

1972 (Parte 3)

84 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO D-3 – TARUMÃ

No dia 27 de agosto foi disputada a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, na pista de Tarumã, no Rio Grande do Sul, em prova dividida em duas baterias de 30 minutos cada.

Nas provas de classificação, o mais rápido foi o VW 1600 de Leonel Friedrich, com o tempo de 1m22s63. Entre os carros da Classe “C”, o favorito Pedro Victor Delamare não registrou tempo, tendo que largar nas últimas posições.

Os dirigentes da Federação Gaúcha chegaram a ventilar a possibilidade de adiamento da prova devido às fortes chuvas que caíram no sul do País, mas acabou prevalecendo o bom senso, e as providências tomadas foi o cancelamento da etapa do Campeonato Gaúcho de Fórmula Ford que deveria ser disputada no mesmo dia e, também por motivo de segurança, dividiram as categorias “A” e “B/C”, que correram separadas.

A primeira bateria da classe A, foi disputada com a pista em um estado um pouco melhor, o que favoreceu um desempenho melhor dos participantes.

Osa primeiros na largada dessa classe eram: 1º Leonel Friedrich (1m22s63); 2º Jan Balder (1m24s62); 3º Antônio Luft (1m25s12); 4º Alfredo Guaraná (1m25s72); 5º Dado Andrade; 6º Paulo Bossoni; 7º Ricardo Di Loreto; 8º Lino Reginatto; etc.



43 – Leonel Friedrich e 21 – José Luiz Palmeiro

Dada a largada Dado Andrade e Antônio Luft tomaram a ponta, mas Leonel Friedrich assumiu a liderança no mergulho que antecede a curva do Tala Larga. Dalí para a frente, Leonel se manteve à frente, sem ser pressionado pelos demais participantes.

Com Leonel abrindo grande vantagem, a luta passou a ser pelo segundo lugar. Dado Andrade logo perdeu a posição caindo para a quarta colocação, com Luft em segundo e Guaraná em terceiro, correndo em quinto Jan Balder e em sexto Lino Reginatto. Esta ordem logo foi modificada, quando Luft parou nos boxes na 6ª volta e abandonou. O mesmo aconteceu com Guaraná e Dado Andrade que ficaram fora da bateria.

Com essas desistências, Balder e Reginatto subiram para a segunda e terceira colocações, com a bandeirada sendo dada para Leonel em primeiro.

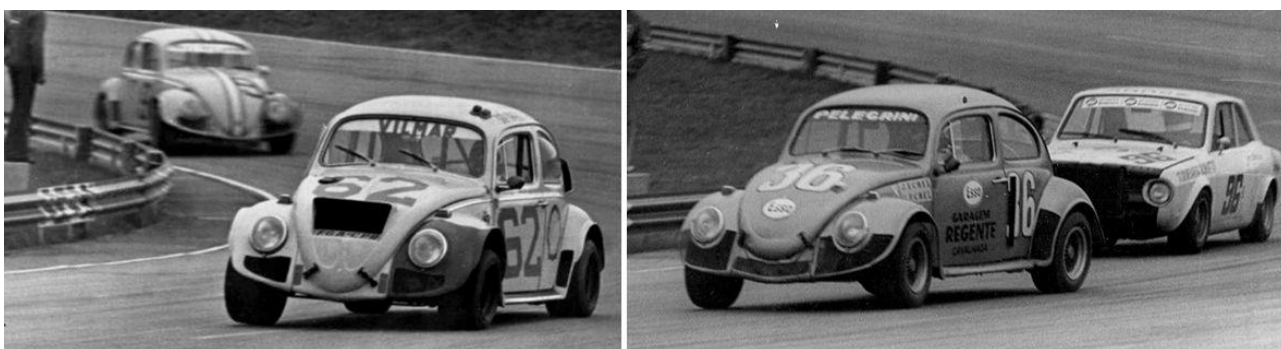
Terminada a bateria da Classe A, foi a vez da disputa dos carros das classes “B” e “C” que correram juntos. A chuva tinha piorado, mas assim que foi autorizada a largada, Pedro Carneiro Pereira assumiu a dianteira, que manteve até o final. O interessante é que Pedrinho não estava interessado nessa corrida, concentrando suas

atenções para a prova de Fórmula Ford que acabou sendo cancelada. Para sua sorte, o seu principal adversário, Pedro Victor Delamare rodou na pista molhada chegando a bater a traseira do seu Opala contra o guard-rail, sem maiores consequências, a não ser a perda de terreno para o gaúcho, que se adaptou perfeitamente às condições desfavoráveis da pista. Luiz Pereira Bueno, que fazia sua estreia na categoria com o Opala da equipe Hollywood, teve discreta atuação, parando muito nos boxes, como consequência do seu carro ter ficado pronto minutos antes da largada, nem chegando a ser testado. Na classe “B”, José Pedro Chateaubriand venceu com facilidade, principalmente depois do abandono de Afonso Iglesias que ficou de fora da prova logo na primeira volta.



Largada das classes “C” e “D”, com José Pedro Chateaubriand (FNM 2150 nº 1), Pedro Víctor Delamare (Chevrolet Opala nº 84), e Pedro Carneiro Pereira (Chevrolet Opala nº 22) na primeira fila

Na largada da segunda bateria da Classe A, Leonel Friedrich manteve sua superioridade liderando a prova do começo ao fim. Lino Reginatto manteve o segundo lugar nas voltas iniciais, mas acabou sendo superado por Jan Balder que não mais foi alcançado.



62 – Rejani Franzen (VW 1600), 9 – Emilio Boeckel (VW 1600), 36 – Joel Echel (VW 1600), 96 – Ervino Einsfeld (Ford Corcel)

Boa atuação de Arnaldo Fossá, que se beneficiou de uma rodada de Reginatto para terminar a bateria na terceira colocação, assim como de Alfredo Guaraná, que não tinha terminado a primeira bateria, mas que terminou a segunda na quarta colocação.

A segunda bateria das classes “B” e “C” teve a participação de oito carros e, dada a largada, Pedro Victor Delamare se aproveitou da patinada do carro de Pedro Carneiro Pereira para assumir a ponta, mas o piloto gaúcho se recuperou assumindo a liderança por dentro na curva Um, ficando os carros numa verdadeira procissão até o final da bateria, com Antônio Carlos Avallone terminando em terceiro no segundo carro da equipe de Delamare e José Pedro Chateaubriand em quarto, vencendo novamente na classe “B”.

Pela soma dos tempos das baterias, Leonel Friedrich foi o vencedor da classe "A", com Jan Balder em segundo, Lino Reginatto em terceiro, Arnaldo Fossá em quarto, e Joel Echel em quinto.

Na prova das classes "B" e "C", o vencedor foi Pedro Carneiro Pereira, com Pedro Victor Delamare em segundo, José Pedro Chateaubriand em terceiro (primeiro na classe "B"), Antônio Carlos Avallone em quarto, e José Paulo Chies em quinto (segundo na classe "B").

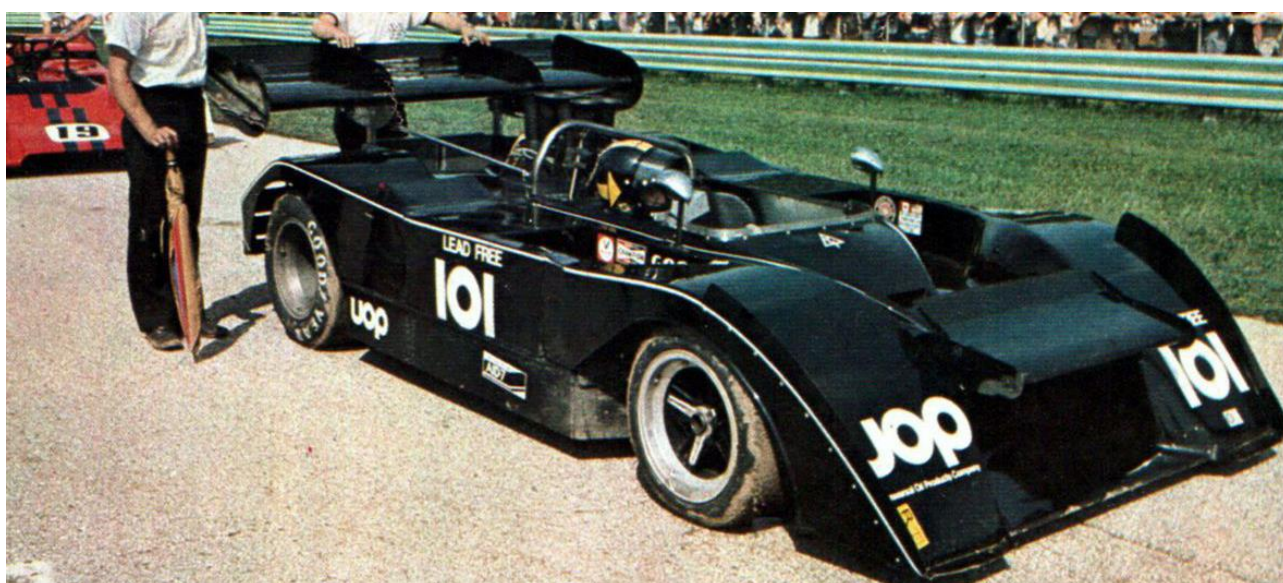
Ver RESULTADOS 1972/68



22 – Pedro Carneiro Pereira e 84 – Pedro Victor Delamare (Chevrolet Opala)

85 – 2ª ETAPA DO CAN-AM CHALLENGE CUP – ROAD AMÉRICA - EUA

O brasileiro José Carlos Pace foi convidado por Don Nichols para pilotar um dos UOP Shadow, na quinta etapa do Canadian-American Challenge Cup, disputado na pista de Road América, em Elkhart Lake. Com a equipe mal estruturada, e com pouco tempo para treinos, Pace obteve apenas o 30º tempo nas provas de classificação, que tiveram Denny Hulme na pole-position, com o tempo de 2m04s562, média de 186,037 km/h, no seu McLaren M20 Chevrolet, ficando em segundo François Cevert, com McLaren M8F Chevrolet em segundo, Milt Minter (Porsche 917/10) em terceiro, e Peter Gregg (Porsche 917/10) em quarto, num grid com 34 carros.



José Carlos Pace correu no Shadow Mk II Chevrolet nº 102

Denny Hulme largou na frente e chegou a abrir 15 segundos para o segundo colocado, até abandonar na 11ª volta, por defeito no magneto. José Carlos Pace, fez uma ótima largada e, quando ocupava a 12ª posição, na quarta volta, teve que abandonar, também com quebra do magneto, e as quebras foram se sucedendo: David Hobbs (Lola T310 Chevrolet), depois de 16 voltas, Peter Revson (McLaren M20 Chevrolet) com 21 voltas e Jackie Oliver (UOP Shadow), 26.

Com isso, George Follmer (Porsche 917/10) assumiu a ponta que manteve até o final, com François Cevert (McLaren M8F Chevrolet) em segundo, Peter Gregg (Porsche 917/10) em terceiro, e Jean-Pierre Jarier (Ferrari 712P) em quarto.

Ver RESULTADOS 1972/69



6 – George Follmer (Porsche 917/10) e 22 – François Cevert (McLaren M8F Chevrolet) – 1º e 2º respectivamente

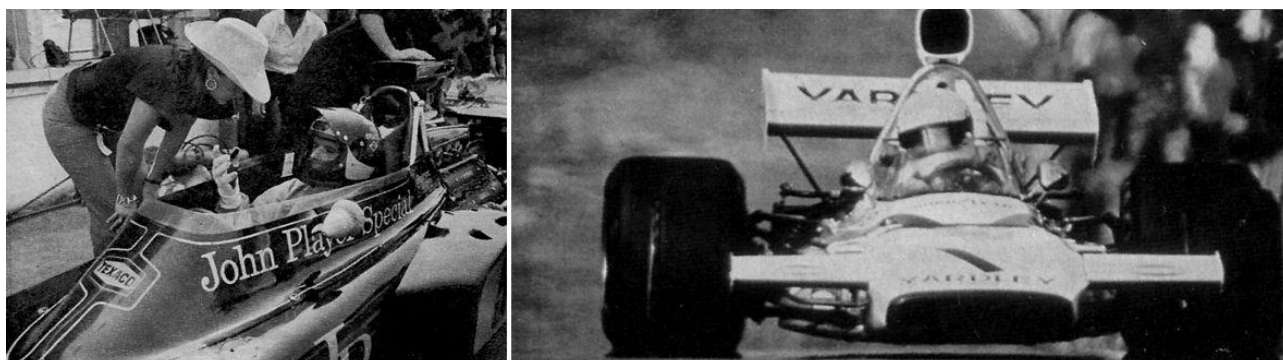
86 – ROTHMANS 50.000 – F1 – BRANDS Hatch

No dia 28 de agosto foi disputada em Brands Hatch a prova Rothmans 50.000, contando com a participação de todos os tipos de carros de corrida. Com isso, participaram da mesma prova carros da Fórmula 1, Fórmula 2, Fórmula Atlantic, Fórmula 5.000 e Sport.

O brasileiro Emerson Fittipaldi participou da prova pilotando uma Lotus 72D de Fórmula 1, vencendo-a com grande facilidade, tendo como único adversário o McLaren M19A de Brian Redman que recebeu a bandeirada de chegada com atraso de 47,6 segundos.

O terceiro colocado foi Henri Pescarolo com um March 711, do campeonato do ano anterior, que terminou a corrida com duas voltas de atraso. O quarto colocado foi Gerry Birrell com um March 722 de F1, o quinto James Hunt (March 722), o sexto John Watson (Chevron B20) e o sétimo Alan Rollinson (Lola T300 Chevrolet) da Fórmula 5.000.

Ver RESULTADOS 1972/70

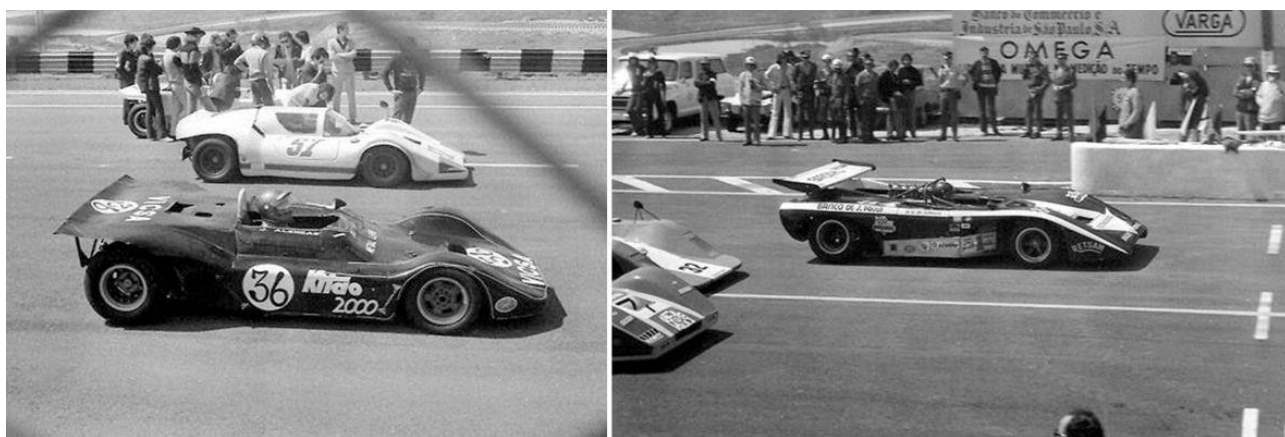


Emerson Fittipaldi, vencedor da prova, conversando com Maria Helena, e nº 1 – Brian Redman (McLaren M19A Ford), segundo

87 – 3 HORAS DE INTERLAGOS – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE DIVISÃO 4

Como parte da programação dos 500 Quilômetros de Interlagos, foi disputado no sábado, véspera da corrida, as “3 Horas de Velocidade”, pelo circuito completo de Interlagos, valendo para a segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Carros Sport Divisão 4.

Foram inscritos 18 carros, tendo como favoritos os Avallone de Pedro Victor Delamare, equipado com motor Chevrolet, do carioca Marcelo De Paoli, e do mineiro “Kid Cabeleira” com motor Chrysler, e o Casari A-1 Ford de Norman Casari.



Dois momentos da largada da prova: Foto da esquerda: 36 – Valdeban Ribeiro (Amato Chevrolet) e 57 – José Minelli (Milli VW), e na direita: 84 – Pedro Victor Delamare (Avallone Chrysler), 32 – Luiz Celso Giannini (Manta VW) e 7 – Biju Rangel (Heve P5 VW)

Apenas 17 carros participaram da prova de classificação e o mais rápido, como esperado, foi Pedro Victor Delamare, com o tempo de 3m02s689, com o grid de largada ficando assim formado:

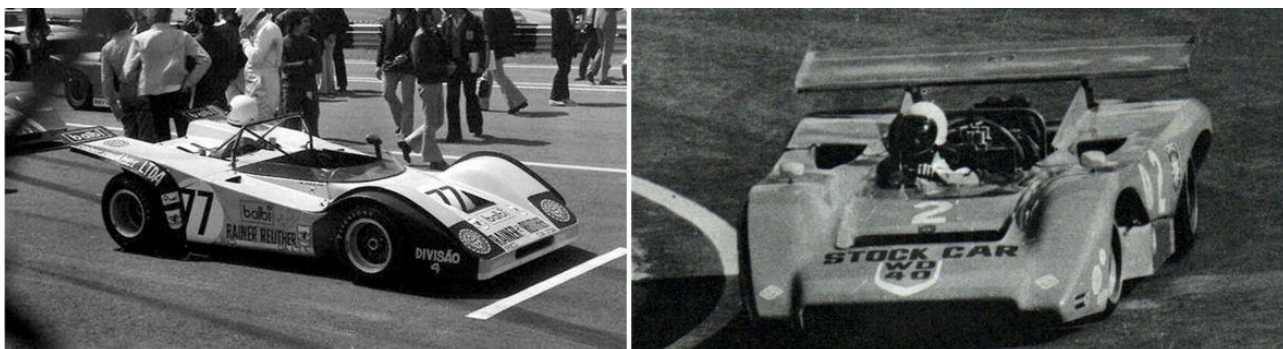
84 Pedro Victor Delamare Avallone Chevrolet – 3m02s689	96 Norman Casari Casari A-1 Ford – 3m13s895 (NL)	77 Maurício Chulam Neto Heve P5 VW – 3m24s910
32 Luiz Celso Giannini Manta VW – 3m28s902		7 Biju Rangel Heve P5 VW – 3m29s-40
123 Marinho Antunes AV VW – 3m33s716 (NL)	69 Luiz Alberto Casal Puma VW – 3m36s324	101 Ricardo Conde RCI Dodge – 3m36s876
90 Flávio Xavier Puma VW – 3m38s778		10 Jayme Levy Puma VW – 3m40s389
2 Kid Cabeleira Avallone Chrysler – 3m40s728 (NL)	30 Arthur Bragantini Puma VW – 3m46s036	35 Ricardo Valente Manta FNM – 3m49s815
57 José Minelli Milli VW – 3m52s635		36 Valdeban Ribeiro Amato Chevrolet – 3m55s970
27 Sérgio Zamproga Puma VW – 4m09s297	3 José Sampaio Neto Puma VW – 4m18s141	88 Marcelo de Paoli Avallone Chrysler

110 Jacinto Tognato/Massimo Pedrazzi Sabre VW	37 Newton Pereira Amato Chevrolet
73 José Chateaubriand Manta FNM	39 Amarílio Gastal Amato Chevrolet

O favorito Pedro Victor Delamare teve problemas logo na primeira volta. Seu carro engazopou na saída da Curva do Laranja, sendo ultrapassado por Maurício Chulam e Biju Rangel, ocorrendo um pequeno toque entre os carros de Delamare e Rangel e, com isso, o Avallone Chevrolet parou logo após a curva do “S”. Com isso, Chulam completou a primeira volta na frente, com Rangel em segundo, José Chateaubriand estreando um Manta FNM, e em quarto Newton Pereira, que também estreava o Amato Chevrolet da Equipe Vicsa.

Nessa volta abandonou José Minelli pela queda da pressão de óleo do seu Milli VW e Luiz Celso Giannini parou nos boxes com seu Manta VW, retornando em seguida para abandonar depois de quatro volta. Flávio Xavier abandonou depois de duas voltas, e Amarílio Gastal depois de três.

Pedro Victor Delamare conseguiu fazer seu carro funcionar novamente, o que inevitavelmente deveria colocá-lo na ponta, tendo em vista a potência do seu carro, assim como pela grande duração da prova, e na segunda volta já era o quinto. Na terceira volta, José Pedro Chateaubriand assumiu a ponta e Delamare passou a ocupar a quarta colocação, ultrapassando Newton Pereira após a curva 2.



77 – Maurício Chulam Neto (Heve P5 VW) e 2 – Luiz Carlos “Kid Cabeleira” Fonseca (Avallone Chrysler)

Na volta seguinte, Delamare ultrapassou Biju Rangel, mas na sétima parou no retão com o fio terra da bomba de gasolina solto. Delamare reparou o defeito e retornou à corrida em seguida.

Delamare iniciou nova recuperação e na 13ª volta registrou a melhor volta da prova com o tempo de 3m03s0, média de 156,590 km/h, novo recorde para a categoria em Interlagos. Depois de 18 voltas, o carro parou novamente e o piloto acabou abandonando a corrida.

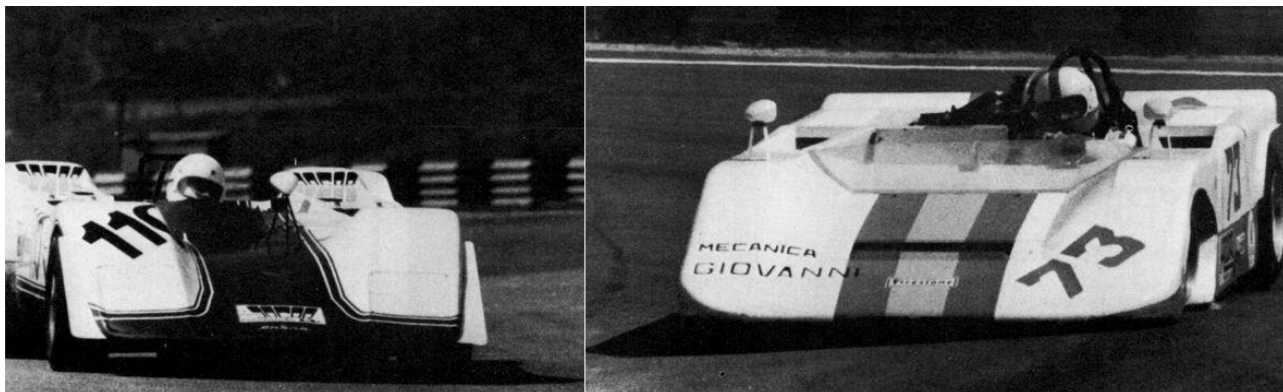
Com um terço de prova, apenas onze carros restavam, e na liderança apareceu Rangel seguido por Chulam, Chateaubriand e Valdeban Ribeiro no segundo Amato Chevrolet da Equipe Vicsa.

Os abandonos foram se sucedendo: Ricardo Valente, Marcelo de Paoli, Ricardo Conde, José Chateaubriand, Valdeban Ribeiro e Maurício Chulam, restando apenas cinco carros na prova, e o Diretor de Prova, Ângelo Juliano pensou em encerrar a corrida, em face do pequeno número de carros restantes, mas foi impedido pelo Comissário Desportivo da CBA, Charles Naccache, que se baseou no regulamento da prova.

Rangel liderava a prova com três voltas de vantagem para o Sabre de Jacinto Tognato/Massimo Pedrazzi e tudo indicava que venceria a prova, porém depois de completar 46 voltas, o seu carro quebrou a manga de eixo na curva do “S” e acabou sendo ultrapassado mas, com a enorme vantagem que tinha, acabou se

classificando em segundo lugar. O terceiro foi o Puma de Jayme Levy, o quarto, mesmo não recebendo a bandeirada de chegada, se classificou o Puma de Luiz Alberto do Casal, e em quinto o Puma de Sérgio Zamprogna.

Ver RESULTADOS 1972/71



110 – Máximo Pedrazzi/Jacinto Tognato (Sabre VW), vencedor da prova, e 73 – José Chateaubriand (Manta FNM)

88 – XIII 500 QUILÔMETROS DE INTERLAGOS

Os organizadores da 13ª edição dos 500 Quilômetros de Interlagos, decidiram organizar uma prova de caráter internacional mas, nesse sentido, o objetivo principal não era simplesmente trazer os melhores carros e pilotos da categoria Sport, mas buscar um equilíbrio entre os convidados e os principais participantes brasileiros, com destaque para o Porsche 908/2 de Luiz Pereira Bueno, a Alfa Romeo T33/3 de Marivaldo Fernandes, a Lola T210 de Tite Catapani, o Porsche 907 de Angi Munhoz e o Ford GT40 da Equipe Greco.

Além desses concorrentes de ponta, foram convidados outros pilotos internacionais que deveriam formar um segundo grupo com os brasileiros que dispunham de carros menos potentes.

Dessa forma, a lista de inscritos, foi formada por 30 carros, com a participação da Reinhold Joest (Porsche 908/3), Herbert Müller (Ferrari 512M), Giovanni Alberti/Teodoro Zeccoli (Alfa Romeo T33/3) e Angel Monguzzi (Berta LR30) compondo o primeiro grupo, e uma série de Chevron, Momo, Abarth, Porsche, Grac, Berta, Lotus, etc. do segundo pelotão.

Iniciados os treinos, ocorreu um gravíssimo acidente com o brasileiro Marinho Antunes, que capotou a Lola T70 Mk3B Chevrolet, que havia comprado de Antônio Carlos Avallone, que capotou em plena reta de largada, com o carro pegando fogo em seguida. O piloto saiu ileso do acidente, mas o carro ficou totalmente destruído, assim como havia ocorrido no ano anterior com a Lola T70 de Norman Casari. Aqui, merece uma reflexão de como esses carros eram construídos, com uma grande quantidade de peças fabricadas em magnésio, um metal altamente inflamável, e em caso de incêndio, a destruição era quase inevitável.

Efetuada as provas de classificação, Reinhold Joest ficou com a pole-position, com Herbert Muller em segundo e um surpreendente Angel Monguzzi completando a primeira fila, com o grid de largada ficando assim formado:

2 Reinhold Joest Porsche 908/3 – 50s404

28 Herbert Müller Ferrari 512M – 53s328

23 Angel Monguzzi Berta LR3 – 53s776
--

11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 – 53s864
--

25 Marivaldo Fernandes Alfa Romeo T33/3 – 55s329
--

94 Tite Catapani Lola T210 Ford – 55s712
--

19
Giovanni Alberti/Teodoro Zeccoli
Alfa Romeo T33/3 – 56s216

89
Nilson Clemente
Avallone Ford – 56s705

27
Rolando Nardi
Berta Tornado – 57s394

32
Silvio Moser
Chevron B19 Ford – 57s623 (NL)

48
Angi Munhoz
Porsche 907 – 58s785

16
Juan Carlos Salatino
McLaren Ford – 59s512

33
Paul Blancpain/Michel Dupont
Chevron B19 Ford – 59s714

8
Fred Link/Jean Blanc
Chevron B19 Ford – 59s755

6
Corrado Manfredini
Momo Abarth – 1h01s157

3
Lella Lombardi
Abarth Fiat – 1m01s376

12
Ernesto Neves
Lotus 62 – 1m01s428

26
Jayme Silva
Fúria Lamborghini – 1m03s501

47
Lionel Noghes
Grac MT16 Ford – 1m03s796

41
Clóvis Ferreira
Porsche 910 – 1m04s194

21
Carlos Santos
Porsche 907 – 1m04s366

9
Carlos Azevedo
Lotus 47 – 1m07s759

93
Antônio Castro Prado
Alfa Romeo GTA – 1m08s025 (NL)

72
Fausto Pereira
Alfa Romeo GTA – 1m08s502

5
Christine Becker
Lotus 47 – 1m09s890

14
Artur Passanha
Porsche 906 – 1m17s011

1
Antônio Carlos Avallone
Avallone Chevrolet – 1m31s255

28
Paulo Gomes
Ford GT40 – 1m53s540

17
Giampiero Moretti
Momo Ferrari

30
Marinho Antunes
Lola T70 Mk3B Chevrolet (NL)



À esquerda os carros na volta de apresentação, e à direita a primeira fila de largada, com 23 – Angel Monguzzi (Berta LR), 28 – Herbert Mueller (Ferrari 512M), e 2 – Reinhold Joest (Porsche 908/3)

A largada da prova foi ao estilo Indianápolis, como já era tradicional nos 500 Quilômetros de Interlagos, com o austríaco Herbert Müller assumindo a ponta seguido por Luiz Pereira Bueno, por Angel Monguzzi e pelo alemão Reinhold Joest. Logo atrás vinham o Berta do argentino Rolando Nardi, as Alfa T33/3 de Marivaldo Fernandes e de Teodoro Zeccoli, a Lola de Tite Catapani, o McLaren de Juan Carlos Salatino, e a dupla de Chevron de Fred Link e Blancpain.

Completada a primeira volta, ocorreu a primeira baixa, quando Angel Monguzzi parou seu Berta na subida da Junção com problemas no motor.

As primeiras voltas foram disputadas num ritmo alucinante, com Müller fazendo de tudo para se distanciar na liderança, e na quinta volta bateu o recorde da volta com o tempo de 53s02, média de 217,015 km/h, abrindo 8,3 segundos para Luiz Pereira Bueno que era o segundo.

Com três voltas, foi a vez de Giampiero Moretti se retirar com seu Protótipo Momo Ferrari.



3 – Lella Lombardi (Abarth 2000), 48 – Angi Munhoz (Porsche 907), 19 – Giovanni Alberti/Teodoro Zeccoli (Alfa Romeo T33/3), e mais atrás 94 – Tite Catapani (Lola T210 Ford)

Na sétima volta, Tite Catapani entrou nos boxes com um furo no tanque de combustível de sua Lola, o que frustrou a expectativa da Equipe Hollywood, comandada por Anísio Campos, de que esse seria o único carro que tinha condições de percorrer os 500 quilômetros da prova sem uma única parada, uma vez que a quantidade que levava nos seus dois tanques de combustível era suficiente. Catapani retornou, mas suas possibilidades de bom resultado tinham terminado, pois teria que parar diversas vezes para reabastecer o carro de combustível. Nessa mesma volta, Christine Becker se retirou com a suspensão da sua Lotus quebrada.

Na 12ª volta, Reinhold Joest ultrapassou o Porsche de Luiz Pereira Bueno, passando a ocupar a segunda colocação, distante 14 segundos de Herbert Müller que se mantinha na frente, com os três primeiros se distanciando dos demais, com as Alfa Romeo de Teodoro Zeccoli e de Marivaldo Fernandes, ocupando a quarta e quinta colocações, respectivamente.

Paulo Gomes, que tinha tido problemas na prova de classificação e largado nas últimas filas, com o Ford GT40, preferiu abandonar a corrida depois de 19 voltas, quando o motor do seu carro começou a falhar e o chefe da Equipe, Luiz Antônio Greco preferiu não correr o risco de fundir o motor.

As três primeiras colocações permaneciam inalteradas, apenas com a variação de distância entre os carros, enquanto os abandonos se sucediam: Juan Carlo Salatino abandonou quando o reservatório de óleo do seu McLaren se rompeu depois de tocar no asfalto nas ondulações da pista. Corrado Manfredini abandonou, depois de 34 voltas, com a quebra da transmissão do seu Momo Abarth.

Após 39 voltas, Rolando Nardi parou nos boxes para reabastecer, com o piloto demonstrando estar bastante ansioso, devido à sua pouca experiência, o que foi fatal para o carro, pois ao retornar à corrida, depois de uma volta, teve um pneu dianteiro furado, rodopiou na pista e bateu no guard-rail na curva um, com o carro ficando destruído e o piloto sendo recolhido ao hospital com fratura nas duas pernas.

Depois de 46 voltas, Antônio Carlos Avallone viu a pressão de óleo do motor do seu carro cair e acabou abandonando, assim como Leonel Noghes, que abandonou depois de 49 voltas, por quebra da bomba de óleo.

Na volta 55 Joest assumiu a liderança da prova e, logo em seguida, quebrou um amortecedor da Ferrari de Müller e, com isso, Luiz Pereira Bueno em terceiro com uma volta de atraso, seguido pelas duas Alfa que tinham duas voltas a menos.

Na volta 61 Müller parou sua Ferrari para reabastecer e perde duas voltas em relação ao líder, permitindo que a Alfa Romeo de Zeccoli assumisse a terceira colocação. Seis voltas depois foi a vez de Luiz Pereira Bueno assumir a liderança da competição, quando Joest entrou nos boxes para reabastecer de combustível o seu Porsche, no entanto a liderança do brasileiro durou apenas 21 voltas quando foi novamente ultrapassado por Reinhold Joest, quando parou para reabastecer, retornando à corrida na terceira colocação.

O Chevron de Fred Link acabou quebrando o trambulador de marcha, fazendo com que o piloto completasse algumas voltas apenas com a segunda marcha engatada, até abandonar depois de 85 voltas.

Teodoro Zeccoli, que ocupava a quarta colocação, entrou nos boxes para reabastecimento, com o piloto sendo substituído por Giovanni Alberti, com Zeccoli informando que a quinta marcha não estava engatando. Alberti seguiu, mesmo com os problemas, mas acabou tendo que abandonar depois de 90 voltas quando o câmbio quebrou de vez. Com esse abandono, o Avallone Ford de Nilson Clemente passou a ocupar a quinta colocação.

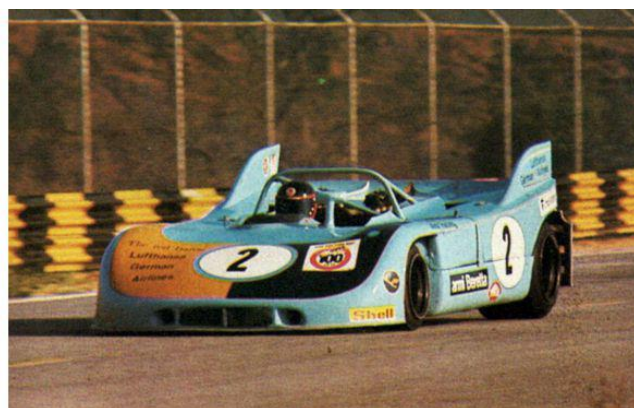
Apenas mais um abandono ocorreu, quando o Porsche 907 de Angi Munhoz quebrou o câmbio depois de 119 voltas.

Na volta 127, Bueno conseguiu ultrapassar Müller na curva três, recuperando a segunda colocação.

A prova chegou ao final com Reinhold Joest completando as 156 voltas de prova no tempo de 2h25m57s627, com uma volta de vantagem para Luiz Pereira Bueno e duas para Herbert Müller.

O quarto colocado foi Marivaldo Fernandes e o quinto Nilson Clemente. Ótima prova fez a dupla suíça Paul Blancpain/Michel Dupont (Chevron B19 Ford de 2 litros) que terminou em sexto, seguido pelo Porsche 910 de Clóvis da Gama Ferreira e pelo Fúria Lamborghini de Jayme Silva.

[Ver RESULTADOS 1972/72](#)



11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) segundo colocado, e 2 – Reinhold Joest (Porsche 908/3) vencedor

89 – 12ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 – SALZBURGO - ÁUSTRIA

No dia 3 de setembro foi disputada a 12ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, o “II Festspielpreis der Stadt Salzburgring”, no autódromo de Salzburgring na Áustria e, na lista de inscritos, estavam relacionados 34 pilotos, entre os quais o brasileiro Lian Duarte, que não compareceu, tendo em vista a crise pela qual passava a equipe Pygmée. A novidade era o novo motor do carro de Dave Morgan e a presença de José Carlos Pace na Surtees, ao lado do líder do campeonato, Mike Hailwood.

Nos treinos de sexta-feira, os dois Surtees ficaram com os melhores tempos, com Hailwood em primeiro, com a média de 210,99 km/h, e Pace em segundo, numa demonstração de que eram os grandes favoritos. No sábado, Hailwood continuou o mais rápido, melhorando seu tempo para 211,28 km/h, com Morgan ficando com o segundo tempo e Pace com o terceiro, mas no treino da tarde, Pace ficou com a pole-position, com o tempo de 1m12s15, com dois centésimo de diferença para Hailwood e, para surpresa geral, James

Hunt com um March do ano anterior conseguindo alinhar na terceira posição da primeira fila. Morgan ficou com o quarto tempo, abrindo a segunda fila, tendo ao seu lado Graham Hill. Wilsinho largaria apenas na quinta fila e, dois 21 que treinaram, Cláudio Francisci que tinha batido no guard-rail, destruindo a suspensão do seu carro e Rolland Binder com problemas de motor, não puderam alinhar, num grid que ficou assim formado:

14 José Carlos Pace Surtees TS10 Ford – 1m12s15	3 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford – 1m12s17	36 James Hunt March 712M – 1m12s19
26 Dave Morgan Brabham BT38 Ford – 1m12s30	1 Graham Hill Brabham BT38 Ford – 1m12s47	
4 Niki Lauda March 722 Ford – 1m12s55	6 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford – 1m12s66	11 Patrick Depailler March 722 Ford – 1m12s73
10 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford – 1m12s77	35 Tino Brambilla March 722 Ford – 1m12s90	
20 Bob Wolleck Brabham BT38 Ford – 1m13s00	5 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford – 1m12s10	12 Jean-Pierre Jabouille Alpine A367 Ford – 1m13s18
2 Ronnie Peterson March 722 Ford – 1m113s18	19 Hiroshi Kazato March 722 Ford – 1m13s25	
7 Peter Gethin Chevron B21 Ford – 1m13s25	37 José Dolhem March 722 Ford – 1m13s37	15 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford – 1m13s52
28 Cláudio Francisci Brabham BT38 Ford – 1m13s80 (NL)	9 Mike Beuttler March 722 Ford – 1m13s80	
23 Rolland Binder Brabham BT36 Ford – 1m21s90 (NQ)		

Iniciada a prova, Hailwood assumiu a liderança seguido por Morgan, com Pace largando mal e caindo para quarto, superado por James Hunt. Depois deles vinham Lauda, Hill e Wilsinho, Tino Brambilla, Peterson, Reutemann e Jabouille

Na Terceira volta Morgan, devido ao ótimo desempenho do seu novo motor, superou Hailwood, com Hunt e Pace permanecendo em terceiro e quarto, respectivamente, com Lauda comandando o segundo grupo, com Wilsinho subindo para a sexta posição, seguido por Peterson e Brambilla.

Na quarta volta, Pace passou por Hunt, subindo para terceiro, ao mesmo tempo em que Wilsinho perdia duas posições. Graham Hill ultrapassou Lauda e passou a pressionar Hunt na disputa para quarta posição, o que conquistou em seguida, passando a perseguir Pace de perto.

Jabouille vinha tendo um ótimo desempenho com seu Alpine e, se aproveitando de uma pequena confusão passou nada menos que quatro carros, trazendo junto Wilsinho. Com Jabouille fornecendo vácuo para

Wilsinho, os dois passaram de passagem por Lauda, assumindo a sexta e sétimas posições. Reutemann também superou Lauda e passou a fazer companhia a Jabouille e Wilsinho.

Na luta pela liderança, Morgan, Hailwood e Pace corriam muito próximos, com o brasileiro tendo superado seu companheiro de equipe, mas com o inglês recuperando a posição pouco depois.

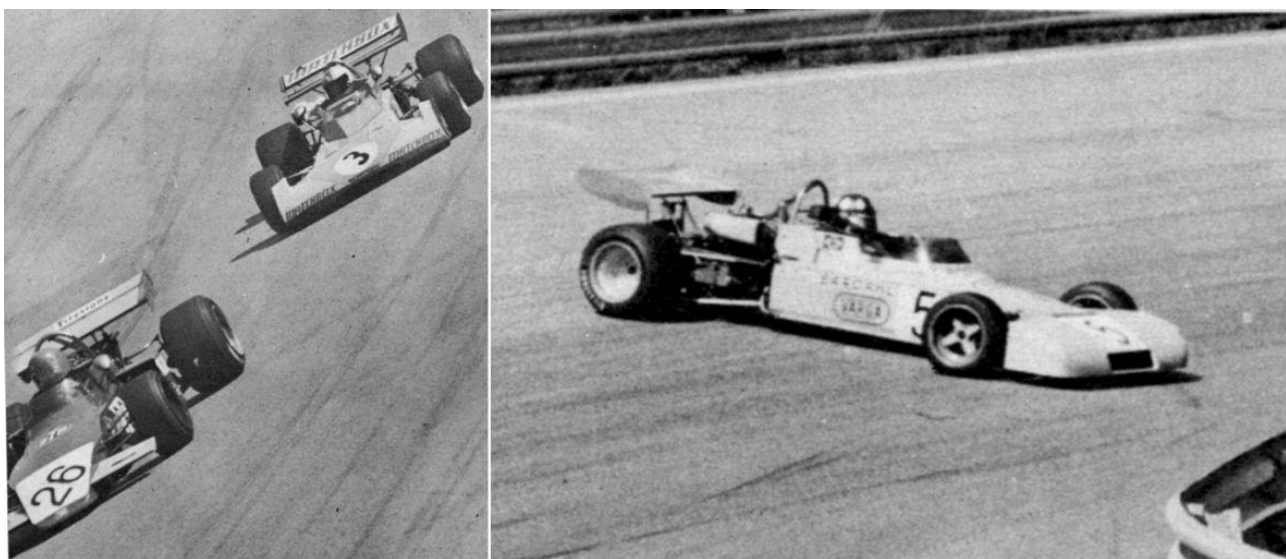
A situação da prova continuava com Morgan em primeiro, seguido por Hailwood, Pace, Hill, Hunt, Jabouille, Wilsinho e Reutemann, mas na 17ª volta, Jabouille conseguiu ultrapassar Hunt e Hill subindo para o quarto lugar e ameaçando a posição de Pace, porém, o francês teve que desistir do ataque quando a pressão de combustível do seu motor começou a cair, obrigando-o a diminuir sua velocidade. Com isso, Hill recuperou a quarta posição, com Hunt em quinto, Wilsinho em sexto, e Reuteman em sétimo.

Wilsinho lutava arduamente com Reutemann, e na 19ª volta, os dois entraram juntos numa curva, com o brasileiro por fora. O bico do seu carro tocou na roda dianteira do carro de Reutemann, rodando e caindo para a oitava colocação.

Graham Hill, estava tocando o fino e superou Pace, passando a ocupar a terceira posição, que no entanto durou apenas duas voltas, com o brasileiro reconquistando o terceiro lugar.

Faltando cinco voltas para o final, dois carros abandonaram: os March de Ronnie Peterson e de James Hunt. O sueco corria em quinto, quando entrou forte numa curva, perdeu aderência e foi de encontro ao guard-rail, enquanto Hunt abandonou com a quebra do motor.

Próximo do final da bateria, Pace superou Hailwood e, em seguida Morgan, e quando começava a abrir vantagem, as marchas do seu carro passaram e não engatar direito e com isso foi novamente ultrapassado pelo dois. Morgan venceu com 4 décimos de vantagem para Hailwood, com Pace em terceiro, Hill em quarto, Reutemann em quinto, Lauda em sexto e Wilson Fittipaldi Jr. em sétimo.



26 – Dave Morgan (Brabham BT38 Ford), 3 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford), 5 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT38 Ford)

Para a segunda bateria alinharam 17 carros, com Peterson e Hunt ficando de fora e, baixada a bandeira de largada, Pace assumiu a ponta, com Hailwood em segundo, enquanto Morgan e Reutemann colidiam, com o argentino levando a pior e ficando de fora da prova. Morgan, mesmo com um asa dianteira danificada, conseguiu se manter em terceiro, com Lauda em quarto.

Hailwood logo assumiu a ponta e os dois carros da Equipe Surtees passaram a andar muito próximos, com a vitória parecendo garantida, pois Morgan, em terceiro, estava bastante distante.

Pace chegou a assumir a liderança, mas por pouco tempo, pois todos sabiam que ele não iria atrapalhar seu companheiro de equipe em se tornar campeão da categoria.

Hailwood venceu com Pace em segundo, Morgan em terceiro, Hill em quarto, Gethin em quinto, e Jabouille em sexto.

Pela soma de tempos, Hailwood ficou em primeiro, Pace em segundo, Morgan em terceiro, Hill em quarto, Gethin em quinto, e Lauda em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/73](#)

90 – XLIII GP DA ITÁLIA - 10ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL F1 - MONZA

A 43ª edição do Grande Prêmio da Itália, foi a 10ª Etapa do Campeonato Mundial, disputada no Autódromo de Monza, com a expectativa de que Emerson Fittipaldi se sagra-se campeão do mundo, pois liderava o campeonato com 25 pontos de vantagem para Jackie Stewart, com 27 pontos em disputa.

Os treinos iniciados na sexta-feira, teve Stewart com o melhor tempo, com 1m35s82, ficando Denny Hulme com o segundo tempo, com 1m36s97, os únicos a baixarem de 1m36s. O terceiro foi Jacky Ickx, com 1m36s06, e o quarto Emerson Fittipaldi com 1m36s29.



Emerson Fittipaldi, novo Campeão do Mundo de Fórmula 1

No sábado, os tempos melhoraram, com Jacky Ickx ficando com a pole-position, com o tempo de 1m35s65, tendo Chris Amon em segundo com 1m35s69. A segunda fila foi composta por Jackie Stewart (1m35s79) e Clay Regazzoni (1m35s83), e a terceira, por Denny Hulme (1m35s97) e Emerson Fittipaldi, que não conseguiu melhorar o seu tempo, ficando o grid de largada assim formado:

4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 – 1m35s65 (217,365 km/h)

20 Chris Amon Matra MS120D – 1m35s69 (217,264 km/h)

1 Jackie Stewart Tyrrell 005 Ford – 1m35s79 (217,037 km/h)
--

5 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 – 1m35s83 (216,947 km/h)

14 Denny Hulme McLaren M19C Ford – 1m35s97 (216,630 km/h)

6 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 1m36s29 (215,910 km/h)
--

3 Mário Andretti Ferrari 312B2 – 1m36s32 (215,843 km/h)

15 Peter Revson McLaren M19C Ford (1m36s42 (215,619 km/h)

10 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford – 1m36s50 (215,440 km/h)

24 Reine Wisell BRM P160C – 1m36s68 (215,039 km/h)
--

30
Carlos Reutemann
Brabham BT37 Ford – 1m37s12 (214,065 km/h)

28
Graham Hill
Brabham BT37 Ford – 1m37s61 (212,990 km/h)

29
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT34 Ford – 1m37s82 (212,533 km/h)

22
Howden Ganley
BRM P160C – 1m37s91 (212,338 km/h)

7
John Surtees
Surtees 14 Ford – 1m38s32 (211,474 km/h)

9
Andrea de Adamich
Surtees TS9B Ford – 1m38s60 – 210,852 km/h

11
Nanni Galli
Tecno PA 123/4 – 1m38s64 – 210,766 km/h

16
Mike Beuttler
March 721G Ford – 1m39s73 – 208,463 km/h

23
Peter Gethin
BRM P160C – 1m37s21 (213,867 km/h)

2
François Cevert
Tyrrell 002 Ford – 1m37s79 (212,598 km/h)

21
Jean-Pierre Beltoise
BRM P180 – 1m37s82 (212,446 km/h)

26
José Carlos Pace
March 711 Ford – 1m37s98 (212,186 km/h)

18
Niki Lauda
March 721G Ford -1m38s52 (211,023 km/h)

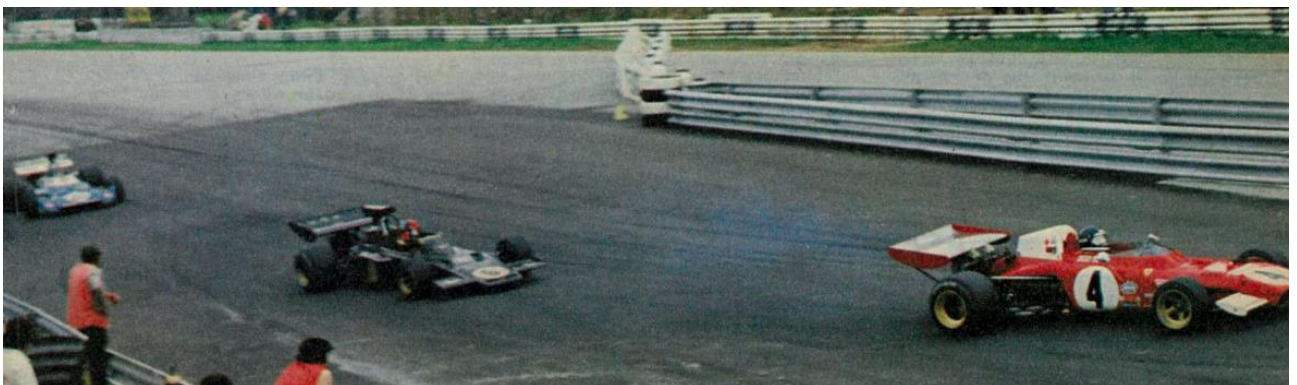
8
Tim Schenken
Surtees TS9B Ford -1m38s61 – 210,831 km/h

19
Ronnie Peterson
March 721G Ford – 1m38s79 – 210,638 km/h

Não qualificados:

25
Henri Pescarolo
March 721G Ford – 1m40s21 (207,464 km/h)

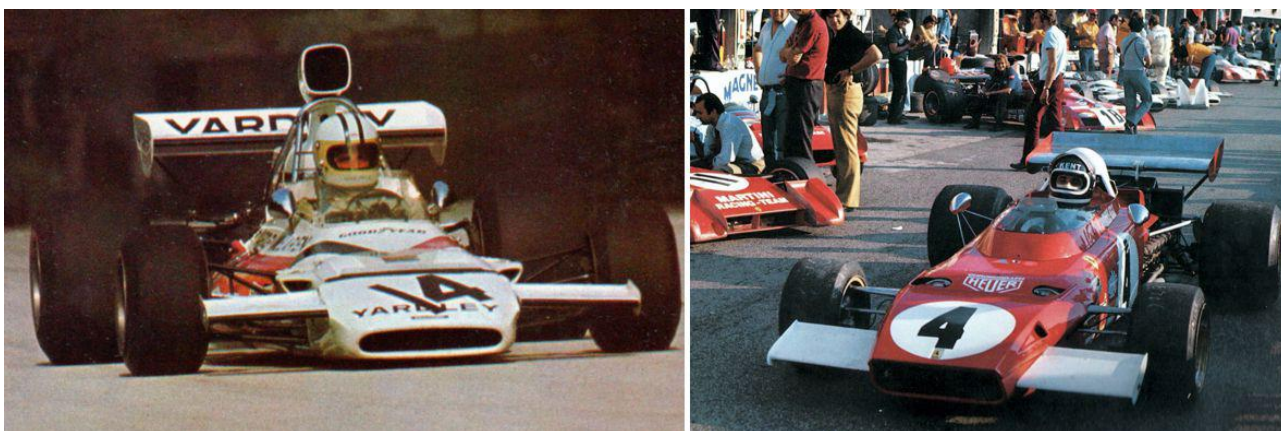
12
Derek Bell
Tecno PA 123/4 Ford – 1m42s07 – 203,684 km/h



No início da corrida, Ickx à frente de Emerson e de Amon

Iniciada a corrida, as Ferrari de Jacky Ickx e Clay Regazzoni pularam na frente com Emerson Fittipaldi em terceiro, enquanto Jackie Stewart ficava parado no grid de largada com a embreagem quebrada e, com isso, Emerson Fittipaldi se sagrou campeão de mundo, antes de completar a primeira volta que teve a seguinte ordem: 1º Jacky Ickx, 2º Clay Regazzoni, 3º Emerson Fittipaldi, 4º Mário Andretti, 5º Chris Amon, 6º Mike Hailwood, 7º Denny Hulme, 8º Carlos Reutemann, 9º Peter Revson, 10º Graham Hill, 11º Reine Wisell, 12º

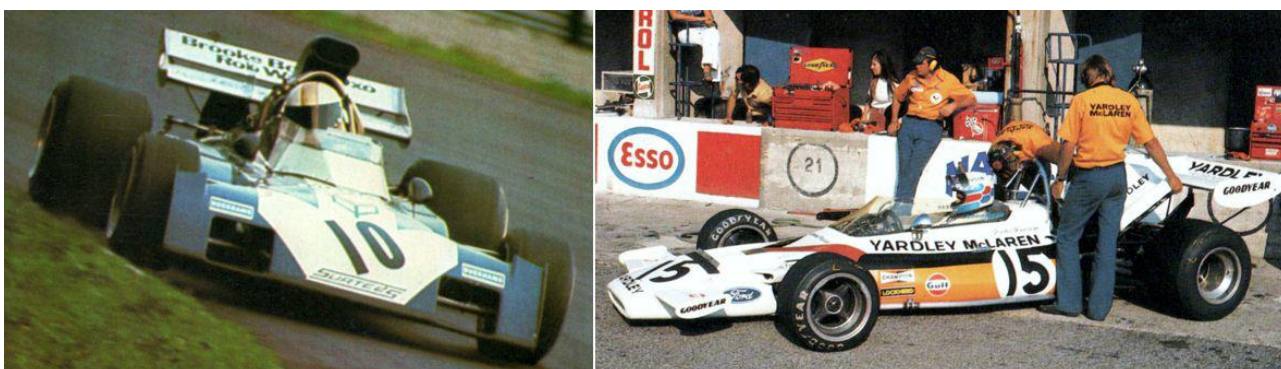
Peter Gethin, 13º Wilson Fittipaldi Jr., 14º François Cevert, 15º Jean-Pierre Beltoise, 16º Howden Ganley, 17º Tim Schenken, 18º Ronnie Peterson, 19º Andrea de Adamich, 20º John Surtees, 21º Nanni Galli, 22º Mike Beuttler, 23º José Carlos Pace, e 24º Niki Lauda.



14 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford) – 4 – Jacky Ickx (Ferrari 312B2)

Na segunda volta Hailwood passou por Andretti, e na quarta foi a vez de Cevert passar por Gethin e Peterson por Beltoise, com a quinta volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Ickx, 2º Regazzoni correndo muito próximos. 3º Emerson a uma confortável distância; 4º Chris Amon, perseguido por Mike Hailwood. Os demais eram: 6º Andretti; 7º Hulme; 8º Revson; 9º Reutemann; 10º Hill; 11º Wisell; 12º Wilsinho; 13º Cevert; 14º Gethin; 15º Ganley; 16º Peterson; 17º Schenken; 18º Beltoise; 19º Galli; 20º Beuttler; 21º Pace; 22º Surtees; 23º Adamich; 24º Lauda.

Depois de 6 voltas abandonou Nanni Galli por quebra do motor e, completadas 10 voltas, pouco havia mudado na classificação da prova, que tinha as duas Ferrari na frente, com Ickx à frente de Regazzoni, com Emerson em terceiro, Amon em quarto, Hailwood em quinto, Andretti em sexto, Hulme em sétimo, Revson em oitavo, Reutemann em nono e Hill em décimo.



10 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford) e 15 – Peter Revson (McLaren M19C Ford)

Com as Ferrari de Ickx e Regazzoni andando muito próximas, Denny Hulme passou por Andretti na 11ª volta, e na 14ª Regazzoni assumiu a liderança da prova, porém, na 17ª volta, quando ia colocar uma volta da vantagem sobre José Carlos Pace, que corria entre os últimos, levou uma fechada, os dois carros se tocaram, saíram da pista e ficaram fora da corrida. Nessa volta também abandonou Carlos Reutemann que teve suspensão do seu carro quebrada.

Mesmo com o título de campeão mundial garantido, Emerson Fittipaldi almejava mais, e a vitória da corrida passou a ser seu intento e, com isso, passou a correr colado em Jacky Ickx, enquanto os abandonos

continuavam: Adamich na 33ª volta e Amon na 38ª, ambos com problemas de freios e, depois de completar 46 voltas, faltando apenas nove para o final, Ickx parou quando a bateria do seu carro pifou.

Emerson assumiu a ponta, tendo Hailwood em segundo bastante distante e o brasileiro não teve dificuldades em cruzar a linha de chegada em primeiro lugar, ao mesmo tempo em que era consagrado campeão do mundo. Hailwood cruzou a linha de chegada 14,5 segundos depois. O terceiro foi Hulme, o quarto Revson, o quinto Hill e o sexto Gethin, os únicos a completarem as 55 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1972/74](#)



Emerson Fittipaldi recebendo a bandeirada de chegada e comemorando o título no pódio de Monza

91 – CEM MILHAS DE INTERLAGOS - 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO D-3

Debaixo de muita polêmica foi disputada no dia 17 de setembro a 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro da categoria Turismo Divisão 3, rotulada como “Cem Milhas de Interlagos”, pois estava programada como uma prova regional até o dia 11 de setembro, quando a CBA decidiu que valeria para o campeonato brasileiro, com apenas uma semana de antecedência, sem que os dirigentes se preocupassem com os pilotos de outros Estados, principalmente os do Rio Grande do Sul, que tiveram que se preparar em apenas uma semana. Isso demonstra como imperava a desorganização do nosso automobilismo.



No grid de largada as Opala de: 111 – Luiz Pereira Bueno, 83 – Cacó Quartin de Moraes, e 51 – Luiz Celso Giannini

Sem a presença de Pedro Carneiro Pereira que dividia a liderança da classe “C” com Pedro Victor Delamare e que estava participando da segunda etapa do campeonato gaúcho de Fórmula Ford, prova que tinha sido programada com a devida antecedência e disputada no mesmo dia, Delamare apontava como o franco favorito, apesar da ameaça de Luiz Pereira Bueno que fazia sua segunda apresentação com o Opala da equipe Hollywood. Também com Opala estavam presentes Cacó Quartin de Moraes no antigo carro de Delamare, Ciro Cayres e Luiz Celso Gianni nos Opala da Equipe Valvoline. Na Classe “A”, o gaúcho Leonel Friedrich aparecia como favorito, tendo como principais adversários Alfredo Guaraná, Ney Faustini e Sérgio Alhadeff.

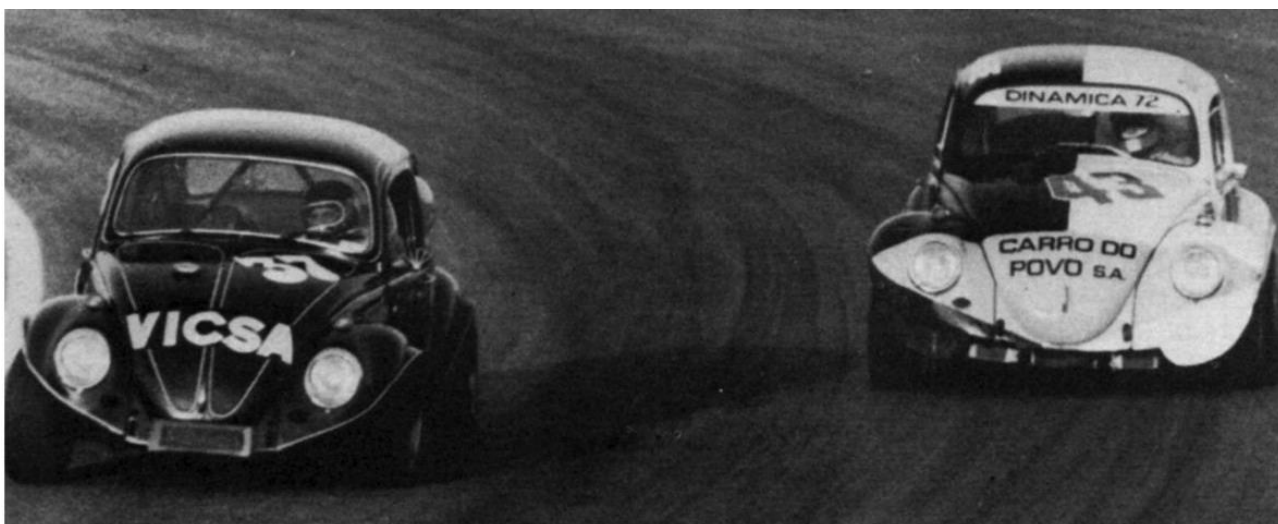


44 – Ciro Cayres (Chevrolet Opala)

Na prova de classificação, Delamare manteve seu favoritismo, ficando com a pole-position, com o tempo de 3m22s5, com Luiz Pereira Bueno em segundo, com 3m24s7, e Ciro Cayres, com 3m29s4, ficando assim formado o grid de largada:

84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala – 3m22s5	111 Luiz Pereira Bueno Chevrolet Opala – 3m24s7	44 Ciro Cayres Chevrolet Opala – 3m29s4
83 Cacó Quartin Moraes Chevrolet Opala – 3m31s2	29 Alfredo Guaraná VW Sedan 1600 – 3m29s4	
51 Luiz Celso Giannini Chevrolet Opala – 3m45s7	43 Leonel Friedrich VW Sedan 1600 – 3m47s6	73 José Chateaubriand FNM 2150 – 3m52s2
2 Mário Pati Jr. VW Sedan 1600 – 3m55s9	56 Giuseppe Feruglio Chevrolet Opala 4 – 3m56s6	
117 Leopoldo Abi Eçab Chevrolet Opala – 4m00s6	15 Plínio Riva Giosa VW Sedan 1600 – 4m00s5	3 Kenity Yoshimoto VW Sedan 1600 – 4m00s6
75 Sérgio Alhadeff VW Sedan 1600 – 4m02s2	37 Newton Pereira VW Sedan 1600 – 4m02s5	

9 Emílio Boeckel VW Sedan 1600 – 4m04s1	54 Amândio Ferreira VW Sedan 1600	34 Ricardo Di Loreto VW Sedan 1600 – 4m04s8
4 Nelson Piquet VW Sedan 1600 – 4m07s9	5 Flávio Sganzerla VW Sedan 1600 – 4m13s6	
144 José Balieiro VW Sedan 1600 – 4m26s7	21 Rubens Chiodi VW Sedan 1600 – 4m28s3	6 Nelson Slaviero Ford Corcel Bino – 4m31s1
41 Ney Faustini VW Sedan 1600 – 4m43s7	8 Arnaldo Calígula Dodge Dart – 5m06s8	
71 Jozil José Garcia VW Sedan 1600 – 5m20s8	10 Donato Basile VW Sedan 1600 – 5m58s3	99 Edson Yoshikuma VW Sedan 1600
58 Cláudio Cavallini VW Sedan 1600	50 Milton Amaral Chevrolet Opala (NL)	



37 – Newton Pereira e 43 – Leonel Friedrich na luta da Classe “A”, com VW 1600

Antes das Cem Milhas de Interlagos foram disputadas quatro provas para pilotos estreantes e novatos. A primeira foi disputada por “estреantes”, com carros da Divisão 1, até 1.300 cc, que foi vencida por Gigi Miura (VW 1300), que completou 6 voltas em 26m18s4, ficando em segundo José Carlos Maciel (Ford Corcel), terceiro Walter Fonseca (Ford Corcel), em quarto Anuar Riscalah Abib (Ford Corcel) e em quinto João Batista Peixoto (Ford Corcel).

A segunda prova, para Estreantes, VW 1500 na Divisão 1, foi vencida por Paulo Corsini, com 6 voltas em 26m52s3, se classificando a seguir: Ademir Uchoa, Ricardo Albuquerque, Ricardo dos Santos, e Carlos Duarte. A prova para novatos com carros GT e Turismo Divisão 3 acima de 1.601 cc, foi vencida, como vinha se tornando comum, por José Martins Júnior no seu Puma nº 48, que completou 6 voltas nos tempo de 23m43s5, ficando em segundo Otávio Bulhões (Puma), terceiro “Malho” (Karmann Ghia), quarto José Campos (Opala) e quinto Gilberto Credidio (Opala).

A quarta prova, de Novatos Divisão e até 1.600 cc, foi vencida por Armando Andreoni, ficando em segundo Erice Lima, em terceiro Alfredo Mattos, quarto Sid Mosca, e quinto Edmir Fernandes, todos com VW 1600.

As Cem Milhas, tiveram disputa acirrada pela primeira posição até a 7ª volta, com Delamare sendo muito apertado por Bueno, que chegou a assumir a ponta, para em seguida sofrer problemas com o motor que passou a funcionar apenas em cinco cilindros e, a partir de então, Delamare não teve mais adversários, vencendo a prova, com Ciro Cayres em segundo, Cacó Quartim em terceiro, e Bueno em quarto, mesmo com o carro falhando. O quinto colocado foi o VW 1600 de Leonel Friedrich, líder do campeonato, que liderou de ponta a ponta, ficando em sexto Ney Faustini (VW 1600), em sétimo Sérgio Alhadeff (VW 1600), e em oitavo José Pedro Chateaubriand (FNM 2150) vencedor da classe "B"

[Ver RESULTADOS 1972/75](#)



O vencedor da prova, Pedro Victor Delamare (Chevrolet Opala nº 84)

92 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE FÓRMULA FORD - TARUMÃ

Sob o protesto dos pilotos gaúchos pela realização da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3 para o mesmo dia 17 de setembro, foi realizada a segunda etapa do Campeonato Gaúcho de Fórmula Ford, no Autódromo de Tarumã, debaixo de muita chuva.

Abrindo o programa, foi disputada uma prova para pilotos estreantes e novatos, que foi vencida por Geraldo de Souza Duarte (Ford Corcel da classe "B"), com o tempo de 29m30s0, para completar 16 voltas. O segundo foi Brasília Terra, também com Ford Corcel, mas da classe "A", com 29m32s9, e em terceiro Júlio Petersen (Ford Corcel da classe "B").

Para a primeira bateria da Fórmula Ford, Cláudio Mueller ficou com a pole-position, com o tempo de 1m16s8, com Clóvis de Moraes em segundo com 1m17s13, e Pedro Carneiro Pereira em terceiro com 1m17s49, e iniciada a bateria, Clóvis tomou a ponta que conseguiu sustentar até a 15ª volta, quando foi superado por Muller, que venceu a bateria com 20 segundo de vantagem para Clóvis, com Cezar Pegoraro terminando em terceiro, Pedro Carneiro em quarto, Alfredo Oliveira em quinto, e Enio Sandler em sexto

Na segunda bateria, com a pista menos molhada, Pedro Carneiro liderou as primeiras voltas até derrapar e ser superado por Mueller que venceu a bateria com 8 segundos de vantagem para Clóvis, ficando em terceiro mais uma vez Cezar Pegoraro, em quarto Pedro Carneiro, em quinto Enio Sander, e em sexto Sérgio Blauth. Pela soma de tempos das duas baterias, a vitória ficou com Cláudio Mueller, com Clóvis de Moraes em segundo, Cezar Pegoraro em terceiro, Pedro Carneiro Pereira em quarto, Enio Sandler em quinto, e Alfredo Oliveira em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/76](#)



19 – Cezar Pegoraro e 11 – Cláudio Mueller

93 – 6ª ETAPA DO CAN-AM CHALLENGE CUP - DONNYBROOKE

O brasileiro José Carlos Pace fez sua segunda participação na Série Can-Am, pela Equipe Shadow, na 6ª Etapa do Torneio, disputado no Autódromo de Donnybrooke, em Brainerd, no Estado de Minnesota, Estados Unidos.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com o Porsche 917/10 de Mark Donohue, com o líder do campeonato, George Follmer ficando com o segundo tempo, e Denny Hulme com o terceiro, num grid de largada que ficou assim definido:

6 Mark Donohue Porsche 917/10 – 1m25s205 – 203,988 km/h

7 George Follmer Porsche 917/10 – 1m25s647 – 202,935 km/h

5 Denny Hulme McLaren M10 Chevrolet – 1m25s782 – 202,616 km/h

4 Peter Revson McLaren M10 Chevrolet – 1m26s864 – 200,092 km/h
--

0 Milt Minter Porsche 917/10 – 1m27s238 – 199,234 km/h
--

22 François Cevert McLaren M8F Chevrolet – 1m27s925 – 197,678 km/h
--

101 Jackie Oliver Shadow Mk3 Chevrolet – 1m27s931 – 197,664 km/h
--

1 David Hobbs Lola T310 Chevrolet – 1m28s121 – 197,238 km/h

2 Gregg Young McLaren M8f Chevrolet – 1m28s364 – 196,695 km/h

102 José Carlos Pace Shadow Mk3 Chevrolet – 1m29s753 – 193,651 km/h

44 Jerry Hansen Lola T260 Chevrolet – 1m29s795 – 193,561 km/h

23 Charlie Kemp Lola T222 Chevrolet – 1m30s890 – 191,229 km/h

8 Jerry Grant McLaren M8F Chevrolet – 1m31s173 – 190,635 km/h

11 Lothar Motschanbacher McLaren M8D Chevrolet – 1m31s529 – 189,894 km/h
--

96
Steve Durst
McLaren M8E Chevrolet – 1m31s693 – 189,554 km/h

19
Gary Wilson
McLaren M8F Chevrolet – 1m34s092 – 184,721 km/h

37
Warren Agor
McLaren M8B Chevrolet – 1m34s999 – 182,958 km/h

30
Frank Kahlich
McLaren M12 Chevrolet – 1m35s259 – 182,458 km/h

91
Dave Causey
McLaren M6B Chevrolet – 1m35s941 – 181,161 km/h

28
Jerry Rosbach
McLaren M8E Chevrolet – 1m37s163 – 178,883 km/h

51
Pete Sherman
McLaren M12 Chevrolet – 1m38s571 – 176,328 km/h

99
Orly Thornsjo
McLaren M12 Chevrolet – 1m42s288 – 169,920 km/h

9
John Cordts
McLaren M8D Chevrolet – 1m31s985 – 188,953 km/h

34
Tom Dutton
McLaren M8C Chevrolet – 1m34s092 – 184,721 km/h

17
Bob Nagel
Lola T222 Chevrolet – 1m35s056 – 182,848 km/h

37
Ed Felter
McLaren M8E Chevrolet – 1m35s481 – 182,034 km/h

31
Kent Fellows
McLaren M8B Chevrolet – 1m36s811 – 179,533 km/h

61
Tom Heyser
Lola T260 Chevrolet – 1m37s497 – 178,270 km/h

41
Jim Butcher
Lola T163 Chevrolet – 1m40s866 – 172,316 km/h

12
Hans Wiedmer
McLaren M8F Chevrolet

Iniciada a corrida, Mark Donohue assumiu a liderança, seguido por George Follmer, Denny Hulme, Peter Revson, Milt Minter, François Cevert, Jackie Oliver e José Carlos Pace, que ficou fora da corrida na terceira volta pela quebra do magneto do seu carro.

Com Donohue na frente e Follmer no seu encalço, a corrida foi se desenrolando, ocorrendo a primeira baixa do grupo da frente na 13ª volta, quando Denny Hulme saiu da pista. O segundo abandono ocorreu na volta 24 quando Peter Revson teve o motor do seu carro fundido.

Donohue mantinha a liderança com Follmer em segundo, e Cevert em terceiro que ultrapassou o Porsche de Milt Minter.

A liderança de Donohue durou até a 44ª volta, quando o seu Porsche teve um pneu furado, com a habilidade do piloto permitindo que não sofresse um acidente grave. Com o abandono de Donohue, tudo indicava que Follmer venceria, correndo com larga vantagem para Cevert mas, na última volta, ficou sem gasolina, entregando a vitória de bandeja para François Cevert que recebeu a bandeirada de chegada com Milt Minter em segundo, e Jackie Oliver em terceiro. George Follmer, mesmo não terminando a corrida ficou com a quarta colocação, seguido por John Cordts e Lothar Motschenbacher, com apenas 12 dos carros que largaram terminando a corrida.

[Ver RESULTADOS 1972/77](#)

94 – FEDERAÇÃO PERNAMBUCANA DE AUTOMOBILISMO

No dia 19 de setembro foi fundada a Federação Pernambucana de Automobilismo, no Clube Português, sob a presidência do Governador Eraldo Gueiros Leite. Os clubes fundadores foram: late Clube de Recife, Cabanga late Clube, Internacional do Recife, Clube Português, e Automóvel Clube de Pernambuco.

Na fundação foi eleita a seguinte diretoria para o triênio 1972-1973-1974: Presidente – Alceu Fernandes Leal. Vice-presidente – Antônio Carlos Bastos de Faria; 1º secretário – Sérgio Drumond dos Reis; 2º secretário – Antônio Moraes Cordeiro; Tesoureiro – Fernando Moraes Vieira; Diretor Social – Thomé Carlos Dias; Tribunal de Justiça Desportiva – Armando Vanderley da Fonte, Joacyr Fonseca Soares, Agadir José Bastos de Faria, Jorge Baptista da Silva, Lourenço Bezerra Cavalcanti, Jeanni de Vitori, Antônio Perez; Membros suplentes do TJD – Francisco Maurício Rabelo de A. e Silva, Murilo Coimbra Neto, Rômulo Dourado de Queiroz Monteiro, Edgar de Moraes, José Porfírio de Andrade Moraes; Conselho Fiscal – Antônio Cardoso da Fonte Neto, Marcos Meira Lins, Paulo Queiroz Marino Falcão; Suplentes – Fernando Adolfo Ramalho, Vicente Miranda Reis de Melo, Fernando Andrade; Comissão de Autódromo – Antônio da Fonte (presidente), Marcos Meira Lins, Paulo Queiroz Marino Falcão.

95 – XII GP DO CANADÁ – 11ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A 11ª Etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, a 12ª edição do GP do Canadá, foi disputada no dia 24 de setembro, no circuito de Mosport Park, em Bowmanville, na província de Ontário. Esse circuito foi motivo de muitas reclamações, com os pilotos o considerando pouco seguro e com um piso com muitas ondulações, o que motivou os organizadores a garantirem que efetuariam uma grande reforma para o ano de 1973.

Com o título de campeão já decidido em favor de Emerson Fittipaldi, a disputa estava aberta pelo segundo lugar entre: Denny Hulme, com 31 pontos, Jackie Stewart, com 27, Jacky Ickx, com 25, e Peter Revson com 17, esse com pouquíssimas chances.

O misto de treino e prova de classificação foram iniciados na sexta-feira, com Jackie Stewart ficando com o melhor tempo, com 1m14s5, seguido por Denny Hulme (1m14s7) e Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson, que ficaram com o mesmo tempo de 1m15s0.

Na sessão de sábado pela manhã, a maioria dos pilotos conseguiu melhorar seus tempos, exceto Stewart que treinou com um carro reserva, e assim, Peter Revson ficou com o melhor tempo (1m13s6), com Denny Hulme em segundo (1m13s9)

Na última sessão, no sábado à tarde, Emerson Fittipaldi conseguiu registrar o tempo de 1m14s4, mesmo tempo registrado por Stewart, enquanto Ronnie Peterson registrou 1m14s40, completando a primeira fila com os dois pilotos da Mc Laren que não melhoraram seus tempos.

Wilson Fittipaldi Jr. fez o tempo de 1m15s6 e José Carlos Pace 1m16s4, ficando assim formado o grid de largada:

19 Peter Revson McLaren M19C Ford – 1m13s6	18 Denny Hulme McLaren M19C Ford – 1m13s9	25 Ronnie Peterson Mach 721G Ford – 1m14s0
5 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 1m14s4	1 Jackie Stewart Tyrrell 005 Ford – 1m14s4	
2 François Cevert Tyrrell 006 Ford – 1m14s5	11 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 – 1m14s5	10 Jacky Ickx Ferrari 312B2 – 1m14s7

8 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford – 1m14s9	4 Chris Amon Matra Simca MS120D – 1m15s4	
9 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT34 Ford – 1m15s6	16 Peter Gethin BRM P160C – 1m15s7	22 Tim Schenken Surtees TS9B Ford – 1m15s7
15 Howden Ganley BRM P160C – 1m15s7	23 Andrea de Adamich Surtees TS9B Ford – 1m15s9	
6 Reine Wisell Lotus 72D Ford – 1m16s0	7 Graham Hill Brabham BT37 Ford – 1m16s2	29 José Carlos Pace March 711 Ford – 1m16s4
26 Niki Lauda March 721G Ford – 1m16s8	14 Jean-Pierre Beltoise BRM P180 – 1m16s8	
28 Henri Pescarolo March 721 Ford – 1m17s0	33 Skip Barber March 711 Ford – 1m17s1	17 Bill Brack BRM P180 – 1m17s9
27 Mike Beuttler March 721G Ford – 1m18s5	31 Derek Bell Tecno PA 123 Ford – 1m18s6 (NL)	

Na largada, Emerson Fittipaldi acabou sendo prejudicado, quando as Mc Laren de Revson e Hulme aceleraram e, para não queimar a largada, tiraram o pé do acelerador e, para não bater, com o piloto tendo que frear, fazendo com que Cevert, que vinha logo atrás, ao desviar, se chocou com o muro dos boxes, perdendo quase uma volta em relação aos demais competidores.



Ronnie Peterson à frente logo após a largada, seguido por Stewart, Ickx e Revson

Se aproveitando dessa confusão, Ronnie Peterson tomou a ponta, seguido por Jackie Stewart, com Peter Revson em terceiro, Jacky Ickx em quarto, e Emerson Fittipaldi em quinto. Atrás deles vinham: Regazzoni, Amon, Reutemann, Schenken, Gethin, Ganley, Beltoise, Hulme, Hill, Pace, Wisell, Pescarolo, De Adamich, Cevert, Bill Brack, Beuttler, Lauda, Barber, e Wilsinho que tinha ficado parado na largada.

Na terceira volta, Ickx ultrapassou Revson assumindo a terceira colocação e, na volta seguinte, Stewart assumiu a ponta e passou a se distanciar, abrindo dois segundos por volta.

Com Stewart folgando na ponta, o interesse do público passou a ser a disputa entre Ickx, Revson e Emerson pela terceira colocação, e de Amon, Regazzoni, Reutemann e Hulme pela sexta, e Schenken, Wisell, Hill e Pace, logo atrás.

O primeiro abandono ocorreu na terceira volta, com De Adamich com quebra do câmbio, mesmo motivo para o abandono de Wilson Fittipaldi Jr. na sexta volta.

Com dez voltas, Stewart continuava abrindo vantagem para Peterson que corria em segundo, seguido por Ickx, Revson, Emerson, Regazzoni, Amon, Reutemann, Hulme, Ganley, e os demais

Na 15ª volta, Revson superou Ickx se instalando na terceira posição. Emerson, percebendo que os pneus da Ferrari começaram a apresentar problemas com o calor da pista, soltando pedaços. Emerson não conseguia passar, pois mesmo se aproximando nas curvas, não conseguia acompanhar a Ferrari nas retas. Vendo que não tinha condições de lutar pelas primeiras colocações, Ickx sinalizou para que Emerson o passasse na reta, o que deixou o brasileiro surpreso, como testemunhou depois da corrida.

Depois de passar por Ickx, Emerson passou a se aproximar de Revson, com os dois fazendo uma demonstração de como se pilotar um carro de Fórmula 1 em grande velocidade.

Completadas vinte voltas, as principais colocações eram: 1º Stewart, 2º Peterson, 3º Revson, 4º Emerson, 5º Ickx, 6º Regazzoni, 7º Amon, 8º Reutemann, 9º Hulme, e 10º Cevert.

Os abandonos foram ocorrendo: Brack por acidente depois de 20 voltas, Beltoise na volta seguinte com vazamento de óleo, Barber depois de 24 voltas, e Gethin (suspensão).



Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT34 Ford)

Na 21ª volta, Reutemann superou Amon que vinha perdendo rendimento do seu Matra. Regazzoni deu uma rodada, sem perder posição, ao mesmo tempo em que Reutemann e Hulme travavam uma sensacional luta, com Hulme passando pelos boxes fazendo sinal como se Reutemann o estivesse prejudicando, não dando passagem.

As principais posições continuaram inalteradas na 30ª volta, mas na 32ª Cevert passou por Hulme. Na volta 35 Ickx parou nos boxes, perdendo muito tempo e retornando à prova nas últimas posições. Na volta 39 foi a vez de Cevert parar nos boxes e cair na tabela de classificação.

Com tudo isso, ao serem completadas 40 voltas, a ordem dos dez primeiros era a seguinte: 1º Stewart, 2º Peterson, 3º Revson, 4º Emerson, 5º Regazzoni, 6º Reutemann, 7º Hulme, 8º Cevert (novamente nos boxes), 9º Amon, 10º Schenken, com Cevert perdendo posições quando retornou à pista e com isso, a 10ª posição passou a ser ocupada por Reine Wisell, posições que foram mantidas depois de 50 voltas.

Depois de completar 51 voltas, foi a vez de Cevert abandonar com o câmbio quebrado. Na volta 54, quando ia colocar uma volta de vantagem em Graham Hill, Ronnie Peterson saiu da pista e foi ajudado pelos assistentes para retornar à prova, permanecendo até a volta 61 quando foi excluído por ter recebido ajuda externa.

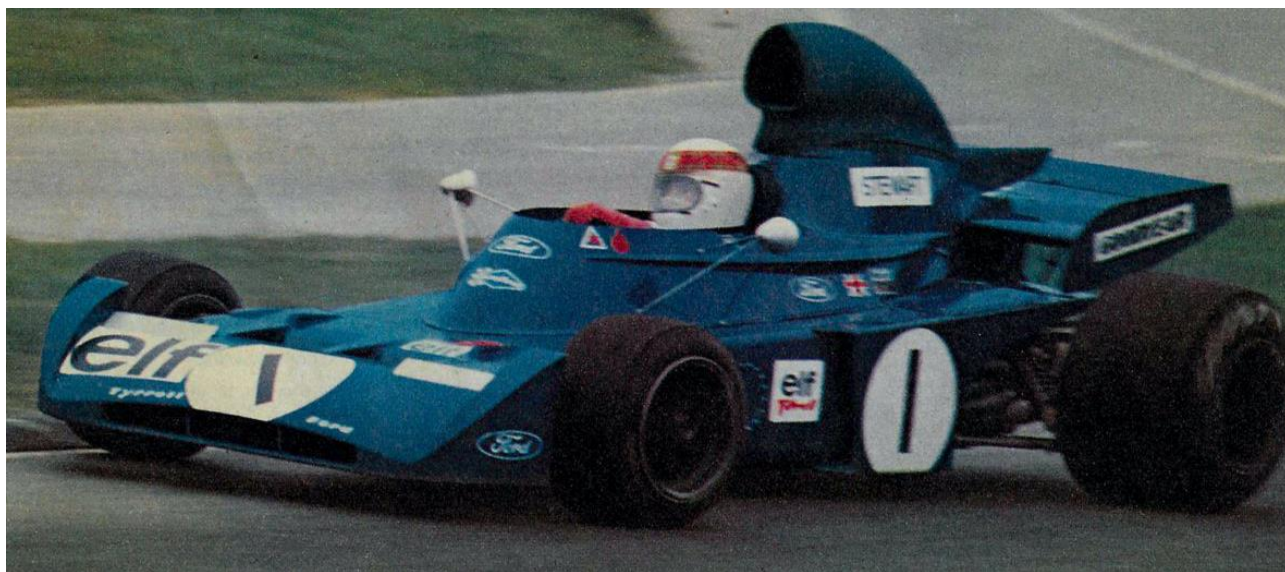
Completas 55 voltas, Stewart se mantinha em primeiro, com Revson em segundo, Emerson em terceiro, Regazzoni em quarto, Reutemann em quinto, Hulme em sexto, Amon em sétimo, Schenken em oitavo, Hill em nono, e Pace em décimo.

Na volta 56 Emerson entrou nos boxes com o motor falhando e, a prova chegou à 60ª volta, com os dez primeiros sendo: 1º Stewart, 2º Revson, 3º Regazzoni, 4º Reutemann, 5º Hulme, 6º Amon, 7º Schenken, 8º Hill, 9º Pace, e 10º Ganley.

Na volta 72, Regazzoni parou nos boxes perdendo duas posições, e a corrida foi se dirigindo para o final, sem alterações, até que Hulme acabou passando por Reutemann na última volta.

Stewart ficou em primeiro com o tempo de 1h43m16s9, com 48 segundos de vantagem para Revson, com Hulme em terceiro, Reutemann em quarto, e Regazzoni em quinto, os únicos a completarem as 80 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1972/78](#)



Jackie Stewart (Tyrrell 005 Ford)

96 – V PREIS VON BADEN-WURTTENBERG - 14ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

A 14ª e última etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi o “V Preis von Baden-Wurtemberg und Henen”, no dia 1º de outubro no Autódromo de Hockenheim, com Mike Hailwood já campeão, embora Jean-Pierre Jaussaud tenha vencido a última prova, sem que o piloto inglês pontuasse, ficando em segundo lugar, com nove pontos de diferença, mas sem condições de se tornar campeão, mesmo vencendo sem que Hailwood pontuasse, devido às melhores colocações do líder do campeonato nas outras provas.

Com 39 carros inscritos e com apenas 30 vagas para a prova, as provas de qualificação foram significativas.

Nos treinos d sexta-feira, Emerson Fittipaldi ficou com o melhor tempo com 2m04s5, ficando em segundo Niki Lauda com 2m06s9, em terceiro Ronnie Peterson com 2m07s3, em quarto Graham Hill com 2m08s2 e em quinto Mike Hailwood com 2m10s9.



16 -Andrea de Adamich (Surtees TS 10 Ford) passando por Jean-Pierre Jaussaud (Brabham BT38 Ford nº 14) que estava abandonando a prova

No sábado os tempos melhoraram, mas Emerson manteve a pole-position com 2m03s4, tendo Tim Schenken dividindo a primeira fila com ele, com o tempo de 2m03s7, ficando assim formado o grid de largada:

1
Emerson Fittipaldi
Lotus 69C Ford – 2m03s4 – 198,029 km/h

2
Tim Schenken
Brabham BT38 Ford – 2m03s7 – 197,549 km/h

6
Mike Hailwood
Surtees TS10 Ford – 2m04s8 – 195,808 km/h

12
Jean-Pierre Jabouille
Alpine A367 Ford – 2m04s9 – 195,651 km/h

20
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT38 Ford – 2m04s9 – 195,651 km/h

17
Peter Gethin
Chevron B20 Ford – 2m05s0 – 195,494 km/h

8
Ronnie Peterson
March 722 Ford – 2m05s1 – 195,338 km/h

14
Jean-Pierre Jaussaud
Brabham BT38 Ford – 2m05s3 – 195,026 km/h

5
Bob Wollek
Brabham BT38 Ford – 2m05s4 – 194,871 km/h

16
Andrea de Adamich
Surtees TS10 Ford – 2m05s4 – 194,871 km/h

10
Graham Hill
Brabham BT38 Ford – 2m05s4 – 194,871 km/h

25
James Hunt
March 712M Ford – 2m05s7 – 194,406 km/h

11
Patrick Depailler
March 722 Ford – 2m05s8 – 194,251 km/h

9
Niki Lauda
March 722 Ford – 2m05s9 – 194,097 km/h

44
Tino Brambilla
March 712M Ford – 2m06s2 – 193,635 km/h

4
Carlos Reutemann
Brabham BT38 Ford – 2m06s4 – 193,329 km/h

30
Tom Belso
Brabham BT38 Ford – 2m06s8 – 192,719 km/h

38
José Dolhem
March 722 Ford – 2m06s9 – 192,267 km/h

19
Hiroshi Kazato
GRD 272 Ford – 2m07s3 – 191,962 km/h

33
Vern Schuppan
March 722 Ford – 2m07s9 – 191,062 km/h

23
Dave Morgan
Leda Tui BH2 Ford – 2m09s5 – 188,701 km/h

27
John Wingfield
Brabham BT36 Ford – 2m10s0 – 187,975 km/h

32
Adrian Wilkins
March 722 Ford – 2m10s5 – 187,255 km/h

Não Classificados:

28
Peter Westbury
Brabham BT38 Ford – 2m10s8 – 186,826 km/h

36
Brett Lunger
March 722 Ford – 2m11s3 – 186,114 km/h

29
Patrick Dal Bo
Pygmée MDB17 Ford – 2m12s7 – 184,151 km/h

45
Peter Korda
March 712M Ford – 2m16s8 – 178.632 km/h

3
Henri Pescarolo
Brabham BT38 Ford – 2m06s3 – 193,482 km/h

21
Xavier Perrot
March 722 Ford – 2m06s5 – 193,176 km/h

46
Cláudio Francisci
Brabham BT38 Ford – 2m06s9 – 192,567 km/h

22
Carlos Ruesch
Surtees TS10 Ford – 2m07s1 – 192,264 km/h

43
Sívio Moser
Brabham BT38 Ford – 2m07s5 – 191,661 km/h

26
Richard Scott
Brabham BT38 Ford – 189,727 km/h

18
Tetsu Ikuzawa
GRD 272 Ford – 2m09s6 – 188,556 km/h

40
Roland Binder
Brabham BT36 Ford – 2m10s5 – 187,255 km/h (NL)

37
Werner Christmann
March 722 Ford – 2m11s1 – 186,398

15
Adam Porocki
Brabham BT38 Ford – 2m11s3 – 186,114 km/h

39
George Schafer
Chevron B18 Ford – 2m15s2 – 180,746 km/h

35
Claude Bourgoignie
GRD 272 Ford

Dos trinta carros qualificados, não se apresentou para a largada Roland Binder que teve o motor do seu carro estourado no sábado, e com isso entrou no seu lugar Adrian Wilkins, que era o primeiro reserva. Com a largada ao estilo Indianápolis, Emerson e Schenken que ocupava as duas primeiras posições do grid de largada pularam na frente, com Emerson assumindo a liderança na primeira curva.

Graham Hill rodou em plena reta, entrando pela grama no lado interno da pista, caindo para o último lugar, logo atrás de Dave Morgan que corria num Leda ao invés do seu habitual Brabham BT38.

No final da primeira volta, Emerson e Schenken já estavam distanciados de Jean-Pierre Jabouille, Wilson Fittipaldi Jr., Ronnie Peterson, Mike Hailwood, Peter Gethin, Jean-Pierre Jaussaud e Andrea de Adamich.

Emerson e Schenken seguia na frente, enquanto Hailwood tentava passar por Peterson e Wilsinho, e na terceira volta, o segundo colocado no campeonato, Jean-Pierre Jaussaud entrou na parte sinuosa da pista com o motor do seu carro soltando uma enorme fumaceira, com o piloto encostando à margem da pista debaixo de muita fumaça. Andrea de Adamich que vinha logo atrás, ficou com seu carro coberto de óleo e, com pouca visibilidade, acabou perdendo contato com o grupo da frente.

Entrou nos boxes e desistiu, alegando que o carro estava indirigível. Gethin parou na volta 5, com problemas de motor, e Tom Belso na volta seguinte com o mesmo problema.

Na 8ª volta, Reutemann entrou nos boxes e abandonou, e o que se falou depois da prova foi que o argentino em sinal de protesto, pois o pessoal da sua equipe Rondel tinha dado o melhor motor para Tim Schenken, enquanto ele ficou com o mais fraco.



8 – Ronnie Peterson (March 722 Ford) e 20 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT38 Ford)

Na liderança, o campeão do mundo Emerson Fittipaldi dava um verdadeiro show, batendo sucessivamente o recorde da volta, com 2m05s8 na terceira volta, 2m05s3 na sexta e 2m05s0 na oitava, mas no início da nona volta, passou pela reta dos boxes com a mão levantada, avisando para a sua equipe que enfrentava problemas, e no complemento da volta seguinte, Tim Schenken apareceu na liderança com Emerson não passando, e depois da corrida, informou que a caixa de câmbio estava com problemas e que a segunda entrava no lugar da quarta marcha, e numa dessas trocas de marchas, o motor passou da rotação e a pressão do óleo caiu, obrigando-o a abandonar a corrida.

Após o abandono de Emerson, Schenken ficou distante na liderança, com uma vantagem que garantiu a ele essa posição até o final da prova. Atrás do australiano, Jabouille enfrentava uma série de problemas com os freios e não conseguiu resistir ao ataque de Hailwood, Wilsinho e Peterson, aos mesmo tempo em que Graham Hill ia subindo na tabela de classificação, já figurando entre os dez primeiros, e logo chegou em Ruesch por quem também passou e passou a buscar aproximação ao líderes.

Jabouille resolveu dar uma parada nos boxes para verificar os freios partindo logo em seguida, mas tendo caído para a décima posição, e com isso, Hailwood assumiu o segundo lugar seguido por Wilsinho e Peterson. Graham Hill, se aproximou de Andrea de Adamich e Tino Brambilla, que disputavam a quinta colocação, e atrás deles ocorria outra briga entre James Hunt, Patrick Depailler, Henri Pescarolo e Niki Lauda.

Adamich rodou e perdeu contato com o grupo, e Depailler parou depois de 16 voltas com o motor estourado.

	Tino Brambilla	ITA	March 712M Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
22º	Gerry Birrell	ING	March 722 Ford	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Brett Lunger	EUA	March 722 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
	Hiroshi Kazato	JAP	GRD 272 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
25º	Bert Hawthorne	ING	Leda Tui Ford	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	José Dolhem	FRA	March 722 Ford	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
27º	John Wingfield	ING	Brabham BT36 Ford	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Sílvio Moser	SUI	Brabham BT38 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1



Mike Hailwood

98 – 01/10/1972 – IV ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD – INTERLAGOS

A quarta etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford foi disputada no dia 1º de outubro em Interlagos, com a participação de 19 carros, em prova dividida em duas baterias com 8 voltas cada uma e resultado apurado pela soma de tempos das duas.

Como preliminar da etapa foram disputada três provas para estreantes e novatos.

A primeira foi para estreantes com carros da Divisão 1 até 1.300 cc, vencida por Walter Franco (Ford Corcel), com Gigi Miura (Ford Corcel) em segundo, Fernando Vasconcelos (Ford Corcel) em terceiro, Anuar Riscalah (Ford Corcel) em quarto, e Haroldo Renzo Filho (Ford Corcel) em quinto.

A segunda prova preliminar foi destinada a pilotos Estreantes, com carros da Divisão, VW 1500, vencida por Ricardo Mogames, ficando em segundo Ricardo Cosac, em terceiro Aloizio Lessa Coelho, em quarto Caicó, e em quinto Ademir Dias.

Encerrando o programa de provas preliminares, foi disputada uma prova para Pilotos Novatos com VW 1600, que foi vencida por Júlio Caio Marques, com Luiz Aladino Osório em segundo, Roberto Fanucchi em terceiro, Érico Pereira Lima em quarto, e Paulo Corsini em quinto.

Na prova de classificação da Fórmula Ford, o mais rápido foi Clóvis de Moraes com o tempo de 3m23s554, completando a primeira fila Alex Dias Ribeiro (3m23s571) e Angi Munhoz (3m23s571), ficando assim formado o grid de largada;

22
Clóvis de Moraes
Bino – 3m23s554 – 140,778 km/h

9
Alex Dias Ribeiro
Bino – 3m23s571 – 140,767 km/h

15
Angi Munhoz
Bino – 3m27s073 – 138,386 km/h

34
Ricardo Di Loreto
Bino – 3m28s374 – 137,522 km/h

2
Enio Sandler
Bino – 3m28s457 – 137,467 km/h

10 José Lofti Bino – 3m29s843 – 136,559 km/h	24 Luiz Tadeu Razia Bino – 3m29s907 – 136,518 km/h	73 José Chateaubriand Bino – 3m30s528 – 136,115 km/h
11 Cláudio Mueller Bino Bert – 3m31s670 – 135,381 km/h	47 José Moraes Neto Bino – 3m32s713 – 140,668 km/h	
14 Francisco Lameirão Bino AH – 3m33s780 – 134,044 km/h	48 Sérgio Blauth Bino – 3m35s608 – 132,908 km/h	82 Roberto Ferrareto Bino – 3m36s60 – 132,299 km/h
65 Luiz Carlos Moraes Lotus 61 – 3m36s601 – 132,299 km/h	13 Amedeu Ferri Bino – 3m39s851 – 130,343 km/h	
83 Carlos Berta Bino – 3m44s857 – 127,441 km/h	7 Walter Holzhey Bino -3m45s513 – 127,070 km/h	6 Paulo José de Faria 4m05s214 – 116,861 km/h
88 Antônio Dias Ramos Bino		

Graças a uma boa largada, Alex Dias Ribeiro tomou a ponta seguido de perto por Clóvis de Moraes, com os dois se destacando rapidamente dos demais. Depois vinha Francisco Lameirão que fez uma ótima largada, pulado da 11ª para a 3ª colocação. O quarto era Luiz Tadeu Razia em luta com Angi Munhoz, até que Razia rodou na pista, passou pela grama e se atrasou.



Miguel Crispim sendo entrevistado no grid de largada ao lado do carro de Francisco Lameirão

Munhoz abandonou na quarta volta, depois de rodar na saída da curva do Sargento, e Sérgio Blauth depois de completar quatro voltas.

Depois de estudar a tocada de Alex durante três voltas, Clóvis saiu do seu vácuo na 4ª volta na reta da subida dos boxes, passando pela cronometragem emparelhado com Alex, mas o brasileiro ficou na frente na curva 3, posição que manteve até a curva “Bico de Pato”, onde o gaúcho o superou passando a liderar até o final da bateria.

Depois de 6 voltas, Moraes sabia que poderia manter a liderança mantendo vantagem nas curvas de baixa velocidade onde levava vantagem, que manteve até o final, recebendo a bandeirada de chegada com 4 segundos de vantagem para Alex e vinte para Lameirão que terminou em terceiro. O quarto foi José Moraes Neto, o quinto José Lotfi e o sexto Luiz Razia. Cláudio Muller, que vinha tendo um bom desempenho e de quem se esperava uma boa colocação, não terminou a bateria, completando apenas 5 voltas.

Para a segunda bateria a equipe Hollywood decidiu que Alex e Lofti riram partir com tudo para cima de Clóvis de Moraes para tentar a vitória, com a equipe diminuindo a pressão dos pneus do carro de Alex, na tentativa de melhorar seu desempenho nas curvas de baixa velocidade.

Diante dessa ansiedade, Alex acabou queimando a largada, sendo punido em um minuto, o que lhe tirou qualquer chance de lutar pela vitória.

Com isso, Alex assumiu a ponta, com Clóvis em segundo e Lotfi em terceiro com o brasileiro tentando segurar o gaúcho e, quando chegaram ao “Bico de Pato”, acabaram se enroscando e com os dois rodando, porém Clóvis conseguiu partir na frente ao mesmo tempo em o carro de Alex perdeu a válvula de um dos pneus que foi esvaziando, porém ele preferiu não parar nos boxes e acabou passando a correr entre os últimos.

Clóvis manteve a liderança da prova e foi aumentando sua distância para Lotfi, ocorrendo uma luta pelo terceiro lugar entre José Moraes Neto, Luiz Tadeu Razia, Cláudio Razia, Cláudio Mueller e Francisco Lameirão. Clóvis terminou a bateria com onze segundos de vantagem para Lotfi, com José Moraes Neto terminando em terceiro, Claudio Mueller em quarto, Francisco Lameirão em quinto, e Luiz Razia em sexto.

Pela soma dos tempos das duas baterias, Clóvis de Moraes ficou em primeiro, José Lotfi em segundo, Francisco Lameirão em terceiro, José Moraes Neto em quarto, Luiz Razia em quinto, e Ricardo Di Loreto em sexto.

Ver RESULTADOS 1972/80



Clóvis de Moraes (22) à frente de José Lotfi (10)

99 – 7ª ETAPA DO CAN-AM CHALLENGE CUP - EDMONTON

José Carlos Pace participou da 7ª Etapa do Canadian American Cup – Can-Am, disputada no Edmonton International Speedway, na província de Alberta, no Canadá, pilotando um Shadow Mk3 Chevrolet, conquistando a quarta colocação.

Vinte e dois carros foram inscritos e, na prova de classificação o líder do torneio, George Follmer ficou com a pole position, formando a primeira fila com Mark Donohue, ambos com Porsche 917/10. Em terceiro se classificou Denny Hulme, e em quarto Peter Revson, num grid de largada assim formado:

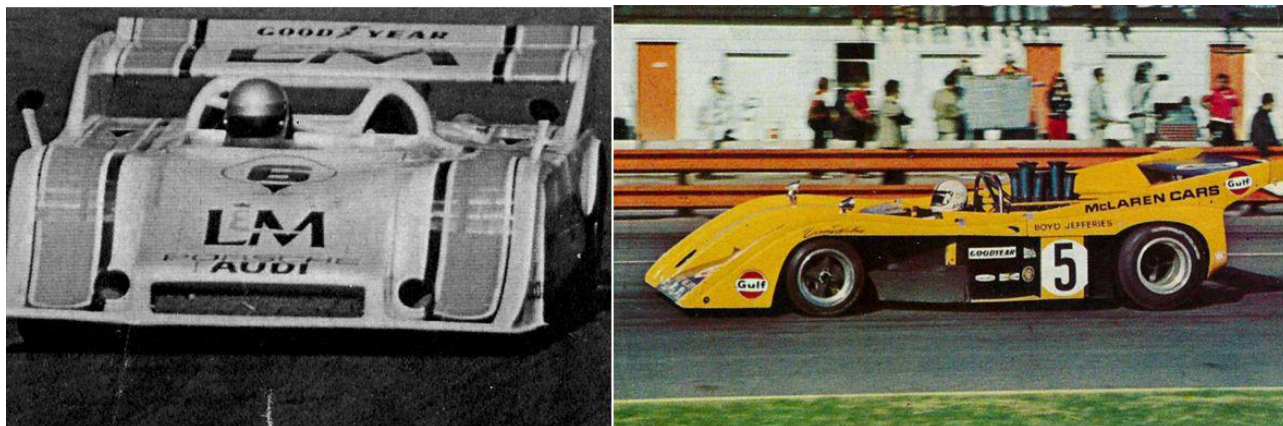
7 George Follmer Porsche 917/10 – 1m19s49 – 184,053 km/h	6 Mark Donohue Porsche 917/10 - 1m19s595 – 183,946 km/h
5 Denny Hulme McLaren M20 Chevrolet – 1m20s557 – 181,750 km/h	4 Peter Revson McLaren M20 Chevrolet – 1m20s663 – 181,511 km/h
22 François Cevert McLaren M8F Chevrolet – 1m20s847 – 181,098 km/h	0 Milt Minter Porsche 917/10 – 1m21s049 – 180,646 km/h
102 José Carlos Pace Shadow Mk3 Chevrolet – 1m22s707 – 177.025 km/h	1 David Hobbs Lola T310 Chevrolet – 1m22s869 – 176,679 km/h
101 Jackie Oliver Shadow Mk3 Chevrolet – 1m22s954 – 176,498 km/h	11 Lothar Motschenbacher McLaren M8D Chevrolet – 1m25s282 – 171,680 km/h
23 Charlie Kemp Lola T222 Chevrolet – 1m25s768 – 170,707 km/h	9 John Cordts McLaren M8D Chevrolet – 1m26s514 – 169,235 km/h
19 Gary Wilson McLaren M8F Chevrolet – 1m27s612 – 167,114 km/h	72 Dave Morris McLaren M12B Chevrolet – 1m28s283 – 165,844 km/h
34 Tom Dutton McLaren M8C Chevrolet – 1m28s606 – 165,239 km/h	61 Tom Heyser Lola T260 Chevrolet - 1m29s369 -163,829 km/h
30 Frank Kahlich McLaren M12 Chevrolet – 1m29s404 – 163,764	37 Warren Agor McLaren M8B Chevrolet – 1m29s416 – 163,743 km/h
57 Monte Sheldon Lola T163 Chevrolet – 1m32s487 – 158,305 km/h	41 Jim Butcher Lola T163 Chevrolet – 1m35s099 – 153,957 km/h
12 Hans Widmer McLaren M8F Chevrolet	2 Gregg Young McLaren M8F Chevrolet (NL)

Mark Donohue tomou a ponta seguido por George Follmer, Denny Hulme, Peter Revson, François Cevert e José Carlos Pace, posições que foram mantidas até Revson enfrentar problemas de motor e dar uma parada nos boxes, e Follmer ser obrigado a parar nos boxes para trocar um pneu que furou. Com isso, Donohue manteve a liderança com Hulme em segundo, Cevert em terceiro e Pace em quarto.

Cevert abandonou depois de 39 voltas com problemas de motor e Pace assumiu a terceira colocação, porém acabou sendo superado por Follmer que vinha recuperando posições depois do problema enfrentado com o furo do pneu.

Donohue acabou vencendo a prova com 45 segundos de vantagem para Hulme. O terceiro foi Follmer, com apenas os três primeiros completando as 80 voltas da prova. Pace foi o quarto com duas voltas de desvantagem, seguido por David Hobbs e por Peter Revson.

[Ver RESULTADOS 1972/81](#)



6 – Mark Donohue (Porsche 917/10) e 5 – Denny Hulme (McLaren M20 Chevrolet)

100 – V 12 HORAS DE PORTO ALEGRE – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE D3 - TARUMÃ

A quinta edição das 12 Horas de Porto Alegre teve largada à meia noite do dia 7 de outubro, no Autódromo de Tarumã, valendo para a 3ª Etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão3, com a participação de 34 carros.

A primeira fila de largada foi composta pelo Opala 22 de Pedro Carneiro Pereira/Ismael Chaves, o VW 1600 nº 43 de Leonel Friedrich/Raffaele Rosito, e o FNM 2150 nº 81 de Cláudio Mueller/Cezar Pegoraro, e iniciada a corrida, o Opala assumiu a ponta, que manteve até o final de corrida, depois de doze horas de corrida.

Com 50 minutos de corrida, Pedro Carneiro liderava com uma volta de vantagem para Mueller, vindo em terceiro Raffaele Rosito e em quarto José Asmuz (Opala 4C), posições que somente foram alteradas depois de 3 horas e meia de corrida, quando o VW de Rosito entrou nos boxes com o carburador esquerdo frouxo. Com isso, Asmuz pulou para terceiro. A dupla Rosito/Friedrich continuou dando show de pilotagem e rapidamente se aproximou dos líderes, com Asmuz/Oliveira passando para segundo quando o FNM 2150 de Mueller/Pegoraro teve que se retirar da prova com problemas mecânicos.

Com dez horas de corrida, ocorreu o espetacular capotamento do VW nº 14 que estava sendo pilotado por Janjão Freire, felizmente sem maior consequências para o piloto.

O Opala de Asmuz/Oliveira passou a enfrentar problemas e frequentar os boxes, perdendo posições, e com isso, Rosito/Friedrich passaram a ocupar a segunda colocação.

Depois de 12h00m40s7, o Opala de Pedro Carneiro/Ismael Chaves recebeu a bandeirada de chegada com 8 voltas de vantagem para o VW 1600 de Raffaele Rosito/Leonel Friedrich, que venceu a classe "B" (até 1.600 cc). O terceiro foi o VW 1600 de Bruno D'Almeida/Sérgio Noronha/Raul Machado, o quarto foi o VW 1600 de Denis e Lino Reginatto), o quinto o VW 1600 de Antônio Luft/Arnaldo Fossá, o sexto o VW 1600 de Arnaldo Fossá/Victor Steyr, o sétimo o Opala 32 de José Asmuz/Alfredo Oliveira que venceu a classe "C", e o oitavo, o vencedor da classe "A", o VW 1300 de Maurício e Moacir Rosemberg.

[Ver RESULTADOS 1972/82](#)



22 – Pedro Carneiro Pereira/Ismael Chaves (Opala 6C nº 22) e 32 – José Asmuz/Alfredo Oliveira (Opala 4C nº 32)

101 – XV GP DOS ESTADOS UNIDOS – 12ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 – WATKINS GLEN

Com o campeonato já decidido, a 12ª e última etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, o GP dos Estados Unidos, foi disputada no dia 08 de outubro, no Autódromo de Watkins Glen, no Estado de Nova York, contando com a participação de 31 carros, entre eles o campeão mundial Emerson Fittipaldi e os brasileiros José Carlos Pace e Wilson Fittipaldi Jr.

Uma novidade nessa prova, foi a participação de Jody Scheckter, que viria a ser tornar campeão mundial, ao volante de uma McLaren M19A.

Os treinos de sexta-feira foram decisivos para a definição do grid de largada, pois no sábado choveu e com isso os tempos não melhoraram, com o grid de largada ficando assim formado:

19 Denny Hulme McLaren M19C Ford – 1m41s084	20 Peter Revson McLaren M19C Ford – 1m40s527	1 Jackie Stewart Tyrrell 005 Ford – 1m40s481
29 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford – 1m41s692	2 François Cevert Tyrrell 006 Ford – 1m41s445	
21 Jody Scheckter McLaren M19A Ford – 1m42s058	18 Chris Amon Matra Simca MS120D – 1m41s979	8 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 – 1m41s951
9 Mário Andretti Ferrari 312B2 – 1m42s482	10 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford – 1m42s400	
30 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT34 Ford – 1m42s766	7 Jacky Ickx Ferrari 312B2 – 1m42s597	3 Patrick Depailler Tyrrell 004 Ford – 1m42s521
27 José Carlos Pace March 711 Ford – 1m43s319	23 Mike Hailwood Surtees TS9B Ford – 1m43s204	

17 Jean-Pierre Beltoise BRM P180 - 1m44s240	16 Howden Ganley BRM P160C – 1m44s075	12 Reine Wisell Lotus 72D Ford – 1m43s543
33 Skip Barber March 711 Ford – 1m44s280	25 Andrea de Adamich Surtees TS9B Ford – 1m44s279	
23 Sam Posey Surtees TS9B Ford – 1m44s525	26 Henri Pescarolo March 721 Ford – 1m44s433	6 Mike Beuttler March 721G Ford – 1m44s369
5 Niki Lauda March 721G Ford – 1m45s290	15 Brian Redman BRM P180 – 1m44s925	
28 Graham Hill Brabham BT37 Ford – 1m46s313	4 Ronnie Peterson March 721G Ford – 1m46s142	24 John Surtees Surtees TS14 Ford – 1m45s232 (NL)
31 Derek Bell Tecno PA123 Ford – 1m47s023	14 Peter Gethin BRM P160C Ford – 1m46s599	
	24 Tim Schenken Surtees TS9B Ford – 1m57s674	11 Dave Walker Lotus 72D Ford – 1m50s600

Sem a presença de John Surtees que não alinhou para a largada e com Peter Revson parando na primeira volta para reparar o carro depois de uma batida na largada, Jackie Stewart tomou a dianteira, que manteria até o final da prova, sendo a primeira volta completada na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Emerson (que fez uma excelente largada); 4 Scheckter; 5º Ickx; 6º Regazzoni; 7º Andretti; 8º Reutemann; 9º Cevert; 10º Wilsinho; 11º Ganley; 12º Hailwood; 13º Pace; 14º Beltoise; 15º Barber; 16º Peterson (que perdeu muito tempo na largada); 17º Pescarolo; 18º Adamich; 19º Depailler; 20º Wisell; 21º Beuttler; 22º Gethin; 23º Lauda; 24º Schenken; 25º Posey; 26º Walker; 27º Hill; 28º Reutemann; 29º Redman; 30º Amon (que largou atrasado); 31º Revson.



**19 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford), 11 – Dave Walker (Lotus 72D Ford) –
Visto pela traseira, 21 Jody Scheckter (McLaren M19A Ford)**

Na segunda volta Jody Scheckter passou por Emerson Fittipaldi, e Mário Andretti por Clay Regazzoni, ao mesmo tempo em que Ronnie Peterson vinha recuperando o tempo perdido na largada, passando na 15ª posição.

Na quarta volta Emerson Fittipaldi teve o pneu dianteiro esquerdo dechapado, entrando nos boxes para substituí-lo, perdendo dois minutos, com os dez primeiros completando a 5ª volta na seguinte ordem? 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Scheckter; 4º Ickx; 5º Cevert; 6º Andretti; 7º Regazzoni; 8º Wilsinho/ 9º Hailwood; e 10º Ganley.

O primeiro abandono da prova ocorreu na 8ª volta, quando Derek Bell parou com o motor do seu Tecno quebrado. Destaque-se a recuperação de Ronnie Peterson, com os pilotos completando a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Scheckter; 4º Cevert; 5º Ickx; 6º Andretti; 7º Regazzoni; 8º Wilsinho; 9º Hailwood; e 10º Peterson.

Na décima terceira volta Emerson retornou aos boxes reclamando de problemas de vibração no seu carro, e depois de completar 17 voltas, abandonou com um amortecedor dianteiro partido. Cevert passou por Scheckter na 17ª volta, enquanto Peterson continuava recuperando posições e Regazzoni teve uma rápida parada nos boxes, perdendo posições, com os pilotos completando a 20ª volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Cevert; 4º Scheckter; 5º Ickx; 6º Andretti; 7º Peterson; 8º Wilsinho; 9º Hailwood; 10º Depailler.

Os abandonos foram se sucedendo: Tim Schenken depois de 22 voltas por quebra da suspensão, Adamich depois de 25 com o mesmo problema, e Reutemann depois de 29 por quebra do motor. Peterson passou por Ickx na 24ª volta e Cevert assumiu a segunda colocação na 30ª, com os pilotos completando a 30ª volta na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Cevert; 3º Hulme; 4º Scheckter; 5º Peterson; 6º Ickx; 7º Wilsinho (que fazia sua melhor corrida na Fórmula 1, andando à frente dos dois outros pilotos da Brabham (Graham Hill e Carlos Reutemann) que corriam com carros mais modernos); 8º Hailwood; 9º Andretti; 10º Depailler.



José Carlos Pace (March 711 Ford)

Na 39ª volta, Jody Scheckter que ocupava um ótimo quarto lugar, parou nos boxes, onde permaneceu por um bom tempo, despencando a classificação da prova. Ickx e Peterson faziam o melhor duelo, com constantes trocas de posições. Mais três abandonos ocorreram nesse intervalo? Carlos Reutemann (motor depois de 31 voltas), Brian Redman (motor depois de 34 voltas), e Jean-Pierre Beltoise (ignição depois de 40 voltas). A 40ª volta tinha os pilotos nas seguintes posições: 1º Stewart; 2º Cevert; 3º Hulme; 4º Ickx; 5º Peterson; 6º Wilsinho; 7º Hailwood; 8º Andretti; 9º Depailler; 10º Revson que vinha se recuperando dos problemas enfrentados na largada.

	Howden Ganley	BRM	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	4
14º	Brian Redman	BRM	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	4
15º	Graham Hill	Brabham	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	4
16º	Carlos Reutemann	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
	Andrea de Adamich	Surtees	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
18º	José Carlos Pace	March	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
19º	Tim Schenken	Surtees	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
20º	Arturo Merzário	Ferrari	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Peter Gethin	BRM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1



Emerson Fittipaldi

O resultado do campeonato de marcas foi o seguinte:

P	CARRO	ARG	AFS	ESP	MON	BEL	FRA	ING	ALE	AUT	ITA	CAN	EUA	TOTAL
1º	Lotus 72D	0	6	9	4	9	6	9	0	9	9	0	0	61
2º	Tyrrell Ford	9	0	0	3	6	9	6	0	0	0	9	9	51
3º	McLaren M19C Ford	6	9	2	2	4	0	4	2	6	4	6	4	49
4º	Ferrari 312B2	4	3	6	6	0	0	1	9	0	0	2	2	33
5º	Surtees TS9B Ford	2	0	3	0	3	1	0	0	3	6	0	0	18
6º	March 721G Ford	1	2	1	0	2	2	0	4	0	0	0	3	15
7º	BRM P160C/180	0	0	0	9	0	0	0	3	1	1	0	0	14
8º	Matra Simca MS120D	0	0	0	1	1	4	3	0	2	0	1	0	12
9º	Brabham BT37 Ford	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	3	0	7



103 – PRELIMINARES DAS ETAPAS DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE D-3 E 4 - INTERLAGOS

No dia 15 de outubro foi disputada a 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Carros Sport Divisão 4, e 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, em Interlagos. No sábado, dia 14, além das provas de

classificação, foram disputadas três corridas para Estreantes e Novatos. A primeira foi dos carros GT e Turismo Divisão 1 acima de 1,600 cc, que foi vencida por “Fradinho”, que pilotou um Puma, ficando em segundo Murilo Leite (Opala), em terceiro Otávio Bulhões (Puma), em quarto Adalberto Leme (Opala), e em quinto Sérgio Luiz Dantas (Puma).

A segunda prova reuniu os carros de Divisão 1 até 1.300 cc, vencida por Anuar Riscalah, seguido por Antônio Carlos Rego, Nelson Oliveira, Alfredo Sabatini, e João Ângelo Zambrom, todos com carros Ford Corcel.

A última prova disputada no sábado foi da Divisão 1, com carros VW 1500, prova que foi vencida pelo carioca Carlos Caicó Duarte, ficando em segundo Paulo Corsini, em terceiro Ademir Uchoa, em quarto Márcio Tidemann, e em quinto Nilson Torres.

[Ver RESULTADOS 1972/84](#)

104 – ETAPAS DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE D-3 E 4 - INTERLAGOS

Depois dessas provas foram disputadas as provas de classificação para a largadas das Divisões 3 e 4. Inicialmente participaram os carros da Divisão 3, que teve a seguinte ordem: 1º Pedro Victor Delamare (Opala # 84) – 3m20s988; 2º Luiz Pereira Bueno (Opala # 11) – 3m40s683; 3º Alfredo Guaraná (VW 1600 # 29) – 3m40s716; 4º Jozil José Garcia (VW 1600 # 71) – 3m41s726; 5º Jan Balder (VW 1600 # 38) – 3m43s307; 6º Leonel Friedrich (VW 1600 # 43) – 3m46s459; 7º José Alverni (FNM JK # 105) – 3m47s232 (NL); 8º Ney Faustini (VW 1600 # 15) – 3m48s012; 9º Hiroshi Yoshimoto (VW 1600 # 5) 3m49s955; 10º Edson Yoshikuma (VW 1600 # 99) – 3m50s690; 11º Antônio Meirelles (VW 1600 # 37) – 3m51s052; 12º Ricardo Di Loreto (VW 1600 # 34) – 3m53s259; 13º Antônio Scalamandrê (VW 1600 # 6) – 3m53s806; 14º Lino Reginatto (VW 1600 # 8) – 3m57s831; 15º Leopoldo Abi Eçab (Opala 4 # 117) – 3m57s905; 16º Luiz Celso Giannini (Opala # 51) – 4m00s091; 17º Ciro Cayres (Opala # 44) – 4m04s161 (carro emprestado pelo representante da Valvoline, depois que Ciro capotou seu carro nos treinos da sexta-feira); 18º Sebastião Sá Carvalho (VW 1600 # 7) – 4m04s627; 19º Giuseppe Feruglio (Opala 4 # 56) – 4m06s839; 20º José Santana (VW 1600 # 9) – 4m20s001 (NL); 21º Francisco del Castilho (VW 1600 # 10) – 4m23s110 (NL); 22º Rubens Chiodi (VW 1600 # 21) – 4m23s110; 23º Enio Rebelo (FNM 2150 # 13) – 4m31s746; 24º Roberto Alves (Ford Corcel # 4) – 4m41s585; 25º Antônio Jorge Salum (Ford Corcel # 3) – 4m55s798 (NL); 26º Amândio Ferreira (VW 1600 # 54); 27º Frederico Moraes (VW 1600 # 2); 28º Afonso Iglesias (Opala 4 # 85); 29º José Chateaubriand (FNM 2150 # 1); 30º Carlos Cacó Quartin (Opala # 83).



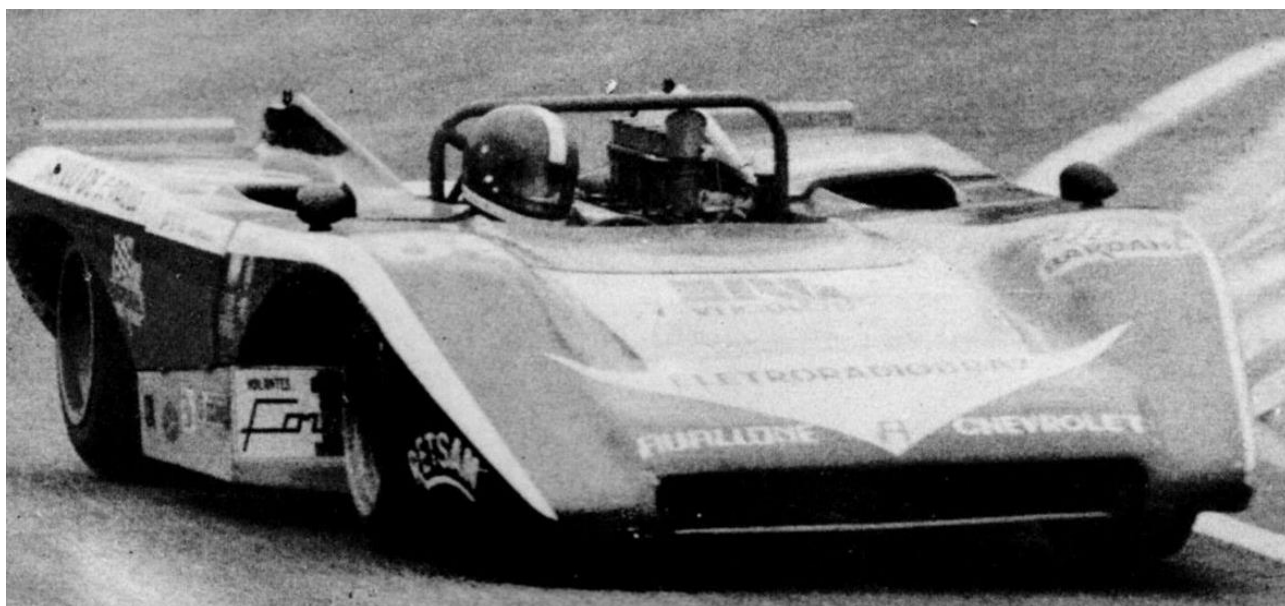
*Chevrolet Opala nº 11 de Luiz Pereira Bueno, vencedor na geral e na Classe “C”.
Luta dos VW 1600 na Classe “A”: 37 – Newton Pereira e 43 Leonel Friedrich*

A prova de classificação dos carros Esporte Divisão 4, foi dividida em dois turnos, correndo primeiro os carros com até 2.000 cc e depois os com mais de 2.001, sendo que esses últimos largaram quando a pista estava escorregadia devido a uma fraca chuva que caiu em Interlagos. As posições de largada ficaram assim definidas: 1º Luiz Moura Brito (Manta VW 2000 # 3) – 3m26s603; 2º Kid Cabeleira (Avallone Chrysler # 2) – 3m30s169; 3º Artur Bragantini (AC VW 2000 # 123) – 3m31s331; 4º Newton Pereira (Newcar II VW 2000 # 37) – 3m31s848; 5º Fernando La Rocque (Puma VW 1600 # 60) – 3m54s904 (NL); 6º Camillo Christófaró (Fúria Chrysler # 18) – 3m35s217; 7º Máximo Pedrazzi (Sabre VW 2000 # 110) – 3m42s089; 8º Valdeban Ribeiro (Kinko VW # 108) – 3m42s089; 9º Pedro Victor Delamare (Avallone Chevrolet # 84) – 3m51s700; 10º Hélio Vasiliauskas (Puma VW 2000 # 61) – 4m02s313; 11º José Ribeiro Neto (Willys Interlagos # 108) – 4m09s031; 12º Ricardo Conde (RCI Dodge # 101) – 4m24s809; 13º José Antônio Melkan (Puma VW 2000 # 70) – 5m59s415; 14º Jayme Levy (Puma VW 1600 # 81) – 6m45s853; 15º José Minelli (Mill VW 2000 # 57); 16º Maurício Chulam Neto (Heve P5 VW 2000 # 77); 17º Paulo Nascimento (Manta Chevrolet # 41); 18º “Malho” (Karmann Ghia VW 1600 # 1); 19º José Muciolo (Alfa Tornado 2000 # 30).

Na manhã de domingo foi disputada mais uma corrida de Estreantes e Novatos, essa destinada a carros VW 1600 Divisão 3, que foi vencida por Érico Teixeira, seguido por: Roberto Fanucchi, Júlio Caio Marques, Luiz Lara Campos Jr., e Kenity Yoshimoto.

No domingo pela manhã foi disputada uma prova para Estreantes e Novatos, Divisão 3, VW 1600, que foi vencida por Érico Ferreira, com Roberto Fanucchi em segundo, Júlio Caio Marques em terceiro, Luiz Lara Campos Jr. em quarto, e Kenity Yoshimoto em quinto.

As provas das Divisões 3 e 4 foram disputadas em duas baterias de 10 voltas cada uma, com o resultado apurado pela soma dos tempos das duas baterias.



Pedro Victor Delamare (Avallone Chevrolet)

Inicialmente, vamos tratar da prova da Divisão 4, que iniciada a corrida e mesmo largando na nona posição, Pedro Victor Delamare assumiu a ponta ainda na primeira volta que foi completada com Camillo Christófaró em segundo e o pole-position Luiz Moura Brito em terceiro. Maurício Chulam que largou de trás, por não ter participado da prova de classificação, completou a primeira volta em nono lugar, subindo para quinto na volta seguinte, e quarto na terceira volta, quando começou a se aproximar de Moura Brito, até superá-lo na sétima volta. Na última volta, para surpresa geral, os dois primeiros, Delamare e Camillo ficaram sem combustível e tiveram que abandonar, com isso Chulam assumiu a ponta e venceu a bateira com 28 segundos

de vantagem para Luiz Moura Brito. O terceiro foi o AC de Artur Bragantini, o quarto o Newcar de Newton Pereira, e o quinto o Milli de José Minelli, os únicos carros a completarem as 10 voltas. Pedro Victor Delamare, mesmo não terminando a bateria foi o sexto, e Camillo Christófaru o sétimo. A volta mais rápida foi registrada por Delamare, com 3m17s01, média de 145,455 km/h.

Na segunda bateria, Camillo assumiu a ponta, mas teve a suspensão dianteira do seu Fúria quebrada na terceira volta, sendo obrigado a abandonar a prova e, com isso, Pedro Victor Delamare assumiu a ponta que manteve até o final, desta feita sem ficar sem combustível como na bateria anterior. A surpresa dessa bateria foi a atuação do mineiro Luiz Carlos “Kid Cabeleira” Fonseca, que conquistou o segundo lugar, embora tenha sido obrigado a lutar muito pela posição com Moura Brito. Chulam fez uma corrida contando com a vantagem que obtivera na primeira bateria e se manteve na quarta posição, sem se envolver na disputa pelo segundo lugar. Ao final da bateria, Delamare recebeu a bandeirada da vitória com Fonseca em segundo, Brito em terceiro, Chulam em quarto, e Bragantini em quinto, os únicos a completarem 10 voltas.

Pela soma dos tempos, Maurício Chulam Neto ficou em primeiro, Luiz Moura Brito em segundo, Artur Bragantini em terceiro, Pedro Victor Delamare em quarto, Ricardo Conde (Protótipo Dodge Dart) em quinto, e Massimo Pedrazzi (Sabre VW) em sexto.

Na prova da Divisão 3, a superioridade de Pedro Victor Delamare era flagrante, tendo se classificado com 20 segundos de vantagem para o segundo colocado, Luiz Pereira Bueno, e iniciada a corrida, tomou a ponta, Com Bueno tendo dificuldade em engatar a primeira marcha do seu carro e perdendo posições, com a primeira volta sendo completada com Delamare em primeiro, Luiz Celso Giannini em segundo, Alfredo Guaraná em terceiro, e Luiz Pereira Bueno em quarto. Bem distanciado dos demais, Delamare parecia seguir para uma vitória tranquila, quando, na terceira volta, a bandeja da suspensão dianteira do seu Opala quebrou no final do retão. O carro ficou desgovernado, mas Delamare conseguiu mantê-lo na pista, sem sofrer um acidente que poderia ter graves consequências. Com o abandono do favorito. Luiz Pereira Bueno assumiu a ponta que manteve até o final das 10 voltas que constituíam a bateria.

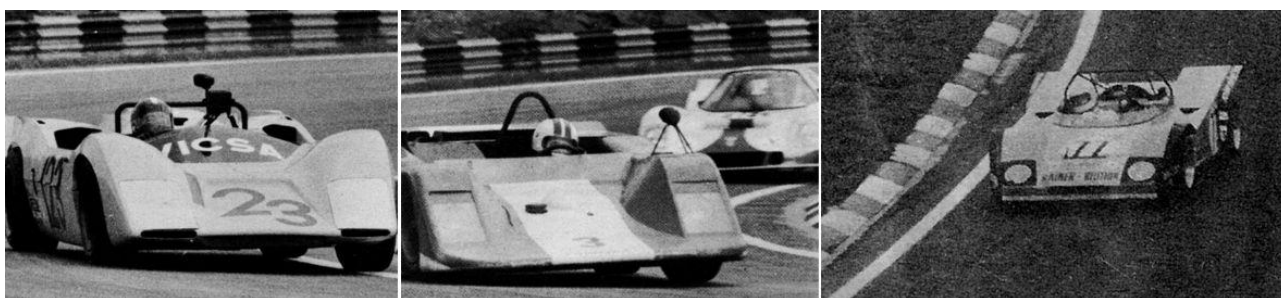


Dois Chevrolet Opala de 6 cilindros: 83 – Cacó Quartin de Moraes e 44 – Ciro Cayres

Se Bueno liderava tranquilo, com Giannini em segundo, Guaraná em terceiro, ao mesmo tempo em que se desenvolvia uma luta ferrenha pelo quarto lugar entre Antônio Meirelles, Leonel Friedrich, Ciro Cayres (com seu Opala praticamente standard) e Jan Balder. Na oitava volta, Ciro Cayres conseguiu ultrapassar Alfredo Guaraná, com a bateria sendo concluída com Luiz Pereira Bueno em primeiro, Luiz Celso Giannini em segundo, Cico Cayres em terceiro, Alfredo Guaraná em quarto, Jan Balder em quinto, Antônio Meirelles em sexto, Leonel Friedrich em sétimo, Amândio “Gigante” Ferreira em oitavo, Ney Faustini em nono, e Lino Reginatto em décimo, todos completando dez voltas.

Na largada da segunda bateria, Luizinho não teve problemas e assumiu a ponta que manteve até o final, sendo completada a primeira volta com Bueno em primeiro, Ciro Cayres em segundo, Alfredo Guaraná em

terceiro, Antônio Meirelles em quarto, Giannini em quinto, Cacó Moraes no segundo carro da equipe de Delamare em sexto, Jan Balder em sétimo, e Leonel Friedrich em oitavo. Na segunda volta, Cacó travou os freios na saída da curva do Laranja, batendo de frente no guard-rail e ficando fora da prova. Ciro Cayres que corria tranquilo em segundo, começou a perder rendimento depois da oitava volta e foi perdendo posições, para terminar a bateria na quarta posição; Luiz Pereira Bueno receber a bandeirada de chegada em primeiro, com Alfredo Guaraná em segundo, Antônio Meirelles em terceiro, Ciro Cayres em quarto, Luiz Celso Giannini em quinto, Jan Balder em sexto, Afonso Iglesias em sétimo, Leonel Friedrich em oitavo, Ney Faustino em nono, e Rubens Chiodi em décimo.



123 – Artur Bragantini (AC VW), 3 – Luiz Moura Brito (Manta VW), 18 – Camillo Christóforo (Fúria Chrysler), e 77 – Maurício Chulam Neto (Heve P5 VW)

Pela soma dos tempos das duas baterias, Luiz Pereira Bueno ficou em primeiro com 2m52s de vantagem para Alfredo Guaraná que venceu na classe até 1.600 cc. Em terceiro ficou Ciro Cayres, em quarto Luiz Celso Giannini, em quinto Antônio Meirelles, em sexto Jan Balder, em sétimo Leonel Friedrich, em oitavo Ney Faustini, em nono Lino Reginatto, e em décimo Leopoldo Abi Eçab, que venceu na classe “B”, de 1.601 a 3.000 cc.

Os campeões foram: Pedro Victor Delamare na Classe “C”, José Pedro Chateaubriand na “B”, e Leonel Friedrich na “A”.

Ver RESULTADOS 1972/85



43 – Leonel Friedrich, 84 Pedro Victor Delamare, 29 – Alfredo Guaraná

105 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3

O Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3 foi disputado em quatro etapas: 1) 12/03 – Tarumã; 2) 27/08 – Tarumã; 3) 17/09 – Interlagos; 4) 15/10 – Interlagos, e dividido em três classes: “A” – até 1.600 cc; “B” – de 1.601 a 3.000 cc; “C” – acima de 3.001 cc, com o seguinte resultado:

Classe "C" – acima de 3.001 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	12/03/1972	27/08/1972	17/09/1972	15/10/1972	TOTAL
1º	Pedro Victor Delamare	84	Chevrolet Opala	9	6	9	0	24
2º	Pedro Carneiro Pereira	22	Chevrolet Opala	6	9	0	0	15
3º	Luiz Pereira Bueno	11	Chevrolet Opala	0	0	3	9	12
4º	Ciro Cayres	44	Chevrolet Opala	0	0	6	6	12
5º	João Schmidt	91	Chevrolet Opala	4	0	0	0	4
	Antônio Carlos Avallone	83	Chevrolet Opala	0	4	0	0	4
	Luiz Celso Giannini	51	Chevrolet Opala	0	0	0	4	4
	Cacó Quartin Moraes	83	Chevrolet Opala	0	0	4	0	4
9º	Antônio Jorge Salum	48	Chevrolet Opala	0	3	0	0	3
	Milton Amaral	50	Chevrolet Opala	3	0	0	0	3
11º	Voltaire Castilhos	78	Chevrolet Opala	0	2	0	0	2
	Leopoldo Abi Eçab	117	Chevrolet Opala	0	0	2	0	2



Pedro Victor Delamare

Classe "B" – de 1.601 a 3.000 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	12/03/1972	27/08/1972	17/09/1972	15/10/1972	TOTAL
1º	José Chateaubriand	1	FNM 2150	9	9	9	6	33
2º	Afonso Iglesias	85	Chevrolet Opala	3	4	0	3	10
3º	Leopoldo Abi Eçab	117	Chevrolet Opala	0	0	0	9	9
4º	José Asmuz	32	Chevrolet Opala	6	0	0	0	6
	José Paulo Chies	81	FNM 2150	0	6	0	0	6
	Giuseppe Feruglio	56	Chevrolet Opala	0	0	6	0	6
7º	Arino Panato	81	FNM 2150	4	0	0	0	4
	Enio Rebello	13	FNM 2150	0	0	0	4	4
9º	Sady Abê	86	Simca Tufão	2	0	0	0	2
10º	Marino Jorge Schunck	20	Simca Tufão	1	0	0	0	1



José Pedro Chateaubriand

Classe "A" – até 1.600 cc

P	PILOTO	Nº	CARRO	12/03/1972	27/08/1972	17/09/1972	15/10/1972	TOTAL
1º	Leonel Friedrich	43	VW 1600	0	9	9	3	21
2º	Lino Reginatto	8	VW 1600	9	4	0	1	14
3º	Alfredo Guaraná	29	VW 1600	0	0	1	9	10
4º	Jan Balder	38	VW 1600	0	6	0	4	10
5º	Ney Faustini	15	VW 1600	0	0	6	2	8
6º	Élcio Prolo	13	VW 4P 1600	6	0	0	0	6
	Antônio Meirelles	37	VW 1600	0	0	0	6	6
8º	Jorge Luiz Rodrigues	44	Ford Corcel	4	0	0	0	4
	Sérgio Alhadef	75	VW 1600	0	0	4	0	4
10º	Fernando Moser	80	VW 1600	3	0	0	0	3
	Arnaldo Fossá	7	VW 1600	0	3	0	0	3
	Jozil José Garcia	71	VW 1600	0	0	3	0	3
13º	Roberto Peter	62	VW 1600	2	0	0	0	2
	José Echel	36	VW 1600	0	2	0	0	2
	Rubens Chiodi	21	VW 1600	0	0	2	0	2
16º	Luiz Gustavo Oliveira	14	VW 1600	1	0	0	0	1
	Paulo Bossoni	21	VW 1600	0	1	0	0	1



Leonel Friedrich

106 – 3ª ETAPA DO TORNEIO NORTE-NORDESTE DE AUTOMOBILISMO – AV. CENTENÁRIO - BA

A terceira etapa do Torneio Norte-Nordeste foi disputada no dia 22 de outubro, no Circuito da Avenida Centenário, em Salvador, Bahia, com a extensão de 3.090 metros.

Na prova de classificação, Arialdo Pinho, ao volante do Protótipo Onça III, com mecânica VW de 1700 cc, ficou com a pole-position, com o tempo de 1m35s0, média de 117,095 km/h, completando a primeira fila Roberto Fiuza (Karmann Ghia VW) e José Luiz Bastos (Puma VW).

A prova estava programada para 40 voltas, com largada às 10:15 horas, mas devido ao mau tempo a pista se encontrava em péssimo estado e, por isso, o piloto Freddy O'Hara que estava morando em Salvador, tentou convencer os demais pilotos a não largarem em protesto das péssimas condições e, por esse motivo, a largada acabou sendo atrasada para as 11:15 horas e então, o comissário desportivo José Lago, determinou que a prova fosse reduzida de 40 para trinta voltas, sob a alegação de o seguro da prova expirava às 12:30 horas.

Mesmo com os protestos de O'Hara, 14 dos 18 pilotos inscritos se alinharam para a largada, com Arialdo Pinho, Roberto Fiuza e José Luiz Bastos arrancando na frente. Logo atrás vinham Otávio Cravo, Ivan Cravo,

Euvaldo Pinho, Carlos Medrado, Gilvan Machado, Raimundo Santana, Rômulo Cavalcanti e um pouco mais distantes: Mário Monteiro, Nagib Fadul, Fredy O'Hara, e Arthur Silva.

O'Hara foi o primeiro a abandonar, na terceira volta com o motor do seu Lorena VW Stacchini estourado, e na quinta volta foi a vez de Ivan Cravo ficar fora com problemas no trambulador de marchas do seu Elva VW. Na décima volta, a vantagem de Arialdo Pinho para Roberto Fiuza era folgada, mas Fiuza, da mesma equipe de Arialdo, era pressionado pelo Puma do baiano José Luiz Bastos, que em seguida assumiu o segundo lugar. Logo atrás, lutavam roda a roda Otávio Cravo, Rômulo Cavalcanti e Carlos Medrado.

Na 20ª voltas, Arialdo mantinha uma vantagem tranquila, com Fiuza recuperando a segunda posição, mas faltando três voltas, Arialdo passou pelos boxes sinalizando que seu carro estava rateando, ao mesmo tempo em que Bastos passou novamente por Fiuza. Na última volta, José Luiz Bastos apertou o passo e estabeleceu a melhor volta da prova com o tempo de 1m41s77, média de 109,424 km/h, mas não foi o bastante para alcançar Arialdo que recebeu a bandeirada de chegada dez segundos à frente, com Fiuza cinco segundo atrás de Bastos. O quarto foi Rômulo Cavalcanti, o quinto Carlos Medrado, e o sexto Raimundo Santana.

Ver **RESULTADOS 1972/86**



Largada da prova, da esquerda para a direita: Arialdo Pinho (Onça III VW), Roberto Fiuza (Karmann Ghia VW), e José Luiz Bastos (Puma VW)

107 – II CORRIDA DA VITÓRIA – F-1 – BRANDS HATCH

No dia 22 de outubro foi disputada a segunda edição da “Corrida da Vitória” (World Championship Victory Race), também recebendo o título de “John Player Victory”, no autódromo de Brands Hatch, com a participação de carros da Fórmula 1 e Fórmula 5000.

A principal novidade dessa prova, foi a estreia do brasileiro José Carlos Pace na equipe de John Surtees. A prova de classificação foi disputada com pista seca e o campeão mundial, Emerson Fittipaldi não deu chance aos seus adversários, ficando com a pole-position com o tempo de 1m20s8, deixando Ronnie Peterson em segundo com 1m24s4, e em terceiro Brian Redman com 1m21s8, ficando assim formado o grid de largada:

1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D – 1m20s8	12 Ronnie Peterson March 721G Ford – 1m21s4	8 Brian Redman McLaren M19C Ford – 1m21s8
9 Mike Hailwood Surtees TS9B Ford – 1m22s4	10 José Carlos Pace Surtees TS9B Ford – 1m22s4	

7 Jody Scheckter McLaren M19A Ford – 1m22s4	3 Jean-Pierre Beltoise BRM P180 – 1m23s0	52 Graham McRae McRae GM1 Chevrolet – 1m23s2
5 Peter Gethin BRM P160C – 1m23s2	23 John Watson March 712G Ford – 1m23s6	
20 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford – 1m24s0	11 Andrea de Adamich Surtees TS9B Ford – 1m24s0	18 Henri Pescarolo March 721 Ford – 1m24s0
19 Graham Hill Brabham BT37 Ford – 1m24s2	4 Vern Schuppan BRM P160C – 1m24s2	
15 Mike Beuttler March 721G Ford – 1m24s6	39 Gijs Van Lennep Surtees TS1 Chevrolet – 1m25s6	60 John Cannon March 724 Oldsmobile – 1m25s6
42 Akan Rollinson Lola T300 Chevrolet – 1m25s8	17 Chris Amon Politoys FX3 Ford – 1m26s4	
44 Steve Thompson Surtees TS8 Chevrolet – 1m27s0 (NL)	38 Ray Allen McLaren M18B Chevrolet – 1m28s8	36 Ian Ashley Lola T190 Chevrolet – 1m28s8
34 Guy Edwards McLaren M10B Chevrolet – 1m29s2 (NL)	40 Tony Lanfranchi McLaren M18 Chevrolet – 1m29s8 (NL)	
57 Clive Baker McLaren M10B Chevrolet – 1m30s2	51 David Prophet McLaren M10B Chevrolet – 1m30s2 (NL)	63 Teddy Pilette McLaren M22 Chevrolet – 1m30s4
22 David Purley Connew PC1 Ford – 1m30s8 (NL)	45 Jock Russell McRae GM1 Chevrolet – 1m32s0 (NL)	
37 Roger Williamson McLaren MDB10 Chevrolet – 1m33s8	55 Keith Rolland Chevron B24 Chevrolet	35 Brett Lunger McRae GM1 Chevrolet

Antes da corrida, foram feitos discursos, desfiles, hinos, bandeiras, Emerson dando cinco voltas de apresentação pela pista e uma corrida de Formula 3 e, ao final dessa prova preliminar, começou a chover.

Os carros tinham três tipos de pneus para escolher, de acordo com o estado da pista: slick para pista seca, intermediários, para pista húmida, e para pista totalmente molhada.

Emerson queria largar com pneus intermediários, pois a pista não estava totalmente molhada, porém Colin Chapman ficou com medo de que chovesse forte novamente e resolveu largar com pneus de chuva, o que acabou sendo um erro.

Como na hora da largada a chuva havia parado, Beltoise escolheu os pneus intermediários e José Carlos Pace os pneus para pista seca, pois John Surtees tinha resolvido por sorteio, que cada um dos seus três carros largaria com um tipo de pneu.

Iniciada a corrida, Peterson, que estava equipado com pneus intermediários largou na frente, seguido por Hailwood, que também estava com pneus intermediários, com Emerson caindo para a terceira posição. Como

a pista continuava molhada, Emerson ultrapassou Hailwood na sexta volta, mas a pista foi secando e Peterson foi se distanciando. Na 11ª volta, o pneu traseiro direito de Emerson furou fazendo com que o piloto se dirigisse aos boxes. O piloto retornou em 28ª, com pneus para pista seca, e faltando 15 voltas, estava em sexto lugar, tendo registrado a melhor volta da prova, enquanto Beltoise se mantinha à frente, perseguido por José Carlos Pace. Faltando onze voltas o motor do carro de Emerson teve queda da pressão de óleo obrigando-o a abandonar a prova.

Beltoise recebeu a bandeirada da vitória com 6,6 segundos de vantagem para José Carlos Pace. Andrea de Adamich foi o terceiro, Vern Schuppan o quarto, Peter Gethin o quinto, e John Watson o sexto. O vencedor entre os carros da Fórmula 5000 foi Keith Holland, que terminou a corrida na 11ª colocação.

[Ver RESULTADOS 1972/87](#)



Da esquerda para a direita: Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace, e Jean-Pierre Beltoise

108 – 1ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2 – INTERLAGOS – PROVAS PRELIMINARES

Foi organizado o II Torneio Brasileiro de Fórmula 2, com três provas em Interlagos e, para a primeira etapa, no dia 29 de outubro, foram organizadas duas provas preliminares, para carros da Categoria Turismo Divisão 3. As provas tiveram 5 voltas cada uma e foi dividida em duas classes: até 1.600 cc e acima de 1.601.



Largada da prova, vendo-se em destaque os VW 1600 de José Chateaubriand (1) e Newton Pereira (37)

O principal participante foi Cacó Quartin Moraes, pilotando o Opala de Pedro Victor Delamare, que tinha como único concorrente direto, o Opala de Luiz Celso Giannini. Na classe até 1.600 cc, havia um equilíbrio. Largaram 24 carros e Cacó liderou do começo ao fim, sem se pressionado em nenhum momento, pois Luiz Celso Giannini abandonou logo no início da prova. O segundo colocado foi Amândio Ferreira, o "Gigante", seguido por Fausto Dabbur, José Pedro Chateaubriand, Newton Pereira, e Luiz Teleco Veiga, todos com VW 1600.

A segunda prova, foi quase uma repetição da primeira, com Cacó liderando do começo ao fim e com Giannini abandonando no início da prova. Alfredo Guaraná que tivera problemas na primeira prova, dessa feita ficou com o segundo lugar geral e primeiro da classe, seguido por Fausto Dabbur, Amândio Ferreira, Hiroshi Yoshimoto e Luiz Teleco Veiga.

Ver **RESULTADOS 1972/88**

109 – 1ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2 – INTERLAGOS

Inicialmente seria disputado um campeonato Sul-americano de Fórmula 2, com provas no Brasil, Argentina e Venezuela, porém a Federação Internacional de Automobilismo acabou autorizando apenas três corridas no Brasil, tendo em vista o pouco interesse da Argentina e Venezuela.

Foram inscritos para o torneio os seguintes carros:

Nº	PILOTO	PAÍS	CARRO	CC	EQUIPE
1	Emerson Fittipaldi	BRA	Lotus 69 Ford	1.930	Evadin Team Lotus
2	Mike Hailwood	ING	Surtees TS10 Ford	1.850	Matchbox Team Surtees
3	José Carlos Pace	BRA	Surtees TS15 Ford	1.850	Matchbox Team Surtees
4	Carlos Ruesch	ARG	Surtees TS10 Ford	1.850	Matchbox Team Surtees
5	Clay Regazzoni	SUI	March 722 Ford	1.800	Dulcora March
6	José Dolhem	FRA	March 722 Ford	1.950	Dulcora March
7	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	Brabham BT38 Ford	1.850	Team Bardahl Varga
8	Andrea de Adamich	ITA	Surtees TS10 Ford	1.850	Fina Team Surtees
9	Lian Duarte	BRA	Surtees TS10 Ford	1.950	Matchbox Team Surtees
10	David Purley	ING	March 722 Ford	1.930	Lec Refrigeration Racing
11	Pedro Victor Delamare	BRA	March 722 Ford	1.850	STP March Engineering
12	Brett Lunger	EUA	March 722 Ford	1.850	Magcar Castrol
14	Ronnie Peterson	SUE	Brabham BT38 Ford	1.990	Motul Rondel Racing
15	Tim Schenken	AUS	Brabham BT38 Ford	1.930	Motul Rondel Racing
16	Henri Pescarolo	FRA	Brabham BT38 Ford	1.999	Motul Rondel Racing
17	Bob Wollek	FRA	Brabham BT38 Ford	1.960	Motul Rondel Racing
18	Dave Morgan	ING	Chevron B20 Ford BDA Alan Smith	1.990	Chevron Racing
19	James Hunt	ING	March 712M Ford	1.850	Team Hesketh
20	Luiz Pereira Bueno	BRA	March 722 Ford	1.850	STP March Engineering
21	Jean-Pierre Jaussaud	FRA	Brabham BT38 Hart BDA	1.850	ASCA
22	Silvio Montenegro	BRA	March 722 Broadspeed BDA	1.800	Brahma March



Largada da prova, com Emerson Fittipaldi, Dave Morgan, e Wilson Fittipaldi Jr. na primeira fila

A primeira prova do torneio foi disputada no dia 29 de outubro, no autódromo de Interlagos e, disputadas as provas de classificação, Wilson Fittipaldi Jr. ficou com a pole-position, com o tempo de 2m42s4, completando a primeira fila: Dave Morgan (2m42s5) e Emerson Fittipaldi (2m42s8), ficando assim formado o grid de largada:

7
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT38 Ford – 2m42s4

18
Dave Morgan
Chevron B20 Ford – 2m42s5

1
Emerson Fittipaldi
Lotus 69 Ford – 2m42s8

15
Tim Schenken
Brabham BT38 Ford – 2m43s0

16
Henri Pescarolo
Brabham BT38 Ford – 2m43s3

3
José Carlos Pace
Surtees TS15 Ford – 2m43s9

17
Bob Wollek
Brabham BT38 Ford – 2m44s2

8
Andrea de Adamich
Surtees TS10 Ford – 2m44s5

21
Jean-Pierre Jaussaud
Brabham BT38 Ford – 2m45s2

6
José Dolhem
March 722 Ford – 2m45s7

8
Andrea de Adamich
Surtees TS10 Ford – 2m44s5

9
Lian Duarte
Surtees TS10 Ford – 2m46s3

3
José Carlos Pace
Surtees TS15 Ford – 2m43s9

14
Ronnie Peterson
Brabham BT38 Ford – 2m47s8

12
Brett Lunger
March 722 Ford – 2m47s9

22
Sílvio Montenegro
March 722 Ford – 2m50s4

2
Mike Hailwood
Surtees TS10 Ford – 2m50s9

10
David Purley
March 722 Ford – 2m52s5

19
Pedro Victor Delamare
March 722 Ford – 2m56s6

5
Clay Regazzoni
March 722 Ford



8 – Andrea de Adamich (Surtees TS10 Ford) e 1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford)

Baixada a Bandeira de largada pelo diretor de prova, Mário Pati, Emerson Fittipaldi tomou a ponta seguido por Wilsinho e Morgan. Logo atrás vinham Schenken, Pescarolo e Peterson, mas Morgan logo se atrasou, não conseguindo manter o ritmo que era imposto, até rodar na 3ª volta caindo para o 11º lugar.

Uma luta prendeu a atenção do público, com Wilsinho à frente de Schenken e Peterson, com os dois, ao final da bateria, tendo reclamado do brasileiro que não dava passagem o que, segundo eles, facilitava a vantagem do irmão e prejudicando os demais.

Mike Hailwood que tinha largado na 17ª posição, era o quinto na terceira volta e terceiro na sétima, no entanto, duas voltas depois foi obrigado a abandonar com o motor fundido. Clay Regazzoni largou em último por não ter participado da prova de classificação e na primeira volta, ultrapassou nove adversários e na 10ª estava disputando posição com Peterson, mas a bomba de gasolina do seu carro quebrou quando faltavam apenas duas voltas para o final.



11 – Pedro Victor Delamare (March 722 Ford) e 7 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT38 Ford)

Emerson Fittipaldi venceu com nove segundos de vantagem para Schenken, com Peterson em terceiro, Wilsinho em quarto, Pescarolo em quinto, e De Adamich em sexto. Entre os brasileiros, José Carlos Pace teve o motor fundido na terceira volta, Pedro Victor Delamare foi o nono, Lian Duarte o décimo, e Sílvio Montenegro o décimo quinto.

Apenas quinze carros largada para a segunda bateria, ficando de fora Silvio Montenegro, Carlos Ruesch, Mike Hailwood, Bob Wollek e José Carlos Pace, e os dois principais adversários de Emerson, Schenken e Peterson, tinham a intenção de se ajudarem na segunda bateria, e largaram logo atrás do brasileiro, com um puxando o outro no vácuo até que, na quarta volta, o motor do carro de Emerson começou a perder rendimento, e Peterson fez sinal para que Schenken o ultrapassasse e colasse no carro do brasileiro, até ultrapassá-lo na sexta volta, com Emerson tentando não permitir que o australiano abrisse vantagem suficiente para vencer na soma dos tempos das duas baterias. Peterson, que se mantinha em terceiro, acabou abandonando na 11ª volta quando teve o motor estourado.

Wilsinho fez uma corrida equilibrada, não forçando e procurando terminar numa boa colocação e correu em quarto durante as sete primeiras voltas, perdendo a posição na Pescarolo na oitava, depois de dar uma rodada, mas recuperou a quarta posição na volta seguinte quando o motor de Pescarolo fundiu.

Schenken mesmo fazendo a melhor volta da prova, com 2m40s0, não conseguiu descontar a vantagem obtida por Emerson na primeira bateria. Wilsinho foi o terceiro, Adamich o quarto, Hunt o quinto, e Purley o sexto. Pela soma de tempos das duas baterias, Emerson Fittipaldi ficou com o primeiro lugar com pouco mais de dois segundos de vantagem para Tim Schenken. O terceiro foi Wilson Fittipaldi Jr., o quarto Andrea de

Adamich, o quinto James Hunt, o sexto David Purley, o sétimo José Dolhem, o oitavo Brett Lunger, o nono Pedro Víctor Delamare, e o décimo Lian Duarte, os únicos que receberam a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1972/89](#)



Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford)

110 – REVANCHE DO DESAFIO DOS VALENTES – FIAT 125 – BUENOS AIRES

Em prova comemorativa do lançamento do Fiat 125 na Argentina, foi realizada uma corrida com esses carros, sem qualquer preparação, sendo sorteados pouco antes da largada, que recebeu o nome de “Revanche do Desafio dos Valente”, no Autódromo de Buenos Aires.

Disputada uma rápida prova de classificação, a pole-position ficou com Hector Luiz Gradassi, da Argentina, com o tempo de 1m56s1, seguido por: Jorge Recalde (ARG) – 1m56s2, Nestor Gracia Veiga (ARG) – 1m56s5, Oscar “Cacho” Fangio (ARG) – 1m56s5, Alfredo Jaeggli (PAR) - 1m56s7, Santiago Bengolea (CHI) – 1m56s8, José Carlomagno (ARG) – 1m56s9, Nasif Estefano (ARG) – 1m56s9, Angel Di Nezio (ARG) - 1m57s5, Tite Catapani (BRA) – 1m57s8, Eduardo Rodrigues Canedo (ARG) – 1m58s0, Francisco “Paco” Mayorga (ARG) – 1m58s1, Luiz Pereira Bueno (BRA) – 1m08s4, Diego Fernandez (URU) – 1m58s7, Eduardo Dibos (PER) – 1m58s8, Carlos Pascualini (ARG) – 1m59s1, e Aldo Caldarella (ARG) – 1m59s4.

Inicialmente foi disputada uma bateria para classificar os onze primeiros colocados, que inicialmente foi liderada por “Cacho” Fangio, até seu carro apresentar problema de desempenho, caindo na classificação. Jorge Recalde venceu a bateria, seguido por: Alfredo Jaeggli, Nestor Garcia Veiga, Eduardo Rodriguez Canedo, Tite Catapani, Angel di Nezio, Luiz Pereira Bueno, Diego Fernandez, Carlos Pascualini, Cacho Fangio, e Santiago Bengolea.

A bateria final foi vencida por Cacho Fangio com o tempo de 28m58s3, ficando em segundo Rodriguez Canedo (28m59s0), terceiro Nestor Garcia Veiga (29m05s4), quarto Tite Catapani (29m08s0), quinto Alfredo Jaeggli (29m15s4), e sexto Luiz Pereira Bueno (29m25s0).

111 – PRELIMINAR DE TURISMO DIVISÃO 3, DA 2ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2

Assim como na primeira etapa do Torneio Brasileiro de F2, na segunda foram disputadas duas provas com carros de Turismo Divisão 3, com 5 voltas cada uma, que novamente foram vencidas com facilidade por Cacó Quartin Moraes, com o Opala de Pedro Víctor Delamare, seguido por Newton Pereira (VW 1600) e por Luiz Teleco Veiga (VW 11600) nas duas.

[Ver RESULTADOS 1972/90](#)

Com a realização dessas quatro etapas, foi apurado um torneio que teve as seguintes classificações:

Turismo acima de 1.601 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	29/10/1972	29/10/1972	05/11/1972	05/11/1972	05/11/1972
1º	Cacó Quartin Moraes	84	Chevrolet Opala	9	9	9	9	36
2º	José Alverni	105	FNM JK 2000	6	6	6	4	22
3º	Leopoldo Abi Eçab	117	Chevrolet Opala	3	4	0	6	13
4º	Frederico Moraes	5	FNM 2150	4	2	0	0	6
5º	Fábio Crespi	46	Chevrolet Opala	0	0	4	0	4
6º	Luiz Celso Giannini	51	Chevrolet Opala	1	3	0	0	4
7º	Giuseppe Feruglio	56	Chevrolet Opala	2	0	0	0	2

Turismo até 1.600 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	29/10/1972	29/10/1972	05/11/1972	05/11/1972	05/11/1972
1º	Newton Pereira	37	VW 1600	3	1	9	9	22
2º	Amândio Ferreira	54	VW 1600	9	4	4	0	17
3º	Luiz Teleco Veiga	16	VW 1600	2	2	6	6	16
4º	Fausto Dabbur	38	VW 1600	6	6	2	1	15
5º	Alfredo Guaraná	29	VW 1600	0	9	0	0	9
6º	José Chateaubriand	1	VW 1600	4	0	3	2	9
7º	Hiroshi Yoshimoto	72	VW 1600	1	3	0	3	7
8º	Plínio Riva Giosa	15	VW 1600	0	0	0	4	4
9º	Ney Faustini	15	VW 1600	0	0	1	0	1



Cacó Quartin Moraes (84) e Newton Pereira (37)

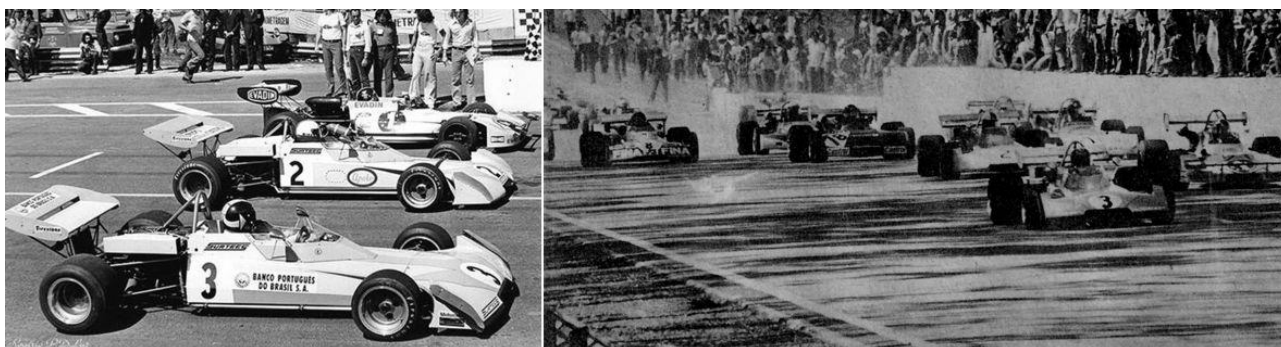
112 –2ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE F-2

Para a segunda etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 foi disputada no dia 5 de novembro, e para essa prova, a equipe Surtees conseguiu que a Hart recuperasse o motor do carro de José Carlos Pace que havia fundido na prova de abertura. A maior novidade foi a participação de Francisco Lameirão, que se aproveitou da ausência de Clay Regazzoni que tinha seguido para a África do Sul, para participar de uma prova naquele País, para alugar o carro da Equipe March.

A prova de classificação foi disputada debaixo de chuva, ficando com a pole-position com o tempo de 2m55s4, completando a primeira fila: Mike Hailwood e José Carlos Pace, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Emerson Fittipaldi Lotus 69 – 2m55s4	2 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford – 2m55s4	3 José Carlos Pace Surtees TS15 Ford – 2m55s9
19 James Hunt March 712M Ford – 2m55s9	8 Andrea de Adamich Surtees TS10 Ford – 2m57s3	

7 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford – 2m57s5	18 Dave Morgan Chevron B20 Ford – 2m57s6	6 José Dolhem March 722 Ford – 2m58s7
15 Tim Schenken Brabham BT38 Ford – 2m59s2	10 David Purley March 722 Ford – 2m59s2	
14 Ronnie Peterson Brabham BT38 Ford – 3m00s1	17 Bob Wollek Brabham BT38 Ford – 3m00s7	16 Henri Pescarolo Brabham BT38 Ford – 3m01s7
12 Brett Lunger March 722 Ford – 3m01s7	9 Lian Duarte Surtees TS10 Ford – 3m02s5	
4 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford – 3m02s8	5 Francisco Lameirão March 722 Ford – 3m04s7	11 Pedro Victor Delamare March 722 Ford – 3m06s9
22 Sílvio Montenegro March 722 Ford – 3m10s9	21 Jean-Pierre Jausaud Brabham BT38 Ford – 3m21s0	



À esquerda a primeira fila do grid de largada: 3 – Pace, 2 – Hailwood, 1 – Emerson, e à direita, a largada da prova

Se aproveitando de largar na primeira fila, José Carlos Pace tomou a dianteira que manteve até o final da bateria, sem ser ameaçado em nenhum momento. Com uma atuação perfeita, foi livrando vantagem para Emerson Fittipaldi que se firmou em segundo lugar até a quarta volta, sendo superado por Mike Hailwood na volta seguinte, porém recuperando a posição na penúltima volta, quando o motor do piloto inglês passou a apresentar problemas.

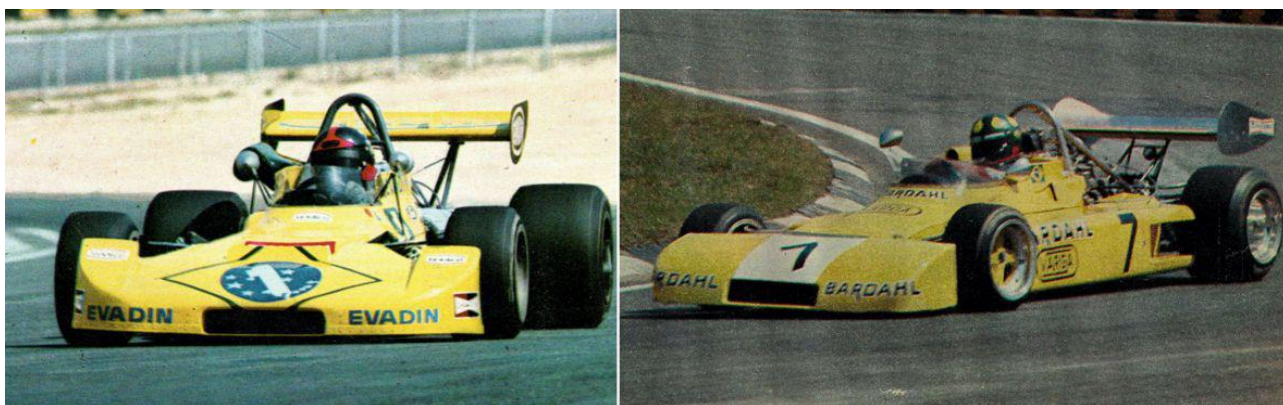
Ronnie Peterson manteve a quarta posição até a quarta volta, quando abandonou com o motor do seu March fundido, permitindo que Wilson Fittipaldi Jr. assumisse a posição, depois de ultrapassar Tim Schenken na subida do Lago, mas pouco depois perdeu rendimento e foi novamente superado pelo australiano.

Bob Wollek que largou apenas na 14ª posição, foi recuperando terreno, e na quarta volta disputava a sexta posição com Dave Morgan, na qual se firmou quando Morgan abandonou na sétima volta com a quebra da embreagem.

Além desses abandonos e as de Adamich e Pescarolo na terceira volta, facilitou as coisas para Lian Duarte que acabou se firmando na sétima posição, tendo registrado uma bela ultrapassagem por Carlos Ruesch na tomada da curva 1.

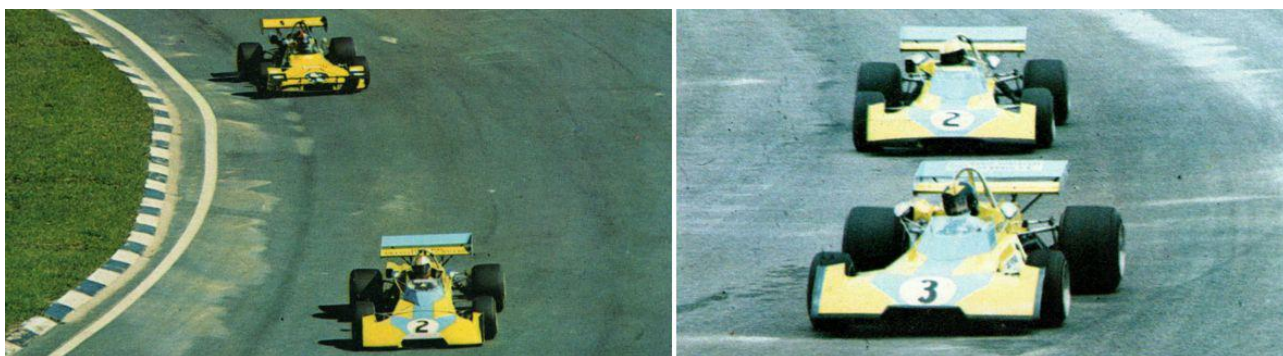
José Carlos Pace recebeu a bandeirada de chegada em primeiro, tendo registrado a melhor volta da prova com 2m09s4, ficando em segundo Emerson Fittipaldi com 12,7 segundos de atraso. O terceiro foi Mike Hailwood, o quarto Tim Schenken, o quinto Wilson Fittipaldi Jr., e em sexto Bob Wollek.

Para a segunda bateria, não alinharam para a largada: Carlos Ruesch, Dave Morgan, Ronnie Peterson, Henri Pescarolo e Andrea de Adamich, enquanto James Hunt que não havia largado na primeira, estava presente. Com isso, 15 carros largaram, e logo na curva 1 um acidente excluiu da prova: Tim Schenken, Jean-Pierre Jaussaud, e David Purley, quando o último fez a tomada da curva fechando Wilson Fittipaldi Jr. que já estava no meio da trajetória, batendo no bico do carro do brasileiro, rodando e sendo atingido pelos outros dois. Wilsinho perdeu tempo, mas continuou na corrida, que tinha Emerson Fittipaldi na ponta. Aos carros chegarem na altura das tribunas, com duas bandeiras amarelas agitadas, José Carlos Pace, vindo no vácuo do carro de Emerson efetuou a ultrapassagem, mas notando em seguida as bandeiras acenadas, devolveu a posição para o campeão do mundo, e tendo um carro com melhor desempenho, Pace não teve dificuldade de assumir a ponta na volta seguinte no mesmo local.



1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford) e 7 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT38 Ford)

Emerson, mesmo com a perda de desempenho do seu motor, se mantinha à frente de Hailwood que esperava uma oportunidade para assumir a segunda colocação e isso ocorreu na sexta volta no “Bico de Pato”. Sabendo que não tinha condições de recuperar a posição, o brasileiro resolveu fazer o restante da bateria muito próximo do inglês, distância que lhe garantia o segundo lugar na soma de tempo das duas baterias. Bon Wollek confirmou sua boa atuação na bateria anterior se firmando na quarta posição.



Dois momentos da luta entre: 1 – Emerson Fittipaldi, 2 – Mike Hailwood, e 3 – José Carlos Pace

Lian Duarte, se manteve na quinta posição por nove voltas, mas foi obrigado a abandonar em seguida com o cabo do acelerador partido. Wilsinho, depois de ter perdido tempo no acidente da primeira volta, vinha recuperando terreno para assumir a posição de Lian, seguido por José Dolhem e Pedro Victor Delamare. Pace venceu a bateria, registrando a melhor volta com o tempo de 2m38s2, com Hailwood em segundo e Emerson em terceiro, Wollek em quarto, Wilsinho em quinto, e Dolhem em sexto. Na soma dos tempos das duas baterias, Pace ficou com a vitória, com Emerson em segundo, Hailwood em terceiro, Wilsinho em quarto, Wollek em quinto, e Dolhem em sexto.

No intervalo entre as duas baterias, o argentino Carlos Ruesch declarou que estava abandonando o automobilismo, dizendo que iria virar fazendeiro em Córdoba.

Ver RESULTADOS 1972/91



José Carlos Pace (Surtees TS15 Ford)

113 –4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT DIVISÃO 4

Para a terceira etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2, disputada no dia 12 de novembro em Interlagos, as preliminares de Turismo Divisão 3 foram substituídas pelas últimas etapas dos Campeonatos Brasileiros da Categoria Sport Divisão 4 (Carros nacionais) e Divisão 6 (Carros Importados) respectivamente.

A primeira foi da Divisão 4, que contou com a participação de 15 carros, com a prova de classificação sendo disputada debaixo de chuva e apresentando a seguinte ordem:

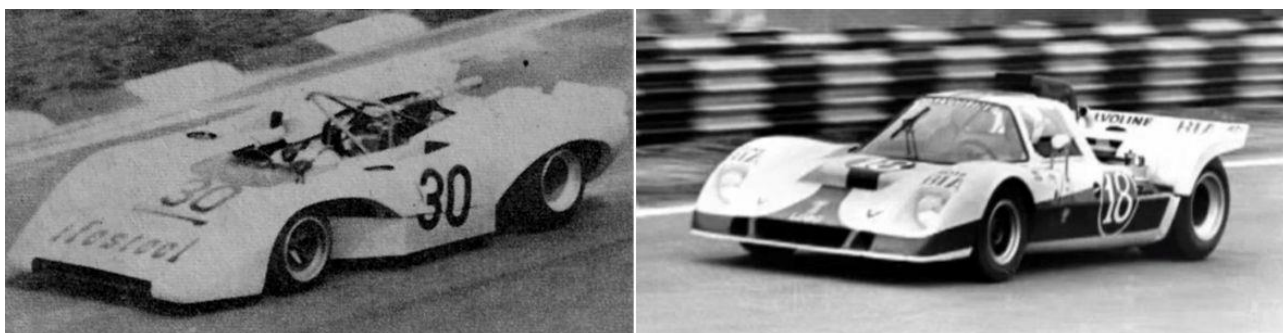
30 Artur Bragantini Avallone Chrysler – 3m39s1	3 Luiz Moura Brito Manta VW – 3m41s6	37 Newton Pereira Heve P5 VW – 3m46s5
2 Kid Cabeleira Avallone Chrysler – 3m54s3	24 Valdeban Ribeiro Newcar II VW – 3m56s9	
123 Marinho Antunes AC VW – 3m58s4	88 Marcelo De Paoli Avallone Chrysler – 4m00s0	5 Adolfo Cilento VW 2000
32 Jacinto Tognato Puma VW – 4m14s2	18 Camillo Christóforo Fúria Chrysler – 4m14s2	
7 Biju Rangel Heve P5 VW – 4m21s3	73 José Chateaubriand Manta FNM – 4m26s5	77 Maurício Chulam Neto Heve P5 VW
70 José Melkan NF VW – 5m35s3 (NL)	69 Luiz Alberto do Casal Puma VW	

A largada da prova foi feita com tempo bom e, se aproveitando da sua posição de honra, Artur Bragantini tomou a ponta que manteve até o final da prova. Luiz Moura Brito largou em segundo e Newton Pereira em terceiro, sendo que Brito acabaria abandonando a prova.

Tendo largado no final do pelotão, Camillo Christófaru e Maurício Chulam Neto fizeram uma corrida muito boa e foram ultrapassando seus adversários até ocuparem a segunda e terceira colocações respectivamente. Chulam travou uma boa disputa com o Avallone Chrysler do mineiro Kid Cabeleira, levando a melhor apesar da maior potência do motor Chrysler.

Bragantini venceu a prova com quase dez segundos de vantagem para Camillo, ficando em terceiro Chulam, que venceu na classe até 2.000 cc, o quinto foi Kid Cabeleira e o sexto Newton Pereira.

Ver RESULTADOS 1972/92

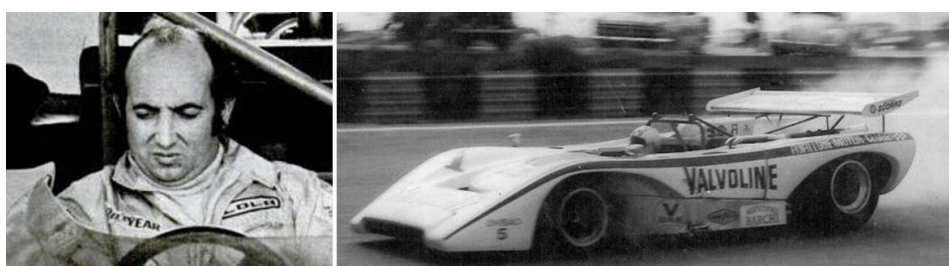


30 – Artur Bragantini (Avallone Chrysler) e 18 – Camillo Christófaru (Fúria Chrysler)

Tendo sido disputadas quatro etapas: 07/05 – Tarumã, 02/09 – Interlagos, 15/10 – Interlagos e 12/11 – Interlagos, na classe acima de 2.001 cc, não houve qualquer piloto que somasse pontos em mais de uma corrida e com isso, tivemos quatro campeões, os que venceram cada uma das provas. Na classe até 2.000 cc, o campeão foi o carioca Maurício Chulam Neto que venceu três das quatro etapas, ficando assim o resultado das classes:

Classe acima de 2.001 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	07/05/1972	02/09/1972	15/10/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Antônio Carlos Avallone	1	Avallone Chrysler	9	0	0	0	9
	Pedro Victor Delamare	84	Avallone Chevrolet	0	0	9	0	9
	Artur Bragantini	30	Avallone Chrysler	0	0	0	9	9
4º	Luiz Estevão	3	Royale RP6 Chevrolet	6	0	0	0	6
	Ricardo Conde	101	RCI Dodge	0	0	6	0	6
	Camillo Christófaru	18	Fúria Chrysler	0	0	0	6	6
7º	Valdeban Ribeiro	39	Amato Chevrolet	4	0	0	0	4
	Kid Cabeleira	2	Avallone Chrysler	0	0	0	4	4



Antônio Carlos Avallone

Classe até de 2.000 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	07/05/1972	02/09/1972	15/10/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Maurício Chulam Neto	77	Heve P5 VW	9	0	9	9	27
2º	Mássimo Pedrazzi	110	Sabre VW	0	9	3		12
3º	Newton Pereira	37	Newcar II VW	6	0	0	6	12
4º	Jacinto Tognato	110	Sabre VW	0	9	0	2	11
5º	Biju Rangel	7	Heve P5 VW	0	4	0	4	8
6º	Luiz Moura Brito	3	Manta VW	1	0	6		7
7º	Artur Bragantini	80	Puma VW	3	0	4		7
8º	Marinho Antunes	123	AC VW	4	0	0	1	5
9º	Jayme Levy	81	Puma VW	0	3	0		3
	Valdeban Ribeiro	24	Newcar II VW	0	0	0	3	3
11º	Roberto Ferrareto	82	Puma VW	2	0	0		2
	Luiz Alberto do Casal	69	Puma VW	0	2	0		2
	José Minelli	57	Milli VW	0	0	2		2
14º	Sérgio Zamprogna	27	Puma VW	0	1	0		1
	José Muciolo	30	Alfa Tornado	0	0	1		1



Maurício Chulam Neto

114 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE SPORT DIVISÃO 4

A outra preliminar da 2ª Etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 foi a 3ª e última etapa do Campeonato Brasileiro de Carros Sport Importados, Divisão 6, e começou com uma polêmica, quando os comissários desportivos exigiram que Marivaldo Fernandes, que iria participar com sua Alfa Romeo T33/3 assinasse a ficha de inscrição antes que fossem iniciados os treinos. Numa media infantil, Marivaldo se recusou e, por pura “birra” de criança, os comissários bateram o pé e não deixaram que o pilotos participasse dos treinos. Quem saiu perdendo foi a prova, que não pôde contar com o único carro que poderia fazer frente ao Porsche 908/2 de Luiz Pereira Bueno.

Com essa desistência, vinte carros participaram da prova de classificação, também disputada debaixo de chuva, mas apenas 14 largaram, com o grid ficando assim formado:

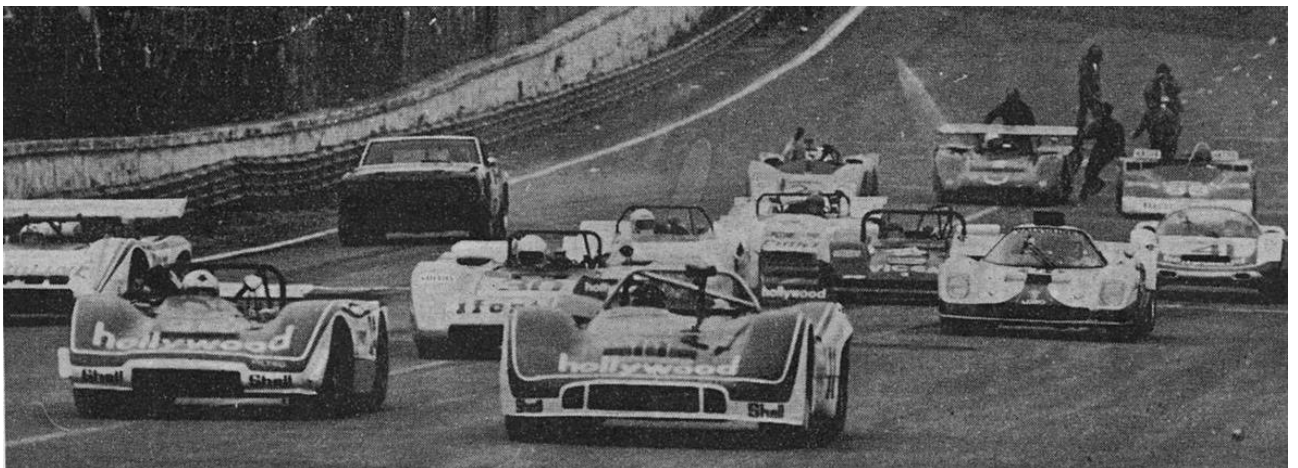
11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 – 3m28s3	48 Angi Munhoz Porsche 907 – 3m30s0	1 Antônio Carlos Avallone Avallone Chrysler – 3m33s0
94 Tite Catapani Lola T210 Ford – 3m37s9	30 Artur Bragantini Avallone Chrysler – 3m39s1	
3 Luiz Moura Brito Manta VW – 3m41s6 (NL)	37 Newton Pereira Heve P5 VW – 3m46s5	2 Kid Cabeleira Avallone Chrysler – 3m54s3

24 Valdeban Ribeiro Newcar II VW – 3m56s9	123 Marinho Antunes AC VW – 3m58s4	
88 Marcelo de Paoli Avallone Chrysler – 4m00s0 (NL)	3 Luiz Moura Brito Manta VW – 3m41s6	5 Adolfo Cilentto VW 2000 – 4m01s9 (NL)
32 Jacinto Tognato Puma VW – 4m14s2 (NL)	18 Eduardo Celidônio Fúria Chrysler – 4m14s2	
7 Biju Rangel Heve P5 VW – 4m21s6 (NL)	73 José Chateaubriand Manta FNM – 4m26s5 (NL)	77 Maurício Chulam Neto Heve P5 VW – 4m25s6
70 José Melkan NF VW – 5m35s3 (NL)	4 Clóvis Ferreira Porsche 910 – 5m40s7	
82 Ricardo Conde RCI Dodge – 7m08s9	69 Luiz Teleco Veiga Manta VW	

Se valendo da potência do seu carro e de largara na pole-position, Luiz Pereira Bueno disparou na frente sem dar qualquer chance para seus adversários e, na terceira volta, as três primeiras posições estavam definidas, com Luiz Pereira Bueno em primeiro, Tite Catapani em segundo, e Angi Munhoz em terceiro.

Um segundo pelotão foi formado por Artur Bragantini, Clóvis Ferreira, Eduardo Celidônio e Kid Cabeleira, posições que se mantiveram na bandeirada de chegada, com Luizinho tirando o pé, para vencer com menos de um segundo de diferença para seu companheiro de equipe, Catapani, com Munhoz em terceiro, com quase três minutos de atraso, os únicos a completarem as 10 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1972/93](#)



Largada da prova com Luiz Pereira Bueno e Tite Catapani assumindo a liderança

Com a realização dessa prova foi concluído o Campeonato Brasileiro de Carros Sport Importados (Divisão 6), que foi composto por três corridas: 1 - 01/05 – Tarumã; 2 – 03/09 – 500 Km de Interlagos (sem contagem de pontos para os pilotos estrangeiros); e 12/11 – Interlagos, sagrando-se campeão Luiz Pereira Bueno que venceu todas as provas.

P	PILOTO	Nº	CARRO	07/05/1972	03/09/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Luiz Pereira Bueno	11	Porsche 908/2	9	9	9	27
2º	Tite Catapani	94	Lola T210 Ford	6	0	6	12
3º	Marivaldo Fernandes	25	Alfa Romeo T33/3	0	6	0	6
4º	Clóvis Ferreira	4	Porsche 910	0	3	2	5
5º	Paulo Gomes	22	Ford GT 40	4	0	0	4
	Nilson Clemente	80	Avallone Ford	0	4	0	4
	Angi Munhoz	48	Porsche 907	0	0	4	4
8º	Sérgio Mattos	21	McLaren Ford	3	0	0	3
	Artur Bragantini	30	Avallone Chrysler	0	0	3	3
10º	Anísio Campos	12	Porsche 910	2	0	0	2
	Jayme Silva	26	Fúria Lamborghini	0	2	0	2
12º	Marinho Antunes	30	AC VW	1	0	0	1
	Fausto Pereira	72	Alfa Romeo GTA	0	1	0	1
	Eduardo Celidônio	18	Fúria Chrysler	0	0	1	1



Luiz Pereira Bueno

115 – 2ª ETAPA DO TORNEIO BRASILEIRO DE FÓRMULA 2

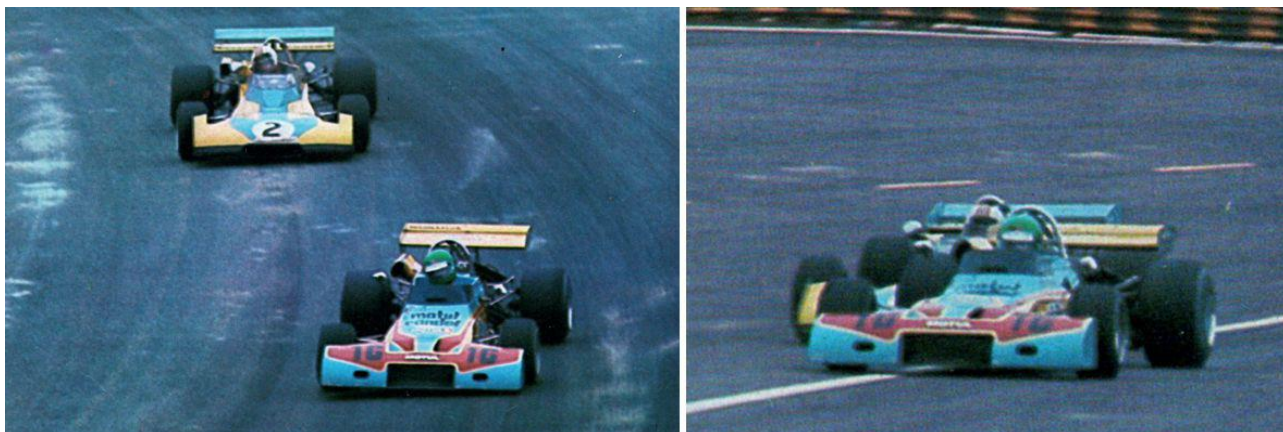
A terceira e última etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2, disputada no dia 12 de novembro, apresentou como principais novidades, o retorno de Clay Regazzoni, que estava correndo na África do Sul, e com isso, Francisco Lameirão ficou sem carro para disputar a etapa, e a mudança de carro por parte de Jean-Pierre Jaussaud, que substituiu Carlos Ruesch no Surtees nº 21, depois da aposentadoria do piloto argentino.

Na primeira sessão de treinos, na sexta-feira à tarde, a pista estava molhada e, por isso, apenas oito carros saíram dos boxes. Emerson Fittipaldi, Mike Hailwood e José Carlos Pace, mesmo com a pista escorregadia, conseguiram bons tempos, com Pace ficando com a melhor volta com o tempo de 2m58s2, ficando o inglês em segundo com 2m58s5, e Emerson logo atrás, com 2m59s0. Os outros pilotos que entraram na pista: Adamich, Dolhem, Jaussaud, Lunger e Regazzoni não obtiveram bons tempos.

Quando começava a fazer o reconhecimento da pista, por volta de 14:30 horas, Wilson Fittipaldi Jr. sofreu um acidente quando tangenciava a Curva do Laranja, o rolamento da ponta do semieixo esquerdo quebrou e com isso a roda se soltou, causando a rodopiada do brasileiro, que saiu da pista a bateu de frente com o guard-rail, tendo como consequência o monocoque completamente destruído, assim como a suspensão dianteira e as rodas. O piloto teve apenas uma luxação nos joelhos, mas tudo indicava que Wilsinho estava fora da prova, porém a equipe Rondel lhe emprestou um monocoque novo e, o restou foi a sua equipe virar a noite para colocar o carro em condições de competir. Em seguida, Wilsinho doou o chassi acidentado para a fábrica Heve, para que os irmãos Ferreirinha pudessem copiar o que fosse possível para a construção de seus carros.

Os treinos de sábado, não renderam nada para os pilotos devido ao péssimo estado da pista com as fortes chuvas que caíam, com um detalhe, os irmãos Fittipaldi não puderam treinar: Wilsinho porque seu carro não ficou pronto a tempo, e Emerson esperando seu novo motor que não tinha chegado da Inglaterra.

A grande jogada deles era conseguir transferir a prova de classificação para domingo cedo e, para isso, convenceram os Comissários Desportivos Amadeo Girão e Charles Naccache que se reuniram com os chefes de equipes e organizadores e, mesmo sob protestos dos estrangeiros, resolveram alterar o regulamento e marcar essa prova para domingo pela manhã.



Dois momento da disputa entre 18 Henri Pescarolo (Brabham BT38 Ford) e 2 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford)

Os estrangeiros acharam que a medida era antiesportiva e protestaram contra a decisão, mas os dirigentes brasileiros alegaram que não havia a segurança necessária para a realização da prova de classificação no sábado, muito embora tenham autorizado a classificação para as provas preliminares das Divisões 4 e 6.

Os chefes de equipes: Ron Dennis da Rondel, John Woodington da Space Racing, Sandro Angelieri da Arnold, e John Surtees do Tema Surtees, pareciam irredutíveis, depois que ficou claro que a alegada “falta de segurança” era apenas uma proteção a Emerson Fittipaldi que não pôde treinar.

O organizador da prova, Antônio Carlos Scavone informou que “Foi uma fantástica coincidência o fato de suspendermos o treino exatamente no dia em que o Emerson não treinou, é preciso que fique claro que a medida foi tomada pela falta de segurança e não para beneficiar este ou aquele piloto”. Por seu lado, John Surtees falava que: “O País que organiza uma corrida tem que se esforçar ao máximo para ser imparcial”.

Depois dos protestos a CBA informou que as alterações dos regulamentos particulares estão bem expressas no artigo 66 do CDI e, no caso de baseado em motivo de força maior de segurança, a decisão dos comissários desportivo (artigo 138), independe de consulta aos concorrentes. Depois de tudo isso, na manhã de domingo, todos foram para a pista treinar, e José Carlos Pace ficou com a pole-position com o tempo de 2m39s1, seguido por Emerson com 2m39s4, e Pescarolo com 2m39s6. Dave Morgan bateu violentamente seu carro contra o guard-rail na curva da junção, felizmente se maiores consequências físicas para o piloto, mas ficando sem condições de participar da prova. Depois de tanta confusão, o grid de largada ficou assim definido:

3 José Carlos Pace Surtees TS15 Ford – 2m39s1	1 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford – 2m39s4	16 Henri Pescarolo Brabham BT38 Ford – 2m39s6
15 Tim Schenken Brabham BT38 Ford – 2m40s0	14 Ronnie Peterson Brabham BT38 Ford – 2m40s1	

2 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford – 2m41s0	17 Bob Wollek Brabham BT38 Ford – 2m41s2	21 Jean-Pierre Jaussaud Surtees TS10 Ford – 2m41s6
8 Andrea de Adamich Surtees TS10 Ford – 2m41s9	19 James Hunt March 712M Ford – 2m43s3	
6 José Dolhem March 722 Ford – 2m43s6	9 Lian Duarte Surtees TS10 Ford – 2m43s7	5 Clay Regazzoni March 722 Ford – 2m44s0
7 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford – 2m45s6	12 Brett Lunger March 722 Ford – 2m46s5	
10 David Purley March 722 Ford – 2m47s6	11 Pedro Victor Delamare March 722 Ford – 2m47s9	22 Sílvio Montenegro March 722 Ford – 2m54s8

Na hora da formação do grid para a largada da primeira bateria, Emerson e Wilsinho fizeram questão de se colocarem na última fila, num sinal de protesto contra as acusações de tentativa de serem protegidos, principalmente contra alguns órgãos de imprensa que fizeram questão de afirmar que “os Fittipaldi queriam mudar a regra do jogo em benefício próprio”.



1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69C Ford), 2 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford), e 3 – José Carlos Pace (Surtees TS15 Ford)

Depois de tanta confusão, os dirigentes não tiveram coragem de tomar novas decisões e o que se viu, quando foi baixada a bandeira de largada, foi Emerson Fittipaldi passando um a um os concorrentes que iam à sua frente, para completar a primeira volta na quinta posição, com José Carlos Pace em primeiro, abrindo vantagem para dos demais, até que na terceira volta se partiu a correia da bomba d’água do motor do seu carro na curva do Laranja, forçando o piloto a entrar nos boxes para fazer o reparo e retornar na última posição e no seu retorna da pista, foi registrando as melhores voltas, até estabelecer o recorde de 2m37s9.

Voltando ao desenrolar da corrida, a primeira volta foi completada com Pace em primeiro, Pescarolo em segundo, Hailwood em terceiro, Schenken em quarto, e Emerson em quinto. Na segunda volta, o campeão mundial tinha assumido o terceiro lugar, que seria segundo depois da parada nos boxes de Pace. Pouco depois, Hailwood recuperou a posição de Emerson. Clay Regazzoni, que havia retornado da África do Sul, chegou a ocupar a sexta posição, mas o rendimento do seu carro foi piorando e ele teve que se contentar apenas com o nono lugar. Pescarolo recebeu a bandeirada da vitória em primeiro com menos de um segundo de vantagem para Hailwood, com Emerson em terceiro, Schenken em quarto, Wilsinho em quinto em boa recuperação, Hunt em sexto, Adamich em sétimo, e Jaussaud em oitavo.



5 – Clay Regazzoni (March 722 Ford), 8 – Andrea de Adamich (Surtees TS10 Ford), 19 – James Hunt (March 712M Ford)

Para a segunda bateria não alinhou Ronnie Peterson, decepcionado com o baixo rendimento do seu carro que lhe garantiu apenas a 15ª colocação.

A segunda bateria tinha na primeira fila Henri Pescarolo, Mike Hailwood e Emerson Fittipaldi, enquanto José Carlos Pace largava apenas na 15ª posição devido aos problemas enfrentados na primeira bateria.

Emerson fez uma ótima largada e assumiu a ponta, com Hailwood grudado na sua traseira, enquanto Henri Pescarolo teve a embreagem quebrada, sendo forçado a abandonar completando apenas uma volta.

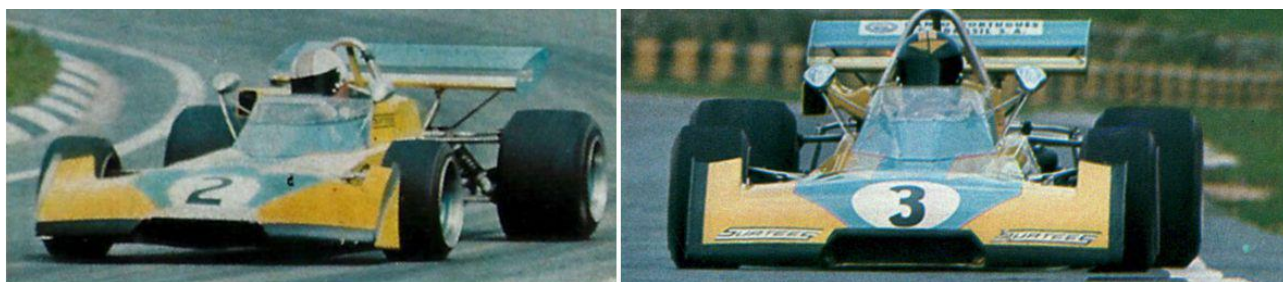
Wilsinho, Schenken e Regazzoni corriam atrás dos dois líderes, pelotão que logo teve um novo participante, Bob Wollek. Pouco depois o motor do carro de Wilsinho perdeu potência fazendo com que o brasileiro fosse ultrapassado indo parar num distante nono lugar.

José Carlos Pace vinha recuperando posições, com Emerson mantendo a ponta até a nona volta, quando seu carro apresentou um defeito na ignição na Curva do Laranja, obrigando o campeão mundial a se retirar da prova. Com isso, Hailwood assumiu a ponta, mas foi superado por Pace no retão, na última volta.

Pace venceu com três segundos de vantagem para Hailwood, com Schenken em terceiro, Wollek em quarto e Regazzoni em quinto.

Na soma de tempos Hailwood ficou em primeiro, Schenken em segundo, Regazzoni em terceiro, Hunt em quarto, Jaussaud em quinto, e Wilsinho em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/94](#)

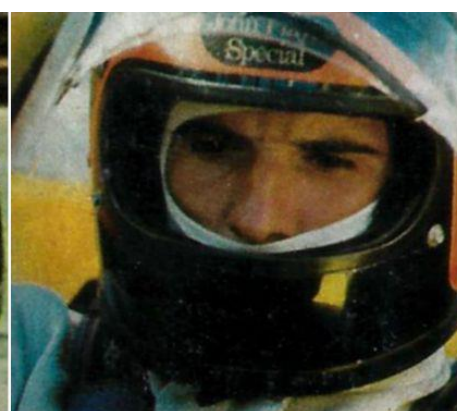


2 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford) e 3 – José Carlos Pace (Surtees TS15 Ford)

116 –TORNEIO BRASILEIRO DE FÓRMULA 2

Disputadas as três etapas, o torneio teve o seguinte resultado:

P	PILOTO	PAÍS	Nº	CARRO	29/10/1972	05/11/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Emerson Fittipaldi	BRA	1	Lotus 69 Ford	9	6	0	15
2º	Mike Hailwood	ING	2	Surtees TS10 F	0	4	9	13
3º	Tim Schenken	AUS	15	Brabham BT38 Ford	6	0	6	12
4º	José Carlos Pace	BRA	3	Surtees TS15 Ford	0	9	0	9
5º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	7	Brabham BT38 Ford	4	3	1	8
6º	James Hunt	ING	19	March 712M Ford	2	0	3	5
7º	Clay Regazzoni	SUI	5	March 722 Ford	0	0	4	4
8º	Andrea de Adamich	ITA	8	Surtees TS 10 Ford	3	0	0	3
9º	Bob Wollek	FRA	17	Brabham BT38 Ford	0	2	0	2
	Jean-Pierre Jaussaud	FRA	21	Surtees TS10 F	0	0	2	2
11º	David Purley	ING	10	March 722 Ford	1	0	0	1
	José Dolhem	FRA	6	March 722 Ford	0	1	0	1



Emerson Fittipaldi

117 – IV ETAPA DO CAMPEONATO CAMPEONATO GAÚCHO DE 1972

A quarta e última etapa do Campeonato Gaúcho de Carros Turismo Divisão 3 de 1972 foi disputada no dia 19 de novembro, como preliminar da etapa final do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, no Autódromo de Tarumã.

Participaram da prova 28 carros e na prova de classificação a pole-position ficou com Pedro Carneiro Pereira no seu Chevrolet Opala de 6 cilindros, ficando em segundo Afonso Iglesias (Opala 4 cilindros) e em terceiro Leonel Friedrich (VW 1600), com o grid de largada ficando assim composto:

22 Pedro Carneiro Pereira Chevrolet Opala (D) – 1m20s37	85 Afonso Iglesias Chevrolet Opala (C)- 1m21s91	43 Leonel Friedrich VW Sedan 1600 (B) – 1m22s56
8 Lino Reginatto VW Sedan 1600 (B) – 1m23s27	42 Raffaele Rosito VW Sedan 1600 (B) – 1m23s33	
5 Edgar Echel VW Sedan 1600 (B) – 1m24s89	78 Voltaire Castilhos Chevrolet Opala (D) – 1m25s49	81 José Paulo Chies FNM 2150 (C) – 1m26s73
70 Vitor Mottin VW Sedan 1600 (B) – 1m27s20	4 Raul Machado VW Sedan 1600 (B) – 1m27s96	

9 Emílio Boeckel VW Sedan 1600 (B) – 1m28s92	91 João Schmidt Chevrolet Opala (D) – 1m30s13	65 Abílio Weiand Ford Corcel (A) – 1m39s17
32 José Asmuz Chevrolet Opala (C) – 1m30s32	15 Ervino Einsfeld Ford Corcel (A) – 1m31s32	
86 Sady Abê Simca Tufão (C) – 1m31s38	20 Luiz Gustavo Oliveira VW Sedan 1600 (B) – 1m31s66	21 Ernani De Bacco Ford Corcel (A) – 1m31s95
30 Décio Michel Ford Corcel (A) – 1m32s43	31 Paulo Nienaber Ford Corcel (A) – 1m33s34	
90 Antônio Alceu Ribeiro Ford Corcel (A) – 1m34s45	12 Ricardo Trein VW Sedan 1600 (B) – 1m34s99	68 Breno Job Freire Ford Corcel (A) – 1m35s12
80 Fernando Moser VW Sedan 1600 (B) – 1m36s84	18 Ayrton de Carvalho VW Sedan 1600 (B) – 1m40s06	
7 Arnaldo Fossá VW Sedan 1600 (B)	73 Maurício Rosemberg VW Sedan 1300 (A)	1 Roberto Giordani Ford Corcel (A)

Pedro Carneiro Pereira assumiu a ponta seguido por Afonso Iglesias ocorrendo logo atrás dos dois, uma pega muito interessantes entre os VW 1600 de Leonel Friedrich, Lino Reginatto e Raffaele Rosito.

Depois que Carneiro e Iglesias terem que recorrer aos boxes se atrasando, a luta entre os três “Fuscas” passou a ser pela liderança, principalmente entre Friedrich e Reginatto que disputavam a conquista do campeonato da classe “B”, pois Rosito acabou abandonando a prova.

Comi isso, Leonel Friedrich venceu, com Lino Reginatto em segundo, o que garantiu o título desse piloto.

Na classe “A”, até 1.300 cc, venceu Abílio Weiand, seguido por Décio Michel, com o título ficando com Abílio, cabendo a Michel o vice-campeonato.



14 – Luiz Gustavo Oliveira (VW 1600) e 86 – Sady Abê (Simca Tufão)

Com o atraso de Iglesias, a vitória e o título da classe “B” dos carros de 1.601 a 3.000 cc ficou com José Asmuz, e o vencedor da classe “D” acima de 3.001 cc, foi João Roberto Schmidt, mas o título ficou com Pedro Carneiro Pereira.

[Ver RESULTADOS 1972/95](#)

O campeonato gaúcho de Turismo Divisão 3 foi composto por quatro etapas: 1 – 09/04 – Tarumã; 2 – 16/07 – 500 Quilômetros de Porto Alegre; 3 – 07/10 – 12 Horas de Porto Alegre; e 4 – 19/11 – Tarumã, e apresentou o seguinte resultado:

Classe “D” – acima de 3.001 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	09/04/1972	16/07/1972	07/10/1972	19/11/1972	TOTAL
1º	Pedro Carneiro Pereira	22	Chevrolet Opala	9	0	9	4	22
2º	Ismael Chaves	22	Chevrolet Opala	0	0	9	0	9
	João Roberto Schmidt	91	Chevrolet Opala	0	0	0	9	9
4º	Júlio Tedesco	91	Chevrolet Opala	6	0	0	0	6
	Voltaire Castilhos	78	Chevrolet Opala	0	0	0	6	6



Pedro Carneiro Pereira

Classe “C” – de 1.601 a 3.000 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	09/04/1972	16/07/1972	07/10/1972	19/11/1972	TOTAL
1º	José Asmuz	32	Chevrolet Opala	4	9	9	9	31
2º	Alfredo Oliveira	32	Chevrolet Opala	0	9	9	0	18
3º	Sady Abê	86	Simca Tufão	6	0	0	6	12
4º	Arino Panato	81	FNM 2150	9	0	0	0	9
5º	Valter Schunck	34	Simca Tufão	0	6	0	0	6
	Mauro Galicho	34	Simca Tufão	0	6	0	0	6
7º	Afonso Iglesias	85	Chevrolet Opala	0	0	0	4	4
8º	José Paulo Chies	81	FNM 2150	0	0	0	3	3



José Asmuz

Classe “B” – de 1.301 a 1.600 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	09/04/1972	16/07/1972	07/10/1972	19/11/1972	TOTAL
1º	Lino Reginatto	8	VW 1600	9	2	4	6	21
2º	Leonel Friedrich	43	VW 1600	0	0	9	9	18
3º	Ayrton de Carvalho	18	VW 1600	0	9	0	2	11
4º	Arnaldo Fossá	7	VW 1600	0	4	2	4	10
5º	Benoni de Carvalho	18	VW 1600	0	9	0	0	9
	Raffaele Rosito	43	VW 1600	0	0	9	0	9

7º	Raul Machado	4	VW 1600	0	3	6	0	9
8º	Ricardo Trein	12	VW 1600	1	4	0	3	8
9º	Edgar Echel	36	VW 1600	0	6	1	0	7
	Joel Echel	36	VW 1600	0	6	1	0	7
11º	Emílio Boeckel	9	VW 1600	6	0	0	0	6
	Bruno D'Almeida	34	VW 1600	0	0	6	0	6
	Sérgio Noronha	34	VW 1600	0	0	6	0	6
14º	Denis Reginatto	8	VW 1600	0	2	4	0	6
15º	Vitor Mottin	70	VW 1600	2	0	3	1	6
16º	Fernando Moser	80	VW 1600	4	0	0	0	4
	Aires Scavone	4	VW 1600	0	4	0	0	4
	Elemar Veit	8	VW 1600	0	0	4	0	4
19º	Roberto Peter	62	VW 1600	3	0	0	0	3
	Antônio Luft	70	VW 1600	0	0	3	0	3
21º	Victor Steyer	7	VW 1600	0	0	2	0	2



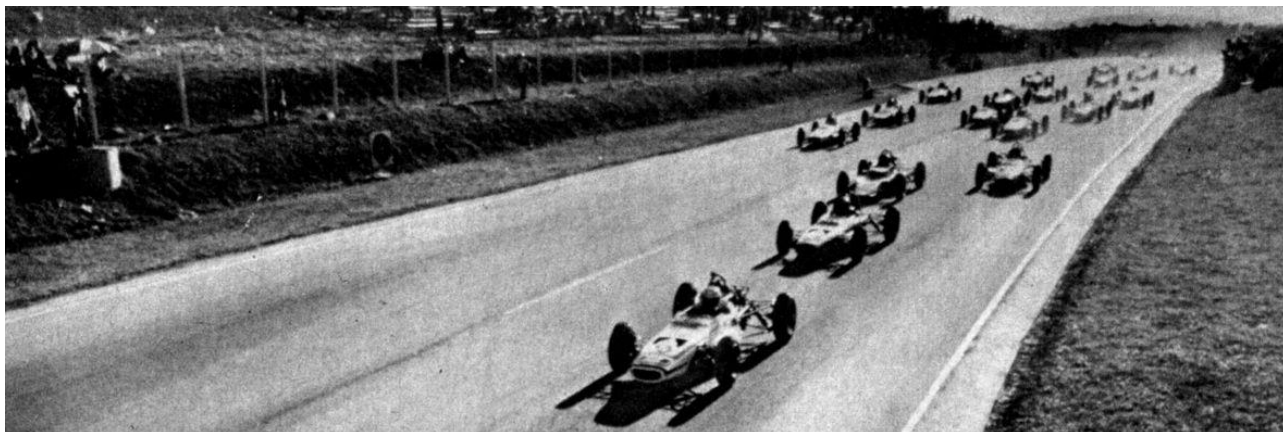
Lino Reginatto

Classe "A" – até 1.300 cc:

P	PILOTO	Nº	CARRO	09/04/1972	16/07/1972	07/10/1972	19/11/1972	TOTAL
1º	Abílio Weiland	65	Ford Corcel	0	9	4	9	22
2º	Décio Michel	30	Ford Corcel	9	6	0	6	21
3º	Maurício Rosemberg	73	VW 1300	1	3	9	0	13
4º	José Luiz Madrid	65	Ford Corcel	0	9	4	0	13
5º	Moacir Rosemberg	73	VW 1300	0	3	9	0	12
6º	Antônio Alceu Ribeiro	90	Ford Corcel	0	0	6	4	10
7º	Paulo Nienaber	31	Ford Corcel	6	0	0	1	7
8º	Elói Heinz	30	Ford Corcel	0	6	0	0	6
	Ubirajara Sfogia	90	Ford Corcel	0	0	6	0	6
10º	Paulo Hoerlle	88	DKW Vemag	2	4	0	0	6
	Roberto Giordani	88	DKW Vemag	0	4	0	2	6
12º	Jorge Luiz Rodrigues	44	Ford Corcel	3	0	2	0	5
13º	Breno Job Freire	68	Ford Corcel	4	0	0	0	4
14º	Henry Dias	38	VW 1300	0	0	3	0	3
	Paulo Miranda Gonçalves	38	VW 1300	0	0	3	0	3
	Ernani De Bacco	19	Ford Corcel	0	0	0	3	3
17º	Voltaire Moog	44	Ford Corcel	0	0	2	0	2

118 – IV ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE - TARUMÃ

A quinta e última etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade, ou Fórmula Ford, foi disputada no dia 19 de novembro, em Tarumã, com o título de campeão já decidido em favor do gaúcho Clóvis de Moraes, mas a disputa pelo vice-campeonato continuava em aberto, com Alex Dias Ribeiro e Francisco Lameirão empatados com 13 pontos cada um.



A largada da prova, com Alex Dias Ribeiro e Clóvis de Moraes se destacando dos demais

Na prova de classificação, Alex Dias Ribeiro ficou com a pole-position, estabelecendo um novo recorde para a categoria, com o tempo de 1m16s23, média de 142,432 km/h. Clóvis de Moraes ficou com o segundo tempo, com 1m16s25, e Francisco Lameirão com o terceiro com 1m17s41, ficando assim formado o grid de largada:

9 Alex Dias Ribeiro Bino F-Ford – 1m16s23	22 Clóvis de Moraes Bino F-Ford – 1m16s25	14 Francisco Lameirão Bino AH F-Ford – 1m17s41
11 Cláudio Mueller Berte F-Ford – 1m17s41	12 Francisco Feoli Bino F-Ford – 1m17s64	
5 Pedro Carneiro Pereira Bino F-Ford – 1m17s87	2 Enio Sandler Bino F-Ford – 1m18s06	83 Carlos Berta Bino F-Ford – 1m18s18
4 Alfredo Oliveira Bino F-Ford – 1m18s43	13 Amedeu Ferri Bino F-Ford – 1m18s87	
10 José Lotfi Bino F-Ford – 1m18s87	24 Luiz Tadeu Razia Bino F-Ford – 1m18s97	34 Ricardo Di Loreto Bino F-Ford – 1m19s04
1'6 Gastão Werlang Bino F-Ford – 1m19s68	81 Jayme Levy Bino F-Ford – 1m20s20	
35 Breno Fornari Bino F-Ford – 1m20s71	1 Fernando Onófrío Bino F-Ford – 1m21s15	7 Walter Holzhey Bino F-Ford – 1m23s72

17
Paulo Prates Fº
Bino F-Ford – 1m24s86

Paulo José Farias
Bino F-Ford
Bino F-Ford (NL)

48
Sérgio Blauth
Bino F-Ford

73
José Chateaubriand
Bino F-Ford

Alex de Clóvis largaram na frente, seguidos por Lameirão, Sandler e Feoli, e ao chegar na curva do Laço, Alfredo Oliveira derrapou e bateu com a roda traseira do lado esquerdo no guard-rail, quebrando o semieixo e abandonando a prova.

Na segunda volta Pedro Carneiro Pereira perdeu a carenagem na curva 1, levantada pelo vento, fazendo com que o piloto entrasse nos boxes, quando foi colocada a carenagem do carro de Alfredo Oliveira no seu carro, com o piloto retornando depois de perder doze voltas.



12 – Francisco Feoli, 34 – Ricardo Di Loreto, e 4 – Alfredo Oliveira

Na quarta volta Enio Sandler rodou numa poça de óleo e foi ultrapassado por Cláudio Mueller, Francisco Lameirão, Francisco Feoli e Carlos Berta.

José Pedro Chateaubriand que estreava o seu “Chatô-Especial”, com uma carroceria semelhante ao March 712 e motor inclinado, teve problemas de embreagem, mas continuou na pista para testar no novo carro, mas o carro começou a superaquecer o obrigando a abandonar a prova.

Na sétima volta, Clóvis conseguiu ultrapassar Alex, mas duas voltas depois as posições retornaram à condição anterior.

Breno Fornari, andando no final do pelotão, teve o acelerador bloqueado ao entrar na curva 1 indo direto de encontro com o guard-rail, ficando fora da prova.

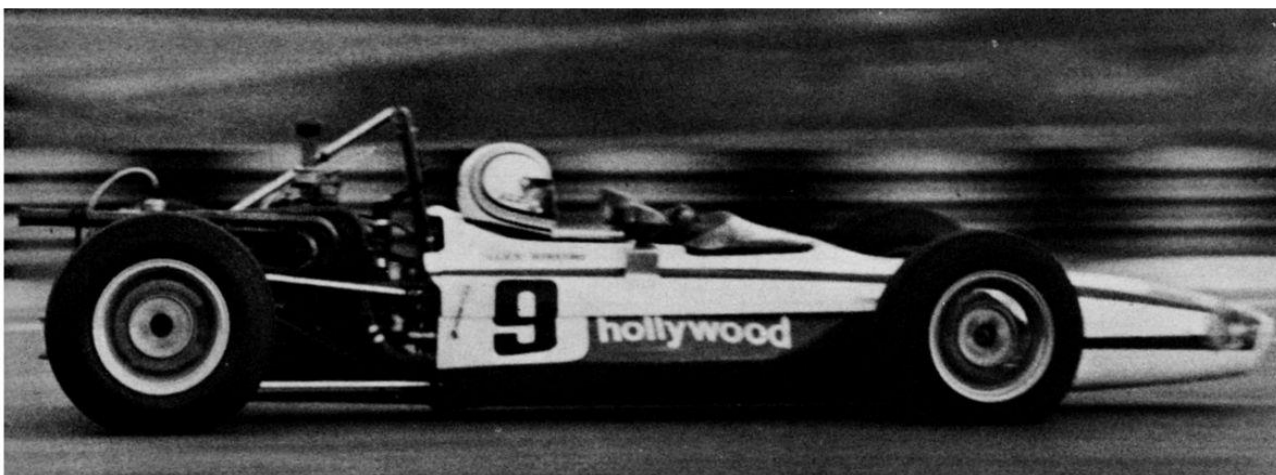
Depois de 20 voltas, Alex recebeu a bandeirada da vitória, com pouco mais de 2/10 de segundo de vantagem para Clóvis, seguidos por Mueller, Feoli, Lameirão, Sandler, Razia, Blauth, Lotfi e Di Loreto.

Na segunda bateria, Alex e Clóvis continuaram disputando a ponta, com Sandler e Lameirão disputando o terceiro lugar. Mueller, que ocupava a quinta posição, ultrapassou Lameirão na oitava volta e três voltas depois foi a vez de Pedro Carneiro Pereira também passar pelo paulista, cujo carro perdia rendimento a olhos vistos, até na 15ª volta recuperar a posição.

Ao final da bateria, Alex ficou em primeiro, Clóvis em segundo e depois Sandler, Mueller, Lameirão, Carneiro, Berta, Lotfi e Di Loreto.

Pela soma de tempos das duas baterias, Alex ficou em primeiro, Clóvis em segundo, Mueller em terceiro, Lameirão em quarto, Sandler em quinto, e Lotfi em sexto.

Ver RESULTADOS 1972/96



Alex Dias Ribeiro vencedor da prova

119 –CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE – FÓRMULA FORD

O Campeonato Brasileiro de Velocidade, disputado pela Fórmula Ford, teve cinco etapas: 1 – 09/04 – Tarumã; 2 – 21/05 – Curitiba; 3 – 11/06 – Tarumã; 01/10 – Interlagos; 19/11 – Tarumã, e apresentou o seguinte resultado:

P	PILOTO	Nº	UF	09/04/1972	21/05/1972	11/06/1972	01/10/1972	19/11/1972	TOTAL
1º	Clóvis de Moraes	22	RS	9	9	6	9	6	39
2º	Alex Dias Ribeiro	9	DF	0	4	9	0	9	22
3º	Francisco Lameirão	14	SP	6	0	4	4	3	17
4º	Cláudio Mueller	11	RS	0	6	0	0	4	10
5º	José Lotfi	10	SP	0	2	0	6	1	9
6º	Enio Sandler	2	RS	3	0	3	0	2	8
7º	José Luiz de Marchi	8	RS	4	1	0	0	0	5
8º	José Moares Neto	47	RJ	0	0	2	3	0	5
9º	Angi Munhoz	48	SP	0	3	0	0	0	3
10º	Pedro Carneiro Pereira	5	RS	2	0	0	0	0	2
	Luiz Tadeu Razia	24	RS	0	0	0	2	0	2
12º	Alfredo Oliveira	4	RS	1	0	0	0	0	1
	Roberto Ferrareto	82	SP	0	0	1	0	0	1
	Ricardo Di Loreto	34	SP	0	0	0	1	0	1



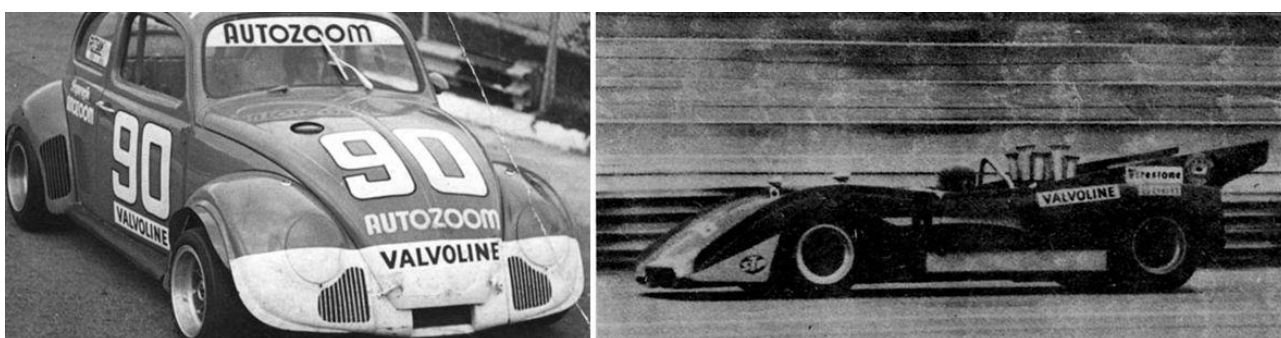
Clóvis de Moraes

120 – I ETAPA DA COPA BRASIL - INTERLAGOS

A Copa Brasil de 1972, organizada pelo Avallone Motor Clube, foi dividida em três categorias: Turismo Divisão 3, Sport e Protótipos Nacionais Divisão 4, e Sport Importado, Divisão 6, sendo a última a categoria principal, com a participação de pilotos estrangeiros.

A primeira prova da primeira etapa, disputada no sábado, 09/12/1972, foi marcada por um interessante duelo entre Os VW 1600 de Luiz Teleco Veiga e Armando Andreoni durante as 8 voltas, com Teleco vencendo com apenas 2 metros de vantagem para Andreoni. Newton Pereira liderou as duas primeiras voltas, mas acabou parando quando um pneu estourou na curva 2. O terceiro foi Edson Yoshikuma, o quarto Fábio Crespi (Opala), o quinto Júlio Caio Marques, e o sexto Ney Faustini.

A segunda prova foi disputada por dez carros da categoria Sport e Protótipos de fabricação nacional, Divisão 4, com o mineiro Luiz Carlos "Kid Cabeleira" Fonseca liderando a prova no seu Avallone Chrysler até faltarem apenas duas voltas para o final de prova, quando o carro começou a ratear, perdendo desempenho. Pedro Victor Delamare (Avallone Chevrolet) vinha recuperando terreno depois de largar na última posição do grid e acabou superando Fonseca, para vencer a prova, completando as 8 voltas de 25m13s8. Jan Balder (Avallone Chrysler), também superou Fonseca, terminando em segundo com 25m38s3. Fonseca foi o terceiro com 25m44s4. O quarto colocado Camillo Christóforo (Fúria Chrysler), o quinto Antônio Meirelles (Heve P5 VW), e o sexto Luiz Alberto do Casal (Manta VW).



90 – Luiz Teleco Veiga (VW 1600) vencedor da prova de Turismo Divisão 3, e 84 – Pedro Victor Delamare (Avallone Chevrolet) vencedor da prova de Sport e Protótipos Nacionais Divisão 4

Para a prova principal, dos carros Sport Importados, Divisão 6, o Avallone Motor Clube trouxe para o Brasil seis pilotos e sete carros, sendo um deles, um Porsche 917K, entregue a Wilson Fittipaldi Jr.

Os pilotos estrangeiros foram: Willy Kahusen, da Alemanha (Porsche 917/10), Andrea de Adamich, da Itália (Alfa Romeo 33TT3), Geoff Loos, da Alemanha (McLaren M8D Chevrolet), Franz Pech, da Alemanha (Porsche 917/10), Albert Pfuhl, da Alemanha (Porsche 903/3), e Siegfried Rieger, da Alemanha (McLaren M8C Chevrolet).

A esses pilotos, se juntaram, além de Wilson Fittipaldi Jr, Francisco Lameirão no Porsche 907 de Angi Munhoz, Jan Balder no Avallone Chrysler de fábrica, e Renato Peixoto, de Petrópolis, no seu protótipo Reppe Ford.

Wilson Fittipaldi Jr. não pôde participar da prova de classificação, e Willy Kahusen ficou com a pole-position com o tempo de 2m46s5, ficando em segundo Andrea de Adamich (2m46s9), em terceiro Fran Pech (2m55s5) e em quarto Geoff Loos (2m55s9).

Largando na pole-position e se valendo da maior potência do motor do seu carro, Willi Kahusen largou na ponta e liderou as 15 voltas de prova, sem dar chance para seus adversários.

Desde a primeira volta, começou uma acirrada disputa pelo segundo lugar entre Andrea de Adamich e Wilson Fittipaldi Jr., com o brasileiro completando a primeira volta à frente. Na segunda volta, caiu um aerofólio de alumínio que tinha sido adaptado no carro de brasileiro, permitindo que Adamich forçasse passagem no miolo do circuito, até que na última volta o italiano tendo a ultrapassagem na curva do Sargento, quando os dois chegaram a ficar emparelhados, mas o esforço de Adamich cobrou seu preço, rodando e ficando fora da disputa, mas mesmo assim terminou em terceiro.

Geoff Loos com seu McLaren Chevrolet se manteve sempre em quarto. Francisco Lameirão, mesmo com um carro menos potente, se manteve em quinto até a 7ª volta, quando teve queimada uma válvula do motor, sendo forçado a abandonar.

Com esse abandono, Franz Pech herdou a posição, com apenas esses completando as 15 voltas da prova, com Albert Pfuhl, Renato Peixoto e Siegfried Rieger terminando a prova nessa ordem, com duas voltas de desvantagem.

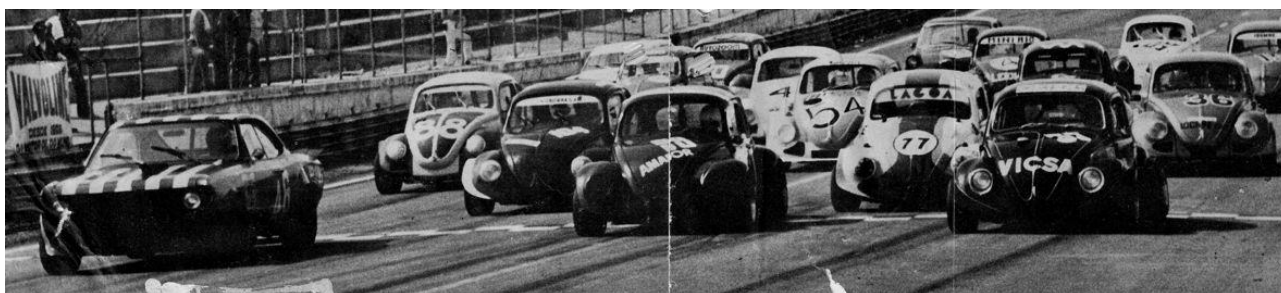
Ver RESULTADOS 1972/97



Willy Kahusen (Porsche 917/10) vencedor da 1ª Etapa da Copa Brasil

121 – II ETAPA DA COPA BRASIL - INTERLAGOS

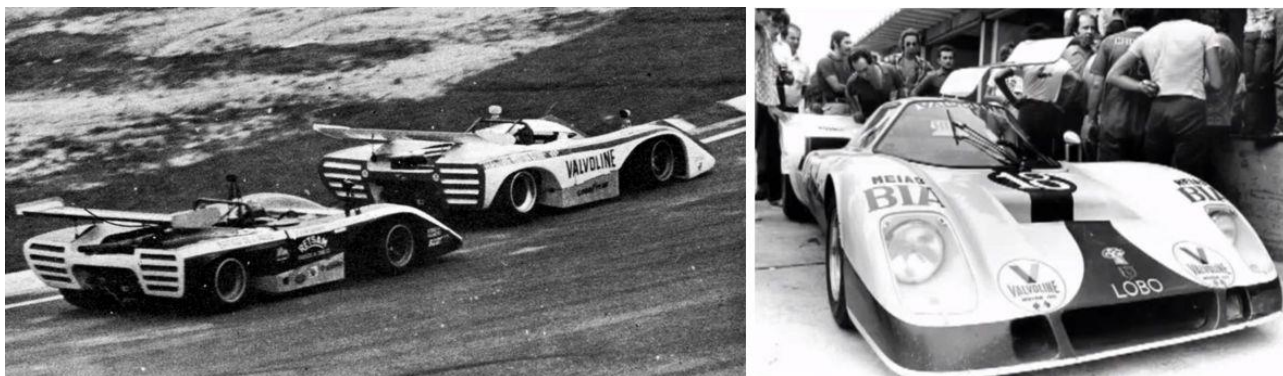
No domingo foi disputada a segunda etapa da Copa Brasil, que mais uma vez foi iniciada com a disputa da Categoria Turismo Divisão 3 que, que teve o carioca Fábio Crespi pilotando um Opala de 6 cilindros, vencendo de ponta a ponta, completando as 8 voltas em 29m19s2. A melhor disputa da prova foi entre Júlio Caio Marques, Plínio Riva Giosa, Jozil José Garcia, Amândio “Gigante” Ferreira, e Ricardo Di Loreto que terminaram nessa ordem, Newton Pereira e Luiz “Teleco Veiga”, considerados favoritos, não terminaram a prova com os motores dos seus carros fundidos .



Largada da prova da categoria Turismo Divisão 3

A prova da Divisão 4, que reunia os carros Sport e Protótipos de fabricação nacional, teve a participação de dez carros. Iniciada a corrida, Pedro Victor Delamare e Luiz Carlos “Kid Cabeleira” Fonseca assumindo a liderança, com Delamare registrando a melhor volta da prova, mas abandonando depois de quatro voltas.

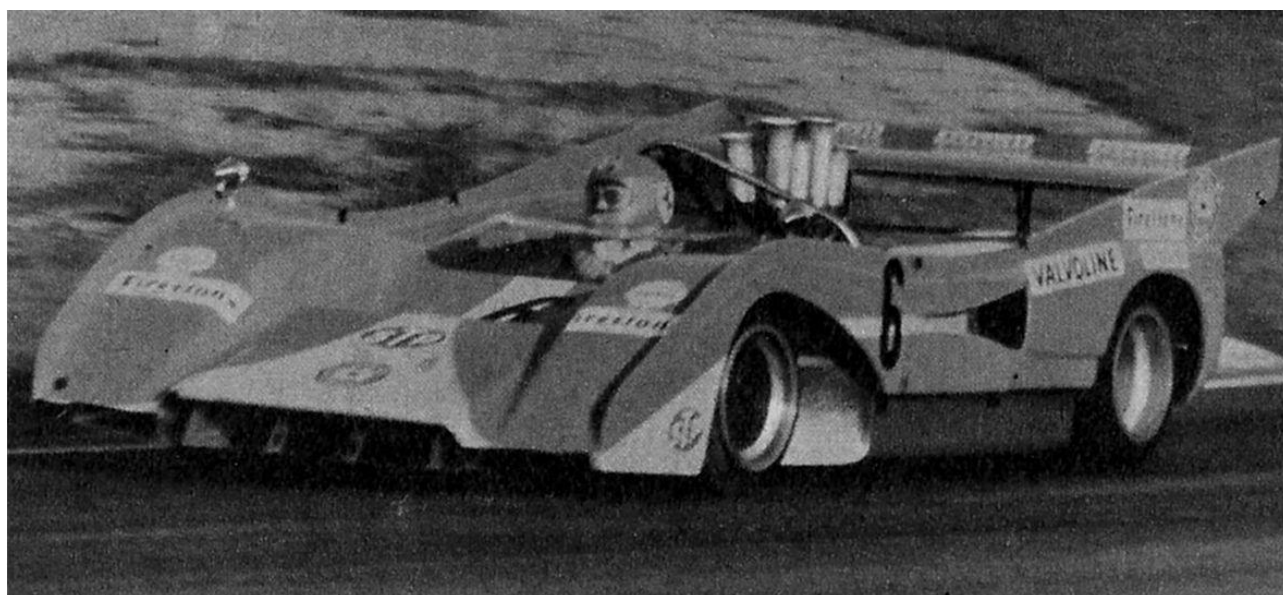
Fonseca enfrentou problemas e perdeu muito tempo nos boxes. Com a saída dos dois, Jan Balder assumiu a ponta, mas enfrentou problemas de carburação e perdeu desempenho e, com isso, Camillo Christóforo assumiu a liderança para vencer a prova completando as 8 voltas em 26m32s1, com 37 segundo de vantagem para Antônio Meirelles que correu com um carro com potência bem menor. O terceiro foi Valdeban Ribeiro, o quarto Luiz Alberto do Casal, o quinto Jan Balder, e o sexto Roberto Ferrareto.



À esquerda, disputa entre Jan Balder (Avallone Chrysler) e Pedro Victor Delamare (Avallone Chevrolet) e, à direita, Camillo Christóforo (Fúria Chrysler) vencedor da categoria Sport e Protótipos Nacionais

A prova principal, com a participação dos estrangeiros, já começou com sérios problemas, quando dois dos favoritos, Willy Kahusen e Andrea de Adamich não puderam largar, pois tiveram os motores dos seus carros fundidos. Assim, apenas sete carros se apresentaram para a largada com a disputa pela vitória ficando resumida a Wilson Fittipaldi Jr. e Geoff Loos. Wilsinho largou na frente e manteve uma liderança tranquila até que na terceira volta, por defeito no alinhamento da direção do seu carro, passou a ter um pneu excessivamente desgastado, perdendo dirigibilidade. Wilsinho ainda conseguiu se manter na frente até a sétima volta, quando não teve condições de segurar Geoff Loos que foi para a frente, para vencer a prova, com 8 segundos de vantagem para Wilsinho. O terceiro foi Albert Pfuhl, com uma volta de atraso, o quarto Siegfried Rieger, e o quinto Jan Balder, os únicos a receberem a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1972/98](#)



Geoff Loos (McLaren M8D Chevrolet)

122 – IV ETAPA DO TORNEIO NORTE-NORDESTE – AUTÓDROMO DE FORTALEZA

A quarta e última etapa do Torneio Norte-Nordeste de Automobilismo, foi disputada no dia 10 de dezembro, com o título de “Cem Milhas de Fortaleza”, em duas baterias de 35 voltas cada uma, num circuito de 2.400 metros, totalizando 168 quilômetros.

Na prova de classificação, Arialdo Pinho, ao volante do Protótipo Onça III VW, ficou com a pole-position, com o tempo de 1m14s4 e, iniciada a corrida, tomou a ponta, seguido pelo Opala do pernambucano Armando da Fonte. Porém a liderança dos dois durou pouco, com ambos abandonando com problemas de transmissão.

Com os abandonos, Carlos Medrado assumiu a ponta com seu VW com motor de 2000 cc, seguido pelo Karmann Ghia do cearense Roberto Fiuza, que tinha condições de se sagrar campeão. O líder do campeonato, Antônio Cirino, fez uma corrida à base de regularidade, se mantendo na terceira colocação.

Medrado venceu as duas baterias, sempre com Fiuza em segundo, com os dois sendo os únicos a completarem as 70 voltas de prova. Cirino foi o terceiro, Ivan Cravo o quarto e Gilvan Machado o quinto.

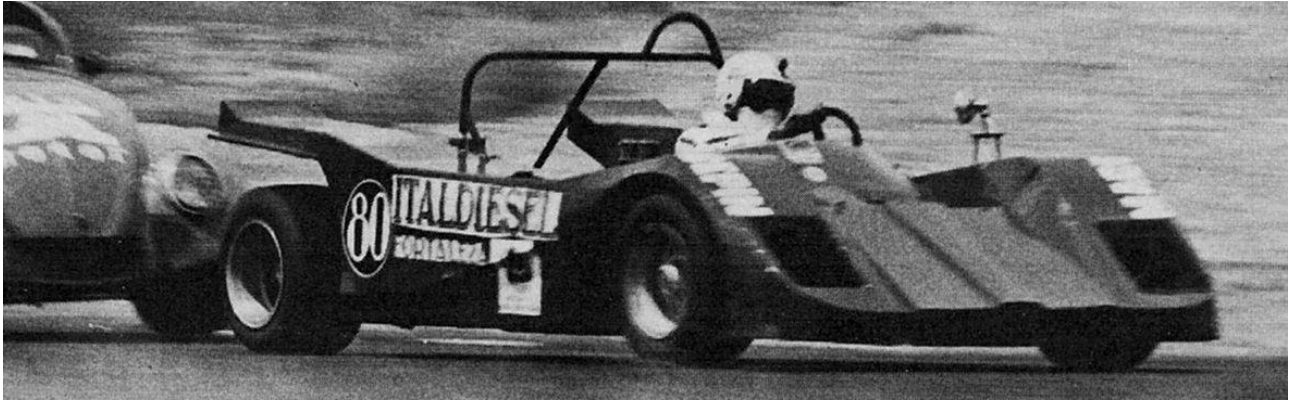
Ver RESULTADOS 1972/99



A largada da prova

Com a realização das quatro etapas (27/02 em Fortaleza; 28/08 – Fortaleza; 22/10 – Salvador; e 10/12 – Fortaleza), apresentou o seguinte resultado:

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	27/02/1972	20/08/1972	22/10/1972	10/12/1972	TOTAL
1º	Antônio Cirino	CE	80	Cirino Spyder VW	9	3	0	4	16
2º	Roberto Fiuza	CE	34	Karmann Ghia VW	0	6	4	6	16
3º	Carlos Medrado	BA	57	VW Sedan 2000	0	0	2	9	11
4º	Armando da Fonte	PE	6	Chevrolet Opala	0	9	0	0	9
	Arialdo Pinho	CE	3	Onça III VW	0	0	9	0	9
6º	Gilvan Machado	PE	7	VW Sedan 1800	4	2	0	2	8
7º	João Quevedo	CE	11	Karmann Ghia VW	6	0	0	0	6
	José Luiz Bastos	BA	72	Puma VW	0	0	6	0	6
9º	Joca Ferraz	PE	8	VW Sedan TC	0	4	0	0	4
10º	Luiz Mendonça Fº	BA	99	Elva II Spyder VW	3	0	0	0	3
	Rômulo Cavalcanti Fº	PE	4	VW Topo Gigio	0	0	3	0	3
	Otávio Cravo	BA	2	Elva II Spyder VW	0	0	0	3	3
13º	Everaldo Teles	CE		Chevrolet Opala	2	0	0	0	2
14º	Arthur Silva	PE	12	Lorena VW	0	1	0	0	1
	Raimundo Santana	BA	18	VW Sedan 1700	0	0	1	0	1
	Roberto Da Fonte	PE	77	Chevrolet Opala	0	0	0	1	1



Antônio Cirino

123 –III ETAPA DA COPA BRASIL - INTERLAGOS

Com um final melancólico, a Copa Brasil foi encerrada no dia 17 de dezembro, com a disputada das três categorias: Turismo, Sport e Protótipos Nacionais, e Sport Importados.

A prova da categoria Turismo Divisão 3 teve a participação 14 carros, embora 22 carros tenham participado da prova de classificação. Edson Yoshikuma ficou com a pole-position, tendo ao seu lado na primeira fila do grid de largada o Opala de Luiz Celso Giannini e o VW 1600 de Amândio “Gigante” Ferreira. Se aproveitando da maior potência do seu carro, Giannini tomou a ponta que manteve até a quarta volta, quando foi obrigado a abandonar, permitindo que Yoshikuma assumisse a liderança para vencer com 15 segundos de vantagem para Luiz Teleco Veiga. O terceiro foi Júlio Caio Marques, o quarto Armando Andreoni, o quinto Ronaldo Berg, e o sexto Ricardo Di Loreto.



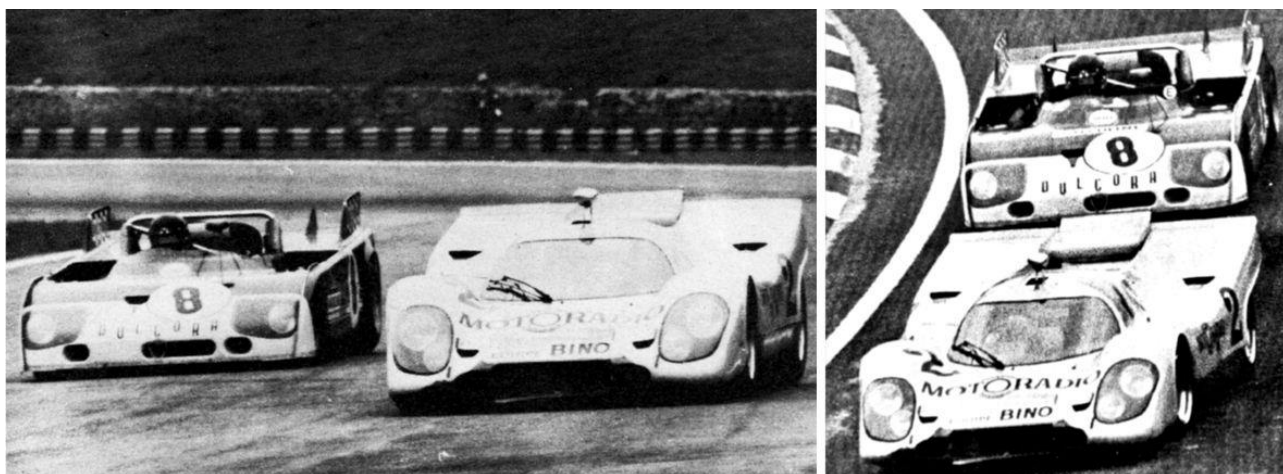
2 – Wilson Fittipaldi Jr. (Porsche 917K) e 8 – Andrea de Adamich (Alfa Romeo 33TT3)

A prova dos carros Sport e Protótipos Nacionais, Divisão 4, teve a participação de 11 carros e, sem enfrentar problemas, Jan Balder fez a pole-position, liderou as 8 voltas e venceu com 18 segundos de vantagem para Artur Bragantini, que tinha largado na segunda posição. Pedro Victor Delamare, que largou na última fila, e considerado um dos favoritos, chegou a recuperar terreno, mas acabou abandonando depois de completar apenas duas voltas. Camillo Christóforo que largou de trás, recuperou terreno e terminou em terceiro, com o mineiro Kid Cabeleira em quarto, Antônio Meirelles em quinto, e Sérgio Zamprogna em sexto.

A prova de fundo teve sete carros no grid de largada, com o retorno de Willy Kahusen e Andrea de Adamich. Wilsinho foi o pole-position, com Adamich em segundo e Kahusen em terceiro e tudo demonstrava que deveríamos ter uma boa luta pela vitória, porém Kahusen abandonou na segunda volta, restando a luta apenas entre Wilsinho e Adamich, com Wilsinho se mantendo à frente, com Adamich muito próximo, até que o italiano deu uma deslizada numa das curvas, perdendo terreno e terminando a corrida nove segundo

atrás do brasileiro. O terceiro foi Geoff Loos, o quarto Jan Balder, o quinto Siegfried Rieger, e o sexto Alfred Pfhul.

Ver RESULTADOS 1972/99



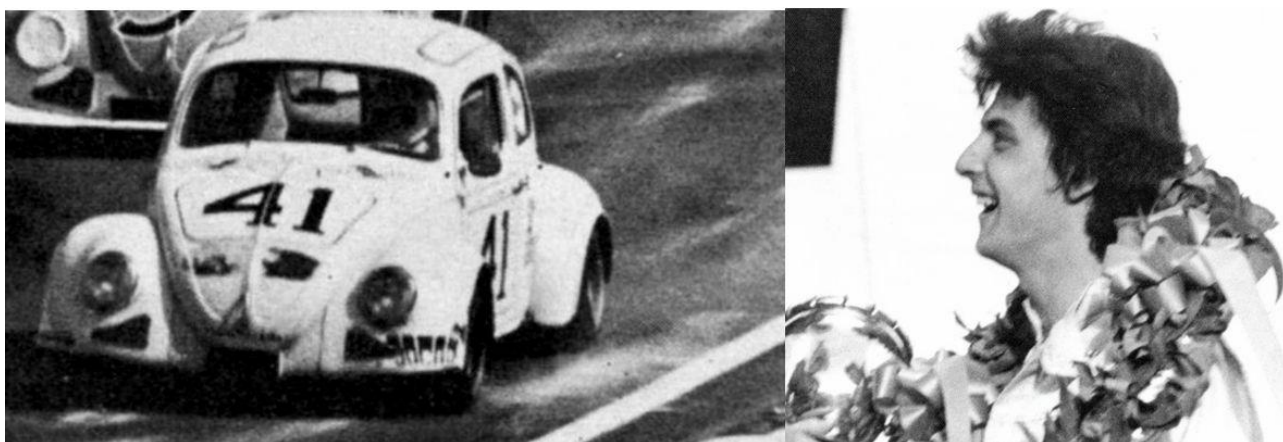
Dois momentos da disputa entre Wilson Fittipaldi Jr. (Porsche 917K nº 2) e Andrea de Adamich (Alfa Romeo 33TT3 nº 8)

124 – COPA BRASIL - INTERLAGOS

Depois de três etapas, a Copa Brasil de 1972, terminou com os seguintes resultados:

Turismo Divisão 3 até 1.600 cc

P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	29/10/1972	05/11/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Júlio Caio Marques	SP	41	VW Sedan 1600	3	9	4	16
2º	Luiz Teleco Veiga	SP	90	VW Sedan 1600	9	0	6	15
3º	Edson Yoshikuma	SP	99	VW Sedan 1600	4	0	9	13
4º	Armando Andreoni Fº	SP	104	VW Sedan 1600	6	0	3	9
5º	Plínio Riva Giosa	SP	15	VW Sedan 1600	0	6	0	6
6º	Jozil José Garcia	SP	71	VW Sedan 1600	0	4	0	4
7º	Ricardo Di Loreto	SP	34	VW Sedan 1600	1	2	1	4
8º	Amândio Ferreira	SP	54	VW Sedan 1600	0	3	0	3
9º	Ronaldo Berg	SP	77	VW Sedan 1600	0	0	2	2
	Ney Faustini	SP	36	VW Sedan 1600	2	0	0	2
11º	José Luiz Nogueira	SP	88	VW Sedan 1600	0	1	0	1



Júlio Caio de Azevedo Marques

Turismo Divisão 3 acima de 1.601 cc

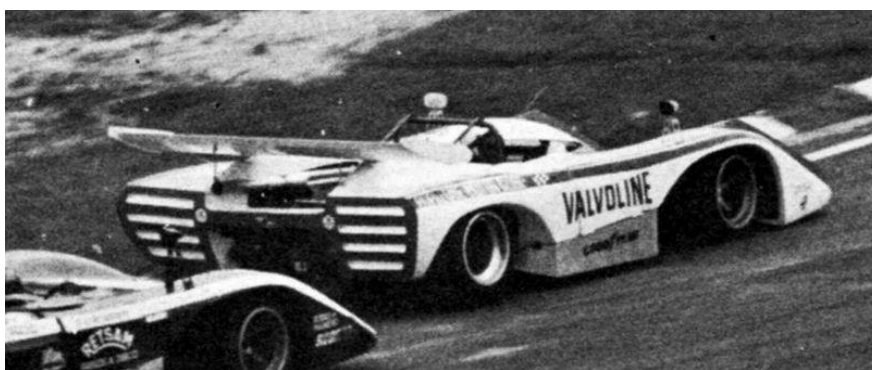
P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	29/10/1972	05/11/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Fábio Crespi	RJ	46	Chevrolet Opala	9	9	0	18



Fábio Crespi

Sport e Protótipos Nacionais Divisão 4

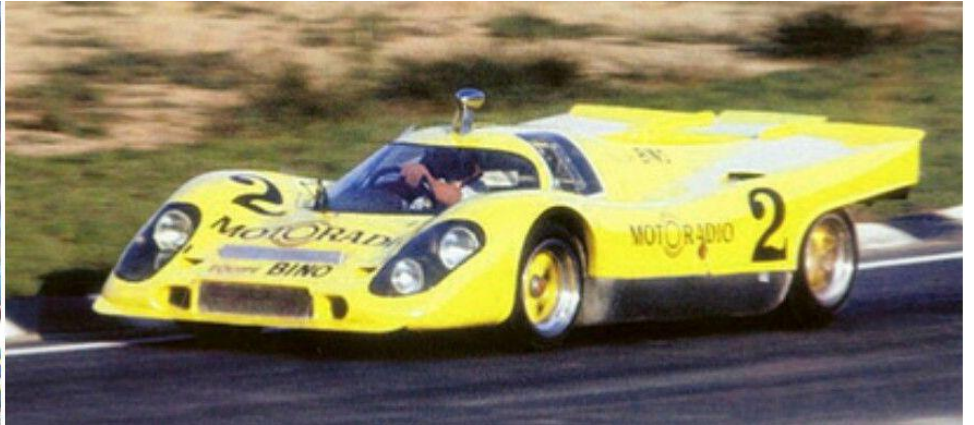
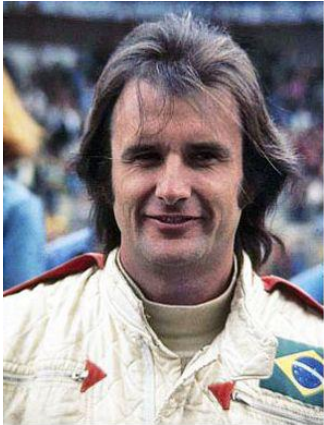
P	PILOTO	UF	Nº	CARRO	29/10/1972	05/11/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Jan Balder	SP	1	Avallone Chrysler	6	2	9	17
2º	Camillo Christóforo	SP	18	Fúria Chrysler	3	9	4	16
3º	Antônio Meirelles	SP	37	Heve P5 VW	2	6	2	10
4º	Pedro Victor Delamare	SP	84	Avallone Chevrolet	9	0	0	9
5º	Kid Cabeleira	MG	2	Avallone Chrysler	4	0	3	7
6º	Artur Bragantini	SP	30	Avallone Chrysler	0	0	6	6
7º	Valdeban Ribeiro	SP	24	Heve P5 VW	0	4	0	4
8º	Luiz Alberto do Casal	SP	69	Manta VW	1	3	0	4
9º	Roberto Ferrareto	SP	81	AC VW	0	1	0	1



Jan Balder

Sport Divisão 6

P	PILOTO	PAÍS	Nº	CARRO	29/10/1972	05/11/1972	12/11/1972	TOTAL
1º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	2	Porsche 917K	6	6	9	21
2º	Geoff Loos	ALE	6	McLaren M8D Chevy	3	9	4	16
3º	Andrea de Adamich	ITA	8	Alfa Romeo 33TT3	4	0	6	10
4º	Willy Kauhsen	ALE	3	Porsche 917/10	9	0	0	9
5º	Albert Pfuhl	ALE	4	Porsche 908/3	1	4	1	6
6º	Siegfried Rieger	ALE	5	McLaren M8C Chevy	0	3	2	5
	Jan Balder	SP	1	Avallone Chrysler	0	2	3	5
8º	Franz Pech	ALE	7	Porsche 917/10	2	0	0	2



Wilson Fittipaldi Jr.

125 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART

O Campeonato Brasileiro de Kart de 1972, foi disputado no dia 17 de dezembro no kartódromo de Taquaral em Campinas – SP, apresentando o seguinte resultado:

Classe POC 100 cc - 3 baterias de 28 voltas cada uma: Campeão: Walter Travaglini Fº - 5 pontos perdidos; Vice-campeão: Carol Figueiredo – 7 pp; 3º Affonso Giaffone Jr. – 7 pp; 4º Carlos Colli Monteiro – 13 pp; 5º José Lotfi Neto – 14 pp; 6º Renê Lotfi – 24 pp; 7º Sidney Franchello – 27 pp; 8º César Haick – 28 pp; 9º Antônio Lopes – 30 pp; 10º Paulo Castro – 32 pp.

Classe POC 125 cc - 3 baterias de 20 voltas cada uma: Campeão: José Lotfi Neto – 0 pontos perdidos; Vice-campeão: Orlando Lovecchio - 7 pp; 3º Hércio Paiva – 12 pp; 4º Maneco Combacau – 13 pp; 5º Carol Figueiredo – 14 pp; 6º Jayme Costa – 20 pp; 7º Sidney Franchello – 21 pp; 8º Miguel Flávio de Barros – 22 pp.

Classe PC 100 cc - 2 baterias de 25 voltas cada uma: Campeão: Beto Nogueira – 0 pontos perdidos; Vice-campeão: Rubens José Azevedo Jr. – 5 pp; 3º Beto Gardano – 7 pp; 4º Ciro Aliperti Jr. – 8 pp; 5º Marcelo Del Nero – 10 pp; 6º Odonei Froio Jr. – 14 pp; 7º Dionísio Pastore Fº - 14 pp; 8º Paulo Regino – 16 pp.

Classe PC 125 cc - 2 baterias de 25 voltas cada uma: Campeão: Gilson Pereira – 2 pontos perdidos; Vice-campeão: José Bueno Mendes Jr. – 3 pp; 3º Dionísio Pastore Fº - 7 pp; 4º Mário Ferraris Neto – 8 pp; 5º Arthur Mandi – 12 pp; 6º Waldemar Tierno – 16 pp.

Classe Júnior 125 cc - 2 baterias de 25 voltas cada uma: Campeão: Sando Ferrari Fº - 2 pontos perdidos; 2º José Alberto Pastore – 2 pp; 3º Vito Paulo Susca – 7 pp; 4º Walter Zancaner – 8 pp; 5º Walter Lester Gildden – 9 pp; 6º Gilmar Rosas – 13 pp.



Walter Travaglini Fº foi o campeão da POC 100, e José Lotfi da POC 125

126 – RANKING DA REVISTA AUTOESPORTE

Como já vinha sendo tradicional, a Revista Autoesporte estabeleceu o Ranking Brasileiro de Automobilismo, utilizando a pontuação semelhante à do Campeonato Mundial de Fórmula 1, elencando as seguintes provas;

- 1 – 27/02 – I Etapa do Torneio Norte-Nordeste – Força Livre – Autódromo de Fortaleza.
- 2 – 12/03 – I Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3 – Autódromo de Tarumã.
- 3 – 26/03 – Copa Cidade de Curitiba – Sport e Protótipos Nacionais D-4 – Autódromo de Curitiba,
- 4 – 30/03 – GP Brasil de Fórmula 1 – Autódromo de Interlagos.
- 5 – 09/04 – I Etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade – Fórmula Ford – Autódromo de Tarumã
- 6 – 09/04 – I Etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão 3 – Autódromo de Tarumã
- 7 – 23/04 – Prêmio Aniversário de Brasília – Força Livre – Circuito do Estádio do Peleão.
- 8 – 30/04 – Festival do Ronco – Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4 – Autódromo de Interlagos.
- 9 – 30/04 – Festival do Ronco – Sport Divisão 6 – Autódromo de Interlagos.
- 10 – 07/05 – I Etapa do Campeonato Brasileiro de Sport Divisão 6 – Autódromo de Tarumã
- 11 – 07/05 – I Etapa do Campeonato Brasileiro de Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4 – Tarumã.
- 12 – 14/05 – Corrida dos Campeões – Turismo Divisão 3 – Autódromo de Interlagos.
- 13 – 14/05 – Corrida dos Campeões – Sport e Protótipos Nacionais e Importados – Autódromo de Interlagos.
- 14 – 21/05 – II Etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade – Fórmula Ford – Autódromo de Curitiba.
- 15 – 21/05 – Prêmio Cidade de Curitiba – Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4 – Autódromo de Curitiba.
- 16 – 11/06 – III Etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade – Fórmula Ford – Autódromo de Tarumã.
- 17 – 11/06 – IV Etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo – Força Livre – Circuito do Peleão.
- 18 – 16/07 – VIII 500 Quilômetros de Porto Alegre – II Etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo – Tarumã.
- 19 – 30/07 – IV Etapa da Copa Independência de Turismo Divisão 3 – Autódromo de Curitiba.
- 20 – 20/08 – 200 Quilômetros de Belo Horizonte – Força Livre – Circuito do Estádio Mineirão.
- 21 – 20/08 – II Etapa do Torneio Norte-Nordeste – Força Livre – Autódromo de Fortaleza.
- 22 – 27/08 – II Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3 – Autódromo de Tarumã.
- 23 – 02/09 – VIII 3 Horas de Velocidade – II Etapa do Brasileiro de Divisão 4 – Autódromo de Interlagos.
- 24 – 03/09 – XIII 500 Quilômetros de Interlagos – II Etapa do Brasileiro de Sport Divisão 6.
- 25 – 17/09 – Cem Milhas de Interlagos – III Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3.
- 26 – 01/10 – IV Etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade – Fórmula Ford – Autódromo de Interlagos.
- 27 – 15/10 – IV Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3 – Autódromo de Interlagos.
- 28 – 15/10 – III Etapa do Campeonato Brasileiro de Sport e Protótipos Nacionais – D4 – Interlagos.
- 29 – 22/10 – III Etapa do Torneio Norte Nordeste – Força Livre – Circuito da Av. Centenário – Salvador.
- 30 – 29/10 – Preliminar de Turismo Divisão 3 do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 – Interlagos.
- 31 – 29/10 – I Etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 – Autódromo de Interlagos.
- 32 – 05/11 – Preliminar de Turismo Divisão 3 do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 – Interlagos.
- 33 – 05/11 – II Etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 – Autódromo de Interlagos.
- 34 – 12/11 – IV Etapa do Campeonato Brasileiro de Sport e Protótipos Nacionais – D-4 – Interlagos.
- 35 – 12/11 – III Etapa do Campeonato Brasileiro de Sport Divisão 6 – Autódromo de Interlagos.
- 36 – 12/11 – III Etapa do Torneio Brasileiro de Fórmula 2 – Autódromo de Interlagos.
- 37 – 19/11 – V Etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade – Fórmula Ford – Autódromo de Tarumã.
- 38 – 09/12 – I Etapa de Turismo Divisão 3 da Copa Brasil – Autódromo de Interlagos.
- 39 – 09/12 – I Etapa de Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4 da Copa Brasil – Autódromo de Interlagos.
- 40 – 09/12 – I Etapa da Copa Brasil – Sport Internacional – Autódromo de Interlagos.
- 41 – 10/12 – II Etapa de Turismo Divisão 3 da Copa Brasil – Autódromo de Interlagos

- 42 – 10/12 – II Etapa de Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4 da Copa Brasil – Autódromo de Interlagos.
 43 – 10/12 – II Etapa da Copa Brasil – Sport Internacional – Autódromo de Interlagos.
 44 – 17/12 – III Etapa de Turismo Divisão 3 da Copa Brasil – Autódromo de Interlagos
 45 – 17/12 – III Etapa de Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4 da Copa Brasil – Autódromo de Interlagos.
 46 – 17/12 – III Etapa da Copa Brasil – Sport Internacional – Autódromo de Interlagos.

Os critérios utilizados não foram dos melhores, pois algumas provas deixaram de ser computadas, quando se segue o próprio critério da revistas, como por exemplo: Torneio Norte-Nordeste, que teve quatro etapas, apenas duas foram consideradas; Campeonato Gaúcho de Turismo, também disputado em quatro etapas, com apenas duas sendo computadas; e o Campeonato Brasiliense que teve cinco etapas e apenas duas foram computadas. Além disso, pilotos tiveram seus pontos desmembrados, como o caso de Nelson Piquet que aparece na prova do dia 23 de abril e como Nelson Souto em 11 de junho, etc. Também pilotos receberam pontuação em provas em que não correram ou não obtiveram colocação.

Assim sendo, tivemos o trabalho de refazer a pontuação, mas mantendo apenas as provas elencadas pela Revista, e apresentamos os dois resultados para os dez primeiros colocados, com as posições e pontos divulgados pela revista e revisados.

P	Piloto	Pontuação	Nova colocação	Nova Pontuação
1º	Luiz Pereira Bueno	73	1º	73
2º	Pedro Victor Delamare	62	2º	65
3º	Wilson Fittipaldi Jr.	55	3º	55
4º	Cacó Quartim de Moraes	46	4º	46
5º	Jan Balder	39	6º	40
5º	José Pedro Chateaubriand	39	8º	36
5º	Clóvis de Moraes	39	7º	39
8º	Pedro Carneiro Pereira	35	14º	26
9º	Newton Pereira	32	5º	42
10º	Artur Bragantini	31	9º	30
10º	Luiz Teleco Veiga	31	10º	29
10º	Antônio Carlos Avallone	31	11º	31
10º	Alex Dias Ribeiro	31	11º	31
10º	Tite Catapani	31	11º	31

