

1970 – 1ª PARTE

1 – PROVA MINISTRO MÁRIO ANDREAZZA – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO DO NORDESTE

Como ocorrera em 1969, a temporada automobilística de 1970 foi iniciada com a realização da “Prova Ministro Mário Andreazza”, válida para a primeira etapa do Campeonato Norte-Nordeste de Automobilismo e disputada no dia 11 de janeiro no Autódromo de Fortaleza.



Os carros alinhados para a largada, com: 4 – Ramon Cortizo (VW Sedan TG); 6 – Armando da Fonte (Chevrolet Opala 6C); e 3 – Nenem Pimentel (Karmann Ghia VW)

A prova teve a participação de 19 carros, com pilotos oriundos do Ceará, Pernambuco, Bahia, Alagoas e Rio Grande do Norte, que largaram às 10 horas, com os carros assim alinhados:

3 Nenem Pimentel Karmann Ghia VW	6 Armando da Fonte Chevrolet Opala	4 Ramon Cortizo VW Sedan TG
107 Carlos Fernandes Onça III VW	80 Antônio Cirino Cirino VW	
111 Fernando Ary VW Sedan TC	99 Fred Leal Elva VW	169 Roberto Bahia RM VW
14 Mário Leão Ford Corcel	42 Armando Barbosa DKW Vemag TC	
26 João Quevedo Simca TC	5 Maurício Carrilho VW Sedan TC	91 Carlos Leal VW Sedan TC
125 Maninho Brígido Renault Gordini TC	168 Antônio Pitta Lima VW Sedan TC	
8 César Figueiredo VW Sedan TC	22 Dilson Souza Simca TC	181 Geraldo Magela Lorena VW

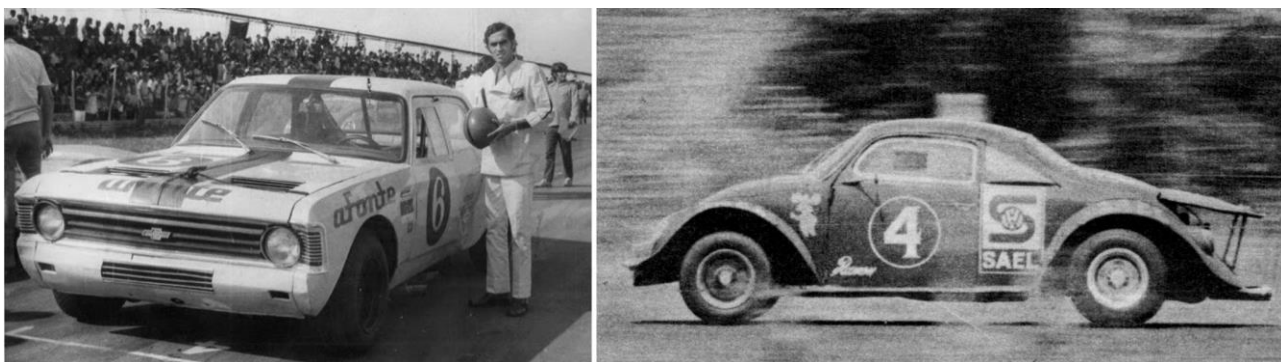
Iniciada a corrida tomou a ponta o Opala pilotado por Armando da Fonte, seguido por Nenem Pimentel, Antônio Cirino, Carlos Fernando, Ramon Cortizo, Fernando Ary. Na 6ª volta as seis primeiras colocações se mantiveram inalteradas, surgindo Roberto Bahia em sétimo e Carlos Leal em oitavo.

Tarcílio “Nenem” Pimentel, que havia largada na pole-position, enfrentou problema de superaquecimento do motor, quando a correia da polia se soltou, e com isso acabou abandonando, assim como Walkmar Santos.

A prova se desenrolou sem que o pernambucano Armando da Fonte fosse ameaçado, que venceu a prova, completando seus 200 quilômetros em 1h50m13s0.

Cirino, mesmo perdendo óleo pela tampa de válvulas do motor do seu carro forçou Da Fonte, assumindo a liderança na 8ª volta, que manteve até a 30ª volta, quando teve fundido o motor, abandonando a corrida. Daí para a frente, só se viu a luta pelo segundo lugar entre Ramon Cortizo e Carlos Fernandes, com Cortizo superando Fernandes ao faltarem apenas 3 voltas para garantir o segundo lugar, atrás de Da Fonte, ficando Fernandes em terceiro, os únicos a completarem as 80 voltas da prova. O quarto foi Fernando Ary, o quinto Roberto Bahia, e o sexto Carlos Leal, completando os pilotos que pontuaram para o campeonato.

[Ver RESULTADOS 1970/1](#)



Armando da Fonte (Chevrolet Opala nº 6) venceu a prova que teve Ramon Cortizo (VW Sedan TG nº 4) em segundo.

2 – 500 QUILÔMETROS DE BELO HORIZONTE

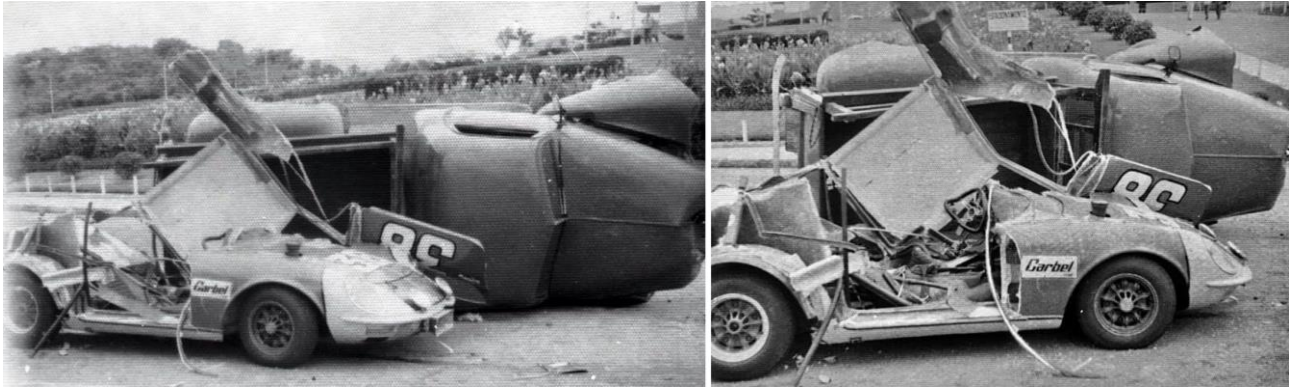
No dia 18 de janeiro foi organizada no circuito improvisado do Estádio do Mineirão, em Belo Horizonte, a prova intitulada “500 Quilômetros de Belo Horizonte”, que contou com a participação de pilotos de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

A prova promovida pela Rádio Guarani, organizada pelo Moto Clube de Minas e supervisionado pela Federação Mineira de Automobilismo, previa no seu regulamento a participação apenas de carros de fabricação nacional e dividida em três classes: até 1.300 cc; de 1.301 a 1.600 cc; e acima de 1.601 cc.

No sábado, dia 17 estava previsto um turno de treinos, das 12 às 14 horas, iniciando-se a prova de classificação para definição do grid de largada, a partir das 14 horas, ficando estabelecido o limite de participação a 30 carros.

Entretanto, no início da manhã do sábado, o piloto local Marcelo Campos resolveu testar seu Puma VW na pista que não estava bloqueada a veículos particulares e, o piloto acabou se deparando com um pick-up Chevrolet, com a qual se chocou. O piloto teve morte instantânea e o Puma ficou completamente

destruído, enquanto a pick-up acabou capotando, provocando a morte de um menor que se encontrava na caçamba do veículo.

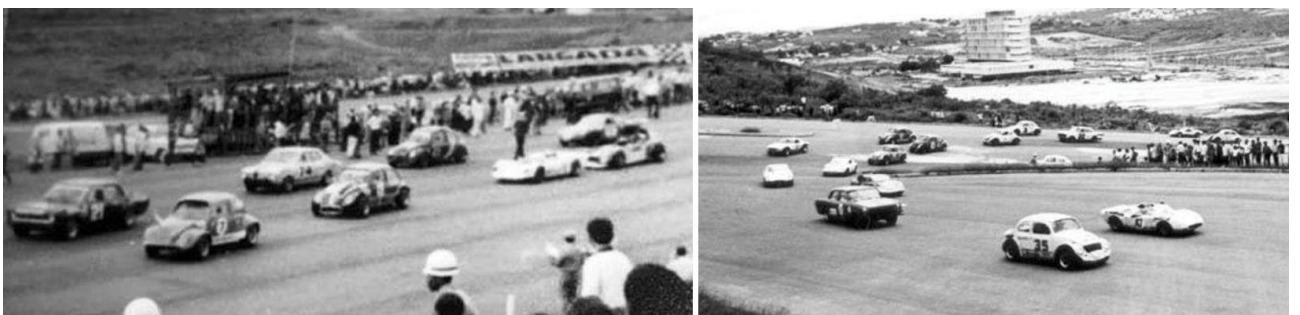


Imagens de como ficaram os carros envolvidos no acidente que causou a morte de Marcelo Campos

Com todos traumatizados, se chegou a pensar em cancelar a corrida, mas em função da presença de diversos carros de outros Estados, os organizadores decidiram mantê-la para o domingo, embora reduzindo a sua duração de 180 para 160 voltas.

Com a realização da prova de classificação, ficou com a pole-position o VW de Wilson Fittipaldi Jr. que se tratava do carro que competira em 1969 nos Mil Quilômetros da Guanabara, equipado com dois motores VW, porém dessa feita equipado apenas com um motor VW 1600. O tempo de Fittipaldi foi de 1m25s6, ficando com o segundo tempo Toninho da Matta, com Opala 4.100 da equipe Motorauto, com o tempo de 1m26s6.

O terceiro tempo ficou com o VW Sedan TC 1700 de Waldir Lomazzi, de Brasília, com o tempo de 1m36s2, mesmo tempo registrado por Emerson Fittipaldi, que ficou em quarto, com o Ford Corcel Bino, que correu em dupla com o mineiro Boris Feldman. O quinto foi o protótipo Amok VW de Luiz Estevão e o sexto o VW Sedan TC de Carlos Alberto Braz, ambos com o tempo de 1m37s2. Em sétimo ficou o Camber de João Luiz da Fonseca, em oitavo o Interlagos de Paulo César Lopes, em nono o Bino de Luiz Pereira Bueno, em décimo o VW Sedan TC de Ronaldo Carvalho, em décimo primeiro o Lorena de Olavo Pires, em décimo segundo o Simca GTX de Kid Cabeleira, em décimo terceiro o Puma de Angio Munhoz, em décimo quarto o Puma de Freddy Giorgi, em décimo quinto o Alfa Zoni e José Moraes Neto, e os demais.



Dois momentos da largada da prova

Iniciada a corrida, o Opala de Toninho da Matta assumiu a liderança, seguido muito de perto pelo VW de Wilson Fittipaldi Jr. e um pouco mais distanciado pelo Bino de Luiz Pereira Bueno.

Wilsinho chegou a ameaçar a liderança de Da Matta, até parar nos boxes na 15ª volta, onde perdeu muito tempo, retornando muito atrasado, para abandonar depois de completar 54 voltas.

Outro carro do qual se esperava muito pelo ótimo desempenho obtido nos treinos, o Ford Corcel Bino de Emerson Fittipaldi, abandonou depois de completar apenas 4 voltas.

Com a parada do VW de Fittipaldi, o Opala de Da Matta ficou mais tranquilo na liderança, iniciando-se uma boa luta pelo segundo lugar entre o Bino de Luiz Pereira Bueno e o Puma de Angi Munhoz.

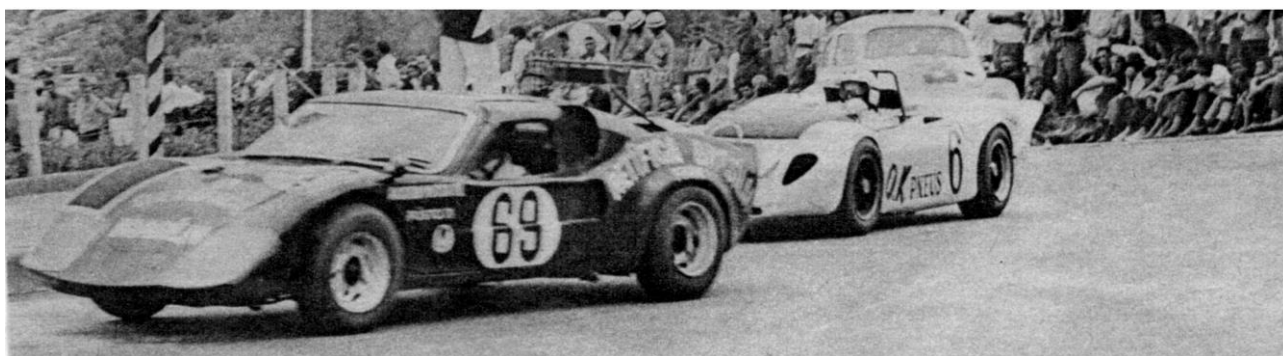


O Ford Corcel nº 74 de Emerson Fittipaldi/Boris Feldman e o VW nº 7 de Wilson Fittipaldi Jr./Pedro Victor Delamare.

Entre os primeiros corriam os carros de Brasília, pilotados por Carlos Alberto Braz/André Gustavo, Karl Von Neri/Waldir Lomazzi e Paulo César Lopes/Zeca Castro, este último, um Willys Interlagos com motor Corcel. Francisco Lameirão, no GTX faziam um esforço tremendo para domar um carro muito instável

Entre os mineiros, se destacavam os VW de Clóvis Ferreira/Paulo Roberto e de Ronald Taylor/Libero César com os primeiros chegando a ocupar a quarta colocação durante a corrida.

Toninho e Ivaldo da Matta, chegaram à parte final da prova com grande vantagem sobre os demais, porém enfrentaram problemas de freios e tiveram que recorrer aos boxes, onde perderam muito tempo, com Chico Landi, que preparava o carro, tendo que eliminar o freio em uma das rodas traseiras para que o carro retornasse à prova, porém com essa parada, o Bino de Luiz Pereira Bueno/Fernando Pereira, assumiu a ponta e parecia que venceriam a prova, quando o carro teve um pneu furado, chegando empurrado aos boxes onde o pneu foi substituído, entretanto, permitindo que o Opala 21 retomasse a ponta. Quando retornou à prova, o Bino era o quarto, com o Puma de Munhoz em segundo e o Lorena de Olavo Pires em terceiro, porém esse carro de Brasília, acabou tendo um grande azar, quando ficou sem combustível ao faltarem apenas quatro voltas para o final.



Luta entre o 69 - Lorena VW de Olavo Pires/Ernani Roberto e o 6 - Amok VW de Luiz Estêvão/Luiz Barata

A prova chegou ao final do Toninho e Ivaldo da Matta em primeiro completando 160 voltas, no tempo de 4h21m54s6, média de 94,200 km/h. Puma de Angi Munhoz/Cláudio Daniel Rodrigues Fº foi o segundo, completando 158 voltas. O Bino de Luiz Pereira Bueno/Fernando Pereira foi o terceiro com 154 voltas, O

quarto foi VW de Líbero César/Ronald Taylor que se aproveitou do problema de Olavo Pires/Ernani Roberto, que ficaram em quinto. Em sexto ficou a dupla Clóvis Ferreira/Paulo Roberto.

[Ver RESULTADOS 1970/2](#)



Toninho e Ivaldo da Matta venceram a prova ao volante do Chevrolet Opala nº 21 preparado por Chico Landi.

3 – PRÊMIO VICTOR DE AUTOMOBILISMO

O Prêmio Victor, tradicional premiação aos automobilistas nacionais, promovida pela Editora Abril, foi definida no dia 20 de janeiro, por uma comissão composta por dez jornalistas convidados, que se reuniram no Cambridge Hotel de São Paulo.



A comissão de jornalistas, presidida por Mauro Ivan, Diretor da Revista Quatro Rodas, foi composta por: Luiz Carlos Secco (Jornal da Tarde); Durval Silva (Folha de São Paulo); Expedito Marazzi e Nehemias Vassão (Revista 4 Rodas); Mucio Borges da Fonseca (Revista Manchete); Alceu Gama (Revista Veja); Marco Aurélio Lelis (A Gazeta); Roberto Rocha (Revista Autoesporte); Waldyr Figueiredo e Juarez Bacha (Jornal do Brasil). A entrega dos prêmios foi feita pelo campeão mundial de Fórmula 1, Jackie Stewart, no dia 22 de janeiro, na Sede da Editora Abril, aos seguintes automobilistas: Turismo – Marivaldo Fernandes; Protótipos, GT e Esporte – José Carlos Pace; Piloto Revelação – Giu Ferreira; Trabalho Mecânico – Equipe Fittipaldi; Construtor – Anísio Campos; e Piloto Brasileiro no Exterior – Emerson Fittipaldi.



4 – FESTIVAL AUTOMOBILÍSTICO DAS PRAIAS DO ATLÂNTICO SUL

Com vinha sendo tradicional, foi realizado em 1970 o Festival Automobilístico das Praias do Atlântico Sul, na Praia do Braço Morto, em Imbé – RS. Fica aqui o crédito ao Blog do Sanco, de onde foi possível recuperar os resultados das provas realizadas. Os vencedores foram os seguintes: 1 – Pilotos Estreantes até 1.200 cc: Victor Moog (DKW Vemag nº 109); 2 – Pilotos Estreantes de 1.201 a 1.600 cc: Vladimir Soares (VW Sedan nº 47); 3 – Pilotos Estreantes de 1.201 a 1.600 cc – Prova 2: Enio Marquat (VW Sedan nº 27); 4 – Pilotos Estreantes acima de 1.601 cc: Neni Fornari (Simca Rallye nº 35); 5 – Pilotos Graduados e Novatos até 1.300 cc: Elói Heinz (Ford Corcel nº 14); 6 – Pilotos Graduados e Novatos de 1.30ª a 1.600 cc: Janjão Freire (VW Sedan 1600 nº 47).

[Ver RESULTADOS 1970/3](#)



Dois momentos da prova gaúcha.

5 – 1ª ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD

Como resultado das tratativas que vinham sendo ultimadas entre o presidente da CBA, Jornalista Mauro Salles e o presidente do ACB, General Sylvio Santa Rosa, foi organizado no Brasil um Torneio Internacional, com carros da categoria Fórmula Ford.

Para que o evento pudesse ser realizado, a CBA solicitou autorização do Automóvel Clube, que por sua vez, na condição de único clube reconhecido pela FIA, fez gestões junto ao órgão de controle internacional, que finalmente autorizou a realização do evento.

O Torneio que teve o patrocínio da Cia. de Aviação BUA, foi formatado com cinco etapas, assim distribuídas: 1) 1º de fevereiro no Rio de Janeiro; 2) 8 de fevereiro no Autódromo de Pinhais, próximo a Curitiba; 3) 15 de fevereiro no Autódromo de Fortaleza; 4) 22 de fevereiro no Rio de Janeiro; e 5) 1º de março, na reinauguração do Autódromo de Interlagos, em São Paulo.

Participaram do Torneio os seguintes pilotos:

Brasil – Emerson Fittipaldi; Wilson Fittipaldi Jr.; Norman Casari; Milton Amaral; Ricardo Achcar; Luiz Pereira Bueno; Marivaldo Fernandes; Francisco Lameirão; e Pedro Victor Delamare (9); Inglaterra – Ray Allen; Ian Ashley; Reg James; Valentino Musetti; Clive Santo; Syd Fox; Ed Patrick; e Tony Lanfranchi (8); Escócia – Tom Walkinshaw; Nova Zelândia – Peter Hull; Austrália – Vern Schuppan; e Max Fletcher; Dinamarca – Tom Belso; Irlanda – Grabeile Konig; Holanda – Liane Engemann.



Dois momentos da largada da prova, com Luiz Pereira Bueno (11); Emerson Fittipaldi (1) e Ray Allen (10) na primeira fila e (96) – Norman Casari, (2) Wilson Fittipaldi Jr. e (9) Tony Lanfranchi na segunda foto.

As marcas presentes eram as seguintes: Hawke; Lola; Lotus; Macon; Merlyn; Mistrale; Royale; e Titan. A primeira etapa estava programada como prova de reinauguração do Autódromo de Interlagos que ficou em reformas nos anos de 1968 e 1969, porém, face ao novo atraso das obras, teve que ser transferido para o Autódromo de Jacarepaguá e assim, houve necessidade de novas negociações com a Caledônia, empresa proprietária do Autódromo, e que se encontrava em fase quase falimentar. Mais uma vez a participação do Mauro Salles foi fundamental para resolução das dificuldades e a prova acabou sendo realizada.

Dessa prova participaram 22 carros e, realizadas as provas de classificação, no sábado, véspera da corrida, o grid de largada ficou assim definido:

11 Luiz Pereira Bueno Merlyn Mk 11A 1m30s3	1 Emerson Fittipaldi Lotus Mk 61 1m30s5	22 Ricardo Achcar Lola T200 1m30s6
10 Ray Allen Royale RP32 1m31s0	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus Mk 61 1m31s2	
4 Marivaldo Fernandes Lotus Mk 61 1m32s0	3 Ian Ashley Lotus Mk 61 1m32s1	96 Norman Casari Merlyn Mk11A 1m32s2
15 Clive Santo Merlyn Mk11A 1m32s2	12 Peter Hull Merlyn MK11A 1m32s8	
5 Ed Patrick Hawke DL2A 1m33s0	9 Tony Lanfranchi Royale RP28 1m33s4	21 Tom Walkinshaw Hawke DL2A 1m33s8

19 Reg James Lotus Mk 61 1m34s1	14 Vern Schuppan Merlyn Mk 11A 1m35s4	
6 Tom Belso Hawke DL2A 1m36s4	17 Max Fletcher Macon MR7 1m36s6	50 Milton Amaral Merlyn MK11A 1m36s6
33 Valeriano Musetti Titan MK4 1m39s4	16 Gabriele Konig Macon MR7 1m46s9	
7 Syd Fox Mistrale	8 Liane Engemann Mistrale	

Em termos de segurança, a corrida não deveria ser iniciada, uma vez que um público calculado em cerca de 35.000 pessoas tinha invadido os acostamentos da pista, tornando-a temerária, pois uma simples saída de pista por um dos carros poderia causar uma catástrofe.

Porém, a irresponsabilidade dos dirigentes do automobilismo, bem como das autoridades de segurança, fez com que a largada fosse autorizada e, felizmente, acabou não acontecendo nenhum acidente durante as duas baterias e das provas preliminares.



Aspecto da luta entre Emerson Fittipaldi e Ricardo Aechcar, vendo-se o público ao redor da pista.

Enfim, autorizada a largada, ficou parado no grid, o nº 4, de Marivaldo Fernandes, que com o câmbio quebrado, não conseguiu largar, e nº 22 de Ricardo Achcar, com atraso largou porque teve problemas com a alimentação do motor, só partindo quando os carros já estavam perto de completar a primeira volta.

A primeira volta foi completada com Luiz Pereira Bueno na liderança, seguido por Ray Allen, Emerson Fittipaldi, Clive Santo, Ian Ashley e os demais, enquanto Liane Engemann entrou nos boxes, retornando quando os carros haviam completado a segunda volta.

Com 3 voltas completadas, Luizinho se mantinha na liderança, com Allen em segundo, Emerson em terceiro, Ashley em quarto, vindo a seguir: Wilsinho, Casari, Peter Hull, Ed Patrick, Schuppan, Lanfranchi, Amaral, etc.

Na 5ª volta Walkinshaw abandonou a prova e na 7ª, Luizinho colocou uma volta de vantagem sobre Ricardo Achcar, iniciando-se uma luta entre os dois, que despertou a atenção do público presente. Em segundo nesse momento estava Emerson Fittipaldi e em terceiro Ray Allen e na 15ª volta, Luizinho permitiu que Achcar o ultrapassasse para poder completar as 15 voltas da bateria. Emerson foi o segundo, Allen o terceiro, Ashley o quarto e Hull o quinto.



Luiz Pereira Bueno, vencedor da primeira bateria.

Para a segunda bateria alinharam 17 carros, obedecendo a ordem de chegada da primeira e, iniciada a corrida, Emerson Fittipaldi tomou a dianteira, seguido por Ray Allen, Luiz Pereira Bueno, Ian Ashley e Ricardo Achcar, com Ashley rodando quase no final da volta, caindo para o penúltimo lugar.

Na segunda volta a ordem era: Emerson, Allen, Luizinho, Achcar, Hull, Casari, Wilsinho, Lanfranchi, etc.

A luta entre os quatro primeiros era sensacional, e na quarta volta Achcar passou para terceiro, na quinta Luizinho teve a suspensão dianteira quebrada, ficando fora da prova.

Um piloto que chamava a atenção era Milton Amaral que tinha completado a primeira volta na 13ª posição e na 5ª já era o sétimo, logo atrás de Wilson Fittipaldi Jr.

Em seguida, Achcar passou por Allen assumindo a segunda colocação, fazendo uma ótima corrida estreando nessa prova a Lola T200. O quarto era Hull, o quinto Casari, o sexto Wilsinho e o sétimo Amaral.

Na 9ª volta Casari deu uma rodada e caiu para a 13ª posição.

Ganhando a posição, Amaral iniciou um duelo com Peter Hull, ganhando a 4ª posição na volta 14.

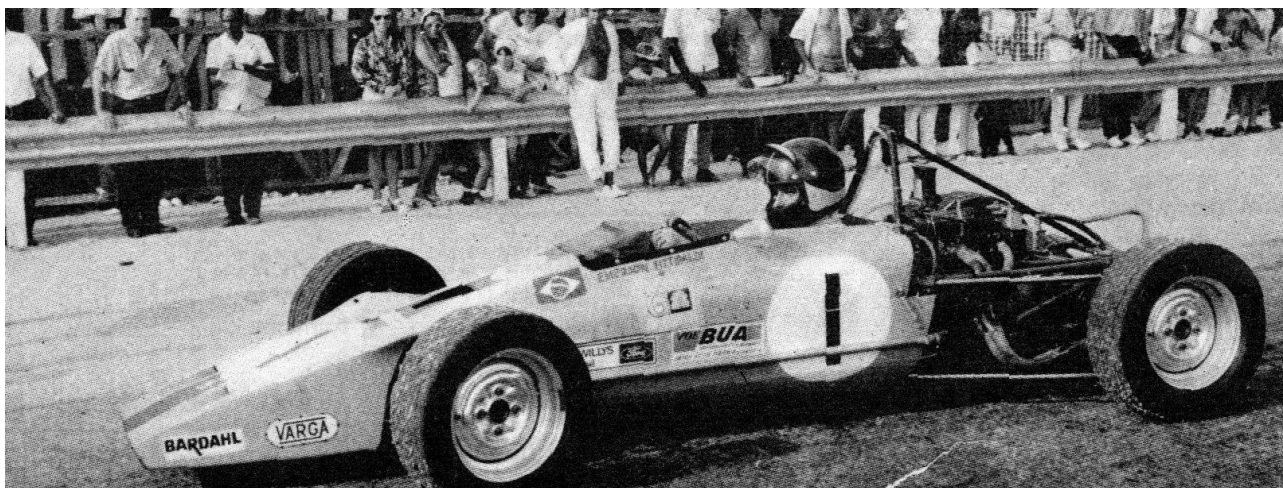
Na 15ª volta, Achcar caiu para terceiro e acenou para os boxes avisando que entraria por avaria em seu carro.

Emerson manteve a liderança seguido por Allen enquanto a luta entre Hull e Amaral terminou quando o piloto carioca ficou sem combustível no meio do circuito.

Emerson acabou recebendo a bandeira de chegada em primeiro, enquanto Ricardo Achcar ficou com a melhor volta da prova com o tempo de 1m29s0. O segundo foi Allen, o terceiro Hull, o quarto Wilsinho e o quinto Ashley.

Na somados os tempos das duas baterias, o resultado final da prova teve Emerson Fittipaldi em primeiro, Ray Allen em segundo, Peter Hull em terceiro, Ian Ashley em quarto e Wilsinho em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/4](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 61 nº 1) venceu a segunda bateria e a vitória geral da prova.

6 – PROVAS PRELIMINARES DO TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD

Diversas provas preliminares foram disputadas durante a primeira etapa do Torneio BUA de Fórmula Ford, e a primeira foi para os pilotos Estreantes e Novatos, que teve a participação de 12 carros, mas que não foi um grande atrativo para o público, pela presença do Mini Cooper de Carlos Lima, que liderou a prova de ponta a ponta, ficando em segundo Júlio César Lopes (VW 1500), em terceiro Pedro Baleiro (VW 1500), em quarto Gato Frediani (VW 1300) e em quinto Alex Ferreira (DKW Vemag).

Outra prova preliminar reuniu dez carros da decadente Fórmula Vê e mais uma vez decepcionou o público, com Luiz Cardassi tomando a ponta desde o início, sendo seguido por Manoel Ferreira. Tatau, que largou em segundo, chegou a disputar posições com os dois, mas acabou abandonando. Cardassi venceu o tempo de 26m43s5, média de 113,244 km/h, ficando em segundo Manoel Ferreira, em terceiro Luiz Carlos Duarte, em quarto Newton Pereira e, em quinto Élcio Nitack.

A terceira prova preliminar foi destinada ao Pilotos Graduados. Deveriam participar apenas seis carros, com destaque para o Lorena Porsche de Sidney Cardoso e o Speed Motors VW de José Moraes Neto. O Mini Cooper, por falta de pneus de reposição não deveria participar, porém tentado pela premiação da prova, Amauri Mesquita acabou alinhando o carro, com os organizadores permitindo que largasse na segunda colocação, num grid que ficou assim formado:

22 Sidney Cardoso Lorena Porsche 1m37s6	177 Amauri Mesquita Morris Mini Cooper	10 José Moraes Neto Speed Motors VW 1m42s6
63 Fernando Rodrigues Lima Gerald VW 1m44s6	1 Giu Ferreira KG Dacon VW 1m47s1	

82
Adolpho Trocoli
VW Sedan TC
1m51s8

201
José Caldas
VW Sedan TC 177

Iniciada a corrida, Sidney assumiu a liderança, surgindo em segundo o Mini Cooper de Amauri Mesquita e em terceiro o Speed Motors de Moraes Neto. Mesquita fez de tudo para alcançar o Lorena, mas acabou rodando e caindo para a última posição, deixando Cardoso e Moraes tranquilos na prova, até que o segundo saiu da pista ficando fora da disputa, enquanto Mesquita não teve dificuldades em recuperar posição para terminar em segundo lugar. O terceiro foi Giu Ferreira no antigo Karmann Ghia da Dacon, equipado com motor VW, os únicos que terminaram a prova.

[Ver RESULTADOS 1970/5](#)



A largada da prova preliminar, com Sidney Cardoso, Amauri Mesquita e José Moraes Neto na primeira fila.

7 – 2ª ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD - CURITIBA

A segunda etapa do Torneio BUA de Fórmula Ford foi disputada no domingo de carnaval, dia 8 de fevereiro, no Autódromo de Pinhais, na região metropolitana de Curitiba.

A prova de classificação disputada no sábado, véspera da corrida, definiu o seguinte grid de largada:

1
Emerson Fittipaldi
Lotus Mk 61
59s8

4
Marivaldo Fernandes
Lotus Mk 61
1m00s0

10
Ray Allen
Royale RP32
1m00s2

18
Valentino Musetti
Titan Mk 4
1m00s3

2
Wilson Fittipaldi Jr
Lotus Mk 61
1m00s8

12
Peter Hull
Merlyn Mk 11A
1m00s9

19
Reg James
Lotus Mk 61
1m00s9

22
Ricardo Achcar
Lola T 200
1m01s2

9
Tony Lanfranchi
Royale RP28
1m01s3

3
Ian Ashley
Lotus Mk 61
1m01s3

11 Luiz Pereira Bueno Merlyn Mk 11A 1m01s3	21 Tom Walkinshaw Hawke DL2A 1m01s4	15 Clive Santo Merlyn Mk 11A 1m01s5
7 Syd Fox Mistrale FF 1m01s7	6 Tom Belso Hawke DL2A 1m02s0	
14 Vern Schuppan Merlyn MK11A 1m02s0	50 Milton Amaral Merlyn Mk 11A 1m02s4	17 Max Fletcher Macon MR7 1m02s4
5 Ed Patrick Hawke DL2A 1m03s0	16 Gabriele Konig Macon MR7 1m04s2	
8 Liane Engemann Mistrale FF 1m16s2	96 Norman Casari Merlyn Mk11A	

Dada a largada, Emerson Fittipaldi assumiu a liderança da prova, vindo a seguir Marivaldo Fernandes, Ray Allen, Valentino Musetti, Wilson Fittipaldi Jr. e Ian Ashley e, logo na primeira volta, Max Fletcher rodou e saiu da pista, retornando em seguida.



A largada da prova, com Ray Allen (10) e Marivaldo Fernandes (3) em destaque.

Na segunda volta Marivaldo assumiu a ponta, com Emerson em segundo, Allen em terceiro, Ashley em quarto, Peter Hull em quinto, Musetti em sexto, Tony Lanfranchi em sétimo, com Wilson Fittipaldi Jr. tendo caído para a oitava colocação.

Na terceira volta Emerson recuperou a liderança, enquanto Ed Patrick começou uma série de saídas de pista no decorrer da prova, ao mesmo tempo em que Luiz Pereira Bueno abandonou a bateria.

Na décima volta Emerson continuava na ponta seguido por Marivaldo, Allen, Ashley, Musetti, Hull, Ricardo Achar e Tony Lanfranchi e, ao ser iniciada a 11ª volta, Achar deu uma entortada, fazendo com que

Lanfranchi que vinha muito próximo rodar e ser atingido por outros concorrentes, ficando fora da prova Lanfranchi e Ed Patrick.

Ao ser completada a 15ª volta, ou metade da bateria, Emerson continuava na liderança, com Marivaldo em segundo Ashley passando para terceiro e Allen em quarto. Nessa altura Peter Hull deu uma rodada caindo para a 14ª posição.



Emerson Fittipaldi (1) e Valentino Musetti (18)

Na 20ª volta se iniciou o drama sofrido por Emerson Fittipaldi que, com problemas de carburação, caiu para a quarta colocação entrando em seguida nos boxes.

Com isso, Marivaldo Fernandes assumiu a liderança, com Allen em segundo, Ashley em terceiro, vindo a seguir Walkinshaw, Fox, Musetti, Amaral e James.

Foi então que começou a chover, do que se aproveitou Ray Allen para ultrapassar Marivaldo Fernandes, completando a 25ª volta na liderança que manteve até o final da bateria, com Ian Ashley em segundo, Marivaldo Fernandes em terceiro, Tom Walkinshaw em quarto e Clive Santo em quinto.

Para a segunda bateria alinharam 17 carros e, baixada a bandeirada de largada, Emerson Fittipaldi fez ótima largada e no final do retão era o quarto colocado. Ao final da primeira volta Ashley liderava, com Emerson em segundo, Marivaldo em terceiro, Allen em quarto, Amaral em quinto e Walkinshaw em sexto.

Nessa bateria se formaram quatro grupos: o primeiro composto por Emerson, Ashley, Marivaldo e Allen; o segundo por Luiz Pereira Bueno, Tom Walkinshaw, Milton Amaral e Wilson Fittipaldi Jr.; e o terceiro por Valentino Musetti, Tom Belso, Peter Hunt, Syd Fox, Norman Casari e Clive Santo. Por fim vinham Reg James, Ed Patrick e Gabriele Konig.

Emerson manteve a liderança até a 8ª volta, quando foi ultrapassado por Ian Ashley, passando a correr em segundo lugar até a 26ª volta, quando se repetiram os problemas ocorridos na primeira bateria, fazendo-o perder desempenho, caindo para a sétima posição.

Com os problemas enfrentados por Emerson, Marivaldo assumiu a segunda colocação, conseguindo abrir vantagem suficiente para superar Allen, que foi terceiro na colocação final da prova. Luiz Pereira Bueno depois de lutar muito com Walkinshaw conquistou a quarta colocação na bateria.

Com o somatório dos tempos das duas baterias, Ian Ashley ficou em primeiro, Marivaldo Fernandes em segundo, Ray Allen em terceiro, Tom Walkinshaw em quarto e Milton Amaral em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/6](#)



Ian Ashley, vencedor da 2ª bateria e geral da prova

8 – 3ª ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD - FORTALEZA

A terceira etapa do Torneio BUA de Fórmula Ford foi disputada no dia 15 de fevereiro no Autódromo de Fortaleza, no Ceará e a desorganização do evento, com distância considerável quase leva ao cancelamento dessa etapa.

Na sexta-feira à noite, apenas um carro havia chegado em Fortaleza, pertencente a Marivaldo Fernandes, uma vez que os seus mecânicos tinham seguido para Fortaleza com uma carreta particular a reboque e ao encontrarem o caminhão cegonha parado na estrada, retiraram o carro e o levaram para Fortaleza.

Este caminhão estava “quebrado” a cerca de 800 quilômetros de Fortaleza e os carros somente chegaram na madrugada de sábado para domingo, dia de realização da corrida.

Com isso, a prova de classificação somente foi disputada das 14 às 15 horas do domingo, ficando com a pole-position Emerson Fittipaldi, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Emerson Fittipaldi Lotus Mk 61 1m08s0	11 Luiz Pereira Bueno Merlyn Mk 11 A 1m08s8	10 Ray Allen Royale RP32 1m09s0
3 Ian Ashley Lotus MK 61 1m09s1	4 Marivaldo Fernandes Lotus Mk 61 1m09s4	
2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus Mk 61 1m09s6	12 Peter Hull Merlyn Mk 11 A 1m10s4	9 Tony Lanfranchi Royale RP28 1m10s8

5 Ed Patrick Hawke DL2A 1m10s9	21 Tom Walkinshaw Hawke DL2A 1m11s6	
19 Reg James Lotus Mk 61 1m11s7	50 Milton Amaral Merlyn MK 11 A 1m12s5	15 Clive Santo Merlyn Mk 11 A 1m12s8
17 Max Fletcher Macon MR7 1m14s0	6 Tom Belso Hawke DL2A 1m14s1	
18 Valentino Musetti Titan Mk 4 1m18s5	22 Ricardo Achcar Lola T200	16 Gabriele Konig Macon MR7
14 Vern Schuppan Merlyn Mk 11 A		

Acabaram largando apenas 17 carros, ficando de fora Gabriele Konig e Vern Schuppan.

A primeira volta foi completada com Ray Allen na liderança, seguido por Luiz Pereira Bueno, Ian Ashley, Emerson Fittipaldi, Wilson Fittipaldi Jr., Tony Lanfranchi e os demais. Marivaldo, que havia largado na segunda fila e estava na terceira colocação antes de ser completada a 1ª volta, rodou caindo para o último lugar.



17- Max Fletcher (Macon MK7); 2 – Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 61); e 3 – Ian Ashley (Lotus 61)

Na terceira volta Luiz Pereira Bueno passou por Ray Allen assumindo a liderança. Na quinta volta o vencedor da prova de Curitiba, Ian Ashley, rodou, caiu para a sexta posição, permitindo com isso que Emerson assumisse a terceira colocação, Wilsinho a quarta, Lanfranchi a quinta.

Na oitava volta foi a vez de Luizinho rodar, perdendo a liderança para Allen e o segundo lugar para Emerson, conseguindo retornar à prova na terceira colocação.

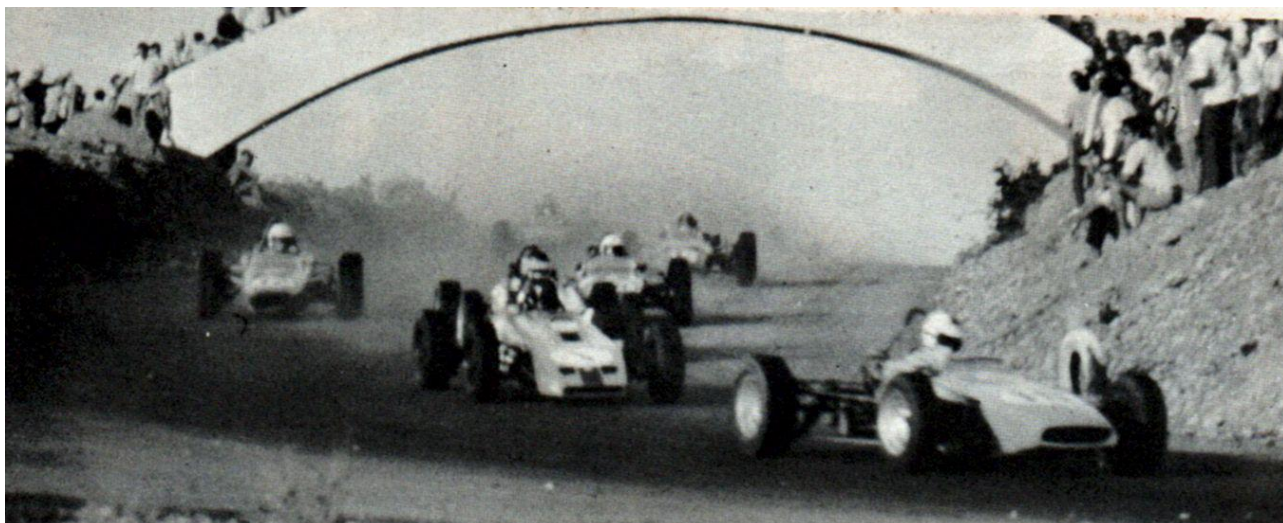
Nessa altura Ray Allen liderava, seguido por Emerson, Luizinho, Wilsinho, Ashley, Lanfranchi, enquanto Milton Amaral subia para 9º e Marivaldo para 12º.

Ao ser atingida a 20ª volta a ordem dos carros era a seguinte: 1º Allen; 2º Emerson; 3º Luizinho; 4º Wilsinho; 5º Ashley; 6º Marivaldo (em espetacular recuperação); 7º Peter Hull; e 8º Milton Amaral.

Ricardo Achcar tinha abandonado na 7ª volta, quando problemas na embreagem não permitiram que engrenasse a segunda marcha, saído da pista.

Na volta 23 Emerson assumiu a ponta depois que Allen deu uma rodada na pista. Emerson foi o primeiro, Luizinho o segundo, Ashley o terceiro, Wilsinho o quarto e Ray Allen o quinto.

Para a segunda bateria alinharam 14 carros, ficando de fora, entre os que correram na primeira bateria, Tom Walkinshaw, Tom Belso e Ricardo Achcar.



16 Gabriele Konig (Macon Mk7), seguida por 1 - Emerson Fittipaldi (Lotus 61)

Dada a largada, Marivaldo Fernandes passou por cima de areia e o seu carro atravessou na pista, felizmente sem provocar nenhum acidente, mas caído na classificação.

Com isso, a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Ian Ashley; 2º Ray Allen; 3º Luiz Pereira Bueno; 4º Emerson Fittipaldi; 5º Wilson Fittipaldi Jr.; 6º Peter Hull; 7º Valentino Musetti; 8º Clive Santo; 9º Marivaldo Fernandes; 10º Tony Lanfranchi; 11º Ed Patrick; 12º Reg James; 13º Milton Amaral; 14º Max Fletcher. Na segunda volta Marivaldo passou em oitavo e Amaral em 12º. Na quarta volta Luizinho assumiu a liderança, com Ashley em segundo, Emerson em terceiro e Allen caindo para quarto.

Na sétima volta Luizinho rodou no miolo do circuito, sendo ultrapassado por Emerson Fittipaldi que tinha passado por Ian Ashley e por Ray Allen, retornando em quarto lugar.

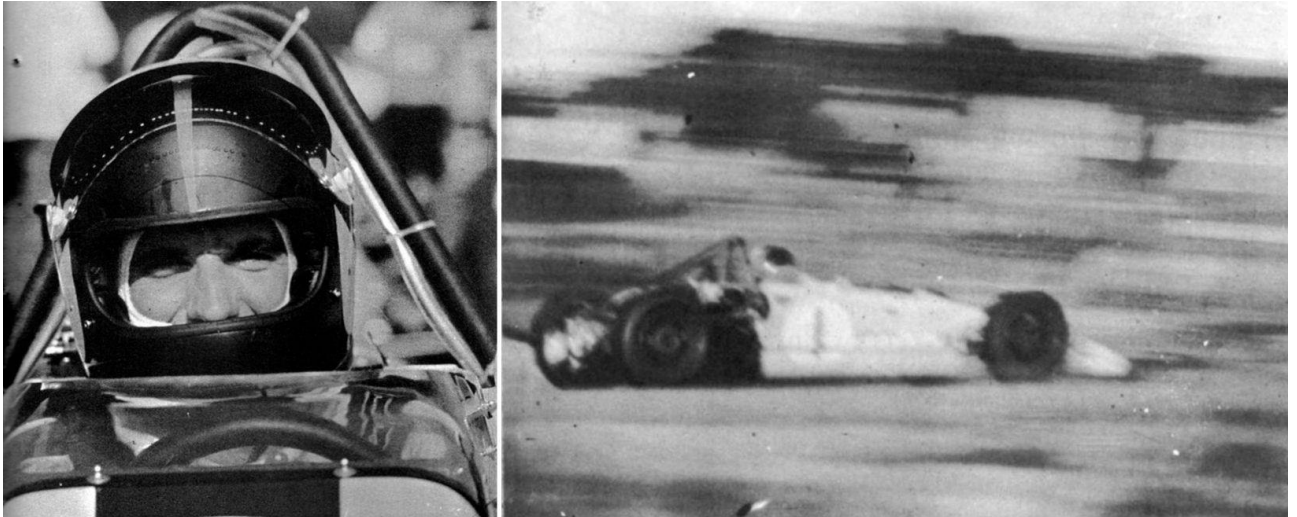
Até a 11ª volta, Emerson vinha em primeiro, Allen em segundo, Ashley em terceiro, Luizinho em quarto, Wilsinho em quinto, e Marivaldo em sexto.

Na 12ª volta Luizinho recuperou o terceiro lugar e, na 19ª volta, Ray Allen rodou perdendo mais duas posições, iniciando uma recuperação, passando por Ashley na 23ª volta.

Emerson venceu, com Bueno em segundo, Allen em terceiro, Ashley em quarto e Wilsinho em quinto.

Na soma de tempos, Emerson Fittipaldi ficou com o primeiro lugar, seguido por Luiz Pereira Bueno, Ian Ashley, Ray Allen e Wilson Fittipaldi Jr.

[Ver RESULTADOS 1970/7](#)



Emerson Fittipaldi, vencedor da 3ª Etapa do Torneio BUA de Fórmula Ford, disputada em Fortaleza - CE

9 – 4ª ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD – RIO DE JANEIRO

Os carros de Fórmula Ford foram transportados desde o Ceará para o Rio de Janeiro, no intervalo de uma semana para a realização da quarta etapa do Torneio BUA, que teve a desistência de Ricardo Achcar em competir com a Lola T200, e de continuar participando do torneio. A equipe Lola informou que a partir da prova de Interlagos seu carro seria destinado à equipe Rener/Tergal, de Luiz Pereira Bueno. Outra novidade foi o aluguel do carro de Ed Patrick pelo piloto carioca José Moraes Neto, da equipe Speed Motors. Outra ausência foi a de Syd Fox que havia retornado à Inglaterra. Com essas alterações, vinte carros estavam inscritos para participarem da prova do dia 22 de fevereiro no Autódromo de Jacarepaguá.

Como preliminares foram disputadas provas de Estreantes e Novatos e de Fórmula Vê.

A prova de Estreantes teve 13 carros no grid de largada e, mais uma vez, foi muito monótona, com o Mini Cooper de Carlos Lima liderando a prova sem ser ameaçado pelos demais participantes. Em segundo ficou Pedro Baleiro (VW Sedan); em terceiro Jorge Botelho (VW Sedan); em quarto Antônio Moutinho (VW Sedan); e em quinto Wilson Simões (Chevrolet Opala de 4 cilindros).



Na primeira volta, o Opala de Wilson Simões liderava à frente do VW de Pedro Baleiro e do Mini Cooper de Carlos Lima

A prova de Fórmula Vê foi disputada em duas baterias, com resultado final apurado pela soma de pontos conquistados em cada bateria.

Alinharam 10 carros e, com o abandono do favorito Luiz Cardassi, ainda na primeira bateria, Manoel Ferreira não teve adversários, vencendo as duas baterias, sempre seguido por Luiz Carlos Duarte, Antônio Santisi e Roberto Cerqueira.

A primeira bateria Manoel Ferreira completou 10 voltas no tempo de 18m15s0, média de 110,544 km/h, ficando em segundo Luiz Carlos Duarte, em terceiro Antônio Santisi, em quarto Roberto Cerqueira, e em quinto Élcio Nitack.

Na segunda, Manoel Ferreira completou as 10 voltas em 20m02s5, média de 100m680 km/h. O segundo foi Luiz Carlos Duarte, em terceiro Antônio Santisi, em quarto Roberto Cerqueira e em quinto Nelson bastos.

Na soma de pontos, Manoel Ferreira ficou em primeiro com 30 pontos. Em segundo ficou Luiz Carlos Duarte (22 pontos); em terceiro Antônio Santisi (18 pontos); em quarto Roberto Cerqueira (14 pontos) e em quinto Élcio Nitack (11 pontos).

[Ver RESULTADOS 1970/8](#)

A Fórmula Ford foi iniciada com a realização da prova de classificação no sábado, ficando com a pole-position Luiz Pereira Bueno. Nessa prova ocorreu mais uma baixa entre os participantes, depois que Tony Lanfranchi sofreu um acidente ficando com o carro bastante danificado e sem condições de ser recuperado para participar da corrida.

O grid de largada ficou assim formado:

11 Luiz Pereira Bueno Merlyn Mk 11 A 1m29s7	1 Emerson Fittipaldi Lotus Mk 61 1m29s9	4 Marivaldo Fernandes Lotus Mk 61 1m30s4
96 Norman Casari Merlyn Mk 11 A 1m30s9	10 Ray Allen Royale RP32 1m30s9	
2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus Mk 61 1m31s0	3 Ian Ashley Lotus Mk 61 1m31s2	14 Vern Schuppan Merlyn MK 11 A 1m32s0
5 José Moraes Neto Hawke DL2A 1m32s5	6 Tom Belso Hawke DL2A 1m32s8	
21 Tom Walkinshaw Hawke DL2A 1m32s8	12 Peter Hull Merlyn MK 11 A 1m33s5	50 Milton Amaral Merlyn MK 11 A 1m33s7
19 Reg James Lotus Mk 61 1m34s2	18 Valentino Musetti Titan Mk4 1m37s2	
16 Gabriele Konig Macon MR7 1m42s8	8 Liane Engemann Mistrale MK 11	15 Clive Santo Merlyn MK 11 A

17

Max Fletcher
Macon MR7

9

Tony Lanfranchi
Royale RP28



Largada da prova, com Luiz Pereira Buenos assumindo a ponta

Iniciada a corrida Luiz Pereira Bueno assumiu a ponta, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno; 2º Emerson Fittipaldi; 3º Ray Allen; 4º Vern Schuppan; 5º Marivaldo Fernandes; 6º Norman Casari; 7º Wilson Fittipaldi Jr.; 8º José Moraes Neto; 9º Tom Belso; 10º Ian Ashley; 11º Milton Amaral; e o demais.

Na segunda volta Casari ultrapassou Marivaldo, subindo para a quinta colocação, e Ashley ultrapassou Belso.

Na terceira volta Casari já apareceu em quarto enquanto Wilsinho passou por Marivaldo, que também foi superado por José Moraes Neto na volta seguinte.

A atuação de Casari se destacava e na quinta volta o carioca ocupava a terceira colocação logo atrás de Luizinho e Emerson. Nessa altura Allen era o quarto, Schuppan o quinto, Wilsinho o sexto, Moraes o sétimo, Ashley o oitavo, Milton Amaral o nono e Marivaldo o décimo.

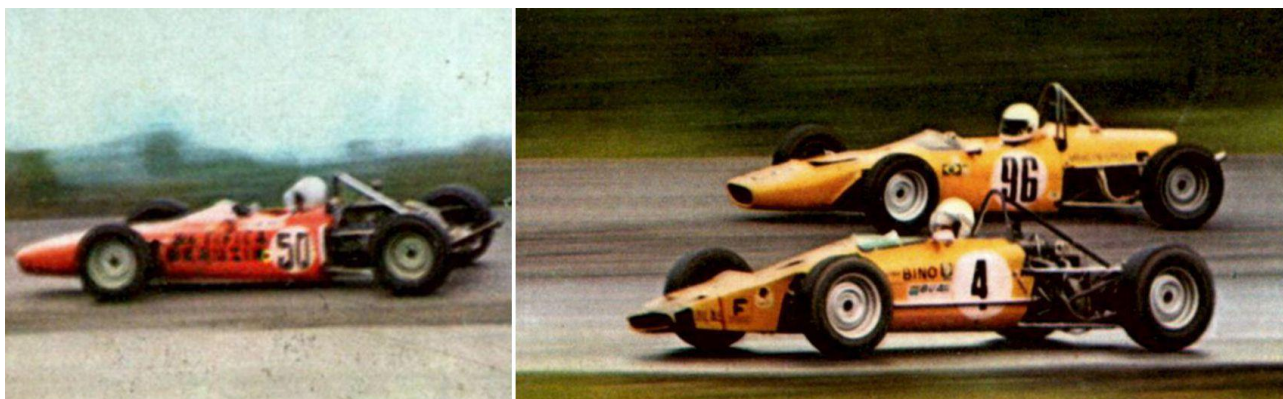


17 – Max Fletcher (Macon Mk7); 8 – Liane Engemann (Mistrale Mk11) e 21 – Tom Walkinshaw (Hawke DL2A)

Na sexta volta Emerson assumiu a liderança, para ser superado novamente por Luizinho na volta seguinte, ao mesmo tempo que Wilsinho passou por Schuppan passando a ocupar a quinta colocação.

Na oitava volta José Moraes Neto que fazia uma ótima corrida abandonou com o virabrequim do motor do seu carro partido.

Enquanto isso continuava a luta pela liderança com Emerson passando em primeiro na nona volta, posição que manteve até a 12ª volta, quando foi ultrapassado por Luizinho que acabou vencendo a bateria. Emerson foi o segundo, Casari o terceiro, Allen o quarto e Wilsinho o quinto.



Os cariocas Milton Amaral (50) e Norman Casari (96) fizeram ótimas corridas. O nº 4 é Marivaldo Fernandes.

Com as desistências de Tom Walkinshaw de José Moraes Neto, e de Gabriele König, alinharam para a segunda bateria 16 carros e, dada a largada, para surpresa geral quem entrou no miolo do circuito na liderança foi o Merlyn nº 50 de Milton Amaral, com Luiz Pereira Bueno passando em seguida por ele, assim como Emerson que o fez na curva norte e assim, a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno; 2º Emerson Fittipaldi; 3º Milton Amaral; 4º Norman Casari; 5º Wilson Fittipaldi Jr.; 6º Ray Allen; 7º Ian Ashley; 8º Tom Belso; 9º Vern Schuppan; 10º Marivaldo Fernandes; 11º Clive Santo; 12º Valentino Musetti; 13º Liane Engemann; 14º Peter Hull; 15º Max Fletcher; 16º e último Reg James.

Na terceira volta Marivaldo passou de décimo para oitavo, superando Schuppan e Belso e na sexta volta Emerson conseguiu passar por Luizinho no final da reta, assumindo a liderança, posição que durou apenas essa volta.

Milton Amaral que conseguiu se manter em terceiro nas cinco primeiras voltas começou a perder rendimento caindo na tábua de classificação, com a sétima volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno; 2º Emerson Fittipaldi; 3º Norman Casari; 4º Wilson Fittipaldi Jr.; 5º Ray Allen; 6º Marivaldo Fernandes; 7º Milton Amaral; 8º Vern Schuppan; 9º Ian Ashley; 10º Tom Belso; 11º Valentino Musetti; 12º Max Fletcher; 13º Peter Hull; 14º Liane Engemann; 15º Clive Santo (atrasado três voltas), com Reg James tendo abandonado depois de 3 voltas.

E a corrida foi chegando ao seu final, observando-se a queda de Casari para o quinto lugar e de Milton Amaral para oitavo.

Luiz Pereira Bueno venceu a bateria, com Emerson em segundo, Marivaldo em terceiro, Ashley em quarto, e Casari em quinto.

Na soma de tempos, Luiz Pereira Bueno ficou em primeiro, Emerson Fittipaldi em segundo, Norman Casari em terceiro, Ian Ashley em quarto e Wilson Fittipaldi Jr. em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/9](#)



Luiz Pereira Bueno (Merlyn Mk11A nº 11) foi o vencedor da prova

10 – 5ª ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD – INTERLAGOS

Depois de ficar interditado por dois anos enquanto duraram as obras de reforma, o Autódromo de Interlagos foi reinaugurado no final de semana de 28 de fevereiro e 1º de março de 1970, com a realização da quinta etapa do Torneio BUA de Fórmula Ford e suas respectivas provas preliminares.

A reforma elevou o autódromo a um novo patamar, com a pista totalmente remodelada, asfalto novo, boxes ampliados e construídos em alvenaria, em substituição aos antigos, que eram acanhados e feitos em madeira, além de serem posicionados em outro ponto do circuito. Colocação de “lavadeiras” que não existiam na pista anterior e de guard-rails, proteção que também não existia. Sua extensão foi atualizada de 8 para 7,96 quilômetros, seja pela nova medição, seja pelas modificações ocorridas.

Também se destacavam a torre de cronometragem, que não existia anteriormente, bem como a construção de um túnel de acesso ao recinto dos boxes, que também era novidade, permitindo a sua movimentação durante a realização de eventos, diferentemente do que ocorria anteriormente, em que se alguém ou algum carro tivesse que sair do autódromo, deveria atravessar a pista, mesmo com as provas em andamento. Essas reformas foram primordiais para a inclusão do Brasil nos eventos internacionais, pois o novo autódromo atendia as exigências de segurança da época e, com efeito, seriam posteriormente organizados torneios de carros esporte, fórmulas diversas, bem como a inclusão do Brasil no cenário dos Grandes Prêmios de Fórmula 1.

E a movimentação de pista começou no sábado, dia 28 de fevereiro, com a realização de uma corrida para estreantes e novatos e a prova de classificação para as corridas de Fórmula Ford e de Fórmula Brasil.

A prova de Estreantes e Novatos foi disputada em 8 voltas e teve a participação de 13 carros, ficando caracterizada pela intensa disputa entre César Fiamenghi, com um Volkswagen Sedan 1600 e Sérgio Moreira, com um Volkswagen 4 Portas, com motor 1.600 cc, com Sérgio liderando toda a corrida, perdendo a posição na última volta, na reta de chegada.

Outra atração da prova foi a presença feminina de Cleide Vieira que pilotou um Simca Emi Sul da Equipe de Totó Marcílio, andando bem no início, mas tendo que abandonar devido a problemas mecânicos.

César Fiamenghi levou 36m36s2, com média de 104,384 km/h. Em segundo ficou Sérgio Moreira, em terceiro José Maldonado, em quarto Rui Brandão e em quinto Kirkor Djehdian.

Ver RESULTADOS 1970/10

No domingo foram realizadas as provas de Fórmula Ford e Fórmula Brasil. Esta segunda prova reuniu carros da antiga Fórmula Vê, com os carros equipados com motor VW de 1.200 cc e carros com mesmas características, mas equipados com motor VW de 1.600 cc e rodas mais largas. Era uma tentativa de renovar a categoria com motores mais potentes, tentativa que acabou sendo infrutífera.

O grid de largada para essa categoria ficou assim formada:

21 Ari Iasi SS F-BR 1600 3m52s6	3 Sérgio Mattos Fitti F-BR 1600 3m56s8	28 Luiz Cardassi Rio F-Vê 1200 4m01s3
84 Otto Willy Jordan SS F-BR 1600 4m01s7	2 Edgar de Mello F ^o Fitti F-Vê 1200 4m07s7	
31 Newton Pereira BRV F-Vê 1200 4m09s5 (não largou)	5 Freddy O'Hara Fitti F-Vê 1200 4m09s5 (não largou)	39 Freddy Giorgi Fitti F-Vê 1200 4m10s9
9 Élcio Nitack Duplo F-Vê 1200 4m15s0	8 Antônio Santisi VRV F-Vê 1200 4m15s9	
11 Carlos Maluhy Fitti F-Vê 1200 4m19s3 (não largou)	16 Nelson Bastos BRV F-Vê 1200 4m32s0	38 Manoel Ferreira Feirense F-Vê 1200
47 Silvio Toledo Piza SS F-BR 1600		

A prova de classificação da Fórmula Ford teve como destaque Emerson Fittipaldi, piloto que vinha demonstrando sua categoria em todas as provas do torneio, que ficou com a pole-position, seguido por Ray Allen.

Nessa prova ocorreram algumas modificações: Luiz Pereira Bueno estava inscrito com a Lola T200 que tinha sido conduzida anteriormente por Ricardo Achcar. No Merlyn que fora utilizado por Bueno estava inscrito Francisco Lameirão.

Outros novos brasileiros inscritos foram José Moraes Neto e Pedro Victor Delamare, com carros alugados.

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

1 Emerson Fittipaldi Lotus Mk 61 3m12s2	10 Ray Allen Royale RP32 3m13s7	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus Mk 61 3m13s8
--	--	---

11 Luiz Pereira Bueno Lola T200 3m15s7	4 Marivaldo Fernandes Lotus Mk 61 3m17s0	
41 Francisco Lameirão Merlyn Mk 11 A 3m17s2	96 Norman Casari Merlyn Mk 11 A 3m19s2	3 Ian Ashley Lotus Mk 61 3m19s5
12 Peter Hull Merlyn Mk 11 A 3m20s2	5 Ed Patrick Hawke DL2A 3m21s1	
19 Reg James Lotus Mk 61 3m21s5	21 Tom Walkinshaw Hawke DL2A 3m21s8	6 Tom Belso Hawke DL2A 3m21s9
14 Vern Schuppan Merlyn Mk 11 A 3m22s0	9 Tony Lanfranchi Royale RP28 3m22s8	
15 Clive Santo Merlyn Mk 11 A 3m25s4	17 Max Fletcher Macon MR7 3m26s0	50 Milton Amaral Merlyn Mk 11 A 3m27s0
84 Pedro Victor Delamare Hawke DLK2A 3m32s0	8 Liane Engeman Mistrale Mk 11 3m32s5	
13 José Moraes Neto Titan Mk 4 3m32s6		

Dos 14 carros inscritos para a prova de Fórmula Brasil, apenas 11 alinharam para a largada, com a prova tendo empanado o seu brilho quando Silvio Toledo Piza, ao tentar ultrapassar Ari Iasi, por fora na Curva do Sol, perdeu o controle do seu carro dando cinco cambalhotas.

O piloto foi retirado do carro, com fratura de costelas e escoriações no rosto. Pretendeu-se colocá-lo num helicóptero, mas neste cabia pessoas apenas sentadas e em face do estado do acidentado não foi possível sua utilização. Silvio acabou sendo transportado para o hospital por uma ambulância, se iniciando o seu tratamento. Este acidente demonstrou preocupação com os carros projetados para correrem com um motor de 1.200 cc, que não teriam condições de segurança para serem equipados com motores mais potentes.

Apesar do acidente de Toledo, a corrida prosseguiu com Ari Iasi num carro de 1.600 cc na ponta, mas que acabou quebrando. Com isso, o carioca Luiz Cardassi, mesmo correndo com um carro de 1.200 cc tomou a dianteira que manteve até o final, ficando em segundo lugar Edgar de Mello Filho, um piloto novato que mais tarde se tornaria campeão brasileiro em outras categorias. O terceiro Freddy Giorgi e o quarto Sérgio Mattos, que foi o mais bem colocado dos carros de 1.600 cc.

[Ver RESULTADOS 1970/11](#)



A largada da prova, com Wilson Fittipaldi, Ray Allen e Emerson Fittipaldi, da esquerda para a direita, na primeira fila.

Após a largada da primeira bateria da Fórmula Ford tomou a ponta Emerson Fittipaldi seguido por Ray Allen e Ian Ashley. Ao passarem pela Curva do Sargento, a ordem era: 1º Emerson Fittipaldi; 2º Ray Allen; 3º Ian Ashley; 4º Wilson Fittipaldi Jr.; 5º Francisco Lameirão; 6º Luiz Pereira Bueno; 7º Marivaldo Fernandes; 8º Reg Parnell; 9º Peter Hull; 10º Tom Belso; 11º Tom Walkinshaw; 12º Vern Schuppan; 13º Clive Santo; 14º Norman Casari; 15º Pedro Victor Delamare; 16º Tony Lanfranchi; 17º Liane Engemann; 18º Max Fletcher; 19º José Moraes Neto; e 20º Ed Patrick, não tendo largado o carro de Milton Amaral.

Ao completarem a primeira volta Wilsinho tinha ultrapassado Allen e Ashley e com isso ocupava a segunda colocação. Fletcher e Moraes Neto tinham passado por Lanfranchi e Liane, enquanto Ed Patrick entrava nos boxes.

Na segunda volta ao passar pela Curva do Sargento, Emerson tinha conquistado uma pequena vantagem para Allen que tinha recuperado a segunda colocação, com Marivaldo tendo passado por Luiz Pereira Bueno e Norman Casari por Schuppan, que também foi superado por Clive Santo. Fletcher tinha passado por Delamare, e Lanfranchi corria na última posição.

Ao ser completada a segunda volta as posições foram mantidas enquanto Lanfranchi entrou nos boxes e abandonou.

Na terceira volta, na Curva da Ferradura, Peter Hull, ao tentar ultrapassar Reg James, ficou com seu carro encaixado no de James, até que, na descida para o Lago, Hull conseguiu completar a ultrapassagem. Ainda nessa volta, na Curva do Sargento Allen se manteve em segundo, com Wilsinho em terceiro e Ashley em quarto, e Ed Patrick retornou à prova com uma volta de atraso. Ao ser completada essa volta, Wilsinho tinha recuperado a segunda colocação.

Na quarta volta na Curva do Sargento, Allen apareceu novamente em segundo lugar e Luizinho tinha passado por Marivaldo. Walkinshaw tinha se atrasado e passou em penúltimo, e Liane tinha abandonado a prova.

Ao ser completada a quarta volta Emerson Fittipaldi se manteve em primeiro, com Wilsinho tendo recuperado a segunda colocação. O terceiro era Ray Allen, o quarto Ashley, Luizinho o quinto, Marivaldo o sexto e Lameirão o sétimo, enquanto Ed Patrick se retirava definitivamente.

Na quinta passagem pela Curva do Sargento Marivaldo tinha passado por Luizinho, partindo em perseguição a Ashley e na volta seguinte, na subida para a reta de chegada, ao tentar passar pelo inglês, foi fechado, saindo da pista, quase atropelando um bombeiro e ficando fora da corrida.

Casari abandonou a corrida depois de completar a sétima volta, e Luizinho ultrapassou Ashley na luta pela quarta colocação.

Daí até o final ocorreram poucas modificações com Emerson vencendo a prova com Wilsinho em segundo, Allen, Luizinho, Ashley, Lameirão.



10 – Ray Allen (Royale RP32); 2 – Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 61); 3 – Ian Ashley (Lotus 61); e Francisco Lameirão (Merlyn Mk11A)

Na segunda bateria, Ian Ashley largou melhor aparecendo no retão na liderança da prova, seguido por Emerson, Wilsinho e Luizinho. Ao atingirem a Curva do Sargento, as posições eram: 1º Ashley, 2º Emerson; 3º Wilsinho; 4º Luizinho; 5º Allen; 6º Lameirão; 7º Belso; 8º Hull; 9º Schuppan; 10º Santo; 11º Fletcher; 12º Walkinshaw; 13º Patrick; 14º Lanfranchi; 15º Casari; 16º Delamare; 17º Liane; 18º Marivaldo, com motor rateando, se dirigindo aos boxes para abandonar a corrida, com os carros completando a primeira volta nessa ordem. Na segunda volta abandonaram Casari e Lanfranchi. Na terceira passagem pela Curva do Sargento Emerson estava em primeiro com Wilsinho em segundo e Ashley em terceiro e na volta seguinte Ashley estava à frente de Wilsinho, com Lameirão em quarto e Allen em quinto, porém na subida da reta de chegada Wilsinho não conseguiu engrenar a segunda marcha perdendo a posição para Ashley e se atrasando em relação aos dois líderes. Enquanto isso, Luizinho teve que entrar nos boxes perdendo muitas posições.

Na quinta volta, ao passarem pela Curva do Sargento Emerson passou na liderança com Ashley a poucos metros e Wilsinho mais atrasado. A seguir vinham Wilsinho, Lameirão, Allen, Hull, Belso, Schuppan, Walkinshaw, Santo, Fletcher, Delamare, Liane e Luizinho. Ed Patrick tinha abandonado depois de completar 3 voltas. Porém, ao ser completada a quinta volta, Ashley apareceu na liderança com Emerson na sua cola, recuperando a liderança no retão e completando a sexta volta na liderança com Ashley em segundo, Wilsinho em terceiro, Allen em quarto, depois de passar por Lameirão que vinha em quinto.

Na sétima e penúltima volta Ashley ultrapassou Emerson no retão completando a volta na frente de um Emerson cauteloso que estudava seu adversário. Ashley esperava que Emerson o passasse depois da linha de chegada, para recuperar a liderança no retão, porém Emerson preferiu se manter colado no líder para ultrapassá-lo no retão e com isso acabou vencendo a prova de forma sensacional, com Ashley em segundo, Wilsinho em terceiro, Allen em quarto e Lameirão em quinto.

O resultado da prova, obtido pela soma dos tempos das duas baterias, teve Emerson Fittipaldi em primeiro, Wilson Fittipaldi Jr. em segundo, Ian Ashley em terceiro, Ray Allen em quarto e Francisco Lameirão, numa excelente corrida, em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/12](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 61) venceu as duas baterias e a classificação geral

11 – TORNEIO INTERNACIONAL “BUA” DE FÓRMULA FORD

P	PILOTO	PAÍS	Nº	CARRO	RJ	PR	CE	RJ	SP	TOTAL
1º	Emerson Fittipaldi	BRA	1	Lotus Mk 61	9		9	6	18	42
2º	Ian Ashley	ING	3	Lotus Mk 61	3	9	4	3	8	27
3º	Ray Allen	ING	10	Royale RP32	6	4	3	1	6	20
4º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	2	Lotus Mk 61	2		2	2	12	18
5º	Luiz Pereira Bueno	BRA	11	Merlyn MK 11A			6	9		15
6º	Marivaldo Fernandes	BRA	4	Lotus Mk 61		6	1			7
7º	Peter Hull	NZL	12	Merlyn Mk 11A	4				2	6
8º	Norman Casari	BRA	96	Merlyn Mk 11A	1	1		4		6
9º	Francisco Lameirão	BRA	41	Merlyn Mk 11A					4	4
10º	Tom Walkinshaw	ESC	21	Hawke DL2A		3				3
11º	Milton Amaral	BRA	50	Merlyn Mk 11A		2				2



De cima para baixo, da esquerda para a direita: Emerson Fittipaldi (Campeão); Ian Ashley (Vice); Ray Allen (3º); Wilson Fittipaldi Jr. (4º); Luiz Pereira Bueno (5º); Marivaldo Fernandes (6º)

12 – 1.500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Equipes e pilotos estavam ansiosos para participarem da primeira prova dos carros que disputavam as provas nacionais, no novo autódromo de Interlagos e, com isso, nada menos que cinquenta carros foram inscritos para os 1.500 Quilômetros de Interlagos, prova organizada pelo Avallone Motor Clube nos dias 7 e 8 de março de 1970.

Entre os inscritos se destacava a equipe Cebem, representante da BMW no País e comandada pelo veterano Aguinaldo Góes, que inscreveu um BMW 2002 que teve o teto retirado, tonando-se, com isso, um carro Spyder (apelidado de “esquife”) que, com essa modificação diminuiu consideravelmente seu peso, além de rebaixar o centro de gravidade. Esse carro foi inscrito para Ciro Cayres formando dupla com Jan Balder. Uma BMW normal foi inscrita para Emerson Maluf/Fausto Dabbur e uma terceira, que não chegou a ser levada ao autódromo, para os veteranos Chico Landi/Eugênio Martins.

Como principal equipe desafiadora da BMW se apresentou a Jolly Gancia que inscreveu três Alfa Romeo GTA, com as duplas formadas por José Ramos/Ubaldo Lolli (nº 23), Emílio Zambello/Alcides Diniz (nº 25), e Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr. (nº 27).



Um dos inscritos pela Equipe Jolly Gancia foi a Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello/Abílio Diniz

A recém-formada equipe Bino Sandaco, que passava a representar a Ford nas competições, sob o comando de Luiz Antônio Greco, inscreveu o Bino, que havia sido readquirido pela equipe, para ser pilotado por Luiz Pereira Bueno/Marivaldo Fernandes. Porém, Marivaldo não pôde participar da prova, sendo substituído por Wilson Fittipaldi Jr. O segundo carro da equipe era o Ford Corcel Bino que tinha sido pilotado por Emerson Fittipaldi e Boris Feldman em Minas Gerais, e que dessa feita teria ao volante Fernando Pereira e Lair Carvalho.

A equipe Motorauto de Belo Horizonte inscreveu seus dois Opala, sendo o nº 21 para Toninho e Ivaldo da Matta e o nº 22 para Boris Feldman/Glauco Magalhães.

Outro Opala foi inscrito pela L. Grassi, para Bird Clemente e Anísio Campos, e completava o grupo dos favoritos à vitória na classificação geral a famosa Carretera Chevrolet de Camillo Christófaru/Eduardo Celidônio.

Merecem destaque ainda, o grupo de protótipos com motor Volkswagen, como o novíssimo Kinko, carro projetado por Salvatore Amato e que foi pilotado por Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower; o protótipo

Elgar da dupla brasileira Toninho Martins/Carlito Lima; o AC do brasileiro Olavo Pires em dupla com o paulista Pedro Victor Delamare; o Speed Motors de José e Luiz Moraes; e o VW Bimotor construído por Wilsinho Fittipaldi e Nelson Brizzi que recebera o apelido de “Tatu” e que estava equipado apenas com um motor VW, pilotado por Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos.

Havia ainda a participação de diversos Puma VW, com destaque para o carro da equipe MM, de Angi Munhoz/Freddy Giorgi.

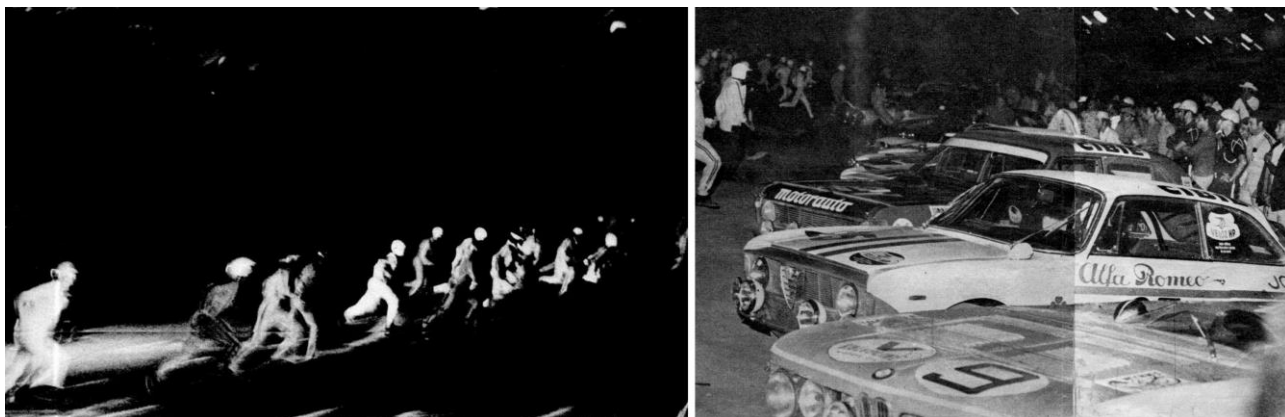
Outro carro, do qual muito se esperava era o VW Porsche 914, de Carol Figueiredo e Affonso Giaffone Jr., assim como o Alfa Romeo Tornado de Ugo Gallina/Freddy O’Hara.

Completavam a lista de inscritos a antiga Maserati 300S de Salvador Ciancaruso/Domingos Papaléo, além de diversos VW com motores de 1.600 a 1.900 cc, sendo um sem capota, projetado ao estilo “Spyder”, um Lorena Spyder, um antigo Karmann Ghia Dacon, em fibra de vidro e com motor VW, um Simca e uma carretera Gordini.

Como somente 44 carros poderiam participar, foi efetuada uma prova de classificação, uma vez que a definição do grid de largada não fosse essencial, uma vez que a largada seria efetuada ao estilo Le Mans, com carros alinhados em 45º de um lado e pilotos do outro.

Depois de efetuada essa prova e com a ausência de alguns carros, os 44 foram definidos, sendo que pouco antes da largada esse número foi reduzido para 43 uma vez que a Carretera Gordini de Antônio Ferreira/Alex Antônio teve o motor estourado quando se dirigia para o grid, com isso provocando um atraso na largada para que os fiscais secassem a pista.

Na posição de honra na largada estava o BMW Spyder nº 9 de Ciro Cayres/Jan Balder, que obtivera o tempo de 3m28s7, alinhando em segundo a Alfa Romeo GTA nº 25 de Emílio Zambello/Alcides Diniz e, em terceiro o Opala nº 21 de Toninho e Ivaldo da Matta.



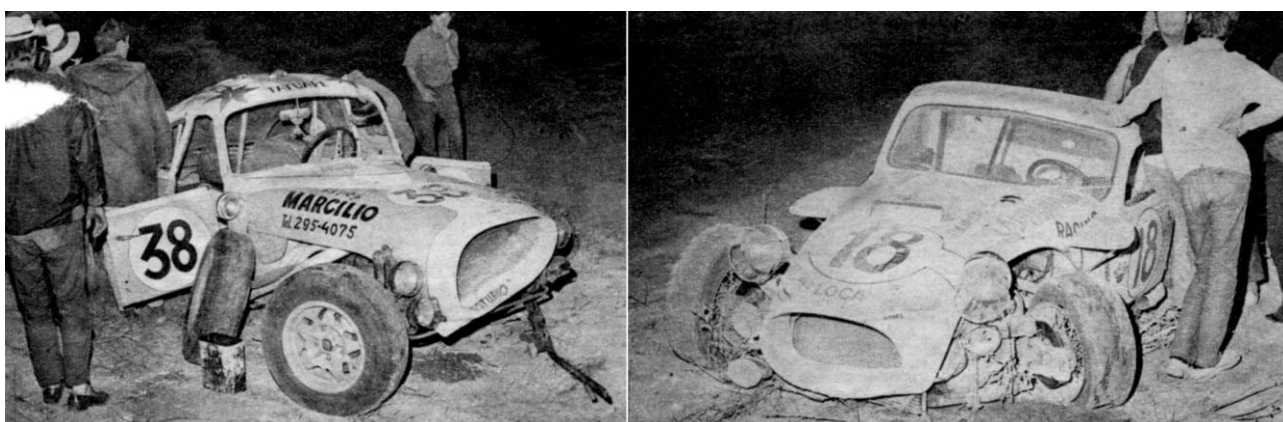
A largada da prova ao estilo Le Mans

Iniciada a corrida Ciro Cayres, com o BMW Spyder nº 9 assumiu a liderança, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º (9) Ciro; 2º (25) Zambello; 3º (18) Camillo; 4º (21) Toninho; 5º (39) Maluf; 6º (23) Ramos; 7º (80) Bird; 8º (47) Bueno; 9º (27) Campana; 10º (10) Moraes, e os demais.

Em seguida Camillo Christófaru passou a ocupar a segunda colocação, partindo em perseguição a Ciro Cayres, com os dois mantendo um ritmo muito forte, considerado inadequado para o início de uma prova tão longa e isso se estendeu até à 12ª volta, quando Ciro resolveu poupar um pouco o seu carro, permitindo que o Corvette assumisse a liderança. Luiz Pereira Bueno, que tinha chegado à quarta posição na segunda volta, iniciou uma prova de recuperação, depois que teve um pneu furado na 5ª volta. O Opala dos mineiros Toninho e Ivaldo da Matta foi a primeira baixa entre os favoritos, abandonando a corrida na 15ª volta com a engrenagem do comando de válvulas quebrado. Outro carro que enfrentou problemas na

15ª volta foi o VW Porsche de Carol Figueiredo que teve o fio da bobina solto na Curva do Sargento, perdendo cerca de 15 minutos até o defeito ser sanado.

A primeira hora de corrida foi completada com os carros na seguinte ordem: 1º Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio (Carretera Corvette nº 18), com 16 voltas; 2º Ciro Cayres/Jan Balder (BMW Spyder nº 9); 3º Emílio Zambello/Alcides Diniz (Alfa Romeo GTA nº 25); 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39); 5º Toninho da Matta/Ivaldo da Matta (Chevrolet Opala nº 21) – 15 voltas, tendo abandonado a prova; 6º José Ramos/Ubaldo Lolli (Alfa Romeo GTA nº 23); 7º Bird Clemente/Anísio Campos (Chevrolet Opala nº 80); 8º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW nº 81); 9º Luiz Pereira Bueno/Wilsinho Fittipaldi Jr. (Bino Renault nº 47); 10º Leonardo Campana Jr./Jayme Pistilli (Alfa Romeo nº 27) 11º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87); 12º Carol Figueiredo/Affonso Giaffone Jr. (VW Porsche nº 31); 13º Ugo Gallina/Freddy O'Hara (Alfa Tornado nº 13); 14º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (Kinko VW nº 72); etc.



Dois abandonos por motivo de acidente: 38 – Nelson Marcílio/Donato Malzoni (Ford TC) e 18 – Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio (Chevrolet TC Lobo)

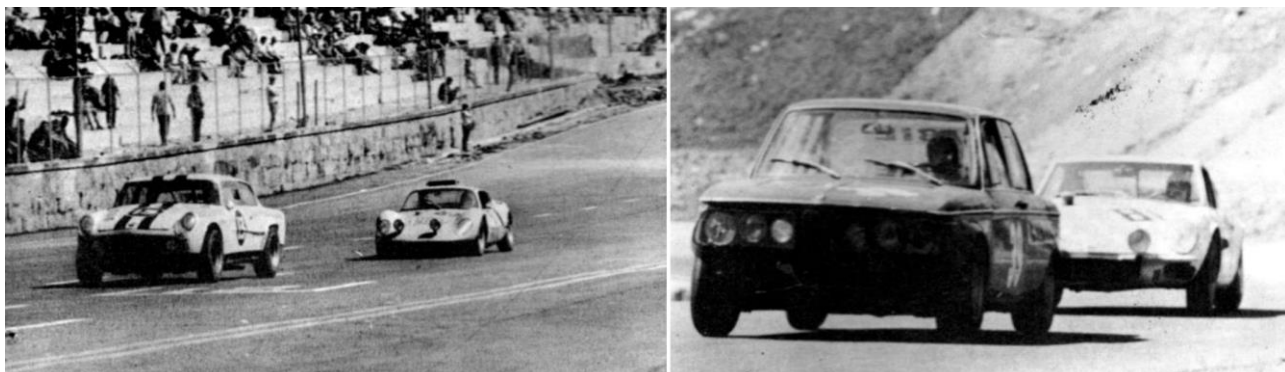
Há uma hora e quarenta minutos da manhã, Ciro Cayres entrou nos boxes se queixando de que o carro estava rateando. A equipe da Cebem perdeu cerca de oito minutos para consertar o defeito, trocar a bateria, velas e reabastecer, assumindo a pilotagem Jan Balder.

Pouco antes de serem completadas duas horas de corrida, Camillo entrou nos boxes para reabastecer o carro e ser substituído por Eduardo Celidônio, com Camillo recomendando que Celidônio tivesse cuidado na Curva da Ferradura e na Subida dos Boxes, pois a pista estava escorregadia nesses locais. Assim, com duas horas de corrida disputada, a liderança era da Alfa Romeo nº 25, que já havia parado para reabastecimento e troca de pilotos e que era conduzida por Alcides Diniz, com 30 voltas; 2º Eduardo Celidônio/Camillo Christóforo (Carretera Corvette nº 18) – 29 voltas; 3º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39) – 28 voltas; 4º Luiz Pereira Bueno/Wilson Fittipaldi Jr. (Bino Renault nº 47); 5º José Ramos/Ubaldo Lolli (Alfa Romeo GTA nº 23); 6º Jan Balder/Ciro Cayres (BMW Spyder nº 9); 7º Bird Clemente/Anísio Campos (Chevrolet Opala nº 80); 8º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87); 9º Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli (Alfa Romeo GTA nº 27); 10º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW nº 81).

Nessa altura da corrida foi anunciado o primeiro acidente da prova, quando Nelson Marcílio capotou, na Curva do Sargento a sua veterana Carretera Ford, com o carro ficando bastante danificado, mas felizmente com o piloto sofrendo apenas escoriações generalizadas.

Enquanto o BMW nº 9 entrava nos boxes para verificar uma crônica entrada falsa de ar no sistema de alimentação do motor, a Alfa Romeo nº 25 parou com a embreagem patinando. O mecânico chefe da

equipe Jolly, Giuseppe Perego, recolheu o carro para os fundos dos boxes para substituir a peça. Com isso, Camillo Christófaru assumiu novamente a liderança da prova, atingindo-se a terceira hora de corrida com os carros passando nas seguintes posições: 1º Eduardo Celidônio/Camillo Christófaru (Carretera Corvette nº 18) – 47 voltas; 2º Luiz Pereira Bueno/Wilson Fittipaldi Jr. (Bino Renault nº 47) – 47 voltas; 3º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39) – 46 voltas; 4º Ubaldo Lolli/José Ramos (Alfa Romeo GTA nº 23) – 45 voltas; 5º Jan Balder/Ciro Cayres (BMW Spyder nº 9); 6º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 81); 7º Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli (Alfa Romeo GTA nº 27); 8º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87); 9º Olavo Pires/Pedro Victor Delamare (AV VW nº 69); 10º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (Kinko VW nº 72).



Na foto da esquerda: 13 – Freddy O’Hara/Ugo Gallina (Alfa Tornado) e 5 – Toninho Martins/Carlito Lima (Elgar 104 GT VW) e, na foto da direita: 39 – Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2002) e 81 – Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma GT VW)

Em seguida Luizinho entrou nos boxes reclamando que a bateria, não estava carregando. A bateria foi trocada, o carro reabastecido, assumindo o volante Wilson Fittipaldi Jr., com o carro sendo empurrado até pegar, para economizar a bateria, atitude que deveria ser considerada irregular, mas que passou “batida” pelos comissários desportivos.

Na 48ª volta, o BMW Spyder parou novamente e o mecânico chefe da equipe, Sérgio Cabeleira, finalmente descobriu o defeito no sistema de alimentação ao retirar o filtro de gasolina junto ao tanque, fazendo com que o motor passasse a funcionar regularmente. O Puma nº 81 parou novamente, com o piloto reclamando que o alternador não carregava a bateria em alta rotação.

Com 58 voltas completadas pelos líderes, a Alfa Romeo nº 25 retornou à corrida depois de perder 65 minutos trocando a embreagem.

Com 3 horas e 35 minutos Jan Balder parou nos boxes novamente, sendo substituída a bateria, o carro reabastecido, assumindo a direção Ciro Cayres. No mesmo instante entrou o BMW 39 com um pneu destruído, os mecânicos substituíram os quatro pneus, reabasteceram o carro, e alinharam a direção que tinha sido danificada com o furo do pneu.

Foi então que um acidente tirou outro dos favoritos da prova. Eduardo Celidônio que liderava ao volante da Carretera Corvette nº 18 saiu da pista na Curva do Sol, motivada pelo elevado desgaste dos pneus, ficando fora da prova depois de completar 57 voltas.

Com o abandono da Carretera 18, a liderança passou a ser ocupada pelo Bino de Luizinho/Wilsinho e a quarta hora de prova foi completada com os carros ocupando as seguintes posições: 1º Wilson Fittipaldi Jr./Luiz Pereira Bueno (Bino Renault nº 47) – 62 voltas; 2º Ubaldo Lolli/José Ramos (Alfa Romeo GTA nº 23); 3º Fausto Dabbur/Emerson Maluf (BMW 2000 TI nº 39); 4º Jaime Pistilli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA nº 27); 5º Eduardo Celidônio/Camillo Christófaru (Carretera Corvette nº 18) que havia abandonado; 6º Ciro Cayres/Jan Balder (BMW Spyder nº 9); 7º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87); 8º Boris

Feldman/Glauco Magalhães (Chevrolet Opala nº 22); 9º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW nº 81); 10º Jair e Moacyr Santiago (VW Sedan TC nº 53).

No intervalo entre a quarta e a quinta hora, merece destaque a melhora do desempenho do BMW nº 9, que passou a correr na terceira colocação, com a quinta hora sendo completada com as seguintes colocações: 1º Wilson Fittipaldi Jr./Luiz Pereira Bueno (Bino Renault) – 79 voltas; 2º Ubaldo Lolli/José Ramos (Alfa Romeo GTA nº 23); 3º Ciro Cayres/Jan Balder (BMW Spyder nº 9); 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39); 5º Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli (Alfa Romeo GTA nº 27); 6º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87); 7º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW nº 81); 8º Boris Feldman/Glauco Magalhães (Chevrolet Opala nº 22); 9º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (Kinko VW nº 72); 10º Jair e Moacyr Santiago (VW Sedan TC nº 53).

Na volta 84 o Bino parou nos boxes perdendo quase oito minutos na troca dos pneus. Wilsinho se preparava para substituir Luizinho e ficou impaciente com a demora, causada pelo fato do carro, ao ser comprado, seguiu para São Paulo sem o macaco rápido especial, mas, mesmo assim, acabou retornando ainda na liderança, com os carros completando seis horas de corrida na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno/Wilson Fittipaldi Jr. (Bino Renault nº 47) – 93 voltas; 2º José Ramos/Ubaldo Lolli (Alfa Romeo GTA nº 23) – 92 voltas; 3º Ciro Cayres/Jan Balder (BMW Spyder nº 9) – 90 voltas; 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39) – 88 voltas; 5º Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli (Alfa Romeo GTA nº 27) – 87 pontos; 6º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87); 7º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW nº 81); 8º Jair e Moacyr Santiago (VW Sedan TC); 9º Olavo Pires/Pedro Victor Delamare (AC VW nº 69); 10º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (Kinko VW nº 72).



A Alfa Romeo GTA 27 de Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli terceiro na prova.

Com o dia clareando, Ciro Cayres que pilotava a BMW Spyder fazia as voltas em torno de 3m32s e, com isso, ia recuperando parte do terreno perdido com as sucessivas paradas nos boxes, vindo a registrar a melhor volta da prova com o tempo de 3m29s6, média de 136,718 km/h.

Na volta 99 Lolli enfrentava problemas com o carro falhando e, Ciro Cayres se aproximou na sua perseguição, embora corresse com uma volta a menos, e a possibilidade de assumir a segunda colocação aumentou quando Lolli se dirigiu aos boxes, porém, na volta seguinte foi a vez do BMW entrar. Quem saísse primeiro assumiria a segunda colocação. Balder substituiu Ciro que recomendou que seu companheiro não exigisse o motor acima de 7.000 rpm. Depois de 5 minutos, Balder retornou à frente de Lolli separado em apenas 25 segundos, com os carros completando a sétima hora de corrida nas seguintes colocações: 1º Luiz Pereira Bueno/Wilson Fittipaldi Jr. (Bino Renault nº 47) – 108 voltas; 2º Ciro Cayres/Jan

Balder (BMW Spyder nº 9) – 104 voltas; 3º José Ramos/Ubaldo Lolli (Alfa Romeo GTA nº 23) – 104 voltas; 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39) – 102 voltas; 5º Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli (Alfa Romeo GTA nº 27) – 101 voltas; 6º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87) – 99 voltas; 7º Jair e Moacir Santiago (VW Sedan TC nº 53); 8º Carol Figueiredo/Affonso Giaffone Jr. (VW Porsche 914 nº 31) – 96 voltas; 9º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (Kinko VW nº 72) – 96 voltas; 10º Olavo Pires/Pedro Victor Delamare (AC VW nº 69) – 95 voltas.



O Protótipo Kinko VW de Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower, quarto geral e primeiro na categoria

Na 109ª volta a Alfa Romeo nº 27 parou nos boxes aliviando a pressão sobre o BMW nº 9. Depois de 115 voltas foi a vez da Alfa Romeo nº 23 de Ramos/Lolli entrar nos boxes soltando fumaça. Examinada, ficou constatado que tinha sido furado um pistão, ficando fora da corrida e, com quatro voltas de vantagem parecia que a liderança do Bino não seria ameaçada, quando entrou nos boxes. Os mecânicos ouviram a reclamação de Wilsinho e começaram a trabalhar no sistema de freio do carro, com o BMW se aproveitando para descontar a diferença até que, ainda com uma volta de atraso, Balder entrou nos boxes com o motor rateando. O capô foi aberto e os mecânicos verificaram que um cabo de vela estava solto. A parada demorou apenas 30 segundos e o carro retornou à pista enquanto o Bino continuava parado.

Às 8 horas e 16 minutos, ao completar a volta nº 120, a BMW Spyder assumiu a liderança. Nessa altura, o VW Porsche bateu na Curva da Subida do Lago e abandonou a prova, com Carol Figueiredo saindo do acidente sem ferimentos. Com todas essas alterações, ao serem completadas 8 horas de corrida, as colocações estavam assim: 1º Ciro Cayres/Jan Balder (BMW Spyder nº 9) – 121 voltas; 2º Luiz Pereira Bueno/Wilson Fittipaldi Jr. (Bino Renault nº 47) – 120 voltas; 3º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2000 TI nº 39) – 119 voltas; 4º Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli (Alfa Romeo GTA nº 27); 5º José Ramos/Ubaldo Lolli (Alfa Romeo GTA nº 23) – 115 voltas (tinha abandonado a prova); 6º Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos (VW Tatu nº 87) – 115 voltas; 7º Carol Figueiredo/Affonso Giaffone Jr. (VW Porsche 914 nº 31) – 112 voltas (tinha abandonado); 8º Jari e Moacir Santiago (VW Sedan TC nº 53) – 11 voltas; 9º Bird Clemente/Anísio Campos (Chevrolet Opala nº 80) – 110 voltas; 10º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (Kinko VW nº 72) – 110 voltas.

Depois de ficar 25 minutos parado, o Bino retornou pilotado por Wilson Fittipaldi Jr. que, entretanto, com a manga de eixo quebrada, acabou parando na Curva do Mergulho, ou Junção. Com isso, os dois BMW assumiram as duas primeiras colocações, seguidos pela Alfa Romeo nº 27, posições que seriam mantidas até o final da corrida.

Com 9 horas de corrida, as colocações estavam assim: 1º **Ciro Cayres/Jan Balder** (BMW Spyder nº 9) – 136 voltas; 2º **Emerson Maluf/Fausto Dabbur** (BMW 2000 TI nº 39) – 134 voltas; 3º **Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli** (Alfa Romeo GTA nº 27) – 131 voltas; 4º **Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos** (VW Tatu nº 87) – 127 voltas; 5º **Jair e Moacir Santiago** (VW Sedan TC nº 53) – 124 voltas; 6º **Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower** (Kinko VW nº 72) – 123 voltas; 7º **Bird Clemente/Anísio Campos** (Chevrolet Opala nº 80) – 123 voltas; 8º **Ugo Gallina/Freddy O’Hara** (Alfa Romeo Tornado nº 13) – 123 voltas; 9º **Tite Catapani/Kankas** (VW Sedan TC nº 94); 10º **Maurício Chulam Neto/Ronald Rossi** (VW Spyder nº 111) – 121 voltas.

A partir de então, os BMW diminuíram o ritmo de corrida, com a vitória dependendo apenas de não sofrerem alguma quebra. Os carros VW começavam a se aproveitar dos problemas dos principais competidores para ocuparem boas colocações, destacando-se o Fusca Tatu de Townsend/Mattos que corria na quarta posição. Dois outros carros não VW se destacavam nessa fase final da corrida, a Alfa Romeo GTA nº 25 de Zambello/Diniz que tinha perdido muito tempo no início da corrida substituindo a embreagem já aparecia entre os 10 primeiros, assim como a Alfa Romeo Tornado nº 13 de Gallina/O’Hara. O Opala de Bird Clemente e Anísio Campos que vinham fazendo uma boa corrida ficou de fora da prova quando teve um princípio de incêndio na Curva do Laranja.

Depois de completar a volta 162, o BMW líder parou nos boxes reabasteceu, trocou os pneus traseiro e saiu **Ciro Cayres** entrando **Jan Balder**.

Completadas onze horas de corrida, as posições eram as seguintes: 1º **Ciro Cayres/Jan Balder** (BMW Spyder nº 9) – 165 voltas; 2º **Emerson Maluf/Fausto Dabbur** (BMW 2000 TI nº 39) – 165 voltas; 3º **Leonardo Campana Jr./Jaime Pistilli** (Alfa Romeo GTA nº 27) – 162 voltas; 4º **Nathaniel Townsend/Sérgio Mattos** (VW Tatu nº 87) – 155 voltas; 5º **Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower** (Kinko VW nº 72) – 154 voltas; 6º **Ugo Gallina/Freddy O’Hara** (Alfa Romeo Tornado nº 13) – 153 voltas; 7º **Jair e Moacir Santiago** (VW Sedan TC nº 53); 8º **Maurício Chulam Neto/Ronald Rossi** (VW Spyder nº 111) – 150 voltas; 9º **Tite Catapani/Kankas** (VW Sedan TC nº 94) – 150 voltas; 10º **Emílio Zambello/Alcides Diniz** (Alfa Romeo GTA nº 25) – 148 voltas.

Na volta 165, o BMW nº 39 parou nos boxes, reabasteceu, trocou de piloto, assumindo o volante **Fausto Dabbur**, que partiu com três minutos de desvantagem para o BMW líder e o piloto, contrariando as determinações que partiram dos boxes da sua equipe, começou a andar mais rápido conseguindo descontar cerca de 10 segundos em relação a Balder que liderava a prova.



*A chegada vitoriosa dos BMW: 9 – **Ciro Cayres/Jan Balder** (1º) e 39 – **Emerson Maluf/Fausto Dabbur** (2º)*

Nessa fase final da corrida o Fusca Tatu de Townsend/Mattos começou a enfrentar um vazamento de óleo e a frequentar regulamente os boxes, perdendo muito tempo com essas paradas.

Quando faltavam 13 voltas para o término da prova, Dabbur parou o carro na Subida do Lago e, depois de perder algum tempo, conseguiu chegar aos boxes, com o condensador do distribuidor solto. Os mecânicos, emergencialmente o amarraram, com o carro retornando à prova em seguida, com duas voltas de atraso em relação ao líder e uma volta de vantagem para a Alfa Romeo nº 27 que vinha em terceiro.

Ao faltarem 4 voltas Dabbur se posicionou logo atrás de Balder, embora com duas voltas de atraso e assim eles receberam a bandeirada de chegada com os dois BMW praticamente emparelhados.

O terceiro foi a Alfa Romeo GTA de Pistilli/Campana; o quarto e primeiro entre os Esporte Nacionais, ficou o Protótipo Kinko de Águia/Ostrower. O quinto, e vencedor de Turismo Força Livre, foi a Alfa Romeo Tornado de Ugo Gallina/Fredy O'Hara. O vencedor da Turismo, foi o Simca de Expedito Marazzi/Giancarlo Baldratti e o vencedor da GT foi o Puma VW de Angi Munhoz/Freddy Giorgi.

[Ver RESULTADOS 1970/13](#)



O BMW Spyder de Ciro Cayres/Jan Balder, vencedor da prova.

13 – ETAPA DO CAMPEONATO DO NORDESTE – MACEIÓ - ALAGOAS

Foi cancelada a segunda etapa do Campeonato do Nordeste, que deveria ser realizada no dia 15 de março em Maceió, Alagoas. Diversos aficionados e veículos se dirigiram de Salvador, Recife e Fortaleza para assistirem ou participarem da prova que somente foi cancelada quando todos já se encontravam na capital alagoana, devido às péssimas condições de segurança, que não foram solucionadas pelo Automóvel Clube de Alagoas, entidade incumbida da organização do evento.

14 – FESTIVAL BRASILEIRO DE VELOCIDADE

O Avallone Motor Clube que já tinha organizado os 1500 Quilômetros de Interlagos, promoveu e organizou uma semana depois, no dia 15 de março, o evento que recebeu o nome de “Festival Brasileiro de Velocidade”, com a realização de uma prova para carros Esporte, GT, Protótipos e Turismo, e outra para carros das Fórmulas Ford, Brasil e Vê, além de provas preliminares para Estreantes e Novatos.

A primeira prova preliminar do evento, para pilotos estreantes e novatos foi disputada no sábado, dia 14 de março, com a participação de 34 carros.

Um dos cotados como favoritos, o Puma nº 88, pilotado por Rodolpho de Freitas, rodou na primeira volta, caindo para as últimas posições e ficando fora da disputa pela liderança, que foi ocupada pelo Opala da Nilson Clemente, que venceu de ponta a ponta, chegando em segundo lugar o Interlagos de Edgar de Mello Filho, distante apenas 9 segundos do vencedor, depois de 6 voltas ou 47,670 quilômetros. O terceiro foi José Games, o quarto Anésio Hernandez e em quinto César Fiamenghi.

No domingo foi disputada outra prova para Estreantes e Novatos que, assim como a da véspera, foi facilmente vencida por Nilson Clemente com seu Opala de 6 cilindros. Em segundo ficou Rafael de Lorenzo (VW Sedan), em terceiro Anésio Hernandez (VW Sedan), em quarto Johnny Christian (VW Sedan) e em quinto Rodolpho de Freitas (Puma).

[Ver RESULTADOS 1970/14](#)



Largada de uma das provas de Estreantes e Novatos, ao estilo Le Mans, com o Opala de Nilson Clemente na pole-position

As provas para Pilotos Oficiais de Competição foram disputadas em duas baterias, com a contagem de pontos nas baterias, para definição das classificações finais. Essa forma de apuração de resultado era totalmente sem sentido que apenas demonstrava a falta de segurança dos organizadores, para que os tempos se somassem para obtenção de tal objetivo. A apuração, por pontos, chegava ao cúmulo de assegurar a melhor colocação a carros que completaram menos voltas do que os demais. Enfim, foi uma opção totalmente descabida, mas como foi utilizada, temos que observar seus resultados.

A prova para carros monopostos, reuniu 3 carros da Fórmula Ford, 4 da Fórmula Brasil, e 13 da Fórmula Vê, totalizando 20, um número muito bom para uma categoria que tentava se reativar depois de um período muito ruim.

Iniciada a corrida, Luiz Pereira Bueno, no Merlyn com o qual havia competido no Torneio BUA e que ficara no país comprado pela equipe Bino-Sandaco, tomou a ponta, seguido por um surpreendente Sérgio Mattos, que corria num carro da Fórmula Brasil, com motor VW 1.600 e por Sérgio Magalhães, em outro Fórmula Ford Merlyn. Entretanto, logo na primeira volta o carro de Mattos começou a soltar muita fumaça, abandonando a prova na segunda volta.

Com o abandono de Mattos, Magalhães assumiu a segunda posição, sendo muito pressionado, até ser superado, pelo terceiro carro da Fórmula Ford presente, o Macon de Salvatore Amato, sendo apenas esses três carros que completaram as 8 voltas da bateria, ficando na quarta posição o carro de Fórmula Vê de Luiz Cardassi. O quinto foi o Fórmula Vê de Otto Willy Jordan, e o sexto o de José Alverni.

A segunda bateria parecia uma réplica da primeira, com Luizinho na ponta, seguido por Amato e Magalhães, até que este teve que abandonar e, com isso, apenas Luizinho e Amato completaram as 8

voltas da bateria, com Cardassi mais uma vez à frente dos demais, dessa feita na terceira colocação, com uma volta a menos. O quarto foi Manoel Ferreira, o quinto Nelson Bastos que substituíra Otto Willy Jordan e o sexto José Alverni.

O resultado da prova, apurado pela soma de pontos, teve como vencedor Luiz Pereira Bueno com 20 pontos, Salvatore Amato em segundo com 18, Luiz Cardassi em terceiro com 15 pontos. Sérgio Magalhães, mesmo completando 15 voltas, ficou apenas na sétima colocação, embora ficassem à sua frente: Cardassi, Bastos/Jordan, Manoel Ferreira e José Alverni, com cada um completando apenas 14 voltas.

[Ver RESULTADOS 1970/15](#)



Largada da prova dos "Fórmula", com 47 – Luiz Pereira Bueno (Merlyn Mk11A), 3 - Salvatore Amato (Macon Mk7) e 1 – Sérgio Magalhães (Merlyn Mk11A) na primeira fila.

A prova de fundo, teve como principais participantes o antigo Bino nº 47 de Luiz Pereira Bueno; a Carretera Corvette nº 18 de Camillo Christófaru; o Opala nº 21 da equipe Motorauto, de Belo Horizonte, pilotado por Toninho da Matta, a Alfa Romeo GTA da equipe Jolly, pilotada por Abílio Diniz e o Protótipo Snobs Corvaire de Eduardo Celidônio.

Completavam a lista de inscritos os AC VW do brasiliense Olavo Pires em dupla com o paulista Pedro Victor Delamare e o de Freddy Giorgi; o Fitti Porsche, equipado com motor VW de Maurício Paes de Barros; o Puma VW de Nathaniel Townsend; o Protótipo Kinko VW de Luiz Evandro Águia, o outro Opala da Motorauto, pilotado por Glauco Magalhães, o Opala de Carlos Sgarbi, a Maserati de Salvador Ciancaruso, O Interlagos de Ari Iasi, o VW Sedan 1600 de Jozil José Garcia, e o VW 4P 1600 de Célio Hugemeyer.

Foram também inscritos e participaram da prova de classificação, mas não largaram, as antigas Ferrari de Fernando Toco Martins e de Ayres Bueno Vidal, o BMW de Eugênio Martins, e o VW Sedan TC de João Lorenzo Jr.

Depois da prova de classificação, o grid de largada ficou assim formado:

47 Luiz Pereira Bueno Bino Mk II Renault 3m40s6	79 Freddy Giorgi AC VW 3m51s4	25 Abílio Diniz Alfa Romeo GTA 3m53s4
21 Toninho da Matta Chevrolet Opala 3m54s8	42 Ari Iasi Willys Interlagos	

2 Fernando Toco Martins Ferrari 750 Monza Corvette 4m01s8 (Não Largou)	22 Glauco Magalhães Chevrolet Opala 4m10s1	39 Eugênio Martins BMW 2000 TI 4m03s2 (Não largou)7
95 Salvador Ciancaruso Maserati 300S 4m33s5	69 Olavo Pires/Pedro V. Delamare AC VW 4m38s8	
57 Jozil José Garcia VW Sedan TC 4m41s9	7 João de Lorenzo Jr. VW Sedan TC 4m27s7	1 Maurício Paes de Barros Fitti Porsche VW 4m51s0
55 Célio Hugenmeyer Jr. VW 4P 1600 4m57s0	51 Carlos Sgarbi Chevrolet Opala	
12 Ayres Bueno Vidal Ferrari 500TRC 4m45s2	15 Eduardo Celidônio Snobs Corvaair	18 Camillo Christóforo Chevrolet TC Corvette
72 Luiz Evandro Águia Kinko VW	4 Nathaniel Townsend Puma VW	



Das fotos da largada da prova, com Luiz Pereira Bueno (Bino nº 47), Freddy Giorgi (AC VW nº 79) e 25 – Abílio Diniz (Alfa Romeo GTA) na primeira fila (foto da esquerda).

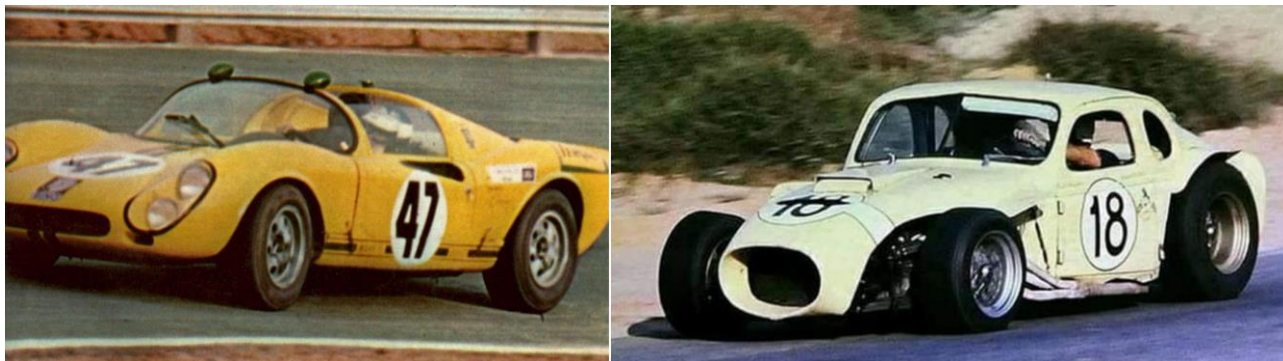
Com as desistências, largaram efetivamente 16 carros para a disputa da primeira bateria, que teve Luiz Pereira Bueno na liderança desde a largada, restando ao público presente assistir a uma luta muito interessante entre o Corvette de Camillo e o Opala do mineiro Toninho da Matta, que somente foi decidido quando Camillo ficou sem gasolina no tanque principal ao contornar a Curva do Pinheirinho. Com isso, o seu carro falhou e perdeu rendimento até que o piloto acionasse o tanque reserva.

Outra disputa interessante foi travada entre Abílio Diniz na Alfa GTA e Eduardo Celidônio no Protótipo Snobs com vantagem final para o segundo. Outras boas atuações ficaram a cargo de Nathaniel Townsend, Olavo Pires, Luiz Evandro Águia e Ari Iasi, com os carros terminando a bateria nessa ordem.

A segunda bateria seria uma repetição da primeira, registrando o fato de o Corvette não ter tido problema com o combustível e dessa forma terminado em segundo deixando o Opala em terceiro e a excelente atuação do Maurício Paes de Barros no Fitti Porsche que terminou a bateria na quinta colocação.

Na soma de pontos, Luiz Pereira Bueno ficou com a vitória, cabendo a Camillo o segundo lugar, com o mesmo número de pontos de Toninho da Matta, sendo favorecido por ter terminado a segunda bateria à frente. Em quarto ficou Eduardo Celidônio, em quinto Abílio Diniz e em sexto o AC de Pedro Victor Delamare/Olavo Pires.

[Ver RESULTADOS 1970/16](#)



47 – Luiz Pereira Bueno (Bino Mk II), vencedor da prova, e 18 – Camillo Christófar (Chevrolet TC) o segundo

15 – 1ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH DE F-2 - SNETTERTON

José Carlos Pace fez sua estreia na equipe de John Russel de Fórmula 3, disputando a 1ª Etapa do Lombank Championship, no dia 15 de março, no autódromo de Snetterton, na Inglaterra.

Mesmo tendo treinado pouco com o carro e sem conhecer o circuito, o brasileiro teve excelente desempenho terminando a prova na quarta colocação. Tony Trimmer completou as 10 voltas da prova em primeiro lugar com o tempo de 18m10s6, média de 143,954 km/h. O segundo colocado foi Richard Scott, o terceiro Dave Walker, o quarto José Carlos Pace, e o quinto Mike Beuttler.

[Ver RESULTADOS 1970/17](#)

16 – 1ª ETAPA DO LES LESTON DE FÓRMULA FORD - SNETTERTON

No mesmo programa de corridas disputadas em Snetterton em 15 de março, foi disputada a primeira corrida no Campeonato Les Leston de Fórmula Ford, com a participação do brasileiro Fritz Jordan, que cruzou a linha de chegada, emparelhado com o inglês John Day, na disputa pela segunda colocação, com os comissários desportivos da prova decidindo atribuir a segunda colocação a Day por ter registrado a melhor volta da prova. O vencedor foi Bernard Vermílio (Merlyn M2) – 8 voltas em 14m10s8, média de 147,622 km/h; 2º John Day (Lotus Mk61) – 8 voltas em 14m15s0; 3º Fritz Jordan (Lotus Mk61) – 8 voltas em 14m15s0; 4º M. Wayne (Titan Mk6); 5º Jeremy Gambs (Lotus Mk61).



Fritz Jordan no Lotus 61 de Fórmula Ford

17 – 1ª ETAPA DO SHELL BRITISH DE FÓRMULA 3 - SNETTERTON

Em nova prova de Fórmula 3 disputada em Snetterton, no dia 27 de março, Sexta-Feira Santa, pelo Campeonato Shell Super Oil, José Carlos Pace, depois de obter a segunda colocação na bateria de classificação, acabou ficando fora da bateria final, quando tentava tomar a liderança do inglês Richard Scott, que rodopiou, não dando tempo ao brasileiro de evitar o acidente, ficando os dois fora da corrida.

Um problema de energia fez com que a prova fosse interrompida e, quando o problema foi sanado, devido ao adiantado da hora, foi reduzido de 30 para 20 voltas. Iniciada a corrida, sem contar com Pace, Norman Foulds assumiu a ponta, seguido por Barrie Maskell e Dave Walker, que assumiu a liderança no início da corrida, depois que Foulds rodou e o motor do carro de Maskell explodiu. Tony Trimmer, que vinha ganhando posições, depois de uma má largada, encostou na traseira do carro de Walker, superando o piloto titular da equipe Lotus na última volta, para vencer por apenas dois décimos de segundo. O terceiro foi Keith Jupp, o quarto Ulf Svensson, e o quinto Cyd Williams.

[Ver RESULTADOS 1970/18](#)



Largada da primeira bateria da prova, com: 36 – José Carlos Pace (Lotus 59); 32 – Dave Walker (Lotus 59); 30 – Brendan McLnerney (Chevron B15) e 50 – Gerry Birrell (Chevron B15) na frente.

18 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO INGLÊS DE F-5000 – OULTON PARK

A estreia de Antônio Carlos Avallone no Campeonato Inglês de Fórmula 5000 acabou na primeira volta da prova, disputada no dia 27 de março, em Oulton Park, quando o piloto brasileiro sofreu um acidente, e o carro se incendiou e, por esse motivo, anunciou seu retorno ao Brasil depois de se recuperar das queimaduras que sofreu nas pernas, mãos e rosto.

A prova, disputada em duas baterias foi vencida por Mike Walker, seguido por Peter Gethin e Howden Ganley, todos pilotando carros McLaren M10B Chevrolet.

[Ver RESULTADOS 1970/19](#)

19 – CORRIDAS QUENTES NO AUTÓDROMO DE CURITIBA

No dia 29 de março foi realizado no Autódromo de Pinhais, na região metropolitana de Curitiba, um evento que recebeu o nome de “Corridas Quentes”, em comemoração ao aniversário da cidade. Nesse evento foram realizadas três corridas para estreantes e novatos e duas para Pilotos Oficiais de Competição.

A primeira prova de Estreantes e Novatos, foi disputada por carros acima de 1.601 cc e foi vencida por Régis Luiz Conte (Chevrolet Opala), que completou 10 voltas em 15m15s4, média de 106,183 km/h, ficando em segundo Hans Peter Hock e em terceiro Victor Moog.

A segunda prova de Estreantes e Novatos, para carros até 1.300 cc, foi vencida por Roberto Hartman (Ford Corcel), que completou 10 voltas em 14m16s6, média de 113,472 km/h. Em segundo se classificou o gaúcho Sérgio Pegoraro e o terceiro Leonardo Handler, ambos com Ford Corcel.

A terceira prova dessa série, para carros entre 1.301 e 1.600 cc, sagrou-se vencedor Régis Schuch, com 10 voltas em 14m25s5, média de 110,142 km/h. O segundo foi Janjão Freire (VW Sedan 1600) e o terceiro Élcio Prolo (VW 4P 1600).



Régis Luiz Conte (Chevrolet Opala) vencedor da prova de Estreantes e Novatos acima de 1.601 cc.



Emílio Zambello venceu a prova principal ao volante da Alfa Romeo GTA nº 27

A primeira prova para pilotos graduados, que recebeu o nome de Prova Prefeito Municipal de Curitiba, para carros de Turismo, foi vencida por Luiz Moura Brito (VW Sedan 1600), com 40 voltas em 50m57s5, média de 127,163 km/h. O segundo colocado foi Dado Andrade (VW Sedan 1600), o terceiro, Antônio Ventre

(Simca) que venceu a classe acima de 1.601 cc, que completou 39 voltas em 51m12s4, média de 123,382 km/h. Em quarto se classificou Bruno Castilho (Simca) e em quinto Eduar Mehry Fº (Ford Corcel).

A prova de fundo, Prova Governador do Estado do Paraná, contou com a participação da Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello que, naturalmente, venceu de ponta a ponta, sempre perseguido por Altair Barranco, que estreou um Chevrolet Opala preparado na Argentina. Zambello completou 60 voltas em 1h08m48s1, média de 141,276 km/h, com Barranco, que também completou 60 voltas, gastou 1h09m08s1, média de 140,594 km/h. O terceiro colocado foi Ângelo Cunha na sua veterana Carretera Ford, que completou 56 voltas. O quarto foi Sérgio Withers (VW Sedan TC 1600) e o quinto Raffaele Rosito (Simca Tufão).

20 – PRÊMIO TUFIC SCAFF - INTERLAGOS

A Associação Paulista de Volantes de Competição – APVC, entidade que muito lutou para o engrandecimento do automobilismo nacional, inclusive combatendo os desmandos do Automóvel Clube do Brasil, em 1970 se encontrava em baixa, sem receber o apoio que esperava da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

Mesmo num quadro pouco favorável, a entidade decidiu organizar uma prova em Interlagos, promovendo a reinauguração do circuito externo do autódromo, com a “Prova Tufic Scaff”, em homenagem ao administrador do autódromo de Interlagos.

As provas foram um fracasso de público e de competidores, restando com saldo positivo, apenas o estabelecimento dos novos recordes para a volta nesse circuito.

Deve-se esclarecer que a melhor volta pelo anel externo de Interlagos, que media 3.250 metros, havia sido estabelecida por Camillo Christófaru na sua Alfa Romeo Corvette, nas provas de classificação para os 500 Quilômetros de Interlagos de 1960, com o tempo de 1m10s0, que correspondia a uma média de 167,143 km/h e, em corrida por Ciro Cayres, na mesma prova, com o tempo de 1m11s2, média de 164,320 km/h.

Nessa prova de 1970, Ciro Cayres ao volante da BMW Spyder registrou o melhor tempo na prova de classificação, com o tempo de 1m05s4, média de 176,532 km/h, para o circuito de 3.207 metros, e durante a corrida, o piloto registrou o tempo de 1m05s8, média de 175,459 km/h.

E o evento foi iniciado com a disputa da prova para Estreantes e Novatos, que foi disputada em duas baterias, com cinco voltas cada uma, pelo circuito completo, de 7.960 metros.

Como já vinha ocorrendo nas provas disputadas anteriormente, Nilson Clemente pilotando um Opala de 6 cilindros não teve adversários, vencendo as duas baterias, sempre seguido por José Games e Paulo César “Marajó” Silva, o primeiro ao volante de um VW Sedan 1600 e o segundo num VW 4 portas, também de 1.600 cc.

[Ver RESULTADOS 1970/20](#)



Nilson Clemente venceu novamente entre os Estreantes e Novatos com seu Chevrolet Opala

A prova de Fórmula Brasil e Fórmula Vê, também foi disputada em duas baterias, cada uma com 20 voltas pelo anel externo, com a participação de 5 carros da Brasil e 5 da Vê.

Otto Willy Jordan, com um SS de Fórmula Brasil, que tinha obtido a pole-position, liderou a primeira bateria de ponta a ponta, ficando em segundo Luiz Carlos Sansone e em terceiro Vicente Domingues. O vencedor na categoria da Fórmula Vê foi Nelson Bastos que terminou a bateria na quinta colocação.

A segunda bateria começou como terminou a primeira, com Jordan em primeiro e Sansone em segundo, situação que se manteve até o abandono do primeiro, permitindo a vitória de Sansone. Com isso, Vicente Domingues ficou em segundo e Manoel Ferreira em terceiro, com Tatau vencendo a F-Vê.

Pela soma de pontos, Sansone ficou com a vitória, com Vicente Domingues em segundo, Manoel Ferreira em terceiro, Otto Willys Jordan, que completou apenas 25 voltas em quarto e Tatau em quinto, este vencendo a Fórmula Vê.

[Ver RESULTADOS 1970/21](#)



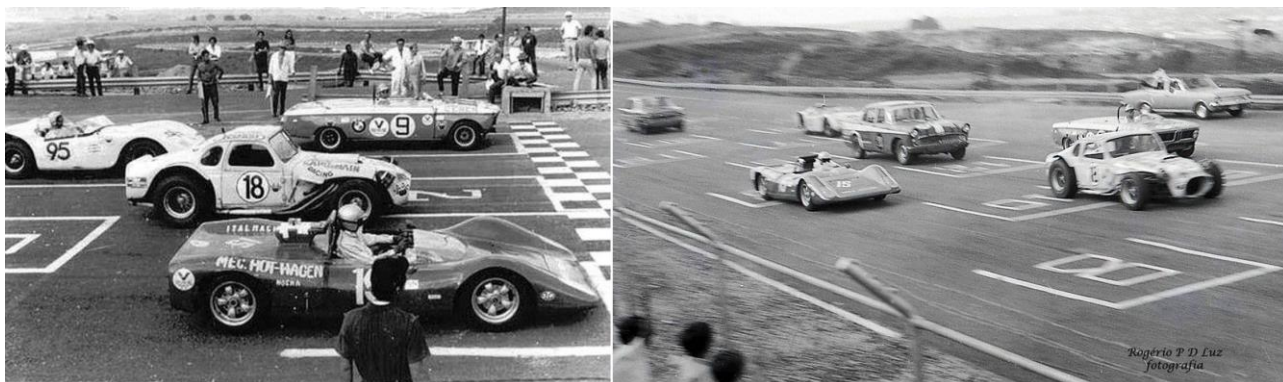
Largada da prova dos "fórmulas", vendo-se: 11 – Ari Iasi (SS VW F-BR); 38 – Manuel Ferreira (Feirense VW F-BR); 3 – Jair Oliveira (Fitti VW F-Vê); 16 – Nelson Bastos (BRV VW F-Vê).

A prova principal teve a presença de apenas 8 carros, sendo que apenas dois tinham reais chances de vitória: o BMW Spyder, vencedor dos 1.500 Quilômetros de Interlagos, que mais uma vez seria pilotado por

Ciro Cayres e a Carretera Corvette de Camillo Christóforo. Ciro ficou com a pole-position, com o tempo de 1m05s4, enquanto Camillo registrava 1m07s5, ficando assim formado o grid de largada:

9 Ciro Cayres BMW 2000 Spyder 1m05s4	18 Camillo Christóforo Chevrolet TC Corvette 1m07s5	15 Eduardo Celidônio Snobs Corvair 72
95 Salvador Ciancaruso Maserati 300S	28 Roberto Gomez Simca Rallye	
92 Arquimedes Bertini Renault 1093	7 Inocêncio Tolesano Simca Rallye	111 Giancarlo Baldratti Simca Rallye

Iniciada a prova Ciro Cayres tomou a ponta e logo abriu uma boa vantagem para Camillo, com Celidônio em terceiro. Depois de completar 10 voltas, Roberto Gomez ficou fora da corrida, com a quebra do virabrequim do motor do seu carro.



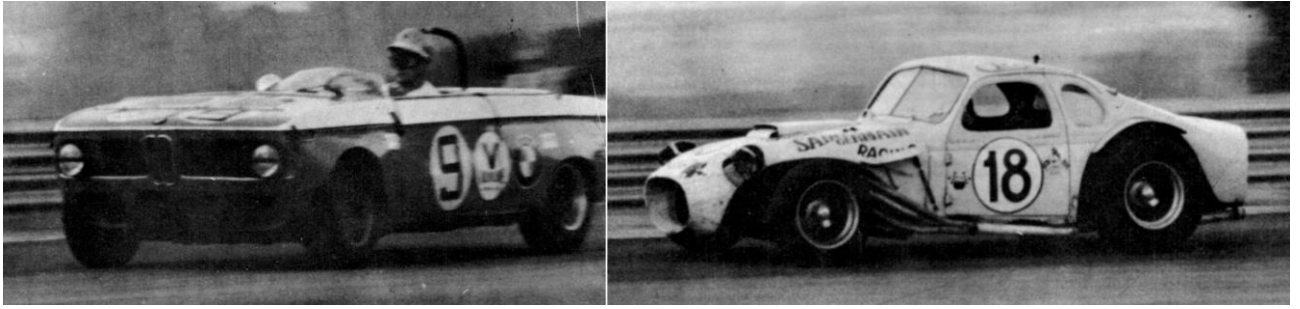
Dois momentos da largada da prova, vendo-se: 9 – Ciro Cayres (BMW Spyder); 18 – Camillo Christóforo (Chevrolet TC Lobo); 15 – Eduardo Celidônio (Snobs Corvair); 95 – Salvador Ciancaruso (Maserati 300S); e 28 – Roberto Gomez (Simca).

E a vitória que parecia certa de Ciro terminou na 15ª volta quando o BMW entrou nos boxes com falha no sistema elétrico, perdendo duas voltas para Camillo antes de retornar à prova. Com isso, a vitória da primeira bateria ficou com a veterana Carretera de Camillo Christóforo, com o tempo de 22m46s0, média de 169,037 km/h. Ciro foi o segundo com duas voltas de desvantagem, o terceiro Celidônio com menos três voltas e o quarto Salvador Ciancaruso, também com três voltas de atraso.

Na segunda bateria Camillo largou na frente, mas foi superado por Ciro no retão, com Camillo entrando no boxes antes de completar a primeira volta, para repor a correia do ventilador que tinha se partido. Com isso, Camillo perdeu duas voltas e ao retornar à pista começou a dar um verdadeiro show para recuperar terreno, chegando inclusive a descontar uma das duas voltas que havia perdido para o BMW de Ciro Cayres, que ficou em primeiro, com o tempo de 23m26s2, média de 164,204 km/h, com Camillo em segundo com uma volta a menos, Celidônio em terceiro, também com menos uma volta e Ciancaruso em quarto com menos três voltas.

Na apuração do vencedor da prova pelo insano critério de pontuação das baterias, o vencedor acabou sendo Ciro Cayres, que no cômputo geral tinha ficado uma volta atrás de Camillo Christóforo. Além disso, o critério para a contagem de pontos por baterias, em caso de empate, o vencedor era mais bem classificado na segunda bateria.

[Ver RESULTADOS 1970/22](#)



Ciro Cayres, BMW nº 9 venceu a prova, mesmo terminando com uma volta de desvantagem para Camillo Christófaru (Chevrolet TC Lobo nº 18)

21 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 – WILLS TROPHY - THRUXTON

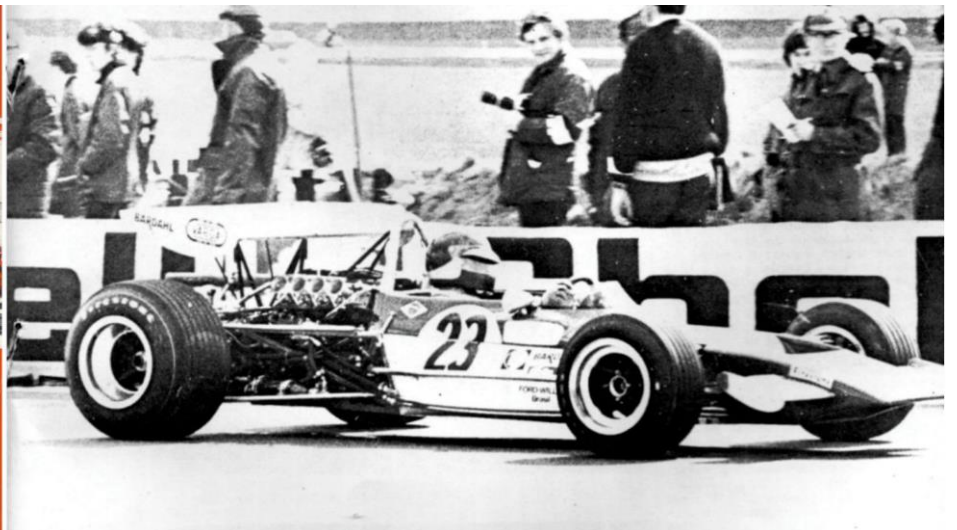
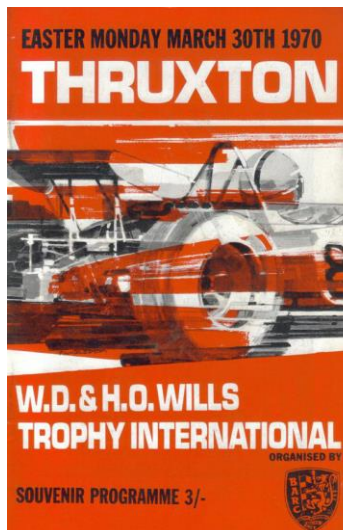
A estreia de Emerson Fittipaldi na Fórmula 2, aconteceu na disputa do “Wills Trophy”, ou “XXV BARC 200”, disputado no dia 30 de março no autódromo de Thruxton, na Inglaterra.

Após realizar um único e curto treino, Emerson Fittipaldi participou da prova de classificação, obtendo o oitavo tempo, que lhe garantiu a participação na primeira bateria que foi disputada em 20 voltas, vencida por Jackie Stewart, com Emerson terminando na quinta posição.

A segunda bateria foi vencida por Jochen Rindt.

Na bateria da qual participou, Emerson notou que a quinta marcha do seu carro estava curta demais e os mecânicos se apressaram para efetuar a troca, o que, infelizmente não ocorreu antes da largada da bateria final, com o brasileiro ficando fora da prova que foi vencida por Jochen Rindt, com Jackie Stewart em segundo. O terceiro foi Derek Bell, que ficou com a pontuação de primeiro no campeonato, uma vez que Rindt e Stewart não contavam pontos por serem pilotos graduados da Fórmula 1.

[Ver RESULTADOS 1970/23](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford nº 23) acabou não largando para a bateria final da prova.

22 – 2ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

Na segunda etapa do Lombank British Championship, disputado no dia 30 de março no circuito de Mallory Park, na Inglaterra, o brasileiro José Carlos Pace classificou-se em quarto lugar na prova que foi vencida por

Dave Walker da equipe oficial da Lotus, que levou 20m34s8 para percorrer as 25 voltas da prova. O segundo colocado foi Bev Bond, e o terceiro Steve Matchett.

[Ver RESULTADOS 1970/24](#)

23 – 2ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE

A segunda etapa do Campeonato Forward Trust foi disputado no dia 5 de abril no Autódromo de Silverstone, na Inglaterra, com o brasileiro José Carlos Pace conquistando a quarta colocação, e mais uma vez o vencedor foi o australiano Dave Walker, piloto da equipe oficial da Lotus.

Wilson Fittipaldi Jr. deveria também participar dessa prova, porém, problemas com as velas do motor não permitiram.

Walker completou as 15 voltas em 17m10s4, média de 135,629 km/h, ficando em segundo lugar Norman Abbott, em terceiro Steve Matchett, em quarto José Carlos Pace, e em quinto Ed Reeves.

[Ver RESULTADOS 1970/25](#)



José Carlos Pace (Lotus 59 Ford nº 136) foi mais uma vez quarto colocado.

24 – PROVA DE ESTREANTES EM BELO HORIZONTE

No dia 12 de abril foi realizada uma corrida para pilotos Estreantes e Novatos no circuito improvisado do Estádio do Mineirão, que apresentou o seguinte resultado: 1º Luiz Flávio Coelho – 39 - Puma VW; 2º Líbero César/Ronald Taylor – 19 - VW Sedan 1600; 3º Eduardo Vasconcelos – 38 - Puma VW; 4º Antônio Motta/Marcos Miami – 32 - VW Sedan 1600; 5º Alair Couto Fº - 3 - VW Sedan 1600; 6º Antônio Podestá – 42 - Puma VW.

25 – FESTIVAL DE ESTREANTES E NOVATOS EM INTERLAGOS

No dia 12 de abril foi realizada em Interlagos uma prova que recebeu o título de “Festival de Estreantes do Centauro Moto Clube”, organizada pelo referido clube.

A prova foi dividida em duas baterias classificatórias, de 6 voltas cada uma, com uma final disputada em 8 voltas.

A primeira bateria foi amplamente dominada pelo VW 4 Portas 1600 de Anésio Hernandez, que bateu o Opala de 6 cilindros de Leoni Del Debio, ficando em terceiro o FNM JK de Oswaldo Barros, em quarto o VW Sedan 1600 de Luiz Alberto do Casal, e em quinto o Simca de Gato Frediani.

A segunda bateria teve como vencedor Franco Camozzi com um Opala de 6 cilindros, ficando em segundo lugar José Games, pilotando um VW Sedan 1600. O terceiro foi Hélio Vasilauskas (VW Sedan 1600); o quarto Edo Lemos (FNM JK); e o quinto Beto Frizzo (VW Sedan 1600).

O regulamento previa que na bateria final com limite de participantes, mas isso acabou não sendo aplicado e assim, todos os carros que estavam prontos para correr puderam largar, totalizando 26. Assim como na primeira bateria de classificação, Anésio Hernandez venceu, demonstrando superioridade, sendo seguido por José Games e por Franco Camozzi, exatamente os três que tiveram os melhores desempenhos na prova de classificação. O quarto foi Hélio Vasilauskas e o quinto Leoni Del Debio.

[Ver RESULTADOS 1970/26](#)

26 – PROVA DE ESTREANTES GOVERNADOR LUIZ VIANA FILHO - BAHIA

A prova de estreantes “Governador Luiz Viana Filho” foi disputada no Circuito da Avenida Centenário, em Salvador, Bahia, no dia 12 de abril, com a participação de 11 carros.

Dada a largada, assumiu a ponta o Corcel nº 30 de René Ferreira, sendo completada a primeira volta na liderança, seguido por Tasso Leite, Luiz Filho, Ulisses Brito, Marcos Espinheira, Carlos Medrado, José Saback, Valmir Oliveira, Waldir Silva, Blerioth Prates, e Carlos Ferraz.

Em seguida os dois Ford Corcel participantes, de René Ferreira e Marcos Espinheira iniciaram uma bonita luta pela liderança que só terminou na 11ª volta, quando o carro de René Ferreira enfrentou problemas mecânicos e abandonou a corrida.

A partir de então, o VW 1300 nº 88 de Luiz Filho começou a se aproximar do Corcel líder, até superá-lo na última volta, mas acabou rodando e com isso, perdendo a chance de vencer a prova. Depois da prova, o carro de Luiz Filho foi desclassificado por ter o seu motor preparado fora do regulamento. Marcos Espinheira completou as 20 voltas com o tempo de 42m24s2, média de 87,729 km/h. Em segundo terminou Carlos Medrado (VW) com o tempo de 43m32s4, e o terceiro Ulisses Brito (VW).

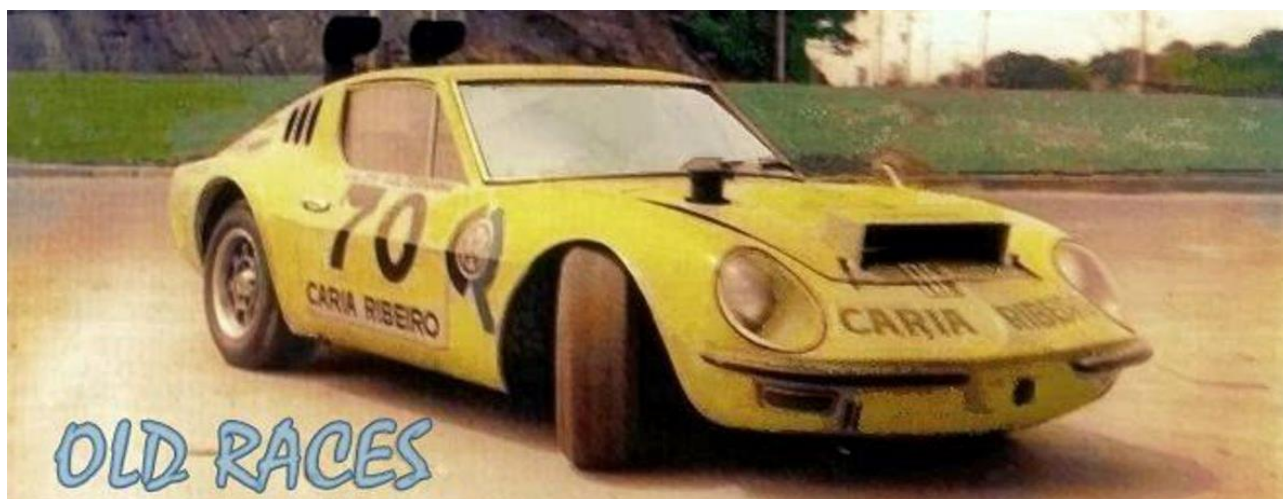
[Ver RESULTADOS 1970/27](#)



Largada da prova de Estreantes, com 90 – Carlos Medrado e 9 – Antônio Justo Couto na primeira fila.

Em seguida foi disputada a primeira etapa do Campeonato Baiano de Automobilismo, sagrando-se vencedor Lulu Geladeira ao volante de um Puma VW da equipe AF Caria Ribeiro, que completou as 60 voltas, ficando em segundo seu companheiro de equipe John Brusell. Em terceiro ficou Carlos Ferraz (VW Sedan TC).

[Ver RESULTADOS 1970/28](#)



O Puma nº 70 da Equipe Caria Ribeiro

27 – JIM CLARK MEMORIAL – 2ª ETAPA DO EUROPEU DE F-2 – HOCKENHEIM - ALEMANHA

A segunda etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 12 de abril no circuito alemão de Hockenheim, local onde Jim Clark perdeu a vida em 1968 e por esse motivo recebeu o nome de “Jim Clark Memorial”.

Nada menos que 27 carros se apresentaram para participarem das baterias de classificação, que formaria o pelotão de largada, bem como os concorrentes ao Grande Prêmio, que foi disputado em dois turnos no sábado, dia 11 de abril.

Na primeira bateria, disputada com tempo bom, viu Jochen Rindt estabelecer o melhor tempo com 1m58s5, que lhe garantiu a pole-position, uma vez que a segunda bateria foi disputada debaixo de muita chuva, o que impossibilitou que algum piloto conseguisse melhorar o tempo até então registrado. O brasileiro Emerson Fittipaldi ficou com o quinto melhor tempo e, depois dessas provas, o grid de largada ficou assim formado:

1 Jochen Rindt Lotus 69 Ford FVA 1m58s0	12 François Cevert Tecno 68/69 Ford FVA 1m58s5	11 Clay Regazzoni Tecno 68/69 Ford FVA 1m58s6
26 Derek Bell Brabham BT30 Ford FVA 1m58s6		5 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford FVA 1m58s9
4 Tetsu Ikusawa Lotus 69 Ford FVA 1m58s9	21 Carlos Reutemann Brabham BT30 Ford FVA 1m58s9	16 Tim Schenken Brabham BT30 Ford FVA 1m59s0

5 Peter Westbury Brabham BT30 Ford FVA 1m59s0	25 Peter Gaydon Brabham BT30 Ford FVA 1m59s3	
8 Ronnie Peterson Marca 702 Ford FVA 1m59s4	9 Xavier Perrot March 702 Ford FVA 1m59s6	6 Hubert Hahne BMW 269 1m59s8
27 Rolf Stommelen March 792 Ford FVA 2m00s1	28 Giancarlo Gagliardi Tecno 68 Ford FVA 2m00s2	
5 Dieter Quester BMW 269 2m00s3	10 Bruno Frey Tecno 69 Ford FVA 2m00s3	15 François Mazet Brabham BT30 Ford FVA 2m00s3
30 Bernd Terbeck Brabham BT23C Ford FVA 2m00s8	7 Malcolm Guthrie March 702 Ford FVA 2m00s9	
18 Robin Widdows Brabham BT30 Ford FVA 2m01s0	19 John Watson Brabham BT30 Ford FVA 2m01s1 (*)	31 Werner Lindermann Brabham BT23 Ford FVA 2m01s9 (**)

(*) – Não largou – (**) – Substituiu John Watson

Não se classificaram:

- 33 – John Blades (Lotus 59B Ford FVA) – 2m02s3
- 32 – Helmut Gall (Brabham BT23 Ford FVA) – 2m02s9
- 20 – Benedicto Caldarella (Brabham BT30 Ford FVA) – 2m04s16
- 2 – John Milles (Lotus 69 Ford FVA) – 2m12s2



3 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford) e 10 – Bruno Frey (Tecno 69 Ford)

A primeira bateria foi iniciada depois que uns pingos de chuva caíram sobre o circuito e, com os carros equipados com pneus “slick”, a pista se mostrou perigosa, pois estava escorregadia em alguns pontos.

Ainda na primeira volta, o argentino Carlos Reutemann deu uma batida no carro de Jochen Rindt, tirando-o da pista com a rodada dos dois, provocando o abandono de Ronnie Peterson, Bruno Frey e Peter Westbury. O acidente provocou um sarcástico comentário do piloto austríaco: “havia excessiva quantidade de maus motoristas na pista”. Rindt conseguiu retornar à prova, mas abandonou depois de completar 16 voltas, ficando de fora, inclusive, da segunda bateria.

Depois do acidente, tomaram a liderança da prova os BMW de Hubert Hahne e Dieter Quester, mas a disputa pela liderança, com constantes trocas de posições foi incrementada com a participação de Derek Bell, Tetsu Ikusawa, Clay Regazzoni, Robin Widdows, Emerson Fittipaldi, e Rolf Stommelen.

A participação de Emerson Fittipaldi nesse grupo durou até a 12ª volta, quando o brasileiro foi surpreendido por um banho de óleo quente nas costas, pois havia escapado o respiro do óleo do motor do seu carro e o calor que sentiu fez com que achasse que o carro estava pegando fogo e ele quase apertou o botão que disparava o extintor de incêndio, mas logo se acalmou e pode verificar que se tratava apenas do vazamento de óleo e com isso prosseguiu na corrida, embora tenha perdido terreno em relação aos seus principais adversários.

Dieter Quester fez a melhor volta da bateria, mas na 16ª volta desistiu com o motor estourado, permitindo que o japonês Tetsu Ikusawa se sagrasse vencedor, cruzando a linha de chegada um décimo de segundo à frente de Clay Regazzoni. O terceiro foi Derek Bell, o quarto François Cevert, o quinto Rolf Stommelen e o sexto Emerson Fittipaldi.

[Ver RESULTADOS 1970/29](#)



Tetsu Ikusawa foi o segundo colocado

Para correr na segunda bateria, Emerson Fittipaldi teve que pegar emprestado o macacão de Ronnie Peterson, uma vez que o seu havia ficado ensopado de óleo e, como o brasileiro não tinha um de reserva, acabou correndo com o do piloto sueco.

A corrida foi iniciada com uma acirrada luta pela liderança, envolvendo os pilotos Regazzoni, Bell, Hahne, Stommelen, Ikusawa, Fittipaldi e Cevert, com todos reclamando da forma de pilotagem de Hubert Hahne, que foi considerada muito sem ética, causando dificuldades aos seus adversários.

Ao chegarem à última volta, Regazzoni vinha à frente, enquanto Derek Bell tentava de todas as formas superar o piloto japonês que ia à sua frente. Um pouco antes, quando Bell tentava passar por Hahne, acabou sendo fechado, prejudicando ao mesmo tempo Emerson Fittipaldi que vinha no embalo. Carlos Reutemann que vinha logo atrás teve que tirar o pé e com isso acabou fazendo com que François Cevert saísse da pista para evitar um acidente de maiores proporções, ficando fora da prova.

Regazzoni venceu com quatro décimos de vantagem para Ikusawa, vantagem que lhe garantiu a vitória no somatório das duas baterias. O terceiro foi Hahne, o quarto Bell e o quinto Emerson.

[Ver RESULTADOS 1970/30](#)

Na soma de tempos Regazzoni ficou em primeiro, Ikusawa em segundo, Bell em terceiro, Hahne em quarto, Stommelen em quinto e Emerson em sexto.

[Ver RESULTADOS 1970/31](#)



Clay Regazzoni (Tecno Ford) vencedor da prova

28 – 2ª ETAPA DO TORNEIO LES LESTON DE F-FORD – OULTON PARK

Os brasileiros Fritz Jordan e Francisco Lameirão participaram da 2ª Etapa do Torneio Les Leston de Fórmula Ford, disputada no dia 18 de abril na pista inglesa de Oulton Park, com ambos enfrentando problemas e terminando em 8º e 15º lugares, respectivamente.

29 – MIL QUILOMETROS DE BRASÍLIA

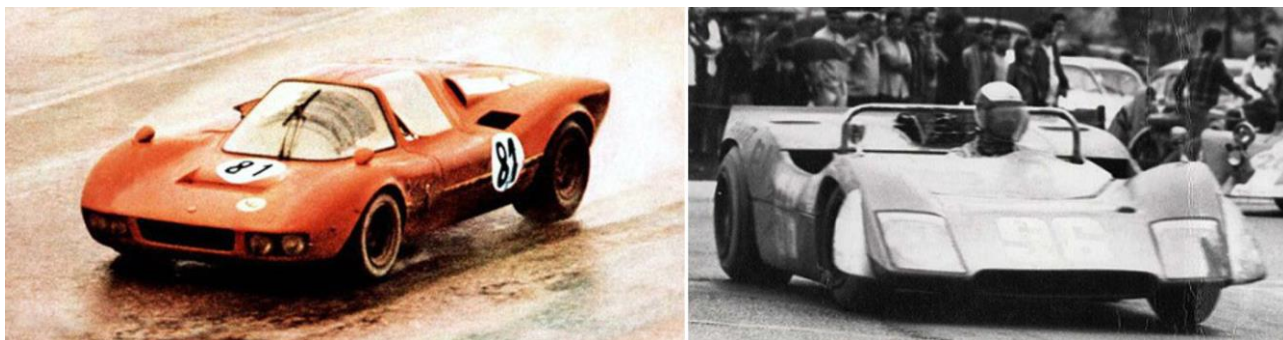
A abertura do Campeonato Brasileiro de Automobilismo aconteceu no dia 19 de abril, com a realização da 6ª edição dos Mil Quilômetros de Brasília.

Para a temporada de 1970, a Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, estabeleceu no regulamento do campeonato, três categorias: uma para carros Importados, independentemente em ser carros turismo, grã-turismo, protótipo, etc.; uma para carros protótipos e carreteras com motor nacional; e uma terceira para carros de turismo grupo III, também com motor nacional.

Inscreveram-se para a prova nada menos que 70 carros, com destaque para os seguintes carros/equipes:

- A equipe Jolly Gancia, inscreveu quatro Alfa Romeo GTA, deixando de fazer a inscrição da Alfa T33, que ainda estava no Brasil. Os carros seriam pilotados por José e Armando Ramos nº 23; Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. nº 25; Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes nº 27; e Tite Catapani/Piero Gancia nº 94, este último com motor de 1.300 cc.
- A equipe Cebem, que representava a marca BMW inscreveu o carro vencedor dos 1500 Quilômetros de Interlagos, para Ciro Cayres/Jan Balder, assim como o carro de Emerson Maluf/Fausto Dabbur, que acabou não sendo levado para Brasília, e oficiosamente um carro para Antônio Castro Prado/Antônio Cláudio Tarlá.

- A equipe Bino-Sandaco levou o seu tradicional Bino, para ser pilotado por Lian Duarte/Totó Porto Fº, notando-se a ausência de Luiz Pereira Bueno que estava na Europa.
- A estreia mais esperada era a do protótipo Fúria, equipado com motor Alfa Romeo/FNM de 2.132 cc, um carro muito bonito, com linhas inspiradas no Ford GT40, feitas pelo “mago” Toni Bianco e que seria pilotado por Jayme Silva/Ugo Gallina.
- Outro protótipo que chamava a atenção e que estreava nessa prova era o Casari equipado com motor Ford V-8 de 4.440 cc, construído por Norman Casari a partir do chassi do antigo Fórmula Jr. DKW, que por sua vez deu origem ao Carcará. Como Casari estava na Inglaterra, o carro foi pilotado por Bob Sharp/Milton Amaral.



Dois estreantes na prova: 81 – Fúria FNM de Jayme Silva/Ugo Gallina e 96 – Casari Ford de Bob Sharp/Milton Amaral.

- De Minas Gerais, foi inscrito, pela Carbel, o Puma nº 38, que tinha sido completamente recuperado depois do acidente ocorrido na pista do Mineirão no início do ano para ser pilotado por Toninho da Matta/Clóvis Ferreira, e o AC, que pertencera a Fritz Jordan pilotado por Régis Campos/Sebastião Venâncio, que recebeu o nome de Protótipo Martini.
- Também com Puma VW estavam inscritos o nº 48 de Angi Munhoz/Freddy Giorgi; nº 65 de Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi; nº 67 de Luverci Guimarães/Cidalgó Chinasso, do Paraná; nº 70 e nº 71, da equipe baiana de Adriano Fernandes, pilotados por Lulu Geladeira/José Luiz Bastos e André Burity/Leonardo Godoy, respectivamente; nº 74 de Ivan Saboia/Rudi Rempel, do Paraná.
- Diversos protótipos com mecânica VW, como o “Torre” nº 33 da revenda VW de Brasília, com Oswaldo Scaglianini/Tito Passarinho; Amok nº 6 de Luiz Estevão/Luiz Barata; AC nº 69 de Olavo Pires/Ernani Roberto; Speed Motors nºs 10 e 41, de José Moraes Neto/Carlos Mendes e Luiz Carlos Moraes/Francisco Pinto, respectivamente; os Elgar nºs 5 de Carlito Lima/José Julião/Márcio Hildebrand e nº 12 de Enio Garcia/Luiz Cláudio Nasser; o OK-Gulu, com o nome de Lazzat nº 26 de Fernando Ramos/Jefferson Cardoso; Camber nº 17 de Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca; e o Elva nº 98 dos baianos Frederico Leal/Carlos Leal.
- Três Lorena foram inscritos, o nº 20, equipado com motor Porsche, da equipe carioca Colégio Arte e Instrução, de Sidney Cardoso/Heitor Palhares, o nº 99 de Brasília, com Waldir Lomazzi/Roberto Faria e o nº 24 dos goianos Cleomar Resende/José Marcondes.
- Também estava inscrito o Fitti Porsche, mais uma vez equipado com motor VW para ser pilotado por José Maurício Paes de Barros/José Edgar Ferreira.
- Dois Opala foram inscritos, sendo o de maior destaque o nº 21 a equipe Motorauto de Minas Gerais, dessa feita inscrito para Ronaldo Augusto e Boris Feldman, e o nº 79 de Leoni Del Debio/Luiz Landi.
- Completavam a lista o Alfa Romeo Tornado de Fredy O’Hara/Terra Smith, o Interlagos com motor Corcel de Paulo César Lopes/Zeca Castro; um Corcel sem capota, inscrito para Paulo Gomes/Sérgio Louzada; um protótipo DKW Vemag dos goianos Dezinho Motta/Marcos Jardim, além de diversos VW Sedan.

Havendo 70 inscritos e seguro apenas para a participação de 50 carros, os organizadores “organizaram” uma prova de classificação na sexta-feira à noite. A confusão começou quando a equipe de cronometragem colocou apenas cinco pessoas munidas de cronômetros para registrar os tempos.

Depois de poucas voltas, a “bagunça” era geral, e para piorar, a prova teve que ser interrompida quando o Opala pilotado por Boris Feldman rodou na saída da curva da “Rodoviária”, saindo da pista e se chocando contra carros que estavam estacionados nas suas proximidades. Depois do acidente, Boris desistiu de correr, sendo inscrito no seu lugar o piloto reserva Glauco Magalhães.

O Bino não teve o seu tempo registrado e, depois que Luiz Antônio Greco reclamou, a cronometragem pediu que o carro retornasse à pista e acabou recebendo o tempo de 2m28s4, que acabou sendo o tempo da pole-position.



À esquerda o Amok VW nº 6 de Luiz Estêvão/Luiz Barata e o estranhíssimo Ford Corcel Spyder nº 35 de Paulo Gomes/Sérgio Lousada

Quando os treinos terminaram, nem todos os carros tinham tempo registrado pela cronometragem oficial. Foi então que surgiu a figura de Ramon Van Buggenhout, que passou pelas equipes, recolhendo os tempos por elas registradas. Óbvio que esses tempos não podiam ser aceitos e considerados, com muita gente apresentando números impensáveis para seus carros, e foram esses tempos que definiram as posições de largada e, os carros que não haviam se classificado.

Os pilotos fizeram enérgicos protestos, principalmente os de outros Estados e com isso, o Sr. Ramon decidiu realizar nova prova de classificação complementar, quatro horas antes do horário previsto para a largada da prova. Ocorre que no sábado, quando essa nova prova foi iniciada, chovia e, com isso, os carros ficaram impossibilitados de melhorarem os seus tempos.

Nova confusão surgiu, com os pilotos de São Paulo ameaçando não largarem, caso o Puma de Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi não estivesse entre os classificados. Ramon mais uma vez interagiu e convenceu o piloto José Márcio Toscano a abrir mão de sua posição na largada em favor do Puma. Deve-se registrar que o piloto era irmão do Diretor de Prova, Custódio Toscano.

Tudo isso gerou atraso na largada e, quando os carros foram alinhados na Esplanada dos Ministérios, a grande maioria dos carros considerados “não classificados”, se posicionou no grid, provocando nova confusão. Os organizadores pediram apoio às forças de segurança, sendo posicionados soldados do exército, munidos de fuzis e metralhadoras, entre os carros que estavam “classificados” e os demais.

Com isso, a largada da corrida somente ocorreu às 2 horas e vinte minutos. Outra confusão surgiria no final da corrida, uma vez que os organizadores não preveniram os participantes de que o seguro da prova venceria impreterivelmente ao meio-dia do domingo, com o que a prova, antes mesmo da sua largada já estava limitada a 8 horas e quarenta minutos, independentemente da distância que tivesse sido percorrida.

O grid de largada, depois de tanta confusão ficou assim formado:

27 Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes Alfa Romeo GTA	81 Jayme Silva/Ugo Gallina Fúria FNM	47 Lian Duarte/Totó Porto Bino Mk II
10 José Moraes Neto/Carlos César Mendes Speed Motors VW	11 Sérgio Magalhães/José Edgard Ferreira Fitti Porsche VW	
96 Bob Sharp/Milton Amaral Casari A-1 Ford	17 Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca Camber VW	48 Angi Munhoz/Freddy Giorgi Puma VW
12 Enio Garcia/Luiz Cláudio Nasser Elgar 104GT VW	6 Luiz Estevão/Luiz Barata Amok VW	
9 Ciro Cayres/Jan Balder BMW 2002 Spyder	25 Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. Alfa Romeo GTA	94 Tite Catapani/Piero Gancia Alfa Romeo GTAJ
26 Fernando Ramos/Jefferson Cardoso Lazzat VW	38 Toninho da Matta/Clóvis Ferreira Puma VW	
34 Sebastião Veâncio/Régis Campos AC VW	33 Oswaldo Scagliarini/Tito Passarinho Torre VW	43 Carlos Alberto Braz/André Gustavo VW Sedan TC
77 Maurício Chulam/Luiz Felipe G. Cruz VW Sedan Spyder	19 Ronald Taylor/Líbero César VW Sedan	
46 Antônio Luiz Carvalho/Evangelos Kouka VW Sedan	99 Waldir Lomazzi/Roberto Faria Lorena VW	73 Fredy O'Hara/Luiz Terra Smith Alfa Romeo Tornado
41 Luiz Carlos Moraes/Francisco Pinto Speed Motors VW	69 Olavo Pires/Ernani Roberto AC VW	
35 Paulo Gomes/Sérgio Lousada Ford Corcel Spyder	13 Dirceu Bernardon/Karl Von Negri VW Sedan TC	20 Sidney Cardoso/Heitor Palhares Lorena Porsche
70 Lulu Geladeira/José Luiz Bastos Puma VW	42 Paulo César Lopes/Zeca Castro Willys Interlagos	
14 Rêmuldo Consorte/Hércules Niége VW Sedan Spyder	8 Jorge Henrique Paul/Luiz Della Pena VW Sedan	71 André Burity/Leonardo Godoy Puma VW
82 Jorge Freitas/Francisco Inglês Karmann Ghia VW	74 Ivan Sabóia/Rudi Rempel Puma VW	

90 Flávio Xavier/Roberto Haberfeld VW Sedan	53 Jair Santiago/Moacir Santiago VW Sedan TC	5 Carlito/Negrão/Hildebrando Elgar 104 GT VW
98 Fred Leal/Carlos Leal Elva VW	21 Glauco Magalhães/Ronaldo Augusto Chevrolet Opala	
23 José Ramos/Armando Ramos Alfa Romeo GTA	36 Haroldo Meira/Oswaldo Silva Fº VW Sedan	67 Luvercy Guimarães/Cidalgo Chinassio Puma VW
66 Sérgio Withers/Altair Barranco VW Sedan	79 Leone Del Debbio/Luiz Landi Chevrolet Opala	
50 Edgar de Medeiros/Carlos Bahouth Karmann Ghia VW	97 Renato Accioly/Antônio Pitta Lima VW Sedan TC	22 Dezinho Motta/Marcos Jardim Motta DKW
18 Nelson Bastos/Vicente Domingues VW Sedan	65 Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi Puma VW	

Ficaram fora da corrida:

4 – Hermando Ferraz/Firmo Guerra (VW Sedan); 7 – Ronaldo de Carvalho/Cláudio Vidigal (Karmann Ghia VW); 15 – Heraldo Lopes/Libânio Cardoso (VW Sedan); 24 – Cleomar Resende/José Marcondes (Lorena VW); 29 – Luiz Motta Teixeira/Mauro Munhoz (VW Sedan); 31 – Jozil José Garcia/Ricardo Stherling (VW Sedan); 32 – Marcos de Araújo/Antônio Mourão (VW Sedan); 39 – Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW 2002); 40 – Wilmar Cavalcanti/Raif Jibrán (VW Sedan); 44 – Marco Aurélio Faria/Carlos Zarur (VW Sedan); 55 – Rubem Moraes/Paulo Motta (Renault 1093); 56 – Nazir Neme/Lucas Mota (VW Sedan); 57 – Valeriano Castro/Pedro Duarte (VW Sedan); 78 – Luiz Antônio/Hassan Ibraim (VW Sedan); 83 – Adolfo Trocoli/Roberto Oliveira (VW Sedan TC); 84 – Antônio Castro Prado/Antônio Cláudio Tarlá (BMW 2002); 87 – Aladino Borges/Bernardo Baessa (Renault 4CV Corcel) 88 – Inácio Corrêa Lima Jr./Antônio Gonçalves (VW Sedan); 91 – Sílvio Montenegro/César de Souza Lima (VW 4P 1600); Marcus Cyranka/José Márcio Toscano (Ford Corcel).



A largada da prova, com os faróis dos carros iluminando a noite brasileira e refletindo na pista molhada

Autorizada a largada, a Alfa Romeo nº 27, de Marivaldo Fernandes tomou a ponta, seguida pelo Protótipo Fúria de Jayme Silva e pelo Bino de Lian Duarte. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 81 – 47 – 27 – 11 – 10 – 48 – 38 – 17 – 12 – 9 – 94 – 43 – 33 – 25 – 6 – 69 – 96 – 73 – 14 – 26 – 96 – 41 – 42 – 34 – 21 – 77 – 70 – 23 – 35 – 13 – 36 – 18 – 79 – 50 – 71 – 53 – 8 – 46 – 19 – 74 – 65 – 67 – 66 – 20 – 22 – 5 – 90 – 82 – 98 – 97. Mas, pouco depois, a cronometragem verificou que passaram 51 carros, um a mais dos que foram autorizados a largar.

O que ocorreu foi que o VW nº 44 havia passado no meio do pelotão, muito embora fizesse parte dos carros que não se classificaram para a largada, fato que merece um capítulo à parte.

O carro era pilotado pelo brasileiro Carlos Zarur que, ao verificar que os policiais do exército não permitiriam a largada dos carros “não classificados”, retirou seu carro do grupo que estava alinhado e se dirigiu até um posto de gasolina de nome Valença, que ficava na reta do Eixo Monumental, entre a Torre de TV e a Estação Rodoviária. Ali esperou a passagem dos concorrentes, se incluindo no meio deles. O Diretor de Prova começou então, a cada volta, mostrar a bandeira preta para o carro, mas o piloto não a respeitou. Os dirigentes então passaram a aguardar que ele parasse nos boxes quando estivesse sem combustível. Entretanto, quando o tanque de combustível ficou baixo, o piloto se dirigiu ao mesmo posto, abasteceu o carro e retornou à pista, deixando os organizadores ainda mais confusos, mas sabendo da tática do piloto, providenciaram policiamento no referido posto e, quando o piloto foi forçado a nova parada, não pode entrar no posto, seguindo até os boxes, onde estacionou e se trancou dentro do carro, sob ameaça das autoridades que lhe davam voz de prisão. Porém tudo acabou sendo resolvido com a chegada da sua mãe que era juíza e que contornou a situação evitando maiores consequências pela atitude do piloto.

Mas, independentemente desse incidente curioso, a corrida estava prosseguindo, debaixo de chuva, que embora não fosse forte, se manteve contínua durante quase todo o transcurso da prova.



*Dois momentos da corrida debaixo de muita chuva: 9 – **Ciro Cayres/Jan Balder (BMW Spyder)** e, na foto da direita: 34 – **Régis Campos/Sebastião Venâncio Fº (AC Martini VW)** e 22 – **Dezinho Motta/Marcos Jardim (Protótipo DKW)**.*

O Fúria se manteve na liderança nas cinco primeiras voltas, quando foi ultrapassado pelo Puma nº 38 de Toninho da Matta, que se aproveitando da pista molhada fazia uma corrida impecável. Dessa forma, ao serem completadas as 10 primeiras voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Toninho da Matta (Puma nº 38); 2º Jayme Silva (Fúria nº 81); 3º Lian Duarte (Bino nº 47); 4º **Ciro Cayres (BMW nº 9)**; 5º Marivaldo Fernandes (Alfa GTA nº 27); 6º Sérgio Magalhães (Fitti nº 11); 7º Angi Munhoz (Puma nº 48); 8º Alex Dias Ribeiro (Camber nº 17); 9º Carlos Alberto Braz (VW nº 43); e 10º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94).

Alguns carros começaram a enfrentar problemas mecânicos, principalmente com batidas no meio-fio, como foi o caso do Speed Motors nº 10 de José Moraes Neto, que perdeu muito tempo nos boxes caindo para a última posição.

Na 15ª volta, o Fúria tinha recuperado a liderança e, na volta 19 foi a vez de Ciro Cayres ultrapassar a Puma passando a correr na segunda colocação, sendo completada a 20ª volta na seguinte ordem: 1º Jayme Silva (Fúria nº 81); 2º Ciro Cayres (BMW nº 9); 3º Toninho da Matta (Puma nº 38); 4º Marivaldo Fernandes (Alfa GTA nº 27); 5º Lian Duarte (Bino nº 47); 6º Sérgio Magalhães (Fitti nº 11); 7º Alex Dias Ribeiro (Camber nº 17); 8º Angi Munhoz (Puma nº 48); 9º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94); e 10º Carlos Alberto Braz (VW nº 43). Nessa fase da corrida, o Elgar nº 5, que era pilotado por José Julião, foi de encontro ao meio-fio na “Curva Gêmea”, ficando bastante danificado, mas retornando à pista, depois de reparado nos boxes, com o uso de muita fita adesiva, retornou em último lugar, com muitas voltas de atraso, posição que manteve até o final da corrida.

Na 26ª volta o BMW entrou nos boxes com o motor falhando e com isso perdendo posições, retornando à prova em 13º. Na briga pela liderança, o Fúria se mantinha à frente, cada vez aumentando a sua vantagem que nessa fase da corrida tinha como principal perseguidor a Alfa Romeo nº 27. Com isso, completadas 30 voltas, a ordem dos dez primeiros era a seguinte: 1º Jayme Silva (Fúria nº 81); 2º Marivaldo Fernandes (Alfa GTA nº 27); 3º Lian Duarte (Bino nº 47); 4º Toninho da Matta (Puma nº 38); 5º Sérgio Magalhães (Fitti nº 11); 6º Alex Dias Ribeiro (Camber nº 17); 7º Angi Munhoz (Puma nº 48); 8º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94); 9º Luiz Estevão (Amok VW nº 6); e 10º Carlos Alberto Braz (VW nº 43).



Passando pela Rodoviária: 97 – Renato Accioly/Antônio Pitta Lima (VW Sedan TC); 19 – Ronaldo Taylor/Líbero César (VW Sedan 1600); 65 – Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi (Puma GT VW); 23 – José e Armando Ramos (Alfa Romeo GTA)

A corrida continuou tendo a sua liderança disputada por Jayme Silva, Marivaldo Fernandes, Lian Duarte, Toninho da Matta e Sérgio Magalhães, enquanto carros que corriam entre os dez primeiros, como foi o caso do Camber de Alex Ribeiro tendo parado na volta 30 caindo para a 14ª posição e o BMW Spyder tinha parado diversas voltas, e estava correndo entre os últimos colocados.

Com menos de 50 voltas, abandonaram a prova o Speed Motors, nº 10, o Opala nº 21, o Protótipo Elva da Bahia nº 98 e o Karmann Ghia nº 50.

Dentro desse cenário, ao serem completadas 50 voltas, os vinte primeiros colocados eram os seguintes: 1º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria FNM nº 81); 2º Lian Duarte/Totó Porto Fº (Bino Mk II nº 47); 3º Sérgio Magalhães/José Edgar Ferreira (Fitti Porsche VW nº 11); 4º Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello (Alfa GTA nº 27); 5º Toninho da Matta/Clóvis Ferreira (Puma VW nº 38); 6º Luiz Estevão/Luiz Barata (Amok VW nº 6); 7º Olavo Pires/Ernani Roberto (AC VW); 8º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma VW nº 48); 9º Alex Dias

Ribeiro/João Luiz da Fonseca (Camber VW nº 17); 10º Tite Catapani/Piero Gancia Alfa GTA nº 94); 11º Bob Sharp/Milton Amaral (Casari A-1 Ford); 12º Sebastião Venâncio/Régis Campos (AC VW); 13º Rêmulo Consort/Hércules Niége (VW Sedan Spyder); 14º Oswaldo Scagliarini/Tito Passarinho (Torre VW nº 33); 15º Fernando Batista Ramos/Jefferson Cardoso (Lazzat VW); 16º Jorge Henrique Paul/Luiz Della Pena (VW Sedan nº 8); 17º Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 25); 18º Jorge Freitas/Francisco Inglês (Karmann Ghia VW); 19º Paulo César Lopes/Zeca Castro (Interlagos nº 42); 20º Carlos Alberto Braz/André Gustavo (VW Sedan nº 43).

O Fitti Porsche de Sérgio Magalhães/José Edgar, que corria entre os cinco primeiros perdeu muito tempo parado nos boxes, caindo na tabela de classificação, enquanto o Casari nº 96 vinha subindo de posição, tendo abandonado nessa fase: o Opala nº 79 e o Protótipo Motta DKW nº 22, e as dez primeiras posições, completadas 70 voltas, eram as seguintes: 1º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria nº 81); 2º Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello (Alfa GTA nº 27); 3º Toninho da Matta/Clóvis Ferreira (Puma nº 38); 4º Lian Duarte/Totó Porto Fº (Bino nº 47); 5º Bob Sharp/Milton Amaral (Casari Ford nº 96); 6º Sebastião Venâncio/Régis Campos (AC VW nº 34); 7º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 48); 8º Alex Dias Ribeiro/João Luiz da Fonseca (Camber nº 17); 9º Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 25); 10º Jorge Henrique Paul/Luiz Della Pena (VW Sedan nº 8).



Os Puma GT VW tiveram atuação destacada, com o 48 de Angi Munhoz/Freddy Giorgi ficando em terceiro e o 38 de Toninho da Matta/Clóvis Ferreira com o segundo

Antes de serem completadas 90 voltas, tinha ocorrido novos abandonos: os carros VW nº 43; Puma nº 74; Camber nº 17; e Karmann Ghia nº 82. O Casari que tinha atingido a quarta colocação, perdeu muito tempo parado na volta 77, caindo para as últimas colocações. A luta pela liderança continuava entre os carros 81, 27, 38 e 47 e os dez primeiros eram: 1º 81 2º 38; 3º 27; 4º 47; 5º 34; 6º 25; 7º 26; 8º 48; 9º 19; e 10º 8.

Ao ser atingida a metade prevista da corrida, ou seja, 504 quilômetros ou 105 voltas, o Protótipo Fúria se mantinha na liderança, ao mesmo tempo em que a Alfa Romeo 27, o Puma 38 e o Bino 47, lutavam pela segunda colocação, o que fazia com que a corrida fosse muito disputada. Restavam na pista nada menos que 39 carros, ou seja, 78% dos carros que largaram, devendo-se registrar que o carro 5, Elgar, continuava na corrida, mas com bem menos que a metade das voltas percorridas pelos líderes.

Nessa altura da corrida notava-se uma luta muito interessante entre a Alfa Romeo nº 25 e o Puma nº 48, “pega” que duraria até o final da prova.

Depois da volta 90, houve apenas mais uma baixa na corrida, a do Lorena VW nº 99 dos brasileiros Waldir Lomazzi/Roberto Faria.

Os vinte primeiros classificados com 105 voltas eram os seguintes: 1º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria FNM nº 81); 2º Toninho da Matta/Clóvis Ferreira (Puma nº 38); 3º Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello (Alfa GTA nº 27); 4º Lian Duarte/Totó Porto Fº (Bino nº 47); 5º Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 25); 6º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 48); 7º Tite Catapani/Piero Gancia (Alfa GTA nº 94); 8º Jorge

Henrique Paul/Luiz Della Pena (VW nº 8); 9º Oswaldo Scagliarini/Tito Passarinho (Torre VW); 10º Ronald Taylor/Líbero César (VW nº 19); 11º Sebastião Venâncio/Régis Campos (AC VW nº 34); 12º Paulo César Lopes/Zeca Castro (Interlagos nº 42); 13º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel Spyder nº 35); 14º Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi (Puma nº 65); 15º Antônio Luiz Carvalho/Evangelos Kouka (VW nº 46); 16º José e Armando Ramos (Alfa GTA nº 23); 17º Flávio Xavier/Roberto Haberfeld (VW nº 90); 18º Luiz Carlos Moraes/Francisco Pinto (Speed Motors VW); 19º Fredy O'Hara/Luiz Terra Smith (Alfa Tornado nº 73); 20º Luiz Estevão/Luiz Barata (Amok VW nº 6).

Na volta 110 começaram os problemas mecânicos com o Bino entrando nos boxes com uma mangueira partida, perdendo várias voltas até o reparo ser efetuado, com o carro retornando à pista na sexta colocação, e na volta seguinte, entrou nos boxes foi o líder, o Fúria com a mesa do distribuidor quebrada. Perdeu muitas voltas e retornou na terceira colocação superado pelo Puma 38 e pela Alfa 27, que a partir de então, passaram a ser os únicos a disputarem a vitória na corrida. No intervalo entre a volta 105 e a 120, o Casari abandonou a prova com problemas na suspensão, se retirando nesse intervalo também os carros nºs 77 (VW Spyder de Chulam/Freitas), e 13 (VW TC de Bernardon/Negri).

Completadas 120 voltas, os vinte primeiros eram os seguintes: 1º Toninho da Matta/Clóvis Ferreira (Puma nº 38); 2º Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello (Alfa GTA nº 27); 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria nº 81); 4º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 48); 5º Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 25); 6º Lian Duarte/Totó Porto Fº (Bino nº 47); 7º Oswaldo Scagliarini/Tito Passarinho (Torre VW); 8º Tite Catapani/Piero Gancia (Alfa GTA nº 94); 9º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel Spyder nº 35); 10º Sebastião Venâncio/Régis Campos (AC VW nº 34); 11º José e Armando Ramos (Alfa GTA nº 23); 12º Jorge Henrique Paul/Luiz Della Pena (VW 8); 13º Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi (Puma nº 65); 14º Ronald Taylor/Líbero César (VW 19); 15º Flávio Xavier/Roberto Haberfeld (VW 90); 16º Luiz Carlos Moraes/Francisco Pinto (Speed Motors VW nº 41); 17º Antônio Luiz Carvalho/Evangelos Kouka (VW nº 46); 18º Fredy O'Hara/Luiz Terra Smith (Alfa Tornado nº 73); 19º Luiz Estevão/Luiz Barata (Amok VW nº 6); 10º Olavo Pires/Ernani Roberto (AC VW nº 69).

O Fúria depois de poucas voltas, novamente parou nos boxes com o mesmo problema, caindo para a sexta colocação e ficando fora da luta pela vitória. Por sua vez o Bino quebrou o coletor de descarga, perdendo muito tempo nos boxes e caindo para a décima colocação.



O pódio sem a presença dos pilotos da Alfa Romeo GTA

Foi então, por volta das 10 horas da manhã que a direção de prova informou aos participantes que a corrida seria encerrada ao meio-dia do domingo, dia 19 de abril. Essa informação que já era sabida na hora da largada foi deixada para ser comunicada bem depois de metade da distância percorrida. Vale lembrar que em nenhum momento foi divulgado qualquer resultado parcial das colocações da prova, ficando as equipes limitadas a verificar suas anotações de voltas e tempo de cada um dos seus carros, sem ter como se posicionar com relação aos demais.

No intervalo entre a volta 120 e a 140, o Fúria parou novamente nos boxes perdendo mais duas posições, o mesmo ocorrendo com o Bino e ficaram fora da prova os carros: 14 (VW Spyder de Rêmulo Consort/Hércules Niége); 26 (Lazzat VW de Fernando Batista/Jefferson Cardoso); 12 (Elgar VW de Enio Garcia/Luiz Cláudio Nasser); 34 (AC VW de Sebastião Venâncio/Régis Campos, que corria entre os primeiros); 70 (Puma dos baianos Lulu Geladeira/José Luiz Bastos); 73 (Alfa Tornado de Fredy O'Hara/Terra Smith).

As posições com 140 voltas eram as seguintes: 1º Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello (Alfa Romeo GTA nº 27); 2º Toninho da Matta/Clóvis Ferreira (Puma nº 38); 3º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (Puma nº 48); 4º Abílio Diniz/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 25); 5º Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria nº 81); 6º Oswaldo Scagliarini/Tito Passarinho (Torre VW nº 33); 7º Tite Catapani/Piero Gancia (Alfa GTA nº 94); 8º Jorge Henrique Paul/Luiz Della Pena (VW nº 8); 9º José e Armando Ramos (Alfa GTA nº 23); 10º Luiz Carlos Sansone/Ari Iasi (Puma nº 65); 11º Lian Duarte/Totó Porto Fº (Bino nº 47); 12º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel Spyder nº 35); 13º Flávio Xavier/Roberto Habersfeld (VW nº 90); 14º Sidney Cardoso/Heitor Palhares (Lorena Porsche nº 20); 15º Antônio Luiz Carvalho/Evangelos Kouka (VW nº 46); 16º Luiz Estevão/Luiz Barata (Amok VW nº 6); 17º Olavo Pires/Ernani Roberto (AC VW nº 69); 18º Haroldo Meira/Oswaldo Silva Fº (VW nº 36); 19º Luiz Carlos Moraes/Francisco Pinto (Speed Motors VW nº 41); 20º Ronald Taylor/Líbero César (VW nº 19).

Pouca coisa ocorreu a partir de então e com 160 voltas, as dez primeiras colocações foram mantidas, e, quando foi atingido o meio-dia, foi baixada a bandeirada de chegada, dando como vencedor, ao Puma nº 38 de Toninho da Matta/Clóvis da Gama Ferreira, depois de ter completado 179 voltas. Esses pilotos, embora surpresos, comemoraram a vitória e foi divulgada uma colocação final, com o Puma 38 em primeiro, a Alfa 27 em segundo, o Puma 48 em terceiro, o Fúria 81 em quarto e a Alfa 23 em quinto.

Imediatamente surgiram protestos, com a equipe Jolly Gancia se recusando a subir ao pódio que ficou limitado aos pilotos dos Pumas 1º e 3º colocados.

Em seguida a Jolly Gancia recorreu do resultado final, ao mesmo tempo em que Luiz Antônio Greco, pela equipe Bino Sandaco pedia a anulação da prova.

Mas dentro dessa desorganização, o Sr. Ramon decidiu entregar os prêmios com base na classificação final que foi divulgada.

No sábado seguinte, dia 25 de abril, me procurou o piloto Paulo César Lopes, avisando que a CBA estava convocando um número de pessoas para que conferissem as papeletas que deram origem ao mapa da corrida, dentre elas eu estava incluído. Fui com o Paulo César até a sede da CBA, que ficava na Quadra 310 Sul, na Asa Sul, em Brasília, onde nos foram entregues as papeletas de passagem dos carros, se não me engano em cinco lotes, a partir dos quais conferimos a ordem de passagem dos carros e fomos preenchendo o mapa da corrida. Ao final dos trabalhos, verificamos que a colocação anteriormente divulgada estava equivocada e que a Alfa Romeo nº 27 tinha completado 180 voltas, ao passo que o Puma 38 tinha completado 179 voltas, uma vez que este recebeu a bandeirada de chegada antes do Alfa e com isso ficou impossibilitado de completar a volta 180.

Comunicado o novo resultado ao Ramon, este pediu sigilo e pouco depois, comunicou ao Sr. Piero Gancia, chefe da Equipe Jolly Gancia, que, como os prêmios já haviam sido distribuídos, não havia como voltar atrás, porém, a pontuação do campeonato seria corrigido, conforme foi publicado na Revista Quatro Rodas. Dessa forma, em poder do novo mapa de classificação, que foi autenticado pela CBA, apresentamos no anexo o resultado real da corrida, que não confere com os divulgados pelos órgãos de imprensa, com a Alfa Romeo 27 em primeiro, o Puma 38 em segundo, o Puma 48 em terceiro, a Alfa Romeo 25 em quarto e o Fúria 81 em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/32](#)



A Alfa Romeo GTA de Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes que venceu a prova.

30 – TORNEIO INGLÊS DE F-FORD – OULTON PARK

No domingo, dia 19 de abril, os brasileiros Francisco Lameirão e Fritz Jordan participaram de provas de Fórmula Ford na Inglaterra. Lameirão foi sétimo colocado no circuito de Oulton Park e Jordan também se classificou em sétimo no circuito de Mallory Park.

31– TORNEIO INGLÊS DE F-FORD – SNETTERTON

Fritz Jordan (Lotus) e Ronald Rossi (Lola) participaram de uma prova de Fórmula Ford no dia 25 de abril no circuito de Snetterton, terminando a na terceira e quarta colocações, respectivamente.

32 – 1ª ETAPA DO BRASILEIRO DE KART

A 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Kart foi disputada no Kartódromo de Vila Velha, na cidade de Ponta Grossa, no Paraná, no dia 26 de abril, apresentando o seguinte resultado:

1 – Categoria 100 cc: 1º René Lotfi (SP) Mini McCulloch – 25 voltas - 21m53s5; 2º Renato Martini (SP) Mini McCulloch – 25 voltas; 3º Ronaldo Ferreira (SP) Mini McCulloch; 4º Paulo Castro (PR) Mini McCulloch; 5º Gabriel Soobhie (SP) Jolly Parilla; 6º “Chaminho” (SP) Mini McCulloch.

2 – Categoria -200/250 cc: 1º Maneco Combacau (SP) Mini Riomar – 25 voltas - 22m16s8; 2º Marcos Cunha (PR) Mini Riomar; 3º Mário Pati Jr. (SP) Mini McCulloch; 4º Celso Frare (PR) Mini Riomar.

3 – Categoria – 125 cc: 1º Carlos Colli Monteiro (PR) Mini Riomar – 25 voltas; 2º Maneco Combacau (SP) Mini Riomar – 25 voltas; 3º José Lotfi (SP) Mini Riomar – 25 voltas; 4º Edson Graczyk (PR) Mini Riomar; 5º Nico (SP) Mini Riomar; 6º Antônio Santos Fº (PR) Mini Riomar.



78 – René Lotfi (Mini McCulloch) vencedor da classe 100 cc; 400 – Carlos Colli Monteiro (Mini Riomar) vencedor da classe 125 cc; e 25 – Maneco Combacau (Mini Riomar) vencedor da classe 250 cc.

33 – GP DE BARCELONA – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

A terceira etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputado no dia 26 de abril no Circuito de Montjuich, em Barcelona, Espanha, o “V GP de Barcelona”.

Iniciada a corrida, Emerson Fittipaldi se colocou entre os primeiros, perseguindo Derek Bell e Henry Pescarolo, juntamente com François Cevert, Jean-Pierre Beltoise e John Watson, logo se livrando desses rivais quando enfrentaram problemas mecânicos nos seus carros.



Derek Bell (Brabham BT30 Ford), vencedor da prova

Mas com o desenrolar da corrida, o motor do carro de Emerson foi perdendo rendimento e com isso o piloto brasileiro não teve como ameaçar as posições dos rivais que iam à sua frente, terminando a prova na terceira colocação o que lhe rendeu mais 4 pontos no campeonato.

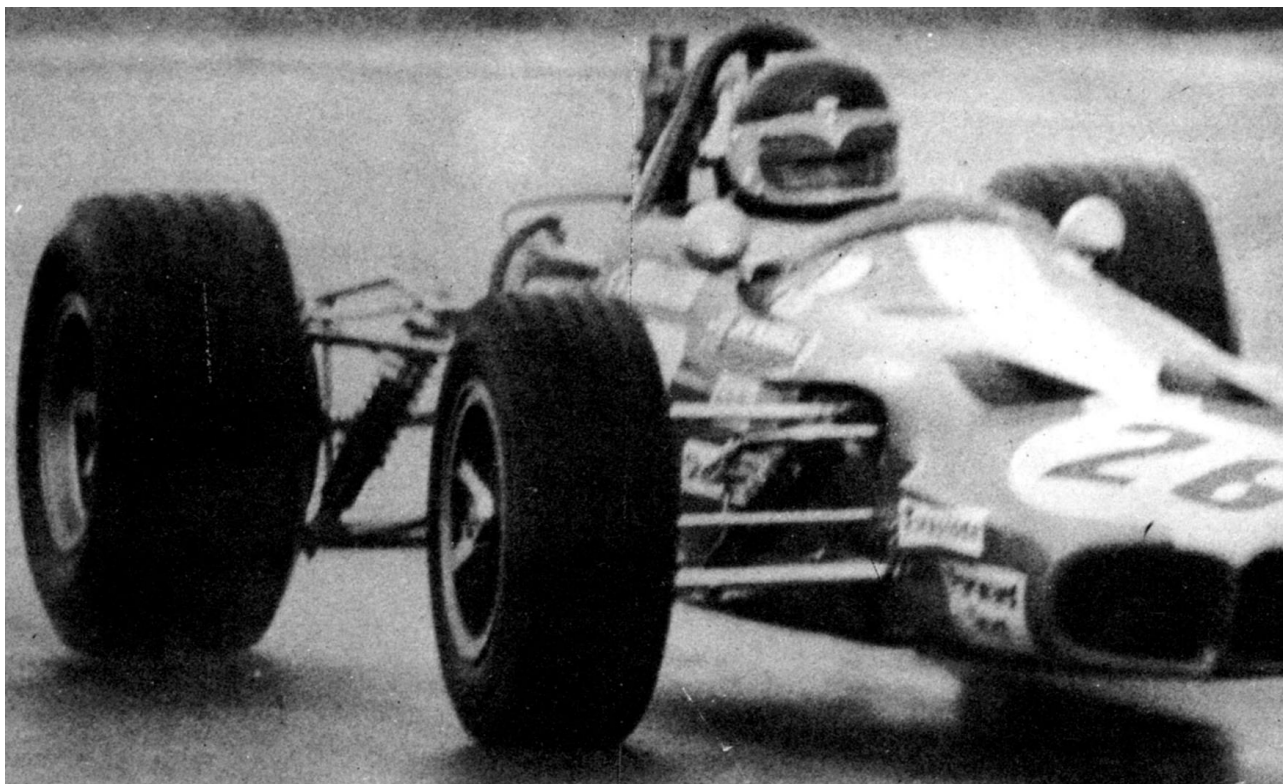
Derek Bell completou 45 voltas em 1h08m07s6, média de 150,205 km/h. O segundo foi Henri Pescarolo, distante 22m3s. Emerson Fittipaldi foi o terceiro com uma volta a menos; o quarto Robbin Widdows e o quinto Dieter Quester, ambos com 44 voltas.

[Ver RESULTADOS 1970/33](#)

34 – 2ª ETAPA DO BRDC INTERNATIONAL TROPHY F-3 (SHELL SUPER)- SILVERSTONE

A segunda etapa do Shell Super Oil British, fazendo parte do BRDC International Trophy, foi disputada no dia 26 de abril no Autódromo de Silverstone, com a participação dos brasileiros José Carlos Pace, que se classificou na quinta colocação e de Wilson Fittipaldi Jr, que terminou a prova em nono. O vencedor foi Dave Walker, que completou 20 voltas em 33m04s6, média de 170,876 km/h. O segundo foi Ian Ashley, o terceiro, e o quarto James Hunt.

[Ver RESULTADOS 1970/34](#)



José Carlos Pace (Lotus 59 Ford)

35 – ETAPA DO TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH

Na etapa do Torneio Inglês de Fórmula Ford, disputado no dia 26 de abril em Brands Hatch, vencida por Geddes Yaetes, os brasileiros terminaram a prova em oitavo (Giu Ferreira), nono (Francisco Lameirão), e décimo (Fritz Jordan).

36 – I ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL SUL-AMERICANO

A Confederação Brasileira de Automobilismo, dentro dos incansáveis esforços do seu presidente Mauro Salles em firmar um acordo com o Automóvel Clube do Brasil, organizou em Interlagos, um Torneio Sul-americano para carros de turismo, nos dias 1, 2 e 3 de maio.

Para o evento foram convidados pilotos argentinos e uruguaios, tendo vindo da Argentina Eduardo Weber/Vicente Edreira (Torino 380W); Juan Billeres/Marcos Pegliere (Torino 380W); Roberto Saenz/Roberto Galuzzi (Fiat 1500); Osvaldo Pagliardi/Marco Gallanti (Peugeot 404); e Frederico West (Alfa Romeo GTJ), e do Uruguai Luiz Etchegoyen/Hector Mera (Alfa Romeo GTJ).

Do Brasil estavam inscritos as quatro Alfa Romeo da Equipe Jolly Gancia, sendo a nº 23 pilotada por José e Armando Ramos; a nº 25 por Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello; a nº 27 por Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr.; e a nº 94 por Piero Gancia/Tite Catapani, e o BMW 2002 de Emerson Maluf/Fausto Dabbur. Eram, portanto apenas 11 carros, do Grupo II da Fia, porém os carros Argentinos não tinham preparação ao nível dos carros nacionais, ficando em nítida desvantagem.

Tendo em vista o pequeno número de inscritos, a Federação Paulista convidou que carros com preparação do Grupo III participassem do evento e, com efeito, foram inscritos três Chevrolet Opala, das duplas Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa, Pedro Victor Delamare/Anísio Campos, e Fábio Crespi/Aurelino Machado, além de dois VW Sedan das duplas José Moraes Neto/Milton Amaral e José Coelho Romano. O nível de preparação desses cinco carros era bem maior que dos demais, com destaque para o carro de Delamare que estava equipado com um motor de 200 HP, dotado de três carburadores Weber 46 e para o Fusca de José Moraes, que nada mais era do que um Fusca todo aliviado, inclusive com o capota rebaixada, um carro que tinha sido utilizado em 1969 pelo carioca Luís Alberto Lima.



Largada da prova, com destaque para: 29 – Hector Mera/Luiz Etchegoyen (Alfa Romeo GTJ); 20 – Marcos Pegliere/Juan Bilceres (Torino 380W); 18 – Vicente Edreira/Eduardo Weber (Torino 380W) e 40 – Roberto Galuzzi/Roberto Saenz (Fiat 1500)

A primeira etapa do Torneio foi disputada na sexta-feira, dia 1º de maio, feriado do dia do trabalho, em duas baterias, cada uma com 10 voltas, e cada uma sendo disputada por um dos pilotos que formavam as duplas.

Iniciada a corrida, o Opala de Pedro Victor Delamare assumiu a ponta, mas essa posição não pôde ser mantida até o final da primeira volta, uma vez que a hélice do motor se soltou e furou o radiador obrigando o piloto se dirigir para os boxes abandonado a bateria.

Com isso, a luta pela liderança passou a ser travada entre o carioca Fábio Crespi (Opala nº 74), Marivaldo Fernandes (Alfa GTA nº 25), Tite Catapani (Alfa GTA nº 94), e Emerson Maluf (BMW 2002).

Um pouco mais atrás lutavam Carlos Sgarbi (Opala nº 51), Armando Ramos (Alfa GTA nº 23), e Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 27),

A partir da quarta volta, Fábio Crespi manteve-se na liderança, muito atacado por Marivaldo Fernandes, que tentava passar nas curvas, principalmente na Ferradura, Sol, Sargento, Laranja, Pinheirinho, Bico de Pato, Mergulho e Junção, com o Opala abrindo vantagem nas retas.

Numa dessas tentativas de ultrapassagem, Marivaldo acabou sendo superado ora por Emerson Maluf, ora por Catapani.

Nas últimas voltas, Marivaldo fez de tudo para tentar passar para a liderança, chegando a colocar duas rodas fora pista, encostando sua Alfa no Opala, até que na última volta, na curva do Pinheirinho, tentou passar por Crespi que não deu passagem, obrigando Marivaldo a travar os pneus numa forte freada. A Alfa foi para cima do Opala e os dois carros rodopiaram e, com isso, Tite Catapani os ultrapassou, se dirigindo para a chegada em primeiro lugar, ficando em segundo Emerson Maluf. Crespi retornou e ficou em terceiro, com Armando Ramos em quarto e Carlos Sgarbi em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/35](#)

Na largada da segunda bateria, não estavam presentes a Alfa Romeo de Marivaldo e o Opala de Crespi, envolvidos no acidente da última volta da primeira bateria, porém estava alinhado, devidamente reparado, o Opala nº 84 que seria pilotado por Anísio Campos e, logo depois da largada, esse carro assumiu a ponta, abrindo vantagem para seus adversários a cada volta. O segundo lugar foi inicialmente ocupado por Fausto Dabbur, ficando em terceiro José Ramos e em quarto Piero Gancia, que não estava à vontade na direção do seu carro, tendo tentado trocar os pneus Pirelli nacionais do seu carro pelos Goodyear do carro de Marivaldo Zambello, o que não foi autorizado pelo diretor da prova, Mário Pati.

Com isso, Dabbur, que corria em segundo, poderia vencer a prova na soma dos tempos, mas para seu azar, a correia do ventilador do BMW partiu-se fazendo com que abandonasse a corrida.

A partir de então, Anísio seguiu firme na frente, seguido por José Ramos e Piero e Fernando Barbosa. Entre os estrangeiros, o melhor colocado foi a Alfa Romeo 1300 cc de Hector Mera.

[Ver RESULTADOS 1970/36](#)



As Alfa Romeo GTA de Tite Catapani/Piero Gancia nº 94 e Marivaldo Fernandes/Emílio Zambello nº 25

Na soma de tempos, Tite Catapani/Piero Gancia ficaram em primeiro lugar; Armando e José Ramos em segundo; Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa em terceiro; Luiz Etchegoyen/Hector Mera em quarto, e Eduardo Weber/Vicente Edreira em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/37](#)

37 – PROVAS PRELIMINARES DO TORNEIO INTERNACIONAL SUL-AMERICANO

No sábado, dia 2 de maio foi realizada a prova de classificação para formação do grid de largada da segunda etapa do Torneio Internacional Sul-americano, as “200 Milhas de Interlagos”, e algumas provas preliminares.

A primeira foi uma corrida para Estreantes e Novatos, disputada em 8 voltas, que foi dominada do início ao fim pelo Opala de Oswaldo de Lucca Filho, que correu sem que sua família tivesse conhecimento, mas seus pais foram avisados e, quando De Lucca chegou triunfante pronto para ser carregado por seus amigos, deu de encontro com seu pai irritado e com sua mãe chorando. Prometendo não correr nunca mais, De Lucca foi levado à sua residência, certamente para mais um sermão. Em segundo lugar chegou Franco Camozzi e em terceiro José Games. Games saiu da pista na primeira volta e caiu para a última posição, mas foi se recuperando de forma espetacular até alcançar essa posição.



O Opala de Oswaldo de Lucca, vencedor da prova de Estreantes e Novatos

Em seguida, foi organizada uma prova de arrancada numa reta de 400 metros, que foi vencida pelo caçula dos irmãos Diniz, o Arnaldo, que pilotou um Chevrolet Corvette Sting Ray com motor de 7.000 cc, atingindo a velocidade de 167,442 km/h. O segundo foi Zeca Giaffone, que correu com um VW Sedan equipado com motor Chevrolet Corvaire de 2.600 cc, com a média de 165,517 km/h. O terceiro foi Arthur Marcioli (Chevrolet Corvette Sting Ray), o quarto Bird Clemente (Opala) e o quinto Anatole Cirello Jr. (VW Sedan 1600).

Terminada a prova de Arrancada, foi disputada mais uma prova para Estreantes e Novatos, dessa feita contando com a participação além dos carros da categoria Turismo, o GT. Sem a participação de Oswaldo de Lucca que tinha sido levado para casa por seus pais, venceu Jacinto Tognato ao volante de um Puma GT VW, que completou dez voltas no tempo de 40m29s8, média de 117,936 km/h. Em segundo lugar ficou José Games e em terceiro Otávio Magri.

Além dessas provas estava programada a realização de uma corrida para carros da recém-criada e já em extinção Fórmula Brasil, com carros da antiga Fórmula Vê, equipados com motor de 1.600 cc. Se apresentaram para a prova quatro concorrentes: Ari Iasi, Angi Munhoz, Otto Willy Jordan e Fredy O'Hara, todos com carros SS VW 1600.

Os quatro participaram de uma corrida em cinco voltas, mas, à noite, quando da entrega dos prêmios, foram informados pelos dirigentes da Federação Paulista que não teriam direito à premiação, pois a corrida foi considerada apenas como uma "demonstração", muito embora tenham cobrado inscrição de todos.

Os resultados não foram divulgados, porém a Revista Autoesporte informou o resultado extraoficial da prova, com Ari Iasi em primeiro, Angi Munhoz em segundo, Otto Willy Jordan em terceiro e Fredy O'Hara em quarto.

[Ver RESULTADOS 1970/38](#)



Ari Iasi, vencedor da prova dos "fórmula".

38 – 200 MILHAS DE INTERLAGOS DO TORNEIO INTERNACIONAL SUL-AMERICANO

No domingo, dia 3 de maio foi realizada a segunda etapa do Torneio, as 200 Milhas de Interlagos e, iniciada a corrida, tomou a ponta a Alfa Romeo GTA nº 25 pilotada por Emílio Zambello, desta feita com o motor melhorado dos 1.600 cc da prova de sexta-feira, para um de 2.000 cc. E foi mantendo um ritmo muito elevado, registrando na segunda volta o melhor tempo do dia, com 3m43s2. Em segundo lugar corria o Opala de Pedro Victor Delamare, seguido pela Alfa Romeo de Piero Gancia, pelo Opala de Sgarbi, pela Alfa Romeo de Leonardo Campana Jr. e pelo Torino de Vicente Edreira.



A largada da prova, com 84 – Pedro Victor Delamare/Anísio Campos (Opala); 94 – Piero Gancia/Tite Catapani (Alfa Romeo GTA) e 25 – Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo GTA) na primeira fila.

Com Zambello 10 segundos à frente, Fábio Crespi passou a ocupar a segunda colocação, quando o Opala de Delamare entrou nos boxes com a polia do virabrequim quebrada. Pelo terceiro lugar lutavam, nessa altura as Alfa de Piero Gancia e de Leonardo Campana.

Os argentinos e uruguaios vinham muito atrasados, com Luiz Etchegoyen/Hector Mera, ao volante da Alfa Romeo de apenas 1300 cc, nº 29 melhores adaptados ao circuito, mas acabou sendo superado pelo Corcel de Totó Porto Fº e pelo Fiat de Roberto Saenz, quando rodou na Curva da Ferradura.

Quando Zambello entregou o volante da Alfa 25 a Marivaldo Fernandes, a vitória estava praticamente garantida, tendo como obstáculo apenas um eventual problema mecânico.

Ao final da prova, alguns concorrentes ameaçaram apresentar um protesto contra a Alfa Romeo que correu na sexta-feira com motor de 1.600 cc e no domingo com motor de 2.000 cc, mas isso acabou não acontecendo, sendo confirmada a vitória da dupla Marivaldo/Zambello, que estabeleceu a média de 130,299 km/h. Em segundo lugar ficou o BMW de Emerson Maluf/Fausto Dabbur, em terceiro a Alfa Romeo

de Piero Gancia/Tite Catapani, em quarto a Alfa Romeo de Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli e em quinto o Opala de Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa.

[Ver RESULTADOS 1970/38](#)



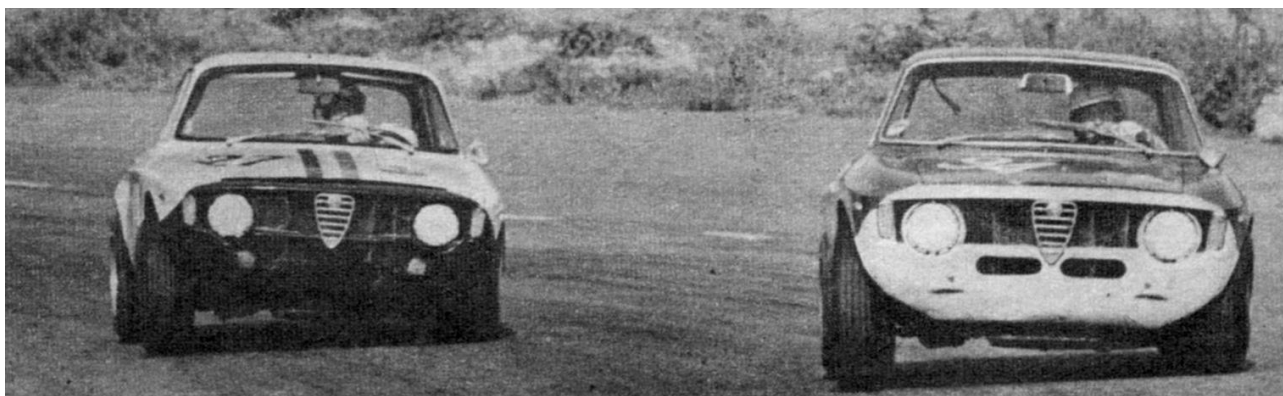
A Alfa Romeo GTA nº 25 de Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes vencedora da prova

39 – RESULTADO DO TORNEIO INTERNACIONAL SUL-AMERICANO

O resultado do Torneio Internacional Sul-americano foi o seguinte:

1 – Grupo II: Campeão: Piero Gancia/Tite Catapani (Alfa Romeo) – 23 pontos; Vice-campeão: Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo) e Emerson Maluf/Fausto Dabbur (BMW) – 18 pontos; 4º Armando e José Ramos (Alfa Romeo) – 17 pontos; 5º Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli (Alfa Romeo) – 9 pontos; 6º Hector Mera/Luiz Etchegoyen (Alfa Romeo) – 8 pontos; 7º Eduardo Weber/Vicente Edreira (Torino) e Roberto Galuzzi/Roberto Saenz (Fiat) – 3 pontos; 9º Juan Billeres/Marcos Peglière (Torino) – 1 ponto.

2 – Grupo III: Campeão – Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Chevrolet Opala) – 30 pontos; Vice-campeão – José Moraes Neto/Milton Amaral (VW 1700) – 16 pontos; 3º Aurelino Machado/Fábio Crespi e Pedro Victor Delamare/Anísio Campos (Chevrolet Opala) – 9 pontos



A dupla Piero Gancia/Tite Catapani (Alfa Romeo GTA nº 94) se sagrou campeã do torneio, carro é visto na foto em luta com a Alfa Romeo GTA nº 27 de Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli.

40 – ADAC EIFFELRENNEN –F-2 - NÜRBURGRING

A tradicional prova Adac Eifelrennen, disputada no Circuito de Nürburgring, em 3 de maio, foi disputada por carros de Fórmula 2 e, na prova de classificação, o brasileiro Emerson Fittipaldi assinalou o quarto tempo, com 8m16s0. O pole-position foi Peter Westbury com 8m10s5, o segundo Jochen Rindt, com 8m12s7, e o terceiro Derek Bell, com 8m15s6.

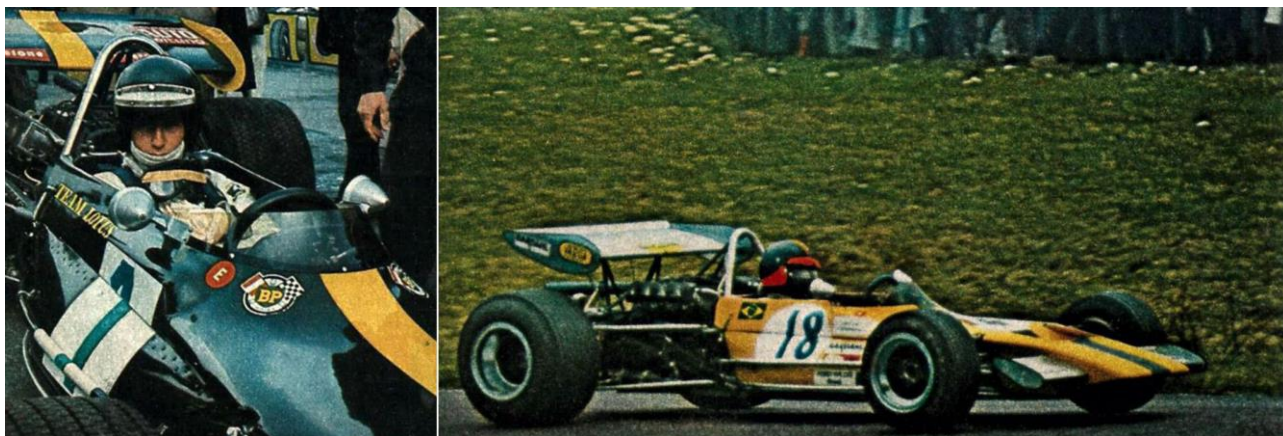
Na segunda prova de classificação, a chuva não permitiu melhora dos tempos e Emerson, que fez o segundo melhor tempo nessa segunda prova, largou em quarto no Grande Prêmio.

Dada a largada, Jochen Rindt assumiu a ponta, com Emerson Fittipaldi em segundo, que era seguido por Derek Bell e Rolf Stommelen.

Emerson manteve a segunda posição até a quinta volta, quando deu uma desgarrada, saiu da pista caindo para a quarta colocação e, embora retornasse fazendo uma excelente corrida, não teve como se recuperar, terminando a prova na quarta colocação.

Rindt venceu com o tempo de 1h23m54s7, média de 163,279 km/h. O segundo foi Derek Bell, distante 20s1. O terceiro foi Rolf Stommelen, o quarto Emerson Fittipaldi e o quinto Peter Westbury.

[Ver RESULTADOS 1970/39](#)

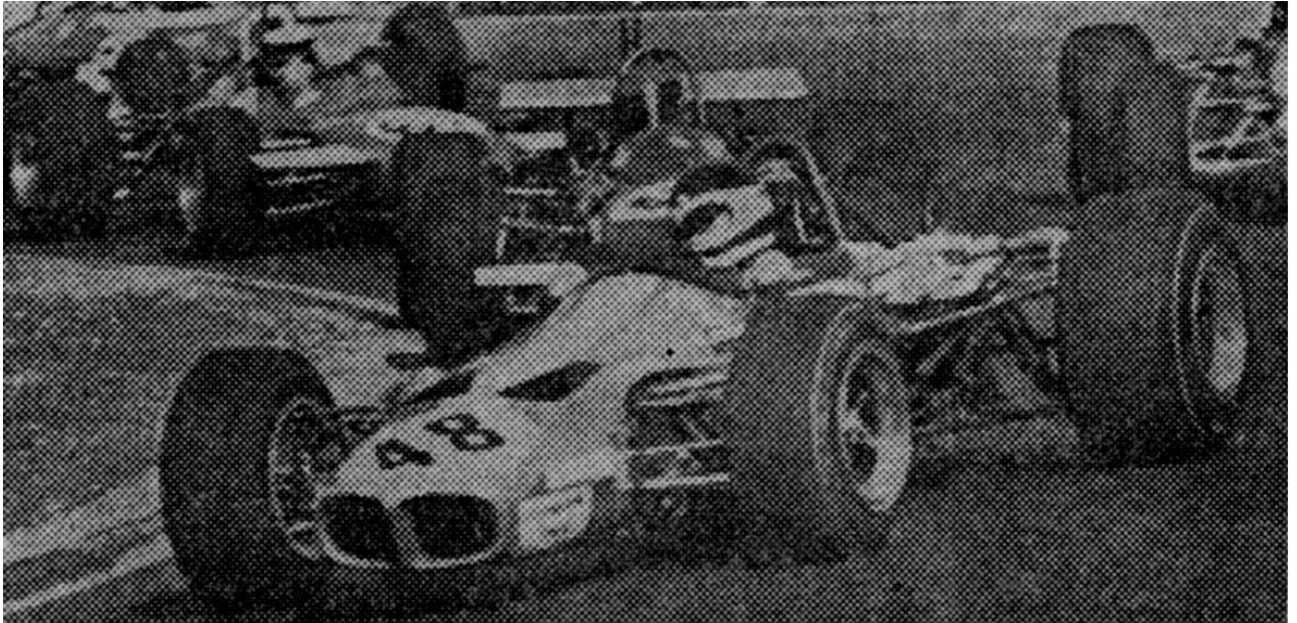


À esquerda, Jochen Rindt (Lotus 69 Ford nº 1), vencedor da prova e à direita Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford nº 18)

41 – 3ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH – F-3 – BRANDS HATCH

No dia 3 de maio foi disputada mais uma etapa do Campeonato “Lombank” de Fórmula 3, na pista de Brands Hatch, com a participação dos brasileiros José Carlos Pace e Wilson Fittipaldi Jr. que terminaram a corrida na terceira e na quarta colocação, demonstrando uma forte evolução em suas participações nas corridas na Inglaterra. Pace foi o pole-position, mas a prova foi vencida por Bert Hawthorne que completou 20 voltas em 17m16s8, média de 138,542 km/h. O segundo foi Steve Matchett, que recebeu a bandeira de chegada a apenas 2/10 de segundo do vencedor. José Carlos Pace, em terceiro, ficou a 8/10 de segundo do terceiro, e Wilson Fittipaldi Jr., o quarto terminou a prova a 2,4 segundos de Pace.

[Ver RESULTADOS 1970/40](#)



José Carlos Pace (Lotus 59 Ford)

42 – ETAPA DO INGLÊS DE F-FORD – LYDDEN HILL

Aproveitando sua viagem à Inglaterra, o carioca Norman Casari participou de algumas corridas da Formula Ford. Para tanto alugou um Titan, com o qual estreou numa corrida disputada no circuito de Lydden Hill, no dia 3 de maio, obtendo um excelente terceiro lugar. O vencedor foi Vern Schuppan (Alexis Mk8) que completou 12 voltas em 9m56s4, média de 116,547 km/h. Em segundo ficou Mike Catlow (Titan Mk6), em terceiro Norman Casari (Titan Mk6) e em quarto Karl Gold (Hawke DKL2A).

43 – GP DE MÔNACO DE F-3

Como preliminar do Grande Prêmio de Mônaco de Fórmula 1, foi disputado no dia 9 de maio, uma corrida de Fórmula 3, organizada em duas baterias de classificação, disputadas em 16 voltas e uma final em 24 voltas.

O brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. tomou parte da primeira bateria de classificação, na qual acabou sofrendo um acidente e ficando fora da disputa da bateria final, que acabou sendo vencida por Tony Trimmer, com o tempo de 38m00s8, média de 119,137 km/h. O segundo foi Jean-Pierre Cassegrain, o terceiro Bev Bond, o quarto Gerry Birrell, e o sexto Richard Scott.

[Ver RESULTADOS 1970/41](#)

44 – ETAPA DO LOMBANK BRITISH DE F-3 – CASTLE COMBE

A quarta etapa do “Lombank British F-3 Championship” foi disputado no dia 9 de maio, no circuito de Castle Combe, com a participação de José Carlos Pace que, largando na pole-position e fazendo a melhor volta da prova, se classificou na terceira colocação. O vencedor foi David Cole que completou 10 voltas em 11m26s0, média de 155,335 km/h. Roger Kelle foi o segundo a dois décimos de distância do vencedor. Pace em terceiro, terminou a 9,6 segundos do segundo colocado. O quarto foi Dick Barker e o quinto Mike Watkins.

[Ver RESULTADOS 1970/42](#)



José Carlos Pace (Lotus 59 Ford)

45 – ETAPA DO TORNEIO GUARDS TROPHY DE F-FORD – CASTLE COMBE

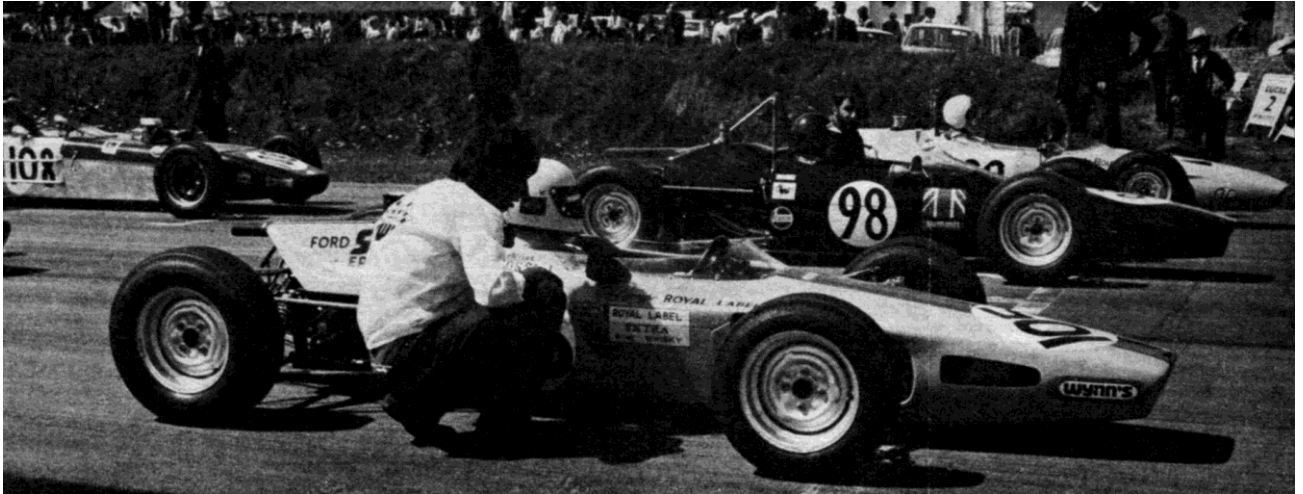
No mesmo evento, de Castle Combe, no dia 9 de maio, o brasileiro Fritz Jordan (Lotus 61M) participou da prova da categoria Fórmula Ford, não tendo terminado a corrida, que foi vencida por Colin Vandervell (Merlyn MK11A), ficando em segundo Geddes Yaetes (Merlyn Mk 11A), e em terceiro Arnê M. (LKotus 61M).

46 – ETAPA DO INGLÊS DE F-FORD – AINTREE

Norman Casari voltou a competir na Fórmula Ford inglesa, dessa feita no dia 10 de maio no Autódromo de Aintree, tendo se classificado na terceira posição. John Hamilton foi o vencedor com seu Merlyn Mk 11A, que completou 15 voltas no tempo de 16m44s4, média de 141,882 km/h. O segundo foi Peter Hull (Merlyn Mk 11A), o terceiro Norman Casari (Titan Mk6), e o quarto J. Jackson (Nike Mk5).

47 – ETAPA DO INGLÊS DE F-FORD – MALLORY PARK

Os brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira correram na Fórmula Ford Inglesa, em Mallory Park, no dia 10 de maio. Além dos dois, o brasileiro Fritz Jordan também participou da prova. Giu (Lola T200) foi o terceiro na largada, lutou pela liderança, fez a melhor volta da prova, mas acabou abandonando faltando duas voltas para o final, quando foi atirado fora da pista ao tentar ultrapassar Rikky Von Opel. O vencedor foi Reg James (Lotus 61), com Peter Hull (Lola T200) em segundo. Ronald Rossi (Lola T200) foi o quarto e Jordan (Lotus 61) terminou a prova na sétima colocação.



Ronald Rossi da Equipe Royal Label

48 – ACORDO ENTRE AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL E CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

No dia 15 de maio foi divulgado um protocolo firmado entre o Automóvel Clube do Brasil e a Confederação Brasileira de Automobilismo, com vistas à regularização da situação internacional do nosso automobilismo. A seguir transcrevemos o referido protocolo:

1. O AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, representado pelo seu Presidente, General Sylvio Américo Santa Rosa e a CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, representada pelo seu presidente, Dr. Mauro Bento Dias Salles, em cumprimento ao disposto na legislação brasileira e regulamentos internacionais de automobilismo e em consonância com o espírito de confraternização reinante, e os altos interesses do automobilismo nacional:

ACÓRDÃO

A lavratura do presente protocolo que propiciará definitivamente a completa regularização do automobilismo brasileiro no campo internacional, nas seguintes condições:

2. Caberá unicamente ao AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, representar junto à “Federation Internationale de l'Automobile” os assuntos relacionados com a circulação internacional do automóvel de turistas, emitindo e garantindo no território nacional os devidos documentos;
3. Caberá unicamente à CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, representar junto à “Federation Internationale de l'Automobile” o desporto automobilístico brasileiro, exercer o poder desportivo quer nacional ou internacional e expedir os documentos desportivos reconhecidos;
4. O AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, tendo em vista que a CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO já procedeu à alteração de seu estatuto, revestindo-o exclusivamente de características desportivas, reformará também o seu Estatuto, adaptando-o às condições legais vigentes, de conformidade ainda com os fins e atividades que desempenha no país;
5. O AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, cede por este protocolo à CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, o poder desportivo internacional emanado da “Federation Internationale de l'Automobile”, configurando por meio desta cessão a renúncia estabelecida no artigo 4º do Estatuto daquela entidade mundial.
6. A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO renuncia nesta data à filiação da “International Road Transport Union”, organismo coordenador da circulação de mercadorias e transporte rodoviário

mundial reconhecida pela ONU e MCE com sede em Genève – Suíça, em favor do AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL.

7. O AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL providenciará o expediente e as comunicações necessárias ao cumprimento deste protocolo à FIA e demais entidades internacionais relacionadas com o assunto.

8. A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO procederá às comunicações devidas à IRU ao Conselho Nacional de Desportos, Conselho Nacional de Trânsito e demais autoridades e entidades competentes.

9. Ao AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL será preservada sua condição de filiada titular da “Federation Internationale de l’Automobile”, competindo à CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, a filiação estabelecida no item 3º do Estatuto daquela entidade mundial, “unicamente para fins desportivos”.

10. A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, face às disposições contidas neste protocolo, compromete-se a defender os interesses do AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, junto ao Conselho Nacional de Trânsito, do qual é membro por força de lei federal, acordando-se que, o representante da CBA será também o representante do ACB para todos os fins e efeitos.

11. A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, providenciará junto ao Conselho Nacional de Trânsito, a autorização que habilita o AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, a emitir os documentos internacionais de circulação previstos no Código Nacional de Trânsito.

12. Enquanto a “Federation Internationale de l’Automobile” não proceder à filiação prevista na cláusula 8, caberá ao AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, a emissão dos documentos internacionais de pilotos e licenças para realização de competições internacionais, mediante expediente prévio da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO.

13. A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, compromete-se a cumprir e fazer cumprir no Brasil, o Código Desportivo Internacional, no momento que for declarada filiada à FIA.

14. Ao AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, fica assegurado o direito para a qualquer tempo ingressar na Federação Carioca de Automobilismo, com todas as prerrogativas de associação fundadora, bem como às sucursais estaduais do ACB nas federações regionais.

15. O presente protocolo formalizado conjuntamente com os documentos complementares necessários ao cumprimento das disposições nela contidas, em ato solene realizado no AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL, com a presença de seus dirigentes e membros dos quadros diretivos da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO, entrará em vigor nesta data, sendo irretratável e irrevogável e por ele responderem moralmente os dois signatários.

General Sylvio Américo Santa Rosa – Mauro Bento Dias Salles.

Em seguida a Confederação convidou todos os presidentes das federações filiadas, para a assinatura do documento de pacificação do automobilismo brasileiro, no dia 26 de maio, na sede do Automóvel Clube do Brasil.

49 – ETAPA DO INGLÊS DE F-FORD – SNETTERTON

No dia 17 de maio, Norman Casari participou de mais uma corrida de Fórmula Ford em Snetterton, se classificando na sexta posição. O vencedor foi John Day (Lotus 41), que completou a prova em 13m57s6, média de 149,906 km/h. Em segundo ficou Rikky Von Opel (Lotus 61), em terceiro P. Crawford (Alexis Mk15), em quarto M. Watson (Alexis Mk18) e em quinto Jarvis (Vixen VB). Ronald Rossi (Lola T200) foi o nono e Giu Ferreira (Lola T200) abandonou a prova.



Giu Ferreira, com Antônio Ferreirinha ao seu lado

50 – ETAPA DO INGLÊS DE F-FORD – SNETTERTON

Em prova de Fórmula Ford disputada no dia 24 de maio em Snetterton, o brasileiro Ronald Rossi (Lola T200) se classificou em quarto lugar.

51 – 24 HORAS DE INTERLAGOS

Com largada às 14:00 horas do sábado, dia 23 e chegada às 14:00 horas do domingo, dia 24 de maio, o Centauro Moto Clube organizou a quarta edição, e que seria a última, das 24 Horas de Interlagos. Essa era uma corrida do Centauro que se contrapunha à sua outra corrida de longa duração, as Mil Milhas, uma vez que, enquanto o regulamento das Mil Milhas previa a Força Livre como preparação, nas 24 Horas, eram admitidos apenas carros da categoria turismo, sendo bem verdade que nessa edição esses carros de turismo deveriam ser de procedência nacional com preparação livre, desde que mantidas as suas características originais.



Dois momentos da largada da prova.

Foram realizadas nada menos que 69 inscrições para uma corrida, cujo grid de largada, por regulamento, estava limitado a 50 carros e, por esse motivo, foi necessária a realização de uma prova de classificação, da qual saiu com a pole-position, o VW 1900 dos mineiros Toninho e Ivaldo da Matta, com o tempo de

3m50s1. O segundo tempo nessa prova ficou com o Opala 6 cilindros de Bird e Nilson Clemente, com o tempo de 3m51s4. Em terceiro ficou o Ford Corcel Bino da Equipe Bino Sandaco, pilotado por Lian Duarte/Totó Porto Filho, com 3m52s2. O quarto foi o Opala de Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (3m53s7), e em quinto Emerson Maluf/Fausto Dabbur (3m53s7).

A largada, ao estilo “Le Mans”, tinha 7 Opala; 2 VW 4P; 3 FNM; 8 Corcel; 1 Dodge; 1 Simca; e 28 VW Sedan, sendo que um dos VW, o carro de “Carcará” /Nilton Guther, acabou não alinhando para a largada, o que fez com que apenas 49 carros largassem.

Iniciada a corrida foi para a ponta o Opala nº 80 pilotado por Bird Clemente, que completou a primeira volta, seguido por Fábio Crespi (Opala nº 74); Carlos Sgarbi (Opala nº 51); Toninho da Matta (VW nº 79); Ciro Cayres (Opala nº 44); Bob Sharp (Opala nº 76); Angi Munhoz (VW nº 48).

Na segunda volta os carros passaram na seguinte ordem: 1º Bird Clemente/Nilson Clemente (Opala nº 80); 2º Fábio Crespi/Dr. Jivago (Opala nº 74); 3º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51); 4º Toninho da Matta/Ivaldo Matta (VW nº 79); 5º Ciro Cayres/Jan Balder (Opala nº 44); 6º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48); 7º Bob Sharp/Aurelino Machado (Opala nº 76); 8º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81); 9º Tite Catapani/Sérgio Mattos (Corcel nº 46); 10º Antônio Sceppa/Ettore Della Santa (VW nº 5); 11º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25); 12º Sérgio Withers/Libânio Cardoso (VW nº 86); 13º Adolpho Troccoli/Roberto Oliveira (VW nº 83); 14º Luiz Terra Smith/Ruggero Peruzzo (FNM nº 67); 15º Lian Duarte/Totó Porto Fº (Corcel nº 47); 16º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30); 17º Nathaniel Townsend/Anésio Hernandez (VW nº 37); 18º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22); 19º José Moraes Neto/Luiz Carlos Moraes (VW nº 93); 20º Johnny Von Christian/Sílvio Casson (VW nº 70); 21º Elvino Divani/Paulo Viscardi (VW nº 55); 22º Eduardo Souza Ramos/Maurício Paes de Barros (VW 4P nº 1); 23º Fausto Wajchenberg/Sílvio Montenegro (VW nº 17); 24º José Lotfi/César Collaneri (VW nº 85); 25º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW 4P); 26º Maurício Chulam Neto/Jorge Freitas (VW nº 77); 27º Walter Gonçalves/Dante Di Camillo (Corcel nº 97); 28º Carlos Alberto Braz/Edgar de Mello Fº (VW nº 87); 29º Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo (VW nº 88); 30º Olavo Pires/Luiz Barata (VW nº 12); 31º Régis Schuch/Nelson Luiz Barro (VW nº 24); 32º José Games/Jacinto Tognato (VW nº 23); 33º Antônio Castro Prado/Antônio Cláudio Tarlá (Corcel nº 65); 34º Francisco Salvatore/Antônio Carlos Pina VW nº 39); 35º João e Rafael De Lorenzo (VW nº 7); 36º Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower (VW nº 72); 37º José Minelli/Omar Corrêa (VW nº 57); 38º Américo Neto/Paulo César Silva (VW nº 36); 39º Luiz Landi/Luiz Zanforlini (Opala nº 2); 40º Leoni Del Debbio/Luiz Carlos Duarte (Opala nº 73); 41º Amândio Ferreira/Carlos Celentano (VW nº 34); 42º Roberto Dal Pont/José Antônio Gontijo (Corcel nº 96); 43º Roberto Haberfeld/Ítalo Adami (VW nº 98); 44º Pedro Scholz/Lício Novais (VW nº 62); 45º Ralph Todd (Corcel nº 40); 46º Celso e Flávio Xavier (VW nº 90); 47º Cleide Vieira/Henrique Denkena (Simca nº 35); 48º Vladimir Soares/Raffaele Rosito (VW nº 52); não passando o Dodge Dart nº 14 de Luiz Carlos Sansone/Luiz Paula Souza que tinha saído da pista e demoraria mais de duas horas para voltar à corrida.

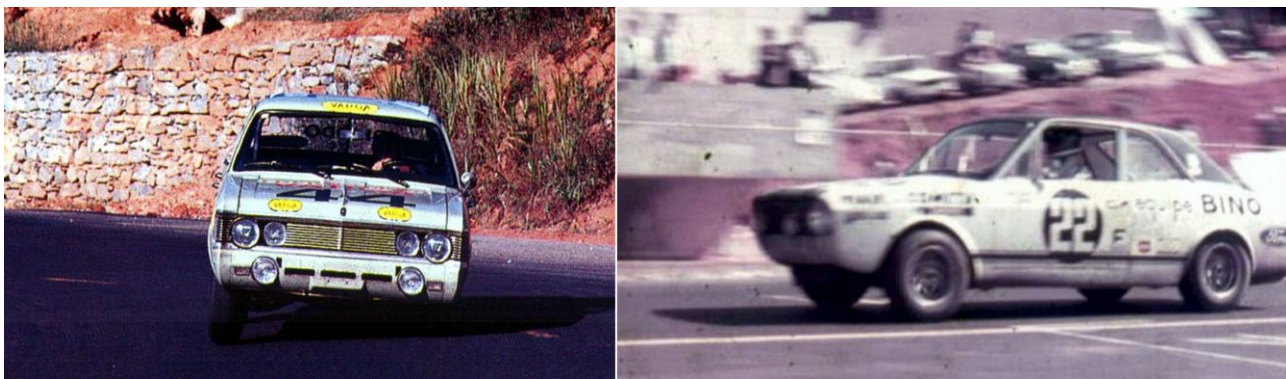
Após essa volta, o VW nº 87 de Brasília, de Carlos Alberto Braz, que formava dupla com o paulista Edgar de Mello Filho foi obrigado a parar nos boxes, pois estava sem freio. Retornou diversas vezes até que, finalmente, trocou o freio traseiro que era de Kombi, por um de VW Sedan.

Ainda nessa volta parou nos boxes o VW nº 37 de Nathaniel Townsend/Anésio Hernandez com vazamento de óleo do motor.

O VW de Toninho da Matta começou a superar os concorrentes que iam à sua frente, atingindo a segunda colocação na quinta volta, com os carros passando pela cronometragem na seguinte ordem: 80 – 79 – 74 – 51 – 48 – 44 – 76 – 81 – 25 – 22 – 46.

O VW nº 24, dos gaúchos Régis Schuch/Nelson Luiz Barro começou a bater recordes de paradas nos boxes. A primeira desistência da corrida foi o VW da Equipe Speed Motors do Rio de Janeiro, que parou na 8ª volta

na Curva do Laranja com o motor batendo biela. Pouco depois abandonou o carro nº 47 de Lian Duarte/Totó Porto Filho. O VW nº 62, pilotado por Lício Novais teve o motor engripado na saída da curva do Pinheirinho e quase provocou acidente, pois ficou parado no meio da pista, num ponto de pouca visibilidade, até que os fiscais o empurraram para o acostamento. O Opala nº 76 de Bob Sharp/Aurelino Machado teve o capô aberto na curva 1, na 13ª volta, parando nos boxes e retornando à prova sem o capô do motor. Na volta 14 Luiz Landi parou nos boxes para recolocar o tubo de gasolina de um dos seus carburadores, que se soltou.



44 – *Ciro Cayres/Jan Balder (Chevrolet Opala) e 22 – Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Ford Corcel Bino)*

Assim, ao ser completada a primeira hora de corrida, ou 15 voltas, a ordem dos primeiros era a seguinte: 1º Bird Clemente (Opala nº 80); 2º Toninho da Matta (VW nº 79); 3º Angi Munhoz (VW nº 48); 4º Fábio Crespi (Opala nº 74); 5º Carlos Sgarbi (Opala nº 51); 6º **Ciro Cayres (Opala nº 44)**; 7º Jayme Silva (FNM nº 81); 8º Emílio Zambello (FNM nº 25); 9º Luiz Terra Smith (FNM nº 67); 10º Emerson Maluf (VW 4P nº 10).

Na 19ª volta começaram os problemas para o VW nº 79, que corria na segunda colocação que parou nos boxes com um cabo de vela solto. Nessa mesma volta, a equipe Bino perdeu mais um participante, quando o Corcel nº 46, de Tite Catapani/Sérgio Mattos parou nos boxes para completar o óleo do motor, retornando, mas tendo o motor fundido antes de completar outra volta.

Pouco depois, Da Matta retornou aos boxes, onde ficou parado por cerca de 9 minutos, com o motor falhando.

A segunda hora da corrida foi completada com os carros obedecendo a seguinte ordem: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 29 voltas; 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48) – 28 voltas; 3º Fábio Crespi/Dr. Jivago (Opala nº 74) – 28 voltas; 4º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51) – 28 voltas; 5º **Ciro Cayres/Jan Balder (Opala nº 44) – 28 voltas**; 6º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 28 voltas; 7º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 27 voltas; 8º Luiz Terra Smith/Ruggero Peruzzo (FNM nº 67) – 27 voltas; 9º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22); 10º Bob Sharp/Aurelino Machado (Opala nº 76).

Entre a segunda e a terceira hora ocorreram muitas alterações entre os primeiros, embora o Opala 80 continuasse firme na ponta, com o VW 48 em segundo, fazendo com que as colocações fossem as seguintes: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 44 voltas; 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48) – 43 voltas; 3º **Ciro Cayres/Jan Balder (Opala nº 44) – 43 voltas**; 4º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 42 voltas; 5º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51) – 42 voltas; 6º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW 4P nº 10) – 42 voltas; 7º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 41 voltas; 8º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30) – 41 voltas; 9º Eduardo Souza Ramos/Maurício Paes de Barros (VW 4P nº 1) – 41 voltas; 10º Adolpho Troccoli/Roberto Oliveira (VW nº 83) – 41 voltas.



72 – Luiz Evandro Águia/Stanley Ostrower e 88 – Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo.

Antes da 5ª hora da prova, o principal registro foi o Opala de Cayres/Balder ter perdido uma roda traseira, fazendo com que perdesse 1h05m nos reparos de substituição do eixo traseiro, caindo para a 32ª posição. Com 70 voltas percorridas, a ordem era a seguinte: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 82); 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48); 3º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51); 4º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81); 5º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25); 6º Bob Sharp/Aurelino Machado (Opala nº 76); 7º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW 4P nº 10); 8º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22); 9º Luiz Landi/Luiz Zanforlin (Opala nº 2); 10º Eduardo Souza Ramos/Maurício Paes de Barros (VW 4P nº 1).

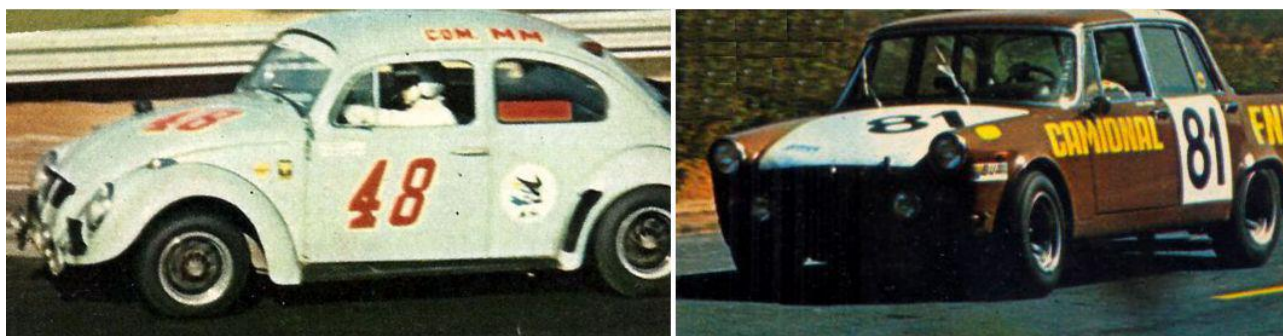
Durante o período noturno da prova começaram os acidentes. O primeiro envolveu o VW nº 55 de Elvío Ringel/Paulo Viscardi que, quando Ringel se preparava para ir para os boxes entregar o carro ao seu companheiro, capotou na curva do Sol. Felizmente o piloto teve apenas a fratura de um dos braços quando foi atirado fora do carro, pois estava com o cinto de segurança solto. O VW 79 dos primos Toninho e Ivaldo da Matta acabou abandonando com problemas de pressão de óleo e câmbio.

Com 105 voltas completadas, pouco mais de 7 horas de corrida, a classificação da prova era a seguinte: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80); 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48); 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81); 4º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51); 5º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25); 6º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW nº 10); 7º Bob Sharp/Aurelino Machado (Opala nº 76); 8º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22); 9º Luiz Landi/Luiz Zanforlin (Opala nº 2).

Pouco depois, na curva 2, o Opala nº 2, pilotado por Luiz Landi, que ocupava a 8ª colocação teve um pneu traseiro furado e capotou. Auxiliado pelos assistentes, o carro retornou à prova, mas acabou abandonando. Por volta das 3 horas da madrugada, as posições de liderança passaram por poucas modificações, com o Opala dos irmãos Clemente firmes na liderança, mantendo uma volta de vantagem para o Fusca dos piracicabanos Angi Munhoz/Freddy Giorgi. Um carro que vinha se destacando e chamando a atenção era o VW de 4 portas de Emerson Maluf/Fausto Dabbur que aos poucos ia se posicionando nas primeiras colocações, com os carros completando 182 voltas na seguinte ordem: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 182 voltas; 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48) – 181 voltas; 3º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51) – 176 voltas; 4º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 176 voltas; 5º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW nº 10) – 174 voltas; 6º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 174 voltas; 7º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22) – 174 voltas; 8º Maurício Chulam

Neto/Jorge de Freitas (VW nº 77); 9º Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo (VW nº 88); 10º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30).

Ao amanhecer, o Dodge Dart, pilotado por Sansone, bateu na traseira do VW nº 12 dos brasileiros Olavo Pires/Luiz Barata. Os pilotos nada sofreram mas os dois carros ficaram bastante danificado, porém o Dodge continuou na corrida, embora muito atrasado, até receber a bandeirada de chegada.



48 – Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW Sedan) e 81 – Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM 2150)

Às 6 horas da manhã, as colocações eram as seguintes: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 210 voltas; 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48) – 209 voltas; 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 202 voltas; 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW nº 10) – 200 voltas; 5º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51) – 199 voltas; 6º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22) – 198 voltas; 7º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 197 voltas; 8º Maurício Chulam Neto/Jorge de Freitas (VW nº 77); 9º Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo (VW nº 88); 10º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30).

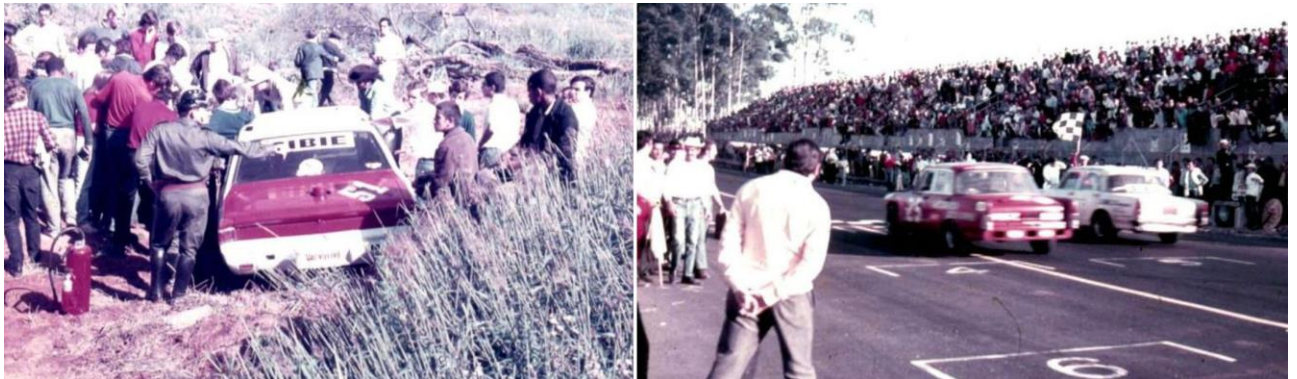
Nesse momento o vice-líder, o VW nº 48, de Angi Munhoz/Freddy Giorgi, que estava a apenas uma volta do líder entrou nos boxes soltando fumaça do motor, na volta 216. Perdeu dois minutos para recolocar a polia do motor que havia se soltado, com isso perdendo mais uma volta e ficando a duas do líder. O seu chefe de equipe, Miguel Crispim ficou apreensivo quando o carro entrou novamente nos boxes na volta 221, com o mesmo defeito, perdendo mais 1 minuto e 10 segundos para o reparo e colocação de óleo que vazara em grande quantidade. E o fato se repetiu na 229ª volta deixando a equipe desesperada. Com os problemas do carro 48, os boxes dos carros 10 (VW) e 81 (FNM) orientaram seus pilotos para andarem mais rápido na tentativa de passar o 48.

Outro carro que estava entre os líderes que passou a ter problemas foi o Opala nº 51 de Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa que parou nos boxes para verificação da suspensão dianteira, aproveitando para substituir os pilotos, saindo Barbosa e entrando Sgarbi. Na volta 235 o VW nº 48 parou novamente para trocar a polia do motor e reabastecer de óleo. Pouco depois o Opala 51 entrou nos boxes com uma bandeja da suspensão dianteira quebrada, sendo necessário soldá-la.

Assim, na volta 245, as colocações eram as seguintes: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 245 voltas; 2º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48) – 241 voltas; 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 239 voltas; 4º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW nº 10) – 239 voltas; 5º Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa (Opala nº 51) – 234 voltas; 6º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues F (Corcel nº 22) – 234 voltas; 7º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 232 voltas; 8º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30) – 224 voltas; 9º Maurício Chulam Neto/Jorge de Freitas (VW nº 77) – 223 voltas; 10º Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo (VW nº 88) – 223 voltas.

O vice-líder teve que parar novamente na volta 257 para trocar outra polia, com Crispim desconfiando que a carcaça do motor estivesse empenada, entretanto, as esperanças se renovaram quando em seguida o líder

entrou nos boxes, mas estava tudo em ordem, saiu Nilson e entrou Bird enquanto os mecânicos reabasteceram o carro, com combustível, óleo, água do radiador, limpeza do para-brisa e troca de dois pneus dianteiros, com o carro retornando à corrida depois de 3 minutos e 13 segundos.



À esquerda o Opala nº 51 de Carlos Sgarbi/Fernando Barbosa depois de se acidentarem e, à direita, a chegada dos FNM 2000 JK de Piero Gancia/Emílio Zambello (25) e Ruggero Peruzzo/Luiz Terra Smith.

Foi então que Jayme Silva que tinha enfrentado até então qualquer problema no seu FNM 2150 nº 81 e que ocupava a terceira colocação parou na Curva da Ferradura. O piloto desceu do carro deu uma balançada nele e retornou ao volante, entrando nos boxes avisando que tinha ficado sem gasolina. Com Ugo Gallina ao volante, o carro partiu na perseguição do VW 48 que parou novamente nos boxes para colocar mais óleo no motor, aproveitando para trocar de piloto, entrando Angi Munhoz, perdendo 1 minuto e 43 segundos. Ao completar 267 voltas, o VW nº 10 que ocupava a quarta colocação entrou nos boxes com o motor rateando por falta de gasolina. Foi reabastecido e saiu pilotado por Fausto Dabbur, depois de perder 1 minuto e 4 segundos com a parada. Pouco depois o VW 72 de Luiz Evandro Águia levou um toque de Ugo Gallina e passou direto na Curva do Pinheirinho. O piloto nada sofreu, mas o carro ficou bastante avariado, retornando mais tarde, depois de perder muito tempo nos reparos. O Opala nº 51, então pilotado por Fernando Barbosa, quebrou o cubo da roda passando direto na curva do Sol. O piloto nada sofreu, mas com a frente destruída, o carro fica fora da corrida. Pouco depois Piero Gancia entrou nos boxes com o FNM nº 25 que foi reabastecido e voltou à corrida pilotado por Emílio Zambello que partiu na perseguição do Corcel nº 22 que estava em quinto lugar com uma volta de vantagem. A próxima ocorrência que merece destaque foi a nova parada do VW 48, que perdeu 6 minutos para colocar óleo e trocar os quatro pneus. Essa parada que custou uma volta e meia. O Opala nº 76, pilotado por Bob Sharp, teve problemas de freios e uma roda dianteira ficou travada na curva da Ferradura, obrigando o piloto a usar toda a sua perícia para controlar o carro.

Às 11 horas da manhã, faltando 5 para o final da prova, Luiz Antônio Greco pediu à equipe técnica da Pirelli para montar pneus Pirelli Super Sport importado, parecendo que Greco queria ter reservas para lutar com o FNM de Zambello/Gancia, pelo quinto lugar. Foi então que o boxe da Bino entrou em pânico, quando Cláudio Daniel Rodrigues Fº entrou antes do tempo, quando os pneus ainda não estavam prontos para a troca, mas logo chegaram, foram colocados no carro, partindo Pedro Victor Delamare ao volante depois de perder 5 minutos e 40 segundos com a parada.

Na volta 293 o líder parou novamente para reabastecer e trocar as pastilhas de freio, retornando com Nilson ao volante. Quatro voltas depois o VW nº 48 parou, reabasteceu de gasolina e óleo e retornou com Freddy Giorgi que não conseguiu passar da Curva do "S", com a engrenagem do comando de válvulas partida.

A partir de então, o FNM nº 81 de Jayme Silva/Ugo Gallina e o VW nº 10 de Emerson Maluf/Fausto Dabbur passaram a disputar a segunda colocação.

Às 12 horas e 30 minutos, a ordem dos carro era a seguinte: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 304 voltas; 2º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 296 voltas; 3º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW nº 10) – 296 voltas; 4º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22) – 293 voltas; 5º Angi Munhoz/Freddy Giorgi (VW nº 48) – 291 voltas (tinha abandonado a corrida); 6º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 291 voltas; 7º Maurício Chulam Neto/Jorge de Freitas (VW nº 77) – 284 voltas; 8º Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo (VW nº 88) – 284 voltas; 9º Ciro Cayres/Jan Balder (Opala nº 44) – 272 voltas (em espetacular recuperação depois de perder mais de uma hora parado no início da corrida); 10º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30) – 272 voltas.



O VW 4 Portas de Fausto Dabbur/Emerson Maluf, que se classificaram em segundo.

Nessa altura da corrida, a luta não se limitava à pista, mas também nos boxes, pois a diferença entre os carros eram suficientemente pequenas para se perder uma colocação numa parada demorada. Na volta 313 entrou nos boxes o VW nº 10, perdendo apenas 40 segundos para reabastecer de gasolina e óleo e trocar de piloto entrando Fausto Dabbur. O Corcel nº 22 fez o mesmo, partindo Cláudio Daniel Rodrigues Fº ao volante depois de ficar parado por 2 minutos e 22 segundos. Na volta 325 o líder parou, ficando nos boxes por 1 minuto e 18 segundos, para reabastecimento, assumindo o comando Bird Clemente. Três voltas depois foi a vez do 81 parar e, nessa parada, perder o segundo lugar depois de perder 2 minutos e 37 segundos para reabastecer, trocar pneus e assumir o volante Ugo Gallina. Quando retornou estava em terceiro. Duas voltas depois foi a vez do FNM nº 25 entrar nos boxes, trocou o esticador da correia de ventilação, mas esqueceram de colocar água no radiador, saindo Piero Gancia e assumindo Emílio Zambello, perdendo apenas 57 segundos, com Piero avisando aos pilotos que o motor do carro estava aquecendo

Ao serem atingidas 334 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Bird e Nilson Clemente (Opala nº 80) – 334 voltas; 2º Emerson Maluf/Fausto Dabbur (VW nº 10) – 327 voltas; 3º Jayme Silva/Ugo Gallina (FNM nº 81) – 327 voltas; 4º Pedro Victor Delamare/Cláudio Daniel Rodrigues Fº (Corcel nº 22) – 320 voltas; 5º Emílio Zambello/Piero Gancia (FNM nº 25) – 320 voltas; 6º Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo (VW nº 88) – 311 voltas;

7º Maurício Chulam Neto/Jorge de Freitas (VW nº 77); 8º Ciro Cayres/Jan Balder (Opala nº 44); 9º César Collaneri/José Lotfi (VW nº 85); 10º Paulo Gomes/Sérgio Louzada (Corcel nº 30).

O FNM de Emílio Zambello teve que parar nos boxes na volta 347 para reabastecer o radiador de água, retornando com Piero que tinha poucas chances e alcançar o Corcel nº 22. O carro nº 88 dos brasileiros Alex Dias Ribeiro/Zeca Vassalo, que corria na sexta posição teve que abandonar com o motor fundido. Ao faltarem seis voltas, Bird Clemente entrou nos boxes, perdendo apenas 5 segundos para Bird ceder o volante ao seu irmão Nilson que recebeu a bandeirada de chegada em primeiro lugar. Foi uma vitória espetacular, pois não temos registro de uma outra corrida com 24 horas de duração, que um mesmo carro tenha liderado todas as voltas da corrida. O segundo foi o VW 4 Portas de Emerson Maluf/Fausto Dabbur, o terceiro o FNM 2150 de Jayme Silva/Ugo Gallina, o quarto Corcel Bino de Pedro Delamare/Cláudio Daniel e o quinto o FNM JK de Emílio Zambello/Piero Gancia.

[Ver RESULTADOS 1970/43](#)



O Opala vencedor da prova, pilotado por Bird e Nilson Clemente.

52 – 3ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F-3 - THRUXTON

A 3ª Etapa do Forward Trust British F3, disputada no dia 24 de maio no autódromo de Thruxton, teve uma empolgante luta entre oito pilotos que fez a plateia vibrar. Desde a largada os pilotos lutaram pela vitória com entusiasmo. José Carlos Pace esteve em várias posições durante a corrida, terminando na quarta. O vencedor foi Richard Scott, com 10 voltas em 14m03s0 – 161,893 km/h; o segundo foi Bev Bond e o terceiro Bert Hawthorne.

[Ver RESULTADOS 1970/44](#)

53 – XV PRÊMIO DE PARIS – 6ª ETAPA DO CAMPEONATO FRANCÊS DE F-3

No XV Prêmio de Paris, 6ª Etapa do Campeonato Francês de Fórmula 3, disputado no Autódromo de Linas-Monthléry, na proximidades de Paris, dia 24 de junho, o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. classificou-se em sexto lugar. O vencedor foi o francês Jean-Pierre Jaussaud, que completou 25 voltas em 38m50s7, média de 130,133 km/h. O segundo foi Jean-Luc Salomon, o terceiro Bob Wollek, o quarto François Migault e o quinto Lionel Noghes.

[Ver RESULTADOS 1970/45](#)



Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59 Ford nº 7)

54 – 400 QUILÔMETROS DE JOAÇABA – PROVA FRANCISCO LINDNER

Os 400 Quilômetros de Joaçaba, “Prova Francisco Lindner”, foram disputados no dia 24 de maio de 1970, no circuito de terra “Autódromo do Sargento José Luiz Lopez”, com 3.350 metros de extensão, sendo vencido pela dupla Tito Rocha Filho/Kurt Lindner, ao volante de um Volkswagen Sedan de 1.800 cc, que completaram 120 voltas. Em segundo lugar ficaram os gaúchos Janjão Freire/Fernando Esbróglío (VW Sedan 1600), com 118 voltas, em terceiro Abílio Weiand/Décio Michel (Ford Corcel), com 118 voltas, em quarto Antônio Carlos Monteiro/Vladimir Soares (VW Sedan 1600), com 117 voltas, e em quinto Almir Valandro (VW Sedan 1600) com 109 voltas.



41 – Vladimir Soares/Nico Monteiro e 7 – Kurt Lidner/Tito Rocha Filho

55 – XVIII LONDON TROPHY – F2 – CRYSTAL PALACE

O XVIII London Trophy de Fórmula 2 foi disputado no dia 25 de maio no circuito londrino de Crystal Palace, contando com a participação do brasileiro Emerson Fittipaldi.

A prova foi dividida em duas baterias com 20 voltas cada uma, destinadas a classificar os oito primeiros, que disputariam a prova propriamente dita, que foi disputada em 50 voltas pelo circuito de 2.237 metros.

Na primeira bateria o vencedor foi Jackie Stewart, ficando em segundo lugar François Cevert e em terceiro Carlos Reutemann.

A segunda bateria foi dominada por Jochen Rindt, com Emerson Fittipaldi terminando da quarta colocação. O segundo foi Clay Regazzoni e o terceiro Andrea de Adamich.

Com os dezesseis mais bem classificados nas duas baterias, foi dada a largada para a prova final, com Jochen Rindt assumindo a liderança, com o suíço Clay Regazzoni em segundo, Jackie Stewart em terceiro, François Cevert em quarto, o italiano Andrea de Adamich em quinto e Emerson Fittipaldi em sexto.

O ritmo da corrida era muito elevado, com os três primeiros se distanciando dos demais, mantendo as posições até a 23ª volta, quando Stewart conseguiu superar Regazzoni, após várias tentativas frustradas.

Enquanto Stewart tentava passar por Regazzoni, Emerson fazia o mesmo em relação a De Adamich, conseguindo fazê-lo na 20ª volta, na curva "Ramp Bend". Nessa disputa, os carros de Emerson e de Cevert se tocaram, com o francês perdendo o controle e batendo contra o muro, perdendo, no acidente, as duas rodas do lado esquerdo do seu carro. Com isso, o brasileiro passou a ocupar a quarta colocação.

Na metade da corrida, Rindt que havia registrado a melhor volta da prova com o tempo de 49s6/10, teve um problema de alimentação no motor do seu carro fazendo-o desistir da corrida.

Com isso, a liderança caiu no colo de Stewart que venceu a prova com Regazzoni em segundo e Emerson em terceiro, Adamich em quarto e Graham Hill em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/46](#)



A largada da prova com Regazzoni. Rindt e Stewart na primeira fila.

56 – XXIV BRITISH EMPIRE TROPHY – 14ª ETAPA DO SHELL CHAMPIONSHIP F-3 – OULTON PARK

Depois de obter o terceiro lugar na segunda bateria de classificação, José Carlos Pace terminou na quarta colocação o XXIV British Empire Trophy, disputado no dia 25 de maio, no autódromo de Oulton Park, e valendo para a 14ª Etapa do BRSCC Motor Sport – Shell Super Oil British F3 Championship.

A vitória pertenceu a Bev Bond, que completou 30 voltas em 51m27s6, média de 155,410 km/h, derrotando James Hunt por apenas 1/10 de segundo. O terceiro foi Tony Trimmer.

[Ver RESULTADOS 1970/47](#)

57 – PACIFICAÇÃO DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO

Como estava programado, o protocolo de pacificação do automobilismo brasileiro, foi assinado pelo Automóvel Clube do Brasil e a Confederação Brasileira de Automobilismo, no dia 26 de maio, na sede do Automóvel Clube, na Rua do Passeio, no Rio de Janeiro, que foi remetido à FIA, para homologar a filiação da CBA, apenas na esfera do automobilismo esportivo.

58 – 4ª ETAPA DO BARC FORWARD TRUST CHAMPIONSHIP – F3 - SILVERSTONE

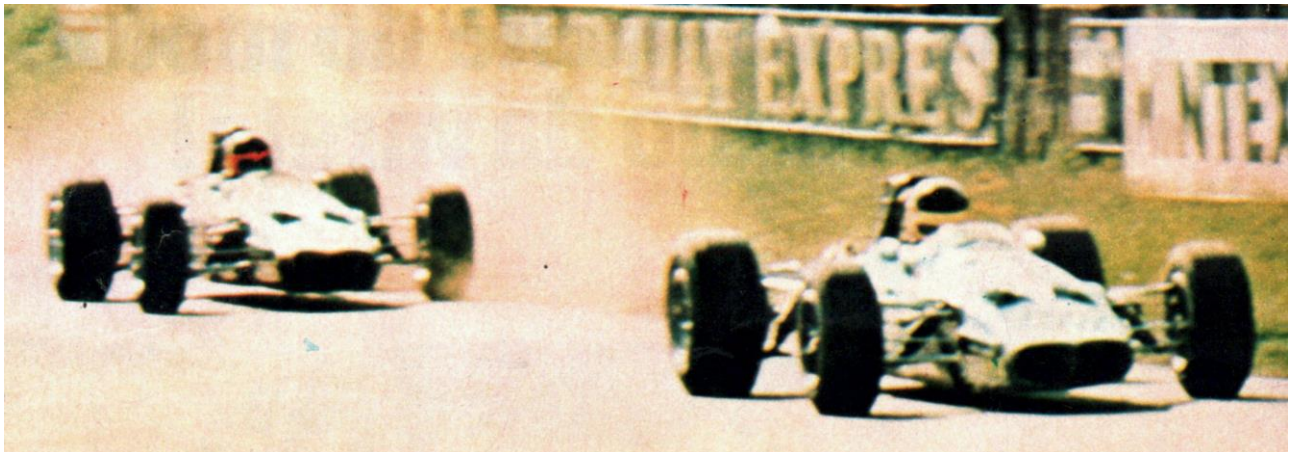
Na quarta etapa do BARC Forward Trust Championship de Fórmula 3, disputado no dia 31 de maio em Silverstone, os brasileiros Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace deram um verdadeiro show de pilotagem conquistando as duas primeiras colocações da prova.

Já na prova de classificação, José Carlos Pace conquistou a pole-position, com o tempo de 1m01s0, e com Wilsinho ficando com a segunda posição, com o tempo de 1m01s4, ficando em terceiro o norte-americano Steve Matchett, e em quarto o australiano Dave Walker.

Na corrida, José Carlos Pace foi melhor que Wilsinho na largada, mas nenhum dos dois liderou a primeira volta, que teve Steve Matchett na frente, José Carlos Pace em segundo, Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro, Dave Walker em quarto, Mike Keens em quinto, Roger Keele em sexto, e Ken Sedgley em sétimo.

A luta pela liderança entre os três pilotos durou até a quinta volta, quando os brasileiros passaram quase ao mesmo tempo por Matchett, com Wilson Fittipaldi Jr. em primeiro e José Carlos Pace em segundo e os dois pilotos chegaram à última curva dando tudo que podiam e, freando além do limite e, na tentativa de ultrapassar Fittipaldi, José Carlos Pace não conseguiu evitar uma rodada que permitiu a Wilsinho vencer tranquilamente a prova. Para Pace restou o consolo de registrar o novo recorde de volta para a categoria, com o tempo de 1m01s0. O terceiro foi Steve Matchett, o quarto Dave Walker, e o quinto Mike Keens.

[Ver RESULTADOS 1970/48](#)



Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace em luta durante a prova de Silverstone.

59 – 5ª ETAPA DO SHELL SUPER OIL BRITISH CHAMPIONSHIP – F3 - SILVERSTONE

A quinta etapa do Shell Super Oil British de F-3, o AMOC Martini International Trophy, foi disputada no dia 6 de junho no Autódromo de Silverstone e vencida por Mike Beuttler, com José Carlos Pace conquistando a terceira colocação na prova. Wilson Fittipaldi Jr., que também participou da prova abandonou com problemas mecânicos. Beuttler completou 25 voltas em 40m54s4, média de 172,710 km/h. O segundo foi Dave Walker que recebeu a bandeirada de chegada a apenas dois décimos de segundo do vencedor. Pace, em terceiro terminou a corrida a dois décimos do segundo. O quarto foi Bev Bond e o quinto Cyd Williams.

[Ver RESULTADOS 1970/49](#)

60 – 5ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH – F3 - THRUXTON

Nova vitória brasileira, na Inglaterra, ocorreu no dia 7 de junho, na disputa da 5ª Etapa do Lombank British F-3, disputado em Thruxton. O autor da performance foi José Carlos Pace, com Wilson Fittipaldi Jr. tendo conquistado a quinta colocação. Pace completou 10 voltas em 13m59s6, média de 162,549 km/h, ficando em segundo Dave Walker, em terceiro Bev Bond e em quarto Steve Matchett.

[Ver RESULTADOS 1970/50](#)



José Carlos Pace