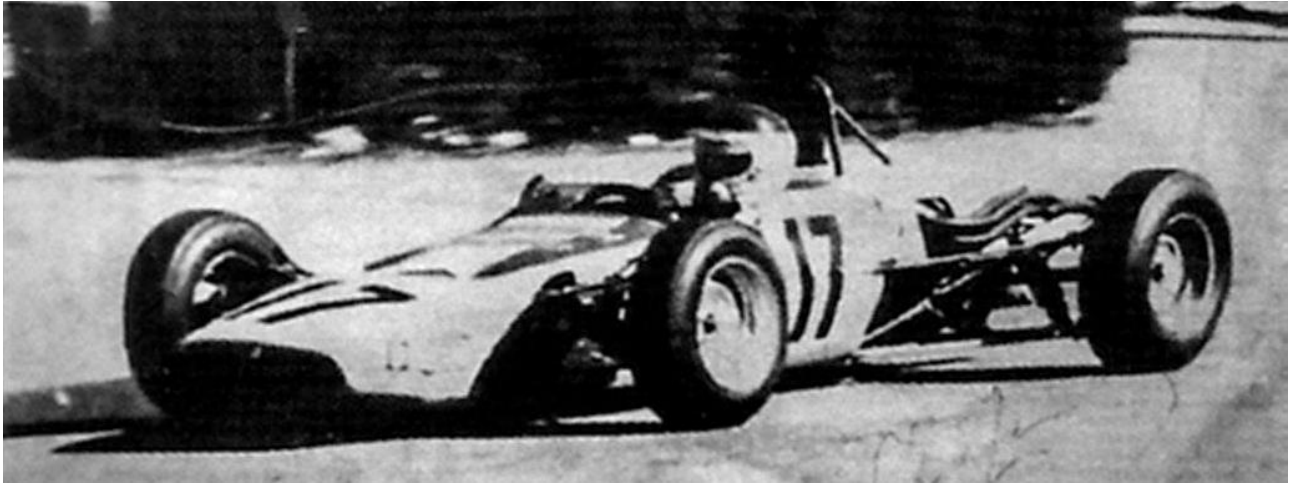
O brasileiro Francisco Lameirão que estava participando da temporada inglesa de Fórmula Ford e, tendo descendência portuguesa, aceitou um convite de participar da prova da categoria, integrante do XVII Circuito de Vila Real, no dia 4 de julho.

Lameirão teve nessa prova, como companheiro, Jorge Pinhol e nos treinos registrou o tempo de 2m58s55, média de 137,625 km/h.

Na corrida, quando ocupava a terceira posição, teve um tensor da suspensão do seu carro quebrado em plena reta, o que provocou uma rodada que o obrigou a abandonar a corrida na 16ª volta, mas mesmo assim, se classificando na 8ª colocação, registrando a melhor volta com a média de 141,792 km/h.

Quem recebeu a bandeirada de chegada na primeira colocação foi Christian Melville, mas um protesto de Ernesto Neves provocou a sua desclassificação, cabendo em consequência, a vitória para Ernesto. Em segundo ficou Tony Santos Mendonça e em terceiro Luís Fernandes.

Ver RESULTADOS 1970/58



Francisco Lameirão em Vila Real

71 – INAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE TERRA DE GUARAPUAVA - PR

Sérgio Withers e Libânio Cardoso venceram as duas provas automobilísticas que inauguraram o autódromo, com piso de terra, da cidade Guarapuava, no Paraná.

72 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMBE

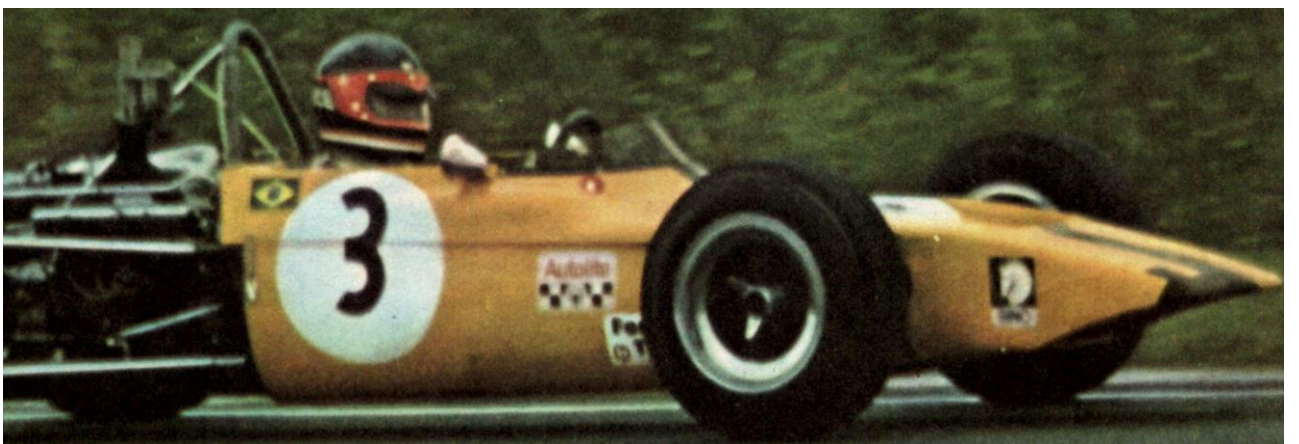
Mais uma etapa do Torneio Inglês de Fórmula Ford, teve a participação do brasileiro Ronald Rossi. A prova foi disputada no dia 05 de julho, no circuito de Castle Combe, em Wilshire, South West e vencida por Andy Rouse, completando 10 voltas em 12m02s6, média de 147,467 km/h. O segundo foi M. Campbell-Colle, o terceiro Mark Litchfield, e o quarto Ronald Rossi.

73 – 6ª ETAPA DO SHELL SUPER OIL E 5ª DO FORWARD TRUST - CROFT

Nova vitória brasileira aconteceu no dia 11 de julho no circuito de Croft, na disputa do Guards Trophy International de Fórmula 3, prova válida pela 6ª etapa do BRSCC Motorsport – Shell Super Oil British F3 Championship e pela 5ª etapa do BARC Forward Trust British F3 Championship, com José Carlos Pace, ao volante da sua Lotus 59 A completando 30 voltas em 36m02s2, média de 140,657 km/h.

A vitória de Moco foi muito apertada, com menos de 1/10 de segundo sobre Jurg Dubler, o terceiro foi Jurg Dubler, o quarto Gerry Birrell, o quinto Tony Trimmer e o sexto Wilson Fittipaldi Jr.

[Ver RESULTADOS 1970/59](#)



José Carlos Pace (Lotus 59-A Ford), vencedor da prova

74 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMBE

No circuito de Castle Combe, no dia 11 de julho, o brasileiro Giu Ferreira, terminou a prova na quinta colocação. O resultado foi o seguinte: 1º Peter Lamplough (ING) Palisser F-Ford - 10 voltas - 12m00s2 - 147,959 km/h; 2º Ian Taylor (ING) March 708 F-Ford – 10 voltas; 3º M. Campbell-Colle (ING) Merlyn Mk 11A F-Ford – 10 voltas; 4º Jerry Gambs (ING) Lotus 61 F-Ford – 10 voltas; 5º Giu Ferreira (RJ) Lola T200 F-Ford – 10 voltas.

75 – INTERNATIONAL TROPHY – 7ª ETAPA DO SHELL F-3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

No Troféu Internacional de Fórmula 3, disputado como preliminar do GP da Inglaterra, no Circuito de Brands Hatch, no dia 17 de julho, prova válida pela 7ª Etapa do Super Shell Oil British F3 e pela 7ª etapa do Campeonato Francês da categoria, os pilotos brasileiros José Carlos Pace e Wilson Fittipaldi Júnior não foram além de um oitavo e um nono lugares. A prova foi vencida por Mike Beuttler, que completou 20 voltas em 32m34s3, média de 157,130 km/h, ficando Dave Walker com a segunda colocação há apenas 1 décimo de segundo. O terceiro foi James Hunt que recebeu a bandeirada de chegada emparelhado com Walker, o quarto foi Richard Scott e o quinto Peter Hanson.

Ver RESULTADOS 1970/60



Largada da prova, com destaque para José Carlos Pace (Lotus 59A Ford nº 47)

76 – XXIII GP DA INGLATERRA – 7ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1 – BRANDS HATCH

A estreia do brasileiro Emerson Fittipaldi no Campeonato Mundial de Fórmula 1, ocorreu no dia 18 de julho, com o piloto participando do GP da Inglaterra (ou Grã-Bretanha), pilotando uma Lotus 49C no circuito de Brands Hatch.

Emerson teve boa atuação, correndo como terceiro piloto da equipe Lotus, num carro que não mais era utilizado pela equipe, que corria com os modernos Lotus 72, alcançando a oitava colocação.

A prova teve a participação de vinte e cinco pilotos e, nas provas de classificação o mais rápido foi Jochen Rindt, da mesma equipe de Emerson Fittipaldi, piloto que liderava o campeonato, que registrou o tempo de 1m24s8, média de 181,081 km/h. Completaram a primeira fila Jack Brabham, com o mesmo tempo de Rindt, e Jacky Ickx, com o tempo de 1m15s1.

Emerson Fittipaldi foi apenas o 21º no grid, mas ficando à frente do campeão do mundo Graham Hill, que pilotava um carro igual ao do brasileiro.

Com essa prova de classificação, o grid de largada ficou assim formado:

3 Jacky Ickx Ferrari 312B 1m25s1	17 Jack Brabham Brabham BT33 Ford Cosworth 1m24s8	5 Jochen Rindt Lotus 72 Ford Cosworth 1m24s8
9 Denny Hulme McLaren M14D Ford Cosworth 1m25s6	23 Jackie Oliver BRM P153 1m25s6	
1 Jackie Stewart March 701 Ford Cosworth 1m26s0	6 John Miles Lotus 72 Ford Cosworth 1m25s9	4 Clay Regazzoni Ferrari 312B 1m25s8
7 Jean-Pierre Beltoise Matra MS120 1m26s5	26 Mário Andretti March 701 Ford Cosworth 1m26s2	
27 Ronnie Peterson March 701 Ford Cosworth 1m26s8	8 Henri Pescarolo Matra MS120 1m26s7	10 Dan Gurney McLaren M14A Ford Cosworth 1m26s6
22 Pedro Rodriguez BRM P153 1m26s9	2 François Cevert March 701 Ford Cosworth 1m26s8	
11 Andrea de Adamich McLaren M7D Alfa Romeo 1m27s1 (Não largou)	16 Chris Amon March 701 Ford Cosworth 1m27s0	24 George Eaton BRM P153 1m26s9
15 Jo Siffert March 701 Ford Cosworth 1m28s0	20 John Surtees Surtees TS7 Ford Cosworth 1m27s7	
29 Pete Lovely Lotus 49C Ford Cosworth 1m30s3	14 Graham Hill Lotus 49C Ford Cosworth 1m28s4	28 Emerson Fittipaldi Lotus 49C Ford Cosworth 1m28s1
25 Brian Redman De Tomaso Ford Cosworth (Não largou)	18 Rolf Stommelen Brabham BT33 Ford Cosworth (Não largou)	

No sábado, dia da corrida, o tempo amanheceu bom, mas no grid de largada ocorreram alguns incidentes. Primeiro foi levantada a hipótese de que o carro de Jackie Oliver tinha um vazamento de óleo, o que acabou não sendo comprovado. Outro piloto com problema foi Ronnie Peterson que se queixava de que o pedal de embreagem não estava bom, fato que lhe causaria problemas durante a corrida. Por fim, Jack Brabham,

tendo conhecimento de que o seu tanque de combustível era pequeno, determinou que os mecânicos o enchessem até a boca, mas parece que as suas ordens não foram cumpridas e Brabham sentiria isso no final da corrida.



Na primeira passagem pela “Druids”, 3 - Jacky Ickx (Ferrari 312B/70) colocando duas rodas na grama, para passar por 17 – Jack Brabham (Brabham BT33 Ford), seguidos por 5 – Jochen Rindt (Lotus 72 Ford) e 23 – Jackie Oliver (BRM P153)

Quando a corrida foi iniciada, Jack Brabham assumiu a dianteira, com Ickx em segundo, com ambos passando pela “Paddock Bend” nessa rodem, atingindo a “Druids” com Ickx determinado em passar o piloto australiano. Brabham fez de tudo para impedir a evolução de Ickx, mas o belga colocou parte da sua Ferrari na grama, para assumir a liderança na “Bottom Bend”. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Brabham; 3º Rindt; 4º Oliver; 5º Hulme; 6º Regazzoni; 7º Stewart; 8º Beltoise; 9º Miles; 10º Andretti; 11º Peterson; 12º Pescarolo; 13º Siffert; 14º Hill; 15º Gurney; 16º Rodriguez; 17º Cevert; 18º Amon; 19º Eaton; 20º Surtees; 21º Fittipaldi; e 22º Lovely.

O primeiro carro a entrar nos boxes foi o BRM de Rodriguez para verificação de uma vibração nas rodas traseiras, perdendo uma volta e caindo para a última posição.

Ickx liderou a prova até a sexta volta, mas durante a sétima, teve que abandonar a prova com problemas no diferencial da sua Ferrari na curva “Paddock” e ainda nessa volta, Rindt conseguiu superar Brabham e, com isso a décima volta foi completada na seguinte ordem: 1º Rindt; 2º Brabham; 3º Oliver; 4º Hulme; 5º Regazzoni; 6º Stewart; 7º Beltoise; 8º Miles; 9º Pescarolo; 10º Andretti; 11º Peterson; 12º Siffert; 13º Hill; 14º Gurney; 15º Cevert; 16º Amon; 17º Surtees; 18º Fittipaldi; 19º Eaton; 20º Lovely; 21º Rodriguez.

Na 11ª volta aconteceu o segundo abandono, quando George Eaton parou sua BRM com queda da pressão de óleo e na 16ª foi a vez de John Miles, com o comando do motor da sua Lotus quebrado. Jo Siffert, por sua vez, abandonou a corrida na volta 20, com a suspensão do seu March quebrada.

Completadas 20 voltas os pilotos seguiam na seguinte ordem: 1º Rindt; 2º Brabham (a menos de 1 segundo); 3º Oliver; 4º Hulme; 5º Stewart; 6º Beltoise; 8º Regazzoni; 9º Andretti; 10º Hill; 11º Gurney; 12º Cevert; 13º Amon; 14º Surtees; 15º Fittipaldi; 16º Pescarolo; 17º Lovely; 18º Rodriguez.

Na volta 21 abandonou Mário Andretti com a quebra da suspensão do seu March e na volta 23, quando Beltoise perseguia Jackie Stewart, teve um pneu furado e com isso perdeu contato com o bloco da frente. O pneu foi trocado, mas na pressa os mecânicos espanaram a rosca e, na volta seguinte, Beltoise retornou aos boxes com problemas nessa roda abandonando a corrida.

A prova continuava espetacular, com uma batalha que não passava de 1 segundo entre Rindt e Brabham pela liderança. O terceiro era Oliver, que tinha alguma vantagem para um grupo que lutava pelo quarto lugar, formado por Hulme, Stewart e Regazzoni e, um pouco mais atrás, o duelo envolvia Hill, Peterson, Gurney, Surtees e Amon. Assim, com 30 voltas completadas a ordem era a seguinte: 1º Rindt; 2º Brabham; 3º Oliver;

4º Hulme; 5º Stewart; 6º Regazzoni; 7º Hill; 8º Peterson; 9º Gurney; 10º Surtees; 11º Amon; 12º Cevert; 13º Fittipaldi; 14º Pescarolo; 15º Lovely; 16º Rodriguez.

Jackie Oliver fazia uma excelente corrida se mantendo na terceira posição distanciado 18 segundos dos líderes, enquanto Graham Hill fazia sua melhor corrida do ano, demonstrando ter se recuperado plenamente do acidente que sofrera no final de 1969.

Na volta 32 Regazzoni ultrapassou Jackie Stewart para assumir a quinta colocação, ao mesmo tempo em que Ronnie Peterson fazia uma visita aos boxes, perdendo várias posições e, desta forma, os carros completaram 40 voltas, metade da corrida, na seguinte ordem: 1º Rindt; 2º Brabham; 3º Oliver; 4º Hulme; 5º Regazzoni; 6º Stewart; 7º Hill; 8º Surtees; 9º Gurney; 10º Amon; 11º Cevert; 12º Fittipaldi; 13º Pescarolo; 14º Lovely; 15º Peterson; 16º Rodriguez.

Na volta 42 Pescarolo, que tinha se atrasado bastante, perdeu uma roda na “Clearways” saindo da pista e ficando fora da corrida, e nessa mesma volta, Graham Hill superou Stewart, subindo para a sexta colocação. As posições com 50 voltas eram as seguintes: 1º Rindt; 2º Brabham (ainda com cerca de 1 segundo de diferença); 3º Oliver; 4º Hulme; 5º Regazzoni; 6º Hill; 7º Stewart; 8º Surtees; 9º Amon; 10º Gurney; 11º Cevert; 12º Fittipaldi; 13º Lovely; 14º Peterson; 15º Rodriguez.

Na volta 52 Surtees, que fazia uma ótima corrida, abandonou em função da queda da pressão de óleo do motor do seu carro. Na volta seguinte, Stewart entrou nos boxes para verificar um problema na embreagem que vinha fazendo com que o piloto escocês perdesse desempenho, quando começou um incêndio no motor do seu carro obrigando-o a abandonar a prova. Na volta 55, ocorreu um abandono entre os líderes, quando Jackie Oliver, que ocupava uma confortável terceira colocação, entrou nos boxes com o motor do seu carro quebrado.



Emerson Fittipaldi fez sua estreia na Fórmula 1, ao volante desse Lotus 49C Ford Cosworth

Dessa forma, completadas 60 voltas, faltando apenas 20 para o final da prova, a ordem era a seguinte: 1º Rindt; 2º Brabham; 3º Hulme; 4º Regazzoni; 5º Hill; 6º Amon; 7º Gurney; 8º Cevert; 9º Fittipaldi; 10º Lovely; 11º Peterson.

Na volta 60 Rodriguez que estava muito atrasado, se acidentou na “Druids”, e na 61 foi a vez de Dan Gurney ficar fora da corrida com queda da pressão de óleo do motor do seu McLaren. Este foi o último abandono, restando 10 carros que receberam a bandeirada de chegada. Ronnie Peterson ainda ultrapassou Lovely, deixando este em último lugar com onze voltas de atraso, não obtendo classificação ao final da corrida.

Na volta 69, faltando apenas 11 para o final, Brabham encontrou sua chance e, em “South Bank”, passou por Rindt, assumindo a liderança da corrida e imediatamente começa a abrir vantagem, registrando a melhor

volta da prova com o tempo de 1m25s9 e, depois de quatro voltas, tinha livrado nada menos que 10 segundos para Rindt.

Enquanto isso, Hulme fazia de tudo para não ser ultrapassado por Regazzoni, mas na “Druids” acabaram as esperança de Regazzoni que, ao tentar passar por Hulme, acabou derrapando, sendo obrigado a diminuir muito a velocidade, se afastando de Hulme. Regazzoni ainda tentou uma recuperação, mas acabou terminando a corrida na quarta posição a apenas 0,2 segundos de Hulme.

Brabham, iniciou a última volta com 14 segundos de vantagem para Rindt e, quando todos o esperavam para receber a bandeirada da vitória, foram surpreendidos com a presença de Rindt, com Brabham chegando com o carro falhando, devido à falta de combustível, só tendo conseguido receber a bandeirada de chegada porque a pista de Brands Hatch é uma descida no trecho que antecede a linha de chegada.

Rindt completou as 80 voltas da prova no tempo de 1h57m02s0, média de 174,925 km/h. Brabham ficou em segundo, distante 32,9 segundos. O terceiro foi Hulme, o quarto Regazzoni, o quinto Amon e o sexto Graham Hill.

[Ver RESULTADOS 1970/61](#)



A prova foi marcada pela luta entre 5 – Jochen Rindt (Lotus 72 Ford) e 17 – Jack Brabham (Brabham BT33 Ford).

77 – 2 HORAS DE VELOCIDADE EM INTERLAGOS

O automobilismo brasileiro voltou a ter corridas nos dias 18 e 19 de junho com a realização da prova “Duas Horas de Velocidade”, no autódromo de Interlagos, organizada pelo Avallone Empreendimentos e pelo Automóvel Clube de Piratininga.

No sábado, dia 18, além dos treinos e provas de classificação, foi disputada uma prova para estreantes e novatos, com a participação de 15 carros. A largada da prova ocorreu às 17 horas e Milton Oliveira, ao volante de um FNM 2000 JK saiu na frente, sendo na primeira volta muito apertado por Franco Camozzi, que pilotava o Opala 3800 nº 10. Porém na segunda volta, na subida da Ferradura, o carro de Camozzi teve um pistão quebrado, abandonando a prova.

A partir de então, Milton não teve adversários, vencendo a prova com muita tranquilidade. Pelo segundo lugar lutaram Hiroshi Yoshimoto e Edson Yoshikuma, ambos com VW 1600 e pertencentes à mesma equipe, porém o carro de Yoshimoto, com sujeira no carburador foi perdendo terreno, para terminar a prova na penúltima colocação. O terceiro foi José Melkan.

No domingo, como preliminar das 2 Horas de Velocidade, foram disputadas mais duas provas destinadas aos pilotos estreantes e novatos.



Milton Oliveira (FNM 2000 JK nº 25) dominou amplamente as provas de Estreantes e Novatos. Na foto é perseguido por Ronaldo Berg (VW Sedan 1600 nº 27)

Na prova iniciada às 14 horas, com a participação de 17 carros, repetiu o desenrolar do sábado, com Milton Oliveira assumindo a liderança que manteve até o final. No início da corrida, Ronaldo Berg, no VW 1600 nº 27 que estava em segundo, teve um problema na bomba de gasolina tendo que abandonar. Com isso, o segundo lugar novamente ficou com Edson Yoshikuma, enquanto seu companheiro de equipe Hiroshi Yoshimoto, quando ocupava a terceira colocação teve a junta da tampa de válvulas do motor do seu carro estourada fazendo com que o piloto abandonasse a prova. O terceiro foi Oswaldo Barros.

Pouco depois foi realizada nova prova para Estreantes e Novatos, que recebeu o título de “Corrida para Universitários”, com cada piloto representando uma faculdade/universidade. Mais uma vez Milton Oliveira venceu com facilidade, com mais uma vez tendo Edson Yoshikuma como segundo colocado e Oswaldo Barros como terceiro.



84 – Pedro Victor Delamare (Chevrolet Opala nº 84) e Freddy Giorgi (Puma GT VW nº 46)

Nas 2 Horas de Velocidade, largando na pole-position, Luiz Pereira Bueno não teve dificuldade em assumir a liderança, seguido por Emerson Maluf (BMW), Freddy Giorgi (Puma), Pedro Victor Delamare (Opala), José Pedro Chateaubriand (Puma), Márcio Brandão (Puma), Angi Munhoz (Puma), Luiz Landi (Opala) e Ugo Gallina (FNM 2150).

Com cinco voltas de corrida, Luiz Pereira Bueno tinha mais de 25 segundos de vantagem sobre Emerson Maluf, com Freddy Giorgi no Puma 1900 na terceira posição. Delamare mantinha a quarta posição, com Angi Munhoz tentando de todas as formas alcançá-lo.

Na 6ª volta, Emerson Maluf parou na curva da Ferradura com defeito no distribuidor do seu BMW, abandonando a corrida. Com isso, Giorgi assumiu a segunda colocação, com Delamare e Munhoz logo atrás. O quinto era Chateaubriand enquanto Landi e Gallina travavam dura luta pela sexta colocação.

Na 17ª volta o Opala nº 84 de Pedro Victor Delamare teve a engrenagem do comando de válvulas quebrado e, na última volta, Gallina finalmente conseguiu ultrapassar Luiz Landi para terminar a prova na quinta colocação. Bueno completou 34 voltas em 1h59m24s4, média de 135,992 km/h. Freddy Giorgi foi o segundo com uma volta de atraso, o terceiro foi Munhoz, e o quarto Chateaubriand.

[Ver RESULTADOS 1970/62](#)



A largada da prova, com 39 - Emerson Maluf (BMW 2002), 48 - Angi Munhoz (Puma GT VW); e 47 - Luiz Pereira Bueno (Bino Mk II) na primeira fila, e o vencedor da prova: Luiz Pereira Bueno (Bino Mk II)

78 – 6ª ETAPA DO BARC FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – CADWELL PARK

A sexta etapa do BARC Forward Trust British F3 Championship, disputado no dia 19 de junho no circuito de Cadwell Park, em Lincolnshire, East Midlands, Inglaterra, teve a participação dos brasileiros Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace.

A corrida foi constituída por duas provas de classificação, com 8 voltas cada uma e uma bateria final, disputada em 10 voltas.

Wilsinho participou da primeira bateria eliminatória, se classificando em terceiro lugar, que foi vencida por Dave Walker.

José Carlos Pace participou da segunda série, se classificando em segundo lugar, atrás de James Hunt.

Os brasileiros largaram entre os primeiros na bateria final, mas logo nas primeiras voltas começaram a sofrer de queda de rendimento do motor dos respectivos carros. José Carlos Pace logo foi obrigado a abandonar a prova, enquanto Wilsinho continuou, mesmo com os problemas, se classificando na sexta posição. O vencedor foi Dave Walker, seguido por Peter Hanson e James Hunt.

[Ver RESULTADOS 1970/63](#)

79 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – LYDDEN HILL

Em prova válida pelo Torneio Inglês de Fórmula Ford, disputada no dia 19 de julho, no circuito de Lydden Hill, em Kent, o brasileiro Giu Ferreira conquistou a terceira colocação. O vencedor foi Bob Evans, que completou 12 voltas no tempo de 10m02s6, média de 115,420 km/h. O segundo foi Reg James e o quarto Bernard Vermilio.



Largada da prova, com Giu Ferreira (Lola T200) em primeiro plano.

80 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BAIANO DE AUTOMOBILISMO

A segunda etapa do Campeonato Baiano de Automobilismo, disputada no Circuito da Avenida Centenário, no dia 19 de julho, foi vencida por Lulu Geladeira que, com essa vitória sagrou-se, antecipadamente, campeão baiano de automobilismo de 1970, pois faltando apenas mais uma etapa não poderia ser alcançado pelos demais participantes. O resultado dessa etapa foi a seguinte: 1º Lulu Geladeira (BA) 70 - Puma VW; 2º Fred Leal (BA) 99 - Elva VW; 3º Ivan Cravo (BA) 111 - Elva II VW; 4º Carlos Leal (BA) 100 - VW Sedan TC; 5º Euvaldo Pinho (CE) 333 - VW Sedan; 6º Roberto Bahia (BA) 28 - Elva III VW.



O Puma GT VW da Equipe Caria Ribeiro, que nessa prova foi conduzido por Lulu Geladeira

81 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH

Na prova de Fórmula Ford disputada no autódromo de Brands Hatch, no dia 20 de julho, o brasileiro Giu Ferreira não teve sorte e terminou a prova na 11ª colocação, sagrando-se vencedor Colin Vandervell, e os seis primeiros foram: 1º Colin Vandervell - Merlyn Mk 11A F-Ford – 15 voltas - 14m02s0 - 127,945 km/h; 2º

Tony Roberts - Hawke DKL2A F-Ford – 15 voltas; 3º John Trevelyan - Merlyn Mk 11A F-Ford – 15 voltas; 4º Bernard Vermilio - Merlyn Mk 11A F-Ford – 15 voltas; 5º Mark Litchsield - Merlyn Mk 11A F-Ford – 15 voltas; 6º Jerry Gams - Lotus 61 F-Ford – 15 voltas.

82 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – MALLORY PARK

Ronald Rossi não terminou a prova de Fórmula Ford disputada no circuito de Mallory Park, no dia 20 de julho.

83 – RECORDE BRASILEIRO DE VELOCIDADE

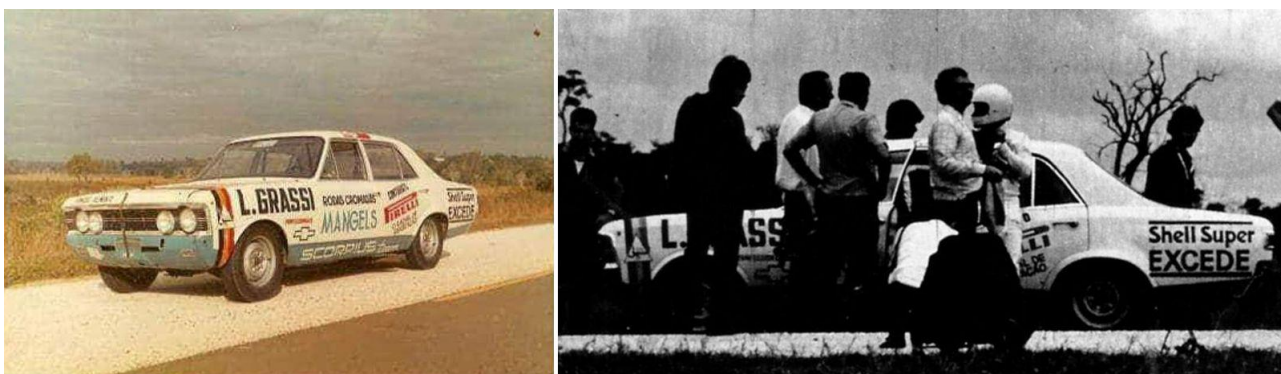
No dia 20 de julho, Bird Clemente, ao volante de um Chevrolet Opala de 3.800 cc, estabeleceu novo recorde brasileiro de velocidade, com 232,510 km/h.

O evento foi promovido pela Revista Quatro Rodas e realizado na Rodovia Castelo Branco, em trecho localizado entre Presidente Epitácio e São Paulo.

Conforme regulamentação da FIA, a prova foi disputada em duas etapas, realizadas nos dois sentidos da pista. Bird fez duas tentativas, na primeira registrou a média de 230,500 km/h na média das duas passagens e na segunda registrou o novo recorde brasileiro de velocidade.

A pista foi aprovada pela Federação Paulista de Automobilismo e pela Confederação Brasileira de Automobilismo tendo como comissários Mário Pati, Serafim Carlos Leme e J. Zabrockis.

O carro utilizado foi um Chevrolet Opala de 6 cilindros, patrocinado pelo concessionário Luís Grassi e pela Pirelli (pneus), Mangels (rodas) e Shell (combustível e lubrificantes).



Bird Clemente e o Opala 3.800, recordista de velocidade

84 – CAMPEONATO CARIOCA DE SUBIDA DE MONTANHA – PETRÓPOLIS-TERESÓPOLIS

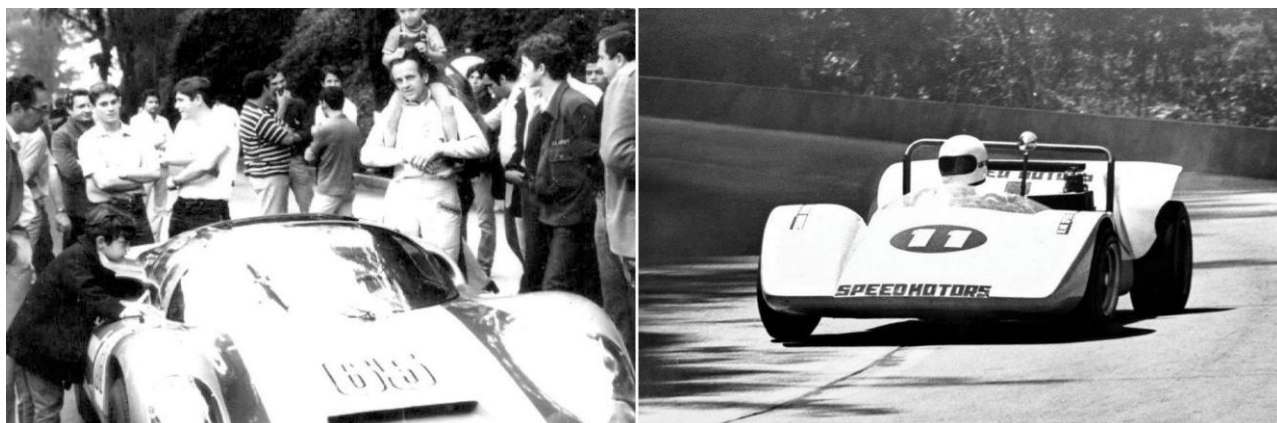
Como já foi tradicional no Rio de Janeiro, em 26 de julho de 1970 foi iniciado um novo Campeonato Carioca de Subida de Montanha, com a realização de uma corrida num percurso de 10 quilômetros entre as cidades de Petrópolis e Teresópolis.

Essa prova teve como principal atração a estreia do Porsche 910 recentemente importado por Mário Olivetti, que também estreava a “Equipe Hollywood”, tradicional marca de cigarros, criando-se assim, a primeira equipe vinculada diretamente a um anunciante.

A prova foi dividida em duas categorias: 1 – Estreantes e Novatos, que poderiam pilotar carros turismo e grã-turismo e subdividida nas classes Divisão 2 e Divisão 3; 2 – Pilotos Graduados, subdividida nas classes de D-6 (Carros importados); D-5 (Protótipos CBA); D-4 (GT e Protótipos); D-3 (Turismo nacionais) e Fórmula Vê.

Mário Olivetti e seu Porsche não tiveram adversários à altura vencendo a prova na classificação geral, ficando nada menos que 15,8 segundos à frente do segundo colocado que foi Amauri Mesquita no Mini Cooper. Na categoria Fórmula Vê, categoria em fase de extinção, o vencedor foi Luiz Cardassi e entre os Estreantes e Novatos venceu Carlos Lima (que corria pelo terceiro ano consecutivo e cumpria sua oitava corrida como novato) pilotando o mesmo Mini Cooper que levou Amauri ao segundo lugar geral.

Ver RESULTADOS 1970/64



Mário Olivetti (Porsche 910 nº 65) venceu a prova, e Luiz Carlos Moraes (Speed Motors nº 11) foi o terceiro

85 – I TROFÉU DA FRANÇA DE FÓRMULA 2 – PAUL RICARD

No dia 26 de julho foi realizado no Autódromo de Paul Ricard, em Le Castellet, na Região de Toulon, o I Troféu da França de Fórmula 2, com a participação de nada menos que 36 carros.

Dessa prova participou Emerson Fittipaldi que durante os treinos e da prova de classificação identificou baixo desempenho do motor do seu carro, o que fez com que o piloto brasileiro não conseguisse mais do que a oitava posição de largada. O pole-position foi Jacky Ickx, pilotando uma BMW, com o tempo de 2m00s5, com a primeira fila sendo completada por François Cevert (2m00s0) e Jackie Stewart (2m00s3)

Com a prova de classificação, o grid de largada ficou assim formado:

5 – Jacky Ickx (BMW 270) – 2m00s5; 20 – François Cevert (Tecno 70) – 2m00s6; 1 – Jackie Stewart (Brabham BT30) – 2m00s3.
 19 – Clay Regazzoni (Tecno 70) – 2m00s8; 6 – Jo Siffert (BMW 270) – 2m01s1.
 8 – Tim Schenken (Brabham BT30) – 2m01s7; 15 – Ronnie Peterson (March 702) – 2m01s7; 10 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69) – 2m02s3.
 2 – Jochen Rindt (Lotus 69) – 2m02s2; 31 – Tino Brambilla (Brabham BT30) – 2m02s4.
 24 – Peter Westbury (Brabham BT30) – 2m02s7; 4 – Jean-Pierre Beltoise (Pygmée MDB15) – 2m03s0; 9 – Reine Wisell (Chevron B17) – 2m03s0.
 17 – Henri Pescarolo (Brabham BT30) – 2m03s0; 25 – Tetsu Ikuzawa (Lotus 69) – 2m03s0.
 23 – Derek Bell (Brabham BT30) – 2m03s0; 22 – Howden Ganley (Brabham BT30) – 2m03s1; 12 – Patrick Depailler (Pygmée MDB15) – 2m03s2.
 21 – Graham Birrell (Brabham BT30) – 2m03s6; 11 – Jean-Pierre Jabouille (Pygmée MDB 15) – 2m03s8.
 28 – Carlos Reutemann (Brabham BT30) – 2m03s9; 7 – François Mazet (Brabham BT30) – 2m04s0; 26 – Andrea de Adamich (Brabham BT30) 2m04s0.
 42 – Max Jean (Tecno 68) – 2m04s7; 14 – Patrick Dal Bo (Pygmée MDB15) – 2m04s9.
 3 – Graham Hill (Lotus 69) – 2m04s9; 32 – Vittorio Brambilla (Brabham BT23) – 2m06s0; 38 – Alistair Walker (Brabham BT30) – 2m06s1.
 27 – Giancarlo Gagliardi (Brabham BT30) – 2m06s5; 34 – Brian Cullen (Brabham BT23C) – 2m06s7.
 37 – Tommy Reid (Brabham BT30) – 2m06s9; 45 – Bernd Terbeck (Brabham BT23C) – 2m07s0; 40 – John Wingfield (Brabham BT30) – 2m07s7.
 16 – Malcolm Guthrie (March 702) – 2m08s0; 39 – Robert Lamplough (Lola T100) – 2m09s4.
 28 – Gianpaolo Benedini (Tecno 68) – 2m10s8.

Antes da prova, Fittipaldi trocou o motor do seu carro, mas isso não resolveu o problema e o carro continuou com baixa potência, fazendo com que o piloto brasileiro não pudesse disputar as primeiras colocações. Problemas maiores enfrentaram Ickx, Rindt, Stewart, Siffert e Beltoise, pilotos da Fórmula 1, que foram obrigados a abandonar a prova.

Com isso, Fittipaldi acabou conquistando a oitava colocação, na prova que foi vencida com grande facilidade por Clay Regazzoni, com 34,6 segundos de vantagem para Tim Schenken que ficou em segundo lugar. Em terceiro se classificou François Cevert, em quarto Peter Westbury, em quinto Graham Hill, e em sexto Ronnie Peterson.

Ver RESULTADOS 1970/65



Clay Regazzoni (Tecno Ford nº 19) venceu a prova.

86 – 12ª ETAPA DO CAMPEONATO FRANCÊS DE F-3 – PAUL RICARD

Como preliminar ao Troféu da França de Fórmula 2, foi disputada a 12ª Etapa do Campeonato Francês de Fórmula 3, no Circuito de Paul Ricard, que teve o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. classificado na quinta posição. O vencedor foi Gerry Birrell, que completou 30 voltas em 43m28s0, média de 136,656 km/h. O segundo foi Jean-Pierre Jaussaud, o terceiro Cláudio Francisci e o quarto Tony Trimmer.

Ver RESULTADOS 1970/66



Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59A Ford)

87 – 7ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

Na sétima etapa do Lombank British F3 Championship, disputada no dia 26 de julho em Mallory Park, o brasileiro José Carlos Pace se envolveu em um acidente com o australiano Dave Walker, na última volta da prova. Pace tinha estabelecido a melhor volta com o tempo de 50s0, e lutava com o australiano pela vitória.

Com o acidente, se beneficiou Bev Bond que venceu a prova, completando 20 voltas no tempo de 18m06s2, média de 144,040 km/h. O segundo foi Dave Morgan, o terceiro Barrie Maskell, o quarto Chris Skeaping, e o quinto Tom Walkinshaw.

[Ver RESULTADOS 1970/67](#)

88 – GP DA ALEMANHA - HOCKENHEIM

Emerson Fittipaldi fez sua segunda corrida na Fórmula 1, no dia 2 de agosto, na disputa do GP da Alemanha, no Autódromo de Hockenheim, conquistando seus primeiros pontos no Campeonato, com a conquista do quarto lugar.

Mais uma vez o piloto brasileiro foi inscrito com um Lotus 49C da equipe Gold Leaf Team Lotus, modelo inferior ao dos dois principais pilotos da equipe, Jochen Rindt e John Miles, que correram com os novos Lotus 72.



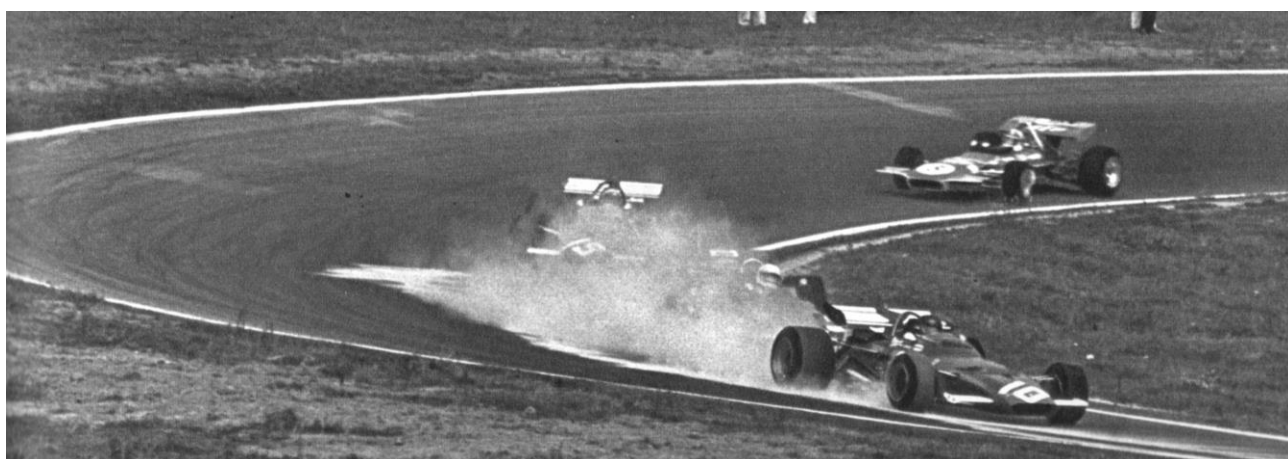
A largada da prova, com destaque para: 10 – Jacky Ickx (Ferrari 312); 2 – Jochen Rindt (Lotus 72); e 12 – Jo Siffert (March 701)

Na prova de classificação, o belga Jacky Ickx ficou com a pole position, com o tempo de 1m59s5, média de 204,522 km/h, tendo ao seu lado Jochen Rindt, que com o tempo de 1m59s7, completou a primeira fila do grid formado 2 x 2, na seguinte ordem:

10 Jacky Ickx Ferrari 312B 1m59s5	2 Jochen Rindt Lotus 72 Ford Cosworth 1m59s7
15 Clay Regazzoni Ferrari 312B 1m59s8	12 Jo Siffert March 701 Ford Cosworth 2m00s0
14 Henri Pescarolo Matra Simca MS120 2m00s5	5 Chris Amon March 701 Ford Cosworth 2m00s9

1 Jackie Stewart March 701 Ford Cosworth 2m01s0	6 Pedro Rodriguez BRM P153 2m01s1
11 Mário Andretti March 701 Ford Cosworth 2m01s5	16 John Miles Lotus 72 Ford Cosworth 2m01s6
21 Rolf Stommelen Brabham BT33 Ford Cosworth 2m01s6	3 Jack Brabham Brabham BT33 Ford Cosworth 2m02s0
17 Emerson Fittipaldi Lotus 49C Ford Cosworth 2m02s0	23 François Cevert March 701 Ford Cosworth 2m021s
7 John Surtees Surtees TS7 Ford Cosworth 2m02s1	4 Denny Hulme McLarne M14A Ford Cosworth 2m02s1
24 Peter Gethin McLaren M14A Ford Cosworth 2m02s2	18 Jackie Oliver BRM P153 2m02s3
22 Ronnie Peterson March 701 Ford Cosworth 2m02s4	9 Graham Hill Lotus 49C Ford Cosworth 2m03s0
8 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120 2m05s2	

A largada foi dada com Jack Brabham parado, com a mão levantada, enquanto os carros passavam por ele, até que o motor pegou e Brabham partiu em último longe dos demais.



10 – Jacky Ickx (Ferrari); 2 – Jochen Rindt (Lotus); 15 – Clay Regazzoni (Ferrari); 5 – Chris Amon (March)

A primeira volta foi completada com Ickx em primeiro, Rindt em segundo e os demais nas seguintes posições: 3º Siffert; 4º Regazzoni; 5º Pescarolo; 6º Amon; 7º Rodriguez; 8º Stewart; 9º Andretti; 10º Miles; 11º Cevert; 12º Oliver; 13º Fittipaldi; 14º Stommelen; 15º Surtees; 16º Hulme; 17º Beltoise; 18º Peterson; 19º Hill; 20º Gethin; 21º Brabham, com Gethin entrando nos boxes com problemas no acelerador.

Na segunda volta, Regazzoni passou por Siffert, Amon e Stewart passaram por Pescarolo, enquanto Oliver passava, espetacularmente, da 12ª para a 8ª colocação.

Com quatro voltas completadas, três pilotos tinham abandonado: Peter Gethin, (3 voltas) com o comando do acelerador partido; Jack Brabham (4 voltas) com vazamento de óleo; e Jean-Pierre Beltoise (4 voltas) com a suspensão quebrada.

Na quinta volta, Stewart deu uma rodada na chicana, por problemas no câmbio do seu carro, caindo para o último lugar, enquanto Jackie Oliver, que fazia uma corrida muito boa, ocupando a sétima posição, abandonou com problemas no motor do seu carro.

Ao ser completada a sétima volta, Rindt apareceu à frente de Ickx, com Regazzoni em terceiro. Na oitava volta foi a vez de Rodriguez abandonar a prova com problemas de ignição.

Na décima volta, Ickx retomou a dianteira, com os carros passando na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Rindt; 3º Regazzoni; 4º Amon; 5º Siffert; 6º Pescarolo; 7º Miles; 8º Surtees; 9º Stommelen; 10º Fittipaldi; 11º Hulme; 12º Peterson; 13º Andretti; 14º Hill; 15º Cevert; e 16º Stewart.

Na 12ª volta abandonou Ronnie Peterson com problemas no motor e na 16ª foi a vez de Andretti sucumbir à corrida com a quebra do câmbio.

A luta pela liderança continuou espetacular e, na volta 18, Rindt reassumiu a liderança, com Ickx e Regazzoni grudados na sua traseira.



Pedro Rodriguez caminhando após abandonar a prova, enquanto passam: 21 – Rolf Stommelen (Brabham BT33 Ford) e 17 – Emerson Fittipaldi (Lotus 49C Ford).

Assim, com 20 voltas completadas, a classificação era a seguinte: 1º Rindt; 2º Ickx; 3º Regazzoni; 4º Amon; 5º Siffert; 6º Surtees; 7º Miles; 8º Pescarolo; 9º Hulme; 10º Stommelen; 11º Fittipaldi; 12º Stewart; 13º Hill; 14º Cevert, sendo que na volta seguinte Stewart abandonou com problemas no motor e Regazzoni passou por Ickx, assumindo a segunda colocação, para ser superado novamente por Ickx na volta 24.

Na metade da corrida, com 25 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Rindt; 2º Ickx; 3º Regazzoni; 4º Amon; 5º Siffert; 6º Surtees; 7º Pescarolo; 8º Hulme; 9º Stommelen; 10º Fittipaldi; 11º Hill; 12º Cevert, com John Miles tendo abandonado com a quebra do virabrequim do motor do seu carro.

Na volta 31, Regazzoni rodou sensacionalmente, devido a um problema na caixa de câmbio do seu carro e abandonou a corrida e na volta 32 Rindt recuperou a liderança, com Amon passando a ocupar a terceira colocação, com Surtees, que fazia uma corrida excelente na quarta posição e Hulme na quinta.

Na volta 35 Amon perdeu a chance de uma ótima colocação, abandonando a prova com o motor estourado. Assim, ao serem completadas 35 voltas, restavam apenas 10 carros na prova que corriam na seguinte ordem: 1º Rindt; 2º Ickx; 3º Surtees; 4º Hulme; 5º Pescarolo; 6º Siffert; 7º Fittipaldi; 8º Stommelen; 9º Hill; 10º Cevert. Na volta seguinte apareceu na liderança Ickx, com Rindt colado no seu encaicho. Na volta 38 foi a vez de Graham Hill abandonar a prova, também com problemas de motor.

Rindt recuperou a liderança na volta 44, mas Ickx o superou na volta seguinte e os dois foram trocando de posição até o final da corrida.

Mais dois abandonos ainda ocorreram: Surtees, que tinha um terceiro lugar tranquilo, ficou de fora na volta 47 e Siffert na volta 48, ambos com problemas de motor.

Na volta 47 o líder era Rindt, na seguinte Ickx, com Rindt recuperando a ponta na penúltima volta, para finalmente cruzar a linha de chegada com apenas 0,7s de vantagem para Ickx, numa chegada sensacional. Denny Hulme foi o terceiro e Emerson Fittipaldi o quarto.

[Ver RESULTADOS 1970/68](#)



Aspecto da luta entre o vencedor da prova, Jochen Rindt (Lotus 72 Ford) e o segundo colocado, Jacky Ickx (Ferrari 312B)

89 – FÓRMULA 3 EM BRANDS HATCH

Na prova de Fórmula 3 disputada em Brands Hatch, no dia 2 de agosto, Wilson Fittipaldi Jr. sagrou-se vencedor, com Gerry Birrell em segundo. Nessa prova estreou na Fórmula 3 o brasileiro Fritz Jordan que terminou na quinta colocação. Wilsinho completou as 20 voltas em 17m38s6, média de 135,689 km/h, com Birrell terminando a apenas dois décimos de segundo do vencedor. O terceiro foi Alan Harvey e o quarto Peter Deal.

[Ver RESULTADOS 1970/69](#)

90 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMB

Em Castle Combe, no dia 2 de agosto, Ronald Rossi conquistou o segundo lugar na prova de Fórmula Ford vencida por Andy Rouse. Foi também de Rossi a melhor volta da prova, com o tempo de 1m11s2, média de 149,798 km/h.

91 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMBE

No dia 9 de agosto, no circuito de Castle Combe, Francisco Lameirão conquistou a quarta colocação, registrando ainda a melhor volta da prova.

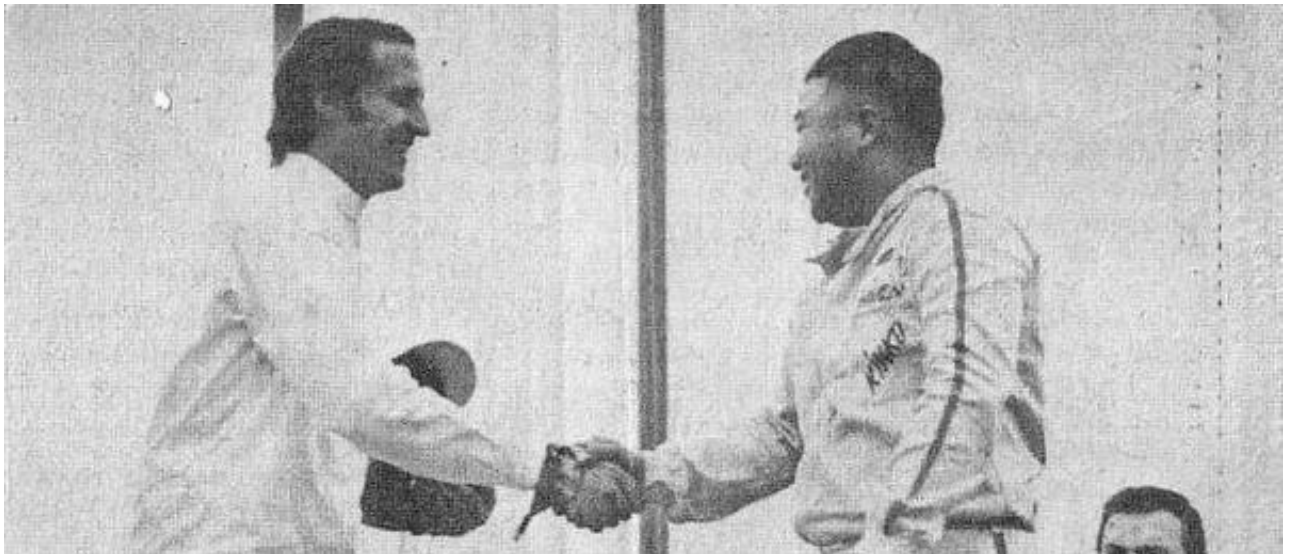
92 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH

Giu Ferreira foi o sexto colocado na etapa do torneio inglês de Fórmula Ford, disputada em Brands Hatch, no dia 09 de agosto, vencida por Vern Schuppan, seguido por Ian Taylor, e Jerry Gambs. A melhor volta foi de Giu, com o tempo de 54s8, média de 131,150 km/h. Outro brasileiro, Raffaele Rosito participou da prova se classificando no 13º lugar.

93 – 250 MILHAS DE INTERLAGOS

Como aperitivo para os 500 Km de Interlagos, foi disputada no dia 9 de agosto a prova 250 Milhas de Interlagos, pelo anel de velocidade. Chegaram a reservar inscrição nada menos que 27 carros, o que fazia com que a prova criasse uma expectativa de ser muito disputada, porém, na hora corrida, apenas 14 carros se apresentaram para a largada.

No sábado, dia 8, além da prova de classificação para as 250 Milhas, foi realizada uma corrida de estreantes e novatos, com a participação de nada menos que 30 carros, sendo a prova disputada em 10 voltas pelo circuito completo.



O pódio da prova de Estreantes e Novatos, com Ronaldo Berg e Hiroshi Yoshimoto

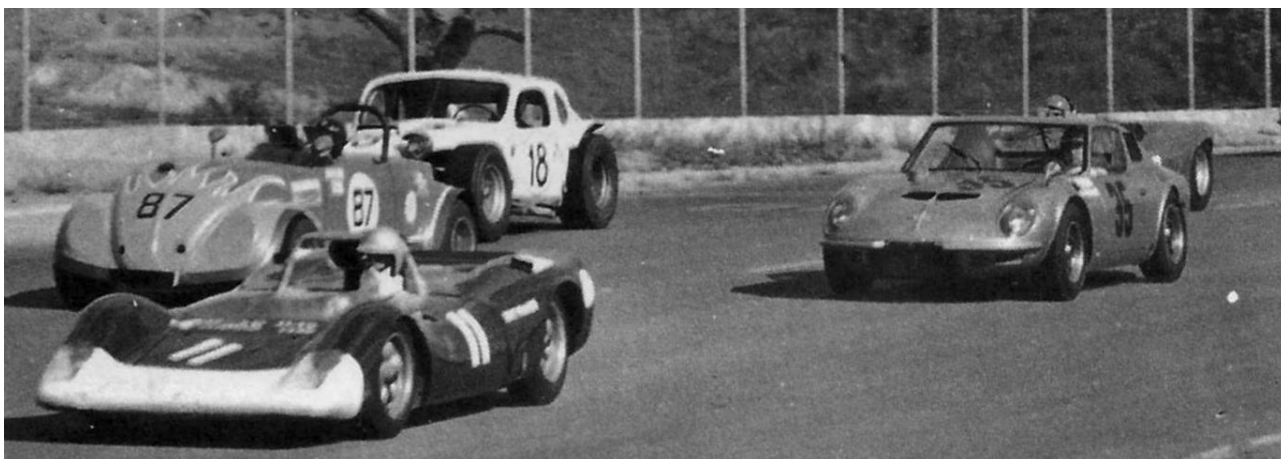
Iniciada a corrida, tomou a ponta o JK de Milton Oliveira, seguido pelo VW 1600 de Edson Yoshikuma, porém, na 2ª volta, na saída da curva da Ferradura os dois carros rodaram, do que se aproveitou Hiroshi Yoshimoto

para assumir a liderança da prova. Pouco depois o Opala de Franco Camozzi e o JK de Oswaldo de Barros rodaram no mesmo local, por causa do óleo que havia na pista. Tanto Milton como Yoshikuma, que com as rodadas caíram para as últimas posições foram se recuperando de forma espetacular. Milton saiu de 19º para receber a bandeirada de chegada na 3ª colocação, e Yoshikuma de 21º para 4º.

Hiroshi Yoshimoto venceu a prova completando 10 voltas no tempo de 40m08s4, média de 118,984 km/h. O segundo foi Ronaldo Berg, o terceiro Milton Oliveira, o quarto Edson Yoshikuma e o quinto Oswaldo Barros.; Na classificação para as 250 Milhas, o mais rápido foi Eduardo Celidônio (Snobs Corvair), com o tempo de 1m07s6, ficando com o segundo tempo Tite Catapani (Alfa Romeo GTA) com 1m08s7.

No domingo, dia 9, foi realizada inicialmente, uma corrida com artistas, disputada em 10 voltas pelo anel de velocidade, que foi vencida por Agnaldo Timóteo, que pilotou o VW Sedan 1700 nº 70 de Edson Yoshikuma, completando as 10 voltas no tempo de 14m01s6, média de 137,182 km/h. Em segundo lugar ficou Luiz Américo (Puma nº 72 de Miguel Lafer), em terceiro Joelma (VW Sedan 1700 nº 71 de Hiroshi Yoshimoto), em quarto Ed Carlos (FNM 2000 JK nº 9 de Oswaldo Barros), e em quinto Sérgio Reis (Simca Rallye nº 56).

Nas 250 milhas, se aproveitando de largar na primeira fila, Catapani assumiu a liderança, perseguido de perto por Camillo Christófaru e tudo indicava que esses dois carros travariam uma luta espetacular pela vitória, porém, o Corvette de Camillo, depois de fazer a melhor volta na terceira passagem com o tempo de 1m08s3, acabou abandonando logo depois de completar a sexta volta, com vazamento de óleo do motor.



11 – Eduardo Celidônio (Snobs Corvair); 87 – Anésio Hernandez (VW Spyder); 18 – Camillo Christófaru (Chevrolet TC Lobo); 35 – Sérgio Lousada (Puma GT VW) e semi encoberto, 3 – Salvatore Amato (Amato Ford)

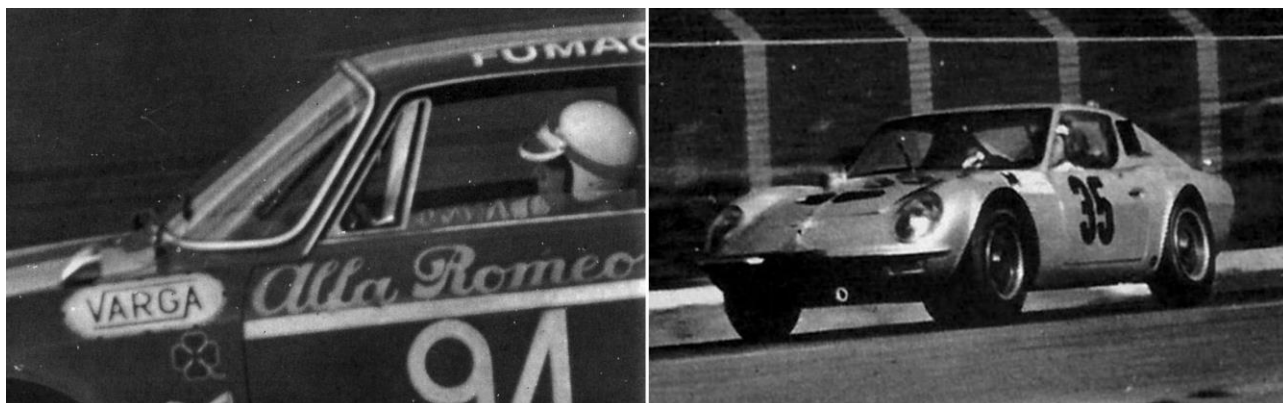
A partir de então, Catapani ficou tranquilo na liderança e, ao ser atingida a 30ª volta, a ordem era a seguinte: 1º Catapani (Alfa Romeo GTA nº 94) – 30 voltas; 2º Ramos (Alfa Romeo GTA nº 23) – 30 voltas; 3º Amato (Amato Ford nº 3) – 29 voltas; 4º Anésio (VW Spyder nº 87) – 29 voltas; 5º Lousada (Puma 2000 nº 35) – 29 voltas; 6º Celidônio (Snobs nº 11) – 29 voltas.

As alterações de posições somente ocorreram por problemas mecânicos nos carros participantes, como foi o caso do VW Spyder de Anésio Hernandez que abandonou a prova com a quebra do motor, depois de completar 43 voltas; o carro vice-líder de José e Armando Ramos ficou parado no retão, depois de completar 56 voltas, com curto circuito na instalação elétrica; o veterano Militão Mena que retornou às pistas com um Simca modificado, abandonou com queima da junta do cabeçote, depois de completar 57 voltas; e José Minelli teve o motor fundido do seu VW 1600, após completar 73 voltas.

Sérgio Lousada, que vinha ocupando o segundo lugar com seu Puma de motor de 2.000 cc, muito bem preparado pela Marinho Veículos, parou nos boxes com problemas nos freios, mas o tempo perdido não foi suficiente para permitir que Salvatore Amato que fazia a estreia do seu Amato Ford, um carro construído a

partir de um Fórmula Ford Macon, o alcançasse. Catapani completou 124 voltas em 2h28m36s2, média de 160, 562 km/h. Sérgio Lousada ficou em segundo com 121 voltas, Salvadore Amato em terceiro com 119 voltas, José Pedro Chateaubriand (Puma) em quarto com 116 voltas e Eduardo Celidônio em quinto com 112 voltas.

[Ver RESULTADOS 1970/70](#)



Tite Catapani venceu ao volante da Alfa Romeo GTA nº 94, ficando em segundo lugar Sérgio Lousada (Puma GT VW)

94 – KODAK 135 TROPHY F3 - THRUXTON

A prova Kodak 135 Trophy, disputada no dia 9 de agosto no autódromo de Thruxton, na Inglaterra, válida pela 8ª etapa do BRSCC Motor Sport Shell Super Oil British F3 Championship e pela 7ª etapa do BARC Forward Trust British F3 Championship, teve como vencedor Bev Bond da equipe oficial da Lotus, que completou 12 voltas em 16m47s2. Média de 162,600 km/h. O brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. se classificou em segundo lugar, a 3,2 segundos do vencedor. O terceiro foi Tony Trimmer, o quarto Mike Beuttler e o quinto José Carlos Pace. O brasileiro Fritz Jordan se classificou em 11º lugar. A melhor volta da prova foi de José Carlos Pace, com o tempo de 1m22s0, média de 166,434 km/h.

[Ver RESULTADOS 1970/71](#)



Bev Bond (Lotus 69ª Ford), vencedor da prova

95 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD - SILVERSTONE

Francisco Lameirão se classificou em 11º lugar na prova disputada no circuito de Silverstone, no dia 15 de agosto.

96 – GP DE ÁUSTRIA – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A nona etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 16 de agosto, com o GP da Áustria no circuito de Osterreichring, em Zeltweg, com a participação de 24 carros.

Depois da ótima atuação da Ferrari e da Lotus no GP da Alemanha, estas equipes apareciam como favoritas e, diante desse novo cenário, não foi surpresa a presença dessas duas equipes nas três primeiras colocações no grid de largada, com Jochen Rindt (Lotus) na pole-position, com o tempo de 1m39s23, seguido por Clay Regazzoni (Ferrari) com 1m39s70 e Jacky Ickx (Ferrari) 1m39s86.



A largada da prova, com Clay Regazzoni e Jochen Rindt na primeira fila.

Com esses tempos, o grid de largada ficou assim formado:

6 Jochen Rindt Lotus 72 Ford Cosworth 1m39s23	27 Clay Regazzoni Ferrari 312B 1m39s70
12 Jacky Ickx Ferrari 312B 1m39s86	1 Jackie Stewart March 701 Ford Corworth 1m40s15
14 Ignacio Giunti Ferrari 312B 1m40s21	4 Chris Amon March 701 Ford Cosworth 1m40s60
19 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120 1m40s81	10 Jack Brabham Brabham BT33 Ford Cosworth 1m40s81

2
François Cevert
March 701 Ford Cosworth
1m40s89

7
John Miles
Lotus 72 Ford Cosworth
1m41s46

21
Denny Hulme
McLaren M14A Ford Cosworth
1m41s49

15
John Surtees
Surtees TS7 Ford Cosworth
1m41s49

20
Henri Pescarolo
Matra Simca MS120
1m41s70

16
Jackie Oliver
BRM P153
1m41s53

22
Andrea de Adamich
McLaren M14A Alfa Romeo
1m41s82

8
Emerson Fittipaldi
Lotus 49C Ford Cosworth
1m41s86

11
Rolf Stommelen
Brabham BT33 Ford Cosworth
1m42s09

5
Mário Andretti
March 701 Ford Cosworth
1m42s28

26
Tim Schenken
De Tomaso Ford Cosworth
1m42s41

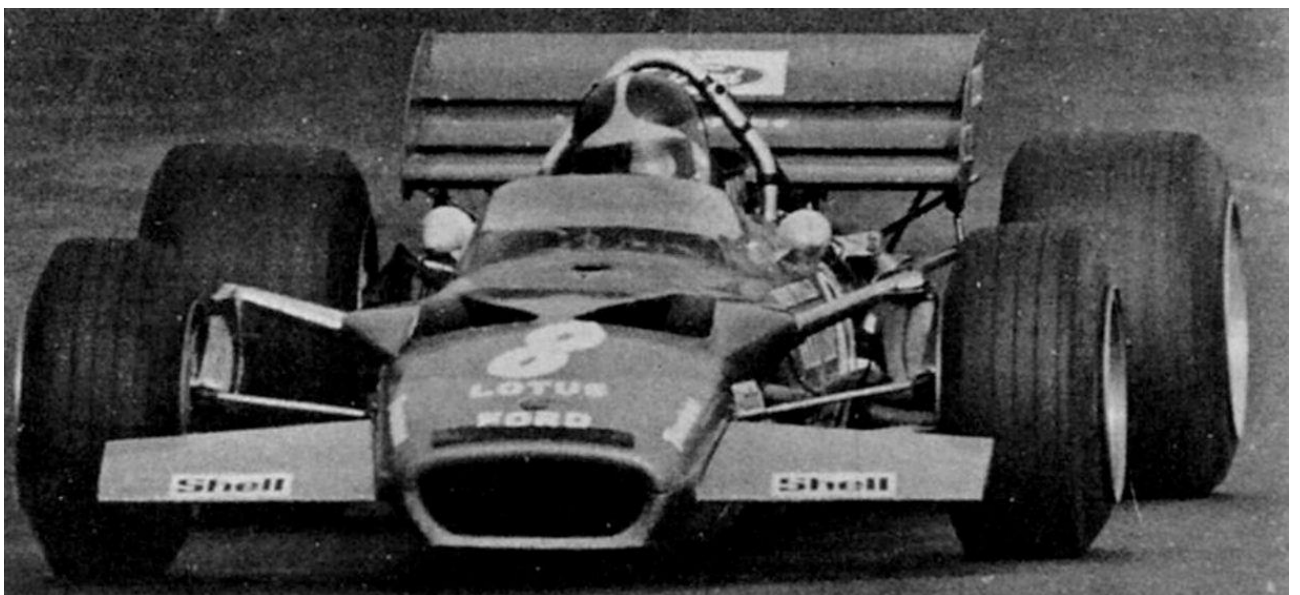
3
Jo Siffert
March 701 Ford Cosworth
1m42s56

23
Peter Gethin
McLaren M14A Ford Cosworth
1m42s79

17
Pedro Rodriguez
BRM P153
1m43s19

18
George Eaton
BRM P153
1m45s00

24
Sílvio Moser
Bellasi Ford Cosworth
1m45s64



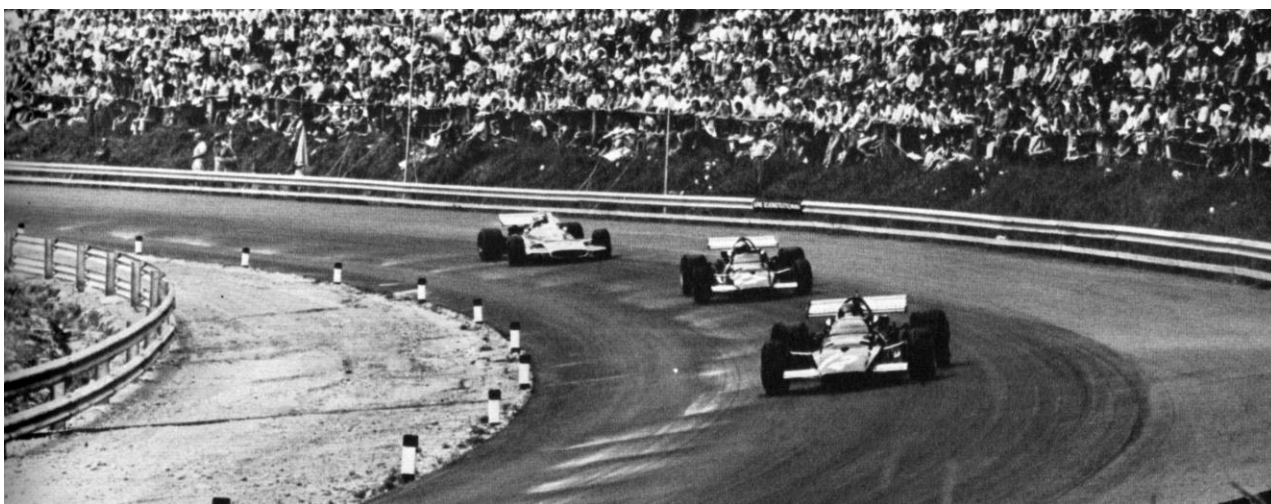
Emerson Fittipaldi (Lotus 49C Ford Cosworth)

Iniciada a corrida, o suíço Clay Regazzoni assumiu a liderança seguido por Rindt e Ickx, com Ickx superando Rindt ainda nessa volta, assim como Cevert ficava fora da corrida com o motor quebrado, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º 27 – Regazzoni; 2º 12 – Ickx; 3º 6 – Rindt; 4º 14 – Giunti; 5º 4 – Amon; 6º 19 – Beltoise; 7º 10 – Brabham; 8º 1 – Stewart; 9º 21 – Hulme; 10º 7 – Miles; 11º 7 – Miles; 12º 15 – Surtees; 13º 20 – Pescarolo; 14º 16 – Oliver; 15º 8 – Fittipaldi; 16º 3 – Siffert; 17º 17 – Rodriguez; 18º 11 – Stommelen; 19º 23 – Gethin; 20º 26 – Schenken; 21º 24 – Moser; 22º 18 – Eaton; 23º 22 – De Adamich,

Na segunda volta, Ickx assumiu a liderança, com Regazzoni em segundo, com os dois mantendo suas posições até o final da prova. Rindt completou a segunda volta em terceiro, com Giunti em quarto e Beltoise em quinto.

Na terceira volta, Rindt derrapou no óleo deixado na pista pelo carro de Cevert, perdendo posições, sendo superado por Beltoise que subiu para terceiro, Giunti em quarto, Amon em quinto e Rindt em sexto.

Na quarta volta John Miles abandonou a prova com problema nos freios e na sétima foi a vez de Stewart ficar fora da corrida com defeito no sistema de alimentação do motor. Por sua vez, Rindt começou a recuperar posições, subindo para a quarta posição.



12 – Jacky Ickx (Ferrari 312B/70); 27 - Clay Regazzoni (Ferrari 312B/70); e 19 - Jean-Pierre Beltoise (Matra MS120)

Com esses abandonos, completadas 10 voltas a classificação geral era a seguinte: 1º Ickx; 2º Regazzoni; 3º Beltoise; 4º Rindt; 5º Giunti; 6º Brabham; 7º Amon; 8º Hulme; 9º Surtees; 10º Pescarolo; 11º Oliver; 12º Stommelen (que vinha ganhando posições a cada volta); 13º Andretti; 14º Rodriguez; 15º Gethin; 16º Siffert; 17º Fittipaldi; 18º Eaton; 19º Schenken; 20º Moser; 21º Adamich.

Na volta 14, Sílvio Moser ficou fora da corrida com o radiador do carro furado e Mário Andretti com a quebra do cabo do acelerador. Rindt, que começava a se aproximar de Beltoise que ocupava a terceira colocação, acabou ficando fora da corrida na 22ª volta com a quebra do motor.

Novos abandonos ocorreram a seguir: Tim Schenken depois de 25 voltas, John Surtees de 27, e Hulme de 30 voltas, todos com problemas de motor.

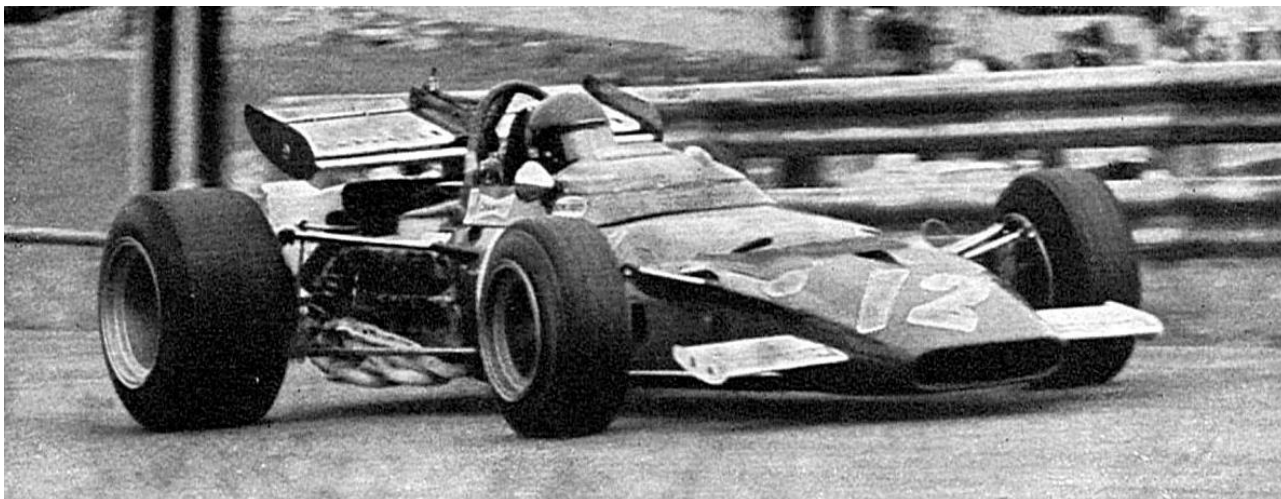
Completadas 30 voltas, ou metade da corrida, a ordem era a seguinte: 1º Ickx; 2º Regazzoni; 3º Beltoise; 4º Giunti; 5º Brabham; 6º Hulme (que abandonaria depois de completar essa volta); 7º Stommelen; 8º Amon; 9º Rodriguez; 10º Oliver; 11º Gethin; 12º Siffert; 13º Eaton; 14º Fittipaldi; 15º Adamich; 16º Pescarolo.

Com as duas primeiras colocações definidas, com Ickx em primeiro e Regazzoni em segundo, o que se verificou foi o avanço de Stommelen, até atingir a terceira colocação, assim como de Rodriguez e Oliver, nas

BRM, até ocuparem a quarta e quinta colocações, e em contrapartida a queda de rendimento de Beltoise e Giunti. Emerson Fittipaldi enfrentou muitos problemas e não conseguiu uma boa colocação.

Ickx completou as 60 voltas da prova no tempo de 1h42m17s32, média de 208,035 km/h, com Regazzoni em segundo a 60 centésimos de segundo. O terceiro foi Stommelen, o único a completar 60 voltas, além das duas Ferrari. Em quarto e quinto terminaram os BRM de Rodriguez e Oliver, respectivamente.

Ver RESULTADOS 1970/72



Jacky Ickx venceu a prova ao volante da Ferrari 312B/70 nº 12

97 – 8ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

A oitava etapa do Lombank British F3 Championship, foi disputada no dia 16 de agosto no Autódromo de Brands Hatch e, desde as provas de classificação Tony Trimmer, Bev Bond e Wilson Fittipaldi Jr. demonstraram superioridade sobre os demais participantes, com Trimmer em primeiro com 50,0s, Bond em segundo, com 50,4s e Wilsinho em terceiro com o tempo de 50,6s. José Carlos Pace chegou à pista nos momentos finais da prova de classificação dando apenas três voltas e se posicionando entre os últimos do grid de largada.



17 – Bev Bond (Lotus 69ª Ford) e 15 - Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 69A Ford)

Durante a corrida, Tony Trimmer assumiu a liderança, deixando a briga pelo segundo lugar entre Bond e Wilsinho, correndo um pouco atrás Richard Scott, Cyd Williams e Bert Hawthorne.

Ao ser dada a bandeira de chegada, a diferença entre os três primeiros colocados era mínima, com Trimmer em primeiro e com Bond e Wilsinho cruzando a linha de chegada emparelhados, somente sendo definido o segundo colocado depois que os comissários desportivos analisaram profundamente a chegada, para definir uma vantagem mínima a favor de Bond. José Carlos Pace fez uma boa corrida, pois mesmo largando entre os últimos, recebeu a bandeirada de chegada na oitava posição.

[Ver RESULTADOS 1970/73](#)

98 – 8ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

José Carlos Pace venceu a 8ª Etapa do Lombank British F3 Championship, disputada no dia 22 de agosto em Brands Hatch. A vitória foi muito apertada, com o brasileiro completando 19 voltas em 32m26s8, com a média de 156,103 km/h, batendo Peter Hanson por apenas 0,4 segundos. O terceiro foi Barrie Maskell, o quarto Roger Keele, o quinto Gerry Birrel e o sexto Wilson Fittipaldi Jr. Outro brasileiro, Fritz Jordan foi o décimo colocado.

[Ver RESULTADOS 1970/74](#)

99 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BAIANO DE AUTOMOBILISMO

A terceira e última etapa do Campeonato Baiano de Automobilismo de 1970 foi disputada no dia 23 de agosto no Circuito da Avenida Centenário, em Salvador.



*Largada da prova, com a primeira volta composta por: 71 – John Brusell (Puma GT VW);
28 – Roberto Bahia (Elva III VW) e 111 – Ivan Cravo (Elva II VW)*

A prova, intitulada “Duque de Caxias”, teve 13 carros na largada ocorrida às 9 horas, com o piloto John Brussel, no Puma nº 71 da Scuderia AF assumindo a liderança, completando a primeira volta com José Luiz Bastos (Puma nº 70) em segundo; Roberto Bahia (Elva nº 28) em terceiro; Fred Leal (Elva nº 99) em quarto; Ivan Cravo (Elva nº 111) em quinto; Carlos Leal (VW nº 100) em sexto; Maurício Castro (VW nº 4) em sétimo; Nagib Fadul (JK nº 55) em oitavo; Carlos Medrado (VW nº 96) em nono; Leonardo Godoy (Bino nº 5) em

décimo; Carlos Ferraz (VW nº 53) em décimo primeiro; Antônio Couto (VW nº 9) em décimo segundo; e Mário Monteiro (DKW 79) em décimo terceiro e último lugar.

Na segunda volta as posições foram mantidas, porém na terceira o carro nº 28 entrou nos boxes com o motor travado, seguido na mesma volta por Nagib também com motor fundido.

Na quinta volta Fred Leal, no Elva nº 99 superou o Puma de José Luiz Bastos, passando para o segundo lugar, a ordem de passagem, nessa altura era a seguinte: 71 – 99 -70 – 111 – 100 – 97 – 4 – 53 – 9 – 5 – 79, e na sétima volta o VW nº 100, de Carlos Leal abandonou com o motor travado.

Na volta seguinte entrou nos boxes Ivan Cravo, com defeito na distribuição, retornando pouco depois, caindo para a última posição.

Na 12ª volta o protótipo Elva/Cobape nº 99 de Fred Leal entrou nos boxes com a haste do carburador solta, o carro retornou rapidamente, porém teve que retornar na volta seguinte com o mesmo problema. Com essa parada a ordem com 13 voltas completadas passou a ser a seguinte: 71 – 70 – 99 – 97 – 4 – 5 – 9 – 79 – 111 – 53.

Nessa altura da prova, Carlos Medrado, ao volante do VW nº 97 da Equipe Cobape perseguia o Puma nº 70 de José Luiz Bastos, com Medrado tendo vantagem nas retas, mas sendo superado nas curvas pelo piloto da Scuderia AF.

Na 16ª volta o Puma líder entrou nos boxes com um pneu furado, perdendo posições, com o Puma 70 assumindo a liderança ficando o 71 em segundo, o VW 97 em terceiro, que era seguido pelo VW 4, DKW 79, Elva 111, VW 53, etc.

Na volta 20, tentando recuperar a liderança, John Brussel, no Puma 71 forçou a marcha, acabando por partir o eixo da suspensão, ficando fora da corrida.

Nessa altura a ordem era a seguinte: 1º José Luiz Bastos (Puma 70); 2º Carlos Medrado (VW 97); 3º Maurício Castro (VW 4); 4º Antônio Couto (VW 9); 5º Mário Monteiro (DKW 79); 6º Ivan Cravo (Elva 111); 7º Fred Leal (Elva 99); 8º Leonardo Godoy (Bino 5); 9º Carlos Ferraz (VW 53).

Fred Leal conseguiu ultrapassar Ivan Cravo na 23ª volta e, com a quebra do VW de Maurício Castro, passou a ocupar a terceira colocação, mas sem condições de atacar o seu companheiro de equipe, Carlos Medrado, que se mantinha em segundo. Ao ser completada a volta 40, o diretor da prova Eduardo Gomes Ribeiro, deu a bandeirada de chegada para o Puma nº 70 de José Luiz Bastos que tinha duas voltas de vantagem para Carlos Alberto Medrado que se classificou em segundo lugar. Em terceiro ficou Fred Leal, em quarto Ivan Cravo, em quinto Maurício Castro Lima e em sexto Mário Monteiro.

[Ver RESULTADOS 1970/75](#)

100 – RESULTADO DO CAMPEONATO BAIANO DE AUTOMOBILISMO

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 – 12/04	2 – 19/07	3 – 23/08	TOTAL
1º	Lulu Geladeira	70	Puma GT VW	9	9	-	18
2º	Fred Leal	99	Elva I VW	-	6	4	10
3º	José Luiz Bastos	70	Puma GT VW	-	-	9	9
4º	Ivan Cravo	111	Elva II VW	-	4	3	7
5º	Carlos Medrado	97	VW Sedan TC	-	-	6	6
	John Brusell	71	Puma GT VW	6	-	-	6
7º	Carlos Ferraz	53	VW Sedan VW	4	-	-	4
8º	Sílvio Rivault	68	VW Sedan TC	3	-	-	3
	Carlos Leal	98	Elva II VW	-	3	-	3
10º	Roberto Bahia	28	Elva III VW	2	1	0	3
11º	Maurício Castro Lima	4	VW Sedan TC	-	-	2	2
	Euvaldo Pinho	7	VW Sedan TC	-	2	-	2
13º	Mário Monteiro	79	DKW Vemag TC	1	-	1	2



Lulu Geladeira – campeão baiano de 1970

101 – IX GP DO MEDITERRÂNEO – F-2 - PERGUSA

A quinta etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 23 de agosto, com a realização do IX GP do Mediterrâneo, no Autódromo de Pergusa, em Enna, na Sicília, Itália.

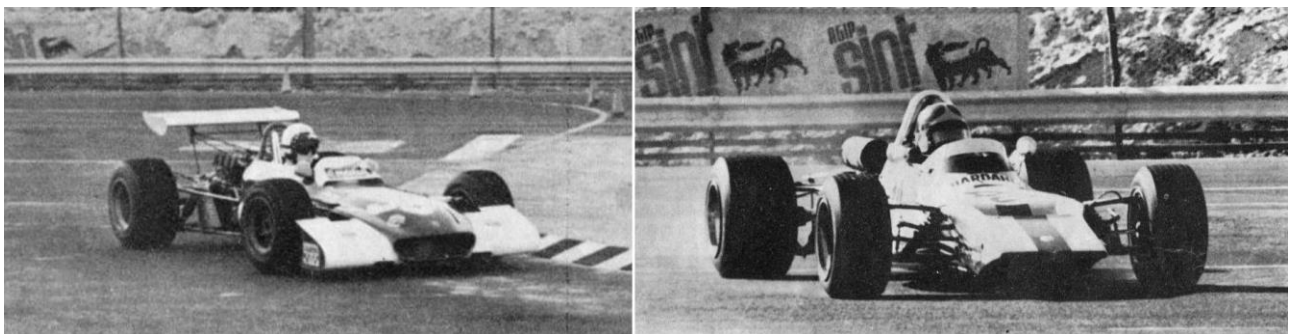
A prova foi organizada em duas baterias com 31 voltas cada uma, registrando-se o resultado final com a soma dos tempos obtidos nessas baterias.

Na prova de classificação, Jacky Ickx ficou com a pole-position com o tempo de 1m22s8, ficando em segundo Clay Regazzoni e em terceiro François Cevert. O brasileiro Emerson Fittipaldi fez o sétimo tempo.

A primeira bateria teve uma luta pela vitória entre Regazzoni, Siffert e Ickx, com Emerson Fittipaldi correndo em quarto lugar até ser atingido pelo suíço Dieter Quester, na chicana que os organizadores instalaram na principal reta do autódromo. Emerson perdeu terreno, com o acidente, mas permaneceu na prova terminando essa bateria na nona posição. O vencedor foi Clay Regazzoni seguido por Siffert e Ickx.

No intervalo entre as duas baterias, o carro de Emerson Fittipaldi foi reparado, recebendo uma nova carenagem, podendo ter um desempenho semelhante ao que vinha tendo antes do acidente da primeira bateria.

A luta pela vitória, nessa série, ficou novamente restrita a Regazzoni, Siffert e Ickx. Emerson Fittipaldi e Peter Westbury, entretanto, conseguiram ficar muito próximos dos líderes, com o brasileiro tentando, na última volta, superar seus adversários, mas não conseguiu a proeza, terminando, entretanto, em quarto lugar praticamente emparelhado com Ickx. O vencedor dessa série foi Siffert, mas a vantagem que teve sobre Regazzoni não foi suficiente para tirar a vitória do seu conterrâneo.



36 – Clay Regazzoni (Tecno 70 Ford) vencedor da prova e 40 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford)

Com a soma dos tempos, Clay Regazzoni ficou com a primeira colocação, completando 62 voltas em 1h28m03s5, média de 204,676 km/h, com Siffert em segundo, distante apenas 3 décimos de segundo. O

terceiro foi Jacky Ickx, o quarto Peter Westbury, o quinto Emerson Fittipaldi e o sexto Rolf Stommelen, os únicos a completaram as 62 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1970/76](#)

102 – ECHO TROPHY – F3 - TRUXTON

Os brasileiros Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace obtiveram uma dobradinha no Echo Trophy, corrida extra campeonato de fórmula 3, disputada no dia 23 de agosto no autódromo de Thruxton. O brasileiro Fritz Jordan também participou da prova, mas não obteve classificação. Wilsinho e Pace receberam a bandeirada emparelhados, depois e 37m42s8. O terceiro foi Tom Walkinshaw, o quarto Ricard Scott, o quinto Cyd Williams, e o sexto Peter Hanson.



Fritz Jordan (Lotus 59A Ford)

103 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – THRUXTON

Na prova de Fórmula Ford, disputada em Thruxton, no dia 23 de agosto, o brasileiro Giu Ferreira teve que abandonar.

104 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – MALLORY PARK

Ronald Rossi se classificou na 12ª posição na prova de Fórmula Ford disputada em Mallory Park, vencida por Bill Stone.

105 – II ETAPA DO CARIOCA DE SUBIDA DE MONTANHA

A segunda etapa do Campeonato Carioca de Subida de Montanha foi disputada no dia 29 de agosto, num percurso de 4.500 metros, na Estrada Antiga Rio-Petrópolis, com a forte neblina que se abateu sobre a pista, sendo fator preponderante para a definição da classificação dos participantes.

Os dois primeiros carros a subirem a serra, a partir do Belvedere, onde foram instalados os boxes, foram os dois carros de Fórmula Vê, com Roberto Cerqueira registrando o tempo de 2m30s8, que, em função da piora das condições climáticas, acabaria sendo o mais rápido do dia.

Em seguida foi a vez dos estreantes e novatos e, quando foi a vez dos pilotos graduados, a neblina e a pista escorregadia não permitiram que fosse tirado o melhor desempenho dos carros. Com isso, o Porsche de Mário Olivetti que, em condições normais deveria vencer a prova com facilidade, obteve apenas o sexto melhor tempo do dia, mesmo vencendo com larga margem na sua categoria.

Roberto Cerqueira (BRV F-Vê) ficou com o melhor tempo geral e vencedor da sua categoria, com o tempo de 2m30s8, média de 107,417 km/h. O segundo melhor tempo geral foi de Toni Rocha, com Puma VW, que fez 2m43s5, vencendo na categoria de Estreantes e Novatos. O terceiro geral foi Paulo Renha, também com Puma VW, segundo entre os estreantes e novatos. O favorito Mário Olivetti, devido à piora das condições da pista, ficou apenas na sexta posição geral, mas vencendo entre os Pilotos Graduados.

Ver RESULTADOS 1970/77



As fotos demonstram o péssimo estado da pista, com o Puma acidentado e o Protótipo Renha iluminando a pista molhada.

106 – I PRÊMIO DA CIDADE DE SALZBURG –F2

Foi realizado no dia 30 de agosto o I Prêmio da Cidade de Salzburgo de Fórmula 2, no autódromo de Saulzburgring, organizada em duas baterias de 25 voltas, apurado o resultado pela soma dos tempos das duas baterias.

Na primeira bateria Jochen Rindt assumiu a liderança, com Vittorio Brambilla, Jacky Ickx e Emerson Fittipaldi no seu encalço, seguidos por Dieter Quester e Graham Hill.

Após completar a primeira volta, Rindt ficou fora com problemas no motor do seu carro, deixando a briga pela liderança limitada a Ickx, Brambilla e Fittipaldi, com os carros recebendo a bandeirada de chegada com Ickx em primeiro, completando 25 voltas em 31m55s41, média de 199,132 km/h, ficando Vittorio Brambilla em segundo a apenas 34 centésimos de segundo do vencedor. Emerson foi o terceiro, Quester o quarto e Graham Hill em quinto.

Para a segunda bateria o carro de Rindt foi recuperado e o austríaco logo assumiu a liderança, com Ickx em segundo, com o piloto belga não se preocupando com a liderança de Rindt, pois este tendo completado apenas uma volta na primeira bateria, não tinha nenhuma chance de vencer a prova.

Tino Brambilla, que também não tinha terminado a primeira bateria, se firmou em terceiro, enquanto Emerson Fittipaldi, com problemas de motor, perdeu contato com os líderes, terminando a bateria apenas na sétima colocação. Rindt venceu com o tempo de 31m27s95, com Ickx em segundo, Tino Brambilla em terceiro, Quester em quarto e Vittorio Brambilla em quinto.

Pela soma de tempos, Ickx ficou em primeiro, com Vittorio Brambilla em segundo, Dieter Quester em terceiro, Emerson Fittipaldi em quarto e Graham Hill em quinto.

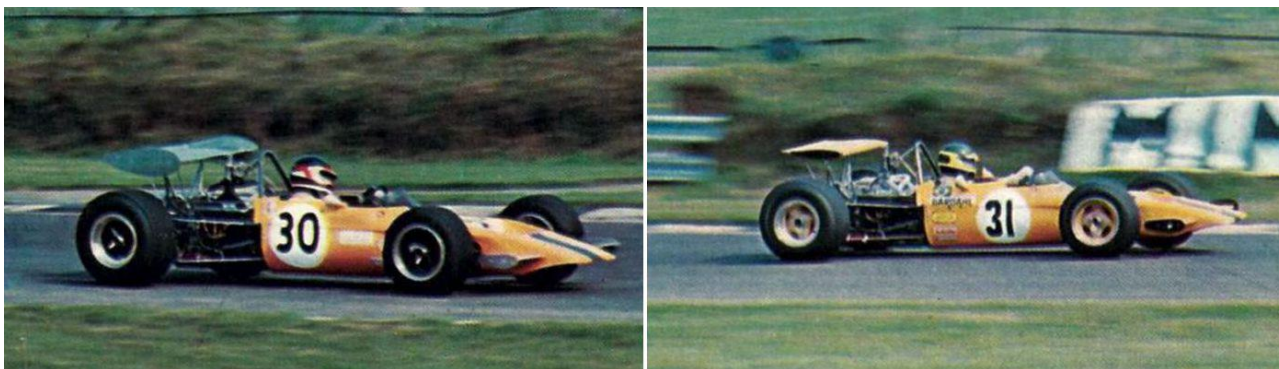
[Ver RESULTADOS 1970/78](#)



Largada da prova. Primeira fila: 14 – Tino Brambilla (Brabham BT30); 19 – Jacky Ickx (BMW); e 21 – Jos Siffert (BMW)

107 – GUARDS INTERNATIONAL TROPHY F3 – BRANDS HATCH

O Guards International Trophy de Fórmula 3, disputado no dia 31 de agosto em Brands Hatch contou pontos para a 9ª etapa do BRSCC Motor Sport – Shell Super Oil British F3, e teve a participação dos brasileiros José Carlos Pace, Wilson Fittipaldi Jr. e Fritz Jordan. Desses, apenas Jordan recebeu a bandeirada de chegada, terminando a prova na 20ª e última posição.



30 – José Carlos Pace e 31 – Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59A Ford)

A prova foi dividida em duas baterias de classificação, cada uma com 15 voltas e uma final com 30 voltas disputada pelos 30 mais rápidos.

Depois das provas de classificação, o grid de largada para a primeira bateria ficou assim constituído:

1ª Fila: Gerry Birrell (Brabham BT28 Ford) 1m37s0; Cyd Williams (Brabham BT28 Ford) 1m37s2; Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59A Ford) 1m37s6.

2ª Fila: James Hunt (Lotus 59A Ford) 1m37s8; Barrie Maskell (Chevron B17 Ford) 1m38s0

3ª Fila: Mike Beuttler (Brabham BGT28 Ford) 1m38s0; David Cole (Lotus 59 Ford 1m38s0); Bev Bod (Lotus 59A Ford) 1m38s0.

4ª Fila: Torsten Palm (Brabham BT28 Ford) 1m38s4; Ken Sedgley (Chevron B17 Ford) 1m38s4 (não largou)

5ª Fila: Steve Mitchett (Chevron B15 Ford); Andy Sutcliffe (Lotus 59A Ford) 1m39s2; Keith Jupp (Brabham BT28 Ford) 1m39s4

6ª Fila: Tom Walkinshaw (March 703 Ford) 1m39s6; Bengt Radmyr (Lotus 41 Ford) 1m39s4.

7ª Fila: Ulf Svensson (Brabham BT28 Ford) 1m40s2; François Migault (Tecno 70 Ford) 1m40s2; Max Jean (Tecno 70 Ford) 1m40s2.

8ª Fila: Hannelore Werner (March 703 Ford) 1m40s6; Allan McCully (Brabham BT28 Ford) 1m41s8

9ª Fila: Jonas Qvarnstrom (Lotus 59A Ford) 1m42s6; Tony Birchenough (Brabham BT28 Ford); Roger Hurst (Brabham BT28 Ford) 1m47s4

10ª Fila: Alain Boudier (Tecno 69 Ford) 1m48s6; Ed Reeves (Tecno 69 Ford).

11ª Fila: Geoff Bremner (March 703 Ford); Lionel Boghes (Lotus 69 Ford).

Ao ser dada a largada, Cyd Williams tomou a ponta seguido por Birrell, Fittipaldi, Maskell, Hunt, Jupp e Beuttler. Na segunda volta, Birrell passou por Williams, e Hunt passou por Maskell e na seguinte por Fittipaldi. Na quinta volta a ordem era: Birrell, Williams, Hunt. Fittipaldi, Maskell e Beuttler.

Na sexta volta na curva Druids, Wilsinho foi ultrapassado por Maskell e Beuttler. Na volta 10 Hunt assumiu o segundo lugar e, pouco antes do final, Beuttler abandonou a prova, ficando fora da bateria final. Gerry Birrell completou 15 voltas em 24m31s4, 156,524 km/h. O segundo foi James Hunt, o terceiro Barrie Maskell, o quarto Cyd Williams e o quinto Wilson Fittipaldi Jr.

A ordem de largada da segunda bateria ficou assim:

1ª Fila: Tony Trimmer (Brabham BT28 Ford) 1m36s8; Dave Walker (Lotus 59A Ford) 1m37s4; Dave Morgan (March 703 Ford) 1m37s6.

2ª Fila: Jurg Dubler (Chevron B17 Ford) 1m37s8; Peter Hanson (Chevron B17 Ford) 1m37s8.

3ª Fila: José Carlos Pace (Lotus 59A Ford) 1m38s0; Jean-Pierre Jaussaud (Tecno 69 Ford) 1m38s0; Harry Stiller (Brabham BT28 Ford) 1m38s0.

4ª Fila: Freddy Kottulinsky (Lotus 59A Ford) 1m38s2; Richard Scott (Brabham BT28 Ford) 1m38s4.

5ª Fila: Ingvar Petterson (Brabham BT28 Ford) 1m38s8; Fritz Jordan (Lotus 59A Ford) 1m38s8; Sten Gunnarsson (Brabham BT28 Ford) 1m39s2.

6ª Fila: Alan Harvey (Brabham BRT28 Ford) 1m39s2; Niki Lauda (McNamara Mk3A Ford) 1m39s2.

7ª Fila: Peter Deal (March 703 Ford) 1m39s4; Terry Harmer (Brabham BT21 Ford) 1m40s6; Sveir Thoroddsen (Brabham BT 28 Ford) 1m40s6.

8ª Fila: René Ligonner (Chevron B15 Ford) 1m41s8 ; Georges Schafer (Tecno 69 Ford) 1m44s0.

9ª Fila: Eddie Jacobson (March 703 Ford) 1m45s4; Alessandro Angelieri (Chevron B15 Ford) 1m46s8; Philippe Monot (Matras MS5 Ford) 1m50s2.

10ª Fila: Chris Skeaping (Chevron B17 Ford); Fabrizio Noé (Tecno 68 Ford).

11ª Fila: Max Bonin (Tecno 68 Ford); Ken Sedgley (Chevron B17 Ford).

Dada a largada, José Carlos Pace, que tinha largado na terceira fila, já ocupava a quarta colocação na curva Paddock e, ao ser completada a primeira volta, Tony Trimmer liderava, seguido por Dave Walker, Stiller, Pace, Morgan e Dubler. Fritz Jordan era o 15º colocado.

Na segunda volta José Carlos Pace subiu para a terceira colocação e Morgan para a quarta, enquanto Jordan lutava pela décima segunda colocação, e na quarta já era o décimo primeiro, tendo superado Jaussaud. Na volta seguinte, Jordan passou por Gunnarsson assumindo a décima colocação.

Na nona volta, Pace passou em segundo, logo depois caiu para terceiro e na décima primeira volta estava em quarto, com a bateria chegando ao seu final com Trimmer em primeiro, completando 15 voltas em 24m36s4, média de 159,933 km/h. Walker ficou em segundo, Morgan em terceiro, Pace em quarto e Dubler em quinto. Ao ser iniciada a bateria final, Tony Trimmer assumiu a dianteira, seguido por Birrell, e quando os carros se aproximaram dos boxes para completar a primeira volta, a ordem era: Trimmer, Hunt, Williams, Maskell, Morgan, Walker, Pace, Fittipaldi, Bond, Hanson e os demais.



32 – Fritz Jordan (Lotus 69A Ford) perseguido por 61 – Jean-Pierre Jaussaud (Tecno 69 Ford)

Ao ser completada a quarta volta, podia-se notar que o motor do carro de Pace não estava bem, embora ele ainda se mantivesse entre os primeiros. Nessa altura, Trimmer liderava, Fittipaldi era o sétimo e Jordan o vigésimo, com a embreagem defeituosa, causando dificuldades para trocar de marcha.

Na volta seguinte, Birrell assumiu a liderança, quando Trimmer deu uma saída de pista na curva Paddock. A partir de então, o que de melhor aconteceu na corrida foi a briga pela segunda colocação entre Maskell, Hunt, Walker, Trimmer e Morgan.

Com dez voltas completadas Fittipaldi era o sexto, Pace o décimo e Jordan o décimo quinto, e na décima terceira volta, Fittipaldi entrou forte demais na curva South Bank e rodou, batendo no barranco e quebrando a suspensão dianteira do seu carro, abandonando a corrida.

Na metade de corrida, ou quinze voltas completadas, Birrell liderava, vindo a seguir: Trimmer, Walker, Maskell, Morgan, Bond, Williams, Dubler, Hanson, Pace e Jordan.

Na volta 24 o motor do carro de José Carlos Pace desbielou, com o piloto parando pouco antes da entrada da curva Paddock. Por sua vez, Jordan tinha levado um totó do carro de Kottulinsky, saindo a pista e se atrasando bastante.

Birrell acabou recebendo a bandeirada de chegada completando 30 voltas em 49m06s0, média de 156,354 km/h. Dubler, em segundo recebeu a bandeirada com quatro segundo de distância. O terceiro foi Morgan, o quarto Walker e o quinto Hanson.

[Ver RESULTADOS 1970/79](#)



Gerry Birrell (Brabham BT28 Ford nº 3) vencedor da prova.

108 – ETAPA DO TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMBE

O brasileiro Giu Ferreira se classificou em sétimo lugar na corrida de Fórmula Ford disputada no dia 31 de agosto em Castle Combe, que teve o seguinte resultado: 1º Peter Lamplough (ING) Palisser – 10 voltas - 12m05s2 - 146,939 km/h; 2º Andy Rouse (ING) Dulon D9 – 10 voltas - 12m06s0 - 146,777 km/h; 3º Ian Taylor (ING) March 708 – 10 voltas - 12m06s4 - 146,696 km/h; 4º M. Campbell-Colle (ING) Merlyn Mk 11A - 10 voltas - 12m06s6 - 146,656 km/h; 5º Reg James (ING) Lotus 61 – 10 voltas - 12m08s0 - 146,374 km/h; 6º P. Ellis (ING) Merlyn Mk 11ª – 10 voltas - 12m12s2 - 145,534 km/h; 7º Giu Ferreira (BRA) Lola T200 – 10 voltas - 12m17s0 - 144,586 km/h.



Giu Ferreira (Lola T200 nº 88) na largada da prova

109 – 3 HORAS DE VELOCIDADE - INTERLAGOS

A prova de abertura da “Semana da Velocidade” promovida pelo Jornal Folha de São Paulo, as 3 Horas de Velocidade, programadas para serem realizadas no domingo dia 30 de agosto, foi adiada para o dia 5 de setembro, em função das fortes chuvas que caíram em São Paulo.



51 – Carlos Sgarbi (Chevrolet Opala)

A prova, destinada a carros de turismo, de fabricação nacional, teve a participação de apenas 13 carros, e sua largada ocorreu às 14,30 horas do sábado, com Sílvio Montenegro, ao volante do VW 4P, com motor de 2.000 cc, da equipe Marinho Veículos assumindo a liderança, sendo seguido nesse início de corrida pelo VW Sedan de 1.900 cc, preparado por Miguel Crispim para a equipe MM, pilotado por Angi Munhoz, pelo Opala 4.100 cc de Carlos Sgarbi, pelo FNM 2150 de Ugo Gallina e pelo Opala 3.800 de Luiz Zanforlin, este preparado por Chico Landi para a equipe Pompeia Veículos.

O primeiro carro a visitar os boxes foi o VW nº 94 de Berco Acherboin, que abandonou a prova depois de completar apenas uma volta, e em seguida foi a vez de abandonar a prova o Opala nº 93 de Luiz Zanforlin, com a junta do motor queimada.

Com meia hora de corrida, liderava a prova Sílvio Montenegro, seguido por Angi Munhoz, Carlos Sgarbi e Ugo Gallina.

Com 45 minutos ocorreram dois abandonos: o VW nº 57 de José Minelli, e o JK nº 9 de Oswaldo Barros.

A ordem dos “sobreviventes” às 16,30 horas era a seguinte: 1º Montenegro – 30 voltas; 2º Munhoz – 30 voltas; 3º Sgarbi – 30 voltas; 4º Gallina – 28 voltas; 5º Tognato – 28 voltas; 6º Divani – 27 voltas.

Nessa altura tinham abandonado Sérgio Rubinado, Giuseppe Feruglio e Oliver Joles.

Restando apenas 6 carros na pista e tudo indicando que a ordem de classificação não seria alterada, quando Sílvio Montenegro saiu da pista na curva da Ferradura, por causa de um pneu furado. Com isso, Munhoz assumiu a liderança com Sgarbi em segundo. Montenegro conseguiu retornar à prova, terminando a corrida na terceira posição. O quarto foi Ugo Gallina, o quinto Jacinto Tognato e o sexto Élvio Divani.

Ver RESULTADOS 1970/80



Angi Munhoz venceu a prova com o VW Sedan nº 48

110 – 8ª ETAPA DO BARC FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE

A oitava etapa do Torneio Forward Trust, foi disputada no dia 5 de setembro no circuito de Silverstone, e vencido por Cyd Williams, com o brasileiro José Carlos Pace terminando na segunda colocação. Wilson Fittipaldi Jr. foi o quinto colocado e Fritz Jordan o sexto. O vencedor completou 15 voltas em 15m38s2, média de 148,958 km/h. O terceiro foi Bev Bond e o quarto Dave Walker.

Ver RESULTADOS 1970/81

111 – UMA HORA DE CALOUROS - INTERLAGOS

Para a segunda prova da “Semana da Velocidade” foi disputada no domingo, 6 de setembro, a prova “Uma Hora de Calouros”, destinada a pilotos estreantes e novatos. Estavam inscritos 60 carros, mas o regulamento previa a participação de apenas 40 e, por isso, a prova de classificação seria decisiva para a definição dos participantes.

Para essa prova compareceram nada menos que 41 pilotos e com isso, pelo menos um deveria ser eliminado, porém na hora da largada compareceram apenas 34, não havendo necessidade de ser excluído um carro, com o grid (constando 41 carros) ficando assim definido:

1ª Fila: 27 – Ronaldo Berg (VW 1600) 3m53s9; 70 – Edson Yoshikuma (VW 1600) 3m56s2; 72 – Miguel Lafer (Puma VW) 3m57s1.

2ª Fila: 32 – Flávio Tognato (VW 1600); 25 – Milton Oliveira (FNM 2000 JK) 4m05s2.

3ª Fila: 12 – Carlos Isoldi (VW 1600) 4m05s4; 47 – Antônio Maggioli Jr. (VW 1700) 4m06s4 (não largou); 88 – Sérgio Alhadeff (VW 1600) 4m07s5.

4ª Fila: 5 – Dimas de Melo Pimenta (Ford Corcel); 34 – Roberto Di Loreto (K. Ghia VW) 4m10s0.

5ª Fila: 77 – José Melkan (VW 1600) 4m11s0; 26 – José de Aquino Jr. (VW 1600) 4m11s2; 23 – Fausto Berti (VW 1600) 4m11s4.

6ª Fila: 8 – Manoel Costa (VW 1600) 4m12s1; 14 – Omar Fernandes Fº (K. Ghia VW) 4m12s2.

7ª Fila: 33 – Ricardo Albuquerque (Puma VW) 4m12s7; 7 – Edo lemos (Lorena VW) 4m14s5; 52 – João Gardina (VW 1600) 4m18s5

8ª Fila: 9 – José Maldonado (VW 1600) 4m18s6; 44 – Celso Feres (Chevrolet Opala) 4m18s8 (não largou).

9ª Fila: 18 – Martinho Silberschmidt (VW 1600) 4m19s5; 17 – Cláudio Gonzalez (VW 1500) 4m19s6; 28 – Rafael Gonzalez (K. Ghia VW) 4m21s4.
10ª Fila: 96 – Alberto Ceppas (VW 1600) 4m21s6 (não largou); 20 – Marcos Paolucci (VW 1600) 4m22s2.
11ª Fila: 85 – Antônio Scalamandrê (VW 1600) 4m22s8; 11 – Antônio Petrillo (VW 1600) 4m23s7 (n largou); 93 – Wilson Prevedello (Simca) 4m29s3.
12ª Fila: 30 – Franco Camozzi (Chevrolet Opala) 4m32s7 (não largou); 80 – Oswaldo Macedo Jr. (Lorena VW) 4m32s4.
13ª Fila: 85 – Ronaldo Pinheiro (VW 1600) 4m33s1; 22 – Sid Mosca (VW 1600) 4m33s4; 4 – Vinícius Nardo (VW 1300) 4m39s3.
14ª Fila: 10 – Pancadinha (Ford Corcel); 55 – Fábio Lopes (VW 1300) 4m30s3.
15ª Fila: 1 – Roberto Gaeta (VW 1600) 4m42s7; 3 – Antônio Gonzalez (VW 1300) 4m43s3; 16 – Antônio Bernardo Netto (Renault 1093) 4m54s1.
16ª Fila: 29 – Estanislau Meliunas Jr. (VW 1500) 5m02s3; 15 – Roberto De Vitta (Willys Interlagos) 5m11s0.
17ª Fila: 97 – Flávio Capuano (FNM 2000 JK) 5m16s5

Iniciada a corrida logo se destacou um pelotão dianteiro formado por Ronaldo Berg, Edson Yoshikuma, Milton Oliveira, Carlos Isoldi, Miguel Lafer e Sérgio Alhadeff, e aos poucos Berg foi aumentando sua vantagem sobre Milton Oliveira. Yoshikuma abandonou depois de completar a primeira volta e a melhor disputa ocorreu pelo quinto lugar entre Dimas de Melo Pimenta e Sérgio Alhadeff, que somente foi definida há poucos metros da chegada. Berg completou 15 voltas em 1h00m12s3, média de 118,993 km/h. Milton Oliveira terminou em segundo a 42,1 segundos do vencedor. O terceiro foi Carlos Isoldi, o quarto Miguel Lafer, o quinto Sérgio Alhadeff e o 6º Dimas de Melo Pimenta.

[Ver RESULTADOS 1970/82](#)



A largada da prova, com 27 – Ronaldo Berg (VW 1600); 70 – Edson Yoshikuma (VW 1600) e Miguel Lafer (Puma VW) na primeira fila e, na foto da direita, o VW 1600 nº 27, vencedor da prova, pilotado por Ronaldo Berg.