

1971 – PARTE I

1 – CEM MILHAS DE TARUMÃ

Se aproveitando da presença dos carros que participaram da Copa Brasil em Interlagos, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul organizou, no dia 3 de janeiro, uma prova no recém-inaugurado autódromo de Tarumã e, juntamente com essa prova, foram disputadas as últimas etapas do campeonato gaúcho.

E nesse longo programa, a primeira corrida disputada foi destinada aos pilotos estreados e novatos, com largada às 10,30 horas. Júlio Tedesco, pilotando um Opala de 6 cilindros tomou a dianteira seguido pelo FNM 2150 de Arino Panato, e pelos Volkswagen de Sérgio Blauth e Cezar Pegoraro. Antes de ser completada a sexta volta, Arino Panato rodou na curva 1 abandonando a prova, que foi vencida por Tedesco, que completou 20 voltas no tempo de 31m44s2, média de 114,038 km/h. Em segundo lugar ficou Sérgio Blauth, em terceiro Cezar Pegoraro, em quarto Dirceu Carvalho e em quinto Ubirajara Sfogia.

Em seguida foram disputadas as provas válidas para o campeonato gaúcho, inicialmente com a classe até 1.300 cc, com Décio Michel, ao volante de um Ford Corcel, vencendo a prova de ponta a ponta. Restou ao público vibrar com a disputa pelo segundo lugar entre o VW de Maurício Rosemberg e o Corcel de Elói Heinz, com os dois pilotos se revezando até o final da prova, com vantagem final para Rosemberg. Com o resultado, Décio Michel sagrou-se campeão gaúcho da classe até 1.300 cc.

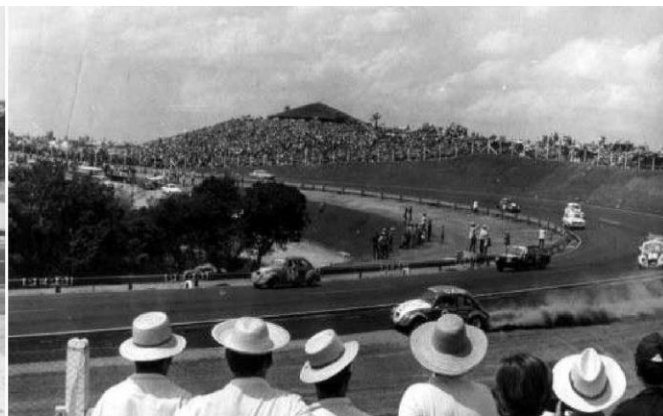
A prova para a classe de 1.301 a 1.600 cc, tinha como maiores atrações, as presenças de Fernando Esbróglgio, Aldo Costa e o retorno de Raffaele Rosito, Vitório Andreatta e Cláudio Mueller.

Iniciada a prova, Esbróglgio assumiu a ponta seguido de perto por Rosito, que na segunda volta, tomou a liderança. Mas o carro de Rosito logo começou a apresentar problemas, largando muito óleo pela pista, o que o obrigou a abandonar. A partir de então Esbróglgio disparou na liderança, enquanto Cláudio Mueller, Vitório Andreatta e Aldo Costa lutaram pelo segundo lugar até a bandeirada de chegada. Fernando Esbróglgio conquistou o campeonato gaúcho da classe.

Em função do pequeno número de participantes, os organizadores decidiram reunir numa única prova os carros das classes de 1.601 a 3.000 cc e acima de 3.001 cc.

Na classe de 1.601 a 3.000 cc, Raffaele Rosito, correndo com o FNM 2150 de Arino Panato, tinha como principais adversários o Opala 4 cilindros de José Asmuz e o Simca de Ivan Iglesias. Com o abandono dos dois, Rosito não teve adversários à altura, vencendo com uma volta de vantagem para Mauro Gallichio e Nelson Barro que terminaram a prova em segundo e terceiro lugares. O campeão dessa classe foi Nelson Barro.

Na classe acima de 3.001 cc, com apenas quatro carros presentes, Ismael Chaves Barcellos assumiu a ponta na largada, seguido por Pedro Carneiro Pereira. Com a vitória, Ismael sagrou-se campeão gaúcho dessa classe.



Para a prova principal, as “Cem Milhas de Tarumã”, era esperada a presença de 18 carros, mas apenas 9 estavam alinhados para a largada que ocorreu às 15,30 horas do dia 03 de janeiro.

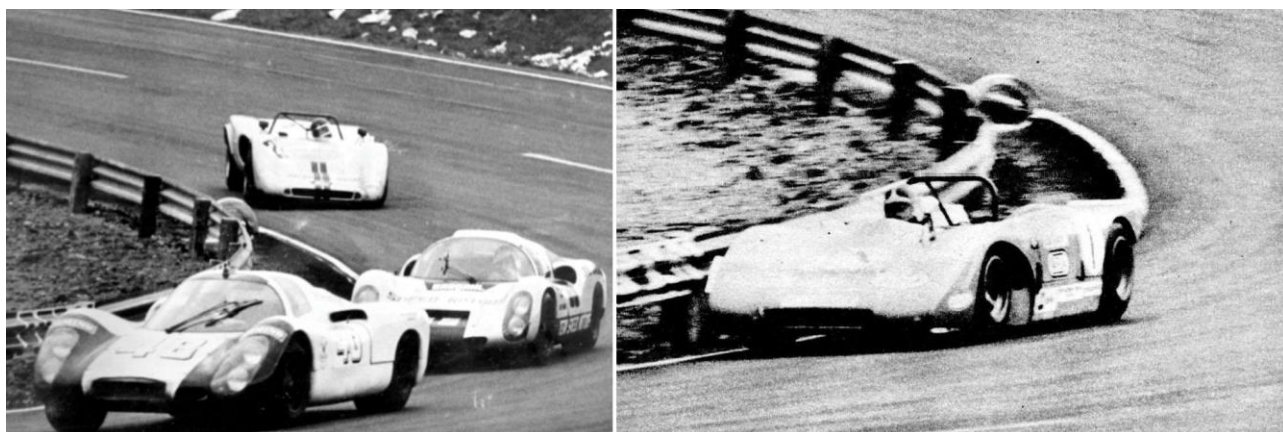
A Lola T70 Chevrolet de Antônio Carlos Avallone chegou a treinar, mas acabou não participando na prova, mas a prova apresentava a estreia dos dois Royale importados pela Bino Sandaco que foram pilotados por Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace. Outra novidade era a presença do piracicabano Angi Munhoz ao volante do Porsche 907, que tinha adquirido o espanhol Alex Soler-Roig.

Na prova de classificação, Emerson Fittipaldi na sua Lola T210 ficou com a pole-position, como o tempo de 1m07s0, ficando assim formado o grid de largada:

1 Emerson Fittipaldi Lola T201 Ford	10 Jorge de Bragation Porsche 908/2	48 Angi Munhoz Porsche 907.
22 José Carlos Pace Royale RP6	21 Luiz Pereira Bueno Royale RP6	
65 José Moraes Neto Porsche 910	73 José Chateaubriand Puma VW	4 Raul Natividade Jr. MC Porsche
59 Luiz Sinibaldi Haragano Chevrolet		

Dada a largada, o espanhol Jorge de Bragation assumiu a liderança que foi mantida até a Curva do Laço, onde Emerson o ultrapassou, para manter a ponta até o final da corrida, encerrando-se a corrida logo na primeira volta. Bragation, embora se mantivesse na segunda posição, não teve condições de pressionar o brasileiro, terminando a corrida 44 segundos atrás do vencedor.

Munhoz correu sempre em terceiro, enquanto Luiz Pereira Bueno e José Carlos Pace se revezaram na quarta posição que ficou com Bueno.



Na foto à esquerda, aspecto de uma disputa entre: 48 - Angi Munhoz (Porsche 907), 65 - José Moraes Neto (Porsche 910) e 21 – Luiz Pereira Bueno (Royale Ford), e na foto da direita, 1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 210 Ford) vencedor da prova.

José Moraes Neto, que no início da corrida vinha apertando os dois carros da Bino-Sandaco, saiu da pista na 15ª volta, perdendo muito terreno, mas, apesar disso, conseguindo a sexta posição.

Muito distantes correram José Pedro Chateaubriand e Raul Natividade Jr., terminando a prova em sétimo e oitavo lugares, respectivamente, com muitas voltas de distância.

O protótipo Haragano, fabricado por Dino de Leoni e pilotado por Luiz Sinibaldi, abandonou a prova depois de 17 voltas.

[Ver RESULTADOS 1971/1](#)

2 – CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO DE 1970

Com a realização da terceira etapa do Campeonato, no dia 03 de janeiro, o campeonato apresentou o seguinte resultado:

1 – Classe “A” – até 1.300 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	08/11/1970	29/11/1970	03/01/1971	TOTAL
1º	Décio Michel	30	Ford Corcel	9	-	9	18
2º	Elói Heinz	11	Ford Corcel	7	-	6	13
	Maurício Rosemberg	73	VW Sedan 1300	6	-	7	13
4º	Cezar Pegoraro	26	VW Sedan 1300	-	9	-	9
5º	Roberto Giordani	88	DKW Vemag	-	7	-	7
6º	Breno Job Freire	68	VW Sedan 1300	3	4	-	7
7º	Jorge Luiz Rodrigues	18	DKW Vemag	-	6	-	6
8º	José Luiz Madrid	5	Ford Corcel	5	-	1	6
9º	Edécio Cé	76	Ford Corcel	4	-	2	6
10º	Nelson Eli Fº	23	DKW Vemag	-	5	-	5
	Ronaldo F. Bittencourt	45	VW Sedan 1300	-	-	5	5
12º	Antônio Carlos Monteiro	41	VW Sedan 1300	-	-	4	4
13º	Paulo Nienaber	31	Ford Corcel	-	-	3	3
	Pedro Port	34	VW Sedan 1300	-	3	-	3
15º	Janjão Freire	47	VW Sedan 1300	2	-	-	2
16º	Francisco Feoli	99	DKW Vemag	1	-	-	1

2 – Classe “B” – de 1.301 a 1.600 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	08/11/1970	29/11/1970	03/01/1971	TOTAL
1º	Fernando Esbróglgio	1	VW Sedan 1600	9	-	9	18
2º	Aldo Costa	3	VW Sedan 1600	-	9	5	14
3º	Sérgio Blauth	48	VW Sedan 1600	6	5	-	11
4º	Almir Valandro	55	VW Sedan 1600	7	-	-	7
	Sérgio Pegoraro	28	VW Sedan 1600	-	7	-	7
	Cláudio Mueller	48	VW Sedan 1600	-	-	7	7
7º	Abílio Weiland	65	Ford Corcel	1	6	-	7
8º	João Carlos Macedo	6	VW Sedan 1600	-	3	4	7
9º	Vitório Andreatta	2	VW Sedan 1600	-	-	6	6
10º	Antônio Luft	70	VW Sedan 1600	5	-	-	5
11º	Élcio Prolo	13	VW 4P 1600	-	4	1	5
12º	Lauro Arnizaul	16	VW Sedan 1600	4	-	-	4
13º	Ronaldo Nunes	43	VW Sedan 1600	3	-	-	3
	Lino Reginato	8	VW Sedan 1600	-	-	3	3
15º	Luiz Gustavo Oliveira	14	VW Sedan 1600	2	-	-	2
	Enio Marquat	93	VW Sedan 1600	-	-	2	2
17º	Vladimir Soares	41	VW Sedan 1600	-	1	-	1

3 – Classe “C” – de 1.601 a 3.000 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	08/11/1970	29/11/1970	03/01/1971	TOTAL
1º	Nelson Luiz Barro	34	Simca Emi Sul	3	9	6	18
2º	Lauro Maurmann Jr.	25	FNM 2150	6	4	-	10
3º	Ivan Iglesias	85	Simca Tufão	5	5	-	10
4º	José Antônio Madric	21	Simca Tufão	9	-	-	9
	Raffaele Rosito	91	FNM 2150	-	-	9	9
6º	Mauro Gallicho	33	Simca Tufão	-	-	7	7
	Carlos Kuenzer	51	Simca Tufão	7	-	-	7
	José Asmuz	32	Chevrolet Opala	-	7	-	7
9º	Arino Panato	91	FNM 2150	-	6	-	6
10º	Marino Jorge Schunck	20	Simca Tufão	-	-	5	5

11º	Antônio Ventre	44	Simca Tufão	-	-	4	4
	Vilson Verardi	66	Simca Chambord	4	-	-	4
13º	Luiz Fernando Costa	15	Simca Tufão	2	-	-	2
14º	Bruno Castilho	1	Simca Tufão	1	-	-	1

4 – Classe “D” – Acima de 3.001 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	08/11/1970	29/11/1970	03/01/1971	TOTAL
1º	Ismael Chaves	82	Chevrolet Opala	9	9	9	27
2º	Pedro Carneiro Pereira	22	Chevrolet Opala	7	5	7	19
3º	Moacir Rosemberg	71	Chevrolet Opala	4	6	6	16
4º	Júlio Tedesco	83	Chevrolet Opala	-	7	-	7
5º	Walter Dal Zotto	77	Chevrolet Opala	6	-	-	6
6º	Júlio Schimmer	83	Chevrolet Opala	5	-	-	5
7º	Juvenal Martini	77	Chevrolet Opala	-	4	-	4
8º	Vadis Grano	37	Chevrolet Opala	3	-	-	3



1 – Fernando Esbróglgio (VW Sedan 1600) campeão da classe “B”; 34 – Nelson Luiz Barro (Simca) campeão da classe “C” e 82 – Ismael Chaves campeão da classe “D”.

3 – TORNEIO DE FÓRMULA 3 EM INTERLAGOS

Promovido pela Scavone Promoções e Empreendimentos e organizada pelo Automóvel Clube de S. Paulo, foi realizado no mês de janeiro de 1971, um Torneio Internacional de Fórmula 3, no Autódromo de Interlagos. Esse evento, que incluía definitivamente o Brasil no calendário internacional de automobilismo, contou com a participação de nada menos que 20 concorrentes:

Nº	PILOTO	PAÍS	CARRO	EQUIPE
1	José Carlos Pace	BRA	Lotus 59A Ford Holbay	GP Racing
2	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	Lotus 59A Ford Novamotor	Team Bardahl Varga
3	Fritz Jordan	BRA	Lotus 59A Ford Holbay	GP Racing
4	Dave Walker	AUS	Lotus 59A Ford Holbay	Gold Leaf Team Lotus
5	Tony Trimmer	ING	Lotus 59A Ford Holbay	Gold Leaf Team Lotus
6	Jurg Dubler	SUI	Chevron B17 Ford Novamotor	Jurg Dubler Racing Org.
7	Giu Ferreira	BRA	Brabham BT28 Ford Lucas	Rowland Racing Engineering
8	Torsten Palm	SUE	Brabham BT28 Ford Novamotor	Forcit Torsten Palm Racing
9	Peter Hanson	ING	Chevron B17 Ford Novamotor	Peter Hanson Racing
10	Alan Jones	AUS	Brabham BT28 Ford Holbay	Alan Jones Racing
11	Luiz Pereira Bueno	BRA	Chevron B15 Ford Holbay	Equipe Bino Sandaco
12	Sten Gunnarsson	SUE	Brabham BT28 Ford Novamotor	Gull Ringshus AB
14	David Purley	ING	Brabham BT28 Ford Lucas	Lec Refrigeration Racing
15	Barrie Maskell	ING	Chevron B17 Ford Holbay	N. England Racing Org.
16	Mike Keens	ING	Tecno TF70 Ford Lucas	W. Keens Ltd.
17	François Migault	FRA	Tecno TF70 Ford Novamotor	Ecurie Chalet Sapal
18	Giovanni Salvati	ITA	Tecno TF70 Ford Novamotor	Giacomo Torazzi
19	Cláudio Francisci	ITA	Tecno TF70 Ford Novamotor	Tecno Racing Team
20	Giancarlo Gagliardi	ITA	Brabham BT28 Ford Novamotor	Jolly Club
21	Ronald Rossi	BRA	Brabham BT28 Ford Lucas	Rowland Racing Engineering

Entre os concorrentes, deve-se destacar a presença de pilotos que chegariam à Fórmula 1, como os brasileiros Wilson Fittipaldi Jr., José Carlos Pace e Luiz Pereira Bueno e os estrangeiros Dave Walker, Tony

Trimmer, David Purley, François Migault e Alan Jones, sendo que este último se sagraria campeão do mundo em 1980 pela Equipe Williams.



José Carlos Pace



Wilson Fittipaldi Jr.



Dave Walker



Luiz Pereira Bueno

Como preliminar foram disputadas duas corridas com carros das Divisões 4, 5 e 6, valendo para um torneio paralelo ao da Fórmula 3.

Para a primeira prova, disputada no dia 10 de janeiro, estavam inscritos o Ford GT40 do Carioca Sidney Cardoso, que não corria desde 1969 além da Lola T70 Chevrolet de Antônio Carlos Avallone, e da Equipe Bino Sandaco, com os dois recém-importados Royale, de Lian Duarte e Sérgio Mattos, além do Bino Mk II, desta feita pilotado por Tite Catapani.

Luiz Carlos Moraes, chegou a Interlagos após o término da prova de classificação e, como não tinha feito inscrição, e inicialmente foi impedido, pela organização, de participar da prova, mas acabou conseguindo que todos os concorrente assinassem uma petição a seu favor e, com isso, sua participação foi aceita.



Largada da prova, com destaque para: 20 – Sidney Cardoso (Ford gT40); 22 – Lina Duarte (Royale RP6 Ford); 47 – Tite Catapani (Bino Mk II) e 2 – Heitor Palhaes (Lorena Porsche) à frente do pelotão.

A largada da prova foi dada debaixo de chuva, com o Ford GT40 de Sidney Cardoso assumindo a ponta. Ao chegarem à Curva da Ferradura, a ordem era: Sidney (Ford 20); Lian (Royale 22); Mattos (Royale 21); Catapani (Bino 47); Moraes (Porsche 65); Montenegro (VV 5); Gama Cruz (Puma 63); Chateaubriand (Puma 73); Palhaes (Lorena 2); Avallone (Lola 58); Conde (VW 82); etc. Ao completarem a primeira volta, o GT-40 tinha grande vantagem sobre Lian e na volta seguinte, essa vantagem chegava a 15 segundos. Avallone vinha

recuperando terreno depois de largar entre os últimos e se aproximava de Catapani, enquanto a Alfa Romeo nº 33 de Graziela Fernandez saiu da pista ficando atolada e precisando da ajuda dos assistentes para retornar à prova.

Na 3ª volta, Sidney liderava, seguido por Lian e Avallone, Moraes e Mattos. Na volta seguinte, quando se preparava para assumir a segunda colocação, Avallone rodou na Curva do Laranja, batendo com a traseira no barranco. Conseguiu retornar, mas foi para os boxes a fim de preparar o carro para a segunda prova da categoria.

Na quinta volta, foi a vez de Sidney Cardoso enfrentar problemas no seu Ford GT40, parando na Curva da Ferradura com um curto-circuito no limpador de para-brisas. Sidney conseguiu resolver o problema e retornar à corrida, mas tinha perdido posições.

A partir de então, foi descontando o tempo perdido, cruzando a bandeirada de chegada colado na traseira de Lian Duarte, superando-o logo depois da linha de chegada, numa demonstração de que, caso houvesse mais uma volta seria o vencedor da prova. O terceiro foi Luiz Carlos Moraes, o quarto Sérgio Mattos e o quinto Tite Catapani.



A largada da segunda prova, com: 22 – Lian Duarte (Royale RP6 Ford); 20 – Sidney Cardoso (Ford GT40) e 65 – Luiz Carlos Moraes (Porsche 910) na primeira fila. O Ford GT40 de Sidney Cardoso passando pela reta de chegada.

Ainda debaixo de chuva, mas em menor intensidade, foi disputada a segunda prova. Sidney vacilou na largada e com isso, Luiz Carlos Moraes assumiu a liderança, ponteeando ao passarem pela Curva da Ferradura, seguido por Lian Duarte, Sidney Cardoso, Tite Catapani, Sérgio Mattos, Avallone, Montenegro, Chateaubriand, Lafer, Graziela, Divani, Palhares, etc.

A primeira volta foi completada com Moraes em 1º, Sidney em 2º, Lian em 3º, seguidos por Avallone, Catapani, Mattos e Montenegro.

Na 2ª volta o GT-40 encostou no Porsche na Curva da Ferradura, com os dois bastante distanciados dos demais, mas na quarta volta, quando tudo indicava que Sidney assumiria a ponta, o seu carro parou na Curva da Ferradura, onde ficou até o final da prova.

Com isso, Moraes se consolidou na liderança, e Avallone passou por Lian para receber a bandeirada de chegada na segunda colocação. O quarto foi Sérgio Mattos e o quinto Tite Catapani.

Na prova de classificação, para a prova de Fórmula 3, os pilotos brasileiros se aproveitaram do maior conhecimento da pista ficando com as três primeiras colocações no grid de largada que ficou assim organizado:

2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 59 Ford - 3m01s2
--

1 José Carlos Pace Lotus 59 Ford - 3m03s4

11 Luiz Pereira Bueno Chevron B15 Ford - 3m04s2

6 Jurg Dubler Chevron B17 Ford - 3m05s6	12 Sten Gunnarsson Brabham BT28 Ford - 3m05s6	
5 Tony Trimmer Lotus 59 Ford - 3m06s6	14 David Purley Brabham BT28 Ford - 3m06s4	17 François Migault Tecno TF70 Ford - 3m06s7
8 Torsten Palm Brabham BT28 Ford - 3m07s3	3 Fritz Jordan Lotus 59 Ford - 3m07s9	
15 Barrie Maskell Chevron B17 Ford - 3m08s2	19 Cláudio Francisci Tecno TF70 Ford - 3m08s4	4 Dave Walker Lotus 59 Ford - 3m08s5
7 Giu Ferreira Brabham BT28 Ford - 3m11s0	21 Ronald Rossi Brabham BT28 Ford - 3m11s0	
10 Alan Jones Brabham BT28 Ford - 3m13s9	20 Giancarlo Gagliardi Brabham BT28 Ford - 3m13s9	9 Peter Hanson Chevron B17 Ford - 3m16s5
16 Mike Keens Tecno TF70 Ford - 3m17s4	18 Giovanni Salvati Tecno TF70 Ford - 3m32s2	

Dada a largada Pace assumiu a liderança, seguido por Wilsinho e Bueno. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Pace; 2º Wilsinho; 3º Bueno; 4º Migault; 5º Gunnarsson; 6º Trimmer; 7º Walker; 8º Jordan; 9º Purley; 10º Dubler; 11º Francisci; 12º Rossi; 13º Giu; 14º Salvati; 15º Palm; 16º Jones; 17º Keens; 18º Hanson; 19º Gagliardi; 20º Maskell.



Primeira passagem dos carros pela curva da Ferradura, com Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace à frente.

Na segunda volta, Wilsinho ultrapassou Pace no final do retão, assumindo a liderança da prova, posição que manteve até o final da bateria. Na volta seguinte ocorreu o primeiro abandono, de Alan Jones com problemas mecânicos no seu Brabham.

A partir da quinta volta, o carro de Luizinho começou a perder rendimento, com o piloto, que ocupava a terceira colocação, começando a perder posições, até receber a bandeirada de chegada em 8º.

Um piloto que fez uma excelente corrida de recuperação foi Dave Walker, que tendo largado em 13º terminou em 3º, tendo inclusive se aproximado dos brasileiros nas últimas voltas.

François Migault que fazia uma ótima corrida, ocupando a terceira colocação, acabou rodando na Curva da Ferradura, caindo para 6º lugar, mas ainda conseguiu se recuperar para terminar em quarto.

Sten Gunnarsson, que corria na 6ª posição, teve que abandonar a corrida na 7ª volta.

Wilsinho venceu completando 10 voltas em 33m43s9, com Pace em segundo distante 5/10 de segundo. O terceiro foi Walker, o quarto Migault e o quinto Jordan.

Sem a presença de Sten Gunnarsson, Peter Hanson e Barrie Maskell, os 17 carros restantes alinharam para a largada da segunda bateria, de acordo com o resultado obtido na primeira, formando a primeira fila: Wilsinho, Pace e Walker.



(1) – 11 – Luiz Pereira Bueno (Chevron B15); 4 – Dave Walker (Lotus 59A); 3 – Fritz Jordan (Lotus 59A); e 17 – François Migault (Tecno TF70). (2) – 7 – Giu Ferreira (Brabham BT28); 19 – Cláudio Francisci (Tecno TF70); e 6 – Jurg Dubler (Chevron B17). (3) – 5 – Tony Trimmer (Lotus 59A); 14 – David Purley (Brabham BT28); 4 – Dave Walker (Lotus 59A); 6 – Jurg Dubler (Chevron B17); 3 – Fritz Jordan (Lotus 59A); e 15 – Barrie Maskell (Chevron B17).

Nessa bateria Wilsinho assumiu a ponta na largada e logo foi abrindo vantagem para os demais concorrentes, com Pace no seu encaço, o que durou menos de uma volta, com o piloto parando na Subida dos Boxes, sem ao menos completar a primeira volta, com a quebra do motor da sua Lotus.

Com isso a primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Wilsinho; 2º Walker; 3º Migault; 4º Luizinho; 5º Jordan; 6º Trimmer; 7º Purley; 8º Salvati; 9º Francisci; 10º Giu; 11º Palm; 12º Dubler; 13º Keens; 14º Rossi; 15º Jones; 16º Gagliardi.

Dave Walker, correndo de forma irresponsável, foi superado na segunda volta por Luizinho, Migault e Trimmer e, quando Jordan o ultrapassou, em plena reta de chegada bateu na traseira do carro do brasileiro, que rodopiou indo de encontro ao guard-rail danificando a suspensão do seu carro. O brasileiro chegou aos boxes furioso, dizendo que acertaria a contas quando o australiano chegasse aos boxes e foi acabou acontecendo ao final da corrida, com agressão a Walker quando este tirou o capacete, ficando com o rosto bastante machucado.

Mas, voltando à corrida, se aproveitando do acidente entre Walker e Jordan, Luizinho se firmou na segunda colocação, andando forte na busca de recuperar o tempo perdido na primeira bateria, o que acabou conseguindo.

François Migault que fazia uma ótima corrida, correndo em terceiro, começou a enfrentar problemas na última volta, completando a prova com o carro falhando muito ficando apenas na 13ª colocação.

Um piloto que fez uma excelente corrida foi o italiano Giovanni Salvati que terminou a bateria na terceira colocação.

Wilsinho completou as 10 voltas em 31m20s5. Luizinho foi o segundo com 6s1 de distância para o vencedor. O terceiro foi Salvati, o quarto Walker e o quinto Francisci.

Na soma dos tempos das duas baterias, Wilsinho foi o vencedor do GP Cidade de São Paulo, ficando em segundo Luiz Pereira Bueno, em terceiro Dave Walker, em quarto David Purley e em quinto Giovanni Salvati.

[Ver RESULTADOS 1971/2](#)



Nesse momento da corrida José Carlos Pace estava à frente do vencedor da prova Wilson Fittipaldi Jr.

4 – MIL QUILÔMETROS DE BUENOS AIRES – 1ª ETAPA DO MUNDIAL DE CARROS SPORT

No dia 10 de janeiro, Emerson Fittipaldi participou da prova de abertura do Campeonato Mundial de Marcas, os Mil Quilômetros de Buenos Aires. Em princípio, deveria correr pela equipe Autodelta, com uma Alfa Romeo T33/3, porém um acidente durante os treinos deixou o carro sem condições de participar da prova. Alex Soler-Roig, que estava inscrito na corrida com um Porsche 917K, formando dupla com o argentino Carlos Reutemann, convidou o brasileiro a dividir a condução do carro com Reutemann e, assim Emerson acabou tomando parte da prova.

A pole-position ficou com o Porsche 917K da equipe John Wyer, pilotado por Pedro Rodriguez/Jackie Oliver, ficando em segundo lugar a Ferrari 312P de Ignazio Giunti/Arturo Merzário.

O grid de largada ficou assim formado:

32 Pedro Rodriguez/Jackie Oliver Porsche 917K - 1m52s70	24 Ignazio Giunti/Arturo Merzário Ferrari 312P - 1m52s74
30 Derek Bell/Jo Siffert Porsche 917K - 1m52s75	38 Gerard Larrousse/Vic Elford Porsche 917K - 1m52s93
16 Andrea de Adamich/Henri Pescarolo Alfa Romeo T33/3 - 1m54s3	26 Jean-P. Beltoise/Jean-P. Jabouille Matra Simca MS660 - 1m54s65
14 Rolf Stommelen/Nanni Galli Alfa Romeo T33/3 - 1m55s57	8 Jo Bonnier/Mike Parkes Ferrari 512M - 1m55s81
22 L. Di Palma/N. Garcia Veiga/Sam Posey Ferrari 512S - 1m55s84	36 Gijs Van Lennep/Helmut Marko Porsche 917K - 1m56s29

28 E. Fittipaldi/C. Reutemann/Soler-Roig Porsche 917K - 1m56s43	20 José Juncadella/Carlos Pairetti Ferrari 512S - 1m56s87
48 Reinhold Joest/Angel Monguzzi Porsche 917K - 1m57s64	2 Chris Craft/Trevor Taylor McLaren M8C Ford - 1m58s50
10 Ronnie Peterson/Jorge Cupeiro Lola T210 Ford - 1m59s19	18 Taff Gosselin/Hugh De Fierlant Ferrari 512S 2m01s20
46 Daniel Rouveyran/Carlos Ruesch Lola T210 Ford 2m01s70	40 Dieter Weigel/Eduardo Copello Porsche 908/2 - 2m01s79
34 Dominque Martin/Pablo Brea Porsche 917 - 2m01s98	6 David Weyr/Jorge Del Rio Lola T210 Ford - 2m02s73
4 Alain De Cadenet/Nasif Estefano Lola T210 Ford - 2m03s93	44 Eduardo Pino/Jorge Ternengo Baufer Chevrolet - 2m12s23

A largada da prova foi ao “Estilo Indianápolis” com os carros alinhados dois a dois, tendo um Mercedes SL como “Carro Madrinha”, com Juan Manuel Fangio baixando a bandeira às 8,30 horas.

Logo se destacaram nas primeiras colocações os dois Porsche da equipe John Wyer e a Ferrari 312P. A seguir vinham as duas Alfa T33/3, a Matra, a Ferrari de Posey, o Porsche de Joest, a Ferrari de Juncadella e o Porsche de Reutemann/Fittipaldi.



Dois aspectos da largada, com destaque para: 32 – Pedro Rodriguez/Jackie Oliver (Porsche 917K); 24 – Ignazio Giunti/Arturo Merzário (Ferrari 312PB); 30 – Jo Siffert/Derek Bell (Porsche 917K); e 38 – Gerard Larrousse/Vic Elford (Porsche 917K).

Depois de completar a segunda volta, o Porsche de Helmut Marko/Gijs Van Lennep entrou nos boxes e abandonou, pois estava com problemas desde os treinos e havia largado apenas para fazer jus ao prêmio de largada.

Na liderança Rodriguez era perseguido por Siffert, Giunti, Elford e Bonnier, vindo um pouco depois Beltoise e as duas Alfa. Fittipaldi seguia a corrida ganhando terreno. Primeiro passou por Juncadella, depois por Joest, passando a ocupar a décima colocação.

Em seguida Siffert parou nos boxes para limpar o para-brisa e com isso Emerson subiu para a nona colocação. Ao serem completadas as 10 primeiras voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Rodriguez/Oliver (Porsche 917); 2º Larousse/Elford (Porsche 917); 3º Giunti/Merzário (Ferrari 312P); 4º Bonnier/Parkes

(Ferrari 512M); 5º Beltoise/Jabouille (Matra MS660); 6º De Adamich/Pescarolo (Alfa T33/3); 7º Stommelen/Galli (Alfa T33/3); 8º Posey/Palma/Veiga (Ferrari 512S); 9º Fittipaldi/Reutemann/Roig (Porsche 917); 10º Monguzzi/Joest (Porsche 917).

Emerson fazia uma excelente corrida, passando por Posey, depois por Stommelen e, finalmente, por De Adamich, se posicionando na 6ª colocação. Quando entregou o volante a Reutemann, devido às paradas nos boxes, ocupava a quarta colocação.



Sequência do acidente que provocou a morte de Ignazio Giunti.

Vic Elford, pilotando soberbamente, tinha conseguido assumir a liderança, quando na 38ª volta ocorreu o grande drama da corrida. Na volta 36, Beltoise ficou sem gasolina na saída da “Horquilla”, uma curva em 180º, seguida de uma pequena reta, onde estava instalada a cronometragem da prova, e a entrada dos boxes. Na ânsia de continuar na prova, Beltoise se aproveitando da inclinação lateral da pista, tentou se dirigir aos boxes, empurrando o carro e tentando atravessar a pista, com os carros passando pela sua direita e pela sua esquerda, quando surgiram a Ferrari pilotada por Ignazio Giunti e a Ferrari de Posey. Ao entrar na curva, Posey viu Beltoise empurrando o carro e conseguiu passar pela esquerda, enquanto Giunti sem visão por estar atrás de Posey só enxergou a Matra tarde demais. Ainda tentou passar pela esquerda, como fez Posey, mas acabou batendo com o lado do seu carro na suspensão traseira da Matra, a cerca de 50 centímetros de onde estava Beltoise. O impacto rompeu o tanque de combustível da Ferrari que explodiu e o carro saiu rodando pela pista até parar em frente à Tribuna de Honra, perante todo o público que se posicionava naquele local, se transformado em uma bola de fogo.

A Matra perdeu a suspensão traseira, que foi parar no acostamento esquerdo da pista, enquanto o que restou do carro foi jogado no acostamento direito. Beltoise, que vinha empurrando o carro, com a batida perdeu o apoio e quase caiu no meio da pista, mas logo se encaminhou para os boxes. A corrida se tornou uma tremenda confusão, onde ninguém se entendia, quando alguém, levantou uma bandeira vermelha, fazendo a corrida parar por alguns momentos, para em seguida continuar. Quando Beltoise se encaminhava para os boxes, passando por debaixo de uma varanda onde ficavam os representantes da imprensa, um fotógrafo de “La Nacion” foi empurrado e caiu em cima do piloto, que se feriu na cabeça e foi levado para a ambulância. A ação dos bombeiros foi prejudicada pela não interrupção da prova e, quando Giunti foi retirado do carro, após 3 minutos, ainda estava vivo, mas sem qualquer chance de sobreviver, vindo a falecer quando era transportado para o hospital. O laudo médico informou que Giunti tinha sofrido poli traumatismo, afundamento facial, múltiplas fraturas na base do crânio e queimaduras em 70% do corpo. Com a tragédia, a corrida perdeu muito do interesse, ainda mais que dois dos favoritos tinham sido aliçados.

Na altura do acidente, Carlos Reutemann pilotava o Porsche nº 28, e na volta 44 parou no miolo do circuito, com uma rachadura no bloco do motor que tinha feito com que o óleo caísse na embreagem e assim ficou fora da competição.

Ao serem completadas 50 voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Siffert/Bell (Porsche 917) 50 voltas; 2º Bonnier/Parkes (Ferrari 512M) – 50 voltas; 3º Stommelen/Galli (Alfa T33/3) – 49 voltas; 4º Peterson/Cupeiro (Lola T210) – 49 voltas; 5º Larousse/Elford (Porsche 917) – 48 voltas; 6º Posey/Di Palma/Veiga (Ferrari 512S) – 48 voltas; 7º Rodriguez/Oliver (Porsche 917) – 48 voltas; 8º Juncadella/Pairetti (Ferrari 512S) – 48 voltas; 9º De Adamich/Pescarolo (Alfa T33/3) – 47 voltas; 10º Weigel/Copello (Porsche 908) – 46 voltas.



(1) – 28 – Alex Soler-Roig/Emerson Fittipaldi/Carlos Reutemann (Porsche 917K); (2) Ignazio Giunti/Arturo Merzário (Ferrari 312PB); e 38 – Gerard Larousse/Vic Elford (Porsche 917K)

Com as diversas paradas dos carros nos boxes para reabastecimento, ao se completarem 60 voltas, os três primeiros com o mesmo número de voltas eram: Siffert/Bell; Stommelen/Galli e Rodriguez/Oliver, vindo em terceiro, com 59 voltas Larousse/Elford; Bonnier/Parkes e Peterson/Cupeiro.

Depois de 70 voltas, Siffert/Bell ainda lideravam, com o mesmo número de voltas que Stommelen/Galli; Rodriguez/Oliver; e Bonnier/Parkes. O quinto era a Alfa de Adamich/Pescarolo e o sexto a Lola de Peterson/Cupeiro, ambos com 69 voltas. O Porsche de Larousse/Elford tinha parado nos boxes e caído para a 12ª posição, com apenas 60 voltas.

Ao ser atingida a 80ª volta, apenas Siffert/Bell e Stommelen/Galli estavam na mesma volta, com Rodriguez/Oliver com 79 voltas. De Adamich/Pescarolo e Posey/Di Palma/Garcia vinham a seguir com 78 voltas, com Peterson/Cupeiro com 77 voltas.

As colocações a partir de então eram as seguintes: 110 voltas: 1º Siffert/Bell (Porsche 917) – 110 voltas; 2º Stommelen/Galli (Alfa T33/3) – 108 voltas; 3º Rodriguez/Oliver (Porsche 917) – 107 voltas; 4º De Adamich/Pescarolo (Alfa T33/3) – 106 voltas; 5º Peterson/Cupeiro (Lola T210) – 105 voltas; 6º Posey/Di Palma/Garcia – 105 voltas.

Ao serem atingidas 130 voltas: 1º Siffert/Bell (Porsche 917) – 130 voltas; 2º Stommelen/Galli (Alfa T33/3) – 128 voltas; 3º Rodriguez/Oliver (Porsche 917) – 126 voltas; 4º De Adamich/Pescarolo – 125 voltas; 5º Peterson/Cupeiro (Lola T210) – 124 voltas; 6º Posey/Di Palma/Veiga (Ferrari 512S) – 123 voltas.

140 voltas: 1º Siffert/Bell (Porsche 917) – 140 voltas; 2º Stommelen/Galli (Alfa T33/3) – 137 voltas; 3º Rodriguez/Oliver (Porsche 917) – 137 voltas; 4º De Adamich/Pescarolo – 134 voltas; 5º Posey/Di Palma/Veiga (Ferrari 512S) – 130 voltas; 6º Peterson/Cupeiro (Lola T210) – 129 voltas;

Quando Ronnie Peterson ia completar sua volta 131, na Reta Riachuelo, teve um pneu estourado, quando estava a cerca de 260 km/h. O carro capotou, dando duas voltas no ar, caindo com a traseira no chão, dando mais duas voltas e parando sem que Peterson nada sofresse.

Até o final da corrida, Rodriguez ainda conseguiu superar a Alfa de Stommelen, para receber a bandeirada de chegada em segundo lugar uma volta atrás da dupla Siffert/Bell. O quarto foi a Alfa Romeo de De Adamich/Pescarolo e o quinto a Ferrari de Juncadella/Pairetti.

[Ver RESULTADOS 1971/3](#)



Os Porsche 917K da Equipe de John Wyer, vencedores da prova: 30 – Jo Siffert/Derek Bell (1º) e 32 – Pedro Rodriguez/Jackie Oliver (2º)

5 – II ETAPA DO TORNEIO DE FÓRMULA 3 - INTERLAGOS

A segunda etapa do Torneio Internacional de Fórmula 3 foi disputada no dia 17 de janeiro, em Interlagos, teve uma modificação entre os participantes, com a substituição de Peter Hanson por Mike Beuttler no Chevron B17 nº 9.

Assim como ocorrera na primeira etapa, Wilson Fittipaldi Jr. foi o mais rápido na prova de classificação, conquistando a pole-position com o tempo de 3m01s8, completando a primeira fila do grid de largada o italiano Cláudio Francisci com o tempo de 3m02s6 e o brasileiro José Carlos Pace, com 3m03s2, ficando assim formado o pelotão de largada:

2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 59A Ford - 3m01s8	19 Cláudio Francisci Tecno TF70 Ford - 3m02s6	1 José Carlos Pace Lotus 59A Ford - 3m03s2
18 Giovanni Salvati Tecno TF70 Ford - 3m03s6	11 Luiz Pereira Bueno Chevron B15 Ford - 3m03s6	
8 Torsten Palm Brabham BT28 Ford - 3m04s2	4 Dave Walker Lotus 59A Ford - 3m04s2	5 Tony Trimmer Lotus 59A Ford - 3m04s5
12 Sten Gunnarsson Brabham BT28 Ford - 3m04s6	17 François Migault Tecno TF70 Ford - 3m05s0	
15 Barrie Maskell Chevron B17 Ford - 3m05s1	21 Ronald Rossi Brabham BT28 Ford - 3m05s2	6 Jurg Dubler Chevron B17 Ford - 3m05s3
7 Giu Ferreira Brabham BT28 Ford - 3m05s4	3 Fritz Jordan Lotus 59A Ford - 3m05s4	
10 Alan Jones Brabham BT28 Ford - 3m06s0	9 Mike Beuttler Chevron B17 Ford - 3m06s7	14 David Purley Brabham BT28 Ford - 3m06s9

16 Mike Keens Tecno TF70 Ford - 3m07s0
--

20 Giancarlo Gagliardi Brabham BT28 Ford - 3m07s6

Iniciada a primeira bateria, se aproveitando da posição de honra, Wilson Fittipaldi tomou a ponta que manteve até o final.



2 – Wilson Fittipaldi Jr.; 4 – Dave Walker; 1 – José Carlos Pace, todos pilotando Lotus 59A.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Wilsinho; 2º Pace; 3º Francisci; 4º Gunnarsson; 5º Walker; 6º Salvati; 7º Palm; 8º Trimmer; 9º Maskell; 10º Bueno; 11º Rossi; 12º Jordan; 13º Giu; 14º Migault; 15º Beuttler; 16º Dubler; 17º Purley; 18º Gagliardi; 19º Jones; 20º Keens.

José Carlos Pace parou nos boxes na segunda volta e só retornou quando os líderes completavam a terceira volta, passando a correr na última posição.

Os italianos Francisci e Salvati passaram então a perseguir Wilsinho, até que Francisci teve que abandonar na sexta volta.

Tendo largado muito atrás, Luiz Pereira Bueno foi se recuperando até começar a disputar a segunda colocação com Walker e Salvati, com os três trocando constantemente de posição até receberam a bandeirada de chegada, com Salvati em segundo, Bueno em terceiro a apenas 2/10 de segundo, e Walker em terceiro a 1/10 de Bueno.

Para a segunda bateria largaram 18 carros, ficando de fora Cláudio Francisci e Ronald Rossi que não tiveram condições de recuperar seus carros.

Nessa bateria, o primeiro a liderar foi Luiz Pereira Bueno, mas no final do retão, Wilsinho assumiu a liderança, repetindo, a partir de então, o desempenho da bateria anterior, liderando a prova até o final.

Completada a primeira volta, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Wilsinho; 2º Salvati; 3º Bueno; 4º Walker; 5º Palm; 6º Gunnarsson; 7º Maskell; 8º Jordan; 9º Pace; 10º Dubler; 11º Giu; 12º Purley; 13º Trimmer; 14º Gagliardi; 15º Migault; 16º Keens; 17º Jones; e 18º Beuttler.

Salvati, Bueno e Walker, repetiam o desempenho da bateria anterior, numa luta acirrada pela segunda colocação, acompanhados de Barrie Maskell, recebendo a companhia de José Carlos Pace que, mesmo tendo largado entre os últimos, foi se recuperando até alcançar a segunda colocação na volta 6.

Com os carros andando muito próximos, Salvati deu uma entortada na curva do "S", obrigando Walker a sair para a esquerda e Maskell para a direita. Bueno acabou engatando uma marcha errada o que fez o seu motor passar da rotação, cair de rendimento e obrigando-o a se retirar da prova. Pace teve problemas na última volta e acabou não recebendo a bandeirada de chegada, que foi baixada para Wilsinho em primeiro, Walker em segundo e Maskell em terceiro, Jordan em quarto, e Palm em quinto.

Na soma dos tempos, o resultado final da prova teve Wilsinho em primeiro, Walker em segundo, Jordan em terceiro, Palm em quarto e Migault em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/4](#)



Wilson Fittipaldi Jr. vencedor da prova.

Como preliminar foi disputada uma prova para artistas, com carros Ford Corcel e dividida em duas baterias de 3 voltas, a primeira para mulheres e a segunda para homens. A bateria das mulheres foi vencida por Regina Duarte, que completou as 3 voltas em 15m39s0, média de 91,553 km/h. A bateria dos homens foi vencida por Francisco Cuoco, com o tempo de 15m49s1, média de 90,580 km/h. Nessa bateria, o ator Marcos Paulo capotou espetacularmente o seu carro, com Carlos Vereza parando no local para ajudar o colega e desistindo da prova. Na soma de tempo das duas baterias, sagrou-se vencedor o casal Tarcísio Meira/Glória Menezes, ficando em segundo Daniel Filho/Dorinha Duval, em terceiro José Renato/Wanderleia, em quarto Francisco Cuoco/Suzana Moares, em quinto Carlos Vereza/Suzana Vieira, e em sexto Marcos Paulo/Regina Duarte.

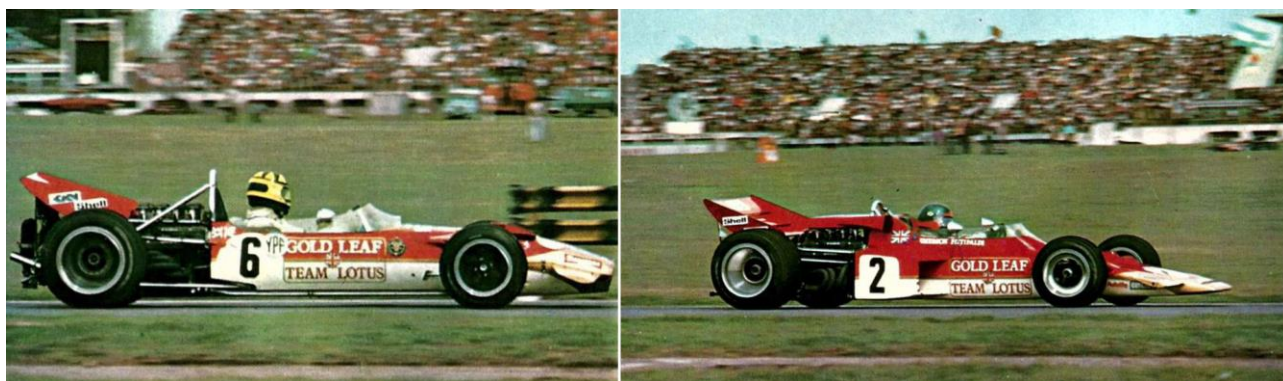


Wanderleia (nº 7) derrapando; a capotagem de Marcos Paulo; Regina Duarte recebendo a bandeirada da vitória da 1ª bateria

6 – GP DA ARGENTINA DE FÓRMULA 1 – AUTÓDROMO DE BUENOS AIRES

O brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. fez sua estreia na Fórmula 1, participando do GP da Argentina, no dia 24 de janeiro, no Autódromo de Buenos Aires, prova que não contava pontos para o campeonato mundial da categoria.

Dessa prova também tomou parte Emerson Fittipaldi, os dois irmãos correram com carros da Equipe Lotus, sendo que Wilsinho pilotou o modelo 49 e Emerson o 72.



Os irmãos Fittipaldi na Argentina: 6 – Wilson (Lotus 49) e 2 – Emerson (Lotus 72)

A prova, que visava avaliar a realização de um GP válido para o campeonato mundial, que não era disputado na América do Sul, desde 1960, reuniu diversos carros da Fórmula 1, além de um punhado de carros da Fórmula 5.000.

A equipe Ferrari, depois do lamentável acidente que tirou a vida de Ignazio Giunti nos Mil Quilômetros de Buenos Aires, retirou sua inscrição e, com isso participaram dos treinos e da corrida quinze carros, sendo 10 Fórmula 1 e 5 Fórmula 5.000.

A prova foi realizada em duas baterias, com classificação final apurada através da soma dos tempos dessas baterias.

As provas de classificação foram realizadas em dois dias e a pole-position ficou com o alemão Rolf Stommelen que participou da prova com um Surtees TS7 da Fórmula 1, com o tempo de 1m15s85. Com a realização dessas provas, o grid de largada ficou assim formado:

8 Chris Amon Matra Simca MS120 - 1m15s88	18 Rolf Stommelen Surtees TS17 Ford Cosworth - 1m15s85
2 Emerson Fittipaldi Lotus 72 Ford Cosworth - 1m16s28	4 Reine Wisell Lotus 72 Ford Cosworth - 1m16s03
12 Jo Siffert March 701 Ford Cosworth - 1m16s61	16 Carlos Reutemann McLaren M7A Ford Cosworth - 1m16s49
10 Derek Bell March 701 Ford Cosworth - 1m17s23	14 Henri Pescarolo March 701 Ford Cosworth - 1m16s80
20 Sívio Moser Bellasi F1 Ford Cosworth - 1m20s39	6 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 49C Ford Cosworth - 1m17s90

26
Jo Bonnier
Lola T142 Chevrolet - 1m21s96

28
C. Maricovich/G. Young
McLaren M10B Chevrolet - 1m20s58

30
Nestor Garcia Veiga
Surtees TS5A Chevrolet - 1m26s26

24
Gordon Spice
McLaren M10B Chevrolet - 1m23s45

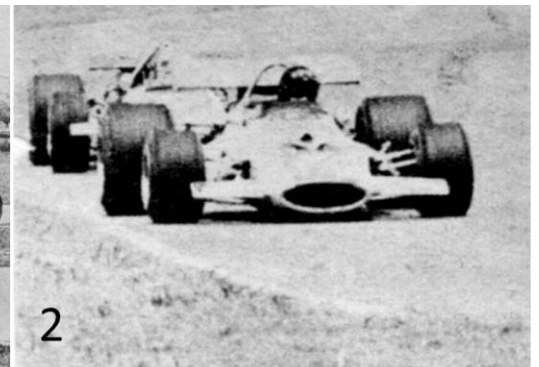
22
David Prophet
McLaren M10B Chevrolet - 2m06s77

Se aproveitando a posição de honra na largada, Rolf Stommelen assumiu a liderança da corrida, seguido por Jo Siffert, Henri Pescarolo, Reine Wisell e Emerson Fittipaldi. Chris Amon não largou bem caindo para a sexta posição, vindo a seguir Carlos Reutemann, Wilson Fittipaldi Jr. e Derek Bell. Sílvio Moser era o último entre os carros de Fórmula 1, com David Prophet liderando os carros da Fórmula 5000, seguido por Carlos Marincovich, Jo Bonnier, Gordon Spice e Nestor Garcia Veiga.

Na quarta volta, Chris Amon ultrapassou Emerson, que enfrentava problemas de dirigibilidade após perder o estabilizador dianteiro direito.

Gordon Spice rodou na quinta volta na primeira curva do miolo e duas voltas depois Bonnier parou nos boxes com problemas mecânicos e na nona volta, o carro de Nestor Garcia Veiga passou soltando muita fumaça.

Na décima quarta volta Derek Bell ultrapassou Wilson Fittipaldi Jr., enquanto Emerson Fittipaldi continuava a enfrentar problemas para pilotar a sua Lotus, até entrar nos boxes para recolocar o estabilizador no seu carro.



(1) – 12 – Jo Siffert (March 701 Ford); 18 – Rolf Stommelen (Surtees TS7 Ford); 8 – Chris Amon (Matra Simca MS120); 14 – Henri Pescarolo (March 701 Ford); 16 – Carlos Reutemann (McLaren M7A Ford); e 10 – Derek Bell (March 701 Ford). (2) – 16 – Carlos Reutemann (McLaren M7A Ford)

Continuando sua recuperação, Chris Amon passou por Reine Wisell e chegou a ameaçar as posições de Pescarolo e Siffert, mas acabou tendo que se contentar em receber a bandeirada de chegada na quarta posição. Rolf Stommelen completou 50 voltas no tempo de 1h03m57s97, média de 160,069 km/h. O segundo foi Jo Siffert, o terceiro Henri Pescarolo, o quarto Chris Amon e o quinto Reine Wisell.

Emerson Fittipaldi decidiu não largar na segunda bateria em face dos problemas enfrentados na primeira bateria, assim como Nestor Garcia Veiga cujo motor do seu carro tinha fundido. Com isso, treze carros alinharam para a segunda bateria, na ordem de chegada da primeira.

A liderança no início da segunda bateria pertenceu a Jo Siffert, vindo a seguir Rolf Stommelen, Carlos Reutemann, Chris Amon e Reine Wisell.

Nas primeiras voltas, o público pôde ver uma disputa sensacional pelas primeiras colocações, principalmente quando Amon, na quarta volta alcançou Stommelen e errou na freada no “Curvon” e bateu na traseira do carro do piloto alemão. Stommelen não conseguiu evitar várias rodopiadas e, quando reiniciou a corrida, em nono lugar, acabou rodopiando também na curva “La Horquilla”. Em seguida o piloto entrou nos boxes, onde foi constatada a quebra da cruzeta, que o impediu de continuar na corrida.

Com a desistência de Stommelen, Amon passou para o segundo lugar e na quinta volta assumiu a liderança. Uma volta depois Reutemann também passou por Siffert, para delírio da torcida argentina.

Duas voltas depois foi a vez de Wisell superar Siffert ao mesmo tempo em que Bell passou por Wilsinho.

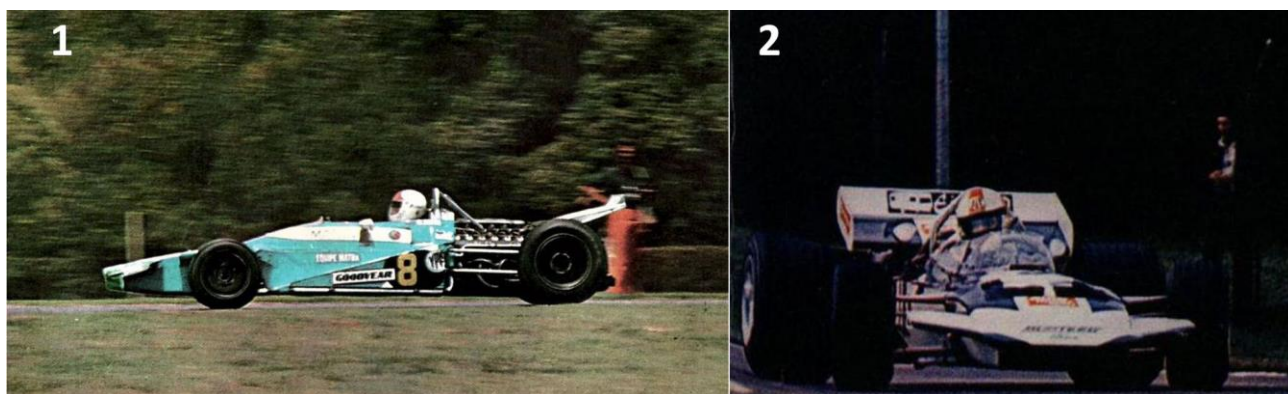
A corrida de Wilsinho durou até a 22ª volta, quando o motor da Lotus 49C parou de funcionar.

Pouco depois abandonou Reine Wisell e, com isso, apenas cinco carros de Fórmula 1 permaneciam na corrida: Amon, Reutemann, Siffert, Pescarolo e Bell e logo o número de participantes ficou reduzido a três com os abandonos de Siffert e Bell.

Até o final da bateria, Pescarolo passou por Reutemann, mas com o argentino garantindo a segunda colocação na bateria. O quarto David Prophet, o primeiro entre os carros da Fórmula 5000 e o quinto Gordon Spice, também da Fórmula 5000.

Na soma de tempos, Chris Amon foi o vencedor, seguido por Pescarolo, Reutemann, Prophet e Bell.

[Ver RESULTADOS 1971/5](#)



(1) - 8 – Chris Amon (Matra Simca MS120) vencedor da prova; (2) Rolf Stommelen (Surtees TS7 Ford) vencedor da 1ª bateria

7 – III ETAPA DO TORNEIO INTERNACIONAL DE FÓRMULA 3 - INTERLAGOS

A terceira e última etapa do Torneio Internacional de Fórmula 3, disputada em Interlagos, foi realizada na segunda-feira, dia 25 de janeiro, data do aniversário de fundação da cidade. Wilson Fittipaldi Jr. teve que largar na última posição, uma vez que não pode participar da prova de classificação, pois no domingo, dia 24, estava correndo no GP da Argentina.

Antes da corrida de Fórmula 3 foi disputada a 3ª etapa do Torneio para carros dos grupos 4,5 e 6, com a participação de 15 carros, cujos tempos obtidos na prova de classificação, definiram assim o grid de largada:

58 Antônio Carlos Avallone Lola T70 Mk3B Chevy - 3m09s8	22 Lian Duarte Royale RP6 Ford - 3m15s1	21 Sérgio Mattos Royale RP6 Ford - 3m16s0
65 Luiz Carlos Moraes Porsche 910 - 3m19s5	20 Sidney Cardoso Ford GT40 - 3m21s3	

47 Tite Catapani Bino Mk II - 3m23s4	51 Carlos Sgarbi Chevrolet Opala - 3m34s0	4 Élvio Divani MK Porsche - 3m37s7
63 Luiz Felipe Gama Cruz Puma VW - 3m42s1	33 Graziela Fernandez Alfa Romeo GTA - 3m43s2	
72 Miguel Lafer Puma VW	34 Ricardo Di Loreto VW Sedan	2 Heitor Palhares Lorena Porsche
5 Sílvio Montenegro VW 4P 1600	73 José Chateaubriand Puma VW	

A corrida dessa categoria foi disputada em bateria única com 10 voltas, e teve a liderança de Avallone nas duas primeiras voltas, seguido por Lian Duarte, até parar na curva da Ferradura e abandonar a prova. A liderança passou então para Lian que ficou fora logo em seguida. A partir de então, Luiz Carlos Moraes, pilotando o Porsche 910 assumiu a liderança para não perder mais e, com a vitória, sagrar-se campeão do torneio. O segundo colocado foi Sérgio Mattos, o terceiro Sidney Cardoso, o quarto Tite Catapani e o quinto Carlos Sgarbi.



(1) - Largada da prova, com: 58 – Antônio Carlos Avallone (Lola T70 Mk3B Chevrolet); 22 – Lian Duarte (Royale RP6 Ford); e 21 – Sérgio Mattos (Royale RP6 Ford) na primeira fila. (2) – 65 Luiz Carlos Moraes (Porsche 910) e 22 – Lian Duarte (Royale RP6 Ford)

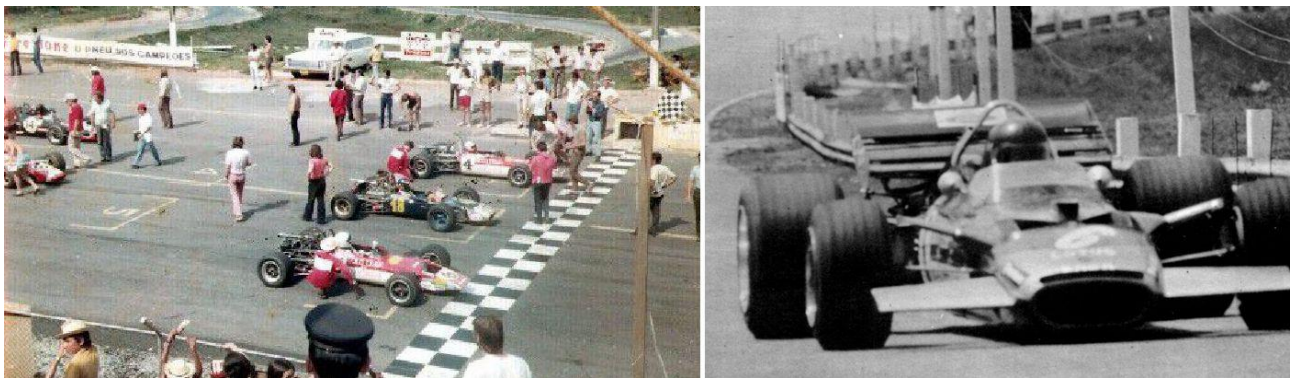
Nas provas de classificação da Fórmula 3, se destacaram os pilotos estrangeiros, com Dave Walker ficando com a pole-position, completando a primeira fila o italiano Giovanni Salvati e o inglês Tony Trimmer. A maior novidade foi a presença de Marivaldo Fernandes pilotando o Chevron nº 9, que pertencia a Peter Hanson. Este piloto tinha corrido a primeira etapa, mas se acidentou nadando na represa de Interlagos e foi substituído por Mike Beuttler, que antes da última corrida resolveu voltar para a Inglaterra, ficando o carro sem piloto. Aí surgiu a oportunidade para Marivaldo, que alugou o carro e participou dessa prova.

O grid de largada foi o seguinte:

4 Dave Walker Lotus 59 Ford - 3m02s1	18 Giovanni Salvati Tecno TF70 Ford - 3m02s2	5 Tony Trimmer Lotus 59 Ford - 3m02s4
19 Cláudio Francisci Tecno TF70 Ford - 3m02s6	1 José Carlos Pace Lotus 59 Ford - 3m03s1	

14 David Purley Brabham BT28 Ford - 3m03s4	6 Jurg Dubler Chevron B17 Ford - 3m03s5	11 Luiz Pereira Bueno Chevron B15 Ford - 3m04s0
17 François Migault Tecno TF70 Ford - 3m04s0	9 Marivaldo Fernandes Chevron B17 Ford - 3m04s3	
4 Fritz Jordan Lotus 59 Ford - 3m04s5	7 Giu Ferreira Brabham BT28 Ford - 3m04s7	8 Torsten Palm Brabham BT28 Ford - 3m04s8
12 Sten Gunnarsson Brabham BT28 Ford - 3m04s9	21 Ronald Rossi Brabham BT28 Ford - 3m05s0	
15 Barrie Maskell Chevron B17 Ford - 3m05s4	20 Giancarlo Gagliardi Brabham BT28 Ford - 3m05s7	10 Alan Jones Brabham BT28 Ford - 3m08s0
16 Mike Keens Tecno TF70 Ford - 3m09s1	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 59 Ford	

Com Wilsinho na última posição, a primeira bateria teve como líder no seu início, Tony Trimmer no Lotus nº 5 da equipe oficial, que completou a primeira volta na liderança, seguido por Salvatti (2º); Walker (3º); Pace (4º); Palm (5º); Purley (6º); Bueno (7º); Francisci (8º); Wilsinho, numa largada sensacional em 9º; Gunnarsson (10º); Dubler (11º); Migault (12º); Rossi (13º); Giu (14º); Marivaldo (15º); Jordan (16º); Gagliardi (17º); Jones (18º); Maskell (19º); e Keens (20º).



Os carros alinhados para a largada, com 5 – Tony Trimmer (Lotus 59A); 18 – Giovanni Salvati (Tecno TF70); e 4 – Dave Walker (Lotus 59A) na primeira fila, e na foto da direita, Emerson Fittipaldi fazendo demonstração com o Lotus 49B Ford de F-1

Na segunda volta, as primeiras colocações permaneceram inalteradas, com Wilsinho aparecendo na sexta colocação, numa atuação espetacular, ainda mais se levando em consideração que os carros tinham motorização semelhante.

E a evolução de Fittipaldi continuou nas voltas seguintes, passando em 5º na volta 3, 3º na volta 4, para assumir a liderança na volta 5, que manteve até o final da bateria. Dave Walker ainda fez um esforço final, tentando tirar a vitória do brasileiro, mas acabou tendo que se contentar com o segundo lugar.

José Carlos Pace que corria entre os primeiros começou a enfrentar problemas a partir da sexta volta e perder rendimento, terminando a bateria apenas na sétima posição. Por sua vez, Marivaldo Fernandes foi ganhando

posições para terminar a bateria em sexto. O terceiro foi o italiano Giovanni Salvati, o quarto Tony Trimmer e o quinto Jurg Dubler.

Na segunda bateria, Wilsinho teve problemas na largada e completou a primeira volta na 14ª posição, com essa volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Walker; 2º Salvati; 3º Trimmer; 4º Dubler; 5º Purley; 6º Pace; 7º Gunnarsson; 8º Rossi; 9º Francisci; 10º Maskell; 11º Marivaldo; 12º Jones; 13º Giu; 14º Wilsinho; 15º Keens; 16º Gagliardi; 17º Jordan; 18º Palm; 19º Migault, sentindo-se a ausência de Luiz Pereira Bueno. Walker, Salvati e Trimmer travaram uma luta acirrada pela liderança que foi se desfazendo quando Trimmer rodou e perdeu rendimento na sexta volta e quando Walker perdeu e embreagem logo em seguida, se atrasando até abandonar a corrida.

Quem deu trabalho nessa bateria a Salvati foi Jurg Dubler, que chegou a liderar a prova na sétima volta, passando a trocar de posição com o italiano até o início da última volta, quando seu carro começou a falhar e o piloto acabou recebendo a bandeirada de chegada, muito lento na 8ª posição.

Wilsinho se recuperou da largada ruim, mas não teve fôlego para alcançar os líderes e acabou caindo de quinto para sexto na última volta, depois de se envolver num toque quando tentava superar o também brasileiro Giu Ferreira. Os dois pilotos cariocas, Giu Ferreira e Ronald Rossi fizeram suas melhores corridas na temporada de F-3, conquistando o quarto e o quinto lugares, respectivamente, sendo os dois melhores brasileiros nessa bateria. Salvati recebeu a bandeirada de vitória seguido por Purley, Trimmer, Giu, Rossi e Wilsinho.

O resultado final da 3ª etapa do Torneio Internacional de Fórmula 3, pelo soma de tempos, teve Giovanni Salvati em primeiro, Tony Trimmer em segundo, David Purley em terceiro, Wilson Fittipaldi Jr. em quarto e Jurg Dubler em quinto.

[Ver RESULTADOS 1971/6](#)



Wilson Fittipaldi Jr. e José Carlos Pace liderando um grupo, e (4) – Dave Walker (Lotus 59A), vencedor da prova.

8 – RESULTADO DO TORNEIO INTERNACIONAL DE FÓRMULA 3 - INTERLAGOS

P	PILOTO	PAÍS	Nº	CARRO	10/01	17/01	25/01	TOTAL
1º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	2	Lotus 59A Ford	9	9	3	21
2º	Giovanni Salvati	ITA	18	Tecno TF70 Ford	2	-	9	11
3º	Dave Walker	AUS	4	Lotus 59A Ford	4	6	-	10
4º	Tony Trimmer	ING	5	Lotus 59A Ford	1	-	6	7
5º	David Purley	ING	14	Brabham BT28 Ford	3	-	4	7
6º	Luiz Pereira Bueno	BRA	11	Chevron B15 Ford	6	-	-	6
7º	Fritz Jordan	BRA	3	Lotus 59A Ford	-	4	-	4
8º	Torsten Palm	SUE	8	Brabham BT28 Ford	-	3	-	3
9º	François Migault	FRA	17	Tecno TF70 Ford	-	2	-	2
	Jurg Dubler	SUI	6	Chevron B17 Ford	-	-	2	2

11º	Sten Gunnarsson	SUE	12	Brabham BT28 Ford	-	1	-	1
	Marivaldo Fernandes	BRA	9	Chevron B17 Ford	-	-	1	1



Campeão: Wilson Fittipaldi Jr.



Vice-campeão: Giovanni Salvati



3º colocado: Dave Walker

9 – RESULTADO DO TORNEIO DE CARROS DIVISÃO 4/5/6 - INTERLAGOS

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	10/01	10/01	25/01	TOTAL
1º	Luiz Carlos Moraes	RJ	65	Porsche 910	26	30	30	86
2º	Sérgio Mattos	SP	21	Royale RP6 Ford	24	24	28	76
3º	Tite Catapani	SP	47	Willys Bino Mk II	22	22	24	68
4º	Lian Duarte	SP	22	Royale RP6 Ford	30	26	-	56
5º	Sílvio Montenegro	SP	5	VW 4P 2000	18	20	18	56
6º	Sidney Cardoso	RJ	20	Ford GT40	28	-	26	54
7º	José Chateaubriand	SP	73	Puma GT VW 1600	20	16	16	52
8º	Heitor Palhares	RJ	2	Lorena GT Porsche	8	14	20	42
9º	Graziela Fernandez	SP	33	Alfa Romeo GTA	14	12	12	38
10º	Ricardo Di Loreto	SP	34	VW Sedan 1600	10	8	14	32
11º	Antônio Carlos Avallone	SP	58	Lola T70 Mk3B Chevrolet	-	28	-	28
12º	Carlos Sgarbi	SP	51	Chevrolet Opala	-	-	22	22
13º	Élvio Divani	SP	4	MC Porsche	-	18	-	18
14º	Luiz Felipe Gama Cruz	SP	63	Puma GT VW 1700	16	-	-	16
15º	Miguel Lafer	SP	72	Puma GT VW 1600	12	-	-	12
16º	Ricardo Conde	SP	82	VW Sedan 1600	-	10	-	10

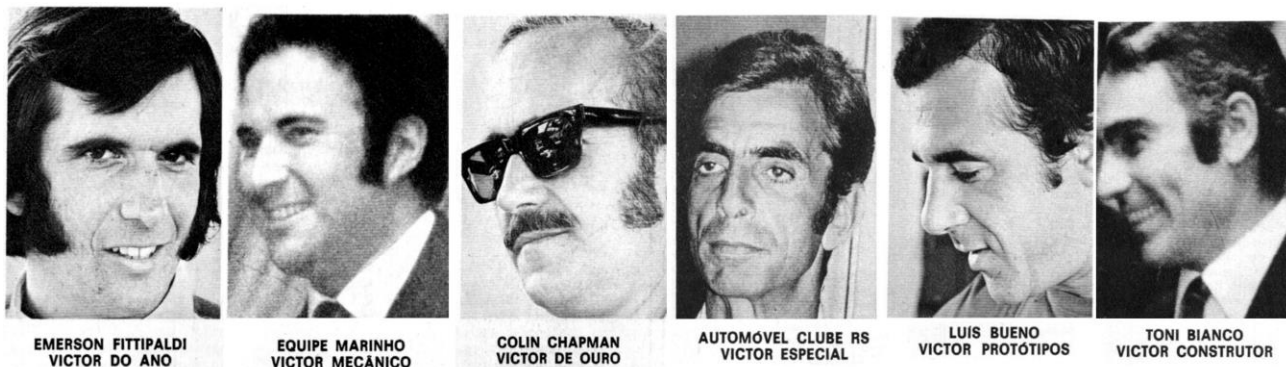


Luiz Carlos Moraes (Porsche 910) vencedor do torneio.

10 – PRÊMIO VICTOR DE AUTOMOBILISMO

A tradicional entrega do “Prêmio Victor”, promoção da Editora Abril para homenagear os melhores brasileiros no automobilismo, ocorreu no dia 26 de janeiro no Clube Nacional, em São Paulo, com a presença do fundador da Lotus, Colin Chapman.

O júri que elegeu os melhores do automobilismo foi presidida por Mauro Ivan da Revista Quatro Rodas e composta pelos seguintes jornalistas: Neemias Vassão (Quatro Rodas); Emílio Camanzi (Quatro Rodas); Narciso James (Placar); Luiz Silva (O Estado de S. Paulo); Raimundo Virgílio Couto Silva (O Estado de Minas); Paulo Sérgio Brandão (Tribuna da Bahia); José Roberto Nasser (Correio Braziliense); Sérgio Aparecido (Tribuna de Santos); Elton Jaeger (Folha da Manhã de Porto Alegre); e Raul Machado Carvalho (Autoesporte). Os escolhidos foram: Brasileiro no Exterior: Emerson Fittipaldi; Construtor: Toni Bianco; Equipe: Marinho Veículos; Revelação: Tite Catapani; Protótipos: Luiz Pereira Bueno; Turismo: Pedro Victor Delamare; Piloto do ano: Emerson Fittipaldi; Victor Especial: Antônio Pegoraro (pela construção do autódromo de Taramã); e Victor de Ouro: Colin Chapman.



11 – TROFÉU CIDADE DE PORTO ALEGRE – FÓRMULA 3

Aproveitando a presença de pilotos e carros de Fórmula 3 no País, o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul organizou uma prova, no dia 31 de janeiro, que recebeu o nome de “Troféu Cidade de Porto Alegre”. Nos treinos e na prova de classificação, assim como tinha ocorrido nas provas de Interlagos, se destacou Wilson Fittipaldi Jr. que acabou conquistando a pole-position, com o tempo de 1m09s4, ficando assim formado o grid de largada:

2 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 59 Ford - 1m09s4	6 Jurg Dubler Chevron B17 Ford - 1m10s2	1 José Carlos Pace Lotus 59 Ford - 1m10s2
18 Giovanni Salvati Tecno TF70 Ford - 1m10s4		4 Dave Walker Lotus 59 Ford - 1m10s5
10 Alan Jones Brabham BT28 Ford - 1m10s5	11 Luiz Pereira Bueno Chevron B15 Ford - 1m10s7	15 Barrie Maskell Chevron B17 Ford - 1m10s7
17 François Migault Tecno TF70 Ford - 1m10s8		5 Toni Trimmer Lotus 59 Ford - 1m10s9
7 Giu Ferreira Brabham BT28 Ford - 1m11s0	8 Torsten Palm Brabham BT28 Ford - 1m11s0	21 Ronald Rossi Brabham BT28 Ford - 1m11s0
16 Mike Keens Tecno TF70 Ford - 1m11s2		3 Fritz Jordan Lotus 59 Ford - 1m11s3

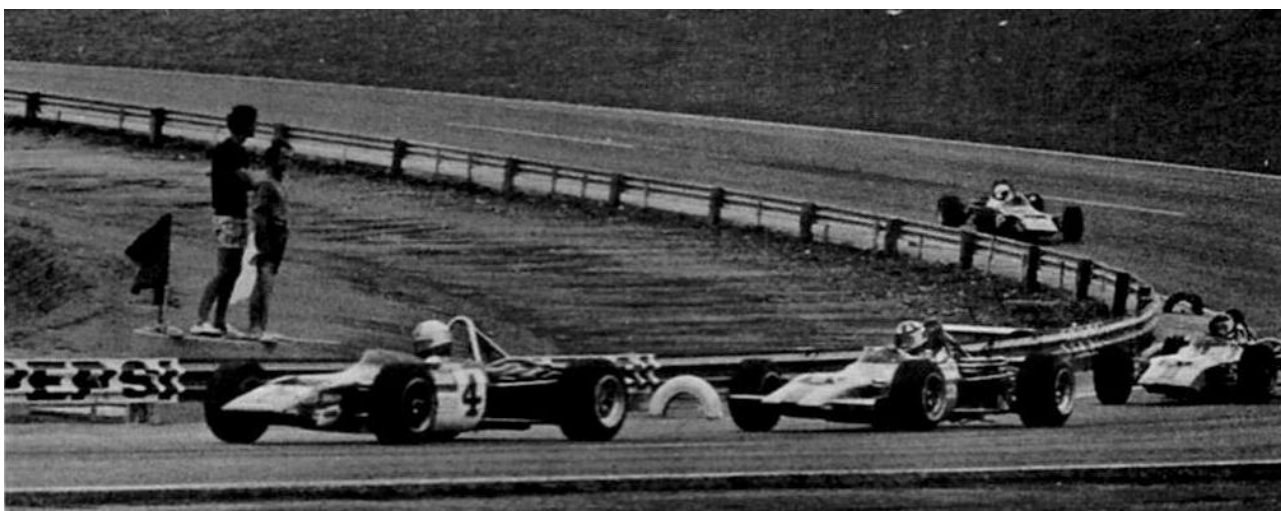
9
Marivaldo Fernandes
Chevron B17 Ford - 1m11s4

14
David Purley
Brabham BT28 Ford - 1m11s5

12
Sten Gunnarsson
Brabham BT28 Ford - 1m22s2

20
Giancarlo Gagliardi
Brabham BT28 Ford - 1m12s7

A largada da primeira bateria foi retardada, pois os mecânicos de Marivaldo Fernandes tentavam colocar o carro em condições, porém acabou ocorrendo sem que o piloto estivesse no grid, só conseguindo largar com muito atraso.



4 – Dave Walker; 2 – Wilson Fittipaldi Jr.; e 1 – José Carlos Pace, pilotando seus Lotus 59A.

A primeira volta foi comandada por Wilsinho, com Pace em segundo, Dubler em terceiro, Walker em quarto, Keens em quinto e Trimmer em sexto.

A partir da oitava volta Wilsinho passou a ser assediado pelo suíço Jurg Dubler, que conquistou a liderança na volta seguinte. Todavia, a posição do novo líder durou pouco, pois na Curva do Tala Larga seu carro enfrentou defeito na carburação, permitindo que Wilsinho recuperasse a ponta da corrida. A partir de então, Pace e Walker passaram a disputar a segunda colocação e se aproximar do líder. Com um carro melhor preparado, uma vez que pertencia à equipe oficial da Lotus, o australiano se distanciou de Pace e partiu para cima de Wilsinho, passando a correr praticamente no vácuo do carro do brasileiro.

Wilsinho, Walker e Pace partiram para a última volta muito próximos, mas não houve alterações, com Wilsinho recebendo a bandeirada de chegada com apenas 1/10 de segundo de vantagem para Walker. Pace foi o terceiro, Trimmer o quarto, e Maskell o quinto.

Sem a presença de Dubler, Salvati e Jones, cujos carros não puderam ser reparados, foi iniciada a segunda bateria, com Walker tomando a ponta, seguido por Wilsinho, Pace, Trimmer e Gunnarsson.

Wilsinho, Pace e Trimmer faziam de tudo para passar Walker, que não dava chance aos adversários, até que Wilsinho investiu para cima do australiano, o ultrapassando na Curva do Tala Larga, no decorrer da sexta volta. Porém a liderança do brasileiro não durou muito, pois na volta seguinte Walker retornou à frente. Correndo no vácuo de Walker, Wilsinho tentava a todo custo recuperar a liderança, mas sem sucesso, uma vez que o australiano, famoso pela forma desleal nas corridas, deu diversas fechadas no brasileiro, e com isso mantendo-se à frente até o final da bateria, recebendo a bandeirada de chegada com 2/10 de segundo

de vantagem para Wilsinho. O terceiro foi José Carlos Pace, o quarto Tony Trimmer, e o quinto Sten Gunnarson.

Os 2/10 de segundo conquistados na segunda bateria foram suficientes para que Walker conquistasse a vitória na classificação geral do Troféu Cidade de Porto Alegre, com apenas 1/10 de vantagem para Wilsinho. José Carlos Pace ficou em terceiro, Tony Trimmer em quarto, e Torsten Palm em quinto.

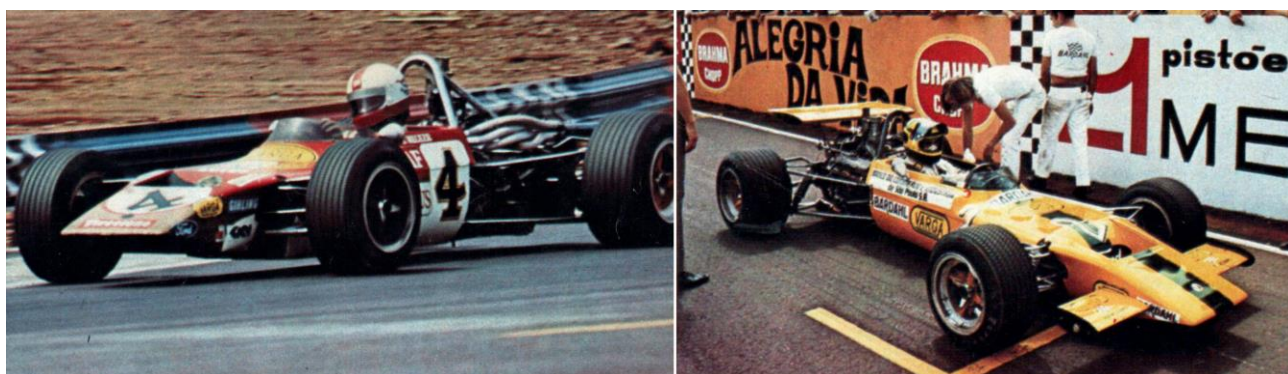
Ao final da prova, os brasileiros que participaram da temporada de Fórmula 3 reclamaram da maneira “perigosa” como os estrangeiros competiram.

Logo que a prova terminou, Wilsinho partiu na direção de Dave Walker, muito irritado por ter sido fechado diversas vezes. O piloto brasileiro reclamou muito e os presentes tinham a impressão de que Walker seria mais uma vez agredido, como ocorrera na primeira etapa em Interlagos.

Depois da discussão, Wilsinho afirmou que não foi tinha a intenção de agredir o australiano, mas apenas adverti-lo, pois ele está acostumado a agir deslealmente, e a FIA precisava tomar conhecimento do comportamento desses pilotos.

José Carlos Pace prestou depoimento à Revista Autoesporte, afirmando que na 18ª volta da segunda bateria: “vinha logo atrás e vi. Era terrível o que Walker fazia. Wilsinho tentava colocar o bico do carro e ele, fechava, não dando a mínima chance de alguém passar. Isso não é corrida, assim qualquer um ganha”.

[Ver RESULTADOS 1971/7](#)



O vencedor da prova Dave Walker (4) e o segundo colocado Wilson Fittipaldi Jr. (2)

12 – PROVA AUTOMOBILÍSTICA EM RIVERA - URU

Foi disputada na pista de 2.180 metros, do Autódromo Eduardo D. Cabrera, uma prova para carros turismo, com a participação de 16 pilotos.

O destaque da prova foi de Fernando Esbróglgio que venceu, tendo efetuado a pole-position, com o tempo de 1m18s0 e a melhor volta da prova com o tempo de 1m15s0.

Esbróglgio só não liderou a corrida quando teve que recorrer aos boxes, mas ao retornar, fez a melhor volta da prova e recuperou a vitória.

A prova foi dividida em três classes: “A” até 1.300 cc; “B” de 1.301 a 1.600 cc; e “C” – de 1.601 a 3.000 cc.

Na classe “A” venceu José Luiz Madrid, na classe “B” Fernando Esbróglgio enquanto na “C”, os dois participantes não terminaram a prova.

Como preliminar, no sábado, foi disputada uma prova para Estreantes e Novatos, vencida por Sérgio Blauth.

[Ver RESULTADOS 1971/8](#)



14 – Luiz Gustavo Oliveira (VW Sedan 1600); 74 – Fernando Esbróglia (VW Sedan 1600); e 88 – Roberto Giordani (DKW Vemag)

13 – ELEIÇÃO DA FEDERAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA DO DF - FADF

Em Assembleia Geral realizada no dia 19 de fevereiro, na Sede da Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF, localizada na SQS 310 bloco B Lola 34, em Brasília – DF, com a participação de: Gilberto Teixeira Alves (presidente afastado da FADF); Custódio Toscano Filho (Diretor Desportivo da FADF); Victor Ferreira Covas (presidente do Motor Clube do Planalto); Antônio Martins Filho (presidente da Associação Brasiliense de Volantes e representante da FADF); Heládio Toledo Monteiro Filho (presidente do Brasília Kart Clube); Paulo César Lopes Lima (da Associação Brasiliense de Volantes); Jacques Lima Rocha Filho (do Motor Clube do Planalto); Luiz Lema Venturoso (representante da CBA); Major Fábio Vilela de Freitas Limas e Sérgio Rodrigues Viana, foram tomadas as seguintes decisões:

1) O Sr. Gilberto Alves Lima questionou a validade da assembleia por ter sido convocada pelo Sr. Antônio Martins Filho, que esclareceu que o fez com base no Estatuto da entidade, uma vez que o Sr. Gilberto tinha sido afastado da sua presidência, pela Assembleia de 16 de março de 1970.

2) Em seguida foi eleita a nova diretoria que ficou assim constituída: Presidente: Major Fábio Villela de F. Lima; Vice-presidente: Dr. Antônio Lourival R. Dias; Diretor Secretário: Cap. Benjamin C. Correia Júnior; Diretor Geral: Custódio Toscano Filho; Diretor Tesoureiro – José Pires Sampaio; Suplente: Aylton Valente; Diretor Desportivo: Luiz L. V. de Araújo; Diretor Técnico: Karl Raimund Von Negri; Membros da Comissão Técnica: Geraldo Estrela, João Estrela Filho, Enio Lourenço Garcia, e Giuseppe Tavares; Membros da Comissão Desportiva: Adriano Osório Filho, Lindemberg Curi, Caetano Rubino, e João L. M. Direito; Membros efetivos do Tribunal de Justiça Desportiva: Dr. Gilberto T. Alves, Dr. Aldo Ferro, Dr. José Paulo M. de Souza, Dr. Nelson G. de Lacerda, Dr. Murilo Silva, Dr. Geraldo de Tarso A. Rocha, e Dr. Antônio G. V. Teixeira; membros suplentes do Tribunal de Justiça Desportiva: Dr. Ronaldo Bonfim, Dr. Hélio Moreira da Silva; Sr. José Roberto Nasser, e Dr. Luiz Imbroisi Filho; Membros do Conselho Fiscal: Stenio Araújo Bastos, Antônio Carlos A. Bastos, Waldemar Gadelha Filho, e Marlenio José de Oliveira.

14 – GP DA ÁFRICA DO SUL – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A abertura do Campeonato Mundial de Fórmula 1 ocorreu com a disputa do GP da África do Sul, no dia 6 de março no circuito de Kyalami, em Johannesburgo.

Para o início do campeonato, as equipes participantes estavam assim constituídas:

Gold Leaf Team Lotus
Gold Leaf Team Lotus

2 Emerson Fittipaldi
3 Reine Wisell

BRA Lotus 72C Ford
SUE Lotus 72C Ford

Matra Simca International	19	Chris Amon	NZL	Matra Simca MS 120
McLaren Cars	11	Denny Hulme	NZL	McLaren M19A Ford
McLaren Cars	12	Peter Gethin	ING	McLaren M14A Ford
Motor Racing Developments	14	Graham Hill	ING	Brabham BT33 Ford
Motor Racing Developments	15	Dave Charlton	ASU	Brabham BT33 Ford
Scuderia Ferrari SpA SEFAC	4	Jacky Ickx	BEL	Ferrari 312B/71
Scuderia Ferrari SpA SEFAC	6	Mário Andretti	EUA	Ferrari 312B/71
Scuderia Ferrari SpA SEFAC	5	Clay Regazzoni	SUI	Ferrari 312B/71
STP March Engineering	7	Ronnie Peterson	SUE	March 711 Ford
STP March Engineering	8	Andrea de Adamich	ITA	March 711 Alfa Romeo
STP March Engineering	26	Alex Soler-Roig	ESP	March 701 Ford
Team Surtees	20	John Surtees	ING	Surtees TS9 Ford
Team Surtees	21	Rolf Stommelen	ALE	Surtees TS7 Ford
Team Surtees	28	Brian Redman	ING	Surtees TS7 Ford
Tyrrell Racing Organisation	9	Jackie Stewart	ESC	Tyrrell 001 Ford
Tyrrell Racing Organisation	10	François Cevert	FRA	Tyrrell 002 Ford
Yardley Team BRM	16	Pedro Rodriguez	MEX	BRM P160
Yardley Team BRM	17	Jo Siffert	SUI	BRM P153
Yardley Team BRM	27	Howden Ganley	NZL	BRM P153
Frank Williams Racing Cars	22	Henri Pescarolo	FRA	March 701 Ford
Ecurie Bonnier	23	Jo Bonnier	SUE	McLaren M7C Ford
Team Gunston	24	John Love	ROD	March 701 Ford
Team Gunston	25	Jackie Pretorius	ASU	Brabham BT26 Ford



A largada do GP da África do Sul, com: 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B); 19 – Chris Amon (Matra Simca MS120); 6 – Mário Andretti (Ferrari 312B); e 9 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford) na frente.

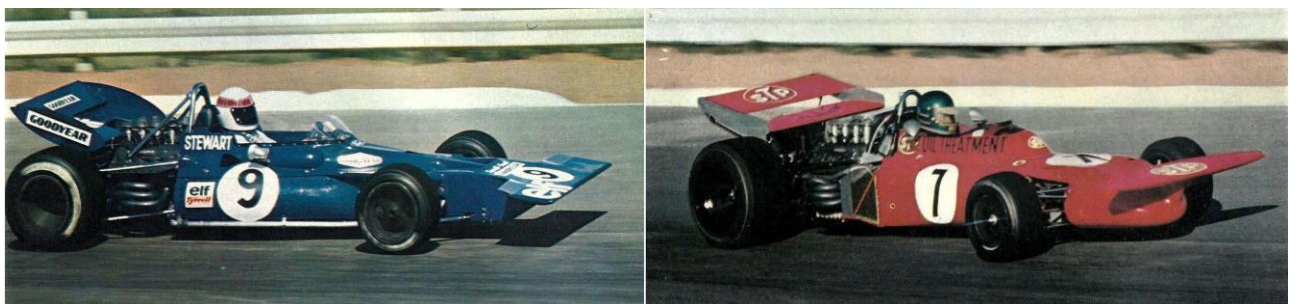
Iniciadas as provas de classificação, Stewart começou a se destacar, registrando melhor tempo que foi sendo melhorado até conquistar a pole-position com o tempo de 1m17s8, completando a primeira fila Chris Amon (1m18s4) e Clay Regazzoni (1m18s7), ficando assim formado o grid de largada:

9 Jackie Stewart Tyrrell 001 Ford - 1m17s8	19 Chris Amon Matra Simca MS120 - 1m18s4	5 Clay Regazzoni Ferrari 312B/71 - 1m18s7
6 Mário Andretti Ferrari 312B/71 - 1m19s0		2 Emerson Fittipaldi Lotus 72C Ford - 1m19s1
20 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m19s1	11 Denny Hulme McLaren 19A Ford - 1m19s1	4 Jacky Ickx Ferrari 312B/71 - 1m19s2

10 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m19s2	16 Pedro Rodrigues BRM P160 - 1m19s3	
12 Peter Gethin McLaren M14A Ford - 1m19s6	15 Dave Charlton Brabham BT33 Ford - 1m19s8	7 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m19s9
3 Reine Wisell Lotus 72C Ford - 1m19s9	21 Rolf Stommelen Surtees TS7 Ford - 1m20s1	
17 Jo Siffert BRM P153 - 1m20s2	28 Brian Redman Surtees TS7 Ford - 1m20s2	22 Henri Pescarolo March 701 Ford - 1m20s2
14 Graham Hill Brabham BT33 Ford - 1m20s5	25 Jackie Pretorius Brabham BT 26 Ford - 1m21s7	
24 John Love March 701 Ford b- 1m21s9	8 Andrea de Adamich March 711 Alfa Romeo - 1m22s2	23 Jo Bonnier McLaren M7C Ford - 1m22s3
27 Howden Ganley BRM P153 - 1m23s7	26 Alex Soler-Roig March 701 Ford - 1m25s8	

Quando os carros se moveram para o grid de largada, faltava um carro, o de Graham Hill, cujo motor não pegava, fazendo com que o piloto inglês largasse bem depois de iniciada a corrida, que teve Stewart e Amon largando muito mal. Com isso, a primeira volta teve como líder Clay Regazzoni, com os carros passando na seguinte ordem: 1º Regazzoni; 2º Emerson; 3º Ickx; 4º Hulme; 5º Rodriguez; 6º Andretti; 7º Stewart; 8º Cevert; 9º Siffert; 10º Charlton; 11º Surtees; 12º Redman; 13º Wisell; 14º Amon; 15º Love; 16º Gethin; 17º Stommelen; 18º Peterson; 19º Pretorius; 20º Pescarolo; 21º Adamich; 22º Ganley; 23º Bonnier; 24º Roig; 25º Hill.

Na segunda volta Hulme ultrapassou Ickx, enquanto Stewart passou por Andretti e Wisell por Redman, com Emerson se mantendo em segundo logo atrás de Regazzoni.



9 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford) e 7 – Ronnie Peterson (March 701 Ford)

Ao ser completada a terceira volta, com Regazzoni em primeiro e Emerson em segundo, este era bastante apertado por Hulme, e Rodriguez passou por Ickx, com Surtees surgindo em nono.

O motor de Emerson, a partir de então, começou a perder rendimento e o piloto logo foi ultrapassado por Hulme.

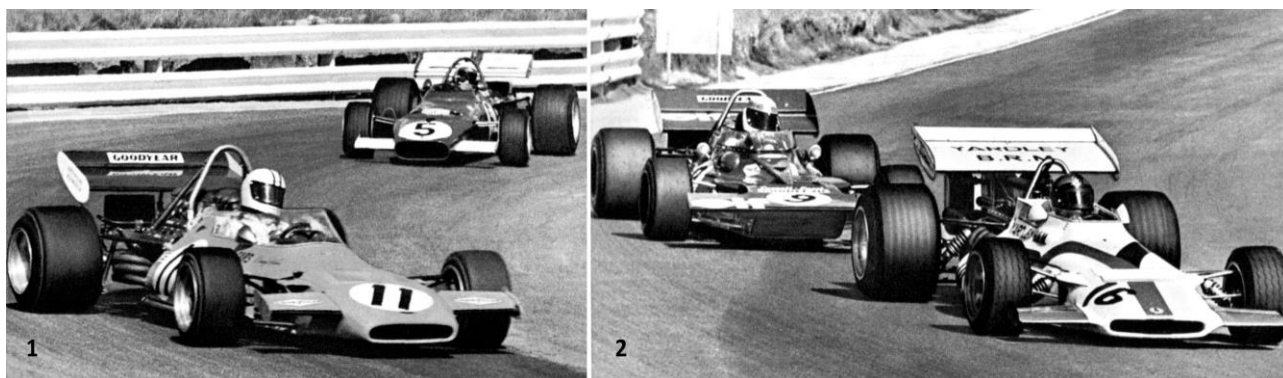
Com o carro de Emerson perdendo posições a partir da quinta volta, verificava-se o crescimento de Rodriguez e Stewart e, com isso, completadas 10 voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Regazzoni; 2º Hulme; 3º Rodriguez; 4º Stewart; 5º Andretti; 6º Surtees; 7º Emerson; 8º Ickx; 9º Siffert; 10º Wisell; 11º Cevert; 12º Charlton; 13º Love; 14º Redman; 15º Peterson; 16º Amon; 17º Stommelen; 18º Pescarolo; 19º Hill; 20º Ganley; 21º Adamich.

Nessa altura da corrida, haviam abandonado: Alex Soler-Roig, com problemas no motor; Jo Bonnier, com quebra da suspensão; e Peter Gethin, com vazamento de óleo.

A perseguição de Hulme a Regazzoni acabou dando certo na volta 16, quando o neozelandês tomou a ponta, ao mesmo tempo em que Surtees ultrapassou Rodriguez para ocupar a 3ª colocação. Dessa forma, com vinte voltas percorridas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Hulme; 2º Regazzoni; 3º Surtees; 4º Rodriguez; 5º Stewart; 6º Andretti; 7º Siffert; 8º Emerson; 9º Wisell; 10º Cevert; 11º Love; 12º Peterson; 13º Charlton; 14º Amon; 15º Redman; 16º Hill; 17º Stommelen; 18º Ganley; 19º Pescarolo; 20º Pretorius; 21º Adamich; 22º Ickx que perdera muito tempo nos boxes com problemas mecânicos.

Aos poucos Hulme foi aumentando sua vantagem sobre Regazzoni, e Andretti passou por Stewart na 22ª volta, na qual teve o abandono de Jackie Pretorius. Pedro Rodriguez sofria com o superaquecimento do cockpit do seu carro e começou a perder rendimento, despencando na tabela de classificação, que, com 30 voltas completadas era a seguinte: 1º Hulme; 2º Regazzoni; 3º Surtees; 4º Andretti; 5º Siffert; 6º Rodriguez; 7º Stewart; 8º Wisell; 9º Emerson; 10º Cevert; 11º Peterson; 12º Redman; 13º Charlton; 14º Amon; 15º Hill; 16º Love; 17º Pescarolo; 18º Stommelen; 19º Ganley; 20º Ickx; 21º Adamich.

Surtees acabou passando Regazzoni na volta 37, quando o motor da Ferrari do suíço começou a falhar, fazendo com que Andretti também o ultrapassasse na volta seguinte. Nessa fase da corrida ocorreram mais quatro abandonos: John Love na volta 30, com quebra da transmissão; Jo Siffert na volta 31 com superaquecimento; Dave Charlton, na mesma volta com quebra do motor; e Pedro Rodriguez na volta 33 com superaquecimento.



(1) - 11 – Denny Hulme (McLaren M19A Ford); e 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B). (2) - 16 – Pedro Rodriguez (BRM P160); e 9 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford)

Com pouco mais da metade da corrida, ou seja, com 40 voltas, a ordem dos remanescentes era a seguinte: 1º Hulme; 2º Surtees; 3º Andretti; 4º Regazzoni; 5º Stewart; 6º Wisell; 7º Cevert; 8º Emerson; 9º Amon; 10º Hill; 11º Redman; 12º Pescarolo; 13º Stommelen; 14º Ickx; 15º Peterson; 16º Adamich; 17º Ganley.

A partir da 40ª volta John Surtees que fazia uma ótima corrida ocupando a segunda colocação, começou a enfrentar problemas com o câmbio do seu carro, permitindo que, na volta 44, Andretti o ultrapassasse indo para segundo, e na volta 49 foi a vez de Regazzoni passar por Surtees, subindo para a terceira colocação.

Howden Ganley foi o último dos pilotos da BRM a abandonar, depois de completar 42 voltas. Assim como ocorrido com seus companheiros, o carro estava esquentando muito, sendo impraticável permanecer no seu

cockpit, se retirando com princípio de insolação. Outro que pagou pelo calor da pista foi François Cevert que teve seus óculos embaçados pelo suor e acabou com o seu Tyrrell contra o guard-rail depois de 47 voltas, reduzindo o número de participantes para 15.

Ao serem completadas 50 voltas, a ordem era: 1º Hulme; 2º Andretti; 3º Regazzoni; 4º Surtees; 5º Stewart; 6º Wisell; 7º Emerson; 8º Hill; 9º Amon; 10º Redman; 11º Pescarolo; 12º Ickx; 13º Peterson; 14º Stommelen; 15º Adamich.

Depois de 56 voltas, Surtees ficou fora com o rompimento do condutor de óleo do motor do seu carro, e depois de 58, Emerson Fittipaldi com o motor quebrado.

Poucas alterações ocorreram no posicionamento dos carros, que atingiram 60 voltas na seguinte ordem: 1º Hulme; 2º Andretti; 3º Regazzoni; 4º Stewart; 5º Wisell; 6º Amon; 7º Hill; 8º Redman; 9º Ickx; 10º Peterson; 11º Pescarolo; 12º Stommelen; 13º Adamich;

Na volta 66 Stewart passou por Regazzoni e, faltando apenas nove voltas para final da prova, com 70 completadas, as posições eram: 1º Hulme, 2º Andretti; 3º Stewart; 4º Regazzoni; 5º Wisell; 6º Amon; 7º Redman; 8º Ickx; 9º Hill; 10º Peterson; 11º Pescarolo; 12º Stommelen; 13º Adamich.

Dessa forma, tudo indicava que o resultado final seria esse, com Hulme bem à frente de Andretti, que por sua vez tinha boa vantagem para Stewart.

Foi então que o imprevisto aconteceu. Na volta 76 a suspensão do carro de Hulme apresentou problemas e o carro perdeu desempenho, sendo ultrapassado pelos seus perseguidores, despencando para a sexta colocação, e terminando uma volta atrás do vencedor que foi o norte-americano Mário Andretti, que completou 79 voltas no tempo de 1h47m35s5, média de 180,804 km/h. Jackie Stewart foi o segundo a 20s9. O terceiro foi Clay Regazzoni, o quarto Reine Wisell, o quinto Chris Amon e o sexto e último a marcar postos, Denny Hulme.

[Ver RESULTADOS 1971/9](#)



Mário Andretti (Ferrari 312B) vencedor da prova

15 – FESTIVAL DE MARCAS DE ESTREANTES

No dia 7 de março foi realizado um evento em Interlagos para Estreantes e Novatos. O programa tinha quatro corridas e a primeira realizada foi destinada aos carros da Divisão 1 até 1.300 c.

Largaram apenas cinco carros e no final a vitória foi fácil de Ronaldo Berg que completou as 8 voltas em 38m14s, o segundo foi João Borges Neto, o terceiro Antônio Caetano, o quarto Marcos Thadeu, e o quinto Estanislau Meliunas Jr.

A segunda prova foi destinada aos carros da Divisão 3 e foi vencida por Jacob Kourouzan pilotando um Lorena 1600, que liderou de ponta a ponta, sempre seguido por Edo Lemos com carro idêntico. O terceiro foi Paulo Condratecki, o quarto Alfredo Guaraná, e o quinto Edson Bom Ângelo.

Em seguida foi disputada uma prova para carros da Divisão 1 sem limite de cilindrada. Dada a largada, assumiu a ponta o Dodge Dart de Rui Amaral Lemos, que recebeu a perseguição do Opala de Wanderlei Landi da Costa. Até a quarta volta o Opala conseguiu acompanhar o Dodge, se mantendo a 2,7s, mas aos poucos Amaral foi se destacando, para terminar a corrida com uma vantagem de 11,5 segundos. O terceiro foi Carlos de Carvalho, o quarto Ronaldo Berg e o quinto José Sampaio Netto.

A última corrida do programa foi destinada a todos os participantes, recebendo o nome de “Tira Teima”, e o vencedor foi novamente Jacob Kourouzan que não tomou conhecimento dos seus adversários, liderando de ponta a ponta, com seu companheiro de equipe Edo Lemos correndo junto, para receberem a bandeirada de chegada lado a lado. O terceiro foi Paulo Condratecki, o quarto Alfredo Guaraná, e o quinto Carlos de Carvalho.

[Ver RESULTADOS 1971/10](#)



A largada de uma das provas, vendo-se: 21 – Jacob Kourouzan (Lorena GT VW); 80 – Paulo Condratcki (VW Sedan 1600); 27 – Ronaldo Berg (VW Sedan 1600); e 69 Luiz Alberto do Casal (VW sedan 1600)

16 – FALECIMENTO DE CARLO PINTACUDA

No dia 8 de março faleceu Carlo Pintacuda, piloto italiano que se destacou no Brasil com duas vitórias no Circuito da Gávea e outra em São Paulo. Pintacuda, nascido em Florença, na Itália, no dia 18 de setembro de 1900, foi tão importante no país que até virou tema de marchinha de carnaval, em face dos seus sucessos em nossas pistas.



Gávea 1937



Pintacuda



Gávea 1938

Depois da guerra, Pintacuda tentou residir no Brasil, mas sua esposa não se acostumou com o clima e o casal acabou imigrando para Buenos Aires, onde abriu uma loja de antiguidades. Carlos Pintacuda faleceu de causas naturais em Buenos Aires, aos 70 anos de idade.

17 – 1ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

Os brasileiros Giu Ferreira e Ronald Rossi foram inscritos na primeira etapa do Lombard British F3 Championship disputado no dia 14 de março no Circuito de Mallory Park, em Leicester, mas acabaram não participando, pois seus Brabham não ficaram prontos.

A prova foi disputada por apenas nove carros e o vencedor foi James Hunt, ao volante de um March 713M, mas que foi desclassificado ao final da prova. Com isso, sagrou-se vencedor Roger Williamson (March 713M), ficando em segundo Brendan McInerney e em terceiro John Trevelyan.

[Ver RESULTADOS 1971/11](#)

18 – I SPEED INTERNATIONAL TROPHY F-2 – MALLORY PARK

No mesmo evento foi disputada uma corrida de Fórmula 2, da qual estava inscrito o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr., que da mesma forma como Rossi e Giu, não teve o carro pronto para a corrida, que foi disputada em duas baterias, com resultado final apurado pela soma de tempos e ambas as baterias foram vencidas por Henri Pescarolo que, dessa forma sagrou-se vencedor da prova. O segundo colocado foi Gerry Birrell, os únicos a completarem as 80 voltas. O terceiro colocado foi Brian Hart, o quarto Peter Westbury e o quinto Tetsu Ikuzawa.

[Ver RESULTADOS 1971/12](#)

19 – 2ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

Mais uma vez os brasileiros Giu Ferreira e Ronald Rossi da equipe Royal Label ficaram frustrados por não participarem de mais uma corrida de Fórmula 3 na Inglaterra, para a qual estavam inscritos. O evento foi a 2ª Etapa do North Central Lombard British F3 Championship e 1ª Etapa do Shell Super Oil British F3 Championship, disputada no dia 20 de março no Autódromo de Brands Hatch.

O vencedor da prova foi Colin Vandervell ao volante de um Brabham BT35 Ford, ficando em segundo Bev Bon (Ensign LNF1 Ford), em terceiro Gerry Birrell (Lotus 69 Ford), em quarto Tom Walkinshaw (March 713M Ford) e em quinto Roger Williamson (March 713M Ford).

[Ver RESULTADOS 1971/13](#)

20 – CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO

Com pouco público presente e poucos participantes, foi iniciado o campeonato gaúcho de automobilismo, no dia 21 de março no autódromo de Tarumã, com os seguintes vencedores:

[Categoria POC até 1.300 cc:](#) Décio Michel (Ford Corcel).

[Categoria POC de 1.301 a 1.600 cc:](#) Raffaele Rosito (VW Sedan 1600).

[Categoria POC de 1.601 a 3.000 cc:](#) Raffaele Rosito (FNM 2150).

[Categoria POC acima de 3.001 cc:](#) Pedro Carneiro Pereira (Chevrolet Opala).

[Categoria Novatos até 1.300 cc:](#) Enio Gomes (Ford Corcel).

[Categoria Novatos de 1.301 a 1.600 cc:](#) Ayrton de Carvalho (VW 1600).

[Categoria Novatos de 1.601 a 3.00 cc:](#) Arino Panato (FNM 2150).

[Categoria Estreantes até 1.300 cc:](#) Joaquim Fonseca Neto (Ford Corcel).

[Categoria Estreantes de 1.301 a 1.600 cc:](#) Humberto César Melo (VW Sedan).

21 – CORRIDA DOS CAMPEÕES – FÓRMULA 1

A prova de Fórmula 1, que não valia para o Campeonato Mundial, a “Corrida dos Campeões” foi disputada no dia 21 de março, no circuito de Brands Hatch.

A principal novidade nessa prova foi a presença do Lotus 56B equipado com motor a turbina da marca Pratt & Whitney. Esse carro foi uma tentativa de Colin Chapman em criar uma novidade na Fórmula 1, mas parecendo apenas um lance promocional. O construtor inglês tinha construído, em 1968, um carro com turbina para disputar as 500 Milhas de Indianápolis. A adaptação do carro para a Fórmula 1 trazia um motor com 550 hp, mas com alto consumo de querosene, fazendo com que fosse muito pesado, em face da grande quantidade de combustível que transportava. Isso comprometia os freios e o conceito somente podia ter algum sucesso em provas curtas.



Emerson Fittipaldi (Lotus 56B Pratt & Whitney)

Por sua vez a Ferrari apresentou nessa prova a evolução da sua Ferrari 312B, que passou a ser conhecida como Ferrari 312B2. Era outro projeto superado, pois embora tenha vencido na África do Sul e que continuaria vencendo corridas no início do ano, era um carro de concepção ultrapassada, com chassi tubular, enquanto os carros de Fórmula 1 já utilizavam chassi monocoque, em chapa de alumínio, que permitia uma maior rigidez ao conjunto.

A terceira novidade foi apresentada pela Brabham, com o novo modelo BT-34, concebido, como sempre por Ron Tauranac.

Naquela época, treinos e classificação eram disputadas ao mesmo tempo, valendo todos os tempos obtidos nessas provas, que eram divididas em duas sessões na sexta-feira e outras duas no sábado. Na sexta-feira, a pista estava molhada e nessas condições, o melhor tempo ficou com Jackie Stewart com 1m41s1, ficando em segundo um surpreendente Emerson Fittipaldi no Lotus 56B, com 1m44s0.

No sábado, as provas foram disputadas com pista seca e os tempos foram totalmente modificados, com Jackie Stewart ficando com a pole-position, com o tempo de 1m24s6. Com quinze carros, o grid de largada ficou assim formado:

5 Clay Regazzoni Ferrari 312PB2 - 1m26s0
--

9 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m25s5
--

17 Jackie Stewart Tyrrell 001 Ford - 1m24s6

3 John Miles BRM P153 - 1m27s1	1 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m26s1	
7 Reine Wisell Lotus 72 Ford - 1m29s0	6 Emerson Fittipaldi Lotus 56B Pratt & Whitney - 1m28s7	16 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m27s4
4 Howden Ganley BRM P153 - 1m30s9	2 Tim Schenken Brabham BT334 Ford - 1m30s0	
15 Mike Beuttler March 701 Ford - 1m32s1	14 Ray Allen March 701 Ford - 1m31s9	10 Peter Gethin McLaren M14A Ford - 1m31s3
12 Ronnie Peterson March 711 Ford	8 Tony Trimmer Lotus 72 Ford - 1m37s9	

A primeira dificuldade para os chefes de equipe, antes da largada, foi a escolha de pneus, pois embora a pista estivesse úmida, não chovia, mas o céu estava encoberto com nuvens pesadas. Resolveram correr com pneus para pista seca: Regazzoni, Hill, Beuttler, Allen e Peterson, com os demais equipados com pneus intermediários.

Iniciada a corrida, Hulme e Stewart saíram juntos, mas na curva Paddock, o escocês era o líder, com Hulme em segundo, Regazzoni em terceiro e Hill em quarto.

Ao final da primeira volta, os carros estavam assim classificados: 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Regazzoni; 4º Surtees; 5º Wisell; 6º Gethin; 7º Miles; 8º Ganley; 9º Schenken; 10º Emerson; 11º Peterson, 12º Allen; 13º Beuttler; 15º Trimmer.



1 – Graham Hill (Brabham BT34 Ford); e 17 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford)

Com a pista ainda úmida, Stewart e Hulme, que corriam com pneus intermediários, levavam vantagem para Regazzoni e Hill, que corriam com pneus para pista seca.

Com dez voltas completadas, Stewart tinha 7,5 segundos de vantagem para Hulme que era muito assediado por Regazzoni e Hill, pois seus pneus intermediários começavam a perder rendimento, à medida que a pista secava.

A Lotus de Emerson Fittipaldi fazia uma corrida decepcionante e na 11ª volta entrou nos boxes com problemas na suspensão traseira.

Ronnie Peterson que vinha fazendo progresso, tendo passado por Emerson, Schenken, Ganley e Miles, sofreu na 14ª volta um acidente devido à quebra de uma haste do sistema de freios, que o alijou da corrida após uma série de rodadas.

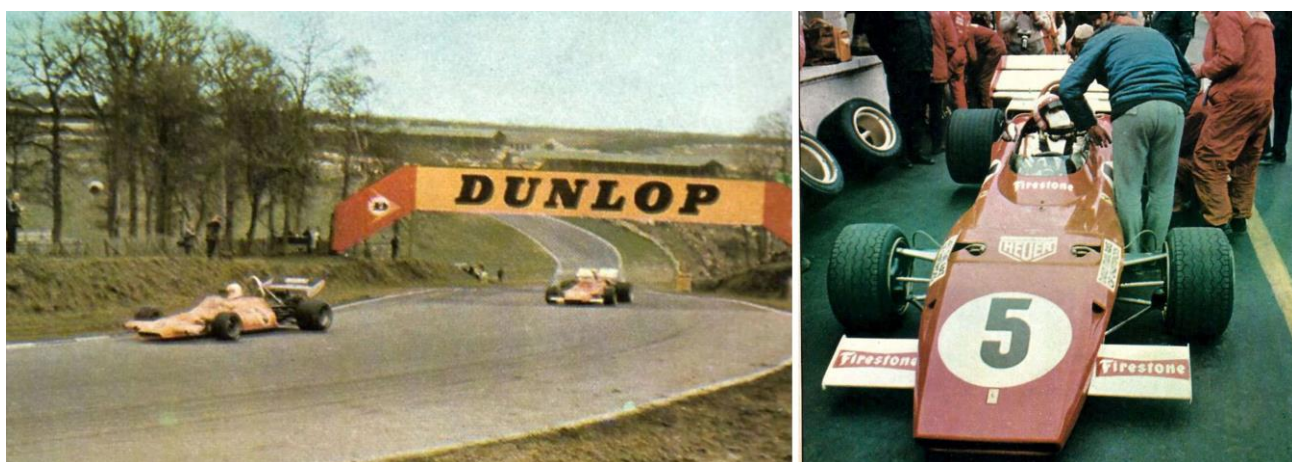
Na 19ª volta, Regazzoni passou por Hulme e iniciou uma perseguição a Stewart, ao mesmo tempo em que Hill lutava com Hulme pela terceira colocação.

Quatro voltas depois, a diferença entre Stewart e Regazzoni era de apenas 2,3 segundos, com Hill passando por Hulme na volta seguinte. Mais uma volta e Regazzoni ultrapassou Stewart, que sofria com os pneus intermediários, que vinha perdendo rendimento à medida que a pista secava.

Na trigésima volta, a Ferrari tinha uma vantagem de seis segundos para Stewart e Hill continuava tentando chegar à segunda colocação, ao mesmo tempo em que Hulme entrou nos boxes com problemas de ignição. Ainda conseguiu retornar à prova, para abandonar três voltas depois.

Na volta 35, Graham Hill abandonou a corrida com problemas de motor, enquanto Regazzoni seguiu tranquilo para a vitória, que conquistou com 23,6 segundos de vantagem para Stewart. O terceiro foi Surtees, o quarto Schenken, e o quinto Ganley.

[Ver RESULTADOS 1971/14](#)



Dois momentos de Clay Regazzoni, o vencedor da prova: em luta com Hulme e nos boxes com pneus para chuva.

22 – 12 HORAS DE INTERLAGOS

Com a confirmação da não realização dos Mil Quilômetros de Brasília, a prova inicial do Campeonato Brasileiro foi as “12 Horas de Interlagos”, no dia 21 de março. Dessa feita, a prova não teve largada à zero hora com chegada às 12 horas, pois foi iniciada às 10 horas da manhã, com chegadas às 10 horas da noite.

A CBA tinha definido as categorias do automobilismo nacional da seguinte forma:

Categoria A – Carros nacionais de série, divididos em Divisão 1 – Turismo e Divisão 2 – GT.

Categoria B – Carros fabricados ou montados no Brasil, divididos em: Divisão 3 – Turismo Especial Brasileiro; Divisão 4 - Esporte Nacional; e Divisão 5 – Esporte Livre.

Categoria C – Veículos Importados – Divisão 6 – FIA 1/2/3/4/5/ e 6.

Categoria D – Monopostos – Divisão 7 – Fórmulas Nacionais; Divisão 8 – Fórmulas Nacionais; Divisão 9 – Kart.

Essa classificação acabou dando confusão, pois os corredores de carros turismo importados, conseguiram classifica-los como sendo da Divisão 5, um absurdo, mas acabou acontecendo, com a CBA estabelecendo para esse campeonato das categorias: Divisão 4 e Divisão 5/6.

A prova teve inscritos pela equipe Jolly Gancia, a Alfa Romeo GTAm vencedora das Mil Milhas dos irmãos Abílio e Alcides Diniz, e as GTA de Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes; e Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr.

A equipe Bino Sandaco, inscreveu um dos Royale para Lian Duarte/Tite Catapani e o Bino para Sérgio Mattos/Fritz Jordan.

Antônio Carlos Avallone inscreveu a sua Lola T70, formando dupla com Totó Porto Filho.

O Fúria Alfa Romeo de Jayme Silva/Ugo Gallina foi outro inscrito, que nessa prova tinha a companhia de outro Fúria, equipado com motor Chevrolet Opala de 4 cilindros, de Pedro Víctor Delamare/Sílvio Montenegro. O carro estava equipado com injeção de combustível, comando Iskenderian e sua cilindrada tinha sido aumentada para 2.800 cc.

Dentre os favoritos à vitória, estava também a veterana Carretera Corvette de Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio e um AC equipado com motor Porsche de 2.000 cc de Anísio Campos/Marinho Antunes.

Os demais eram os tradicionais protótipos com motor VW, VW Sedan, três Alfa Romeo Turismo, etc.

A se registrar a ausência dos Porsche 907 de Angi Munhoz e 910 da Speed Motors, bem como os carros da Equipe Casari, a Lola T70, e os Casari A-1 e A-2.

Embora não tivesse grande importância, por se tratar de uma corrida de longa duração e com largada ao estilo "Le Mans", foram realizadas provas de classificação, pois havia muitos inscritos e deveriam participar da prova apenas 50 carros. Mas isso não foi necessário, uma vez que apenas 49 se apresentaram para treinos e corrida.



A largada da prova ao estilo Le Mans

Ainda assim, Avallone na Lola T70, ficou com o melhor tempo, com 3m16s7. A seguir se classificaram Lian Duarte/Tite Catapani (Royale RP6 Ford); Sérgio Mattos/Fritz Jordan (Bino); Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria Alfa Romeo); Pedro Victor Delamare/Sílvio Montenegro (Fúria Chevrolet); Camillo Christóforo/Eduardo Celidônio (Corvette); Abílio e Alcides Diniz (Alfa Romeo GTAm); Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo GTA); Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli (Alfa Romeo GTA); e os demais.

Antônio Carlos Avallone, na Lola T70 saiu na frente abrindo grande vantagem para Camillo. Em terceiro, no retão vinha o AC Porsche de Marinho Antunes, que tinha na sua traseira o Bino de Sérgio Mattos, o BMW de Jan Balder, as Alfa Romeo de Lolli, Abílio e Zambello, respectivamente.

Nessa primeira volta surgiu a primeira confusão na corrida, quando o Fúria de Jayme Silva teve o fio do distribuidor solto na curva da Junção. O piloto parou, efetuou os reparos necessários e, quando retornou à prova estava no meio do pelotão dianteiro, passando pela cronometragem, na segunda volta, como se estivesse na terceira colocação. Sem se perceber que o carro estava com uma volta de atraso, a cronometragem passou a o posicionar na terceira colocação, durando algumas voltas para que fosse identificado o erro e passasse a informar a classificação correta.

Com trinta minutos de prova, a Lola T-70 continuava na liderança, vindo a seguir Camillo; Mattos, Lian, e Zambello, Diniz, Lolli, Delamare, Balder. O ritmo imposto por Avallone era elevado para uma corrida de 12 horas, rodando em torno de 3m18s, enquanto os mais próximos rodavam a 3m26s

Às 11 horas, com apenas uma hora de prova, o Bino parou na curva 3, abandonando por quebra do motor. O BMW de Jan Balder teve o seu tanque de gasolina furado, com o líquido invadindo o cockpit. Ao parar nos boxes, os mecânicos furaram o chão do carro para que a gasolina escoasse e trocaram o tanque.

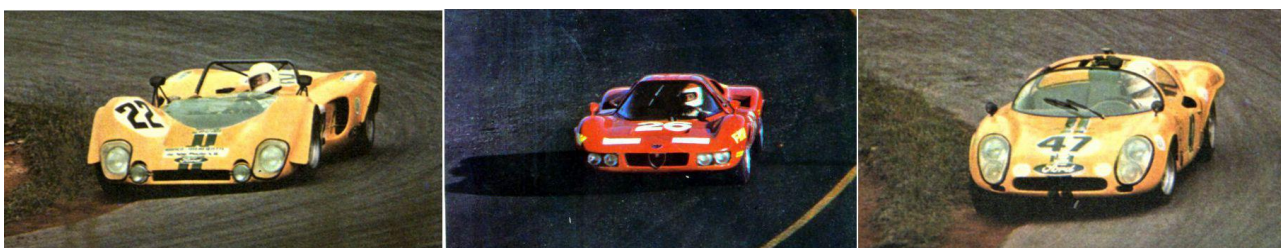
José Minelli que fazia a estreia de um protótipo com motor VW, e carroceria tipo Berlineta, entrou nos boxes com o motor superaquecido e com as rodas traseiras batendo na carroceria. Com o uso de uma serra, a carroceria foi “mutilada” e o carro pode retornar.



84 – Pedro Víctor Delamare/Sílvio Montenegro (Fúria Chevrolet) e 17 – Alex Dias Ribeiro/Luiz Estevão (Amok VW) – 27 – Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa Romeo GTA)

Outro protótipo que ficou fora da prova no início foi o Amato Ford de Salvatore Amato que teve uma bronzinga quebrada pouco antes da curva 3. O piloto empurrou o carro pelo anel externo e conseguiu chegar aos boxes, onde se recolheu.

Antes de ser completada a segunda hora de corrida, o Fúria de Pedro Victor Delamare parou na entrada da curva do Laranja, com pane elétrica, não retornando mais à prova. Nessa fase da corrida, o outro Fúria, de Jayme Silva entrou nos boxes depois que teve um pneu dianteiro furado na curva do Cotovelo. Totó Porto Fº, que estava conduzindo a Lola T70 líder, teve um condensador quebrado na entrada da curva da Ferradura, onde os seus mecânicos, em pouco tempo, colocaram o carro em condições de continuar, com Totó passando a conduzi-lo sem forçar o motor.



22 – Lian Duarte/Tite Catapani (Royale RP6 Ford); 26 – Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria Alfa Romeo); e 47 – Fritz Jordan/Sérgio Mattos (Willys Bino Mk II)

Por volta das 14 horas, ocorreu a parada por falta de gasolina do Puma dos irmãos Flávio e Celso Xavier, da equipe Zoom. A equipe providenciou o reabastecimento na pista, mas quando o mecânico partiu, foi interceptado por um comissário desportivo que o avisou que só poderia colocar no tanque 5 litros. Após o socorro, o carro foi diretamente para os boxes para completar o reabastecimento, quando recebeu bandeira preta de exclusão, sob a alegação do comissário desportivo, de que havia recebido mais de cinco litros de combustível na pista. Tal alegação foi bastante contestada, pois não fazia diferença se o carro tinha recebido mais ou menos de cinco litros, uma vez que se dirigiu imediatamente para os boxes. A punição causou violenta reação dos irmãos Xavier que partiram para a agressão ao diretor de prova, Mário Martins. Logo surgiu um aparato policial que reprimiu violentamente a confusão instalada.

Após muito bate-boca, os dirigentes decidiram permitir que o Puma retornasse à prova, sendo punido em uma hora, numa solução “salomônica” e fora de sentido.

Às 15,50 horas, parou definitivamente a Lola T-70, com pane no regulador de voltagem. Nessa altura da prova, a luta pela liderança se desenrolava entre o Royale da Bino Sandaco com as três Alfas da equipe Jolly. Camillo tinha abandonado com superaquecimento no motor do seu carro e Jan Balder com um pistão furado, assim como a Alfa de Zambello/Marivaldo com o motor fundido na curva do “S”.

Às 17 horas, as desistências eram muitas e apenas 26 permaneciam na pista. O Fúria de Jayme Silva/Ugo Gallina tinha perdido a roda direita traseira na entrada da Ferradura e acabou abandonando com quebra do virabrequim.

Com 160 voltas completadas, as colocações estavam assim: 1º Campana/Lolli (Alfa 27) – 160 voltas; 2º Abílio/Alcides (Alfa 25) – 157 voltas; 3º Lian/Catapani (Royale) – 156 voltas; 4º Estevão/Alex (Amok VW) – 148 voltas; 5º Chulam/Freitas (Speed Motors VW) – 141 voltas; 6º Berg/Sapag (VW Sedan) – 139 voltas.

O protótipo de Brasília de Luiz Estevão/Alex Dias Ribeiro, abandonou em seguida com o motor fundido.

Com três voltas de vantagem, tudo indicava que a vitória ficaria com a Alfa Romeo de Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr., que levava três voltas de vantagem para a outra Alfa Romeo, da mesma equipe e pilotada pelos irmãos Diniz. Mas, às 21,20 horas, o líder parou nos boxes explicando que o câmbio havia engripado na 1ª marcha e não tinha como mudar de marcha. Pouco depois a Alfa dos Diniz assumiu a liderança, mesmo com o motor rateando, pois a braçadeira da mangueira de óleo tinha caído sobre o distribuidor, e poderia provocar o seu abandono.

Com isso, a expectativa era de que o Royale, que corria em terceiro, pudesse vencer a corrida, mas bastou um dos elementos da equipe Bino Sandaco pedir um relógio calendário para cronometrar os tempos da Alfa 27, que estava em torno dos dez minutos, para que o Royale parasse na curva da Junção com pane elétrica abandonando a corrida.

Com isso, as duas Alfas da Equipe Jolly Gancia receberam a bandeirada de chegada emparelhadas, ocupando as duas primeiras posições. Os irmãos Abílio e Alcides Diniz completaram 188 voltas em 12h03m21s2, média de 124,129 km/h. Em segundo terminaram Leonardo Campana Jr. e Ubaldo Lolli com 185 voltas. O Royale, mesmo não recebendo a bandeirada de chegada, se classificou em terceiro, pilotado por Lian Duarte e Tite Catapani, com 184 voltas. Em quarto lugar e primeiro na Divisão 4, terminou o Speed Motors VW do Rio de Janeiro, pilotado por Maurício Chulam Neto e Jorge de Freitas, com 182 voltas. O quinto colocado e primeiro na Divisão 5, foi o VW Sedan 1600 de Ronaldo Berg/Wilson Sapag Jr., com 169 voltas.

[Ver RESULTADOS 1971/15](#)



Os irmãos Abílio e Alcides Diniz venceram a prova ao volante desta Alfa Romeo GTAM

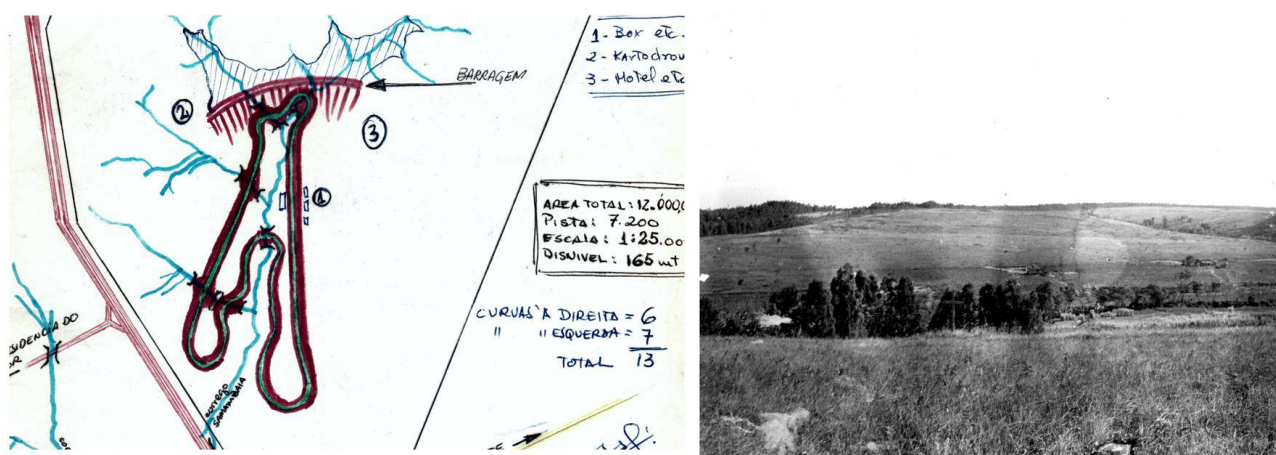
23 – AUTÓDROMO DE BRASÍLIA

No final do mês de março foi confirmado pelo Governo do Distrito Federal que não seria disputada a tradicional prova “Mil Quilômetros de Brasília” nas ruas da capital. O anúncio foi feito pelo professor Caio Prado da Silveira, chefe da Casa Civil do governador Hélio Prates da Silveira, seu irmão. Segundo Caio, o Governo chegou à conclusão de que a prova, disputada nas ruas de Brasília, não oferecia as mínimas condições de segurança para o público.

Segundo o Governo, a Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF, informaria a nova data da realização da prova, a ser disputada no autódromo que deveria estar concluído até o final do ano de 1971. Segundo da CBA e a FADF, conforme foi divulgado pela imprensa, o autódromo seria construído na região de “Águas Claras”, na proximidade da cidade-satélite de Taguatinga, com uma pista oval de oito mil metros e uma reta de 1.700 metros. Porém a localização correta era a região onde está localizada a colônia Agrícola Samambaia.

Segundo plantas da FADF, o terreno teria 12.000.000 metros quadrados e a pista teria 7.200 metros de extensão.

O empreendimento seria bancado pela iniciativa privada e pela venda de camarotes, o que estava fora de cogitação e não foi concretizado, assim como o projeto não passou de uma pretensão, não chegando nem a ser iniciado, servindo apenas como uma cortina de fumaça pela não realização dos Mil Quilômetros de Brasília, que era considerado como o único evento esportivo de relevo de Brasília à época.



24 – GP QUESTOR – ONTÁRIO - EUA

Para inaugurar o Ontario Motor Speedway, no dia 28 de março, o Grupo Questor organizou uma corrida que pretendia confrontar os carros da Fórmula 1, com os carros da Fórmula USAC, que nada mais eram do que carros de Fórmula 5000, também chamados nos Estados Unidos como Fórmula A.

O circuito intercalava uma parte do anel externo com um circuito misto, com 5.141 metros e a prova foi disputada em duas baterias de 32 voltas cada uma, definindo-se o resultado final da corrida pela contagem de pontos obtidos em cada bateria. Os carros receberiam pontuação da seguinte forma: 1º 40 pontos; 2º 35 pontos; 3º 32 pontos; 4º 30 pontos; 5º 28 pontos; 6º 26 pontos; 7º 24 pontos e daí até o trigésimo com um ponto.

Nas provas de classificação, que foram realizadas na sexta-feira e no sábado e, como vinha acontecendo nas provas anteriores, Jackie Stewart foi o mais rápido, ficando com a pole-position, com o tempo de 1m41s227, tendo Chris Amon na segunda posição com o tempo de 1m41s275.



No grid de largada: 8 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford); 14 – Jo Siffert (BRM P160); 4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B); e 6 – Denny Hulme (McLaren M19A Ford)

O grid de largada formado por 17 carros da Fórmula 1 e 13 da Fórmula 5000, ficou assim constituído:

8 Jackie Stewart Tyrrell 001 Ford - 1m41s227	10 Chris Amon Matra Simca MS120 - 1m42s275
4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m41s531	6 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m42s458
12 Pedro Rodriguez BRM P160 - 1m42s473	19 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m42s763
26 Mark Donohue Lola T192 Chevy - 1m43s211	14 Jo Siffert BRM P160 - 1m43s350
2 Emerson Fittipaldi Lotus 72 Ford - 1m43s358	27 George Follmer Lotus 70 Ford - 1m43s474
3 Reine Wisell Lotus 72 Ford - 1m43s535	5 Mário Andretti Ferrari 312B2 - 1m43s542
18 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m43s709	20 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m43s772
30 Sam Posey Surtees TS8 Chevy - 1m44s128	25 John Cannon March 701 Ford - 1m44s231
21 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m44s360	15 Howden Ganley BRM P153 - 1m44s739
17 Derek Bell March 701 Ford - 1m44s977	7 Peter Gethin McLaren M14A Ford - 1m45s310

37
Lou Sell
Lola T192 Chevy - 1m45s397

35
Bob Bondurant
Lola T192 Chevy - 1m45s528

34
Tony Adamowicz
Lola T192 Chevy - 1m47s831

38
Bobby Unser
Lola T190 Chevy - 1m48s512

32
Swede Savage
Eagle Mk5 Plymouth - 1m51s509

29
Ron Grable
Lola T190/192 Chevy - 1m45s402

31
Peter Revson
Surtees TS8 Chevy - 1m45s668

33
Al Unser
Lola T 192 Chevy - 1m48s172

36
Gus Hutchison
ASD American Chevy - 1m50s954

28
A. J. Foyt
McLaren M10B Chevy - 1m52s229

A largada foi dada depois de duas voltas lideradas por um carro madrinha, no estilo “Indianápolis”, e Jacky Ickx assumiu a liderança perseguido por Jackie Stewart, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Stewart; 3º Amon; 4º Hulme; 5º Hill; 6º Siffert.

Na segunda volta Siffert rodou, com as cinco primeiras colocações permanecendo inalteradas vindo a seguir: 6º Donohue; 7º Emerson; 8º Wisell; 9º Pescarolo; e 10º Siffert.



(1) - 26 – Mark Donohue (Lola T192 Chevrolet F-5000) e 5 – Mário Andretti (Ferrari 312B); (2) - 3 – Reine Wisell (Lotus 72C Ford)

A luta entre Ickx e Stewart pela vitória era sensacional, com os dois correndo muito próximos, quando Hulme rodou caindo para a décima segunda colocação.

Finalmente, Stewart conseguiu ultrapassar por Ickx, que passou a ser assediado por Amon, enquanto Donohue, com um carro de Fórmula 5000, vinha apertando Graham Hill, na luta pela quarta colocação até o carro do britânico apresentar defeito obrigando-o a se retirar. Andretti, nessa altura era o quinto muito próximo de Donohue, sendo seguido por Siffert e Emerson.

Na 12ª volta, Swede Savage bateu com seu Eagle no muro do anel externo, sofrendo ferimentos na cabeça e sendo retirado para o hospital.

Chris Amon continuava a apertar Ickx, na busca pela segunda colocação, o que acabou acontecendo quando o carro do belga teve um pneu furado, caindo para a 6ª posição.

Na metade de corrida, a ordem era: 1º Stewart; 2º Amon; 3º Andretti; 4º Donohue; 5º Siffert; 6º Ickx; 7º Emerson; 8º Wisell; 9º Schenken; 10º Peterson; 11º Cannon; 12º Pescarolo; 13º Ganley.

Na 24ª volta a vantagem de Stewart para Amon era de apenas 2,4 segundos e na volta seguinte o neozelandês entrou vagorosamente nos boxes com um pneu traseiro furado e, ao retornar era apenas o décimo.

Andretti que tinha se aproveitado da parada de Amon para ocupar a segunda colocação, começou a descontar a diferença para Stewart e acabou o ultrapassando quando faltavam 3 voltas para o final da bateria. Emerson Fittipaldi parou ao faltarem sete voltas, com pane seca, e Donohue teve problemas de alimentação de combustível e entrou nos boxes, retornando apenas para receber a bandeirada, que foi dada em primeiro lugar para Andretti, ficando Stewart em segundo, Siffert em terceiro, Hulme em quarto e Ickx em quinto. O primeiro da Fórmula 5000 foi Mark Donohue que terminou a bateria em nono lugar.

Para a segunda bateria alinharam 23 carros, com Andretti assumindo a liderança, porém ao ser completada a primeira volta, Stewart liderava, com Andretti em segundo, Siffert em terceiro, Ickx em quarto, seguidos por Hulme, Amon e Donohue.

Na segunda volta Ickx tentou passar por Siffert em um local inadequado, rodando e levando o suíço com ele. Os dois tentaram retornar, com Siffert tendo o monocoque trincado e Ickx com um pneu estourado, rodando ao tentar prosseguir, saindo da pista e não retornando, pois a roda tinha ficado danificada.

Na quinta volta, Stewart tinha três segundos de vantagem para Andretti, com Donohue, fazendo uma corrida espetacular com seu carro da Fórmula 5000 em terceiro. Mas em seguida o sistema de combustível do carro do norte-americano voltou a apresentar defeito e ele perdeu muito tempo nos boxes.

Amon passou para terceiro, seguido por Hulme, Schenken, Siffert, Ganley, Grable (Fórmula 5000) e Rodriguez.



8 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford) e 20 – Tim Schenken (Brabham BT33 Ford)

Na décima volta Andretti passou por Stewart e assumiu a liderança da corrida, vindo em terceiro Hulme e depois Siffert e Rodriguez.

Nessa altura, Emerson Fittipaldi abandonou com problema no câmbio, ao mesmo tempo em que Andretti começava a abrir vantagem para Stewart que tinha Amon muito próximo em terceiro. Siffert passou por Hulme cujo motor começou a apresentar problemas de vazamento de água e, com isso, Rodriguez também passou pelo neozelandês.

Em seguida Siffert começou a enfrentar problemas com a suspensão traseira da sua BRM e o piloto começou a perder posições e Tim Schenken se firmou na sexta colocação.

Faltando quatro voltas, a vantagem de Andretti para Stewart era de 12 segundos, com o escocês travando uma verdadeira batalha com Chris Amon. Rodriguez, correndo em quarto fez a melhor volta da prova, mas as posições se mantiveram até a bandeirada de chegada, com Andretti em primeiro, Stewart em segundo, Amon em terceiro, Rodriguez em quarto e Hulme em quinto. O melhor dos carros da Fórmula 5000 foi a Lola Chevrolet de Ron Gable que se classificou em sétimo.

Como o resultado final foi apurado pela contagem de pontos conquistados em cada bateria, tivemos um resultado final curioso, com carros com mais voltas atrás de carros que percorreram menos voltas. O

vencedor foi Mário Andretti, o segundo Jackie Stewart, o terceiro Denny Hulme, o quarto Chris Amon, o quinto Tim Schenken, o sexto Jo Siffert, e o sétimo Ron Grable, vencedor entre os carros da Fórmula 5000.

[Ver RESULTADOS 1971/16](#)



Mário Andretti (Ferrari 312B) vencedor da prova.

25 – 2ª ETAPA DO MOTORSPORT SHELL SUPER OIL BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

Mais uma etapa dos Torneios Ingleses de F-3 que deveria ter a participação dos brasileiros Giu Ferreira e Ronald Rossi foi disputada no dia 4 de abril em Brands Hatch, como preliminar da prova BOAC 1000, válida para o Campeonato Mundial de Carros Sport.

Sem os carros prontos, os brasileiros não participaram da prova que foi vencida por Bev Bond (Ensign), ficando em segundo Roger Williamson (March), em terceiro Ian Ashley (Lotus), em quarto Claude Bourgoignie (Lotus) e em quinto Dave Walker (Lotus).

[Ver RESULTADOS 1971/17](#)

26 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 - HOCKENHEIM

A 1ª etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 4 de abril, no circuito de Hockenheim na Alemanha.

Nessa prova o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. fez a sua estreia na Fórmula 2, pilotando um Lotus 69 do Team Bardahl.



Wilson Fittipaldi Jr. na sua estreia em Hockenheim com Lotus 69 Ford

A prova foi dividida em duas baterias, cada uma com 20 voltas, com o resultado final apurado pela soma dos tempos das duas baterias.

Na prova de classificação, o mais rápido foi Ronnie Peterson, com o tempo de 2m08s0, média de 190,913 km/h, ficando assim formado o grid de largada:

30 Ronnie Peterson March 712M Ford F2 - 2m08s0	9 Carlos Reutemann Brabham BT30 Ford F2 - 2m08s5
19 François Cevert Tecno TF71 Ford F2 - 2m08s6	16 Nanni Galli Tecno TF70 Ford F2 - 2m08s7
2 Tim Schenken Brabham BT36 Ford F2 - 2m09s0	20 Patrick Depailler Tecno TF71 Ford F2 - 2m09s0
1 Graham Hill Brabham BT36 Ford F2 - 2m09s3	12 Toni Brambilla Brabham BT30 Ford F2 - 2m09s5
35 Helmut Marko Lola T240 Ford F2 - 2m09s5	22 Reine Wisell Lotus 69 Ford F2 - 2m09s7
26 Tetsu Ikuzawa Lotus 69 Ford F2 - 1m20s1	25 Gerry Birrell Lotus 69 Ford F2 - 2m10s3
28 Dieter Quester Brabham BT30 Ford F2 - 2m10s3	29 Niki Lauda March 712M Ford F2 - 2m10s4
21 Jean-Pierre Jabouille Tecno TF71 Ford F2 - 2m10s4	5 Brian Hart Brabham BT30 Ford F2 - 2m10s4
14 Vittorio Brambilla Brabham BT30 Ford F2 - 2m10s5	33 Xavier Perrot March 712M Ford F2 - 2m10s5
27 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 69 Ford F2 - 2m10s9	42 Johnny Blades Lotus 69 Ford F2 - 2m11s0
45 Gianluigi Picchi Brabham BT30 Ford F2 - 2m11s2	15 Arturo Merzário Tecno TF70 Ford F2 - 2m11s2
43 Mike Beuttler March 712M Ford F2 - 2m11s8	32 Hermann Unold March 702 Ford F2 - 2m12s0
23 Richard Scott Lotus 69 Ford F2 - 2m12s1 (NL)	41 John Watson Brabham BT30 Ford F2 - 2m12s3

24
Alan Rollinson
Lotus 69 Ford F2 - 2m12s5

7
Brian Cullen
Brabham BT30 Ford F2 - 2m12s5

8
Jeremy Richardson
Brabham BT30 Ford F2 - 2m13s4

31
Hannelore Werner
March 712M Ford F2 - 2m13s8

18
Roland Binder
Tecno 68 Ford F2 - 2m14s0

Ao ser dada da largada ao estilo “Indianópolis”, Peterson assumiu a dianteira e, ao ser completada a primeira volta a ordem era: 1º Peterson; 2º Reutemann; 3º Galli; 4º Cevert; 5º Tino Brambilla; 6º Schenken; 7º Hill, 8º Depailler; 9º Ikuzawa; 10º Wisell; 11º Quester; 12º Jabouille; 13º Fittipaldi; 14º Lauda; 15º Birrell; 16º Hart; 17º Merzário; 18º Perrot; 19º Marko; 20º Blades; 21º Watson, 22º Cullen e os demais.

A liderança de Peterson durou cinco voltas, sendo ultrapassado por Cevert na sexta volta, com Reutemann correndo em terceiro, seguido por Schenken, Depailler, Hill, Tino Brambilla, Ikuzawa e Wisell.

Na sétima volta Peterson recuperou a liderança, mas na nona volta, Cevert voltou a liderar.

Com dez voltas a ordem era: 1º Cevert; 2º Peterson; 3º Reutemann; 4º Hill; 5º Depailler; 6º Tino Brambilla; 7º Schenken; 8º Wisell; 9º Ikuzawa; 10º Lauda; 11º Jabouille; 12º Fittipaldi.

Peterson voltou à ponta na volta 14, quando começou a chover, e na 17ª volta tinha perdido a liderança para Cevert, quando derrapou depois dos boxes, e sendo também ultrapassado por Reutemann e Hill.

Meia volta depois, Peterson passou por Hill e, no final da décima oitava volta, recuperou o segundo lugar.

Faltando duas voltas para o final da primeira bateria, a ordem era: 1º Cevert; 2º Peterson; 3º Reutemann; 4º Hill; 5º Depailler; 6º Lauda; 7º Schenken; 8º Fittipaldi; 9º Ikuzawa.

Hill conseguiu passar por Reutemann e a bateria chegou ao final com Cevert em primeiro seguido por Peterson, Hill, Reutemann e Lauda.



30 – Ronnie Peterson (March 712M Ford) e 2 – Tim Schenken (Brabham BT36 Ford)

Para a segunda bateria alinharam 26 carros, com Ronnie Peterson assumindo a liderança tão logo foi iniciada a corrida, seguido por Cevert, Reutemann, Hill, Schenken, Fittipaldi, Depailler, Lauda e Ikuzawa.

Na segunda volta, Cevert surgiu na liderança e, na quarta volta, foi a vez do argentino Reutemann liderar. Nessa altura, Lauda e Brambilla tinham abandonado a prova.

Na quinta volta, Peterson começou a enfrentar problemas no seu March e foi caindo de posição. Na sexta volta já estava em nono e, na volta seguinte abandonou com problemas no motor, com Cevert liderando a prova, tendo Reutemann em segundo, muito acossado por Depailler que, na sexta volta, conseguiu

finalmente passar pelos dois e assumir a liderança que durou três voltas, sendo obrigado a abandonar na décima volta por problemas no motor.

Com o abandono de Depailler, Cevert voltou à liderança vindo em segundo lugar Wilson Fittipaldi Jr, que tinha passado por Reutemann.

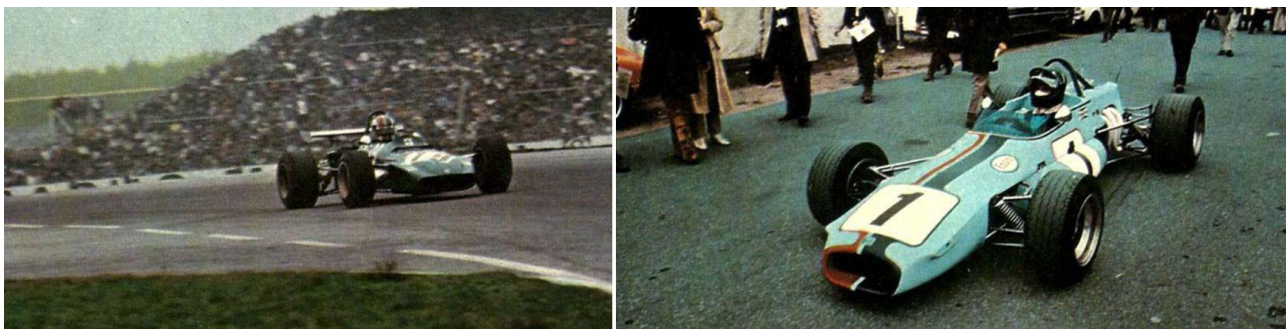
Graham Hill iniciou uma perseguição ao brasileiro passando por ele na 12ª volta, mas na 16ª, Fittipaldi recuperou o segundo lugar, seguido por Hill, Schenken, Reutemann, Jabouille e Tino Brambilla.

Na volta 17, Hill passou em segundo, mas na penúltima volta Fittipaldi passou pelos dois, assumindo a liderança da prova, com Hill em segundo e Cevert em terceiro.

Entretanto, na última volta Graham Hill, usando toda sua experiência, passou por Fittipaldi, para receber a bandeirada de chegada em primeiro, com 3/10 de segundo de vantagem para o brasileiro, que tinha 6/10 de segundo para Cevert, o terceiro. O quarto foi Tim Schenken, o quinto Carlos Reutemann, e o sexto Gerry Birrell.

O resultado da prova, pela soma das duas baterias, teve François Cevert em primeiro, Graham Hill em segundo, Carlos Reutemann em terceiro, Wilson Fittipaldi Jr. em quarto, Tim Schenken em quinto, e Gerry Birrell em sexto.

[Ver RESULTADOS 1971/18](#)



François Cevert venceu a prova com o Tecno TF71 n° 19, e em segundo ficou Graham Hill com o Brabham BT36 n°1

27 – XII SPRING TROPHY ROTHMANS INTERNATIONAL – FÓRMULA 1 – OULTON PARK

Num dia muito frio, em 9 de abril, foi disputado no circuito de Oulton Park o XII Spring Trophy, corrida de Fórmula 1, sem contar pontos para o campeonato mundial.

Apenas 12 carros se apresentaram para as provas de classificação, com os carros formando o grid de largada da seguinte forma:

16 Jackie Stewart Tyrrell 002 Ford - 1m25s8	6 Peter Gethin McLaren M14A Ford - 1m25s8	3 Pedro Rodriguez BRM P160 - 1m27s0
4 Jo Siffert BRM P153 - 1m27s4	5 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m27s6	
2 Howden Ganley BRM P153 - 1m28s2	10 Emerson Fittipaldi Lotus 72C Ford - 1m29s4	6 Mike Beuttler March 701 Ford - 1m32s2
11 Reine Wisell Lotus 56B Pratt & Whitney - 1m33s6	17 Tony Trimmer Lotus 49C Ford - 1m34s6	

14

Cyd Williams
March 701 Ford - 1m37s2 (NL)

15

Alan Rollinson
March 711 Ford - 1m38s0

Iniciada a corrida assumiu a ponta Pedro Rodriguez, vindo a seguir: Peter Gethin; Jackie Stewart e Emerson Fittipaldi, com o brasileiro tendo um problema elétrico na sua Lotus e recorrendo aos boxes. Retornou apenas para continuar testando o carro, sem a menor condição de lutar pela ponta.

John Surtees abandonou com problemas de motor, assim como Jo Siffert. Mike Beuttler teve o radiador furado e também deixou a prova, o mesmo ocorrendo com Reine Wisell que quebrou a suspensão da sua Lotus com motor turbina.

O único piloto a ameaçar a vitória de Pedro Rodriguez foi Peter Gethin, que se aproveitou do grande conhecimento da pista, pois residia nas suas proximidades. O terceiro foi Jackie Stewart, o quarto Howden Ganley, e o quinto Alan Rollinson.

[Ver RESULTADOS 1971/19](#)



Comemoração da vitória de Pedro Rodriguez com os membros da Equipe BRM: Mike Cottam, David Stubey, Tony Southgate, Ken Spencer, Alec Stokes, Ben Casey e Tim Parnell.

28 – 3ª ETAPA DO SHELL MOTOR SPORT SUPER OIL F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK

A estreia do brasileiro Ronald Rossi na temporada inglesa de Fórmula 3 ocorreu finalmente, no dia 12 de abril, na 3ª etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship, tendo feito uma boa corrida e conquistando a quarta posição.

A prova teve duas baterias de classificação, disputadas em 10 voltas cada uma, sendo a primeira vencida por Bev Bond, seguido por Dave Walker, Roger Williamson, Colin Vandervell, e Ian Ashley. A segunda bateria foi vencida por Claude Bourgoignie, vindo a seguir: Chris Skeaping, Brendan McInerney, Bob Evans, e Ronald Rossi.

A bateira final, disputada em 40 voltas foi vencida pelo britânico Ian Ashley, mas que acabou sendo desclassificado por atitude antidesportiva feita durante a corrida, segundo a interpretação dos comissários desportivos.

Com a desclassificação de Ashley, a vitória da prova ficou com Bev Bond. O segundo foi Roger Williamson, o terceiro Colin Vandervell, com Ronald Rossi se classificando na quarta posição.

[Ver RESULTADOS 1971/20](#)

29 – I JOCHEN RINT MEMORIAL TROPHY -2ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 - THRUXTON

A segunda etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 12 de abril na pista inglesa de Thruxton, contando com a participação de Wilson Fittipaldi Jr. Seu irmão Emerson, apesar de ter sido inscrito para a prova, acabou não participando.

A prova foi disputada com duas baterias de classificação, com 28 voltas cada uma e uma prova final em 50 voltas.

Para se classificar à prova final, o participante deveria estar entre os 10 primeiros de cada uma das baterias, ou estar entre os 10 que obtivessem melhor volta e que não estivessem entre os classificados na situação acima. Na primeira bateria, Graham Hill, Derek Bell e François Cevert largaram na primeira fila, com Tino Brambilla e Reine Wisell na segunda.

Wisell saiu na frente e liderou por quatro voltas, sendo ultrapassado na quinta volta por Graham Hill, posição que manteve até o final da bateria. Wisell abandonou com problemas na bateria do seu carro, mas se classificou para a final devido ao tempo de 1m14s0, que foi a melhor volta da bateria, juntamente com o obtido por Graham Hill.

Os dez primeiros foram: Graham Hill, Derek Bell, François Cevert, Tino Brambilla, Patrick Depailler, Maïke Beuttler, Tetsu Ikuzawa, Jeremy Richardson, Carlos Ruesch e Jean-Pierre Jarier.

Na segunda bateria, Peterson, Pescarolo e Schenken ocuparam a primeira fila do grid de largada, com Gerry Birrell e Carlos Reutemann na segunda. Wilson Fittipaldi largou na quarta fila.

Iniciada a bateria, Tim Schenken assumiu a liderança seguido por Henri Pescarolo e Ronnie Peterson, vindo a seguir Birrell, Reutemann, Siffert, Alistair Walker, Lauda, Vittorio Brambilla e Wilsinho.

Na sétima volta, Peterson passou para primeiro e na volta seguinte registrou a melhor volta com o tempo de 1m13s6. Tim Schenken teve o conta-giros quebrado e passou a pilotar com mais cautela e, com isso, Pescarolo logo o superou. Birrell lutou com Reutemann até o argentino abandonar com problemas no motor do seu carro.

Quando parecia que Peterson venceria a bateria, ele ficou só com a quinta marcha ao faltarem três voltas para o final, do que se aproveitou Pescarolo para vencer a bateria.

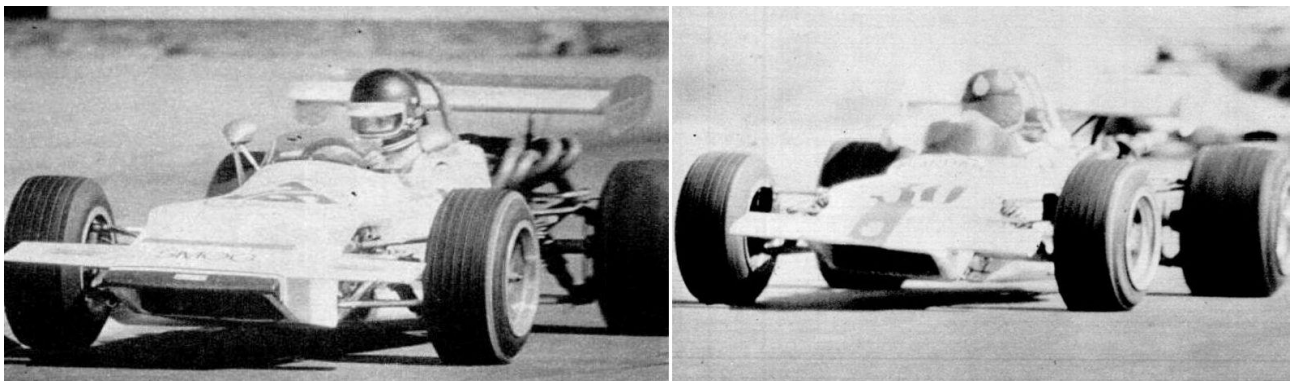
Os dez primeiros dessa bateria foram: Henri Pescarolo, Ronnie Peterson, Tim Schenken, Gerry Birrell, Wilson Fittipaldi Jr., Jo Siffert, Peter Westbury, Vittorio Brambilla e Lionel Noghes.

Com base nos critérios estabelecidos, o grid de largada para a bateria final ficou assim constituído:

42 Henri Pescarolo March 712M Ford	2 Graham Hill Brabham BT36 Ford	36 Ronnie Peterson March 712M
3 Tim Schenken Brabham BT36 Ford	41 Derek Bell March 712M	

32 Gerry Birrell Lotus 69 Ford	30 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 69 Ford	50 Jo Siffert Chevron B18 Ford
45 François Cevert Tecno TF71 Ford	18 Peter Westbury Brabham BT30 Ford	
10 Tino Brambilla Brabham BT30 Ford	40 Tom Walkinshaw March 712M	11 Vittorio Brambilla Brabham BT30 Ford
44 Jean-Pierre Jarier March 712M	47 Patrick Depailler Tecno TF71 Ford	
37 Mike Beuttler March 712M	33 Tetsu Ikuzawa Lotus 69C Ford	19 Jeremy Richardson Brabham BT30 Ford
8 Carlos Ruesch Brabham BT30 Ford	25 Lionel Noghes Brabham BT30 Ford	
27 Reine Wisell Lotus 69 Ford	9 Carlos Reutemann Brabham BT30 Ford	46 Nanni Galli Tecno TF71 Ford
22 Alistair Walker Brabham BT30 Ford	43 Jean-Pierre Jaussaud March 712M	
38 Niki Lauda March 712M	28 Richard Scott Lotus 69C Ford	15 John Cannon March 712M Ford
51 Xavier Perrot March 712M Ford	35 Johnny Blades Lotus 59B Ford	

Na largada, Pescarolo saltou na frente, mas antes de ser completada a primeira volta Graham Hill o superou para completar a volta na liderança seguido por Pescarolo, Peterson, Bell, Birrell e Siffert.



36 – Ronnie Peterson e 30 – Wilson Fittipaldi Jr. Ambos com March 712M

Na segunda volta estourou o motor do carro de Siffert, na Chicana, deixando a pista cheia de óleo, causando um pandemônio para os carros que vinham atrás, felizmente sem nenhuma consequência mais grave, além de algumas entortadas.

Na terceira volta, Pescarolo passou por Hill para assumir a liderança da prova, mas o motor do francês quebrou duas voltas depois, permitindo que Graham Hill assumisse a ponta, com Peterson em segundo, Bell em terceiro, Birrell em quarto e Wilsinho em quinto.

Birrell abandonou em seguida com a quebra do escapamento, enquanto Wilsinho foi superado por Schenken e por Cevert, caindo para a sexta posição.

Nesse momento da prova, era travada uma luta muito intensa entre Hill e Peterson pela liderança, com o sueco conseguindo passar para a liderança na freada da Chicana na 48ª volta, parecendo que, com isso, venceria a corrida.

Mas, na última volta, com Peterson e Hill andando muito próximos, se aproximaram de um retardatário, que era Jeremy Richardson. Peterson escolheu a esquerda, e Richardson ao ver os dois carros se aproximando, abriu passagem, se deslocando justamente para a esquerda. Peterson não teve tempo de mudar a sua trajetória sendo obrigado a colocar duas rodas na grama para a ultrapassagem, do que se aproveitou Hill, que passou pela direita, assumindo a liderança para vencer a prova com apenas 6/10 de segundo à frente de Peterson. O terceiro foi Derek Bell, o quarto François Cevert, o quinto Tim Schenken e o sexto Fittipaldi Jr.

[Ver RESULTADOS 1971/21](#)

30 – 4 HORAS DE TARUMÃ – 1ª ETAPA DO BRASILEIRO DE TURISMO

O Campeonato Brasileiro de Turismo, da Divisão 3, dividido em três classes: “A” – até 1.600 cc; “B” – de 1601 a 3.000 cc; e “C” – acima de 3.001 cc, foi iniciado no dia 18 de abril, com a realização da prova “4 Horas de Tarumã”. O campeonato foi dividido em três classes: “A” – até 1.600 cc; “B” – de 1601 a 3.000 cc; e “C” – acima de 3.001 cc.

Dessa primeira corrida participaram 31 carros, assim distribuídos: Classe “A” – 20; “B” – 5; e “C” – 6.

Na prova de classificação, ficou clara a superioridade do Opala de Pedro Victor Delamare, com o tempo de 1m21s3, ficando com o segundo tempo o Opala da Pedro Carneiro Pereira, com o tempo de 1m23s2.

A formação do grid de largada foi feito com os carros da classe “C” à frente, seguidos pelos da classe “B” e da “A”, com definição dentro das classes pelos tempos obtidos na prova de classificação, ficando assim formado o grid de largada:

84 Pedro V. Delamare/Sílvio Montenegro Chevrolet Opala (C) - 1m21s3	22 Pedro Carneiro/Ismael Chaves Chevrolet Opala (C) - 1m23s2	77 Juvenal Martini/Walter Dal Zotto Chevrolet Opala (C) - 1m25s6
83 Julio Tedesco/Julio Schinke Chevrolet Opala (C) - 1m27s7	74 Milton Amaral/Fábio Crespi Chevrolet Opala (C) - 1m29s1	
45 Altair Barranco/Cidalgo Chinassio Chevrolet Opala (C)	85 Afonso Iglesias/Ivan Iglesias Simca Rally (B) - 1m30s7	1 José Chateaubriand/Fernando Esbróglie FNM 2000 JK (B) - 1m31s0
33 Mauro Gallichio/Luís Fernando Costa Simca Rally(B) - 1m38s0	32 José Asmuz/João Carlos Macedo Chevrolet Opala (B)	

9 Milton Oliveira/Enio Lunardi FNM 2000 JK (B)	43 Raffaele Rosito/Leonel Friedrich VW Sedan (A) - 1m25s8	2 Vitório Andreatta/Maurício Rosemberg VW Sedan (A) - 1m26s6
34 Ricardo Di Loreto/Roberto Di Loreto VW Sedan (A) - 1m26s9	12 Vlademir Soares/José Luiz de Marchi VW Sedan (A) - 1m29s5	
27 Ronald Berg/Wilson Sapag Jr. VW Sedan (A) - 1m31s4	14 Luiz Gustavo Oliveira/Janjão Freire VW 4P 1600 (A) - 1m31s8	13 Élcio Prolo/Roberto Souza VW 4P 1600 (A) - 1m32s5
70 Antônio Lutf/Wilson Mottin VW Sedan (A) - 1m32s7	7 Arnaldo Fossá/Ubirajara Sfogia VW Sedan (A) - 1m32s7	
67 Vicente Domingues/Carlos Domingues VW Sedan (A) - 1m33s3	74 Márcio Brandão/Hélio Melo Jr. VW Sedan (A) - 1m33s3	8 Lino Reginato/Denis Reginato VW Sedan (A) - 1m33s6
16 Lauro Arnizaul/Sérgio Blauth VW Sedan (A) - 1m34s0	73 Moacir Rosemberg/Enio Sandler VW Sedan (A) - 1m34s9	
56 Giuseppe Feruglio/Luiz Zanfrolin Ford Corcel (A) - 1m36s9	6 Jorge Truda/Wilson Drago VW Sedan (A) - 1m36s9	91 Joaquim Nascimento/Luciano Pizarusso VW Sedan (A) - 1m341s4
66 Paulo Nascimento/Luiz Carlos Buss Ford Corcel (A) - 1m45s9	88 Roberto Giordani/Francisco Feoli DKW Vemag	
68 Dado Andrade/Sérgio Whitters VW Sedan (A)		



12 – José Luiz de Marchi/Vlademir Soares (VW Sedan 1600); 33 – Mauro Gallichio/Luís Fernando Costa (Simca); 2 – Vitório Andreatta/Maurício Rosemberg (VW Sedan 1600); e 7 – Arnaldo Fossá/Ubirajara Sfogia.

Na primeira volta, com Delamare na ponta, o carro de Leonel Friedrich entrou nos boxes com o suporte do acelerador quebrado e, com cinco voltas a vantagem de Delamare para Juvenal Martini era de cerca de 200 metros, vindo em terceiro Altair Barranco e logo atrás Júlio Tedesco. Na volta seguinte, o Simca de Afonso Iglesias, que liderava a classe B, recorreu aos boxes, permitindo que o JK de Chateaubriand assumisse a

liderança da classe, seguido de perto pelo Opala de José Asmuz, vindo a seguir Mauro Gallichio e Milton Oliveira, que já tinha recorrido aos boxes com problema na bomba de óleo.

Na classe A, com a parada nos boxes do carro de Friedrich, Vitório Andreatta liderava, correndo na terceira colocação geral, com vantagem para Ricardo de Loreto e vindo a seguir Janjão Freire, Antônio Luft, Arnaldo Fossá, Vlademir Oliveira, Lino Reginato e Rosito, que havia substituído Friedrich.

A partir de 30 minutos de prova, Rosito dava espetáculo, acompanhando o Opala de Delamare, mesmo com voltas de atraso, e com isso recuperando terreno sobre seus adversários de classe, e quando parecia que o Volks 43 iria conseguir a recuperação, deu uma rodada espetacular na curva do Laço, quando Rosito entrou forte pela esquerda do Volks 34 de Di Loreto, que corria em segundo na classe e quarto geral e tentou frear em cima da curva, rodopiou, saiu da pista, batendo com a traseira do carro no guard-rail, ficando fora da corrida.



Disputa entre: 84 – Pedro Victor Delamare/Sílvio Montenegro (Chevrolet Opala) e 43 – Leonel Friedrich/Raffaele Rosito (VW Sedan 1600)

Com mais de duas horas de corrida, o JK de Esbróglgio/Chateaubriand estava com duas voltas de vantagem na liderança da classe B, quando quebrou o cardã, ficando 50 minutos nos boxes. Com isso, José Asmuz assumiu a liderança, mas acabou fundindo o motor, deixando a dupla Mauro Gallichio/Luís Fernando Costa na ponta da classe, que manteve até o final.

Com os problemas dos concorrentes da classe B, o JK de Lunardi/Oliveira acabou se beneficiando, pois apesar de perder mais de uma hora parado no início da corrida e acabou conquistando o segundo lugar na classe.

Na classe A, depois do abandono da dupla Friedrich/Rosito, Vitório Andreatta/Maurício Rosemberg se mantiveram com tranquilidade na frente, com Ronaldo Berg/Wilson Sapag Jr., na base da regularidade, conquistando a segunda colocação.

Na classe C, Delamare não teve adversários à altura, assim como na classificação geral, liderando de ponta a ponta durante 4 horas de corrida.

A classificação geral, teve a dupla Pedro Victor Delamare/Sílvio Montenegro (Chevrolet Opala) em primeiro com 163 voltas. Em segundo se classificaram Vitório Andreatta/Maurício Rosemberg (VW) com 158 voltas, em terceiro Altair Barranco/Cidalgo Chinassio (Opala) – 156 voltas; em quarto Ronaldo Berg/Wilson Sapag Jr. (VW) – 156 voltas, e em quinto Arnaldo Fossá/Ubirajara Sfogia (VW) – 155 voltas.

[Ver RESULTADOS 1971/22](#)



2 – Vitorio Andreatta/Maurício Rosemberg (VW Sedan 1600) segundo colocado e 1º na Classe “A”; e 84 – Pedro Victor Delamare/Silvio Montenegro (Chevrolet Opala) vencedor na classificação geral e 1º na Classe “C”.

31 – GP DA ESPANHA – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

O Campeonato Mundial de Fórmula 1 teve continuidade com a disputa da sua segunda etapa, no dia 18 de abril, no circuito improvisado do belíssimo Parque Montjuich, em Barcelona, Espanha.

A Ferrari, que despontava como a principal equipe nesse início de temporada, tendo vencido todas as corridas de Fórmula 1, da qual participara, despontava como favorita para a prova e tal constatação logo se materializou que a realização dos treinos e prova de classificação, ficando os carros de Maranello com as duas primeira posições do grid de largada que ficou assim formado:

20 Chris Amon Matra Simca MS120B - 1m26s0	5 Clay Regazzoni Ferrari 312B - 1m26s0	4 Jacky Ickx Ferrari 312B - 1m25s9
14 Pedro Rodriguez BRM P160 - 1m26s5	11 Jackie Stewart Tyrrell 001 Ford - 1m26s2	
6 Mário Andretti Ferrari 312B - 1m26s9	10 Peter Gethin McLaren M14A Ford - 1m26s8	21 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120B - 1m26s6
15 Jo Siffert BRM P160 - 1m27s3	9 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m27s1	
18 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m27s8	12 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m27s7	27 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m27s5
7 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m28s4	2 Emerson Fittipaldi Lotus 72Ford - 1m27s9	
17 Andrea de Adamich March 711 Alfa Romeo - 1m29s5	16 Howden Ganley BRM P153 - 1m28s6	3 Reine Wisell Lotus 72 Ford - 1m27s9
19 Alex Soler-Roig March 711 Ford - 1m29s8	25 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m29s6	
24 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m30s8	8 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m30s6	



Pouco depois da largada: 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B); 11 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford); 20 – Chris Amon (Matra Simca MS 120) e os demais.

Ao ser dada a largada, Ickx assumiu a ponta seguido por Regazzoni, Amon e Stewart. Ao chegarem ao “hairpin”, Stewart tinha assumido a segunda colocação, tendo conseguido passar por Regazzoni e Amon. No final da primeira volta, a ordem era a seguinte: 1º Ickx; 2º Stewart; 3º Regazzoni; 4º Amon; 5º Rodriguez; 6º Beltoise; 7º Andretti; 8º Gethin; 9º Hulme; 10º Cevert; 11º Siffert; 12º Peterson; 13º Pescarolo; 14º Fittipaldi; 15º Ganley; 16º Hill; 17º Schenken; 18º Wisell; 19º Stommelen; 20º Surtees; 21º Roig; 22º Adamich. Ickx recebia a pressão de Stewart, com os dois logo se distanciando dos demais, enquanto Regazzoni travava outra luta muito interessante, com Amon e Rodriguez, pela terceira colocação.

A primeira alteração importante entre os líderes ocorreu na terceira volta, quando Amon passou por Regazzoni, e logo depois, na quinta volta, Stewart conseguiu ultrapassar Ickx, assumindo a liderança da prova, que manteve até o final, embora Ickx se mantivesse em segundo e procurasse recuperar a posição. Nessa altura, Graham Hill passou com o motor rateando caindo para a última posição, na qual abandonou depois de completar apenas 5 voltas. Outro abandono foi o de Siffert, depois de 6 voltas, com a quebra da transmissão da sua BRM.

Com 10 voltas completadas restavam na pista 20 dos 22 carros que largaram, que obedeciam à seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Amon; 4º Regazzoni; 5º Rodriguez; 6º Andretti; 7º Hulme; 8º Beltoise; 9º Gethin; 10º Cevert; 11º Fittipaldi; 12º Peterson; 13º Pescarolo; 14º Schenken; 15º Ganley; 16º Wisell; 17º Roig; 18º Surtees; 19º Adamich; 20º Stommelen, com este último abandonando em seguida com perda da pressão de combustível.

O motor do carro de Regazzoni começou a soar mal e o piloto suíço parou nos boxes para verificar o defeito. As velas foram checadas e quando ele se preparou para sair dos boxes, o motor se negou a pegar. Os mecânicos ligaram uma bateria auxiliar e, quando o motor pegou, um vazamento de gasolina provocou um princípio de incêndio. Os mecânicos gritaram para Regazzoni sair e ele acabou arrastando a bateria auxiliar e parando antes de retornar à pista, e mesmo com o fogo debelado foi obrigando a abandonar a corrida.

Ao ser atingida a 20ª volta, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Amon; 4º Rodriguez; 5º Andretti; 6º Hulme; 7º Beltoise; 8º Gethin; 9º Cevert; 10º Fittipaldi; 11º Peterson; 12º Pescarolo; 13º Schenken; 14º Ganley; 15º Wisell; 16º Roig; 17º Surtees; 18º Surtees; 19º Adamich.

Na volta 25 abandonou Ronnie Peterson com problemas de ignição e na volta 27 foi a vez de Andrea De Adamich, que sempre esteve entre os últimos, com a quebra da transmissão.

Na volta 22, pulou uma marcha do carro de Gethin, e ele em ponto morto saiu temporariamente da pista, sendo superado por Cevert e Fittipaldi.

Enquanto isso, a Lotus de Wisell apresentou problemas de câmbio e o sueco foi obrigado a correr usando somente a terceira e a quinta marchas.



6 – Mário Andretti (Ferrari 312B) à frente de 9 – Denny Hulme (McLaren M19A Ford)

Com trinta voltas completadas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Amon; 4º Rodriguez; 5º Andretti; 6º Hulme; 7º Beltoise; 8º Cevert; 9º Fittipaldi; 10º Gethin; 11º Pescarolo; 12º Schenken; 13º Ganley; 14º Roig; 15º Surtees; 16º Wisell.

Nas voltas 30 e 31, Wisell e Fittipaldi entraram nos boxes com problemas de freio. Emerson retornou à prova acabando por abandonar na volta 55, enquanto Wisell perdeu 14 voltas, retornando apenas para terminar a corrida na última posição.

A corrida foi se desenvolvendo sem grandes alterações, que só ocorreram por abandonos.

Na volta 46 foi a vez de Alex Soler-Roig abandonar com o rompimento do duto de combustível e, na volta 50 abandonou Mário Andretti que, com problemas na bomba de combustível caiu de rendimento até sair da prova. Mais dois abandonos ocorreram até o final da prova: Henri Pescarolo com 53 voltas com o motor quebrado e Emerson Fittipaldi.

Stewart recebeu a bandeirada de chegada da vitória, com apenas 3,8 segundos à frente de Jacky Ickx. O terceiro foi Chris Amon, o quarto Pedro Rodriguez, o quinto Denny Hulme, e o sexto Jean-Pierre Beltoise.

[Ver RESULTADOS 1971/23](#)



1



2

**(1) - 11 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford), seguido por 4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B) e 20 – Chris Amon (Matra Simca MS120) –
(2) - 4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B), 5 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B), 11 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford) e os demais**

32 – GP DE PAU – FÓRMULA 2

A 31ª edição do GP de Pau de Fórmula2, que valia como primeira etapa do Campeonato francês da categoria foi disputada no circuito improvisado nas ruas da cidade francesa, com uma extensão de 2.760 metros, reunindo os principais pilotos da categoria.

Nas provas de classificação, François Cevert ficou com a pole-position, tendo ao seu lado o sueco Ronnie Peterson. Emerson Fittipaldi, voltando a correr na categoria, não conseguiu melhor do que a 12ª colocação. Por sua vez, Wilson Fittipaldi Jr. não conseguiu treinar na sexta-feira devido a problemas elétricos no seu carro. E no treino de sábado, o problema se repetiu, com Wilsinho conseguindo entrar na pista no final do horário de treinos, dando somente uma volta e não se classificando para a prova, que teve o seguinte grid de largada:

8 François Cevert Tecno TF71 Ford - 1m23s4	20 Ronnie Peterson March 712M Ford - 1m24s5
4 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 1m25s3	6 Jean-Pierre Beltoise March 712M Ford - 1m25s5
2 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 1m25s6	12 Jean-Pierre Jabouille Tecno TF71 Ford - 1m26s0
24 François Mazet Chevron B18 Ford - 1m26s1	28 Carlos Reutemann Brabham BT30 Ford - 1m27s1
30 Vittorio Brambilla Brabham BT30 Ford - 1m27s2	26 Gerry Birrell Lotus 69 Ford - 1m27s2
18 Reine Wisell Lotus 69 Ford - 1m27s3	14 Emerson Fittipaldi Lotus 69C Ford - 1m28s1
32 Max Jean March 712M Ford - 1m28s5	36 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 1m28s9
22 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford - 1m34s0	10 Patrick Depailler Tecno TF71 Ford - 1m40s6

Iniciada a corrida, François Cevert tomou a ponta, seguido por Peterson, Beltoise, Schenken, Jabouille, Hill, Reutemann, Wisell, Emerson, Brambilla, Mazet, Birrell, Jaussaud, Depailler, Max e Jarier.

Na primeira volta estiveram envolvidos em acidentes Depailler, Jarier e Jaussaud, sendo que o primeiro teve que entrar nos boxes para que fosse retirado um cone que ficou preso no carro.

François Cevert liderava e, com cinco voltas completadas, estava com 4 segundos de vantagem para Ronnie Peterson, que permaneceu em segundo até a sétima volta, quando um defeito na caixa de câmbio o obrigou a abandonar a corrida.

Na décima volta, Cevert entrou nos boxes com queda da pressão de óleo, com o motor explodindo antes de o piloto chegar à sua posição no pit.

Com esses abandonos, Jean-Pierre Beltoise assumiu a liderança, com boa vantagem para Jabouille, Schenken, Hill, Wisell, Reutemann, Emerson, Brambilla e Mazet.

Enquanto Beltoise folgava na ponta, Schenken e Hill se aproximaram da Jabouille, enquanto Wisell tentava se aproximar de Hill. Em seguida vinha o argentino Reutemann, seguido por Emerson Fittipaldi.

Com vinte voltas, Beltoise liderava com tranquilidade, seguido por Jabouille, Schenken, Wisell, Reutemann e Emerson, com Hill se atrasando e lutando com Brambilla.

Brambilla abandonou na 24ª volta, devido a um acidente provocado, segundo ele, pela quebra de um dos discos de freio.

No início da volta 66, Beltoise seguia à frente, mas faltando apenas quatro voltas para o final, seu motor quebrou, permitindo que Reine Wisell recebesse a bandeirada de chegada em primeiro lugar, completando 70 voltas em 1h33m23s7, média de 124,118 km/h. O segundo foi Jabouille, o terceiro Jaussaud, o quarto Mazet, o quinto Jarier, e o sexto Depailler.

[Ver RESULTADOS 1971/24](#)



À esquerda, 14 – Emerson Fittipaldi e 18 – Reine Wisell no grid de largada, e na direita, o Lotus 69 nº 18 de Reine Wisell vencedor da prova

33 – II HORA DE INHUMAS - GO

No dia 2 de maio, como parte das festividades do aniversário de fundação da cidade de Inhumas, em Goiás, foi organizada uma corrida automobilística. A prova foi uma verdadeira “desorganização”, muito bem retratada pelo texto do meu grande e saudoso amigo José Roberto Nasser, que merece ser transcrita:

Em Inhumas há fatos e detalhes – Rêmulo Consorte, o Minho, conduzindo um protótipo VW com motor 2000, foi o vencedor da “II Hora de velocidade de Inhumas”, competição realizada no domingo naquela cidade goiana como parte dos festejos dos seus 40 anos de fundação.

A segunda posição coube a Hércules Niége, com outro VW 2000. O primeiro brasileiro a classificar-se foi Haroldo Meira, em 3º com um híbrido VW/Interlagos. Em segundo dos brasileiros, a dupla Jorge Chaul/José Roberto Nasser chegaram em 9º na geral e 1º na categoria, competindo com um automóvel completamente standard.

II HORA DE VELOCIDADE – A organização da II Hora de velocidade foi das mais simples: nada de inspeção nos automóveis; inscrição sem recibo e sem apresentação de carteira ou licença de piloto de competição e/ou documentos do carro. Pagou, inscreveu, correu, era a filosofia posta em prática.

18 automóveis inscreveram-se para a competição. A maioria esmagadora era Volkswagen. Apenas 1 Corcel inscrito e um protótipo Vemag que não largou e perdeu uma roda no treino.

A pista, uma verdadeira obra de arte. O único senão era ser completamente contra os pilotos. Todas as curvas eram para a esquerda, e a pista inclinada num “anti-relevê”. Além disso, um dos trechos de terra – eram 2 – ficava dentro de um posto de gasolina, o que aliado à assistência posicionada ao longo da pista, em ambos os lados, arriscando-se bastante, só deixou margem para uma conclusão: Deus é brasileiro e nasceu em Goiás, tendo amplo favoritismo por Inhumas.

A competição teria 2 horas de duração. Depois, foi reduzida para uma hora e finalmente para 30 voltas, perfazendo 55 minutos de prova. Não havia regulamento e as regras eram criadas na hora. Uma beleza.

Houve sorteio para o posicionamento de largada. O curioso, é que em todos os sorteios havidos em provas organizadas em Goiás, os brasilienses nunca conseguiram ser sorteados para largar em boa posição. Os goianos são sorteados para largar todos na frente. Depois é que – por sorteio – curiosíssimo.

Alinhados os automóveis, em fila dupla, e dada a largada já à primeira volta, passava Minho com o VW conversível, motor 2000 acertado, liderando e continuou abrindo vantagem sobre os demais concorrentes. Atrás os VW 7, 87, e a Berlineta VW nº 18 brigavam pelas classificações secundárias. As primeiras paradas nos boxes foram dadas pelos carros 20 (para-brisas quebrado); 38, amassado; 7 com problemas de carburação; 16 com para-brisas quebrado e 6 e 5 para trocar de pilotos. As derrapagens e as entortadas sucediam-se. Ninguém, ou melhor, com honrosas exceções quase todos estavam desprezando os cuidados mínimos, abusando dos automóveis e do que seria convencionado como limite de segurança para a pista. Os acidentes, entretanto, só ocorreram durante as provas de kart e moto e nos treinos da corrida de automóveis. Quem já foi às duas corridas em Inhumas sabe que estas provas não podem ser comparadas a nenhum outro tipo de modalidade, dos muitos que existem em todo o mundo. Se houvesse um concurso para a eleição da competição mais cheia de detalhes, com mais problemas e características próprias em sua execução, podem crer, a corrida de Inhumas não poderia ser inscrita, porque é “hors-concours”. Verdadeiramente fora de série. VISTA POR FORA – Inhumas fica a 240 km de Brasília, e a sua ligação por estrada asfaltada favoreceu a ida de um grande número de brasilienses. Mais de 100 automóveis do DF ficaram estacionados nas proximidades da praça principal da cidade, local da largada e chegada de todas as modalidades de competição que seriam realizadas, como parte do 40º aniversário da municipalidade. Mal chegamos – às 07:00 horas – e o movimento já começara. Velhas motos circulando, bicicletas correndo em torno da praça, e um sistema de alto-falantes da rádio local, que além de misturar Altemar Dutra & congêneres com Yê-yê-yê importado, ainda anunciando o que se pedia, até perda de dentadura. Um dos postos de transmissão da rádio ficava junto a uma filial das Casas Pernambucanas, instalada em Inhumas, naturalmente.

Depois que o serviço de alto-falantes chamou os corredores “de-a-pé”; proibiu quem tivesse menos de 12 dentes de correr de bicicleta, irradiou a corrida de karts chamando-os de carrinhos e descreveu a prova de motocicletas como disputada por bólidos que atingiram as velocidades de 200 km/hora (a máxima do vencedor da 1ª prova foi 50 km/h neste trecho), passou a fazer a chamada para o pessoal inscrito na corrida de automóveis comparecer em frente à pick-up da cronometragem.

Todos os inscritos alinhados – todos não, 3 desistiram de correr na hora da largada – e foram autorizados a dar 2 voltas na pista para reconhecimento. Reconhecimento queria significar treino, porque ninguém sabia onde era a pista e muito menos o seu traçado. Três voltas no circuito, e estamos conversados e treinados. Procedeu-se então ao sorteio. Os brasilienses, corredores e assistentes, quando se começou o posicionamento dos carros, descobriram logo que todos os goianos largariam na frente, depois, é que em último, alinharam os representantes de Brasília. Daí apelidaram o sorteio de Conceição, inspirados no velho samba, ou seja: se houve ninguém sabe, ninguém viu.

Jorge Chaul e nós, resolvemos correr para fazer número na competição. Em uma corrida de duas horas, como estava prevista, nossas possibilidades eram boas. Explica-se: a pista era muito trabalhosa, perigosa, e além de tudo havia terra e areia em profusão. Os motores muito preparados, bem comprimidos e bastante bravos. Nós sabíamos que muito solicitados naquelas condições, não demorariam muito a entregar os pontos. Alinhamos um automóvel standard, um Karmann Ghia TC. Retiramos apenas as calotas, e o Von Negri da Auto Modelo, oficina aqui de Brasília, deu uma olhada no motor e providenciou a colocação de um cano direto. Cascão ofereceu a inscrição e a cobertura, e pronto: mais um carro brasileiro alinhado.

Na hora “H”, a direção da prova resolveu abreviar o tempo de duração, reduzindo-o há uma hora apenas. Nós achamos simplesmente bom o sistema de organização: o regulamento era oral. Fomos procurar pela justificativa, e logo um versado em letras & leis explicou que a constituição da Inglaterra também é mais ou menos oral e ninguém reclama. O regulamento se inspirava no mesmo princípio. Excelente.

De duas horas reduziram para uma, e de uma a apenas para 30 voltas. A hora da largada (que o sistema de rádio denominou arrancada), os brasileiros já haviam resolvido correr com calma, esperando que os mais afoitos provocassem seus acidentes sozinhos.

Dada a largada, os automóveis mais preparados pularam à frente. E, já à primeira volta, determinaram-se os pelotões que iriam formar os primeiro e segundo grupos da competição. Na liderança, brigava o Minho, abrindo vantagem de seus concorrentes. Pela segunda, terceira e quarta, os VW 7, 87, 34 e Interlagos/VW nº 18, este de Brasília. Dos brasileiros, com este automóvel, Haroldo Felipe fez a melhor prova. A maior torcida presente, era dos brasileiros. Formou-se até um coro organizado para o aplauso aos brasileiros e as vaias aos demais. Uma beleza.

VISTA POR DENTRO – Quando se completaram 14 voltas, o Jorge Chaul parou o KGTC no boxe para que nós assumíssemos. Deve-se esclarecer que a área para reparos e troca de pilotos ficava à beira da pista, ao lado da cronometragem, e em frente a maciço público. Nos primeiros contatos com o automóvel e com a pista, a impressão foi a pior possível: primeiro, porque descobrimos logo que o circuito possuía todas as curvas contra o motorista. Eram todas para a esquerda; segundo, o público cercava o traçado de ambos os lados. Não havia hipótese de fuga no caso de falta de freios ou de uma tomada de curva mal feita; terceira: a pior curva do circuito passava por dentro de um posto de gasolina, e era de piso de cascalho, amplamente derrapante. E, além disso, possuía uma reta de cascalho, onde nada se enxergava.

O público continua indisciplinado. Atravessava a pista a toda hora, e de maneira curiosíssima: ficava no meio-fio, esticava o pescoço e dobrava o corpo para fora. Quando avistava o carro que se aproximava em velocidade, aí, sim, que arrebanhava as crianças e corria para atravessar as ruas. De galinhas e cachorros, não se fala. Estes passeavam na pista com a maior tranquilidade.

De um modo geral, cumpriu-se a premissa que Deus é brasileiro, nasceu em Goiás, e tem amplo favoritismo por Inhumas. Durante a corrida de automóveis não houve nenhum acidente grave. Nas provas anterior, 5 pessoas foram feridas e atropeladas, também por imprudência total. – José Roberto Nasser.

O vencedor foi Rêmulo Consort, o segundo Hércules Niége, o terceiro Haroldo Meira, o quarto Cleomar Resende e o quinto Neidiel Roure.

[Ver RESULTADOS 1971/25](#)

34 – 4ª ETAPA DO MOTOR SPORT SUPER OIL SHELL F-3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

A quarta etapa do Motors Sport Shell Super Oil F-3 Championship foi disputado no dia 2 de maio, com a participação dos brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira. Rossi foi sexto na 1ª bateria de classificação, e Giu sexto na segunda, porém ambos se acidentaram e tiveram que abandonar na bateria final.

O vencedor foi Dave Walker, com Lotus da equipe de fábrica, ficando em segundo Bev Bond, em terceiro James Hunt, em quarto Colin Vandervell, e em quinto Roger Williamson.

[Ver RESULTADOS 1971/26](#)



8 – Giu Ferreira (Brabham BT28); 14 – Alan Joy (Brabham BT30); e 27 – James Hunt (March 713M)

35 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2 - NÜRBURGRING

No circuito de Nürburgring foi disputada no dia 2 de maio, a quarta etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, que teve a participação dos brasileiros Emerson e Wilson Fittipaldi.



Emerson Fittipaldi terminou a prova em segundo lugar

Nas provas de classificação, o mais rápido foi Derek Bell que, com seu March 712M registrou o tempo de 7m59s7, ficando o grid de largada assim formado:

30 Derek Bell March 712M Ford - 7m59s7
--

37 François Cevert Tecno TF71 Ford - 8m00s4

33
Ronnie Peterson
March 712M Ford - 8m00s5

3
Carlos Reutemann
Brabham BT30 Ford - 8m01s8

15
Peter Westbury
Brabham BT36 Ford - 8m04s6

1
Graham Hill
Brabham BT36 Ford - 8m06s0

36
Helmut Marko
Lola T240 Ford - 8m08s1

34
Gerry Birrell
March 712M Ford - 8m10s2

19
Wilson Fittipaldi Jr.
Lotus 69 Ford - 8m13s5

31
Mike Beuttler
March 712M Ford - 8m16s8

14
John Watson
Brabham BT30 Ford - 8m20s6

35
Xavier Perrot
March 712M Ford - 8m22s9

16
John Wingfield
Brabham BT30 Ford - 8m24s2

6
Tino Brambilla
Brabham BT30 Ford - 8m25s5

21
Reine Wisell
Lotus 69 Ford - 8m26s7

20
Richard Scott
Lotus 69 Ford - 8m29s7

44
Jean-Pierre Jaussaud
March 712M Ford - 8m35s4

18
Emerson Fittipaldi
Lotus 69C Ford - 8m01s4

29
Henri Pescarolo
March 712M Ford - 8m03s4

32
Niki Lauda
March 712M Ford - 8m05s1

26
Dieter Quester
March 712M BMW - 8m07s6

2
Tim Schenken
Brabham BT36 Ford - 8m09s4

38
Patrick Depailler
Tecno TF71 Ford - 8m11s4

24
Rolf Stommelen
Brabham BT36 Ford - 8m13s6

43
John Cannon
March 712M Ford - 8m20s5

25
Hannelore Werner
March 712M Ford - 8m22s9

9
Jurg Dubler
Brabham BT30 Ford - 8m24s1

11
Jeremy Richardson
Brabham BT30 Ford - 8m24s8

28
Hans Joachim Stuck
Brabham BT30 Ford - 8m25s8

7
Vittorio Brambilla
Brabham BT30 Ford - 8m27s4

5
Bernd Terbeck
Brabham BT36 Ford - 8m31s0

4
Carlos Ruesch
Brabham BT30 Ford - 8m38s1

12
Alistair Walker
Brabham BT30 Ford - 8m43s7

17
Jo Siffert
Chevron B19 Ford - 8m45s4

42
Helmut Gall
Tecno TF70 Ford - 8m52s1

23
Johnny Baldes
Lotus 59B Ford - 8m52s3

27
Willi Deutsch
March 702 Ford - 8m56s5 (NL)

10
Brian Cullen
Brabham BT30 Ford - 9m07s0

O piloto Willi Deutsch não se apresentou para a largada e, com isso, 37 carros largaram para a etapa do Campeonato Europeu de Fórmula2, que, ao se afastar o carro madrinha, uma vez que a largada foi ao estilo “Indianápolis”, Derek Bell assumiu a liderança seguido por François Cevert e Ronnie Peterson. O primeiro abandono foi de Richard Scott, com o seu Lotus, logo depois da curva Norte, ainda na primeira volta.

Seguiam os três primeiros: Emerson Fittipaldi, Carlos Reutemann, Henri Pescarolo, Niki Lauda, Peter Westbury, Dieter Quester, Graham Hill, Helmut Marko, Tim Schenken, Wilson Fittipaldi Jr., Geri Birrell, Patrick Depailler, Rolf Stommelen, Jurg Dubler, Mike Beuttler, John Cannon e os demais.

Bell era o líder na segunda volta, perseguido por Cevert que marcou a melhor volta da prova com 8 minutos cravados. Peterson era terceiro, Emerson o quarto, com Pescarolo subindo para quinto, seguido por Reutemann, e quando Pescarolo começou a se aproximar de Emerson, o motor do seu carro apresentou problemas fazendo com que abandonasse a prova.



(1) - 30 – Derek Bell (March 712M), 37 – François Cevert (Tecno TF71), e 33 – Ronnie Peterson (March 712M) – (2) - 19 – Wilson Fittipaldi Jr. (March 712M) – (3) – 18 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69) e 29 – Henri Pescarolo (March 712M)

Na quinta volta, quando os três primeiros se aproximaram de Wehrseifen, o motor do carro de Bell perdeu a pressão de óleo e ele sinalizou o problemas para seus perseguidores. Cevert conseguiu se desviar e passou com uma das rodas sobre a areia do acostamento, mas Peterson, que tinha feito a melhor volta da corrida com o tempo de 7m57s1, ficou momentaneamente sem visão, por causa da poeira que subiu e, com isso, foi de encontro ao guard-rail quebrando uma roda traseira e estourando o pneu, ficando fora da corrida de deixando Cevert absoluto na liderança.

Com o francês tranquilo na liderança, Emerson Fittipaldi assumiu a segunda colocação, bem distante, enquanto Reutemann se distanciava de Lauda que enfrentava problemas no seu carro. Peter Westbury e Graham Hill seguiam Lauda, que resistiu ao ataque dos dois até a última volta, quando acabou terminando a prova na sexta colocação com Wilsinho Fittipaldi logo atrás.

François Cevert completou as 10 voltas no tempo de 1h20m19s2, média de 170, 580 km/h; O segundo foi Emerson Fittipaldi, o terceiro Carlos Reutemann, o quarto Peter Westbury, o quinto Graham Hill, o sexto Niki Lauda e o sétimo Wilson Fittipaldi Jr.

[Ver RESULTADOS 1971/27](#)

36 – INTERNATIONAL TROPHY – F1 - SILVERSTONE

Em Silverstone foi disputado, no dia 8 de maio, o International Trophy, promovido pelo periódico Daily Express, com a participação de carros das Fórmulas 1 e 5.000.

A prova, dividida em duas baterias e contou com a participação de Emerson Fittipaldi, que conduziu o Lotus 56B a Turbina, sem obter um grande resultado.

A pole-position ficou com o Matra de Chris Amon, com o grid de largada ficando assim formado:

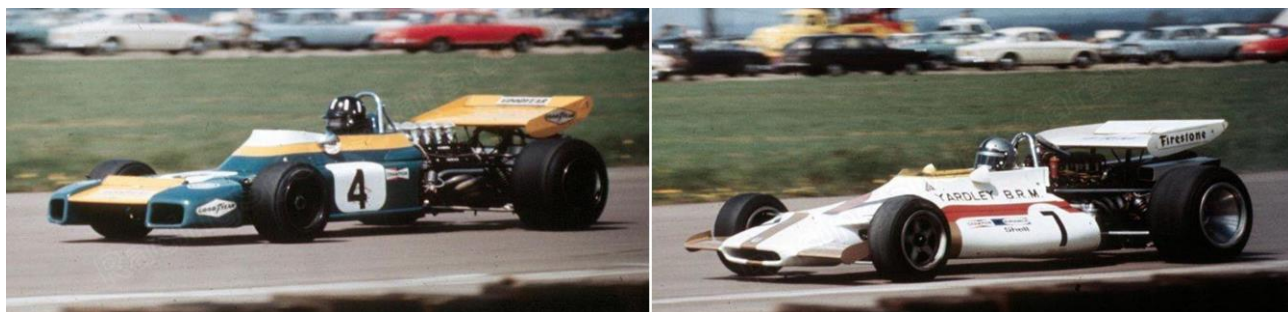
14 Chris Amon Matra Simca MS120B (F1) - 1m20s0	1 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford (F1) - 1m20s2	2 Emerson Fittipaldi Lotus 56B Pratt & Whitney (F1) - 1m21s0
16 John Surtees Surtees TS9 Ford (F1) - 1m21s2	15 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120B (F1) - 1m21s4	
11 Ronnie Peterson March 711 Ford (F1) - 1m21s6	4 Graham Hill Brabham B T34 Ford (F1) - 1m21s8	21 Tim Schenken Brabham BT33 Ford (F1) - 1m22s0
6 Peter Gethin McLaren M14A Ford (F1) - 1m22s1	7 Pedro Rodriguez BRM P160 (F1) - 1m23s3	
65 Mike Hailwood Surtees TS8 Chevy (F5000) - 1m23s6	5 Allan Rollinson Surtees TS7 Ford (F1) - 1m23s6	17 Howden Ganley BRM P153 (F1) - 1m23s6
51 Brian Redman McLaren M18 Chevy (F5000) - 1m23s6	58 Ray Allen McLaren M10B Chevy (F5000) - 1m23s9	
53 Frank Gardner Lola T192 Chevy (F5000) - 1m24s2	8 Jo Siffert BRM P160 (F1) - 1m24s4	52 Jean-Pierre Jaussaud McLaren M18 Chevy (F5000) - 1m25s1
71 David Prophet McLaren M10B Chevy (F5000) - 1m26s3	18 Mike Beuttler March 701 Ford (F1) - 1m26s9	
12 Henri Pescarolo March 711Ford (F1) - 1m27s1	3 Reine Wisell Lotus 72 Ford (F1) - 1m27s9	61 Trevor Taylor Leda LT25 Chevy (F5000)
66 Fred Saunders Crosslé 18F Rover (F5000) - 1m30s2	44 Gordon Spice McLaren M10B Chevy (F5000) - 1m30s2	
55 Jock Rusell Lotus 70 Ford (F5000) - 1m30s5	52 Tony Dean McLaren M7A Chevy (F5000) - 1m31s0	57 Ulf Norinder McLaren M18 Chevy (F5000) - 1m37s1
69 Peter Lamplough Lola T102 Ford (F5000) - 1m38s0	54 John Myerscoug McLaren M10B Chevy (F5000) - 1m38s1	

Disputada em 26 voltas, a primeira bateria foi vencida por Jackie Stewart, que foi seguido por Pedro Rodriguez e Graham Hill. Nessa bateria, o carro de Emerson Fittipaldi abandonou na quarta volta, depois que a sua suspensão traseira quebrou. O quarto foi John Surtees e o quinto Jean-Pierre Beltoise.

Na segunda bateria, beneficiado pela desistência de Jackie Stewart e pelos problemas mecânicos enfrentados por Pedro Rodriguez, venceu Graham Hill, com 5 segundos de vantagem para Chris Amon, o segundo. Emerson Fittipaldi fez uma corrida brilhante, tendo largado na última posição, para terminar a bateria na terceira colocação. O quarto foi Peter Gethin e o quinto Henri Pescarolo.

Na soma dos tempos das duas baterias, o vencedor foi Graham Hill, ficando em segundo lugar Peter Gethin, em terceiro Tim Schenken, em quarto Pedro Rodriguez e em quinto Mike Hailwood, o primeiro entre os carros da Fórmula 5000.

[Ver RESULTADOS 1971/28](#)



4 – Graham Hill (Brabham BT34 Ford) e 7 – Pedro Rodriguez (BRM P160)

37 – INTERNATIONAL TROPHY – F3 - SILVERSTONE

A quinta etapa do Motor Sport Super Shell Oil F3 Championship, foi disputada dentro do programa do International Trophy, no dia 8 de maio, na pista de Silverstone.

Nos treinos e provas de classificação, os brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira enfrentaram dificuldades em definir as relações de marchas, ficando Rossi com o nono tempo, com 1m39s4, e Giu com o décimo terceiro, com o tempo de 1m40s4. A pole-position ficou com Bev Bond, com o tempo de 1m37s9.

A expectativa dos brasileiros era de fazer uma boa largada para não perder o contato com os carros da frente e, ao final da primeira volta, Maskell liderava, seguido por Bond, Walker, Shepard, Vandervell, Hunt, Kottulinsky, Skeaping, Purley, Giu (10º), Williamson, com Rossi em 12º, e na segunda volta, foi obrigado a sair da pista para evitar um acidente com Sutcliffe e O'Brien.

O pelotão dianteiro era formado por dez carros e entre eles estava o de Giu, com a liderança trocando de mãos a cada volta. Na volta número 17, Bond era o líder e Giu corria em segundo. A luta estava sensacional e Giu chegou a assumir a liderança.

Na 20ª e última volta, Giu vinha à frente de James Hunt, que na tentativa de passar pelo brasileiro acabou batendo na traseira do carro de Giu na curva Woodcote, com o carro do inglês voando por cima do carro do brasileiro. Ambos ficaram fora da corrida e, além disso, Giu ficou muito tempo fora das pistas, pois machucou o pulso. O vencedor da prova foi Bev Bond, ficando em segundo lugar Dave Walker, em terceiro Barrie Maskell, em quarto Freddy Kottulinsky, e o quinto Roger Williamson, com Ronald Rossi terminando a prova em décimo primeiro.

[Ver RESULTADOS 1971/29](#)



Largada da prova, identificando-se: 9 – Bev Bond (Ensign LN1) e 26 – David Purley (Brabham BT28) na primeira fila.

38 – DIRETORIAS DE FEDERAÇÕES E DA CBA

Na edição do mês de junho da Revista Autoesporte foram divulgadas as diretorias das Federações Paranaense e da CBA, que estavam assim constituídas:

Federação Paranaense de Automobilismo:

Presidente: Paulo Emmanuel do Nascimento; Vice-presidente: Armando Braga de Moraes Filho; Diretor Técnico Desportivo – Márcio de Abreu Leitão; Diretor Tesoureiro: Pierre Bés; Diretor Social: Humberto C. do Nascimento; Secretário Executivo: Delso Carvalho; Membros efetivos do Conselho Fiscal: Edgar Turra, Algacyr Amilton Biazetto, e Ângelo Moss; Membros efetivos do Tribunal de Justiça Desportiva: Dep. Arthur de Souza, Major Severo Gomes de Matos, Cap. Clodomiro Padilha; Dr. José Cadilho de Oliveira, Dr. Divonsir B. Cortês Filho, Dr. Cupertino Amaral Júnior, e Dr. Haroldo Pacheco; Membros suplentes do Tribunal de Justiça Desportiva: Ney Moreira Vianna, Elói Turra, Rodolfo Scherner; Márcio de Abreu Leitão, e Ângelo Manoel da Cunha.

Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA

Presidente: Mauro Bento Dias Salles; 1º Vice-presidente: Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho; 2º Vice-presidente: Ministro Geraldo Starling Soares; 3º Vice-presidente: Mário Amato; Diretor Financeiro: José de Segadas Vianna; Diretor Tesoureiro: Paulo R. L. de Carvalho; Consultor Jurídico: Orlando Cariello; Secretário Geral: Ramon B. Von Buggenhout; Relações Públicas: Clea Speranza Von Buggenhout; Presidente do Conselho Técnico Desportivo: Amadeu Quintino de Macedo Girão; Vice-presidente do Conselho Técnico Desportivo: Mário Hélio Cerroti Martin; Conselheiros: Anísio Campos, Charles Naccache, Nelson Leal Bastos, Ibraim Gonçalves. José Manoel Brasil, Paulo Emmanuel do Nascimento, Serafim Carlos Leme, Adriano Fernandes, e Luiz Leme Venturoso de Araújo; Presidente da Comissão Nacional de Autódromos: Fábio Villela de Freitas Lima; Presidente da Comissão Nacional de Kart: Rubens Antônio Carpinelli; Presidente da Comissão Nacional de Pilotos: Pedro Victor Delamare; Presidente da Comissão Nacional de Automodelismo: Capitão Joaquim Barbosa; Membros do Conselho Superior de Automobilismo: Cel. Murilo Rodrigues de Souza, Dep. Fernando Wilson A. Magalhães, José Carlos Steiner, Anauro Dantas Ribeiro, Tem. Francisco R. P. de Oliveira, Otávio Bonoldi, Ciro Poggi, e Luiz Antônio Greco; Membros da Ordem do Mérito Automobilístico: Gen. Sylvio Américo Santa Rosa, Wilson Fittipaldi, Genaro (Rino) Malzoni, Normélio da Poian, Flávio Chagas Lima, Antônio Augusto Martins, Piero Gancia, e Arthur Brandy Macioli.

39 – INAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE ARATIRI NO PARAGUAI

No dia 9 de maio foi inaugurado o Autódromo de Aratiri, localizado na Ruta Mariscal Etigarriba, entre as cidades de San Lorenzo e Capiatá, no Paraguai, com um circuito de 1.862 metros.

Nesse evento foram disputadas seis corridas, que contaram com a participação de diversos pilotos brasileiros.

A primeira prova disputada foi para a categoria “A”, com carros de baixa cilindrada, sagrou-se vencedor o argentino Roberto Schwart ao volante de um Renault 1093.

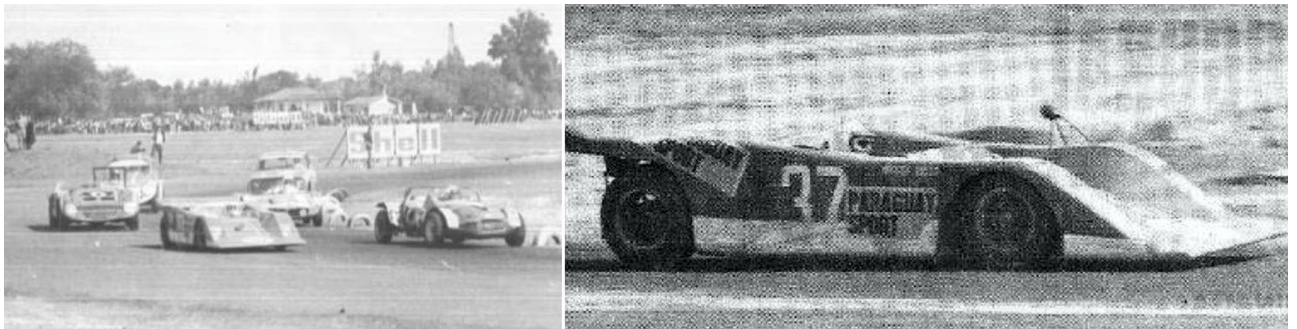
A prova da categoria “B”, teve como vencedor o paraguaio Juambi Gill, pilotando um Honda, seguido por Roberto Schwart, no mesmo Renault 1093 com o qual vencera a categoria “A”.

Dessas duas provas não houve participação de pilotos brasileiros, porém na prova da categoria “C”, estiveram presentes Luiz Carlos Buss, ao volante de um Ford Corcel, e Edi Bianchini, com um Volkswagen. Ambos não terminaram a corrida que foi vencida por Denes Tomboly, num Alfa Romeo GTV.

A categoria “D” foi desmembrada em duas provas separadas. Da primeira participaram os brasileiros Pedro Muffato (VW 2000) e Paulo Nascimento (Ford Corcel). Alfredo Jaegli, ao volante de um BMW foi o vencedor da prova, com Muffato terminando em segundo e Nascimento em sexto.

A segunda prova da categoria “D” foi vencida por Luís Etchegoyen, ao volante de uma Alfa Romeo GTA, ficando em segundo lugar o brasileiro Altair Barranco pilotando um Opala.

A prova principal do programa, destinada aos carros Protótipos foi totalmente dominada pelos brasileiros, cabendo a Luiz Moura Brito, que estreava um Manta VW a vitória, ficando em segundo lugar Zilmar Beux ao volante de um curioso carro, que era composto por uma base (chassi monobloco) de um Simca, sem capota, com motor Ford F-600 e diferencial de Cadillac. O terceiro foi Pedro Muffato (VW Sedan 200), o quarto José Baldo ao volante do Cascavel Bimotor, o quinto Bruno Castilho (Protótipo Corcel) e sexto Paulo Nascimento (Ford Corcel Bino).



Logo depois da largada da prova vemos: 37 – Luiz Moura Brito (Manta VW); 7 – José Baldo (Cascavel Bimotor); 8 – Zilmar Beux (Beux Ford); 1 – Bruno Castilho (Curitiba Corcel); 20 – Pedro Muffato (VW 1600); e 66 – Paulo Nascimento (Corcel) e, à direita, o Protótipo Manta VW nº 37, vencedor da prova pilotado por Luiz Moura Brito.

40 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO

A segunda etapa do Campeonato Gaúcho foi realizada no dia 16 de maio. Inicialmente foram disputadas as provas da categoria de Estreantes e Novatos. Na classe até 1.300 cc, venceu Paulo Rogério, ficando em segundo Roberto Bins Jr. e em terceiro Tadeu Reger, todos com VW Sedan 1600. Na classe de 1.301 a 1.600 cc, o vencedor foi Emílio Peckell (VW Sedan 1600), o segundo José Carlos Severi (Ford Corcel) e o terceiro Fernando Moser (VW Sedan 600). A Classe de 1.601 a 3.000 cc, foi vencida por Arino Panato (FNM 2150), o segundo Davenir José (Simca), e o terceiro Victor de Freitas (Simca).

A prova dos Pilotos Graduados reuniu 30 carros, mas tendo apenas um carro da classe D, acima de 3.001 cc, esse carro venceu com grande facilidade. O piloto era Pedro Carneiro Pereira e o carro o Opala de 6 cilindros que pertencera a Bird Clemente.

A maior disputa da prova ocorreu entre os carros de Raffaele Rosito e de Vitório Andreatta, que correram juntos durante toda a prova, com vitória final para o primeiro, classe "B", com os pilotos terminando na segunda e terceira colocações na classificação geral. Na classe "C", de 1.601 a 3.000 cc, o vencedor foi o Chevrolet Opala de 4 cilindros, de José Asmuz e na classe "A", até 1.300 cc, o vencedor foi o VW de Maurício Rosemberg.

[Ver RESULTADOS 1971/30](#)



Logo após a largada, o Opala nº 22 de Pedro Carneiro Pereira aparece na ponta, seguido pelo Opala nº 32 de José Asmuz; o Opala 91 de João Schmidt, o Fusca 2 de Vitório Andreatta e os demais. Na foto à direita, disputa entre os VW de Maurício Rosemberg (73), Rejani Franzen (62), João Carlos Macedo (6) e Vitório Andreatta (2)

41 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 – GP DE MADRI

Para a quarta etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, o GP de Madri, disputado no autódromo de Jarama, no dia 16 de maio, havia 18 vagas no grid e 32 inscritos.

Com isso, as provas de classificação tiveram um peso grande, pois não apenas definiam as posições de largada, mas também quais os pilotos poderiam participar da prova.

A pole-position ficou com o sueco Ronnie Peterson, com o tempo de 1m28s0, ficando a primeira fila de largada completada por Jean-Pierre Jaussaud e Tim Schenken.

Os brasileiros Emerson Fittipaldi e Wilson Fittipaldi Jr, que participaram da prova obtiveram a 6ª e a 14ª posições, com o grid assim formado:

5 Ronnie Peterson March 712 Ford - 1m28s0	32 Jean-Pierre Jaussaud March 712M Ford - 1m28s1	7 Tim Schenken Brabham BT36 Ford - 1m28s2
22 John Cannon March 712M Ford - 1m28s7	41 Dieter Quester March 712M BMW - 1m28s9	
2 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford - 1m28s9	4 Carlos Reutemann Brabham BT30 Ford - 1m28s92	3 François Cevert Tecno TF71 Ford - 1m28s95
31 Jean-Pierre Jarier March 712M Ford - 1m28s95	35 François Mazet Chevron B18 Ford - 1m28s96	

12 Helmut Marko Lola T240 Ford - 1m29s1	49 Reine Wisell Lotus 69 Ford - 1m29s2	37 Sívlio Moser Brabham BT30 Ford - 1m29s4
6 Wilson Fittipaldi Jr. Lotus 69 Ford - 1m29s55	47 John Watson Brabham BT30 Ford - 1m29s56	
10 Gerry Birell Lotus 69 Ford - 1m29s58	26 Nanni Galli Tecno TF70 Ford - 1m29s59	9 Niki Lauda March 712M - 1m29s8

Não Largou: 1 – Jean Pierre Beltoise (Pygmée MDB16 Ford – 1m29s6 - 18º tempo) – o carro não funcionou e foi substituído pelo de Niki Lauda.
Não se classificaram:

25 – Jurg Dubler (Brabham BT30 Ford) – 1m29s9; 16 – Mike Beuttler (March 712M Ford) – 1m30s0; 50 – Bob Wollek (Brabham BT36 Ford) – 1m30s1; 46 – Tom Walkinshaw (March 712M) – 1m30s9; 30 – Jean-Pierre Jabouille (Tecno TF71 Ford) – 1m31s2; 31 – Hannelore Werner (March 712M) – 1m31s3; 36 – Arturo Merzário (Tecno TF70 Ford) – 1m31s4; 44 – Richard Scott (Lotus 69 Ford) – 1m31s6; 42 – Carlos Ruesch (Brabham BT30 Ford) – 1m31s7; 38 – Lionel Noghes (Brabham BT30 Ford) – 1m32s1; 19 – Jean Blanc (Tecno TF70 Ford) – 1m32s8; 23 – Patrick Dal Bo (Pygmée MDB16 Ford) – 1m33s4; 40 – Adam Potock (Lotus 69 Ford) – 1m39s0.

Iniciada a corrida tomou a ponta Tim Schenken, com Ronnie Peterson correndo em segundo. Ao ser completada a primeira volta, a ordem era a seguinte: 1º Schenken; 2º Peterson; 3º Quester; 4º Emerson; 5º Cevert; 6º Jaussaud; 7º Reutemann; 8º Wisell; 9º Jarier; 10º Marko; 11º Moser; 12º Birrell; 13º Watson; 14º Galli; 15º Wilsinho; 16º Cannon; 17º Lauda; e 18º Mazet, que entrou nos boxes com problemas de motor, retornando depois dos reparos.

Enquanto Peterson se mantinha colado em Schenken, Emerson e Cevert tentavam passar por Quester, que andando em ziguezague não dava chances aos seus perseguidores. Nessa fase da corrida Wisell passou por Jaussaud, vindo se juntar a Emerson e Cevert na perseguição a Quester.

Na 14ª volta, Emerson Fittipaldi conseguiu se colocar na terceira posição, mas com Quester fazendo de tudo para recuperá-la, chegando inclusive a colocar as rodas no acostamento na grande reta do circuito.

Com vinte voltas completas, Schenken liderava a prova com mais de 10 segundos de vantagem sobre Peterson, que ia bem à frente de Emerson. Quester ainda mantinha a quarta colocação, com Cevert em segundo. Wisell, com problemas na bomba de gasolina, perdeu sua posição para Jaussaud e Reutemann, enquanto Cannon corria em nono, seguido por Wilsinho, Marko e Lauda.

Na volta seguinte, Peterson foi obrigado a abandonar com o motor do seu carro soltando fumaça e, com isso, Schenken ficou folgado na liderança, com Emerson em segundo, seguido por Quester, Cevert, Jaussaud e Reutemann.

A partir de então, Emerson Fittipaldi começou a descontar a diferença para Schenken, mas o australiano foi avisado e voltou a aumentar a distância na liderança. Emerson se distanciou de Quester, ao mesmo tempo em que Jaussaud era ultrapassado por Reutemann.

John Cannon vinha fazendo uma boa corrida e ultrapassou Wisell e logo depois Jaussaud, passou a perseguir Reutemann.

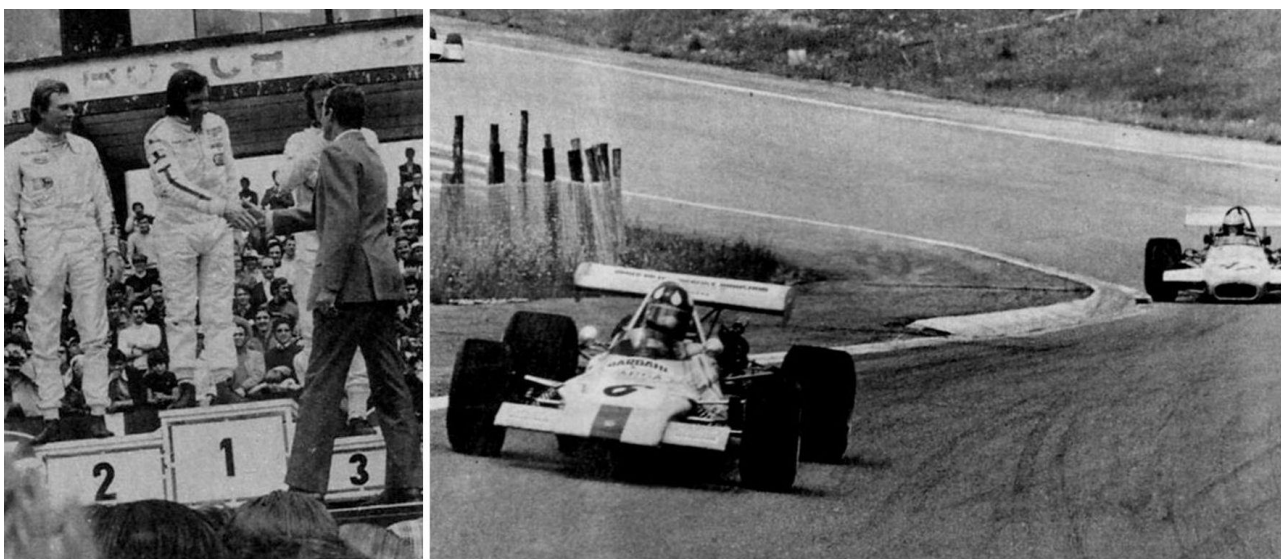
Na 41ª volta Cevert, na perseguição a Quester, teve um pneu estourado e saiu da pista, batendo na barreira de proteção, voltando para a pista, onde criou sérios problemas para os outros concorrentes, sem que ocorresse novo acidente por puro milagre.

Depois de 50 voltas, Schenken tinha 1 segundo de vantagem para Emerson, que por sua vez tinha 8 para Quester. Cannon tinha passado por Reutemann, vindo a seguir Jaussaud, Wilsinho e Lauda.

Faltando três voltas para final, Schenken ficou fora da corrida com problemas na pressão de óleo do motor, parando logo depois dos boxes. Com isso, Emerson assumiu a liderança para vencer com 14,8 segundos de

vantagem para Quester. Reutemann ainda conseguiu recuperar a posição de Cannon, ficando a seguir Jaussaud e Wilsinho.

[Ver RESULTADOS 1971/31](#)



Na foto da esquerda, o Príncipe Juan Carlos cumprimenta o vencedor Emerson Fittipaldi, que tem ao seu lado o 2º colocado Dieter Quester e o 3º Carlos Reutemann. Na da direita, Wilson Fittipaldi Jr. à frente de John Watson.

42 – 6ª ETAPA DO MOTOR SPORT SHELL SUPER OIL BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - ZANDVOORT

A 6ª Etapa do Motor Sport Shell Super Oil F3 Championship foi disputada no dia 16 de maio no Autódromo de Zandvoort, na Holanda.

O brasileiro Ronald Rossi estava inscrito nessa prova, porém, acabou participando da 3ª Etapa do Forward Trust British F3 Championship, disputada no dia seguinte em Silverstone e, com isso, não foi para a Holanda. A prova foi disputada em duas baterias de 10 voltas, sendo apurado o resultado pela soma de tempo das duas baterias. Dave Walker esteve imbatível nessa prova, vencendo as duas baterias e, consequentemente ficando com a vitória geral. Bev Bond que tinha terminado a primeira bateria a apenas 1/10 de segundo de distância para Walker, acabou se acidentando na segunda bateria, ficando fora da prova.

Com isso, em segundo terminou Manfred Mohr, em terceiro Claude Bourgoignie, em quarto Brendan McNerney, e em quinto Barrie Maskell.

[Ver RESULTADOS 1971/32](#)

43 – 3ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE

Disputada no dia 17 de maio, a 3ª Etapa do Forward Trust British F3 Championship, em Silverstone, teve a participação de apenas sete concorrentes, entre eles o brasileiro Ronald Rossi. Giu Ferreira também estava inscrito, mas ainda sofrendo dos problemas físicos causados pelo acidente da prova disputada no dia 8 de maio, não pôde participar.

Rossi não teve sorte, abandonando a prova depois de completar apenas 3 voltas, com o cabo do acelerador partido. O vencedor foi Sandy Shepard, ficando em segundo Rikki von Opel e em terceiro Chris O'Brien.

[Ver RESULTADOS 1971/33](#)

44 – GP DE MÔNACO DE FÓRMULA 3

No dia 22 de maio foi disputada a corrida de Fórmula 3 como preliminar do GP de Mônaco de Fórmula 1. Esta foi a 13ª vez que a categoria fez uma preliminar no principado, e dela participou o brasileiro Ronald Rossi.

Devido ao elevado número de inscritos, e como a pista não comportava mais do que 20 carros, foram realizadas duas baterias de classificação, classificando cada uma, dez pilotos para a prova final.

O brasileiro enfrentou problemas desde as provas de classificação, com o motor do seu Brabham falhando e, por isso, não pode fazer um tempo melhor do que 1m43s5, figurando apenas na 16ª posição, entre 20 carros na sua bateria de classificação.

Cada bateria tinha 16 voltas, e Rossi fez uma corrida memorável, ganhando diversas posições, apesar das dificuldades que o sinuoso circuito impunha aos pilotos. Essa bateria foi vencida por Dave Walker, ficando em segundo lugar Patrick Depailler, em terceiro Andy Sutcliffe, em quarto Patrice Compain e em quinto Rossi. A segunda bateria foi vencida por Giancarlo Nadeo, ficando em segundo lugar Jean-Pierre Jabouille, em terceiro Steve Thompson, em quarto Manfred Mohr, e em quinto François Lacarrau.

Com os tempos obtidos nas baterias classificatórias, o grid de largada para a prova final, disputada em 24 voltas, ficou assim formado:

81 Giancarlo Nadeo Lotus 69 Ford	74 Dave Walker Lotus 69 Ford
40 Jean-Pierre Jabouille Alpine A360 Renault	39 Patrick Depailler Alpine A360 Renault
58 Steve Thompson Ensign LFN1 Ford	72 Andy Sutcliffe Lotus 69 Ford
32 Manfred Mohr Lotus 69 Ford	46 Patrice Compain Martini MW7 Ford
41 François Lacarrau Martini MW7 Renault	69 Ronald Rossi Brabham BT28 Ford
37 Lucien Guitteny Martini MW7 Ford	99 Randy Lewis Brabham BT28 Ford
91 Ulf Svensson Brabham BT35 Ford	90 Jonas Qvamstron Brabham BT35 Ford
68 Roger Williamson March 713M Ford	79 Adelmo Fossati Brabham BT28 Ford
47 Jacques Coulon Martini MW7 Renault	51 Bernard Lagier Brabham BT35 Ford
80 Marcello Gallo	61 Tim Goss

Brabham BT28 Ford

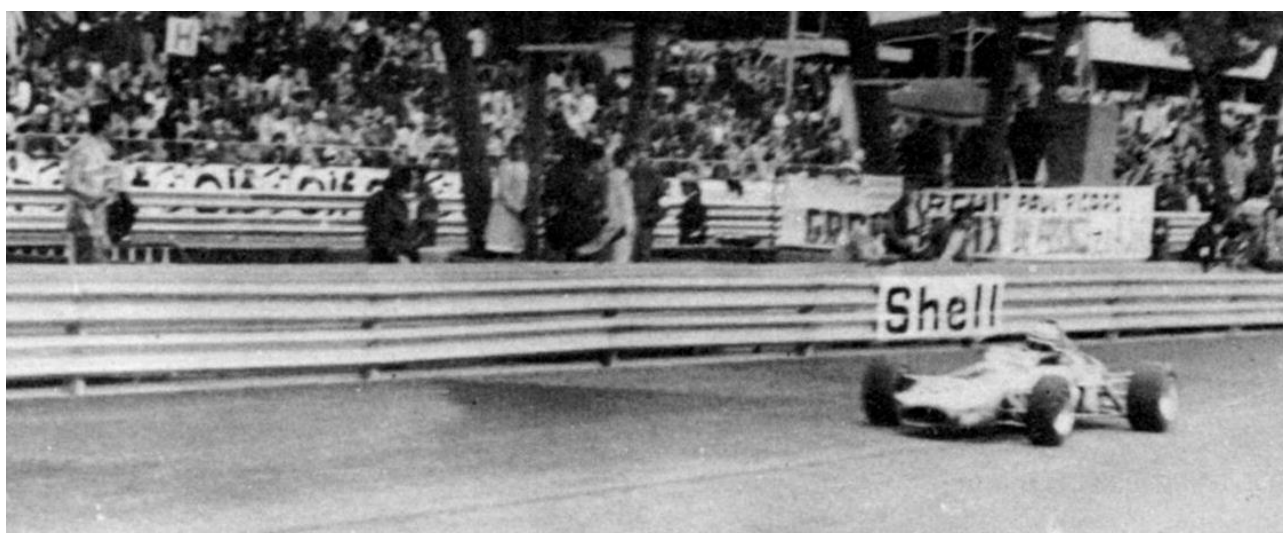
March 713M Ford

Iniciada a prova final, Rossi completou a primeira volta na oitava colocação e tudo indicava que os problemas de ignição tinham sido sanados, com o brasileiro acompanhando os líderes da provas que eram Jean-Pierre Jabouille, Patrick Depailler, Giancarlo Naddeo e Dave Walker, mas a partir da terceira volta os problemas retornaram ao carro de Ronald Rossi e, com isso, os líderes foram ganhando distância e o brasileiro perdendo terreno, compensando nas curvas o que perdia nas retas, mas não foi suficiente para terminar mais bem colocado, do que em décimo lugar.

A prova foi vencida por Dave Walker da equipe oficial da Lotus, seguido pelo italiano Giancarlo Naddeo e pelo francês Patrick Depailler. O quarto foi Steve Thompson e o quinto Jean-Pierre Jabouille.

Pode-se considerar que a corrida de Ronald Rossi foi excelente, tendo em vista os problemas que o motor do seu carro apresentou e também se levando em conta o altíssimo nível dos pilotos participantes, com Dave Walker, Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille e Roger Williamson que anos mais tarde, chegando a correr no mundial de Fórmula 1.

[Ver RESULTADOS 1971/34](#)



Ronald Rossi (Brabham BT28 Ford nº 69) passando pela “reta” de chegada de Mônaco

45 – GP DE MÔNACO DE FÓRMULA 1

A terceira etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 23 de maio, com a realização da XXIX edição do GP de Mônaco.

Naquela época as provas de classificação eram feitas concomitantemente com os treinos, daí até os dias de hoje diversos jornalistas ainda tratarem essas como “treinos de classificação”. Todas as voltas dadas pelos carros nos treinos valiam para a formação do grid de largada, e no GP de Mônaco havia apenas 18 vagas, tornando esses tempos ainda mais importantes, que foram realizados na quinta-feira, sexta-feira e sábado. No primeiro dia, com pista encharcada pela chuva, os tempos obtidos não foram significantes, com muitos pilotos nem chegando a entrar na pista para treinar, pois sabiam que numa pista tão sinuosa, corriam risco de acidente debaixo dessas condições.

Na sexta-feira pela manhã foi iniciada a segunda sessão, com o tempo bom. Jackie Stewart foi o mais rápido com o tempo de 1m23s2, o único a andar abaixo de 1m24s. O segundo mais rápido foi Jacky Ickx que, com sua Ferrari ficou o tempo de 1m24s4. O brasileiro Emerson Fittipaldi com sua Lotus 72C, fez apenas 1m27s7, pretendendo melhorar no dia seguinte.

Mário Andretti foi o mais infeliz, pois um defeito no motor da sua Ferrari o deixou fora dos treinos quase o dia inteiro, tendo em determinado momento ficado parado em local do circuito distante dos boxes. Com isso só conseguiu o tempo de 1m29s1, que não o classificava para a prova, ficando dependente do treino de sábado para poder correr.



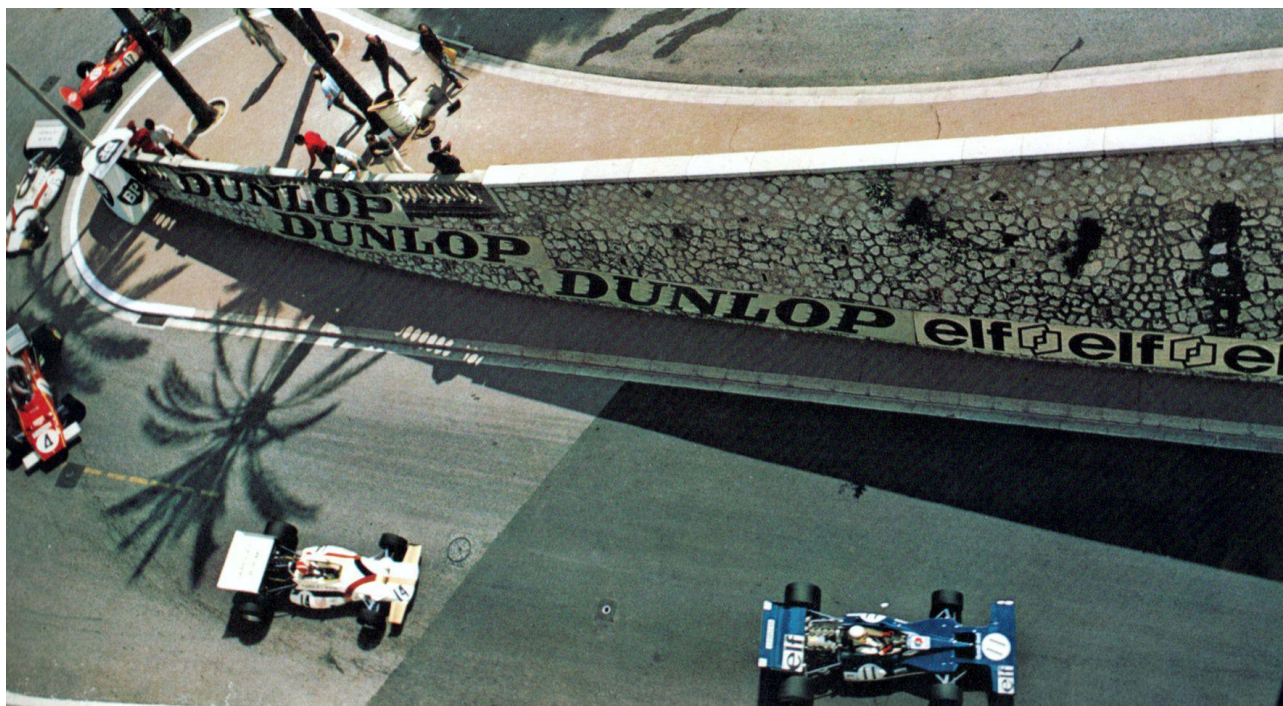
A chuva durante os treinos foi fator determinante para que Mário Andretti (Ferrari 312B nº6) não se classificasse para a prova

No sábado, choveu novamente e os tempos registrados na sexta-feira acabaram sendo utilizados para formação do grid de largada e, com isso, Andretti ficou de fora do Grande Prêmio, com o grid de largada ficando assim formado:

11 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m23s2	4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m24s4
14 Jo Siffert BRM P160 - 1m24s8	20 Chris Amon Matra Simca MS120B - 1m24s8
15 Pedro Rodriguez BRM P160 - 1m25s1	9 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m25s3
21 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120B - 1m25s6	17 Ronnie Peterson March 711 Ford - 1m25s8
7 Graham Hill Brabham BT34 Ford - 1m26s0	22 John Surtees Surtees TS9 Ford - 1m26s0
5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m26s1	2 Reine Wisell Lotus 72C Ford - 1m26s7
27 Henri Pescarolo March 711 Ford - 1m26s7	10 Peter Gethin McLaren M14A Ford - 1m26s9
12 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m27s2	24 Rolf Stommelen Surtees TS9 Ford - 1m27s2
1 Emerson Fittipaldi Lotus 72C Ford - 1m27s7	8 Tim Schenken Brabham BT33 Ford - 1m28s3

Não se classificaram: Howden Ganley (BRM P153 nº 16) – 1m28s8; Mário Andretti (Ferrari 312B nº 6) – 1m29s1; Nanni Galli (March 711 Alfa Romeo nº 19) – 1m34s6; Alex Soler-Roig (March 711 Ford nº 18) – 1m44s4; Skip Barber (March 711 Ford nº 28 – 2m48s6).

No domingo, o dia amanheceu chuvoso, mas pouco antes da largada, o sol apareceu e a corrida pôde ser disputada com tempo bom, embora nuvens ameaçadoras, deixassem os chefes de equipes duvidosos quanto aos pneus a serem usados, mas finalmente todos optaram por pneus para pista seca.



11 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford); 14 – Jo Siffert (BRM P160); 4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B); 15 – Pedro Rodriguez (BRM P160); e 17 – Ronnie Peterson (March 711 Ford)

Chris Amon chegou a alinhar para a largada, porém, 15 segundos antes de ser baixada a bandeira, foi retirado do pelotão com problemas mecânicos, acabou largando atrasado dos boxes, enquanto o diretor de prova, o veterano piloto Louis Chiron acenava com a bandeira para que a pista fosse limpa. Alinhados nas últimas filas, tanto Emerson Fittipaldi como Tim Schenken interpretaram o aceno das bandeiras como se fosse a ordem para a largada e pisaram nos respectivos aceleradores, mas como os demais permaneceram parados, tiveram que frear bruscamente, e ao engrenarem a ré para retorno às posições corretas, foram surpreendidos pela bandeirada de largada, perdendo terreno em relação aos demais.

Stewart assumiu a ponta, seguido por Siffert que se aproveitou de um vacilo de Ickx. A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Siffert; 3º Ickx; 4º Rodriguez; 5º Peterson; 6º Hulme; 7º Beltoise; 8º Hill; 9º Wisell; 10º Surtees; 11º Pescarolo; 12º Regazzoni; 13º Stommelen; 14º Fittipaldi; 15º Gethin; 16º Cevert; 17º Schenken; 18º Amon, muito atrasado.

Graham Hill, na segunda volta bateu no guard-rail no “Bureau du Tabac”, sendo o primeiro a abandonar a corrida.

Com cinco voltas completadas, Stewart tinha 1,8 segundos de vantagem para Siffert, que tinha Ickx grudado na traseira do seu carro e logo a seguir ocorria uma luta acirrada entre Pedro Rodriguez e Ronnie Peterson, com o mexicano fazendo de tudo para não ser superado pelo sueco, que fazia uma corrida sensacional.

Surtees com problemas de freios começou a perder posições para Regazzoni, Stommelen, Fittipaldi e Gethin, enquanto Tim Schenken perdeu duas voltas nos boxes trocando os pneus e submetendo seu Brabham a uma

revisão, depois de ter se envolvido num acidente na curva do Gasômetro com o carro de François Cevert, este ficando fora da prova.

Completadas 10 voltas, a ordem dos dezesseis carros restantes era a seguinte: 1º Stewart; 2º Siffert; 3º Ickx; 4º Rodriguez; 5º Peterson; 6º Hulme; 7º Beltoise; 8º Pescarolo; 9º Wisell; 10º Regazzoni; 11º Stommelen; 12º Fittipaldi; 13º Gethin; 14º Surtees; 15º Amon; 16º Schenken.

A luta entre Rodriguez e Peterson continuava sendo o melhor espetáculo da corrida, com o sueco fazendo de tudo para tentar conquistar a quarta colocação, o que acabou acontecendo na 13ª volta, quando na freada da curva do “Gasômetro”, Rodriguez teve um pneu furado, dando passagem a Peterson e se dirigindo aos boxes para efetuar a troca do pneu. Em seguida, Peterson começou a se distanciar de Hulme e se aproximar de Ickx. Hulme, por sua vez, era atacado por Beltoise, vindo a seguir, muito próximos: Wisell, Pescarolo, Regazzoni, Stommelen e Fittipaldi.

Ao serem completadas 20 voltas, a vantagem de Stewart para Siffert era de 8,2 segundos e deste para Ickx de 1 segundo, com os carros obedecendo as seguintes colocações: 1º Stewart; 2º Siffert; 3º Ickx; 4º Peterson; 5º Hulme; 6º Beltoise; 7º Wisell; 8º Pescarolo; 9º Stommelen; 10º Fittipaldi; 11º Surtees; 12º Regazzoni; 13º Gethin; 14º Amon; 15º Rodriguez; 16º Schenken, com Regazzoni se dirigindo aos boxes para trocar um pneu que tinha tocado o meio-fio.



27 – Henri Pescarolo (March 711 Ford) e 10 – Peter Gethin (McLaren M14A Ford)

Reine Wisell abandonou depois de 21 voltas, com problemas no distribuidor. Gethin se acidentou depois de 14 voltas e ficou fora da corrida, assim como Regazzoni, que retornou depois de trocar os pneus, mas constatou que a batida no meio-fio tinha danificado a suspensão do seu carro.

A seguir, Pescarolo começou a ter problemas com a suspensão do seu carro e perdeu terreno, permitindo que Stommelen passasse a ocupar a sétima posição e Fittipaldi a oitava.

O brasileiro vinha fazendo uma ótima corrida e na volta 27 passou por Stommelen, para ocupar a sétima colocação seguido pelo alemão e por John Surtees, embora tenha tocado num guard-rail, mas sem consequências.

Ronnie Peterson, fazendo uma corrida espetacular, ultrapassou Ickx na volta 29, sendo completada a 30ª volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Siffert; 3º Peterson; 4º Ickx; 5º Hulme; 6º Beltoise; 7º Fittipaldi; 8º Stommelen; 9º Surtees; 10º Pescarolo; 11º Amon; 12º Rodriguez; 13º Schenken.

Na volta 31, Peterson ultrapassou Siffert, passando a ocupar a segunda colocação. Poucas modificações ocorreram até serem atingidas 40 voltas, ou metade da corrida, com Stewart levando 18,9 segundos de vantagem para Peterson que vinha em segundo, seguido por Siffert, Ickx, Hulme, Beltoise e Fittipaldi, todos

na mesma volta, vindo depois Stommelen, Surtees, Amon, Pescarolo, Rodriguez e Schenken, com uma ou mais voltas de atraso.

Com 45 voltas abandonou Amon e na volta 47 foi a vez de Beltoise ficar fora, ambos com problemas de transmissão nos seus Matra.

Na volta 58, Siffert que fazia uma ótima corrida, teve que abandonar com o rompimento do conduto de óleo do motor.

A partir de então, não ocorreram modificações na corrida, apenas com Stewart passando por um susto, ao colocar uma volta sobre Emerson Fittipaldi, quando tocou levemente o guard-rail, felizmente sem maiores consequências, e cruzando a linha de chegada com 25,6 segundos de vantagem para Peterson, com Ickx em terceiro e Hulme em quarto, os únicos a completarem as 80 voltas da prova. O quinto, com uma volta de atraso ficou Emerson Fittipaldi e em sexto Rof Stommelen.

[Ver RESULTADOS 1971/35](#)



Jackie Stewart foi o grande vencedor da prova

46 – CORRIDA DOS CAMPEÕES - INTERLAGOS

O ex-piloto e empresário Antônio Carlos Scavone, que estava programando para ser realizado no final de ano um Torneio Internacional de Fórmula 2, organizou uma corrida “preparatória” para esse evento, no dia 23 de maio, em Interlagos, com o nome de “Corrida dos Campeões”.

O evento foi dividido em duas provas, uma para carros da categoria Turismo Nacional, Divisão 3, e outra para carros Sport, Protótipos e GT, das Divisões 4, 5 e 6.

A prova da categoria Turismo, tinha como grande favorito o Opala 6 cilindros de Pedro Victor Delamare, invicto nas provas dessa categoria que tinha participado. Seu único concorrente era o Opala de Carlos Sgarbi, uma vez que os outros inscritos, eram VW Sedan 1600 e FNM 2150.

Para a prova principal, com os carros Sport, Protótipos e GT, o principal destaque era a presença da Lola T210 com a qual Emerson Fittipaldi tinha vencido a Copa Brasil de 1970, que tinha sido adquirida por Tite Catapani e que foi inscrita pela Equipe Bino, comandada por Luiz Antônio Greco. Seu principal adversário eram as Lola T70 Chevrolet, de Antônio Carlos Avallone e de Norman Casari.

As Alfa Romeo da Equipe Jolly Gancia não foram inscritas, assim como o Fúria Alfa Romeo da Camional, que estava sendo vendido para Camillo Christóforo, mas outros dois Fúria estavam presentes: o 84, com motor Chevrolet Opala de 4 cilindros de Pedro Victor Delamare, e um novo carro, equipado com motor BMW, da equipe Cebem, de Aguinaldo Góes, inscrito para Jayme Silva.

Além de diversos Puma e Protótipos com motor VW, vale destacar a presença do Meta 20, com motor Chevrolet Opala de 4 cilindros, de Chico Landi, os Casari A-1, com motor Ford V-8 de Jan Balder, e A-2, com

motor Ford 4 cilindros de Renato Peixoto, o Protótipo Amato com motor de Fórmula Ford, o Snobs Corvair de George Mascarenhas, e a Carretera Corvette de Camillo Christófaru.

Na categoria Turismo, surpreendentemente o mais rápido na prova de classificação foi o Opala nº 51 de Carlos Sgarbi, deixando Pedro Victor Delamare com o segundo lugar, ficando assim formado o grid de 12 participantes:

51 Carlos Sgarbi Chevrolet Opala – 3m33s0	84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala – 3m34s5	34 Ricardo Di Loreto VW Sedan 1600
99 Edson Yoshikuma VW Sedan 1600	91 Luciano Pizarusso VW Sedan 1600	
64 Cacó Quartin Moraes VW Sedan 1600	1 José Chateaubriand FNM 2000 JK	47 Giuseppe Feruglio Ford Corcel Bino
50 Edgar de Mello Fº VW Sedan 1600	78 Antônio Carlos Pina Simca Tufão	
90 Ítalo Adami VW Sedan 1600	82 Ricardo Conde VW Sedan 1600	

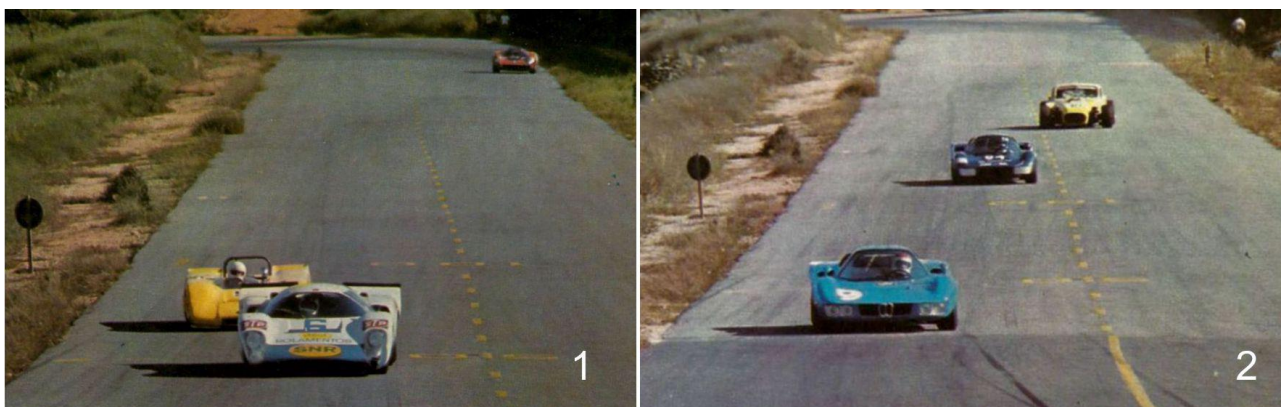
Iniciada a primeira bateria, Carlos Sgarbi tomou a ponta, e mesmo pressionado por Pedro Victor Delamare, manteve a liderança até a 3ª volta, quando começou a enfrentar superaquecimento do motor e foi superado, abandonando na volta seguinte. Ricardo Di Loreto, se manteve em terceiro no início da prova, para conquistar a segunda colocação depois do abandono do Opala de Sgarbi. Delamare venceu com tranquilidade, ficando em segundo Di Loreto, em terceiro Edson Yoshikuma, em quarto Luciano Pizarusso e em quinto Cacó Quartin Moraes.

A largada da segunda bateria foi definida pelas colocações da primeira mas, mesmo largando do fundo do pelotão, Carlos Sgarbi assumiu a ponta no retão, se mantendo em primeiro até a terceira volta, quando abandonou pela quebra da polia do motor. Di Loreto se atrasou na largada, completando a primeira volta na penúltima colocação, passando a fazer uma recuperação espetacular, para terminar a bateria em terceiro, muito próximo a Yoshikuma que recebeu a bandeira de chegada em segundo. O quarto foi Chateaubriand e o quinto Pizarusso.



Largada da prova de Turismo com: 84 – Pedro Victor Delamare (Opala), 34 – Ricardo Di Loreto (VW) e 99 – Edson Yoshikuma (VW na primeira fila e a luta entre os Opala de Carlos Sgarbi (51) e Pedro Victor Delamare (84)

O resultado final, apurado pela soma dos tempos das duas baterias, teve Pedro Victor Delamare em primeiro, Ricardo Di Loreto em segundo, Edson Yoshikuma em terceiro, José Pedro Chateaubriand em quarto, e Luciano Pizarusso em quinto.



(1) - As Lola de Antônio Carlos Avallone (T70 Chevrolet nº 6), Tite Catapani (T210 Ford nº 94), e Norman Casari (T70 Chevrolet nº 96). (2) - 9 - Jayme Silva (Fúria BMW), 69 - Pedro Victor Delamare (Fúria Chevrolet); e 18 - Camillo Christóforo (Chevrolet TC)

O grid de largada da prova dos carros Sport, Protótipos e GT, ficou assim formado:

94 Tite Catapani Lola T210 Ford - 3m03s5	6 Antônio Carlos Avallone Lola T70Mk3B Chevy - 3m13s7	84 Pedro Victor Delamare Fúria Chevrolet - 3m15s5
9 Jayme Silva Fúria BMW - 3m17s1	18 Camillo Christóforo Chevrolet TC Lobo - 3m18s2	
96 Norman Casari Lola T70 Mk3A Chevy - 3m20s2	3 Salvatore Amato Amato Ford - 3m214	97 Renato Peixoto Reppe A-2 Ford - 3m24s9
73 José Chateaubriand Puma VW - 3m34s0	61 Hélio Vasiliauskas Puma VW - 3m46s6	
98 Jan Balder Casari A-1 Ford - 3m36s0	66 Waldemyr Costa Puma VW - 3m365	2 Chico Landi Meta 20 Chevrolet - 3m39s6
33 Graziela Fernandez Alfa Romeo GTA - 3m41s2	74 Márcio Brandão Puma VW - 3m42s7	
32 Jacinto Tognato Puma VW - 3m43s8	80 Artur Bragantini Puma VW - 3m44s0	72 Miguel Lafer Puma VW - 3m47s4
12 Fredy O'Hara Lorena VW - 3m53s2	15 Plínio Riva Giosa Puma VW - 3m56s7	
86 Pedro Resende Mello Kinko VW - 4m02s7	58 Cláudio Cavallini Puma VW - 4m05s6	70 César Fiamenghi Puma VW - 4m06s7

11

George Mascarenhas
Snobs Corvair

53

Sandro Benoni Sandri
Royale Ford

Iniciada a primeira bateria, Avallone assumiu a ponta que manteve nas primeiras voltas, não permitindo que Catapani o ultrapassasse, mas acabou sendo batido, com Catapani vencendo a bateria, com Avallone em segundo. Norman Casari assumiu a terceira posição na primeira volta e a manteve até o final, sem ser apertado pelos seus adversários. A luta pelo quarto lugar foi mais interessante, entre Jayme Silva, Camillo Christófaru e Pedro Victor Delamare, quando na terceira volta, Jayme derrapou, obrigando Camillo a rodar para não bater e acabou saindo da pista no mesmo ponto em que Cláudio Cavallini havia saído na volta anterior, ficando os dois carros parados no local. Com isso, Delamare assumiu a posição, até a quinta volta, quando se soltou o fio da bobina do seu carro. O piloto reparou o defeito, mas tinha caído para a 14ª posição. Salvatore Amato saiu em 7º, passou para 5º na quinta volta e para sexto na 6ª, mas acabou sendo superado por Renato Peixoto na última volta.

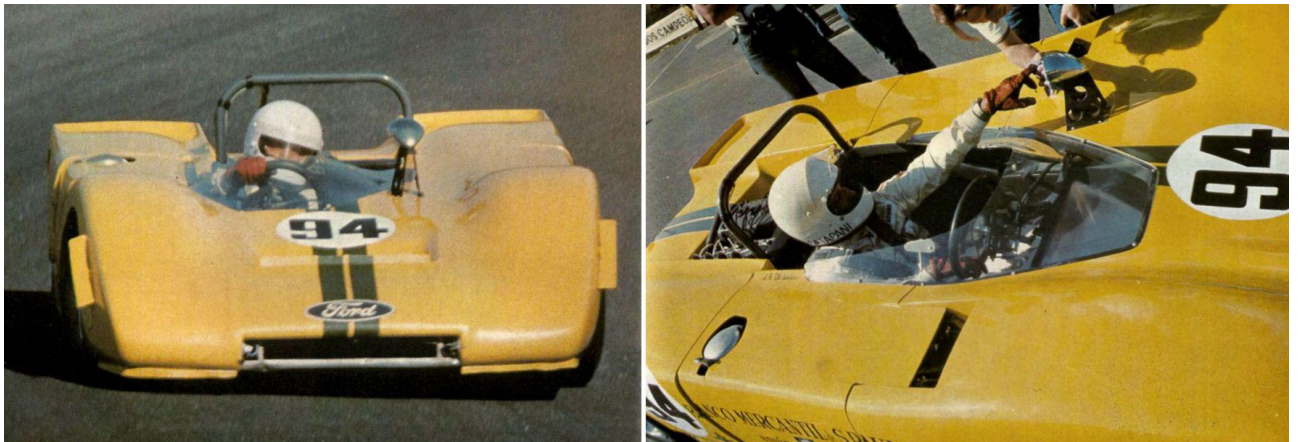
Tite Catapani recebeu a bandeirada de chegada depois de 10 voltas, com o tempo de 31m40s2, com Avallone em segundo, Casari em terceiro, Peixoto em quarto, Amato em quinto e Balder em sexto.

No início da segunda bateria, Avallone e Casari partiram na frente, mas na curva da Ferradura, Catapani passou por Casari, e na segunda volta, passou por Avallone, na curva do Lago, assumindo a liderança da prova que manteve até o final da bateria. A partir de então, os três se mantiveram em suas posições, sem serem ameaçados pelos demais.

Sem os problemas da primeira bateria, Delamare se colocou em quarto e Peixoto em quinto. Salvatore Amato que teve uma ótima atuação na primeira bateria, abandonou na primeira volta e Jan Balder na quinta. Catapani completou as 10 voltas em 31m56s0, com Avallone em segundo, Casari em terceiro, Delamare em quarto, Peixoto em quinto e José Pedro Chateaubriand em sexto.

Na soma das duas baterias o resultado foi o mesmo da segunda bateria.

[Ver RESULTADOS 1971/36](#)



Tite Catapani pilotando a Lola T210 Ford nº 94 foi o grande vencedor da prova.

47 – 5ª ETAPA DO NORTH CENTRAL LOMBARD BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH

Os brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira conquistaram, respectivamente o 4º e 5º lugares na 5ª etapa do Torneio Lombard Central de Fórmula 3, disputado no circuito britânico de Brands Hatch, no dia 30 de maio. A prova foi vencida por Roger Williamson e os brasileiros fizeram ótima prova, marcando seus primeiros pontos no referido torneio. O segundo colocado foi Colin Vandervell, e o terceiro Brendan McInerney.

[Ver RESULTADOS 1971/37](#)