

## 1970 – 3ª PARTE

### 112 – GP DA ITÁLIA

A 10ª etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 6 de setembro, no Autódromo de Monza, o XLI GP da Itália, prova em que o brasileiro Emerson Fittipaldi deveria estreiar um novo Lotus 72C, em substituição ao antigo 49C, conduzido pelo piloto nos GPs da Inglaterra, Alemanha e Áustria, criando a expectativa de que finalmente poderia competir em igualdade de condições com os principais concorrentes, uma vez que o líder do campeonato, e então apontado como favorito ao título, o austríaco Jochen Rindt competia com um carro igual.

Na primeira prova de classificação disputado na sexta-feira, o brasileiro, depois de dar duas voltas de reconhecimento, começou a registrar seus tempos, fazendo a volta em 1m40s0, em seguida 1m35s0 e na sua quinta passagem registrou 1m28s39, demonstrando que aos poucos, conforme ia se ambientando com o carro, melhorava o seu tempo.

A equipe estava tranquila e certa de que o piloto atingiria um tempo suficiente para se classificar entre os vinte que teriam direito de participar da prova de domingo, mas o carro não apareceu na volta seguinte, pois tinha saído reto na Curva Parabólica.

Segundo depoimento de Emerson Fittipaldi para a revista Autoesporte, o piloto relatou assim o acidente: “Saí da Curva Ascari e passei por Surtees, aproveitando o seu vácuo e me afastei dele, tendo na minha frente a Ferrari de Giunti, da qual ia me aproximando. Com a aproximação da Curva Parabólica, olhei pelo espelho rapidamente para ver se Surtees vinha tomando posição para me ultrapassar. Esta olhada rápida no espelho me fez perder o ponto de freada. Quando voltei a olhar para a frente, vi a traseira da Ferrari crescendo na minha direção. Freei então mais violentamente e ainda tentei fazer a curva com outra tomada para evitar um acidente de proporções. Mas vi que, se tentasse isso, iria chapar de lado a Ferrari de Giunti e então tirei o carro para o lado de fora da pista. Tive o azar de pegar a roda traseira do carro de Giunti, passando por cima dele e ficando o meu carro em duas rodas. Com isso fiquei ainda com menos freios e ainda tive a sensação de que eles bloquearam e saí reto pelo areão que tem em frente à curva. Tentei ainda rodar o carro, mas ele saiu reto sem obedecer ao meu comando. Passei por cima de um barranco e o carro pelo ar foi bater em uma árvore no bosque que ali existe. Nessa altura, já com o carro parado, senti que estava inteiro. O carro estava de lado, apoiado na árvore. Soltei rápido o cinto de segurança, me apoiei no Santantonio e pulei do carro para um morrinho que tinha perto do local, em uma das operações mais rápidas de minha vida, isto depois de desligar a ignição. O socorro veio imediatamente, mas eu não tive necessidade dele, pois não tinha nada, a não ser uma pequena dor no pescoço, devido ao impacto da batida”.



*O acidente de Emerson Fittipaldi na sexta-feira.*

O carro quebrou o bico dianteiro e a suspensão, mas havia esperanças de ficar pronto para os treinos do dia seguinte.

Mas o pior acidente ocorreu no dia seguinte, quando Jochen Rindt partiu na tentativa de marcar um tempo que lhe desse a chance de ocupar a primeira fila do grid de largada, pois pretendia não só manter a sua liderança no campeonato, como aumentar a diferença para os seus adversários, mas acabou dando somente uma volta completa, pois na segunda saiu da pista no mesmo local do acidente ocorrido com Emerson na véspera. A diferença é que o carro do austríaco foi de frente no guard-rail, com o carro rodando ficando com a frente totalmente arrancada. As pernas de Rindt ficaram pendurada fora do carro, sendo o piloto retirado rapidamente e levado para o centro de recuperação no autódromo, de onde foi levado para o hospital, mas todos os esforços dos médicos foram em vão, com o piloto vindo a falecer em seguida.

Um depoimento, prestado pelo piloto Piero Gancia, que estava no autódromo, à revista Autoesporte, merece registro. Segundo o piloto, “Rindt se aproximou da Curva Parabólica em alta velocidade e, quando freou, o carro balançou muito de frente como se tivesse bloqueado os freios, com o piloto perdendo o controle do carro e se acidentando”.



*Jochen Rindt na sequência, é visto nos boxes, com o carro sem o aerofólio traseiro e no início do acidente que provocou a sua morte*

Imediatamente as Lotus de Miles, Hill e Fittipaldi foram retiradas, não participando mais das provas de classificação e nem da corrida disputada no dia seguinte.

Para que se possa entender o acidente, devemos nos reportar que naquela época os carros de Fórmula 1 não tinham eficazes itens de segurança, como as “células de segurança” e nem ao menos obrigatoriedade de utilização de cinto de segurança de cinco pontos. Além disso, os carros podiam correr com ou sem o aerofólio traseiro, cuja regulamentação estava limitada ao seu tamanho e altura em que poderiam ser instalados nos carros. Por outro lado, as pistas não tinham os aparatos de segurança atuais, entre eles, a obrigatoriedade de colocação de amortecimento antes das barreiras de proteção.

Dito isso, devemos entender que a pista de Monza era a que possibilitava as maiores velocidades de reta e Rindt, quando sofreu o acidente estava numa velocidade calculada em aproximadamente 320 km/h.

Corria sem o aerofólio traseiro, para que pudesse aumentar a velocidade do seu carro que era equipado com um motor V-8, tentando com isso, ao menos se igualar aos Ferrari, BRM e Matra de 12 cilindros.

O carro, quando o piloto acionou os freios, se desequilibrou, uma vez que não dispunha do aerofólio traseiro para manter a traseira do carro pressionada contra o solo. O piloto perdeu o contato das rodas traseiras com o solo e, antes de entrar na curva Parabólica, deu uma guinada, indo na direção do guard-rail que naquele trecho de reta que precedia a curva, não dispunha de elementos que amortecessem a batida, fazendo com que o carro se chocasse de frente, perdendo nesse choque toda a suspensão dianteira, ficando as pernas do piloto expostas para fora do carro. Isso também foi acentuado pela falta do cinto de segurança de cinco pontos, que não impediu que o corpo do piloto se mantivesse firme no acento. Enfim, foram todas essas faltas de segurança que provocaram a morte do maior piloto austríaco da história, que se sagraria campeão mundial post-mortem naquele ano, depois de vencer cinco das treze provas do campeonato.



*A largada da prova, com 2 – Jacky Ickx (Ferrari 312B/70) e 10 – Pedro Rodriguez (BRM P153) partindo na frente.*

Mas a prova tinha que continuar e a pole-position ficou com a Ferrari de Jacky Ickx, com o tempo de 1m24s14, média de 246,-19 km/h, ficando assim formado o grid de largada:

2 Jacky Ickx Ferrari 312B 1m24s14	10 Pedro Rodriguez BRM P153 12m24s36
4 Clay Regazzoni Ferrari 312B 1m24s39	18 Jackie Stewart March 701 Ford Cosworth 1m24s73
6 Ignazio Giunti Ferrari 312B 1m24s74	8 Jackie Oliver BRM P153 1m24s77
50 Jo Siffert March 701 Ford Cosworth 1m25s09	44 Jack Brabham Brabham BT33 Ford Cosworth 1m25s39
30 Denny Hulme McLaren M14A Ford Cosworth 1m25s47	14 John Surtees Surtees TS7 Ford Cosworth 1m25s56
20 François Cevert March 701 Ford Cosworth 1m25s56	22 Jochen Rindt Lotus 72 Ford Cosworth 1m25s71 (não largou)
34 Andrea de Adamich McLaren M14D Alfa Romeo 1m25s91	52 Ronnie Peterson March 701 Ford Cosworth 1m25s93
40 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120 1m26s01	42 Henry Pescarolo Matra Simca MS120 1m26s04

32  
Peter Gethin  
McLaren M14A Ford Cosworth  
1m26s19

28  
Graham Hill  
Lotus 72 Ford Cosworth  
1m26s38 (não largou)

24  
John Miles  
Lotus 72 Ford Cosworth  
1m26s51 (não largou)

46  
Rolf Stommelen  
Brabham BT33 Ford Cosworth  
1m26s60

48  
Chris Amon  
March 701 Ford Cosworth  
1m26s67

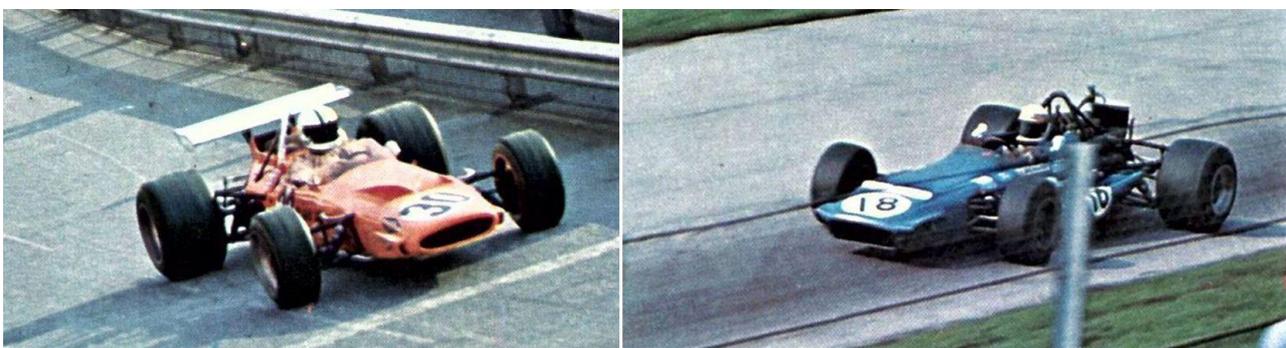
54  
Tim Schenken  
BRM P153  
1m26s67

12  
George Eaton  
BRM P153  
1m27s15

Não se classificaram para a largada:

38	Jo Bonnier	McLaren M7C Ford Cosworth	1m28s07
26	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 Ford Cosworth	1m28s39
36	Nanni Galli	McLaren M7D Alfa Romeo	1m28s59
56	Silvio Moser	Bellasi F1 Ford Cosworth	1m28s61

Apesar dos lamentáveis acidentes ocorridos antes da corrida, esta foi uma das mais espetaculares já disputadas, com constantes trocas de posição, principalmente entre os primeiros colocados.



**30 – Denny Hulme (McLaren M14A Ford); 18 – Jackie Stewart (March 701 Ford)**

Iniciada a corrida, tomou a ponta Jacky Ickx, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Jacky Ickx (Ferrari nº 2); 2º Pedro Rodriguez (BRM nº 10); 3º Jackie Stewart (March nº 18); 4º Clay Regazzoni (Ferrari nº 4); 5º Ignazio Giunti (Ferrari nº 6); 6º Jackie Oliver (BRM nº 8); 7º Jo Siffert (March nº 50); 8º Jack Brabham (Brabham nº 44); 9º François Cevert (March nº 20); 10º Jean-Pierre Beltoise (Matra nº 40); 11º Denny Hulme (McLaren nº 30); 12º Rolf Stommelen (Brabham nº 46); 13º Henri Pescarolo (Matra nº 42); 14º Andrea de Adamich (McLaren nº 34); 15º Peter Gethin (McLaren nº 32); 16º Chris Amon (March nº 48); 17º Tim Schenken (De Tomaso nº 54); 18º Ronnie Peterson (March nº 52); e 19º George Eaton (BRM nº 12), com John Surtees (Surtees nº 14) ficando parado na largada com pane elétrica.

Ickx manteve a liderança até a 3ª volta, quando foi superado por Rodriguez, mas na 5ª o líder era Stewart que a manteve por duas voltas, quando voltou à frente Rodriguez. Na volta nove o líder era Stewart, e na 10ª Clay Regazzoni. Jo Siffert tinha abandonado a corrida depois de 3 voltas com problemas no motor.

Completadas 10 voltas a ordem era a seguinte: 1º Regazzoni; 2º Rodriguez; 3º Stewart; 4º Stommelen; 5º Oliver; 6º Ickx; 7º Hulme; 8º Giunti; 9º Cevert; 10º Beltoise; 11º Brabham; 12º Pescarolo; 13º Eaton; 14º Peterson; 15º Amon; 16º Schenken; 17º Gethin; 18º Adamich.

Deve-se destacar a espetacular recuperação de Rolf Stommelen que tendo largado na 17ª posição, e tendo completado a 1ª volta em 12º ocupava na décima volta a 4ª colocação.

E a troca da liderança continuou: Stewart recuperou a ponta na volta 11, para perdê-la na volta seguinte para Regazzoni. Nessa volta, Pedro Rodriguez que corria em segundo teve que abandonar com problemas de motor. Na volta 13 surgiu um novo líder, Jackie Oliver no seu BRM, vindo em segundo Stewart e em terceiro Regazzoni. O líder nas voltas 14, 15, 16 e 17 foi Stewart, com Oliver recuperando a posição na volta 18. Na 19, Jacky Ickx, que tinha liderado as primeiras voltas e que tinha se atrasado, recuperou a ponta, que manteve até à 20ª volta. Nesse intervalo, tinham abandonado, além de Rodriguez, os carros de Ignazio Giunti e Henri Pescarolo na volta 14, e Tim Schenken na 17, todos com problemas de motor.

Com isso, restavam 14 carros na pista que completaram a 20ª volta na seguinte ordem: 1º Jack Ickx (Ferrari 2); 2º Jackie Oliver (BRM 8); 3º Clay Regazzoni (Ferrari 4); 4º Jackie Stewart (March 18); 5º Denny Hulme (McLaren 30); 6º Rolf Stommelen (Brabham 46); 7º François Cevert (March 20); 8º Jean-Pierre Beltoise (Matra 40); 9º Jack Brabham (Brabham 44); 10º Chris Amon (March 48); 11º Ronnie Peterson (March 52); 12º George Eaton (BRM 12); 13º Peter Gethin (McLaren 32); 14º Adamich (McLaren 34).

Jacky Ickx que enfrentava problemas com a embreagem do seu carro, começou a perder terreno, até ser obrigado a abandonar a prova depois de completar 25 voltas. Um pouco antes, na volta 22 foi a vez de George Eaton ficar fora com problema de superaquecimento do motor.



*Jacky Ickx (Ferrari 312B/70)*

A luta pela liderança continuou acirrada: da 21ª à 25ª volta o líder foi Oliver, com Stewart voltando a ocupar a liderança nas voltas 27 e 28. Na volta 29, um novo líder surgiu, Denny Hulme, no seu McLaren, que perdeu essa posição para Oliver na volta 30, com os 12 pilotos restantes completando a volta 30 na seguinte ordem: 1º Oliver; 2º Hulme; 3º Stewart; 4º Regazzoni; 5º Stommelen; 6º Cevert; 7º Beltoise; 8º Brabham; 9º Amon; 10º Peterson; 11º Gethin; 12º Adamich.

Jack Brabham saiu da pista na volta 32, felizmente se maiores consequências para o piloto, mas sendo obrigado a abandonar, enquanto Peterson e Oliver abandonaram a seguir, ambos com problemas de motor. Mesmo com mais da metade da corrida, a luta pela liderança continuou acirrada, com Hulme liderando a volta 31, Regazzoni da 32ª à 36ª; Hulme na 37, e Regazzoni da 38 a 40, com esses dois pilotos começando a se distanciar dos demais, e ao ser atingida a 40ª volta, a ordem era a seguinte: 1º Regazzoni; 2º Hulme; 3º Beltoise; 4º Stewart; 5º Stommelen; 6º Cevert; 7º Amon; 8º Gethin; 9º Adamich.

Não ocorreram novas “baixas” até o final da corrida, e a briga pela liderança, entre Regazzoni e Hulme se prolongou, com Regazzoni liderando a volta 41, Hulme a 42 e a 43, e Regazzoni da 44ª até a 50ª, quando os

carros corriam na seguinte ordem: 1º Regazzoni; 2º Hulme; 3º Beltoise; 4º Stewart; 5º Stommelen; 6º Cevert; 7º Amon; 8º Gethin; 9º Adamich.

Hulme ainda liderou a volta 51, mas a partir da 52, Regazzoni se firmou na liderança que manteve até o final, de certa forma beneficiado pelo ataque de Beltoise e de Stewart ao piloto neozelandês.

Completadas 60 voltas, faltando apenas 8 para o término da corrida, a classificação era a seguinte: 1º Regazzoni; 2º Beltoise; 3º Stewart; 4º Hulme; 5º Stommelen; 6º Cevert; 7º Amon; 8º Gethin; 9º Adamich.

E o que se viu nessas últimas voltas foi a recuperação de Jackie Stewart até conquistar a segunda colocação na penúltima volta. Hulme ainda perdeu o terceiro lugar para Beltoise quase na linha de chegada, enquanto Regazzoni dava à Ferrari sua segunda vitória no Campeonato Mundial de 1970, completando 68 voltas em 1h39m06s88, média de 236,696 km/h. Stewart foi segundo distante 5 segundos, Beltoise o terceiro, Hulme o quarto, Stommelen o quinto e Cevert o sexto.

[Ver RESULTADOS 1970/83](#)



*Clay Regazzoni venceu a prova na sua Ferrari 312B/70*

### 113 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH

A estreia do gaúcho Raffaele Rosito na temporada inglesa de Fórmula Ford, ocorreu no dia 6 de setembro, na pista de Brands Hatch, com um sexto lugar, na prova da qual também participaram os brasileiros Ronald Rossi.



*Giu Ferreira (Lola T200)*

Rossi terminou na 14ª posição, e Giu Ferreira, não terminou a corrida que foi vencida por Peter Hull (Lola T200), que completou 10 voltas em 9m18s0, média de 128,710 km/h. 2º Bernard Vermilio (Merlyn Mk 11A) – 9m18s1 – 128,687 km/h; 3º Bob Evans (Palisser) - 9m18s6 – 128,571 km/h; 4º Vern Schuppan (Palisser) - 9m20s8 – 128,067 km/h; 5º Bill Stone (March 708) - 9m25s0 – 127, 115 km/h; 6º Raffaele Rosito (Royale RP3) - 9m28s2 – 126,939 km/h.

#### **114 – CASCAVEL DE OURO**

Com a participação de 40 carros do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, a prova automobilística realizada domingo (6 de setembro), na cidade de Cascavel, foi vencida pelo piloto curitibano, Carlos Eduardo de Andrade, seguido por Sérgio Withers e Libânio Cardoso, também de Curitiba. Estes dois representaram a Equipe Cirauto. Duas provas foram realizadas: uma para carros Turismo Melhorado e outra Força Livre. Eduardo venceu a primeira, seguido por Libânio Cardoso. Sérgio Withers ganhou o prêmio máximo da segunda. Na prova destinada a estreantes o curitibano Alceste Ribas de Macedo Filho, sagrou-se vencedor. (Diário do Paraná – 10/09/1970).



*Largada da prova de Turismo Força Livre, com os protótipos de Zilmar Beux (Chassi Simca com motor Ford nº8) e Jaci Pian (Chassi Simca com motor Chevrolet Corvette). Na outra foto, o protótipo de Beux é perseguido pelo VW 1600 de Sérgio Withers, vencedor da prova.*

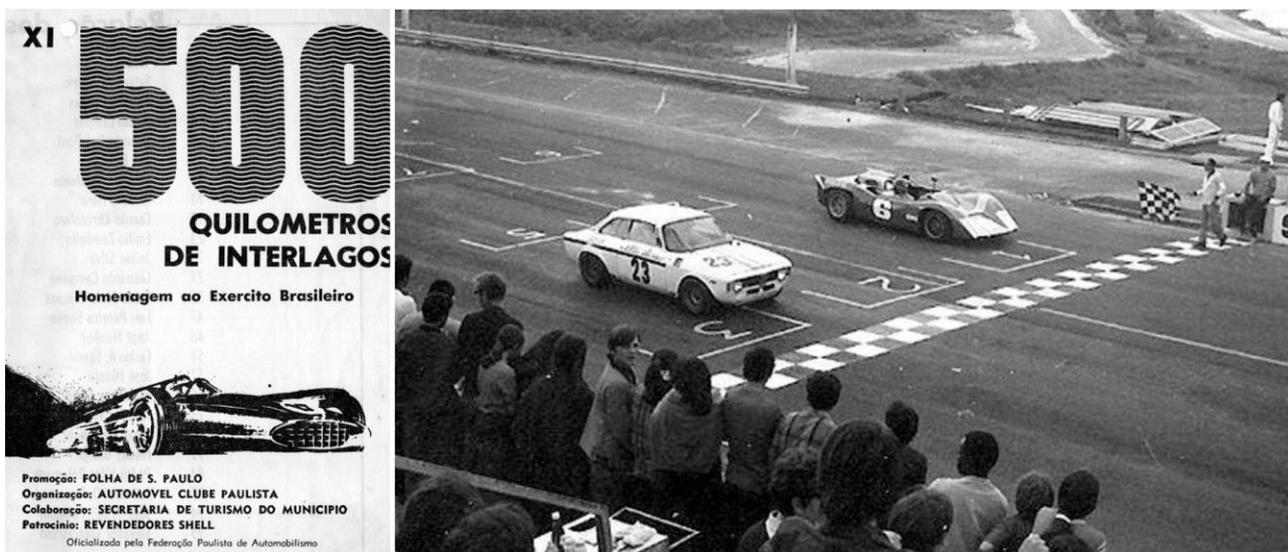
#### **115 – XI 500 QUILOMETROS DE INTERLAGOS**

Como encerramento da “Semana da Velocidade” foi disputada no dia 7 de setembro a 11ª edição dos 500 Quilômetros de Interlagos.

A prova foi disputada pelo anel externo com 3,207 metros de extensão e a relação de inscritos foi composta pelo Protótipo Bino, da equipe Bino Sandaco, pilotado por Luiz Pereira Bueno; o Protótipo Fúria, com motor Alfa Romeo, da equipe Fúria Autoesporte, pilotado por Jayme Silva; a famosa carretera Corvette de Camillo Christóforo; a equipe Jolly Gancia com três Alfa Romeo GTA, de Tite Catapani, Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli, e Emílio Zambello/Abílio Diniz; A equipe Cebem com o BMW Spyder de Jan Balder e o Cupê de Roberto Dal Pont; o Protótipo Snobs, com motor Corvair, de Eduardo Celidônio; os Opala de Pedro Victor Delamare, Carlos Sgarbi e Luiz Zanforlin; o Protótipo Amato Ford de Salvatore Amato; o Protótipo AC de Anísio Campos/Marinho Antunes, equipado com motor Porsche 2.000 cc; Os Puma de José Chateaubriand (1.600 cc), Waldemyr Costa (2.000 cc); Paulo Gomes/Sérgio Lousada (2.000 cc); Angi Munhoz (1.900 cc); César Fiamenghi (1.600 cc), Fredy Giorgi (1.700 cc), e Aldo Pugliese (1.600cc); o VW Spyder de Nathaniel Townsend; os VW Sedan de José Minelli/Omar Corrêa (1.900 cc), e Antônio Sceppa (1.600 cc), completando a lista de inscritos a antediluviana Maserati 300S de Salvador Ciancaruso.

Na prova de classificação o pole-position foi Jayme Silva no protótipo Fúria, com o tempo de 1m05s4, média de 176,532 km/h, com Camillo Christóforo e Luiz Pereira Bueno completando a primeira fila.

Tanto Emílio Zambello, como Anísio Campos não participaram da prova de classificação, mas, depois de um abaixo assinado dos demais pilotos pouco antes da corrida, foram autorizados a fazerem a prova, com Zambello fazendo o tempo de 1m09s0, e Anísio Campos fez 1m13s4, ficando os dois autorizados a largarem na última fila.



*O momento em que os carros de Emílio Zambello e Anísio Campos iniciavam a sua qualificação.*

O grid de largada assim composto:

26 Jayme Silva Fúria FNM 1m05s4	18 Camillo Christóforo Chevrolet Corvette TC 1m05s6	47 Luiz Pereira Bueno Bino Mk II Renault 1m05s9
9 Jan Balder BMW 2002 Spyder 1m06s1	35 Paulo Gomes Puma VW 2000 1m08s3	
27 Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli Alfa Romeo GTA 1m08s4	66 Waldemyr Costa Puma VW 2000 1m08s4	8 Roberto Dal Pont BMW 2002 TI 1m09s3
11 Eduardo Celidônio Snobs Corvair 1m10s5	51 Calros Sgarbi Chevrolet Opala 4000 1m11s2	
5 Salvatore Amato Amato Ford 1m11s8	94 Tite Catapani Alfa Romeo GTA 1m12s0	73 José Pedro Chateaubriand Puma VW 1700 1m12s9
87 Nathaniel Townsend VW Sedan Spyder 1m12s9	84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala 3900 1m13s4	

95
Salvador Ciancaruso
Maserati 300S
1m14s5

23
Emílio Zambello/Abílio Diniz
Alfa Romeo GTA
1m09s0

6
Anísio Campos/Marinho Antunes
AC Porsche
1m13s4

A largada foi dada ao estilo Indianópolis, tendo como carro madrinha um Ford Corcel pilotado por Chico Landi, em companhia de Ângelo Juliano, presidente do Automóvel Clube Paulista e a bandeirada de largada foi dada por Mauro Salles, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

O primeiro líder foi Luiz Pereira Bueno, seguido por Jan Balder e por Jayme Silva, com os três levando alguma vantagem para Camillo Christófaru, Paulo Gomes, Waldemyr Costa, Ubaldo Lolli, Roberto Dal Pont, Eduardo Celidônio, Salvatore Amato, Pedro Victor Delamare, Tite Catapani, Nathaniel Townsend e José Pedro Chateaubriand.

Na 10ª volta Jayme Silva assumiu a liderança, na 16ª, Balder entrou nos boxes com problemas no filtro de óleo. Na altura da 20ª volta Jayme e Bueno continuavam no comando com uma vantagem de 38,2s sobre Camillo que corria em terceiro, vindo a seguir Waldemyr Costa, Ubaldo Lolli e Paulo Gomes.

Na volta 24 os três primeiros tinham uma volta sobre os demais concorrentes, mas a vantagem dos dois para Camillo era de 45,5s.



*Dois momentos dos carros alinhados para a largada*

Completadas 40 voltas, foi divulgado o 1º boletim pela organização da prova, constando as seguintes colocações: 1º Jayme Silva (Fúria nº 26) – 40 voltas; 2º Luiz Pereira Bueno (Bino nº 47) – 40 voltas; 3º Camillo Christófaru (Corvette nº 18) – 40 voltas; 4º Waldemyr Costa (Puma nº 66) – 39 voltas; 5º Roberto Dal Point (BMW nº 8) – 39 voltas; 6º Paulo Gomes (Puma nº 35) – 38 voltas; 7º Pedro Victor Delamare (Opala nº 84); 8º Eduardo Celidônio (Snobs Corvair nº 11); 9º Ubaldo Lolli (Alfa GTA nº 27); 10º Salvatore Amato (Amato Ford nº 3); 11º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94); 12º José Pedro Chateaubriand (Puma nº 73); 13º Nathaniel Townsend (VW Spyder nº 87); 14º Carlos Sgarbi (Opala nº 51); 15º Emílio Zambello (Alfa GTA nº 23); 16º Anísio Campos (AC Porsche nº 6); Jan Balder (BMW Spyder nº 9); já tendo abandonado a corrida Salvador Ciancaruso (Maserati 300S nº 95), com problemas de freio.

Na volta 42, os dois líderes colocaram uma volta de vantagem sobre Camillo Christófaru, que corria em terceiro. Paulo Gomes tinha abandonado na volta 38, com quebra do motor e em seguida surgiram outros abandonos: Emílio Zambello (Alfa GTA nº 23), depois de 44 voltas, com queda da pressão de óleo; Jan Balder (BMW Spyder nº 9) com problemas elétricos, tendo completado 45 voltas; e Anísio Campos/Marinho Antunes (AC Porsche nº 9).

Na volta 69, Luizinho teve o capô do motor do Bino solto quando entrava na curva 2. Com muita prudência, Luizinho conseguiu ir até os boxes onde os seus mecânicos arrancaram o restante do capô, com Luizinho

retornando à pista. Na volta seguinte foi a vez de Jayme Silva ver se desprender o capô do Fúria, obrigando-o a parar nos boxes para que fosse arrancado, do que se aproveitou Camillo Christóforo para recuperar a volta que havia perdido.

Assim os carros atingiram 70 voltas na seguinte ordem: 1º Luiz Pereira Bueno (Bino nº 47); 2º Camillo Christóforo (Corvette nº 18); 3º Jayme Silva (Fúria nº 26); 4º Waldemyr Costa (Puma nº 66); 5º Roberto Dal Pont (BMW nº 8); 6º Pedro Victor Delamare (Opala nº 84); 7º Eduardo Celidônio (Snobs Corvair nº 11); 8º Salvatore Amato (Amato Ford nº 3); 9º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94); 10º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 27); 11º José Pedro Chateaubriand (Puma nº 73); 12º Nathaniel Townsend (VW Spyder nº 87); e 13º Carlos Sgarbi (Opala nº 51).

Camillo se aproveitou dos problemas do Bino e do Fúria e tomou a ponta, abrindo uma grande distância, mas não era seu dia de sorte e, depois de 87 voltas, abandonou a corrida com a junta do cabeçote queimada.

Quando foram completadas 120 voltas. A ordem dos sobreviventes era a seguinte: 1º Luiz Pereira Bueno (Bino nº 47) – 120 voltas; 2º Jayme Silva (Fúria nº 26) – 119 voltas; 3º Roberto Dal Pont (BMW nº 8) – 114 voltas; 4º Pedro Victor Delamare (Opala nº 84) – 114 voltas; 5º Eduardo Celidônio (Snobs Corvair nº 11) – 114 voltas; 6º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94) – 114 voltas; 7º Waldemyr Costa (Puma nº 66) – 113 voltas; 8º Salvatore Amato (Amato Ford nº 3) – 113 voltas; 9º José Pedro Chateaubriand (Puma nº 73) – 113 voltas; 10º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 27) – 113 voltas; 11º Carlos Sgarbi (Opala nº 51) – 110 voltas; 12º Nathaniel Townsend (VW Spyder nº 87) – 109 voltas.



*11 – Eduardo Celidônio (Snobs Corvair); 73 – José Pedro Chateaubriand (Puma VW); 94 – Tite Catapani (Alfa Romeo GTA); 3 – Salvatore Amato (Amato Ford); e 84 – Pedro Victor Delamare (Chevrolet Opala)*

Com dos dois primeiros muito à frente, os demais carros faziam uma corrida muito disputada, com os carros de 3º a 10º correndo na mesma volta.

Com o líder atingindo 140 voltas, faltando apenas 16 para o final, Waldemyr Costa tinha abandonado a corrida com superaquecimento, e, segundo o boletim nº 4 divulgado pelo Automóvel Clube Paulista, as colocações eram as seguintes: 1º Luiz Pereira Bueno (Bino nº 47) – 140 voltas; 2º Jayme Silva (Fúria nº 26) – 139 voltas; 3º Roberto Dal Pont (BMW nº 8) – 134 voltas; 4º Pedro Victor Delamare (Opala nº 84) – 133 voltas; 5º Eduardo Celidônio (Snobs Corvair nº 11) – 133 voltas; 6º Tite Catapani (Alfa GTA nº 94) – 133 voltas; 7º Salvatore Amato (Amato Ford nº 3) – 132 voltas; 8º Ubaldo Lolli/Leonardo Campana Jr. (Alfa GTA nº 27) – 132 voltas; 9º Waldemyr Costa (Puma nº 66) – 131 voltas (tinha abandonado a corrida); 10º José Pedro Chateaubriand (Puma nº 73) – 131 voltas; 11º Carlos Sgarbi (Opala nº 51) – 128 voltas; 12º Nathaniel Townsend (VW Spyder nº 87) – 128 voltas.

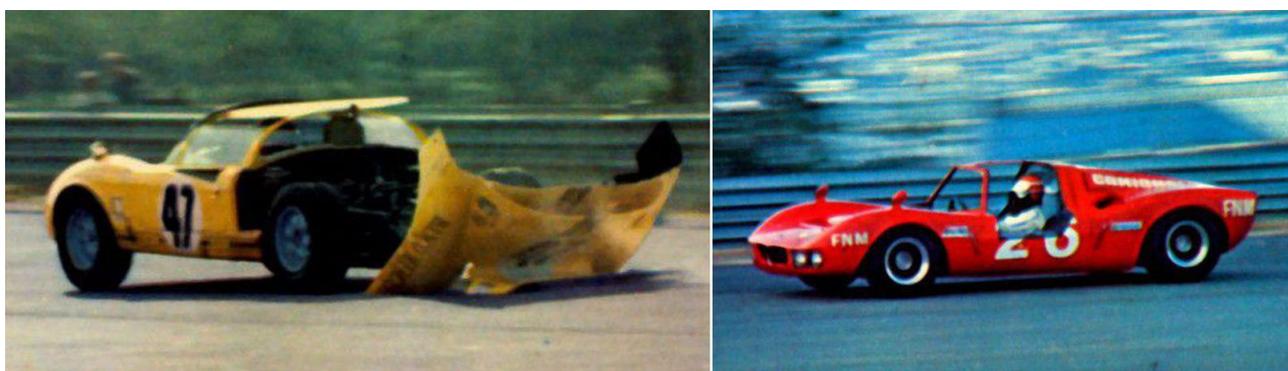
Até o final da corrida não ocorreram novos abandonos, registrando-se apenas a recuperação de Eduardo Celidônio que superou os carros de Delamare e de Dal Pont, para receber a bandeirada na terceira colocação. Luiz Pereira Bueno registrou na sua vitória, um novo recorde de tempo e média nos 500 Km de Interlagos, com 170,554, batendo os 150,460 km/h registrado por Roberto Gallucci na edição de 1962.

O segundo foi Jayme Silva, o terceiro Eduardo Celidônio, o quarto Roberto Dal Pont e o quinto Pedro Victor Delamare.

*Ver RESULTADOS 1970/84*



*O início da luta entre Jayme Silva (Fúria 26) e Luiz Pereira Bueno (Bino 47)*



*Na foto da esquerda, o Bino de Luiz Pereira Bueno ao perder o capô traseiro e, na da direita, o Fúria de Jayme Silva, sem o para-brisas e as postas.*

### **116 – 9ª ETAPA DO FORWARD TRUST F3 CHAMPIONSHIP – CRYSTAL PALACE**

Um chuva torrencial atrasou o início da 9ª etapa do Forward Trust F3 Championship, no dia 12 de setembro no circuito de Crystal Palace, nas proximidades de Londres.

A prova foi dividida em duas baterias, previstas para 10 voltas cada uma e uma final em 25 voltas.

A primeira bateria foi vencida por Dave Walker, ficando em segundo David Morgan, com Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro, Cyd Williams em quarto e Keith Jupp em quinto.

A segunda bateria foi interrompida depois de 6 voltas, por causa de um acidente geral que eliminou a maioria dos pilotos. Essa bateria, foi vencida por José Carlos Pace, com Bev Bond em segundo e Chris Skeaping em terceiro.

A bateria final teve uma atuação excepcional de José Carlos Pace que o levou à vitória e à liderança do Forward Trust.

Pace assumiu a liderança na primeira volta, chegando a abrir mais de 6 segundos para o segundo colocado que foi Cyd Williams, mas nas voltas finais o inglês começou a diminuir a diferença, chegando a registrar a melhor volta da prova. Entretanto, Pace conseguiu vencer a prova com 2,8 segundos de vantagem.

O terceiro foi Dave Morgan e Wilson Fittipaldi Jr. terminou a corrida na quarta colocação, enquanto Fritz Jordan abandonou a prova no acidente geral ocorrido na segunda bateria de classificação.

*Ver RESULTADOS 1970/85*



*Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59A Ford) com as quatro rodas no ar.*

### **117 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMBE**

A prova de Fórmula Ford disputada no dia 12 de setembro, em Castle Combe, teve a participação do brasileiro Francisco Lameirão, que se classificou em quarto lugar. O vencedor foi Andy Rouse, pilotando um Dulon D9, e o resultado foi o seguinte: 1º Andy Rouse (ING) Dulon D9 – 10 voltas - 13m27s4 - 131,979 km/h; 2º M. Campbell-Colle (ING) Merlyn Mk 11ª – 10 voltas - 13m30s2 - 131,523 km/h; 3º Reg James (ING) Lotus 61 – 10 voltas - 13m34s0 - 130,909 km/h; 4º Francisco Lameirão (BRA) Royale RP3 – 10 voltas - 13m34s8 - 130,781 km/h; 5º T. Richards (ING) Merlyn Mk 11A – 10 voltas - 13m35s2 - 130,716 km/h; 6º M. McQuire (ING) Merlyn Mk 11A – 10 voltas - 13m42s2 - 129,604 km/h.

### **118 – 10ª ETAPA DO SHELL SUPER/9ª ETAPA DO LOMBANK BANK – CADWELL PARK**

No dia 13 de setembro no circuito de Cadwell Park foi disputado O Lincolnshire International Trophy, com carros de Fórmula 3 valendo para a 10ª etapa do BRSCC Motor Sport – Shell Super Oil British F3 Championship e pela 9ª etapa do MCD Lombank British F3 Championship.

A prova foi dividida em duas baterias classificatórias de 10 voltas cada uma e uma prova final em 25 voltas reunindo os 11 primeiros de cada bateria.

Wilson Fittipaldi Jr. participou da primeira bateria classificatória que foi vencida por James Hunt, terminando na 13ª posição e, com isso ficando eliminado da prova final. Hunt completou 10 voltas em 15m58s4, com uma média de 131,093 km/h. O segundo colocado foi Mike Beuttler, o terceiro Torsten Palm, o quarto Gerry Birrell, e o quinto Bev Bond.

A segunda bateria foi vencida por Tony Trimmer, com o tempo de 16m15s0, média de 128,862 km/h, ficando em segundo Dave Morgan, em terceiro Jean-Pierre Jaussaud, em quarto Conny Anderson e em quinto o brasileiro José Carlos Pace.

Na prova final, José Carlos Pace teve o motor do seu carro quebrado, sendo obrigado a abandonar a corrida que foi vencida por Ulf Svensson com Jean-Pierre Jaussaud em segundo. Svensson completou 25 voltas em 44m32s4, média de 117,535 km/h, com Jaussaud levando o tempo de 44m33s6. O terceiro foi James Hunt, o quarto Tony Trimmer, e o quinto Sten Gunnarsson.

[Ver RESULTADOS 1970/86](#)



*José Carlos Pace*

### **119 – GP CIDADE DE FORTALEZA – 2ª ETAPA DO TORNEIO NORTE-NORDESTE**

O GP Cidade de Fortaleza, segunda etapa do Torneio Norte-Nordeste foi disputado no dia 13 de setembro no Autódromo daquela cidade

No sábado foi realizada a prova de classificação, ficando o grid de largada assim formado:

1ª Fila: 4 – Ramon Cortizo (VW Sedan TG) – 1m22s4; 6 – Armando Da fonte (Chevrolet Opala) 1m22s6; 111 – Ivan Cravo (Elva VW) 1m23s1.

2ª Fila: 80 – Antônio Cirino (Cirino VW) 1m23s2; 11 – Fernando Ary (Karmann Ghia VW) 1m23s9.

3ª Fila: 125 – Maninho Brígido (VW Sedan TC) 1m25s4; 107 – Carlos Fernandes (Onça III VW) 1m26s0; 28 – Mário Monteiro (Elva VW) 1m26s2.

4ª Fila: 42 – Armando Barbosa (DKW Vemag TC) 1m29s9; 88 – Luiz Mendonça Fº (VW Sedan TC) 1m34s8.

5ª Fila: 16 – João Quevedo (Simca TC); 14 – José Villar (VW Sedan TC); 51 – Carlos Caleo (VW Sedan TC).

6ª Fila: 106 – Roberto Barreira (Ford Corcel).

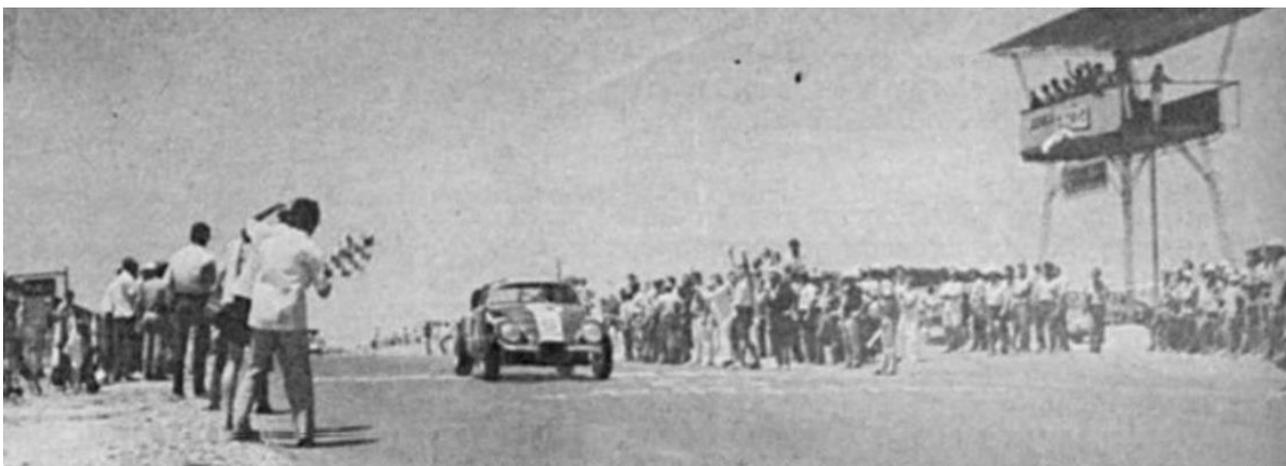
A largada da prova foi dada pelo ator Cláudio Marzo, com Armando da Fonte, no Opala nº 6 assumindo a liderança, completando a primeira volta com Fernando Ary em segundo, Ramon Cortizo em terceiro, Carlos Fernandes em quarto e Maninho Brígido em quinto. O Corcel de Roberto Barreira vinha em último numa luta com o VW de José Villar.

Na décima volta, Antônio Cirino que estava bem colocado, entrou nos boxes abandonando a prova. Na 14ª volta, Armando da Fonte deu uma derrapada na curva de entrada da reta de chegada, mas se manteve na pista e na liderança da prova, seguido por Ramon Cortizo que tinha assumido a segunda colocação. Na décima sétima volta o carro nº 107 entrou nos boxes abandonando a prova.

Armando da Fonte entrou nos boxes com um pneu furado, com isso, Cortizo assumiu a liderança que a partir de então a manteve até o final. Armando retornou mas sem condições de recuperar a liderança.

Com 60 voltas, Ramon liderava seguido por Fernando Ary e Ivan Cravo. Dez voltas depois as posições estavam inalteradas, mas faltando cinco voltas, Cravo teve um pneu furado e foi ultrapassado por Luiz Mendonça.

[Ver RESULTADOS 1970/87](#)

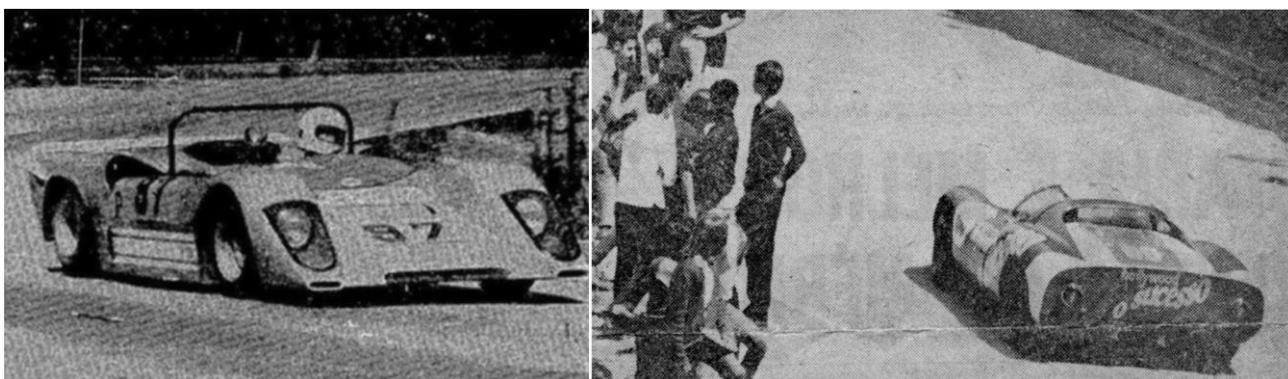


*Ramon Cortizo (VW Sedan Topo Gigio) venceu a prova.*

### **120 – III ETAPA DO CAMPEONATO CARIOCA DE SUBIDA DE MONTANHA – RIO-PETRÓPOLIS**

A terceira e última etapa do campeonato carioca de Subida da Montanha foi disputada no sábado, dia 19 de setembro, no Estrava Velha Rio-Petrópolis. Desta feita, sem a interferência de neblina, Mário Olivetti no seu Porsche 910 venceu a prova na classificação geral, ficando em segundo Renato Peixoto que pilotou um protótipo com motor Ford, extraído dos carros de Fórmula Ford que competiram no país no início do ano. Na categoria Fórmula Vê o vencedor foi Roberto Cerqueira e entre os Estreantes e Novatos, o vencedor foi Marco Aurélio Corrêa, que pilotou o Protótipo Speed Motors VW, que não se enquadrava no regulamento da categoria, mas cuja participação foi considerada legal pelos Comissários Desportivos, apesar dos protestos dos demais participantes.

Ver **RESULTADOS 1970/88**



*97 – Renato Peixoto (Reppe Ford) e 65 – Mário Olivetti (Porsche 910)*

### **121 – RESULTADO DO CAMPEONATO CARIOCA DE SUBIDA DE MONTANHA**

Disputadas as três etapas do Campeonato, o resultado final foi o seguinte:

#### **1 – PILOTOS GRADUADOS:**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Mário Olivetti	65	Porsche 910	15	11	15	41
2º	Amauri Mesquita	177	Morris Mini Cooper	11	7	9	27
3º	Luiz Carlos Moraes	11	Speed Motors VW	9	9	7	25
4º	Roberto Cerqueira	11	BRV – F-Vê	4	15	5	24
5º	José Moraes Neto	10	Speed Motors VW	7	5		12

6º	Renato Peixoto	97	Reppe A2 Ford			11	11
7º	Aloísio Renato	227	Alfa Romeo GTA	3	2	6	11
8º	Fernando Rodrigues Lima	63	VW Sedan	5	4		9
9º	Erwin Keuper	52	VW Sedan	1	3	3	7
10º	Manoel Ferreira	38	Feirense F-Vê		6	1	7
11º	Luiz Cardassi	28	Rio F-Vê	6			6
12º	Luiz La Rocque	104	Renha VW		1	4	5
13º	Antônio Santisi	8	Fitti F-Vê	-		2	2
14º	Tatau	13	Fitti F-Vê	2			2

## **2 – CLASSE – Divisão 6 - Importados**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Mário Olivetti	65	Porsche 910	5	5	5	15
2º	Amauri Mesquita	177	Morris Mini Cooper	3	3	3	9
3º	Luiz Carlos Moraes	11	Speed Motors VW	1	1	1	3

## **3 – CLASSE – Divisão 5 – Protótipos CBA**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Luiz Carlos Moraes	11	Speed Motors VW	5	5	5	15
2º	José Moraes Neto	10	Speed Motors VW	3	3	3	9

## **4 – CLASSE – Divisão 4 – GT e Protótipos**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Luiz La Rocque	104	Renha VW		5	3	8
2º	Renato Peixoto	97	Reppe A2 Ford			5	5
2º	Fernando Rodrigues Lima	63	Geraldes VW	5			5

## **4 – CLASSE – Divisão 3 – Turismo Nacional**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Erwin Keuper	52	VW Sedan	5	3	5	13
2º	Fernando Rodrigues Lima	63	VW Sedan		5		5
3º	Hélvio Zanata	76	FNM 2000 JK		1	3	4
4º	Bob Sharp	7	VW Sedan			1	1

## **5 – CLASSE – Divisão 8 - Fórmula VÊ**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Roberto Cerqueira	11	BRV F-Vê	3	5	5	13
2º	Luiz Cardassi	28	Rio F- Vê	5	-	-	5
3º	Manoel Ferreira	38	Feirense F-Vê		3	1	4
4º	Antônio Santisi	8	Fitti F-Vê	-	-	3	3
5º	Tatau	13	Fitti F-Vê	1	-	-	1

## **6 – ESTREANTES E NOVATOS**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	João Hingel	116	VW Sedan	11	9	11	31
2º	Toni Rocha	105	Puma VW		15	9	24
3º	Carlos Lima	177	Morris Mini Cooper	15	3	4	22
4º	Paulo Renha	106	Puma VW	5	11	6	22
5º	Marco Aurélio Moraes	3	Speed Motors VW		2	15	17
6º	José Roque Leal	515	VW Sedan	9		5	14
7º	Roberto Paoni	53	VW Sedan	7	6		13

8º	Biju Rangel	29	Morris Mini Cooper		7		7
	Pedro Baleiro	52	VW Sedan			7	7
10º	Emanuel Schachner	77	Alfa Romeo GTV		5	2	7
11º	Antônio Moutinho	71	VW Sedan		4	3	7
12º	Carlos Salvini		Ford Corcel	6			6
13º	Antônio Monteiro	17	Karmann Ghia VW	4			4
14º	Edgar Rodrigues		VW Sedan	3			3
15º	Antônio Motta	32	VW Sedan	2			2
16º	José Roberto		VW Sedan	1			1
	Tarcízio Queiroz Jr.	99	VW Sedan		1		1
	Pedro de Almeida	161	VW Sedan			1	1

### **7 – CLASSE – Divisão 2 - GT**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	Toni Rocha	105	Puma VW		5	5	10
2º	Paulo Renha	106	Puma VW	3	3	3	9
3º	José Roque Leal	515	VW Sedan	5		1	6
4º	Antônio Monteiro	17	Karmann Ghia VW	1	1		2

### **8 – CLASSE – Divisão 3 – Turismo Nacional**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 26/07	2 - 29/08	3 - 19/09	TOTAL
1º	João Hingel	116	VW Sedan	5	5	5	15
2º	Roberto Paoni	53	VW Sedan	3	3		6
3º	Pedro Baleiro	52	VW Sedan			3	3
4º	Antônio Moutinho	71	VW Sedan		1	1	2
5º	Carlos Salvini		Ford Corcel	1			1



*Mário Olivetti (Porsche 910) se sagrou campeão carioca de Subida de Montanha*

### **122 – 10ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK**

Na décima etapa do MCD Lombank British F3 Championship, disputada no dia 19 de setembro em Oulton Park, os brasileiros obtiveram boas colocações, com José Carlos Pace em segundo, Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro e Fritz Jordan em quinto. O vencedor foi Barrie Maskell que completou 20 voltas no tempo de 33m53s4, média de 157,321 km/h. O quarto foi Dave Walker.

[Ver RESULTADOS 1970/89](#)

### **123 – ETAPA DO TORNEIRO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH**

O brasileiro Ronald Rossi não foi feliz na prova disputada em Brands Hatch, no dia 19 de setembro, tendo terminado a prova apenas na 14ª colocação final. O vencedor foi Bernard Vermilio (Merlyn Mk 11A) – 10 voltas em 17m46s8 - 143,926 km/h; 2º Bob Evans (Palisser); 3º Antônio Bronco (Merlyn Mk 11A); 4º Peter Hull (Lola T200); 5º Reg James (Lotus 61).

### **124 – 10ª ETAPA DO FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – THRUXTON**

A 10ª etapa do BARC Forward Trust British F3 Championship, foi disputada no dia 20 de setembro, no circuito de Thruxton, com a vitória de Dave Walker. Essa prova foi dividida em duas baterias da qualificação com 8 voltas cada, classificando os 11 primeiros para a bateria final que foi disputada em 15 voltas. Wilson Fittipaldi Jr, participou da primeira bateria, classificando-se para a bateria final, na qual obteve a sétima colocação, enquanto José Carlos Pace e Fritz Jordan participaram da segunda bateria, mas ambos abandonaram, Pace por ter se envolvido num acidente e Jordan pela quebra de um rolamento de roda. A bateria final foi caracterizada pela disputa entre os dois Lotus oficiais de fábrica, com Dave Walker sagrando-se vencedor com o tempo de 20m45s2, média de 164, 403 km/h, com seu companheiro de equipe, Bev Bond terminando distante dois segundos. O terceiro foi Dave Morgan, o quarto Torsten Palm, o quinto Jean-Pierre Jarier, o sexto Dave Cole e o sétimo Wilson Fittipaldi Jr.

*Ver RESULTADOS 1970/90*



*José Carlos Pace (Lotus 69A Ford)*

### **125 – ETAPA DO TORNEIRO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH**

Na prova disputada no Club Circuito de Brands Hatch, no dia 20 de setembro, o brasileiro Raffaele Rosito enfrentou problemas com seu carro se classificando apenas na 14ª posição, com Reg James sagrando-se vencedor. O segundo foi Vern Schuppan, o terceiro Russell Wood, o quarto Tony Roberts e o quinto Jerry Gamba.

## **126 – TORNEIO INGLÊS DE F-FORD – OULTON PARK**

Francisco Lameirão voltou a participar de uma corrida de Fórmula Ford na Inglaterra, no circuito de Oulton Park, no dia 26 de setembro, se classificando em sexto lugar, o vencedor da prova foi o neozelandês Peter Hull que completou 10 voltas em 18m24s0, média de 144,880 km/h. O segundo colocado foi Jason Elliot, o terceiro Geddes Yaetes, o quarto Jerry Gambs, e o quinto John Trevelyan.

## **127 – IX GP DA CIDADE DE ÍMOLA – 7ª ETAPA DO EUROPEU DE F-2**

No dia 27 de setembro foi disputado o IX GP da Cidade de Ímola, 7ª etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, no autódromo Dino Ferrari, na cidade de Ímola, na Emília Romanha, na Itália.

A prova foi dividida em duas baterias de 28 voltas cada uma (140,504 km), com o resultado sendo apurado pelo somatório dos tempos obtidos por cada piloto nas baterias, perfazendo uma distância de 281,008 quilômetros.

Com 30 inscritos, foi efetuada uma prova de classificação, para que os 22 melhores largassem na prova.

O pole-position foi Clay Regazzoni, com o tempo de 1m35s87, ficando em segundo Emerson Fittipaldi com o tempo de 1m36s46, com o grid ficando assim constituído:

1ª Fila: 10 – Clay Regazzoni (Tecno 70 Ford) – 1m35s87; 20 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford) – 1m36s45

2ª Fila: 32 – Tino Brambilla (Brabham BT30 Ford) – 1m36s45; 16 – Rolf Stommelen (Brabham BT30 Ford) – 1m36s61

3ª Fila: 34 – Vittorio Brambilla (Brabham BT30 Ford) – 1m36s63; 62 – Dick Atwood (Brabham BT30 Ford) – 1m36s68

4ª Fila: 22 – Derek Bell (Brabham BT30 Ford) – 1m37s05; 48 – Tim Schenken (Brabham BT30 Ford) – 1m37s05

5ª Fila: 52 – Carlos Reutemann (Brabham BT30 Ford) – 1m37s08; 44 – Ronnie Peterson (March 702 Ford) – 1m37s14

6ª Fila: 6 – Dieter Quester (BMW 269) – 1m37s26; 2 – Jacky Ickx (BMW 270) – 1m37s38

7ª Fila: 4 – Jo Siffert (BMW 270) – 1m37s55; 24 – Peter Westbury (Brabham BT30 Ford) – 1m37s56

8ª Fila: 12 – François Cevert (Tecno 70 Ford) – 1m37s60; 50 – Gerry Birrell (Brabham BT30 Ford) – 1m37s84

9ª Fila: 26 – Tetsu Ikuzawa (Lotus 69 Ford) – 1m37s89; 60 – Alistair Walker (Brabham BT30 Ford) – 1m37s91

10ª Fila: 30 – Brian Nelson (Crosslé 18F Ford) – 1m39s13; 42 – Giancarlo Gagliardi (Brabham BT30 Ford) – 1m39s37

11ª Fila: 18 – Bernd Terbeck (Brabham BT23C Ford) – 1m39s38; 8 – Dieter Basche (BMW 269) – 1m39s64 (NL); 72 – Mike Goth (Brabham BT30 Ford) – 1m39s79

**Não se classificaram:**

38 – Patrick Dal Bo (Pygmée MDB15) – 1m40s07; 46 – Malcolm Guthrie (March 702 Ford) – 1m40s68; 58 – Richard Scott (Brabham BT30 Ford) – 1m40s95; 64 – Brian Cullen (Brabham BT23C Ford) – 1m41s00; 56 – Roland Binder (Tecno 68 Ford) – 1m42s28; 54 – Adam Potocki (Lotus 69 Ford) – 1m43s23; 40 – Jean-Pierre Jabouille (Pygmée MDB15) – 1m46s49.

Dada a largada Emerson Fittipaldi assumiu a dianteira seguido por Clay Regazzoni, liderança que foi mantida por pouco tempo, com Regazzoni passando para a ponta, com Vittorio Brambilla em segundo e Emerson Fittipaldi em terceiro.

Brambilla se manteve em segundo apenas por poucas voltas, quando perdeu o controle do carro, foi de encontro ao guard-rail, quebrou a suspensão do seu carro e ficou fora da corrida.

Regazzoni, Fittipaldi e Stommelen corriam muito próximos, até que o piloto suíço começou a ter problemas com o trambulador do câmbio a partir da 15ª volta. Fittipaldi se aproveitou dos problemas com o carro de Regazzoni para assumir a liderança que, no entanto, foi perdida logo depois, com Fittipaldi caindo para o terceiro lugar atrás de Regazzoni e Stommelen.

Fittipaldi ainda se recuperou, passou logo por Stommelen, faltando apenas 6 voltas, conseguiu superar Regazzoni, que enfrentava novamente problemas com o trambulador de câmbio, conseguindo se manter na frente até o final da bateria, que terminou com Emerson em primeiro, Regazzoni em segundo, Stommelen em terceiro, Peterson em quarto e Derek Bell em quinto.

Na segunda bateria Clay Regazzoni assumiu a liderança depois da largada, com Emerson Fittipaldi em segundo e Ronnie Peterson em terceiro.

Peterson conseguiu passar por Fittipaldi, depois de três voltas, mas o brasileiro recuperou a posição na volta seguinte.

A partir da 21ª volta o motor do carro de Fittipaldi perdeu rendimento e o piloto começou a perder posições, somente conseguindo a quinta colocação, com Regazzoni vencendo a bateria, com Jacky Ickx que não tinha terminado a primeira bateria, fazendo uma recuperação espetacular para terminar em segundo. O terceiro foi Bell, o quarto Peterson.

Com o somatório dos tempos das duas baterias, Clay Regazzoni foi considerado o vencedor da corrida, ficando Emerson Fittipaldi em segundo e Derek Bell em terceiro, Ronnie Peterson em quarto e Rolf Stommelen em quinto.

*Ver RESULTADOS 1970/91*



*Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford) à frente de Clay Regazzoni (Tecno 70 Ford)*

### **128 – 11ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – MALLORY PARK**

A 11ª etapa do Lombank British F3 Championship foi disputado no dia 27 de setembro no circuito de Mallory Park, contando com a participação dos brasileiros José Carlos Pace e Fritz Jordan, sem que terminassem a corrida que foi vencida por Dave Walker, que completou 20 voltas em 16m21s6, média de 159,389 km/h, ficando em segundo Dave Morgan, em terceiro Tony Trimmer, em quarto Bev Bond, e em quinto Sverrir Thoroddsson.

*Ver RESULTADOS 1970/92*

### **129 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – MALLORY PARK**

Na prova de Fórmula Ford disputada em Mallory Park em 27 de setembro, Raffaele Rosito conseguiu um ótimo terceiro lugar, na prova que foi vencida por Derek Lawrence, que completou 8 voltas em 7m08s4, média de 146,084 km/h. O segundo foi Jason Elliot e o quarto Brian McGuire.

### **130 – DAILY EXPRESS TROPHY – 11ª ETAPA DO SHELL F3 CHAMPIONSHIP**

A prova preliminar do Daily Express Trophy, da categoria de Fórmula 3, disputada no dia 3 de outubro no circuito de Crystal Palace, em Londres, e válida para a 11ª Etapa do Shell Oil F3 Championship, foi disputada em duas baterias de qualificação, sendo a primeira vencida por Mike Beuttler, com James Hunt em segundo e Gerry Birrell em terceiro.

A segunda bateria teve a participação dos brasileiros Fritz Jordan e José Carlos Pace, e foi vencida por Dave Walker, ficando em segundo Dave Morgan, e em terceiro Tony Trimmer. José Carlos Pace foi o quarto e Fritz Jordan o oitavo.

A bateria final, foi vencida por Dave Walker que completou as 20 voltas no tempo de 18m32s7, média de 140,609 km/h. Mike Beuttler foi o segundo, Tino Trimmer o terceiro, Gerry Birrell o quarto e Fritz Jordan o quinto. José Carlos Pace que fazia uma boa corrida se retirou depois de 10 voltas, com a quebra do motor.

[Ver RESULTADOS 1970/93](#)

### **131 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CRYSTAL PALACE**

Na programação do Daily Express Trophy, disputado no dia 3 de outubro, em Crystal Palace, foi disputada uma prova de Fórmula Ford, que teve a participação dos brasileiros Ronald Rossi e Giu Ferreira. Rossi foi o terceiro e Giu apenas o décimo, com a corrida apresentando o seguinte resultado: 1º Valentino Musetti (ITA) Titan Mk6 – 10 voltas - 10m21s1 - 125,951 km/h; 2º Jim Hardman (ING) Crossle 18F – 10 voltas - 10m21s2 - 125,930 km/h; 3º Ronald Rossi (BRA) Lola T200 – 10 voltas - 10m21s4 - 125,890 km/h; 4º Mark Litchfield (ING) Merlyn Mk 11A – 10 voltas - 10m24s6 - 125,245 km/h; 5º Brendan Keany (ING) Merlyn Mk 11A – 10 voltas - 10m45s6 - 121,171; 6º Geoff Oliver (ING) BRM – 10 voltas - 10m46s0 - 121,096 km/h.

### **132 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – MALLORY PARK**

O brasileiro Giu Ferreira teve problemas na prova de Fórmula Ford disputada no dia 4 de outubro em Mallory Park, terminando a prova na sétima colocação, prova que teve o seguinte resultado: 1º Geddes Yeates (ING) Merlyn Mk 11ª – 8 voltas - 7m08s4 - 146,123 km/h; 2º Bernard Vermilio (ING) Merlyn Mk 11A; 3º Peter Hull (NZL) Merlyn Mk 11A; 4º Antônio Bronco (ING) Merlyn Mk 11A; 5º Tony Roberts (AUS) Hawke DKL2A.

### **133 – GP DOS ESTADOS UNIDOS – WATKINS GLEN**

O GP dos Estados Unidos, disputado no dia 4 de outubro, no autódromo de Watkins Glen, no Estado de Nova York, marcou a primeira vitória de um brasileiro no campeonato mundial de Fórmula 1, com Emerson Fittipaldi.

Foi a consagração de um piloto que tendo chegado na Inglaterra em 1969, correu poucas provas na Fórmula Ford, foi elevado à Fórmula 3, tendo se tornado campeão inglês da categoria, passando para a Fórmula 2 em

1970 e chegando à Fórmula 1 no meio da temporada, no GP da Inglaterra, e finalmente vencendo uma corrida da maior categoria do mundo depois de apenas três corridas, com apenas 22 anos de idade.

Mas voltando ao GP dos Estados Unidos, a equipe Lotus fazia o seu retorno depois do acidente fatal de Jochen Rindt no GP da Itália, e tendo Emerson como primeiro piloto e Reine Wisell como seu companheiro de equipe. Todas as equipes que disputavam o campeonato estavam presentes, havendo um total de 27 inscritos para 24 vagas e, com isso, devendo três pilotos serem eliminados na prova de classificação, sendo que essas provas, à época eram disputadas em dois dias, concomitantes aos treinos, na sexta-feira e no sábado anteriores à corrida, isto é, valiam todos os tempos registrados.

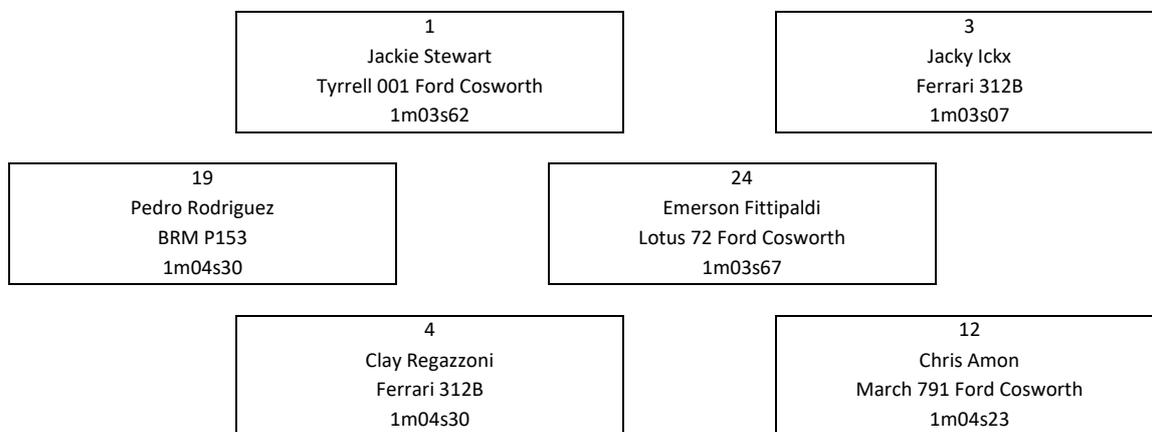


*A largada da prova com 3 – Jacky Ickx (Ferrari 312B/70) e 1 – Jackie Stewart (Tyrrell 001 Ford) na primeira fila.*

Um fato que merece ser mencionado, está diretamente ligado ao descaso que os organizadores daquele tempo tinham com a segurança dos pilotos. Na pista de Watkins Glen, havia uma água que corria no asfalto na saída dos boxes, tornando muito perigoso o ingresso dos carros na pista.

E o mais rápido na qualificação foi Jacky Ickx, que após vencer o GP do Canadá, teria também que vencer os GPs dos Estados Unidos e do México, para superar Jochen Rindt e sagrar-se campeão do mundo, que obteve o tempo de 3m03s07, média de 211,251 km/h. Ao seu lado na primeira fila estava Jackie Stewart, no novo carro construído para a equipe de Ken Tyrrell, pelo projetista Derek Gardner, com o tempo de 1m02s62. Emerson Fittipaldi abria a segunda fila tendo ao seu lado Ricardo Rodriguez.

O grid de largada ficou assim formado:



17  
John Surtees  
Surtees TS7 Ford Cosworth  
1m04s52

20  
Jackie Oliver  
BRM P153  
1m04s37

14  
Graham Hill  
Lotus 72 Ford Cosworth  
1m04s81

23  
Reine Wisell  
Lotus 72 Ford Cosworth  
1m04s79

7  
Henri Pescarolo  
Matra Simca MS 120  
1m05s00

8  
Denny Hulme  
McLaren MM14A Ford Cosworth  
1m04s84

21  
George Eaton  
BRM P153  
1m05s14

18  
Derek Bell  
Surtees TS7 Ford Cosworth  
1m05s00

15  
Jack Brabham  
Brabham BT33 Ford Cosworth  
1m05s29

29  
Ronnie Peterson  
March 701 Ford Cosworth  
1m05s18

6  
Jean-Pierre Beltoise  
Matra Simca MS120  
1m05s44

2  
François Cevert  
March 701 Ford Cosworth  
1m05s30

30  
Tim Schenken  
De Tomaso Ford Cosworth  
1m06s08

16  
Rolf Stommelen  
Brabham BT33 Ford Cosworth  
1m05s77

31  
Gus Hutchison  
Brabham BT26 Ford Cosworth  
1m06s22

9  
Peter Gethin  
McLaren M14A Ford Cosworth  
1m06s12

27  
Jo Bonnier  
McLaren M7C Ford Cosworth  
1m06s46

11  
Jo Siffert  
March 701 Ford Cosworth  
1m06s23

Não se classificaram:

32 – Peter Westbury (BRM P153) – 1m07s20

28 – Pete Lovely (Lotus 49C Ford Cosworth) – 1m07s45

10 – Andrea de Adamich (McLaren M14D Alfa Romeo) – 1m12s24.

Quando os carros foram levados para o grid de largada, o céu estava coberto de nuvens, com indicação de que era iminente a queda de uma chuva torrencial.

Devido a esse fato, os carros estavam equipados com pneus para chuva, mas, pouco antes da largada, as nuvens começaram a desaparecer, afastando a ameaça de chuva e, com isso, houve um corre-corre, com os mecânicos trocando os pneus para piso seco. Além disso, os carros deram várias voltas de reconhecimento da pista e com isso, tiveram que ser reabastecidos. Todos esses fatos fizeram com que a largada fosse atrasada por cerca de 20 minutos.

Iniciada a corrida assumiu a liderança Jackie Stewart e, ao ser completada a primeira volta, a ordem era a seguinte: 1º Stewart (1); 2º Rodriguez (19); 3º Ickx (3); 4º Regazzoni (4); 5º Amon (12); 6º Surtees (17); 7º Oliver (20); 8º Fittipaldi (24); 9º Hill (14); 10º Wisell (23); 11º Hulme (8); 12º Bell (18); 13º Pescarolo (7); 14º Peterson (29); 15º Eaton (21); 16º Brabham (15); 17º Beltoise (6); 18º Siffert (11); 19º Cevert (2); 20º Gethin (9); 21º Schenken (30); 22º Hutchison (31); 23º Stommelen (16); e em último, muito atrasado Bonnier (27). Jackie Stewart pilotava seu Tyrrell, sem dar chance aos seus adversários, abrindo cerca de um segundo para eles. Na quarta volta, Emerson Fittipaldi ultrapassou John Surtees, com o piloto inglês abandonando a prova depois de completar seis voltas, com a perda de uma roda.



*Stewart (Tyrrell) na liderança, com Emerson (Lotus) e Rodrigue4s (BRM) muito próximos.*

Ao serem completadas 10 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Rodriguez; 3º Ickx; 4º Regazzoni; 5º Amon; 6º Oliver; 7º Fittipaldi; 8º Hill; 9º Hulme; 10º Wisell; 11º Bell; 12º Eaton; 13º Pescarolo; 14º Brabham; 15º Beltoise; 16º Peterson; 17º Siffert; 18º Siffert; 19º Cevert; 20º Gethin; 21º Stommelen; 22º Hutchison; 23º Bonnier.

Na volta 11 abandonou a corrida George Eaton, com problemas de motor, e na volta 15 foi a vez de Jackie Oliver abandonar com o mesmo problema, com esse abandono, Emerson Fittipaldi passou para a sexta colocação. Na 15ª volta, Ickx passou por Rodriguez, partindo em perseguição a Stewart, e na volta 16 foi a vez de Regazzoni passar pelo mexicano para se posicionar na terceira colocação.

Com 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Regazzoni; 4º Rodriguez; 5º Amon; 6º Fittipaldi; 7º Hill; 8º Hulme; 9º Wisell; 10º Bell; 11º Pescarolo; 12º Brabham; 13º Siffert; 14º Peterson; 15º Gethin; 16º Stommelen; 17º Schenken; 18º Cevert; 19º Beltoise; 20º Hutchison; e 21º Bonnier, que continuava muito lento.

Nas voltas 22 e 28 ocorreram mais dois abandonos: Hutchison saiu da pista com seu Brabham e não teve como continuar, enquanto Beltoise abandonou reclamando que o carro estava indirigível. Graham Hill foi para os boxes na volta 28 despencando na classificação.

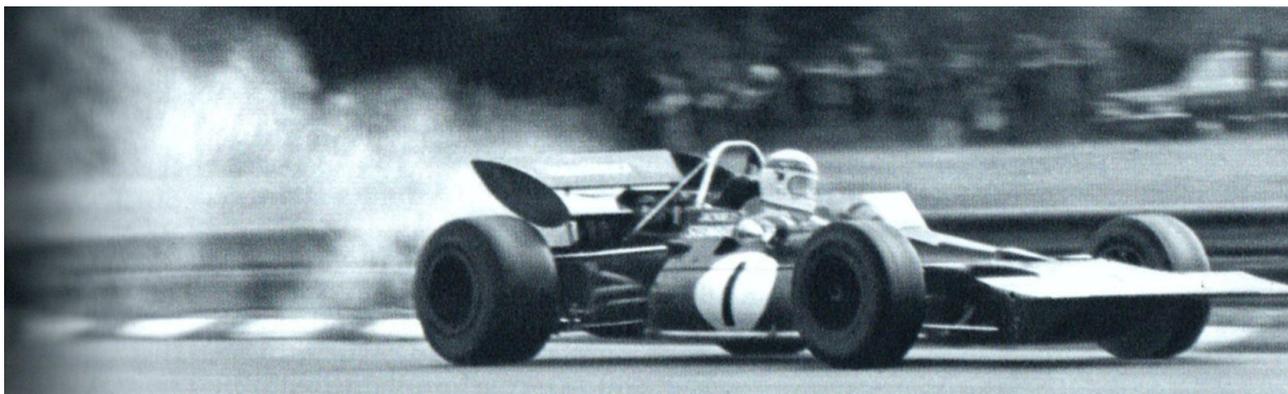
Com 30 voltas, a ordem dos participantes era a seguinte: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Regazzoni; 4º Rodriguez; 5º Amon; 6º Fittipaldi; 7º Hulme; 8º Wisell; 9º Bell; 10º Siffert; 11º Pescarolo; 12º Brabham; 13º Peterson; 14º Stommelen; 15º Gethin; 16º Schenken; 17º Cevert; 18º Hill; 19º Bonnier.

Stewart continuava andando muito forte e assim, com 32 voltas, apenas os seis primeiros colocados permaneciam na mesma volta do líder.

Na volta 37, começam os problemas para as Ferrari, quando Regazzoni entrou nos boxes para trocar uma roda, perdendo muito tempo e caindo para as últimas colocações. Com esse problema, Rodriguez passou para terceiro, Amon para quarto e Fittipaldi para quinto.

A ordem com 40 voltas era a seguinte: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Rodriguez; 4º Amon; 5º Fittipaldi; 6º Wisell, 7º Bell; 8º Hulme; 9º Siffert; 10º Pescarolo; 11º Peterson; 12º Stommelen; 13º Schenken; 14º Gethin; 15º Regazzoni; 16º Brabham; 17º Cevert; 18º Hill; 19º Bonnier.

Na volta 47 Emerson subiu para quarto, quando Amon teve que fazer uma rápida parada nos boxes, nessa altura corriam na mesma volta apenas Stewart, Ickx, Rodriguez e Fittipaldi, com Amon tendo caído para o oitavo lugar.



*Stewart quando se dirigia aos boxes soltando muita fumaça.*

Completadas 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Ickx; 3º Rodriguez; 4º Fittipaldi; 5º Wisell; 6º Bell; 7º Hulme; 8º Amon; 9º Siffert; 10º Pescarolo; 11º Peterson; 12º Stommelen; 13º Schenken; 14º Gethin; 15º Brabham; 16º Regazzoni; 17º Cevert; 18º Hill; 19º Bonnier, que não passaria da volta 50, com quebra do radiador de água.

Na volta 56 Stewart colocou uma volta de vantagem sobre Fittipaldi, ao mesmo tempo em que Ickx entrou nos boxes para reparar a injeção direta de combustível, retornando na 12ª colocação, com isso, ao se completar 60 voltas, apenas Stewart e Rodriguez corriam na mesma volta, com Fittipaldi que tinha passado para terceiro, com uma volta de atraso, e Ickx iniciava uma recuperação, com os carros na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Rodriguez; 3º Fittipaldi; 4º Wisell; 5º Bell; 6º Amon; 7º Hulme; 8º Pescarolo; 9º Peterson; 10º Ickx; 11º Stommelen; 12º Siffert; 13º Gethin; 14º Brabham; 15º Schenken; 16º Regazzoni; 17º Cevert; 18º Hill.

Na volta 62 foi a vez de Tim Schenken abandonar com problemas na suspensão do seu De Tomaso, e na volta 63 foi a vez de Cevert ficar fora após perder uma roda do seu March da equipe de Ken Tyrrell.

Com 70 voltas, Stewart mantinha a liderança, com larga vantagem para Rodriguez, o único a se manter na mesma volta. Na sequência vinham: 3º Fittipaldi; 4º Wisell; 5º Amon; 6º Bell; 7º Hulme; 8º Pescarolo; 9º Ickx; 10º Peterson; 11º Stommelen; 12º Siffert; 13º Brabham; 14º Gethin; 15º Regazzoni; 16º Hill.

Depois de completar 72 voltas, Graham Hill que corria muito atrasado, abandonou a prova sem embreagem e, em seguida pôde-se observar a queda de rendimento do carro de Stewart, com Emerson Fittipaldi tendo descontado a volta que tinha de desvantagem na volta 78. Aos poucos Ickx ia recuperando posições e na volta 79 passou a ocupar a oitava colocação.

A ordem dos carros com 80 voltas era a seguinte: 1º Stewart; 2º Rodriguez; 3º Fittipaldi (os três na mesma volta); 4º Wisell; 5º Amon; 6º Bell; 7º Hulme; 8º Ickx; 9º Pescarolo; 10º Stommelen; 11º Siffert; 12º Brabham; 13º Peterson; 14º Gethin; 15º Regazzoni (que tinha recorrido várias vezes aos boxes e corria em último).

E a queda de rendimento do carro de Stewart se confirmou na volta 82, quando o piloto se dirigiu aos boxes debaixo de muita fumaça, provocada por um vazamento de óleo.

Então foi iniciada uma nova corrida, e com 90 voltas, o líder era Rodriguez, que era seguido por Fittipaldi e Wisell, os três na mesma volta. O 4º era Amon; 5º Bell; 6º Hulme; 7º Ickx; 8º Pescarolo; 9º Stommelen; 10º Siffert; 11º Brabham; 12º Peterson; 13º Gethin; 14º Regazzoni.

Faltando vinte e cinco voltas para o final da prova, Rodriguez tinha 17 segundos de vantagem para Fittipaldi, mas na volta 101 foi obrigado a parar nos boxes para reabastecer de gasolina a sua BRM, cedendo a liderança para o brasileiro. Ickx continuava a sua recuperação até alcançar a quarta posição na volta 104.

Emerson Fittipaldi recebeu a bandeirada de chegada com 36,210 segundos de vantagem para Pedro Rodriguez em terceiro Wisell e em quarto Ickx. Com essa vitória e a quarta colocação de Ickx, sagrou-se campeão mundial de automobilismo, post-mortem, o austríaco Jochen Rindt, que falecera nos treinos para o GP da Itália.

[Ver RESULTADOS 1970/94](#)



*Com a vitória de Emerson Fittipaldi (foto), Jochen Rindt se tornou campeão do mundo.*

### **134 – XXVI COPA DO SALÃO – 14ª ETAPA DO CAMPEONATO FRANCÊS DE F-3**

Wilson Fittipaldi Jr. venceu a prova de Fórmula 3 disputada no dia 4 de outubro, no Autódromo de Lynas-Monthléry, nas proximidades de Paris, que fazia parte da XXVI edição da Copa do Salão. A prova que valia para a 14ª etapa do campeonato francês da categoria foi vencida pelo brasileiro, que recebeu a bandeirada de chegada completando 20 voltas no tempo de 31m10s1, média de 129,747 km/h, com 1,2 segundos de vantagem para Jean Pierre Jarier que se classificou em segundo. O terceiro foi Giovanni Salvati, o quarta Jean-Claude Guenard e o quinto Jean Blanc.

[Ver RESULTADOS 1970/95](#)

### **135 – 4 HORAS DE VELOCIDADE DE CURITIBA**

A Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, seguindo as ideias do seu Secretário Geral, Ramon Buggenhout, decidiu organizar, no dia 11 de outubro, a “primeira etapa do campeonato brasileiro de pilotos”. Como o Sr. Ramon decidiu organizar a abertura do tal campeonato apenas em outubro, ficou claro que não vingaria, uma vez que o regulamento da categoria previa, como condições para homologação do referido campeonato a disputa de pelo menos três corridas.

Outro fato inusitado foi o título de “4 Horas de Velocidade”, que na verdade era constituído de duas corridas com 2 horas de duração, com carros de categorias diferentes.

O que mais valeu nessa prova foi a apresentação em circuitos do recém-importado Porsche 910 do petropolitano Mário Olivetti, que embora tivesse participado das três corridas de subida de montanha no Rio de Janeiro, ainda não tinha sido exposto ao “duelo” com os principais carros de corrida do país.

Deve-se também registrar que a equipe de Mário Olivetti foi a primeira a embarcar na então nova moda, de grandes patrocinadores de equipes de automóveis no Brasil, com a equipe Hollywood.

Nesse aspecto, também estavam presentes as equipes Casari-Brahma e a equipe Monroe que, também já tinham participado de corridas anteriormente, mas que surgiram depois da Hollywood de Mário Olivetti.

As duas corridas de duas horas foram divididas em uma para os chamados carros de “Turismo Especial Brasileiro” e a outra reunindo carros das categorias: Esporte Nacional, Esporte Livre e Carros Importados.

Os treinos começaram na sexta-feira, ocorrendo um erro que poderia ter consequências ainda mais graves do que o ocorrido. Foi autorizada a entrada na pista dos carros, enquanto um grupo de trabalho, comandado pelo proprietário do autódromo, Sr. Flávio Chagas Lima, que fazia parte da diretoria da Federação Paranaense de Automobilismo, instalava alguns guard-rails.



*A largada da categoria Turismo Nacional, com 48 – Angi Munhoz (VW Sedan), 45 - Altair Barranco (Opala) e 51 – Carlos Sgarbi (Opala) na primeira fila. O VW nº 36 era de Edison Graczyk.*

Jayme Silva, nesse momento, testava o seu Fúria Ala Romeo, que teve uma manga de eixo quebrada, no local onde eram efetuados os trabalhos, com o carro indo de encontro aos trabalhadores, saindo do acidente o Sr. Flávio com fratura exposta em uma das pernas. Depois do acidente, um periódico do Rio de Janeiro, através do seu jornalista, se manifestou pela aplicação de uma pena forte ao piloto, se esquecendo que a responsabilidade de liberar os carros para entrarem na pista é do diretor de prova, que não deveria tê-la autorizado.

Mas como resultado, além do grave ferimento do Sr. Flávio, o carro ficou muito danificado e sem condições de participar da corrida, que com isso, perdeu um dos seus principais concorrentes à vitória.

Pela manhã de domingo, foi disputada a prova preliminar destinada aos carros de Turismo Divisão 3, ou seja, preparados de fabricação nacional e teve na primeira fila de largada o Opala nº 51 de Carlos Sgarbi, o Opala nº 45 de Altair Barranco e o VW nº 48 de Angi Munhoz.

Iniciada a corrida, Barranco assumiu a liderança seguido muito de perto por Sgarbi, com os dois Opala se alternando na liderança até a 22ª volta, quando o carro de Barranco, na saída da Curva Um sofreu um princípio de incêndio, abandonando a corrida. Daí em diante, Sgarbi não teve adversários e na volta 30, com 40 minutos de prova, tinha uma volta de vantagem para Angi Munhoz que corria em segundo.

Na metade da prova o ordem era a seguinte: 1º Sgarbi – 45 voltas; 2º Angi Munhoz – 43 voltas; 3º Moura Brito – 43 voltas; 4º Sérgio Whitters – 42 voltas; 5º Edson Graczyk – 42 voltas.

Apenas cinco abandonos foram registrados: Moura Brito por quebra do motor; Dall'Oglio sem embreagem; Ricardo Valente com quebra do motor; Luiz Zaforlin (motor), e Altair Barranco (princípio de incêndio). Por sua vez, o piloto Roberto Ribeiro de Lima, que corria em último e que fazia sequentes paradas nos boxes, acabou excluído quando entrou nos boxes em velocidade considerada inadequada pelos comissários desportivos. Sgarbi venceu completando 104 voltas em 2h04m30s0, média de 135,325 km/h. Munhoz foi o segundo com quatro voltas de desvantagem para o vencedor, mas com uma volta sobre o terceiro colocado que foi Sérgio Withers. O quarto foi Moacir Rosemberg e o quinto Dado Andrade.



*A chegada vitoriosa do Opala de Carlos Sgarbi.*

A corrida principal, dos carros Esporte Nacional, Esporte Livre e Importados, tinha como favoritos, além do Porsche 910, a Carretera Corvette de Camillo Christófaro, o BMW Spyder de Jan Balder, as Alfa Romeo GTA de Tite Catapani e Leonardo Campana Jr., o Snobs de Eduardo Celidônio, o fortíssimo Opala de Pedro Victor Delamare, os protótipos Ford de Norman Casari e de Renato Peixoto, o BMW de Roberto Dal Pont, o Protótipo Speed Motors de Luiz Carlos Moraes, além de diversos Puma, VW. Opalas e duas carreteras Ford e dois carros equipados com dois motores. O Haragano do gaúcho Dino Di Leone, que era equipado com dois motores DKW Vemag, mas instalados de forma regular, com os dois posicionados entre eixo na parte traseira do carro, e o mais curioso era o carro fabricado por Deuclides Carpenedo e João Soares de Souza e que foi pilotado por Pedro Muffato, que era equipado com um motor DKW Vemag na dianteira e um VW na traseira, com dois aceleradores, duas caixas de câmbio e dois tanques de gasolina, uma verdadeira “cadeira elétrica” e cujo desempenho era situado abaixo do razoável.

Efetuada a prova de classificação, o Porsche ficou com a pole position com o tempo de 1m02s0, completando a primeira fila Camillo Christófaro com 1m02s5 e Jan Balder com 1m03s2, ficando o grid de 23 carros assim formado:

65 Mário Olivetti Porsche 910 1m02s0	18 Camillo Christófaro Chevrolet Corvette TC 1m02s5	9 Jan Balder BMW Spyder 1m03s2
97 Renato Peixoto Reppe A-2 Ford	84 Pedro Victor Delamare Chevrolet Opala	

96 Norman Casari Casari A-1 Ford	94 Tite Catapani Alfa Romeo GTA	46 Freddy Giorgi Puma VW
8 Roberto Dal Pont BMW 2000 TI	51 Carlos Sgarbi Chevrolet Opala	
27 Leonardo Campana Jr. Alfa Romeo GTA	11 Eduardo Celidônio Snobs Corvair	88 Luiz Carlos de Moraes Speed Motors VW
73 José Pedro Chateaubriand Puma VW	74 Ângelo Cunha Ford V8 TC	
34 Ricardo Di Loreto Karmann Ghia VW	7 Pedro Muffato Casavel Bimotor	155 Danton Saviski Ford V-8 TC
41 Waldimir Soares AC VW	59 Dino Di Leone Haragano DKW	
36 Edison Graczyk VW Sedan	35 Sérgio Lousada Puma VW	68 Dado Andrade VW Sedan



*A largada da prova principal, com Camillo Christóforo assumindo a ponta.*

Dada a largada, Olivetti e Camillo saíram na frente abrindo uma grande vantagem para Balder que na curva Um foi ultrapassado por Casari.

Na 2ª volta Olivetti vinha na liderança, com Camillo grudado na sua traseira e, a seguir, vinham Casari, Balder, Delamare, Dal Pont, Catapani, Celidônio, Peixoto, Giorgi, Sgarbi com os demais mais distantes. Olivetti e Camillo se alternaram na ponta nas voltas 3, 4 e 5, com os dois rodando em 1m02s5 aproximadamente.

Entretanto a luta pela liderança durou pouco, pois na 7ª volta, Camillo abandonou com quebra de uma válvula do motor do seu carro e Jan Balder se dirigiu aos boxes com problemas no diferencial. Retornou mas abandonou a prova duas voltas depois.

Pouco depois abandonaram os dois carros da equipe Casari, Peixoto com quebra do motor e Norman sem freios.

Com esses abandonos, a ordem dos carros na 25ª volta era a seguinte: 1º Mário Olivetti – 25 voltas; 2º Pedro Victor Delamare – 24 voltas; 3º Leonardo Campana – 24 voltas; 4º Tite Catapani – 24 voltas; 5º Freddy Giorgi – 23 voltas; 6º Luiz Carlos Moraes – 23 voltas; 7º Eduardo Celidônio – 22 voltas; 8º Pedro Chateaubriand – 22 voltas; 9º Edison Graczyk – 22 voltas; 10º Dado Andrade – 22 voltas.



*9 – Jan Balder (BMW Spyder) e 18 – Camillo Christófaro (Chevrolet TC Lobo)*

Pedro Victor Delamare fazia uma ótima corrida conduzindo o seu Opala muito bem preparado, ocupando a segunda colocação, quando teve um pneu furado, perdendo posições e caindo para a 6ª posição. Na metade da prova, Olivetti mantinha a liderança com três voltas de vantagem para Campana que vinha em segundo, que por sua vez era seguido por Catapani, Giorgi, Celidônio e Delamare.



*O Cascavel Bimotor que foi pilotado por Pedro Muffato.*

Pouco depois ocorreram novos abandonos importantes, com o do Puma de Freddy Giorgio da equipe MM que parou na volta 65 com a quebra de uma válvula do motor e da BMW de Roberto Dal Pont, na mesma volta com problemas de câmbio.

A mais interessante disputada na fase final da corrida, ocorreu entre as duas Alfa Romeo de Catapani e de Campana, até Catapani se firmar na segunda colocação, pois Campana tinha problemas de câmbio.

Olivetti recebeu a bandeirada de chegada com três voltas de vantagem para a Alfa GTA de Catapani, completando 113 voltas em 2m03s00s5, média de 148,819 km/h. Campana foi o terceiro, Delamare o quarto e Luiz Carlos Moraes o quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/96](#)

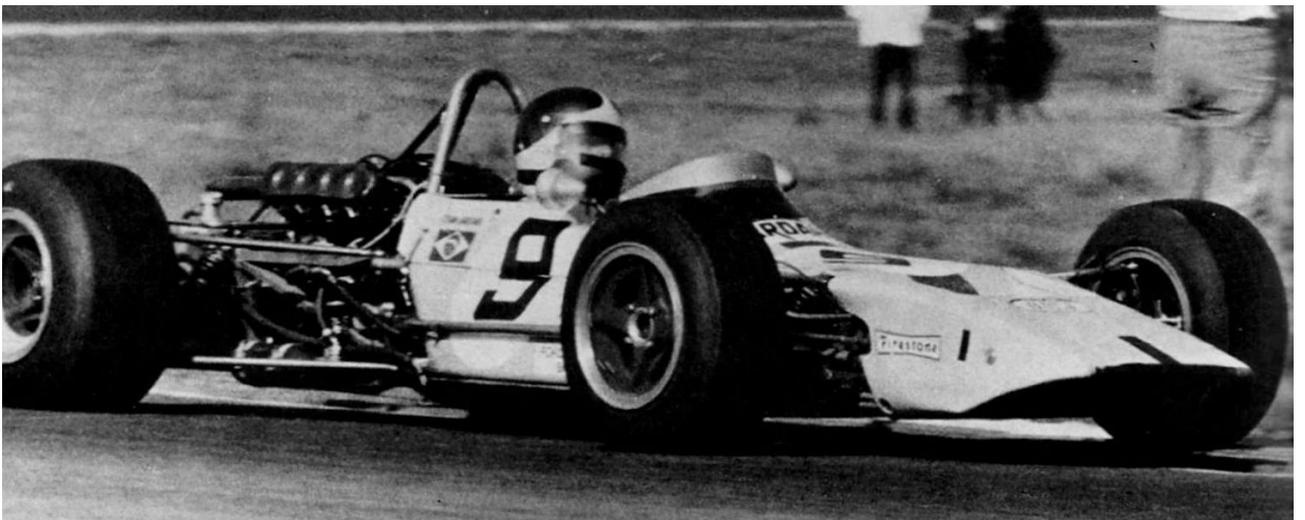


*Mário Olivetti venceu com tranquilidade ao volante do seu Porsche 910 da Equipe Hollywood*

### 136 – III PREIS VON BADEN-WÜRTTEMBERG UND HESSEN – F-2 - HOCKENHEIM

Na última etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 11 de outubro no autódromo de Hockenheim, na Alemanha, sob o título de “III Preis von Baden-Württemberg und Hessen”, Emerson Fittipaldi ficou prejudicado pelo melhor desempenho dos motores da BMW e da Cosworth preparados para a equipe Tecno, mas mesmo assim conquistou a quarta colocação.

A vantagem desses motores sobre os demais era tanta que Dieter Quester (BMW) e Clay Regazzoni (Tecno) colidiram na volta final, saíram da pista e ainda retornaram para terminarem a corrida em primeiro e segundo lugares.



*9 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford)*

Nesse acidente, o austríaco Dieter Quester conseguiu retornar primeiro à corrida e por isso bateu o suíço Clay Regazzoni, e por isso venceu a prova, mas Regazzoni, com o segundo lugar se sagrou campeão da categoria.

Na prova de classificação o mais rápido foi Ronnie Peterson, com o tempo de 2m09s0, com o grid ficando assim formado:

1ª Fila: 16 – Ronnie Peterson (March 792 Ford); 5 – François Cevert (Tecno 70 Ford) ; 14 – Tetsu Ikusawa (Lotus 69A Ford).

2ª Fila: 1 – Dieter Quester (BMW 270); 4 – Clay Regazzoni (Tecno 70 Ford).

3ª Fila: 25 – Carlos Reutemann (Brabham BT30 Ford); 7 – Tino Brambilla (Brabham BT30 Ford); 9 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69A Ford).

4ª Fila: 23 – Xavier Perrot (March 702 Ford); 6 – Derek Bell (Brabham BT30 Ford).

5ª Fila: 18 – Alistair Walker (Brabham BT30 Ford); 8 – Vittorio Brambilla (Brabham BT30 Ford); 12 – Hermann Unold (Brabham BT30 Ford)

6ª Fila: 15 – Peter Westbury (Brabham BT30 Ford); 3 – Dieter Basche (BMW 270).

7ª Fila: 28 – Mike Goth (Brabham BT30 Ford); 24 – Bruno Frey (Tecno 69 Ford); 10 – Hannelore Werner (March 702 Ford).

8ª Fila: 26 – Brian Cullen (Brabham BT23C Ford); 11 – Bernd Terbeck (Brabham B T23C Ford).

9ª Fila: 32 – Roland Binder (Tecno 68 Ford); 35 – Johnny Blades (Lotus 59B Ford); 37 – Jean-Pierre Beltoise (Pygmée MDB15 Ford).

10ª Fila: 31 – Richard Scott (Brabham BT30 Ford); 36 – John Wingfield (Brabham BT30 Ford).

11ª Fila: 19 – Jean-Pierre Jabouille (Pygmée MDB 15 Ford) – não largou; 30 – Adam Potocki (Lotus 69 Ford); 17 – Malcolm Guthrie (March 702 Ford)

12ª Fila: 39 – Robert Lamplough (Lola T100 Ford).

A corrida foi disputada em 35 voltas, totalizando 237,580 quilômetros e desde a largada Dieter Quester (BMW), François Cevert (Tecno) e Clay Regazzoni (Tecno) se destacaram dos demais lutando pela vitória, enquanto Emerson Fittipaldi (Lotus) e Ronnie Peterson (March) travaram outra batalha pelo quarto lugar.

Com o abandono de Cevert na 17ª volta, a luta pela liderança ficou restrita a Quester e Regazzoni e, na volta final a vantagem dos dois sobre Peterson, que vinha em terceiro era de 27 segundos, quando ocorreu o acidente descrito anteriormente. Quester completou 35 voltas em 1h16m34s4, média de 186,159 km/h. Regazzoni ficou em segundo em 1h16m36s1. O terceiro foi Ronnie Peterson, o quarto Emerson Fittipaldi, e o quinto Carlos Reutemann.

Ver RESULTADOS 1970/97



5 – François Cevert (Tecno 70 Ford); 4 – Clay Regazzoni (Tecno 70 Ford) e 1 – Dieter Quester (BMW 270) em luta durante a prova.

### 137 – CAMPEONATO EUROPEU DE FÓRMULA 2

Composto por oito etapas, o Campeonato Europeu de Fórmula 2, assim composto: 1 – 30/03 – Thruxton; 2 – 12/03 – Hockenheim; 3 – 26/04 – Barcelona; 4 – 28/06 – Rouen; 5 – 23/08 – Pergusa; 6 – 13/09 – Viena; 27/09 – Ímola; 10/11 – Hockenheim.

O resultado do Campeonato, conforme abaixo, teve o brasileiro Emerson Fittipaldi na terceira colocação.

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL
1º	Clay Regazzoni	SUI	Tecno 70 Ford	2	9	-	9	9	-	9	6	44
2º	Derek Bell	ING	Brabham BT30 Ford	9	4	9	-	3	6	4	1	38
3º	Emerson Fittipaldi	BRA	Lotus 69 Ford	-	2	4	6	4	-	6	3	25
4º	Dieter Quester	ALE	BMW 270	3	-	2	-	-	-	-	9	14
5º	Ronnie Peterson	SUE	March 702 Ford	-	-	-	3	-	4	3	3	14
6º	François Cevert	FRA	Tecno 70 Ford	-	-	-	-	-	9	-	-	9
7º	Robin Widdows	ING	Brabham BT30 Ford	6	-	3	-	-	-	-	-	9
8º	Tetsu Ikusawa	JAP	Lotus 69 Ford	-	6	-	-	-	2	1	-	9
9º	Peter Westbury	ING	Brabham BT30 Ford	-	-	-	1	6	-	-	-	7
10º	Henri Pescarolo	FRA	Brabham BT30 Ford	-	-	6	-	-	-	-	-	6
11º	Alistair Walker	ING	Brabham BT30 Ford	4	-	-	-	-	1	-	-	5
12º	Tim Schenken	AUS	Brabham BT30 Ford	-	-	-	4	-	-	-	-	4
13º	Hubert Hahne	ALE	BMW 269	-	3	-	-	-	-	-	-	3
	Vittorio Brambilla	ITA	Brabham BT30 Ford	-	-	-	-	-	3	-	-	3
15º	Carlos Reutemann	ARG	Brabham BT30 Ford	-	-	1	-	-	-	-	2	3
16º	Jean-Pierre Jabouille	FRA	Pygmée MDB15 Ford	-	-	-	-	2	-	-	-	2

	Mike Goth	EUA	Brabham BT30 Ford	-	-	-	-	-	-	2	-	2
18º	Tommy Reid	IRL	Brabham BT23 Ford	1	-	-	-	-	-	-	-	1
	Peter Gaydon	ING	Brabham BT30 Ford	-	1	-	-	-	-	-	-	1



*Clay Regazzoni (Campeão); Derek Bell (Vice); e Emerson Fittipaldi (3º colocado)*

### **138 – 12ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH CHAMPIONSHIP - F3 - SNETTERTON**

As chances de José Carlos Pace se tornar campeão do Torneio Lombank de Fórmula 3, praticamente se esgotaram com o resultado da 12ª etapa disputada no dia 11 de outubro em Snetterton, quando o piloto brasileiro terminou na terceira posição e dois dos seus principais concorrentes: Dave Walker e Tony Trimmer se classificaram em 2º e 1º lugares respectivamente.

Antes dessa prova, a classificação do torneio apontava Walker em primeiro com 40 pontos, Pace em segundo com 35, Bev Bond em terceiro com 32 e Tony Trimmer em quarto com 25. Após a prova, Walker passou para 46, Pace para 39, Bond para 35, e Trimmer para 34, faltando apenas uma etapa a ser disputada.

A prova foi disputada em duas baterias com 8 voltas cada uma, com o resultado final apurado pela soma dos tempos das duas.

Na prova de classificação Wilson Fittipaldi Jr. ficou com a pole-position, com o tempo de 1m34s8, seguido por Tony Trimmer, com 1m35s0, Dave Walker, com 1m35s0, Cyd Williams, com 1m35s4, José Carlos Pace, com 1m35s6, David Purley, com 1m35s8, e os demais

Na primeira bateria, a luta pela liderança ocorreu entre 5 carros: Wilson Fittipaldi Jr, Toni Trimmer, Dave Walker, José Carlos Pace e Bev Bond. E a chegada foi espetacular com Trimmer e Wilsinho cruzando a linha de chegada emparelhados, com pequena vantagem para o primeiro. Walker foi o terceiro 0,4 segundos, José Carlos Pace, 0,6 segundos, e Bond 0,8 segundos em relação aos vencedores.

Na segunda bateria, Wilsinho e Trimmer voltaram a lutar acirradamente pela liderança, até que na terceira volta o carro do brasileiro teve problemas com carburação, o motor começou a falhar obrigando-o a abandonar a prova. A partir de então Trimmer e Walker lutaram pela vitória, com nova chegada com os dois primeiros emparelhados, com Walker vencendo a bateria, seguido por Trimmer, Pace e Bond.

O brasileiro Fritz Jordan que tinha se classificado em 6º lugar na primeira bateria, chegou a registrar a melhor volta na segunda, com o tempo de 1m34s2, média de 166,662 km/h, mas acabou sendo obrigado a abandonar a prova pela quebra da caixa de câmbio.

Com o somatório dos tempos, o vencedor foi Tony Trimmer, ficando em segundo Dave Walker, terceiro José Carlos Pace e quarto Bev Bond.

**Ver RESULTADOS 1970/98**

### **139 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – MALLORY PARK**

No dia 11 de outubro, Ronald Rossi conquistou o segundo lugar e Raffaele Rosito o quarto na prova de Fórmula Ford disputada em Mallory Park. O vencedor foi Derek Lawrence (ING) Titan Mk6 – 15 voltas - 9m52s4 - 146,759 km/h; 2º Ronald Rossi (BRA) Lola T200 - 9m53s2 - 146,561 km/h; 3º Keith Garratt (ING) Lotus 61 - 9m53s8 - 146,413 km/h; 4º Raffaele Rosito (BRA) Royale RP3 - 9m56s8 - 145,677 km/h; 5º Bill Stone (ING) March 708 - 10m04s6 - 143,798 km/h; 6º Ken Miller (ING) Jan VM - 10m05s2 - 143,655 km/h.



*Ronald Rossi*

### **140 – 13ª ETAPA DO LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP e 12ª ETAPA DO MOTOR SPORT – SUPER SHELL OIL BRITISH F3 CHAMPIONSHIP BRANDS HATCH**

A prova final dos campeonatos ingleses de Fórmula 3, “Lombank” e “Super Shell”, foi disputada no dia 18 de outubro, no autódromo de Brands Hatch. O brasileiro José Carlos Pace, tinha chance de vencer o torneio Lombank, mas tendo terminado a corrida na terceira posição e, com Dave Walker chegando em quinto, o título ficou com o segundo. Tony Trimmer que venceu a prova, conquistou o título do torneio Super Shell e ficou em segundo no Lombank.

Havendo um grande número de concorrentes, a prova foi dividida em duas baterias de classificação, com 10 voltas cada uma, classificando os dezoito primeiros de cada uma para a bateria final disputada em 20 voltas. A primeira bateria foi vencida por Gerry Birrell, ficando em segundo lugar James Hunt, em terceiro Mike Beuttler e, em quarto, o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. Fritz Jordan participou dessa bateria, não completou a prova, mas mesmo assim se classificou para a final.

A segunda bateria foi vencida por Tony Trimmer, com o brasileiro José Carlos Pace em segundo, Ashley em terceiro e Vandervell em quarto.

A bateria final ficou assim constituída:

1ª Fila: 1 – Gerry Birrell (Brabham BT28); 2 – Tony Trimmer (Brabham BT28); 37 – James Hunt (Lotus 59A).

2ª Fila: 40 – José Carlos Pace (Lotus 59A); 42 – Ian Ashley (Lotus 59A).

3ª Fila: 82 – Colin Vandervell (March 703); 3 – Mike Beuttler (Brabham BT28); 39 – Wilson Fittipaldi Jr. (Lotus 59A).

4ª Fila: 35 – Dave Walker (Lotus 59A); 7 – Torsten Palm (Brabham BT28).

5ª Fila: 59 – Jean-Pierre Jarier (Tecno 70); 67 – Jurg Dubler (Chevron B17); 83 – Dave Morgan (March 703).

6ª Fila: 23 – Cyd Williams (Brabham BT28); 74 – Barrie Maskell (Chevron B17).  
 7ª Fila: 62 – François Cevert (Tecno 70); 16 – Ulf Svenson (Brabham BT28); 22 – Richard Scott (Brabham BT28).  
 8ª Fila: 26 – Keith Jupp (Brabham BT28); 94 – Roger Keele (Palisser).  
 9ª Fila: 56 – Jean-Claude Guenard (Tecno 70); 21 – Claude Francisci (Brabham BT28); 45 – Fritz Jordan (Lotus 59A).  
 10ª Fila: 93 – Bert Hawthorne (Tui Ami); 92 – Jean-Pierre Jaussaud (Martini).  
 11ª Fila: 34 – Bev Bond (Lotus 59A); 77 – David Martell (Chevron B15); 89 – Peter Deal (March 703).  
 12ª Fila: 81 – Geoff Bremner (March 703); Hannelore Werner (March 703).  
 13ª Fila: 36 – Sten Axelsson (Lotus 59); 41 – Bergt Radmyr (Lotus 59A); 61 – Max Bonin (Tecno 69).  
 14ª Fila: 48 – Andy Sutcliffe (Lotus 59); 55 – Leonel Noghes (Tecno 69).  
 15ª Fila: Giovanni Salvati (Tecno 70).

Na bateria final, Tony Trimmer se impôs, vencendo a prova com 2,4 segundos de vantagem para James Hunt que terminou em segundo. O terceiro foi o brasileiro José Carlos Pace, o quarto Gerry Birrell e o quinto Dave Walker. Wilson Fittipaldi Jr. terminou a prova na nona colocação e Fritz Jordan se acidentou abandonando a prova.

Ver RESULTADOS 1970/99

### **141 – TORNEIO BRSCC MOTOR SHELL SUPER OIL BRITISH F-3 - 1970**

Disputadas as 12 provas do torneio, o brasileiro José Carlos Pace ficou em quinto lugar, Wilson Fittipaldi Jr. em décimo e Fritz Jordan em décimo nono.

**Provas:** 1 – 15/03 – Snetterton; 2 – 26/04 – Silverstone; 3 – 09/05 – Mônaco; 4 – 25/05 – Oulton Park; 5 – 06/06 – Silverstone; 6 – 11/07 – Croft; 7 – 17/07 – Brands Hatch; 8 – 09/08 – Thruxton; 9 – 31/08 – Brands Hatch; 10 – 13/09 – Cadwell Park; 11 – 03/10 – Crystal Palace; 12 – 18/10 – Brands Hatch

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOTAL	DESC	FINAL
1º	Tony Trimmer	ING	Brabham	9	1	9	4	0	2	0	4	1	3	4	9	46	2	44
2º	Dave Walker	AUS	Lotus	6	9	0	0	6	0	6	0	3	0	9	2	41	0	41
3º	Mike Beuttler	ING	Brabham	0	0	0	0	9	4	9	3	0	1	6	0	32	0	32
4º	Bev Bond	ING	Lotus	1	4	4	9	3	0	0	9	0	0	0	0	30	0	30
5º	<b>José Carlos Pace</b>	BRA	Lotus	0	2	0	3	4	9	0	2	0	0	0	4	24	0	24
6º	James Hunt	ING	Lotus	0	3	0	6	1	0	4	0	0	4	0	6	24	0	24
7º	Gerry Birrell	ING	Brabham	0	0	3	0	0	3	0	0	9	0	3	3	21	0	21
8º	Ulf Svensson	SUE	Brabham	3	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	12	0	12
9º	Jurg Dubler	SUI	Chevron	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	12	0	12
10º	<b>Wilson Fittipaldi Jr.</b>	BRA	Lotus	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	7	0	7
11º	Richard Scott	ING	Brabham	0	0	2	2	0	0	3	0	0	0	0	0	7	0	7
12º	Ian Ashley	ING	Chevron	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
	Jean-Pierre Cassagrain	FRA	Brabham	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
	Jean-Pierre Jaussaud	FRA	Tecno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	6
15º	Cyd Williams	ING	Brabham	2	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	6	0	6
16º	Keith Jupp	ING	Brabham	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
	David Morgan	ING	March	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	4
18º	Peter Hanson	ING	Chevron	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	4	0	4
19º	Sten Gunnarsson	SUE	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2
	<b>Fritz Jordan</b>	BRA	Lotus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2
21º	Jean-Pierre Jarier	FRA	Tecno	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	Mike Keens	ING	Tecno	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	Freddy Kottulinsky	SUE	Lotus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
	Colin Vandervell	ING	March	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1

### **142 – TORNEIO MCD LOMBANK BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - 1970**

No Torneio Lombank, encerrado com a mesma prova do Torneio Shell, os pilotos brasileiros obtiveram as seguintes colocações: José Carlos Pace – 3º; Wilson Fittipaldi Jr. – 7º; Fritz Jordan – 24º.

**Provas:** 1 – 15/03 – Snetterton; 2 – 30/03 – Mallory Park; 3 – 03/05 – Brands Hatch; 4 – 09/05 – Castle Combe; 5 – 07/06 – Thruxton; 6 – 04/07 – Oulton Park; 7 – 26/07 – Mallory Park; 8 – 16/08 – Brands Hatch; 9 – 13/09 – Cadwell Park; 10 – 19/09 – Oulton Park; 11 – 27/09 – Mallory Park; 12 – 11/10 – Snetterton; 13 – 18/10 – Brands Hatch.

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	TOT
1º	Dave Walker	AUS	Lotus	4	9	0	0	6	9	0	0	0	3	9	6	2	48
2º	Tony Trimmer	ING	Brabham	9	0	0	0	0	0	0	9	3	0	4	9	9	43
3º	<b>José Carlos Pace</b>	BRA	Lotus	3	3	4	4	9	6	0	0	0	6	0	4	4	43
4º	Bev Bond	ING	Lotus	0	6	0	0	4	4	9	6	0	0	3	3	0	35
5º	Steve Matchett	EUA	Chevron	0	4	6	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	15
6º	Barrie Maskell	ING	Chevron	0	0	0	0	0	0	4	0	0	9	0	0	0	13
7º	<b>Wilson Fittipaldi Jr.</b>	BRA	Lotus	0	0	3	0	2	0	0	4	0	4	0	0	0	13
8º	Bert Hawthorne	ING	Chevron	0	0	9	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	12
9º	David Morgan	ING	March	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	0	12
10º	James Hunt	ING	Lotus	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	6	10
11º	David Cole	ING	Lotus	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
	Ulf Svensson	SUE	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	9
13º	Richard Scott	ING	Brabham	6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7
14º	Jean-Pierre Jaussaud	FRA	Tecno	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6
	Roger Keele	ING	Palliser	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
16º	Tom Walkinshaw	ING	March	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	5
17º	Chris Skeaping	ING	Chevron	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	4
18º	Dick Barker	ING	Brabham	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Gerry Birrell	ING	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
20º	Mike Beuttler	ING	Brabham	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
21º	Sverrir Thorodsson	ISL	Brabham	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	3
	Allan McCully	NZL	Brabham	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
	Colin Vandervell	ING	March	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3
24º	Cyd Williams	ING	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	Bredan McInerney	IRL	Chevron	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Mike Watkins	ING	Lotus	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	<b>Fritz Jordan</b>	BRA	Lotus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
28º	Andy Sutcliffe	ING	Lotus	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Ken Bailey	ING	Alexis	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Geoff Bremner	ING	March	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Peter Deal	ING	March	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Norman Foulds	ING	Chevron	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	John Buxton	ING	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	David Purley	ING	Brabham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1



**Shell Super Oil F3 Championship: Campeão Tony Trimmer; Vice Dave Walker; 3º Mike Beuttler**  
**Lombank British F3 Championship: Campeão Dave Walker; Vice Tony Trimmer; 3º José Carlos Pace**

### **143 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – CASTLE COMBE**

No dia 18 de outubro, Ronald Rossi terminou em terceiro lugar a prova disputada em Castle Combe, da qual também participou Raffaele Rosito, que infelizmente teve que abandonar a corrida. O resultado foi o seguinte: 1º Andy Rouse (ING) Dulon D9 – 15 voltas - 17m59s0 - 148,137 km/h; 2º Tom Pryce (GAL) Lola T200 - 18m00s0 - 148,000 km/h; 3º Ronald Rossi (Bras) Lola T200 - 18m04s0 - 147,454 km/h; 4º Richard Leech (ING) Lola T200 - 18m25s4 - 144,599 km/h; 5º Buzz Buzaglo (AUS) Merlyn Mk 11A - 18m25s5 - 144,586 km/h; 6º Hugh Coster (ING) Lotus 61 - 19m01s8 - 139,989 km/h.

### **144 – O FALECIMENTO DE CATHARINO ANDREATTA**

Faleceu no dia 21 de outubro o campeão gaúcho Catharino Andreatta, vítima de uma enfermidade. Catharino fez parte da famosa Equipe Galgos Brancos, tendo participação destacada no automobilismo nacional, vencendo por três vezes a tradicional corrida das Mil Milhas Brasileiras.

Infelizmente, o desportista não pôde assistir à inauguração do Autódromo de Tarumã, que ocorreu pouco mais de duas semanas após o seu falecimento.



*Catharino Andreatta – 1911 - 1970*

### **145 – O RECONHECIMENTO DA CBA PELA FIA**

O presidente do Automóvel Clube do Brasil, General Sylvio Santa Rosa, regressou ao Brasil no dia 21 de outubro, depois de participar de duas conferências internacionais sobre automobilismo, uma realizada em Lima, no Peru e outra em Paris, na França. Santa Rosa informou, em entrevista, que A Federação

Internacional de Automobilismo – FIA decidiu reconhecer e confirmar a independência da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, para gerir as corridas automobilísticas no Brasil.

Segundo Santa Rosa, o reconhecimento somente foi possível por causa da assinatura do protocolo de pacificação assinado entre o Automóvel Clube do Brasil e a Confederação, nessa época presidida por Mauro Salles.

Por sua vez, Mauro Salles, presidente da CBA, que participou da assembleia da FIA, em Paris, juntamente com o General Santa Rosa, externou que este foi o resultado do espírito de pacificação que finalmente predominava entre as duas entidades.

### **146 – GP MACKENZIE**

Em comemoração ao centenário do Mackenzie College foram disputadas nos dias 24 e 25 de outubro, uma série de provas automobilísticas que recebeu o nome de GP Mackenzie.

O programa foi iniciado no sábado, dia 24, com a disputada de uma corrida destinada a pilotos estreantes e novatos e da prova de classificação para a prova principal, dos pilotos oficiais de competição.

No domingo realizou-se uma corrida para pilotos universitários, em homenagem a Catharino Andreatta, piloto gaúcho recentemente falecido, uma outra para estreantes e novatos e o GP Mackenzie, propriamente dito.

Na corrida de sábado, disputada em 10 voltas pelo circuito completo de Interlagos, Ronaldo Berg largou na frente, muito ameaçado por Edson Yoshikuma e Milton Oliveira. Com o abandono de Yoshikuma na nona volta, a disputa ficou entre Berg e Oliveira, com o primeiro vencendo a prova com o tempo de 39m15s3, além de fazer a melhor volta da prova com o tempo de 3m52s4. Milton Oliveira (FNM 2200 JK) ficou em segundo, Fausto Berti (VW Sedan 1600) em terceiro, Ricardo Albuquerque (Puma GT VW) em quarto e Miguel Lafer (Puma GT VW) em quinto.

No domingo foi disputada, inicialmente, a prova para estreantes e novatos, que também foi vencida por Ronald Berg e que foi uma repetição da prova de sábado, com Yoshikuma perseguindo o líder até abandonar a prova na terceira volta, restando a Milton Oliveira a perseguição, infrutífera, diga-se de passagem ao líder, Ronaldo Berg, que registrou mais uma vez a melhor volta da prova, desta feita com o tempo de 3m52s5. O resultado foi o seguinte: 1º Ronald Berg – 27 - VW Sedan 1600 – 10 voltas em 39m28s27 - 121,000km/h; 2º Milton Oliveira – 25 - FNM 2000 JK; 3º - Miguel Lafer – 72 - Puma VW; 4º Ricardo Albuquerque – 33 - Puma VW; 5º Fausto Berti – 23 - VW Sedan 1600; 6º Sérgio Alhadef – 88 - VW Sedan 1600.

Na prova para universitários, sem a presença de Edson Yoshikuma e Milton Oliveira, Ronaldo Berg não teve dificuldades em vencer, registrando a melhor volta da prova, mas com tempo bem inferior ao obtido nas provas anteriores, com o tempo de 3m55s2.

Na primeira volta dessa prova, quando quase todos os 15 carros que largaram chegaram à curva do Lago, o piloto Osvaldo Macedo Jr, pilotando um Lorena VW 1600 bateu no carro de Jacob Kourouzan, outro Lorena VW e com o VW nº 13 de Hércules Chrysocheri. Tanto Jacob como Hércules conseguiram retornar à prova, porém o carro de Osvaldo ficou parado à margem da pista. Berg venceu mais uma vez, pilotando o seu VW Sedan 1600 nº 27, completando as 10 voltas no tempo de 40m09s2, média de 118,944 km/h. O segundo foi Sérgio “Kako” Alhadef (VW Sedan 1600 nº 88), o terceiro Ricardo Albuquerque (Puma VW nº 33); e o quarto Celso Feres (Chevrolet Opala nº 9).

A segunda prova de Estreantes e Novatos disputada como preliminar, foi uma repetição das anteriores, com Ronaldo Berg assumindo a ponta, seguido por Edson Yoshikuma, perseguição que se manteve até Yoshikuma abandonar depois da terceira volta. Com isso, Milton Oliveira assumiu a segunda colocação, com as duas primeiras colocações se mantendo inalteradas até a bandeirada de chegada. O vencedor foi Ronaldo Berg –

27 – VW Sedan 1600 – 10 voltas – 39m28s27, média de 121,000 km/h; 2º Milton Oliveira 25 – FNM 2000 JK; 3º Miguel Lafer – 72 – Puma GT VW; 4º Ricardo Albuquerque – 33 – Puma GT VW; 5º Fausto Berti – 23 – VW Sedan 1600; e 6º Sérgio Alhadef – 88 – VW Sedan 1600.

A prova principal, o GP Mackenzie, teve a participação de vinte carros, sendo que os principais concorrentes à vitória eram os protótipos Fúria de Jayme Silva e Bino de Luiz Pereira Bueno, além da veterana carretera Corvette de Camillo Christófaru.

Para essa prova, a equipe Jolly Gancia inscreveu quatro Alfa Romeo, com destaque para a recém-importada GTAm dos irmãos Diniz, que nessa prova foi pilotada por Alcides. Os outros carros eram as tradicionais GTA, sendo a nº 23 de Abílio Diniz, a 27 de Leonardo Campana Jr., e a 94 de Tite Catapani.

Estava presente também o Opala super preparado, como se fosse um Stock Car americano, de Pedro Victor Delamare, e o menos preparado, mas não menos veloz de Carlos Sgarbi.

Os Puma, que vinham tendo excelente desempenho nas provas disputadas no país, estavam representados por Angi Munhoz e Freddy Giorgi da equipe Comercial MM, comandada por Miguel Crispim, e por José Pedro Chateaubriand e Luiz Felipa Gama Cruz.

Entre os protótipos, estavam presentes o Snobs Corvaire de Eduardo Celidônio, o Amato Ford de Salvatore Amato, e dois carros da equipe Speed Motors, do Rio de Janeiro, de Luiz Carlos (Patinho Feio II) e de José Moras Neto, no carro projetado por Neudy Geraldês, que passou a se chamar “Mirage”.

Completavam o grid de largada o VW sem capota de Nathaniel Townsend, o VW de José Minelli e um JK de José Alverni.

Iniciada a corrida, Jayme Silva tomou a dianteira e começou a se distanciar dos demais, com Luiz Pereira Bueno e Camillo Christófaru disputando a segunda colocação. Nessa disputa Camillo conseguia abrir vantagem nas retas, mas Bueno se recuperava nas curvas, até que se firmou na segunda colocação a partir da sexta volta.

A luta pelo quarto lugar também era interessante, entre as Alfas da equipe Jolly Gancia e o Opala de Pedro Victor Delamare, que infelizmente ficou fora da prova depois de quatro voltas, com problemas mecânicos.

Outro piloto que teve que abandonar foi Eduardo Celidônio que acompanhou de perto a luta das Alfa Romeo, mas teve que se retgurar na 26ª volta quando ficou sem gasolina na curva do Laranja.



*Jayme Silva (Fúria Alfa Romeo), vencedor da prova*

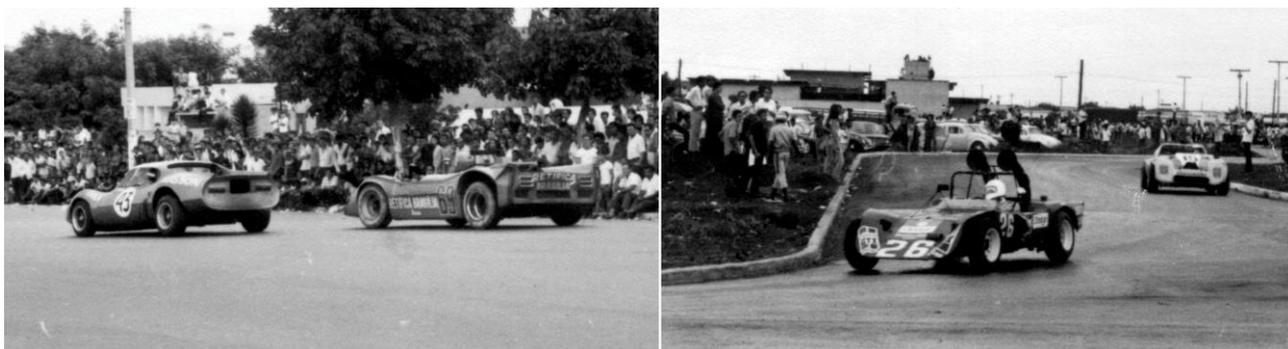
Entre as Alfas, também ficou de fora da briga nas voltas finais o carro de Tite Catapani, enquanto Alcides Diniz, no carro mais potente, chegou à frente de Abílio e Leonardo.

Na metade da corrida, Luiz Antônio Greco, chefe da equipe Bino-Sandaco, acenou para que Luizinho aumentasse o seu ritmo, uma vez que Jayme Silva mantinha uma velocidade prudente, na liderança, e o Bino começou a recuperar terreno, até que Vitório Massari, chefe da equipe Fúria, percebendo a manobra, acenou para Jayme aumentar a velocidade. Como resposta, da volta em 3m28 da anterior, Jayme completou a seguinte em 3m20s0, fazendo com que o Bino desistisse de tentar alcançar o Fúria que era o carro mais rápido da prova, vencendo com 39s6 segundos de vantagem. Camillo foi o terceiro, Alcides Diniz o quarto, Abílio Diniz o quinto e Leonardo Campana o quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/100](#)

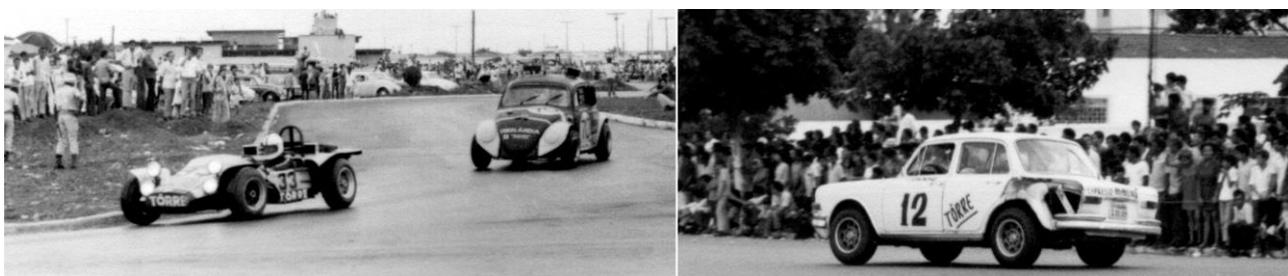
### **147 – PROVA MANOEL DOS REIS – 37º ANIVERSÁRIO DE GOIÂNIA**

No domingo à tarde, dia 25 de outubro, foi realizada no circuito improvisado da Avenida Assis Chateaubriand, em Goiânia, a Prova Manoel dos Reis, como parte das comemorações do 37º aniversário da capital goiana. A prova com duração de duas horas, contou com a participação de pilotos de Goiânia, Brasília, Minas Gerais e São Paulo.



*Na foto da esquerda: 43 – Carlos Alberto Braz (Elgar 104 GT VW) e 69 – Olavo Pires (AC VW) e, na foto da direita: 26 – Jefferson Cardoso/Fernando Batista Ramos (Lazzat VW) e Marcos Jardim (Osmark DKW)*

Iniciada a prova, assumiu a liderança o Elgar VW do brasiliense Carlos Alberto Braz, seguido muito de perto pelo Puma do paulista Paulo Gomes, que assumiu a liderança na terceira volta, mantendo a ponta até o final da prova.



*À esquerda, 33 – Tito Passarinho (Torre VW) e 70 – Jorge Henrique Paul (VW Sedan TC) e à direita, Toninho Martins (VW 4P)*

Na largada da prova, o Olavo Pires, no AC VW ficou parado, só largando quando os demais carros estavam distantes.

Durante a prova, o protótipo VW de Tito Passarinho e o BMW de Antônio Castro Prado fizeram uma bela luta pelas classificações secundárias.

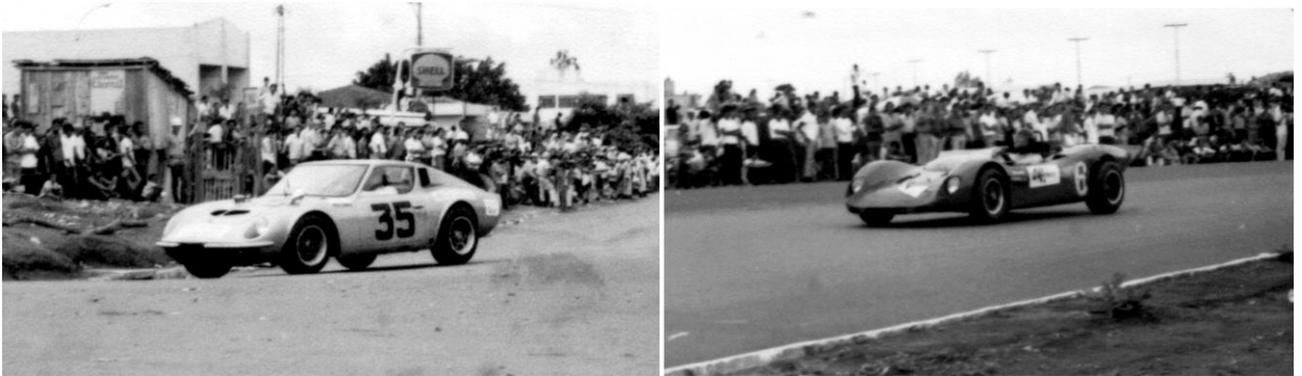
Um piloto que fez uma boa corrida foi Toninho Martins, que correu com um VW 4P, que na base da regularidade acabou se classificando na 11ª posição.

Luiz Estevão, no protótipo Amok, vinha fazendo uma boa corrida, quando bateu num meio fio, teve um pneu furado perdendo muito tempo para efetuar os reparos.

A dupla Fernando Batista Ramos e Jefferson Cardoso, ao volante do protótipo VW fabricado por Gulu Nardelli e Álvaro Pacelli, perderam tempo com diversas paradas nos boxes, terminando a prova na 10ª posição.

Paulo Gomes venceu a prova com uma volta de vantagem para Tito Passarinho que terminou em segundo. O terceiro foi Cleomar Resende que pilotou um Renault 4CV com motor VW, o quarto foi Jorge Henrique Paul e o quinto Luiz Estevão.

[Ver RESULTADOS 1970/101](#)



*35 – Paulo Gomes (Puma GT VW 2000) vencedor da prova e 6 – Luiz Estêvão (Amok VW) quinto colocado.*

### 148 – GP DO MÉXICO

A última etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi realizado no dia 25 de outubro no autódromo da Cidade do México, com a participação de 18 carros.

A corrida já não despertava tanto interesse, uma vez que, com o resultado do GP dos Estados Unidos, o título já estava decidido em favor de Jochen Rindt, e as chances de Ickx não ser vice eram mínimas.



*Início da corrida com Ickx em primeiro, Stewart em segundo e Regazzoni em terceiro*

Os carros favoritos, pelo desempenho nas últimas corridas eram as Ferrari e o Tyrrell de Jackie Stewart e nas provas de classificação esse cenário ficou muito claro com Regazzoni na pole-position, Stewart em segundo e Ickx em terceiro. O quarto colocado foi Jack Brabham, mas este estava nada menos que 1,16 segundos atrás do terceiro colocado, num grid que ficou assim formado:

1 Jackie Stewart Tyrrell 001 Ford Cosworth 1m41s88	4 Clay Regazzoni Ferrari 312B 1m41s86
15 Jack Brabham Brabham BT33 Ford Cosworth 1m43s57	3 Jacky Ickx Ferrari 312B 1m42s41
6 Jean-Pierre Beltoise Matra Simca MS120 1m42s82	12 Chris Amon March 701 Ford Cosworth 1m43s71
8 Graham Hill Lotus 72 Ford Cosworth 1m44s13	19 Pedro Rodriguez BRM P153 1m44s01
9 Peter Gethin McLaren M14A Ford Cosworth 1m44s46	2 François Cevert March 701 Ford Cosworth 1m44s21
23 Reine Wisell Lotus 72 Ford Cosworth 1m44s59	7 Henri Pescarolo Matra Simca MS120 1m44s55
8 Denny Hulme McLaren M14A Ford Cosworth 1m44s95	20 Jackie Oliver BRM P153 1m44s70
11 Jo Siffert March 701 Ford Cosworth 1m46s15	17 John Surtees Surtees TS7 Ford Cosworth 1m45s03
24 Emerson Fittipaldi Lotus 72 Ford Cosworth 1m48s13	16 Rolf Stommelen Brabham BT33 Ford Cosworth 1m46s30



*Vista do posicionamento do público à margem da pista*

A largada da prova foi atrasada, inicialmente por problemas da organização, mas esse atraso acabou provocando o público que se postou à margem do circuito e, com isso, provocando mais um atraso, até que as autoridades conseguissem que os assistentes recuassem um pouco, embora continuassem em posições muito preocupantes.

O carro de Emerson Fittipaldi que tinha enfrentado problemas de motor nas provas de classificação, só se posicionando na última posição, conseguiu dar uma volta antes de largar, quando foi verificado que o problema persistia.

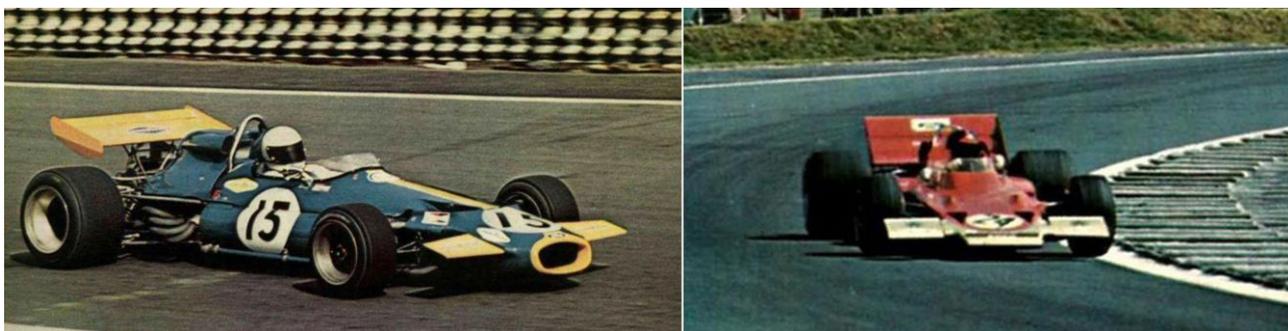
Autorizada a largada, Clay Regazzoni assumiu a liderança, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º (4) Clay Regazzoni; 2º (1) Jackie Stewart; 3º (3) Jacky Ickx; 4º (6) Jean-Pierre Beltoise; 5º (19) Pedro Rodriguez; 6º (12) Chris Amon; 7º (15) Jack Brabham; 8º (14) Graham Hill; 9º (8) Denny Hulme; 10º (17) John Surtees; 11º (9) Peter Gethin; 12º (7) Henri Pescarolo; 13º (2) François Cevert; 14º (11) Jo Siffert; 15º (20) Jackie Oliver; 16º (24) Emerson Fittipaldi; 17º (23) Reine Wisell; 18º (16) Rolf Stommelen.

Na volta seguinte, enquanto Emerson não apareceu, com o motor quebrado, Ickx assumiu a liderança, com Stewart em segundo e com Regazzoni caindo para a terceira colocação.

A posição dos seis primeiros foi mantida até a quarta volta, quando Jack Brabham passou por Chris Amon, para ocupar a sexta posição.

Nessa altura tinham ocorrido mais duas desistências: Siffert depois e 3 voltas com problemas de motor, e na volta seguinte Reine Wisell, com superaquecimento do motor.

Na décima volta ocorreu novo abandono, com Cevert enfrentando problemas de motor, e assim, com dez voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Ickx; 2º Stewart; 3º Regazzoni; 4º Beltoise; 5º Brabham; 6º Amon; 7º Rodriguez; 8º Hulme; 9º Gethin; 10º Surtees; 11º Pescarolo; 12º Oliver; 13º Stommelen; 14º Wisell. Na 13ª volta o carro de Stewart começou a perder rendimento, se aproveitando Regazzoni para assumir a segunda colocação e, a partir de então, as duas Ferrari passearam pela pista, garantindo os dois primeiros lugares.



*15 – Jack Brabham (Brabham BT33 Ford) na sua despedida da Fórmula 1 e 24 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72C Ford)*

Stewart entrou nos boxes, perdeu muito tempo e retornou na 12ª posição, para abandonar depois de completar 33 voltas.

Jack Brabham que vinha subindo de posição, passando a ocupar a terceira colocação na volta 16, se manteve nessa posição até completar 52 voltas, quando foi forçado a abandonar com perda da pressão de óleo do motor do seu carro. Esta foi a prova de despedida de Brabham na Fórmula 1, categoria em que conquistou três campeonatos.

Na base da regularidade, Denny Hulme foi ganhando posições e, com o abandono de Brabham, herdou a terceira colocação que manteve até o final da corrida.



	Jackie Oliver	ING	BRM	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	Jonhny Servoz-Gavin	FRA	March	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
22º	François Cevert	FRA	March	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Peter Gethin	ING	McLaren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	Dan Gurney	EUA	McLaren	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	Derek Bell	ING	Surtees	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1



*Jochen Rindt (campeão); Jacky Ickx (vice); Clay Regazzoni (3º)*

### **150 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – LYDDEN HILL**

Na prova de Fórmula Ford disputada no dia 25 de outubro em Lydden Hill, Giu Ferreira se classificou em segundo lugar, tendo registrado a melhor volta da prova, com o tempo de 47,8 segundos, média de 120,792 km/h, tempo igualado pelo vencedor da prova, o inglês Bob Evans, que completou as 12 voltas em 9m42s0, média de 119,505 km/h. Giu fez 9m42s4, média de 119,423 km/h, e o terceiro foi Richard Croucher com 9m50s0, média de 117,885 km/h.

### **151 – INAUGURAÇÃO DO AUTÓDROMO DE TARUMÃ - RS**

De um sonho de automobilistas gaúchos, como Roberto Ribeiro, Nestor Brunelli, José Asmuz, Raul Fernandes, João Galvani, Nactivo Camozatto, Nadir Barcellos e Daniel da Poian, segundo consta do livro “Tarumã uma história de verdade”, de Gilberto Menegaz, Paulo Lava e Paulo Torino, foi iniciado, no final dos anos 1950, um movimento para a construção de um autódromo no Rio Grande do Sul e o local escolhido ficava no município de Viamão, na região metropolitana de Porto Alegre.

Segundo a mesma fonte, a terraplanagem inicial ocorreu com a ajuda do governador do Estado, Ildo Meneghetti, juntamente com Daniel Ribeiro do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER. As dificuldades financeiras foram sempre o maior entrave para a continuidade da construção do autódromo, pois o Automóvel Clube do Rio Grande do Sul, dono do terreno, não dispunha dos recursos necessários para a execução da obra e ações baseadas na influência desses abnegados esportistas junto ao meio político e empresarial, acabou sendo concluída em 1970, depois do referido automóvel clube ter na sua presidência Roberto Ribeiro (1956-1960); Jorge Alberto Mendes Ribeiro (1961); Pedro Carneiro Pereira (1962-1963), Enio Lunardi Machado (1964) e Antônio Pegoraro (1965-1970), cabendo ao último o privilégio de estar no posto na época da inauguração do autódromo.

A pista foi construída num circuito com 3.016 metros, com cinco curvas para a esquerda e duas para a direita, e área de boxes em alvenaria.



*Vista panorâmica do autódromo no dia da sua inauguração*

Para o evento de inauguração foram organizadas cinco corridas, sendo quatro válidas para o campeonato gaúcho de automobilismo.

A primeira foi a “Prova Presidente Antônio Pegoraro”, destinada aos carros Turismo D3 até 1.300 cc, largando 30 carros. Nas primeiras voltas foi travado um bom duelo entre Cezar Pegoraro (VW nº 26) e Décio Michel (Corcel nº 30), mas que durou pouco quando o fusca teve que se retirar da corrida. A partir de então, Michel não teve adversários, vencendo a prova, completando 15 voltas em 24m02s4, média de 112,912 km/h. O segundo foi Elio Heinz, o terceiro Maurício Rosemberg, o quarto José Luiz Madrid e o quinto Edécio Cé.



*Turismo até 1.300 cc – 26 – Cezar Pegoraro (VW Sedan 1300) e 30 – Décio Michel (Ford Corcel)*

A segunda corrida do programa, a “Prova Cidade de Viamão”, para carros de 1.301 a 1.600 cc, que teve 30 carros no grid de largada e logo na terceira volta ocorreu um acidente, quando o VW nº 28 de Sérgio Pegoraro

derrapou na curva da descida ficando parado na pista forçando Almir Valandro que vinha logo atrás se desviar, mas com o carro nº 7 de Arnaldo Fossá não conseguindo e se chocando com o carro de Pegoraro, ficando os dois praticamente fechando a pista. Quando surgiu Fernando Esbróglgio, que liderava a corrida, seguido por Ronaldo Berg. Esbróglgio conseguiu passar, mas Berg acabou se chocando com os dois carros. Com isso, Berg caiu para uma das últimas posições, mas foi se recuperando até terminar a corrida na terceira colocação.

Com Esbróglgio muito à frente, a segunda colocação acabou sendo ocupada pelo carioca Mário Olivetti que corrida com um VW cedido pela Comercial MM de São Paulo, que tendo largado na 29ª posição foi passando seus concorrentes até atingir a excelente posição em apenas 15 voltas. Esbróglgio completou 15 voltas em 23m08s14, média de 117,325 km/h. O segundo foi Mário Olivetti, o terceiro Ronaldo Berg, o quarto Almir Valandro, e o quinto Sérgio Blauth.



*Turismo de 1.301 a 1.600 cc – o vencedor: 1 – Fernando Esbróglgio (VW Sedan 1600)*

A “Prova Cidade de Porto Alegre”, para carros de 1.601 a 3.000 cc, foi vencida quase de ponta a ponta pelo FNM JK do paulista Milton Oliveira. Na largada, José Asmuz com o Opala 4 cilindros nº 32 assumiu a liderança, perseguido pelo FNM 2150 de Arino Panato, mas ao ser completada a primeira volta Milton Oliveira já liderava o pelotão.

Asmuz abandonou a prova, enquanto Arino, que corria em segundo, acabou abandonando depois de dar uma forte derrapada, na 7ª volta. Com isso, o Simca de José Antônio Madrid assumiu o segundo lugar, seguido por Carlos Kuenzer (Simca) e Lauro Maurmann (JK). Oliveira completou as 15 voltas no tempo de 23m55s1, média de 113,486 km/h.



*Turismo de 1601 a 3.000 cc – Milton Oliveira (FNM 200 JK nº 25) foi o vencedor*

Antes da realização da prova principal, foi disputada ainda a corrida para os carros acima de 3.001 cc, composta por onze Opala 6 cilindros. Tendo o carro mais bem preparado, Pedro Victor Delamare não teve a menor dificuldade para vencer a prova, restando como disputa, a ocorrida entre Carlos Sgarbi e Altair Barranco pelo segundo lugar, com Sgarbi chegando 0,8 segundos à frente do piloto curitibano. Delamare completou as 15 voltas no tempo de 21m53s0, média de 124,040 km/h.



*Turismo acima de 3.001 cc – O vencedor foi Pedro Victor Delamare (Opala nº 84)*

A prova principal, destinada aos carros das categorias: Esporte Nacional (D-4), Esporte Protótipos Nacionais (D-5) e Importados (D-6), tinha como principais participantes o Porsche 910 da Escuderia Hollywood de Mário Olivetti, o Fúria Alfa Romeo de Jayme Silva, o Bino de Luiz Pereira Bueno e a Carretera Corvette de Camillo Christóforo, que acabou chegando a Porto Alegre no dia da corrida, sem ter participado dos treinos e da prova de classificação.

Ausência sentida foi das equipes Jolly Gancia e Cebem, frutando os espetadores presenciarem o desempenho dos Alfa Romeo e dos BMW.



*18 – Camillo Christóforo (Chevrolet TC Lobo); 48 – Angi Munhoz (Puma VW); 59 – Dino Di Leoni (Haragano DKW)*

O que mais chamou a atenção nessa prova foi a presença de diversos protótipos que faziam suas respectivas estreias: 1) o protótipo tipo Spyder, com motor DKW entre eixos na traseira, do gaúcho Alfredo Rodrigues Leal; 2) o protótipo Haragano, também do tipo Spyder, equipado com dois motores DKW, também entre eixos atrás do piloto, de Dino de Leoni; 3) o protótipo tipo Berlinetta de motor dianteiro, com mecânica Corvette, de Rui Menegaz; e 4) o protótipo, tipo Berlineta, com motor Ford V-8, de Paulo Gonçalves.

Além desses carros estavam presentes o AC VW de Nico Monteiro; os Puma VW de Freddy Giorgi e de Angi Munhoz, equipados com motores de 2.000 cc, os Opala de Delamare, Sgarbi, Moacir Rosemberg, e Barranco;

os Fuscas de Esbróglgio, Vlademir Soares, Almir Valandro. Maurício Rosemberg, Idacir Marchett, Luiz Gustavo Oliveira, Chateaubriand, e Reginato; o protótipo Simca Regente de Breno Fornari; os VW 4 portas de Enio Sandler e Élcio Prolo; o Simca de Afonso Iglesias; o Simca com motor Corvette de José Madrid; a carretera Ford de João Zazyck; o Puma DKW de Sérgio Ughini; o DKW Malzoni de Henrique Iwers, e o protótipo Mirage VW do carioca José Moraes Neto.

O mais rápido na prova de classificação foi o Bino de Luiz Pereira Bueno, com o tempo de 1m18s2, batendo surpreendentemente o Porsche 910 de Mário Olivetti, que ficou com o tempo de 1m19s3 e ficando em terceiro lugar o Fúria de Jayme Silva com o tempo de 1m19s4. Alegando problemas mecânicos, Mário Olivetti não alinhou seu carro para a largada.

Os carros foram alinhados para uma largada ao estilo Le Mans, mas de uma forma mais segura, com os carros alinhados em 45º de um lado da pista, com os pilotos dentro com cinto atado, motor ligado, etc., e um representante de cada carro do outro lado, devendo este, ao ser autorizada a largada, correr até os carros e retirarem um selo colocado neles e, a partir de então, com os carros largando. Mais segura, do que a forma tradicional desse tipo de largada, mas sem sentido, devendo os carros serem alinhados para a largada parada ou lançada, formato muito mais moderno.



***Na primeira volta: 47 – Luiz Pereira Bueno (Bino Mk II); 26 – Jayme Silva (Fúria Alfa Romeo); 84 – Pedro Victor Delamare (Chevrolet Opala); 59 – Dino Di Leone (Haragano DKW) semi encoberto; 45 – Altair Barranco (Chevrolet Opala); 51 – Carlos Sgarbi (Chevrolet Opala); 1 – Fernando Esbróglgio (VW Sedan 1600)***

Os carros ficaram assim alinhados:

1º	Luiz Pereira Bueno	SP	47	Bino Mk II	1m18s2	138,844	
2º	Mário Olivetti	RJ	65	Porsche 910	1m19s3	136,918	(Não Largou)
3º	Jayme Silva	SP	26	Fúria FNM	1m19s4	136,746	
4º	Pedro Victor Delamare	SP	84	Chevrolet Opala	1m23s2	130,500	
5º	José Moraes Neto	RJ	12		1m24s2	128,950	
6º	Antônio Carlos Monteiro	RS	41	AC VW	1m26s7	125,232	
7º	Carlos Sgarbi	SP	51	Chevrolet Opala			
8º	Dino Di Leoni	RS	59	Haragano DKW Vemag			
9º	Altair Barranco	PR	45	Chevrolet Opala			
10º	Fernando Esbróglgio	RS	1	VW Sedan			
11º	Breno Fornari	RS	35	Regente Sabren			
12º	Moacir Rosemberg	RS	71	Chevrolet Opala			

13º	Vladimir Soares	RS	40	VW Sedan
14º	Henrique Iwers	RS	9	DKW Malzoni
15º	José Madrid	RS	87	Simca TC Corvette
16º	Almir Valandro	RS	55	VW Sedan
17º	Élcio Prolo	RS	13	VW 4P 1600
18º	Rui Menegaz	RS	74	Menegaz Corvette
19º	Enio Sandler	RS	29	VW 4P 1600
20º	Afonso Iglesias	RS	85	Simca Rallye
21º	Idacir Marchett	RS	79	VW Sedan
22º	João Zazique	RS	3	Ford V-8 TC
23º	Alfredo Leal	RS	10	Leal DKW
24º	Angi Munhoz	SP	48	Puma VW
25º	Lino Reginato	RS	8	VW Sedan
26º	Freddy Giorgi	SP	46	Puma VW
27º	José Chateaubriand	SP	34	VW Sedan
28º	Paulo M. Gonçalves	RS	38	Longa Ford
29º	Camillo Christóforo	SP	18	Chevrolet TC
30º	Sérgio Ughini	RS	42	Puma DKW
31º	Maurício Rosemberg	RS	73	VW Sedan
32º	Luiz Gustavo Oliveira	RS	14	VW Sedan

Depois que os mecânicos correram até os carros e estes partiram, o Bino e o Fúria tomaram a dianteira e começaram a abrir vantagem para os demais. Antes de ser completada a primeira volta, Jayme Silva tinha assumido a liderança, com Luiz Pereira Bueno muito próximo, vindo a seguir: Pedro Victor Delamare; José Moraes Neto; Nico Monteiro, Freddy Giorgi; Angi Munhoz; Camillo Christóforo; Altair Barranco; Carlos Sgarbi; Dino Di Leoni, etc.

O primeiro a abandonar a prova foi o protótipo do carioca José Moraes Neto com a queda da pressão de óleo do motor do seu carro.



***A tônica da prova: 26 – Jayme Silva (Fúria Alfa Romeo) à frente de 47 – Luiz Pereira Bueno (Bino Mk II)***

Um carro que começou a correr entre os primeiros foi o Puma de Freddy Giorgi, assim como o Corvette de Camillo Christóforo, que passou a ocupar a terceira colocação a partir da 29ª volta.

Completadas 20 voltas, a ordem era Jayme, Luizinho, com 20 voltas, Giorgi, Camillo, Delamare, Munhoz e Nico com 19 voltas, e Esbróglia e Barranco com 18.

Nessa altura tinham abandonado a corrida, além de Moraes, os seguintes carros: Lino Reginato (VW) por quebra do pistão do motor; Henrique Iwers (Malzoni) com problema na bomba de combustível; José Pedro Chateaubriand (VW) anel do motor quebrado; Sérgio Ughini (Puma DKW) problema na bomba de combustível; Paulo Gonçalves (Protótipo Ford) quebra do motor; e Dino Di Leone (Haragano DKW) motor fundido.

Se aproximando do final da corrida, o Fúria começou a aumentar a sua vantagem para o Bino, com Luizinho reclamando de problemas de carburação no seu carro e, com isso, a vitória de Jayme sobre Luizinho foi de 18,7 segundos. Jayme completou 40 voltas em 54m03s2, média de 133,912 km/h. O segundo foi Luiz Pereira Bueno, o terceiro Freddy Giorgi, o quarto Camillo Christófaru, e o quinto Pedro Victor Delamare.

Ver RESULTADOS 1970/103



*Jayme Silva foi o vencedor ao volante do Fúria Alfa Romeo nº 26*

#### **152 – FESTIVAL DE RECORDES NA MARGINAL PINHEIROS - SP**

O Automóvel Clube Paulista, com promoção da Edição de Esportes e Jornal da Tarde, e supervisão da Federação Paulista de Automobilismo, e Confederação Brasileira de Automobilismo, organizou no dia 14 de novembro, o Festival de Recordes, evento destinado ao registro dos veículos esportivos mais velozes do Brasil.

A prova foi realizada na pista esquerda da Marginal Pinheiros, sendo isolado um trecho de três quilômetros entre a Ponte do Jaguaré e a da Cidade Universitária.

Para estabelecimento dos recordes, segundo regulamentação internacional, os carros tiveram que percorrer um quilômetro em dois sentidos, estabelecendo-se o tempo pela média das duas passagens.

O recorde absoluto de velocidade no Brasil estava em poder de Bird Clemente, com 232,510 km/h, em evento realizado no dia 20 de julho do mesmo ano.

No Festival de Recordes, esse tempo foi batido por Camillo Christófaru, que registrou a velocidade de 236,737 km/h, ao volante da sua tradicional carretera Corvette.

Camillo fez a média de 231,213 km/h na primeira passagem, no sentido contrário ao vento e fez 242,261 km/h no retorno, ficando com a média de 236,737, que passou a ser o novo recorde brasileiro de velocidade.

Nessa prova foram estabelecidos os seguintes recordes por categorias: 1 – GT – Aldo Pugliese (Puma) – 177,572 km/h; 2 – Turismo Nacional até 1.600 cc – Luiz Filinto (VW Sedan) – 141,312 km/h; 3 – Turismo Especial (D3) acima de 3.000 cc – Carlos Sgarbi (Chevrolet Opala) – 189,074 km/h; 4 – Protótipos e Esporte Nacionais (D-4) até 2.000 cc – Expedito Marazzi (Lorena Spyder) – 174,900 km/h; 5 – Esporte Nacional com preparação livre (D-5) até 2.000 cc – Anatole Cirello Jr. (VW 4P) – 171,635 km/h; 6 – Esporte Nacional com preparação livre (D5) acima de 2.001 cc – Camillo Christófaru (Corvette TC) – 236,737 km/h; 7 – Carros Importados (D6) – Alcides Diniz (Lamborghini Miura0) – 224,413 km/h.

Ver RESULTADOS 1970/104



25 – Alcides Diniz (Lamborghini Miura) e 2 – Luiz Landi (Ferrari 750 Monza Corvette)

### 153 – BARC FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - THRUXTON

A 11ª e última etapa do Forward Trust de F-3 foi disputado no dia 11 de novembro na pista de Thruxton, e o quarto lugar obtido pelo brasileiro José Carlos Pace foi suficiente para que se sagrasse campeão do referido torneio.

O vencedor da prova foi Chris Skeaping, com David Morgan em terceiro e Dave Walker em quarto. Walker, o único piloto que poderia ameaçar o campeonato de Pace, precisava descontar cinco pontos do brasileiro, devendo terminar a prova na primeira ou na segunda colocação e ainda depender do resultado de Pace. Como tal não aconteceu, Pace acabou sendo o segundo brasileiro e conquistar um dos campeonatos ingleses de F-3. O primeiro tinha sido Emerson Fittipaldi no ano anterior.

Ver RESULTADOS 1970/105

### 154 – CAMPEONATO BARC FORWARD TRUST BRITISH F3 CHAMPIONSHIP

O torneio teve as seguintes provas o seguinte resultado final:

1 – 08/03 – Thruxton; 2 – 05/04 – Silverstone; 3 – 24/05 – Thruxton; 4 – 31/05 – Silverstone; 5 – 11/07 – Croft; 6 – 19/07 – Cadwell Park; 7 – 09/08 – Thruxton; 8 – 05/09 – Silverstone; 9 – 12/09 – Crystal Palace; 10 – 20/09 – Thruxton; 11 – 14/11/ - Thruxton.

P	PILOTO	PAÍS	CARRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL
1º	José Carlos Pace	BRA	Lotus 59A Ford	0	3	3	6	9	0	2	6	9	0	3	41
2º	Dave Walker	ING	Lotus 59A Ford	0	9	0	3	0	9	0	3	0	9	4	37
3º	Bev Bond	ING	Lotus 59A Ford	0	0	6	0	0	0	9	4	2	6	0	27
4º	Wilson Fittipaldi Jr.	BRA	Lotus 59A Ford	0	0	0	9	1	1	6	2	3	0	0	22
5º	Cyd Williams	ING	Brabham BT28 Ford	3	0	0	0	0	0	1	9	6	0	0	19
6º	Mike Beuttler	ING	Brabham BT28 Ford	9	0	0	0	4	0	3	0	0	0	0	16
7º	Richard Scott	ING	Brabham BT28 Ford	6	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	15
8º	David Morgan	ING	March 703	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	6	14
9º	Steve Matchett	EUA	Chevron B17 Ford	0	4	1	4	0	2	0	0	0	0	0	11
10º	Chris Skeaping	ING	Chevron B17 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	10
11º	Tony Trimmer	ING	Brabham BT 28 Ford	4	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	10
12º	Norman Abbott	ING	Abbott Mk2 Ford	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	Jurg Dubler	SUI	Chevron B17 Ford	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6
	Peter Hanson	ING	Chevron B17 Ford	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6
15º	Bert Hawthorne	NZL	Chevron B17 Ford	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	James Hunt	ING	Lotus 59A Ford	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
17º	Edward Reeves	ING	March 703	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
18º	Gerry Birrell	ING	Brabham BT 28 Ford	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
	Barrie Maskell	ING	Chevron B17 Ford	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3

	Torsten Palm	SUE	Brabham BT 28 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
21º	Jean-Pierre Jarier	FRA	Tecno 70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Allan McCully	NZL	Brabham BT 28 Ford	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Mike Keens	ING	Tecno 69	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
	Andy Sutcliffe	ING	Lotus 59 Ford	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Geoff Bremner	ING	March 703	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
26º	Roger Keele	ING	Palliser WDF3 Ford	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	<b>Fritz Jordan</b>	BRA	Lotus 59A Ford	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	David Cole	ING	Lotus 59 Ford	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	Mike Tobitt	ING	Chevron B17 Ford	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1



*Campeão: José Carlos Pace; Vice: Dave Morgan; 3º Bev Bond*

### **155 – TORNEIO INGLÊS DE FÓRMULA FORD – BRANDS HATCH**

O gaúcho Raffaele Rosito terminou em nono lugar na última prova do Torneio inglês de Fórmula Ford, realizada em Brands Hatch. A prova foi vencida por Tom Pryce.

### **156 – MIL MILHAS BRASILEIRAS**

Para a realização da décima edição das Mil Milhas Brasileiras, o Centauro Motor Clube, que organizava a competição, convidou três duplas italianas a participarem da prova: Giampiero Moretti/Corrado Manfredini, com uma Ferrari 512S; Giovanni Alberti/Carlo Facetti, com a Alfa Romeo T33/2; e Luciano Pasotto/Luigi Cabella, com Abarth 2000.



*Os três carros italianos convidados pela organização da prova: 17 – Giampiero Moretti/Corrado Manfredini (Ferrari 512S); 46 - Giovanni Alberti/Carlo Facetti (Alfa Romeo T33/2) e 36 - Luciano Pasoto/Luigi Cabella (Abarth 2000)*

Algumas duplas brasileiras foram inscritas na condição de convidadas: Anísio Campos/Marinho Antunes com um Protótipo AC equipado com motor Porsche de 2.000 cc; a equipe Speed Motors, do Rio de Janeiro, que tinha adquirido o Porsche 910, de Mário Olivetti e que seria conduzido por José Moraes Neto e pelo próprio Mário Olivetti; e a equipe Brahma, com Norman Casari/Jan Balder, com Lola T70 Mk3A Chevrolet, Bob Sharp/Milton Amaral, com Casari A1 Ford V-8 Renato Peixoto/Carlos Erymá, com Reppe 2 Ford de 2,000 cc.

Tendo 73 carros inscritos, com 50 podendo largar e, com esses oito convidados, restavam 42 vagas para serem disputadas pelos 65 restantes.

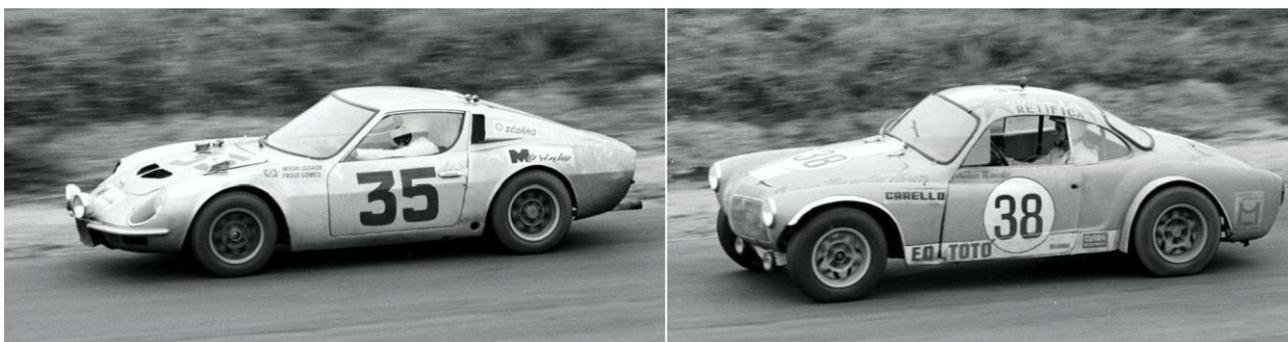
Entre os demais participantes se destacava a principal equipe nacional, a Jolly Gancia, que inscreveu quatro carros: A Alfa Romeo GTAm dos irmãos Abílio e Alcides Diniz, e as GTA de Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes (23); Leonardo Campana Jr./Ubaldo Lolli (27); e Tite Catapani/Piero Gancia (94). Outras equipes de destaque eram a Bino Sandaco, com o Bino Mark II de Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte e a Fúria Autoesporte, com o Fúria Alfa Romeo de Jayme Silva/Ugo Gallina.

Outro carro que merece destaque era o MC Porsche que seria pilotado por Elvío Divani, que há pouco tempo era apenas piloto de kart e pelo ex-aluno da Escola Marazzi de Pilotagem, Raul Natividade Jr.. A equipe tinha o nome de Macope, que nada mais era a composição do nome dos construtores do carro (Luiz Massagão Ribeiro, Luiz Roberto Coutinho Nogueira, e Caetano Aliperti). O carro tinha chassi tubular, carroceria do tipo Spyder, parecida com a do AC de Anísio Campos, e motor Porsche de 1.600 cc.

A equipe Marinho Veículos se apresentou com o Puma nº 35, com motor de 2000 cc, de Paulo Gomes/Sérgio Lousada e o VW 4P, também de 2.000 cc, de Sílvio Montenegro/José Lotfi.

Destaques também para o Puma nº 73 de José Pedro Chateaubriand/Carlos Maluhy, para o VW Spyder de Anésio Hernandez/Nathaniel Townsend, o Maserati 300S de Salvador Ciancaruso/João Odmur Costa e para o Puma de Waldemyr Costa/Carol Figueiredo.

A Cebem inscreveu dois BMW 2000, para as duplas Roberto Dal Pont/Edgar Vaz e Antônio Castro Prado/Antônio Cláudio Tarlá.



*35 – Paulo Gomes/Sérgio Lousada (Puma VW 2000) e 38 – Nelson Marcílio/Juan Gimenez (Fort TC que teve uma carroceria de Karmann Ghia instalado sobre o chassi da carretera)*

A equipe Monroe inscreveu o seu Snobs com motor Corvaire para Eduardo Celidônio/George Mascarenhas. A equipe carioca Speed Motors, além do Porsche 910, inscreveu mais três carros: o Mirage VW com Jorge Freitas/Toni Rocha, o Speed Motors “Patinho Feio” de Luiz Carlos Moraes/Maurício Chulam Neto, e um VW Sedan 1900 para Amauri Mesquita/Fábio Crespi.

Entre os Puma, deve-se destacar: o da equipe MM de Angi Munhoz/Freddy Giorgi, o da equipe Souza Ramos de Luiz Felipe Gama Cruz/Maurício Paes de Barros, e o de Márcio Brandão/Walter Gonçalves.

Outros destaques eram a Alfa Romeo GTA de Graziela Fernandes/Carlos Sgarbi, carro que tinha sido adquirido da equipe Jolly Gancia, a antiga GTA nº 25, que nessa corrida levava o nº 33; o Opala de Pedro Victor Delamare/Artur Bragantini; e os protótipos com mecânica VW, de Stanley Ostrower/Dante De Camillo (Kinko) e Carlos Alberto Braz/Edgar de Melo Filho (Elgar).

Do Paraná foi inscrita a equipe Cirauto, com o Puma de Sérgio Withers/Libânio Cardoso e de Uberlândia o VW Sedan 1900 de Jorge Henrique Paul/Antônio Luiz Meirelles.

Na prova de classificação estavam presentes, entre os estrangeiros, a Alfa Romeo de Alberti/Facetti e o Abarth de Cabella/Pasotto, não comparecendo a Ferrari.

O carro mais rápido foi a Lola de Balder/Casari, com o tempo de 3m08s4, média de 152,102 km/h. O segundo mais rápido foi a Alfa de Facetti/Alberti (3m15s3); o terceiro o Bino de Bueno/Lian (3m20s0); o quarto o Porsche 910 de Moraes/Olivetti (3m20s2); e o quinto o Fúria de Jayme/Gallina (3m22s0).

Por decisão dos organizadores, a Ferrari, embora não participasse da prova de classificação, tinha garantida a largada na pole-position, e em treino realizado no sábado pela manhã, registrou o tempo de 2m55s8, com a média de 163,003 km/h, que era novo recorde para a pista de Interlagos.



**34 – Ricardo Di Loreto/Osmar Carneiro Jr. (VW Sedan 1900) e 5 – Sílvio Montenegro/José Lotfi (VW 4 Portas 2000)**

O grid de largada ficou assim formado:

1º	Corrado Manfredini	Giampiero Moretti	ITA	17	Ferrari 512S	2m55s8	163,003
2º	Jan Balder	Norman Casari	SP	96	Lola T70 Mk3A Chevy	3m08s4	152,102
3º	Carlo Facetti	Giovanni Alberti	ITA	46	Alfa Romeo T33/2 Spyder	3m15s3	146,728
4º	Luiz Pereira Bueno	Lian Duarte	SP	47	Bino Mk II	3m20s0	143,280
5º	José Moraes Neto	Mário Olivetti	RJ	65	Porsche 910	3m20s2	143,137
6º	Jayme Silva	Ugo Gallina	SP	26	Fúria Alfa Romeo	3m22s0	141,861
7º	Abílio Diniz	Alcides Diniz	SP	25	Alfa Romeo GTAm	3m22s0	141,861
8º	Piero Gancia	Tite Catapani	SP	94	Alfa Romeo GTAJ	3m26s0	139,107
9º	Emílio Zambello	Marivaldo Fernandes	SP	23	Alfa Romeo GTA	3m28s1	137,703
10º	Paulo Gomes	Sérgio Lousada	SP	35	Puma VW	3m28s3	137,571
11º	Eduardo Celidônio	George Mascarenhas	SP	11	Snobs Corvair	3m30s0	136,457
12º	Bob Sharp	Milton Amaral	RJ	98	Casari A-1 Ford	3m30s8	135,939
13º	Leonardo Campana Jr.	Ubaldo Lolli	SP	27	Alfa Romeo GTA	3m31s2	135,682
14º	Luciano Pasotto	Luigi Cabella	ITA	36	Abarth 2000	3m32s3	134,979
15º	Renato Peixoto	Carlos Erymá	RJ	97	Reppe A2 Ford	3m33s2	134,409
16º	Waldemyr Costa	Carol Figueiredo	SP	66	Puma VW	3m34s5	133,594
17º	Luiz Felipe Gama Cruz	Maurício Paes de Barros	RJ	63	Puma VW	3m34s5	133,594
18º	Pedro Víctor Delamare	Artur Bragantini	SP	84	Chevrolet Opala	3m36s2	132,544
19º	Anésio Hernandez	Nathaniel Townsend	SP	87	VW Sedan Spyder	3m37s0	132,055
20º	Angi Munhoz	Freddy Giorgi	SP	48	Puma VW	3m39s5	130,551
21º	Sílvio Montenegro	José Lotfi	SP	5	VW 4P 1600	3m39s8	130,373
22º	Luiz Carlos Moraes	Maurício Chulam Neto	RJ	77	Speed Motors VW	3m41s2	129,548
23º	Roberto Dal Pont	Edgard Vaz	SP	8	BMW 2000 TI	3m41s2	129,548
24º	Carlos Sgarbi	Graziela Fernandez	SP	33	Alfa Romeo GTA	3m41s5	129,372
25º	José Chateaubriand	Carlos Maluhy	SP	73	Puma VW	3m44s6	127,587
26º	Stanley Ostrower	Dante Di Camillo	SP	72	Kinko VW	3m47s1	126,182
27º	Carlos Alberto Braz	Edgar de Mello Fº	DF	43	Elgar 104GT VW	3m49s8	124,700
28º	Élvio Divani	Raul Natividade Jr.	SP	4	MC Porsche	3m50s0	124,591
29º	Antônio Meirelles	Jorge Henrique Paul	SP	70	VW Sedan	3m52s2	123,411
30º	Expedito Marazzi	Carlos Luppo	SP	60	Lorena Spyder VW	3m52s7	123,146
31º	Salvador Ciancaruso	João Odmur Costa	SP	95	Maserati 300S	3m53s2	122,882
32º	Antônio Carlos Pina	Cleide Vieira	SP	40	VW Sedan	3m54s6	122,148

33º	Jacinto Tognato	Jaguar	SP	32	Puma VW	3m55s3	121,785
34º	Jean Samuel	Carlos Viana	SP	15	VW Sedan	3m55s3	121,785
35º	Márcio Costa	Pedro Resende Mello	SP	76	VW Sedan	3m56s4	121,218
36º	Libânio Cardoso	Sérgio Withers	SC	68	Puma VW	3m57s0	120,911
37º	Amauri Mesquita	Fábio Crespi	RJ	50	VW Sedan	3m57s7	120,555
38º	Adolpho Troccoli	Roberto Oliveira	RJ	83	VW Sedan TC	3m59s5	119,649
39º	Ricardo Di Loreto	Osmar Carneiro Jr.	SP	34	VW Sedan	3m59s7	119,549
40º	Luiz Zanforlin	Giuseppe Feruglio	SP	93	Chevrolet Opala	4m02s1	118,364
41º	Jorge de Freitas	Toni Rocha	RJ	16	Mirage VW	4m02s1	118,364
42º	Antônio Versa	Alfredo Santilli	SP	78	Chevrolet TC	4m03s1	117,877
43º	Aurelino Machado	Newton Pereira	RJ	58	Karmann Ghia VW	4m04s6	117,155
44º	Ronaldo Poggi	Sanzio de Paoli	RJ	56	Heve 3B Ford	4m05s7	116,630
45º	Ney Faustini	Wilson Sapag Jr.	SP	69	VW Sedan	4m07s1	115,969
46º	Élvio Ringel	Paulo Viscardi	SP	55	VW Sedan	4m07s3	115,875
47º	Nelson Marcílio	Juan Jimenez	SP	38	Karmann Ghia Ford	4m07s5	115,782
48º	Amadeo Campos	Martinho Silberschmidt	SP	20	VW Sedan	4m07s9	115,595
49º	Jozil José Garcia	Luiz Filinto	SP	57	VW Sedan	4m08s9	115,131
50º	Anísio Campos	Marinho Antunes	SP	6	AC Porsche		
51º	Márcio Brandão	Walter Gonçalves	SP	74	Puma VW		
52º	César Fiamenghi	José Antônio Melkan	SP	7	Puma VW		

Entre esses, não largaram os carros 93 e 6, sendo substituídos pelos carros 74 e 7.



**26 – Jayme Silva/Ugo Gallina (Fúria Aa Romeo) e 33 – Graziela Fernandez/Carlos Sgarbi (Alfa Romeo GTA)**

Os outros carros inscritos e que não conseguiram classificação, quer seja por baixo rendimento ou por não participarem da prova de classificação foram os seguintes:

1	Maurício Paes de Barros	Eduardo Souza Ramos	SP	VW Porsche 914
14	Charlez Marzanasco	Raphael Iodice Jr.	SP	DKW Vemag TC
19	Ricardo Achcar	Francisco Pinto	RJ	VW Sedan
21	Franco Camozzi	José Serra	SP	Alfa Romeo Tornado
22	Cláudio Daniel Rodrigues Fº	Sérgio Mattos	SP	Ford Corcel
28	Roberto Gomez		SP	Simca Rallye
29	Fernando Rodrigues Lima	Fábio Crespi	RJ	VW Sedan
31	Francisco Inglês	Araken Gomes	RJ	Puma VW
43	Sílvio Casson	Paulo Takaoka	SP	VW Sedan
49	José Alverni	Berco Acherboin	SP	FNM 2000 JK
53	Aldo Fiazetto		SP	Puma VW
54	Antônio Castro Prado	Antônio Cláudio Tarlá	SP	BMW 2000 TI
59	Roberto Sávio		SP	Lorena VW
64	Mário Monteiro	Roberto Bahia	BA	Elva III VW
71	Aldo Pugliese		SP	Puma VW
75	Fernando Barbosa	José Mariano Barbosa	SP	VW Sedan
79	Fausto Wajchenberg	César Collaneri	SP	VW Sedan
82	Ivaldir Lanci	Adam Karl	SP	VW Sedan
85	Oswaldo Barros	Silvano Pozzi	SP	VW Sedan
85	Sérgio Rubinato	Alain Max	SP	VW Sedan
88	Roberto Stoppa	Jaime Pistilli	SP	VW Sedan

À zero hora do domingo, foi autorizada a largada, formada ao estilo “Le Mans”. Luizinho, ao volante do Bino queimou a largada e partiu na liderança, com a primeira volta sendo completada com Bueno (Bino 47) em primeiro, Balder (Lola 96) em segundo, Dal Pont (BMW 8) em terceiro, Chateaubriand (Puma 73) em quarto, Alcides Diniz (Alfa GTAm 25) em quinto, Zambello (Alfa GTA 23) em sexto; Ubaldo Lolli (Alfa GTA 27) em sétimo. A Ferrari acabou sendo fechada pelos carros que partiram e teve que aguardar a passagem desses para poder largar em último. Mesmo assim, no final do retão, a Ferrari tinha passado diversos carros e ao chegar à curva de entrada do miolo, se deparou com um Puma que tinha rodado e com o Casari que tinha diminuído a velocidade para não bater nele. Não tendo com desviar, acabou tocando o Casari que acabou também rodando.

Na segunda volta a Lola passou pelos boxes na liderança da prova, com grande vantagem para o Bino que se mantinha em segundo. O terceiro era Dal Pont, seguido por Chateaubriand, Gama Cruz (Puma 63), Zambello, Lolli, Facetti, etc.



**25 – Alcides e Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm); 94 – Tite Catapani/Piero Gancia (Alfa Romeo GTA); E 17 – Giampiero Moretti/Corrado Manfredini (Ferrari 512S)**

Na volta seguinte, a Alfa T33 passou por Lolli e Zambello, enquanto Gama Cruz passou por Chateaubriand, com a Lola abrindo ainda mais vantagem em relação ao Bino.

Na 6ª volta, a Lola parou nos boxes com um pneu furado e, com isso, Bueno retomou a ponta, com Dal Pont em segundo, Facetti em terceiro, vindo a seguir Chateaubriand, Zambello, Lousada e Jayme Silva.

Com oito voltas, a Alfa de Catapani aparecia em quarto, com o Fúria em terceiro e a Ferrari na nona colocação.

Completadas dez voltas, a ordem era a seguinte: 1º Luiz Pereira Bueno (Bino 47); 2º Sérgio Lousada (Puma 35); 3º Carlo Facetti (Alfa T33 – 46); 4º Tite Catapani (Alfa GTA 94); 5º Jayme Silva (Fúria 26); 6º Giampiero Moretti (Ferrari 17); 7º Roberto Dal Pont (BMW 8); 8º Emílio Zambello (Alfa GTA 23); 9º José Moraes Neto (Porsche 65); 10º Waldemyr Costa (Puma 66); 11º Angi Munhoz (Puma 48); 12º José Pedro Chateaubriand (Puma 73); 13º Ubaldo Lolli (Alfa GTA 27); 14º Alcides Diniz (Alfa GTAm 25); 15º Pedro Victor Delamare (Opala 84); 16º Sílvio Montenegro (VW 5).

A Lola tinha retornado à pista e depois de duas voltas se dirigiu novamente aos boxes com outro pneu furado.

Com vinte e três voltas, a Alfa Romeo P33 de Carlo Facetti liderava a corrida, vindo a seguir Sérgio Lousada, Luiz Pereira Bueno, Tite Catapani, Emílio Zambello, Jayme Silva, Alcides Diniz, Giampiero Moretti, Roberto Dal Pont, José Moraes Neto e os demais.

O Puma de Sérgio Lousada, preparado pela Marinho Veículos, corria com um tanque de gasolina de 90 litros e com isso parava para reabastecer com 40 voltas, levando, vantagem sobre os demais. O Bino, de Luiz Pereira Bueno começou a apresentar problemas na suspensão dianteira, fazendo com que o carro ficasse muito difícil de pilotar.

Com 30 voltas completadas, a Alfa T33 mantinha a liderança, seguido pelo Puma 35, pela Alfa 94, o Bino 47, a Ferrari 17, a Alfa 23, a Alfa 25, a Alfa 27, o Puma 48 e o Porsche 65.

Nessa altura da prova, caía sobre Interlagos uma chuva fina, o que prejudicou o desempenho dos carros mais potentes.

Com 40 voltas completadas, com os carros parando para reabastecer, apenas três se mantinham na mesma volta. O Puma 35 que liderava a prova, seguido pela Ferrari 17 e pela Alfa Romeo 23.

Com duas horas de corrida, o Puma ainda liderava a prova, nessa altura seguido pela Alfa 46, o terceiro era a Ferrari 17, o quarto a Alfa 94, seguidos pela Alfa 25, e pelo Bino 47.

Observe-se que enquanto o Puma 35 parava de duas em duas horas, para reabastecer, a Alfa 33 parava a cada 1h20 e a Ferrari a cada 55 minutos. Nessa altura da prova, a Lola de Balder/Casari parou novamente para substituir outro pneu que tinha furado.



*Em segundo lugar terminou o Porsche 910 nº 65 de Mário Olivetti/José Moraes Neto*

Durante a madrugada a Alfa Romeo nº 94, na ocasião pilotada por Piero Gancia atropelou Valdemar da Silva Cocuzzo, um rapaz de 20 anos, que invadiu a pista, atravessando-a na altura da curva do Laranja, onde os pilotos contornavam a toda velocidade. O corpo do rapaz foi atirado a cerca de 30 metros e em seguida foi atropelado por outros carros que vinha logo depois de Piero. O corpo foi colocado pelos assistentes à beira da pista e, somente às 6,30 horas foi recolhido pelo carro do IML.

Com 60 voltas completadas, a Alfa Romeo GTAm dos irmãos Alcides e Abílio Diniz apareciam na liderança, seguidos pela GTA de Emílio Zambello/Marivaldo Fernandes e pelo Bino de Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte. Entretanto, por volta das 4 horas de manhã, o Bino saiu da pista na curva do Sol, com uma manga de eixo quebrada, entrando no barranco. Apesar de conseguir voltar à pista e seguir até os boxes, acabou abandonando.

Com 5 horas de prova, a Ferrari, que parava muito nos boxes, sempre com um pequenos problemas, além se ser forçada a reabastecer a cada 17 voltas, assumia a liderança, onde permaneceu por um longo tempo. Nessa altura as Alfas 25 e 23 corriam na mesma volta da Ferrari, vindo em quarto o Puma nº 35, com uma volta de atraso.

Na metade da prova, a Alfa de Zambello tinha abandonado, depois que caiu a tampa do reservatório do óleo, e com a perda de óleo, quase teve o motor fundido.

A Ferrari liderava, com a Alfa dos irmãos Diniz em segundo, muito pressionado pelo Puma 35 de Gomes/Lousada. Em 4º aparecia a Alfa de Catapani/Gancia, em 5º estava o Abarth de Cabella/Pasotto, em 6º a Alfa GTA de Graziela Fernandez/Carlos Sgarbi; em 7º o Fúria de Jayme Silva/Ugo Gallina; em 8º VW de Sílvio Montenegro/José Lotfi; e em 9º o VW Spyder de Hernandez/Towsend.

Com cerca de 9 horas de corrida, a Ferrari da Equipe Picchio Rosso entrou nos boxes com problemas na bomba injetora de combustível, cedendo a liderança à Alfa Romeo dos irmãos Diniz.

Com isso, ao serem completadas 9,40 horas de prova, a ordem era a seguinte: 1º Alcides/Abílio Diniz (Alfa Romeo GTAm nº 25) – 149 voltas; 2º José Moraes Neto/Mário Olivetti (Porsche 910 nº 65) – 144 voltas; 3º Tite Catapani/Piero Gancia (Alfa Romeo GTA nº 94) – 144 voltas; 4º Luciano Pasotto/Luigi Cabella (Abarth 2000) – 144 voltas; 5º Paulo Gomes/Sérgio Lousada (Puma 2000 n} 35) – 144 voltas.

Após 11 horas de prova, restavam 27 carros na pista. A Ferrari que tinha ficado parada nos boxes por quase duas horas, havia retornado à pista, com Giampiero Moretti demonstrando grande espírito esportivo, começando a andar muito forte, mesmo sem chances, por ter perdido mais de 40 voltas nos boxes. Acabou registrado a melhor volta da prova com o tempo de 2m58s2, média de 160,548 km/h, novo recorde oficial da pista de Interlagos.

No final da prova, ainda houve tempo para a recuperação da Alfa Romeo T33, que depois de perder muito tempo nos boxes para trocar o fio de corrente da bomba de gasolina, conquistar a terceira colocação.

A Alfa Romeo dos irmãos Diniz acabou recebendo a bandeira da chegada, com três voltas de vantagem para o Porsche da equipe Speed Motors, completando 202 voltas em 12h50m59s1, média de 125,132 km/h. o terceiro foi a Alfa Romeo T33/2 dos italianos Giovanni Alberti/Carlo Facetti; o quarto a Alfa GTA de Piero Gancia/Tite Catapani, o quinto o Fúria de Jayme Silva/Ugo Gallina e o sexto o Puma de Paulo Gomes/Sérgio Lousada.

[Ver RESULTADOS 1970/106](#)



*Os irmãos Abílio e Alcides Diniz venceram a prova na Alfa Romeo GTAm nº 25*

## **157 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE AUTOMOBILISMO**

Computados os pontos das três provas válidas para o campeonato: 19/4 – Mil Km de Brasília; 14/06 – 12 Horas de Interlagos; e 22/11 – Mil Milhas Brasileiras, o resultado do campeonato foi o seguinte:

### **1 – Classificação Geral**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 19/04	2 - 14/06	3 - 22/11	TOTAL
1º	Abílio Diniz	25	Alfa Romeo GTAm	5	0	9	14
2º	Leonardo Campana Jr.	27	Alfa Romeo GTA	5	7	0	12
3º	Marivaldo Fernandes	27	Alfa Romeo GTA	9	0	0	9
	Emílio Zambello	27	Alfa Romeo GTA	9	0	0	9
	Luiz Pereira Bueno	47	Bino Mk II	0	9	0	9
	Lian Duarte	47	Bino Mk II	0	9	0	9
	Alcides Diniz	25	Alfa Romeo GTAm	0	0	9	9
8º	Piero Gancia	94	Alfa Romeo GTA	3	0	6	9
	Tite Catapani	94	Alfa Romeo GTA	3	0	6	9
10º	Jayme Silva	26	Fúria Alfa Romeo	4	0	5	9
	Ugo Gallina	26	Fúria Alfa Romeo	4	0	5	9
12º	Toninho da Matta	38	Puma VW	7	0	0	7
	Clóvis Ferreira	38	Puma VW	7	0	0	7
	Ubaldo Lolli	27	Alfa Romeo GTA	0	7	0	7
	José Moraes Neto	65	Porsche 910	0	0	7	7
	Mário Olivetti	65	Porsche 910	0	0	7	7
17º	Angi Munhoz	48	Puma VW	6	0	0	6
	Freddy Giorgi	48	Puma VW	6	0	0	6
	Bird Clemente	80	Chevrolet Opala	0	6	0	6
	Nilson Clemente	80	Chevrolet Opala	0	6	0	6
21º	Carlos Sgarbi	11	Snobs Corvair	0	3	3	6
22º	José Chateaubriand	73	Puma VW	0	5	0	5
	Carlos Maluhy	73	Puma VW	0	5	0	5
24º	Sílvio Montenegro	5	VW 4P 1600	0	4	0	4
	José Lotfi	5	VW 4P 1600	0	4	0	4
	Paulo Gomes	35	Puma VW	0	0	4	4
	Sérgio Lousada	35	Puma VW	0	0	4	4
28º	Luiz Filinto	11	Snobs Corvair	0	3	0	3
	Graziela Fernandez	33	Alfa Romeo GTA	0	0	3	3
30º	Oswaldo Scagliarini	33	Torre VW	2	0	0	2
	Tito Passarinho	33	Torre VW	2	0	0	2
	Jan Balder	46	Puma VW	0	2	0	2
	Fernando Barbosa	46	Puma VW	0	2	0	2
	Renato Peixoto	97	Reppe A-2 Ford	0	0	2	2
	Carlos Erymá	97	Reppe A-2 Ford	0	0	2	2
36º	Ari Iasi	65	Puma VW	1	0	0	1
	Luiz Carlos Sansone	65	Puma VW	1	0	0	1
	Luiz Evandro Águia	72	Kinko VW	0	1	0	1
	Stanley Ostrower	72	Kinko VW	0	1	0	1
	Anésio Hernandez	87	VW Sedan Spyder	0	0	1	1
	Nathaniel Townsend	87	VW Sedan Spyder	0	0	1	1

### **2 – Divisão 3 – Turismo de Fabricação Nacional**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 19/04	2 - 14/06	3 - 22/11	TOTAL
1º	Sílvio Montenegro	5	VW 4P 1600	0	9	9	18
	José Lotfi	5	VW 4P 1600	0	9	9	18

3º	Flávio Xavier	90	VW Sedan	9	0	0	9
	Roberto Haberfeld	90	VW Sedan	9	0	0	9
5º	Haroldo Meira	36	VW Sedan	7	0	0	7
	Oswaldo Silva Fº	36	VW Sedan	7	0	0	7
	Hélio Vasíliauskas	4	VW Sedan	0	7	0	7
	Jozil José Garcia	4	VW Sedan	0	7	0	7
	Ricardo Di Loreto	34	VW Sedan	0	0	7	7
	Osmar Carneiro Jr.	34	VW Sedan	0	0	7	7
11º	Antônio Luiz Carvalho	46	VW Sedan	6	0	0	6
	Evangelos Kouka	46	VW Sedan	6	0	0	6
	Carlos Alberto Braz	43	VW Sedan	0	6	0	6
	Edgar de Mello Fº	43	VW Sedan	0	6	0	6
	Amadeo Campos	20	VW Sedan	0	0	6	6
	Martinho Silberschmidt	20	VW Sedan	0	0	6	6
17º	Líbero César	19	VW Sedan	5	0	0	5
	Ronald Taylor	19	VW Sedan	5	0	0	5
	Antônio Meirelles	70	VW Sedan	0	0	5	5
	Jorge Henrique Paul	70	VW Sedan	0	0	5	5
21º	Nelson Bastos	18	VW Sedan	4	0	0	4
	Vicente Domingues	18	VW Sedan	4	0	0	4
	Jean Samuel	15	VW Sedan	0	0	4	4
	Carlos Viana	15	VW Sedan	0	0	4	4
25º	Altair Barranco	66	VW Sedan	3	0	0	3
	Sérgio Withers	66	VW Sedan	3	0	0	3

### **3 – Divisão 4 – GT e Protótipos de fabricação nacional**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 19/04	2 - 14/06	3 - 22/11	TOTAL
1º	Jayme Silva	26	Fúria Alfa Romeo	6	0	9	15
	Ugo Gallina	26	Fúria Alfa Romeo	6	0	9	15
3º	Lian Duarte	47	Bino Mk II	4	9	0	13
4º	José Chateaubriand	73	Puma VW	0	7	5	12
	Carlos Maluhy	73	Puma VW	0	7	5	12
6º	Toninho da Matta	38	Puma VW	9	0	0	9
	Clóvis Ferreira	38	Puma VW	9	0	0	9
	Luiz Pereira Bueno	47	Bino Mk II	0	9	0	9
9º	Angi Munhoz	48	Puma VW	7	0	0	7
	Freddy Giorgi	48	Puma VW	7	0	0	7
	Paulo Gomes	35	Puma VW	0	0	7	7
	Sérgio Lousada	35	Puma VW	0	0	7	7
13º	Jan Balder	46	Puma VW	0	6	0	6
	Fernando Barbosa	46	Puma VW	0	6	0	6
	Maurício Paes de Barros	63	Puma VW	0	0	6	6
	Luiz Felipe Gama Cruz	63	Puma VW	0	0	6	6
17º	Ari Iasi	65	Puma VW	5	0	0	5
	Luiz Carlos Sansone	65	Puma VW	5	0	0	5
	Márcio Brandão	74	Puma VW	0	5	0	5
	Walter Travaglini Fº	74	Puma VW	0	5	0	5
21º	Totó Porto Fº	47	Bino Mk II	4	0	0	4
	Jacinto Tognato	32	Puma VW	0	4	0	4
	José Games	32	Puma VW	0	4	0	4
	Aurelino Machado	58	Karmann Ghia VW	0	0	4	4
	Newton Pereira	58	Karmann Ghia VW	0	0	4	4
26º	Luiz Estevão	6	Amok VW	3	0	0	3
	Luiz Barata	6	Amok VW	3	0	0	3
28º	Olavo Pires	69	AC VW	2	0	0	2
	Ernani Roberto	69	AC VW	2	0	0	2
30º	Heitor Palhares	20	Lorena Porsche	1	0	0	1

	Sidney Cardoso	20	Lorena Porsche	1	0	0	1
--	----------------	----	----------------	---	---	---	---

### **Divisão 5 – Protótipos Especiais Nacionais**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 19/04	2 - 14/06	3 - 22/11	TOTAL
1º	Stanley Ostrower	72	Kinko VW	0	6	5	11
2º	Tito Passarinho	33	Torre VW	9	0	0	9
	Oswaldo Scagliarini	33	Torre VW	9	0	0	9
	Bird Clemente	80	Chevrolet Opala	0	9	0	9
	Nilson Clemente	80	Chevrolet Opala	0	9	0	9
	Renato Peixoto	97	Reppe A-2 Ford	0	0	9	9
	Carlos Erymá	97	Reppe A-2 Ford	0	0	9	9
8º	Luiz Della Pena	8	VW Sedan TC	7	0	0	7
	Jorge Henrique Paul	8	VW Sedan TC	7	0	0	7
	Carlos Sgarbi	11	Snobs Corvair	0	7	0	7
	Luiz Filinto	11	Snobs Corvair	0	7	0	7
	Anésio Hernandez	87	VW Sedan Spyder	0	0	7	7
	Nathaniel Townsend	87	VW Sedan Spyder	0	0	7	7
14º	Adolpho Troccoli	83	VW Sedan TC	0	3	4	7
	Roberto Oliveira	83	VW Sedan TC	0	3	4	7
16º	Paulo Gomes	35	Ford Corcel Spyder	6	0	0	6
	Sérgio Lousada	35	Ford Corcel Spyder	6	0	0	6
	Luiz Evandro Águia	72	Kinko VW	0	6	0	6
	Élvio Divani	4	MC Porsche	0	0	6	6
	Raul Natividade Jr.	4	MC Porsche	0	0	6	6
21º	Jair Santiago	53	VW Sedan TC	5	0	0	5
	Moacyr Santiago	53	VW Sedan TC	5	0	0	5
	Omar Corrêa	57	VW Sedan TC	0	5	0	5
	Mário Durão	57	VW Sedan TC	0	5	0	5
	Dante Di Camillo	72	Kinko VW	0	0	5	5
26º	Antônio Pitta Lima	97	VW Sedan TC	4	0	0	4
	Renato Accioly	97	VW Sedan TC	4	0	0	4
	Celso Xavier	90	VW Sedan TC	0	4	0	4
	Roberto Habersfeld	90	VW Sedan TC	0	4	0	4
30º	Luiz Carlos Moraes	41	Speed Motors VW	3	0	0	3
	Francisco Pinto	41	Speed Motors VW	3	0	0	3
	Eduardo Celidônio	11	Snobs Corvair	0	0	3	3
	George Mascarenhas	11	Snobs Corvair	0	0	3	3
34º	Luiz Terra Smith	13	Alfa Romeo Tornado	2	0	0	2
	Fredy O'Hara	13	Alfa Romeo Tornado	2	0	0	2
	Artur Bragantini	84	Chevrolet Opala	0	0	2	2
	Pedro Victor Delamare	84	Chevrolet Opala	0	0	2	2
38º	Jefferson Cardoso	26	Lazzat VW	1	0	0	1
	Fernando Batista Ramos	26	Lazzat VW	1	0	0	1
	Alfredo Santilli	78	Chevrolet TC	0	0	1	1
	Antônio Versa	78	Chevrolet TC	0	0	1	1

### **Divisão 6 – Carros Importados**

P	PILOTO	Nº	CARRO	1 - 19/04	2 - 14/06	3 - 22/11	TOTAL
1º	Leonardo Campana Jr.	27	Alfa Romeo GTA	7	9	0	16
	Abílio Diniz	25	Alfa Romeo GTAm	7	0	9	16
3º	Piero Gancia	94	Alfa Romeo GTAj	6	0	6	12
	Tite Catapani	94	Alfa Romeo GTAj	6	0	6	12
5º	Marivaldo Fernandes	27	Alfa Romeo GTA	9	0	0	9
	Emílio Zambello	27	Alfa Romeo GTA	9	0	0	9
	Ubaldo Lolli	27	Alfa Romeo GTA	0	9	0	9

	Alcides Diniz	25	Alfa Romeo GTAm	0	0	9	9
9º	Jan Balder	9	BMW 2000 Spyder	4	0	4	8
10º	Mário Olivetti	65	Porsche 910	0	0	7	7
	José Moraes Neto	65	Porsche 910	0	0	7	7
12º	Armando Ramos	23	Alfa Romeo GTA	5	0	0	5
	José Ramos	23	Alfa Romeo GTA	5	0	0	5
	Graziela Fernandez	33	Alfa Romeo GTA	0	0	5	5
	Carlos Sgarbi	33	Alfa Romeo GTA	0	0	5	5
16º	Ciro Cayres	9	BMW 2000 Spyder	4	0	0	4
	Norman Casari	96	Lola T70 Mk3A Chevy	0	0	4	4
18º	Salvador Ciancaruso	95	Maserati 300S	0	0	3	3
	João Odmur Costa	95	Maserati 300S	0	0	3	3



*Abílio Diniz se sagrou Campeão Brasileiro de 1970, ao vencer as Mil Milhas na Alfa Romeo GTAm nº 25*

A respeito da atribuição de carros por categorias, nos vemos no dever de fazer algumas considerações:

1) Divisão 3, Turismo – essa categoria deveria ser destinada a carros de fabricação nacional, sem alterações na carroceria. Entretanto, alguns carros, principalmente os VW Sedan, receberam para-lamas, portas e capôs confeccionados em fibra de vidro, num flagrante descompasso com o que deveria ser a categoria. Por outro lado, carros como o Chevrolet Opala de Pedro Victor Delamare, foram excluídos dessas categorias, sob o argumento de que tinham recebido preparação acima dos demais, o que era mais uma incoerência, uma vez que os VW cujo motor de maior cilindrada de série era de 1.500 cc, podiam variar até 2.000 cc.

2) Divisão 4 – GT e Protótipos de Fabricação Nacional – Uma grande demonstração de incoerência. Os carros como Puma e Lorena, que tinham fabricação em série, embora não homologados pela FIA como GT, foram relacionados nessa categoria, junto com outros protótipos nacionais, como o Fúria, o Bino, o AC, e o Amok fabricado em Brasília, mas ficaram de fora carros com as mesmas características de fabricação, como o Kinko, o Snobs, etc.

3) Divisão 5 – Protótipos Especiais Nacionais – Essa categoria foram criada em 1968, para distinguir os carros nacionais com preparação com modificação na carroceria, que então eram caracterizados como “carreteras”. A incoerência que reinava na CBA, incluiu nessa categoria, protótipos como o Snobs, o Kinko e outros que deveriam ser enquadrados na Divisão 4, conforme acima exposto.

4) Divisão 6 – Carros Importados – Foi uma forma de separar esses carros, quase sempre com uma tecnologia mais avançada dos fabricados no Brasil.

## **158 – 2 HORAS DE VELOCIDADE – CAMPEONATO NORTE-NORDESTE**

O encerramento do Torneio Norte-Nordeste de automobilismo ocorreu no dia 22 de novembro no circuito da Avenida Centenário, em Salvador, Bahia, com a realização das “2 Horas de Velocidade”.

O pernambucano Ramon Cortizo, pilotando o VW “Topo Gigio” nº 4, da Escuderia Sael, que já havia se sagrado campeão do Torneio por antecipação, largou na pole-position e assumiu a dianteira da prova, que foi mantida por 41 das 68 voltas programadas, quando foi superado pelo Protótipo Elva VW do baiano Ivan Cravo. Embora fizesse de tudo para recuperar a liderança, o pernambucano acabou terminando em segundo lugar, com Cravo vencendo a prova, completando 68 voltas no tempo de 1h59m44s3, média de 105,290 km/h, com Cortizo terminando em segundo a apenas dois segundos do vencedor. O terceiro foi John Brusell (Puma), o quarto Luiz Mendonça Fº (VW) e o quinto Roberto Bahia (Elva VW).

Com a disputada de quatro etapas, Ramon Cortizo sagrou-se campeão do Torneio Norte-Nordeste de Automobilismo, com 25 pontos, ficando em segundo lugar Ivan Cravo com 12 e em terceiro Armando da Fonte e André Burity com 9 pontos.

**Ver RESULTADOS 1970/107**



*33 – Ivan Cravo (Elva II VW); 4 – Ramon Cortizo (VW Sedan Topo Gigio); 28 – Roberto Bahia (Elva III VW)*

## **159 – I ETAPA DO TORNEIO FORD CORCEL - INTERLAGOS**

A Ford do Brasil, entre os eventos de lançamento do novo Ford Corcel, com seu motor de 1.400 cc, promoveu duas provas com esses carros, a primeira no autódromo de Interlagos, no dia 29 de novembro, e a segunda no autódromo de Jacarepaguá, no dia 06 de novembro.

As provas foram disputadas por carros standard e para participarem foram convidados pilotos de todo o Brasil.

Essas corridas foram divididas em duas baterias de qualificação e uma prova final, sendo que os carros eram sorteados entre os participantes, em cada bateria, não sendo, portanto, garantido que o piloto que tivesse um carro com bom desempenho na sua prova qualificatória, o utilizaria na prova final, fazendo com que muitos que foram bem na primeira prova, não tivessem bom desempenho em seguida.

Na primeira bateria de Interlagos, o mineiro Toninho da Matta fez uma ótima prova liderando as 5 voltas, para vencer. Foram classificados nessa prova os seguintes pilotos: 1º Toninho Da Matta; 2º Bob Sharp; 3º Maneco Combacau; 4º Francisco Lameirão; 5º Ubaldo Lolli; 6º Dino Di Leoni; 7º Heitor Palhares; 8º Fernando Toco Martins; 9º Antônio Dias Ramos; 10º Amauri Mesquita; 11º Mário Olivetti; 12º Armando Barbosa; 13º Sérgio Withers.

A segunda bateria, foi dominada por Jayme Silva, que teve como principal perseguidor Pedro Victor Delamare, com os dois carros cruzando a meta de chegada emparelhados. Os qualificados foram: 1º Jayme Silva; 2º Pedro Victor Delamare; 3º Maurício Chulam Neto; 4º Norman Casari; 5º Luiz Pereira Bueno; 6º Anísio Campos; 7º Edécio Cé; 8º Alex Dias Ribeiro; 9º Paulo Nascimento; 10º Milton Amaral; 11º José Moraes Neto; 12º Fábio Crespi; 13º Toninho Martins.

Para a disputa da bateria final, os carros foram novamente sorteados, largando conforme suas respectivas colocações nas baterias de qualificação. Iniciada a corrida, se aproveitando do fato de largar na primeira fila do grid de largada, Jayme Silva tomou a ponta e logo se distanciou dos demais concorrentes. Pouco depois da largada começou a chover em Interlagos e, com isso, e somando-se ao fato de estar familiarizado com esse tipo de carro, com o qual tinha se envolvido no desenvolvimento do modelo modificado por Luiz Greco para a Equipe Bino, e mesmo largando na terceira fila, Luiz Pereira Bueno, foi ganhando terreno até assumir a liderança, vencendo com Jayme Silva em segundo distante um segundo e Ubaldo Lolli em terceiro, bem distante.

*Ver RESULTADOS 1970/108*



*A largada de Interlagos*

## **160 – II ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO**

A segunda etapa do campeonato gaúcho de automobilismo foi realizada no dia 29 de novembro, no autódromo de Tarumã

Devido ao grande número de concorrentes para a Classe “A” (até 1.300 cc), de Estreantes e Novatos, essa categoria foi dividida em três baterias, sendo duas classificatórias.

Na primeira bateria, Lalo Corbetta, o campeão brasileiro de motonáutica, não teve dificuldades em vencer de ponta a ponta, abrindo uma enorme vantagem sobre Ubirajara Sfogia. Nessa bateria ocorreu o capotamento do VW nº 24 de Fernando Fernandez, na curva do “S”, com o piloto nada sofrendo.

Na segunda bateria, Sérgio Noronha tomou a ponta, ficando em segundo Benoni de Carvalho e em terceiro Osmar Pereira (DKW nº 21).

Na bateria final, Sérgio Noronha assumiu a liderança, sendo perseguido por Lalo Corbetta, que o ultrapassou na segunda volta, mas na penúltima volta, entrou mal na curva Um e com isso Noronha o ultrapassou para receber a bandeirada de chegada na primeira colocação.

Depois da prova, houve reclamações contra diversos carros, que estariam fora do regulamento. Os cinco primeiros classificados foram convocados para que fossem inspecionados os receptivos motores, mas Sérgio Noronha, Lalo Corbetta, Benoni de Carvalho e Enio Gomes se recusaram a atender à Comissão Técnica e acabaram desclassificados. Com isso, Ubirajara Sfogia acabou conquistando a primeira colocação, ficando assim o resultado: 1º Ubirajara Sfogia – 15 – Ford Corcel – 10 v – 16m43s0 – média de 108,435 km/h; 2º Paulo Hoerlle – 9 – DKW Vemag; 3º Osmar Pereira – 21 – Ford Corcel; 4º José Cervieri – 10 – Ford Corcel; 5º Ivo Assoni – 22 – Ford Corcel; 6º Jorge Leão – 96 – Ford Corcel.

As provas das classes de Estreantes e Novatos “B” (de 1.301 a 1.600 cc) e “C” (1.601 a 3.000 cc), foram disputadas simultaneamente, uma vez que a classe “B” tinha apenas dois concorrentes.

Na classe “B”, venceu Edgar Echel – 36 – VW Sedan 1600, ficando em segundo Pedro Feres – 39 – VW Sedan 1600.

Na classe “C”, venceu o Simca de Venâncio Aires, pilotado por Romeu Franck, que foi o vencedor geral, com o Simca nº 54, que completou 10 voltas no tempo de 17m01s0, média de 106,265 km/h. O segundo foi Alberto Fritch (Simca nº 53); o terceiro João Difini (FNM 2150 nº 52), o quarto Pedro Cancian (Simca nº 81); o quinto Rui Martins (Simca nº 55) e o sexto Sady Abê (Aero Willys).

Em seguida foram disputadas as provas para Pilotos Oficiais de Competição, sendo a primeira a classe “A”, com carros até 1.300 cc.

Dada a largada, tomou a ponta o DKW Vemag de Roberto Giordani, tendo colado na sua traseira o VW 1300 de Maurício Rosemberg, vindo logo atrás Cezar Pegoraro (VW 1300), José Luiz Madrid (Ford Corcel), e Jorge Rodrigues (DKW Vemag).

Pouco depois Pegoraro assumiu a ponta, perdendo-a em seguida para Rosemberg, para se recuperar logo depois. Giordani tentou passar por Rosemberg na curva “Um”, sendo apertado e fechado e jogado contra o no guard-rail, com Rosemberg sendo excluído pelos comissário desportivos.

Cezar Pegoraro venceu a corrida, completando 30 voltas no tempo de 48m31s5, média de 11,871 km/h, no VW Sedan 1300 nº 26. A seguir se classificaram: 2º Roberto Giordani – 88 – DKW Vemag, com 30 voltas; 3º Jorge Luiz Rodrigues – 18 – DKW Vemag, com 30 voltas; 4º Nelson Eli Filho – 23 – DKW Vemag, com 29 voltas; 5º Breno Job Freire – 68 – VW Sedan 1300, com 29 voltas; 6º Pedro Port – 34 – VW Sedan 1300, com 27 voltas.



*Cezar Pegoraro venceu a prova da Classe até 1.300 cc, nesse VW Sedan 1300*

Dada a largada da prova da classe “B”, para carro entre 1.301 e 1.600 cc, tomou a ponta Fernando Esbróglio que logo disparou na frente, com Aldo Costa em segundo a grande distância. Depois de doze voltas, Esbróglio entrou nos boxes com uma biela batendo e sendo forçado a abandonar a prova.

Após a retirada de Esbróglio, Aldo Costa tomou a ponta, que manteve até o final, completando as 30 voltas no tempo de 48m02s1, média de 113,012 km/h, no seu VW Sedan 1600 nº 3. 2º Sérgio Pegoraro – 28 – VW Sedan 1600 – 30 voltas; 3º Abílio Weiland – 65 – Ford Corcel – 30 voltas; 4º Sérgio Blauth - 48 – VW Sedan 1600 – 29 voltas; 5º Élcio Prolo – 13 – VW 4P 1600 – 29 voltas; 6º João Carlos Macedo – 6 – VW Sedan 1600 – 29 voltas.



*Largada da classe de 1.301 a 1.600 cc, com Fernando Esbróglio partindo na frente.*

Na prova da classe “C”, de 1.601 a 3.000 cc, Nelson Barro, presidente do Automóvel Clube de Guaporé, pilotando o Simca nº 34 venceu de ponta a ponta, completando as 30 voltas no tempo de 48m00s6, média de 113,076 km/h. O segundo colocado foi o Chevrolet Opala de 4 cilindros, nº 32 de José Asmuz; 3º Arino Panato – 81 – FNM 2150; 4º Ivan Iglesias – 84 – Simca. 5º Lauro Maurmann – 25 – FNM 2150, todos com 30 voltas. Mauro Galicho foi de encontro com a proteção de guard-rail na curva 1, com o Simca nº 33, nas voltas iniciais da prova.



*O Simca n 34 de Nelson Luiz Barro, vencedor da classe de 1.601 a 3.000 cc*

Na última prova do dia, destinada aos carros da classe “D”, acima de 3.001 cc, alinharam cinco Opala de 6 cilindros e, dada a largada, Ismael Chaves tomou a ponta, seguido à distância por Júlio Tedesco. Juvenal Martini (nº 77) ficou fora da corrida na segunda volta e Pedro Carneiro Pereira (nº 22) no meio da corrida. Ismael Chaves recebeu a bandeirada de chegada com duas voltas de vantagem para Tedesco, completando as 30 voltas no tempo de 44m52s7, média de 121,868 km/h, no carro nº 82. Júlio Tedesco (83) foi o segundo com 28 voltas e Moacir Rosemberg (carro nº 71), o terceiro com 27 voltas.



*O vencedor da classe acima de 3.001 cc foi Ismael Chaves Barcelos no Opala nº 82*

### **161 – II ETAPA DO TORNEIO CORCEL - JACAREPAGUÁ**

A segunda prova do Torneio Ford Corcel foi disputada no dia 6 de dezembro no autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Assim como na prova de Interlagos, esta etapa foi disputada em duas baterias classificatórias e uma final.



*Dois momentos de Amauri Mesquita no Corcel nº 2: na curva do “S” e na curva Norte em luta com Heitor Palhares (24) e Ubaldo Lolli (11)*

Na primeira volta da primeira bateria todos os carros entraram em bolados na curva 1 e já no “S” o líder era Milton Amaral, seguido por Fábio Crespi, Alex Dias Ribeiro, Edson Brum, Paulo Nascimento e Fred Leal. Na segunda volta os dois líderes começaram a trocar vácuo para tentar abrir vantagem para os demais. Na 3ª volta, Fábio liderava com Amaral em segundo, Alex em terceiro, José Moraes Neto em quarto, e depois Brum, Nascimento e Jayme Silva.

Com sete voltas, os dois líderes tinham aberto 9 segundos para o terceiro que ainda era Alex, vindo a seguir Moraes, Achcar, Chulam, Bueno e Jayme.

Ao final o resultado foi o seguinte: 1º Milton Amaral (RJ) – 2 - 30m41s0; 2º Fábio Crespi (RJ) – 3 - 30m42s0; 3º José Moraes Neto (RJ) – 7 - 30m51s4; 4º Alex Dias Ribeiro (DF) 4; 5º Luiz Pereira Bueno (SP) 22; 6º Ricardo Achcar (RJ) 21; 7º Maurício Chulam Neto (RJ) 14; 8º Jayme Silva (SP) 9; 9º Anísio Campos (SP) 10º Fred Leal (BA); 11º Pedro Victor Delamare (SP); 12º Roberto Dal Pont (SP) 13.

Iniciada a segunda bateria tomou a ponta Amauri Mesquita, com Heitor Palhares em segundo, Toco em terceiro, Ubaldo Lolli em quarto, Combacau em quinto, Antônio Dias Ramos em sexto, Dino Di Leone em sétimo, e Bob Sharp em oitavo.

Na 2ª volta Lolli forçou uma ultrapassagem na curva Norte, passando para terceiro. A luta entre Mesquita, Palhares e Lolli era acirrada, até que na 6ª volta Lolli passou para segundo, enquanto Sharp assumiu a quarta posição. Na 8ª volta quebrou uma das rodas dianteiras do carro de Lolli e ele capotou na curva do “S”. Heitor Palhares levou um “chega pra lá” de Antônio Ramos e rodou na Ferradura caindo para quarto lugar e na volta seguinte Heraldo Lopes rodou no “S” e caiu dentro o lago, onde também foi parar Leonardo Vasconcelos. O final foi o seguinte: 1º Amauri Mesquita (RJ) 2; 2º Bob Sharp (RJ) 25; 3º Maneco Combacau (SP) 3; 4º Antônio Dias Ramos (SC) 15; 5º Heitor Palhares (RJ) 24; 6º Fernando Toco Martins (SP) 1; 7º Francisco Lameirão (SP); 8º Sidney Cardoso (RJ); 9º Afonso Iglesias (RS) 4; 10º Mário Olivetti (RJ); 11º Dino Di Leoni (RS) 27; 12º Jan Balder (SPO) 30.

A prova final tinha 24 carros, com os 12 mais bem classificados nas baterias anteriores, e logo que foi dada a largada, assumiu a ponta Fábio Crespi, vindo a seguir Milton Amaral, Amauri Mesquita, Maurício Chulam, José Moraes Neto, Antônio Dias Ramos, Luiz Pereira Bueno e os demais.

Na segunda volta, com Crespi na liderança, capotou o carro pilotado por Milton Amaral na curva Sul. Depois, Amaral apresentou protesto contra Chulam, acusando-o de ter provocado o acidente.

Na terceira volta, tinha assumido a liderança Amauri Mesquita, vindo a seguir Chulam, Crespi, Sharp, Ramos, Achcar, Moraes e Bueno.

Na oitava volta, ao entrar na curva Sul, Bob Sharp saiu pelo acostamento apertado por Ricardo Achcar. Sharp chegou a apresentar protesto contra Achcar, mas acabou retirando-o.

Na nona volta a ordem era a seguinte: 1º Achcar; 2º Mesquita; 3º Chulam; 4º Bueno; 5º Alex; 6º Jayme; 7º Moraes; 8º Dal Pont, 9º Lameirão e 10º Palhares.

Da nona até a vigésima terceira volta, a luta entre Achcar e Mesquita se mantinha acirrada pela primeira colocação, com Chulam e Bueno lutando pela terceira e Moraes e Alex pela quinta, vindo a seguir Jayme, Dal Pont e Lameirão.



*Momentos do Corcel nº 2 de Amauri Mesquita, em luta com Lolli (11) e com Ricardo Achcar (26)*

Quando ia completar a vigésima quarta volta, Amauri Mesquita teve uma roda quebrada na saída da curva Norte e saiu de frente, batendo no muro de proteção e perdendo a chance de lutar pela vitória.

A luta entre Chulam e Bueno terminou na 27ª volta, quando o carro de Bueno teve um pneu furado e foi obrigado a entrar nos boxes e desistir.

Quando tudo indicava a vitória tranquila de Ricardo Achcar, um pneu furado lhe tirou a chance, e Maurício Chulam cruzou a linha de chegada em primeiro lugar, com Achcar em segundo.

Depois da prova, com base no depoimento dos bandeirinhas, os comissários desportivos decidiram desclassificar Maurício Chulam Neto e suspendê-lo por 60 dias.

Meses depois, o tribunal desportivo da Confederação Brasileira de Automobilismo, decidiu, por unanimidade cancelar as punições alegando que os comissários não tinham poder para tomar tal decisão. Com isso, Chulam foi considerado vencedor e recebeu como prêmio um Ford Belina zero quilômetro.

[Ver RESULTADOS 1970/109](#)

## **162 – I ETAPA DA COPA BRASIL**

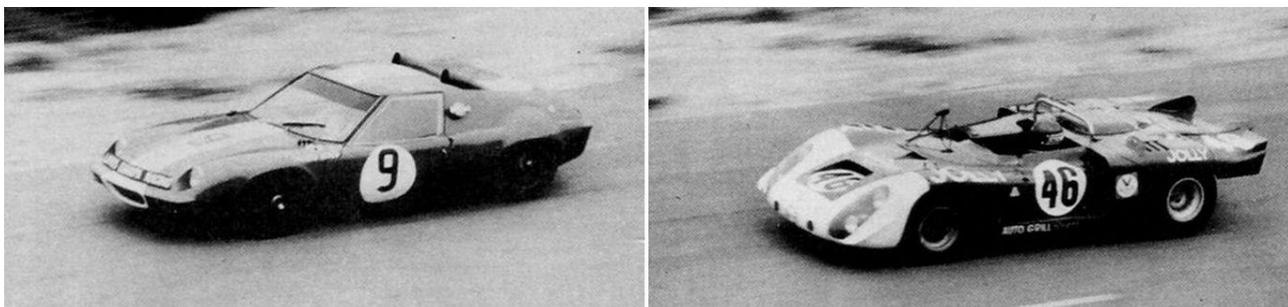
Como encerramento da temporada automobilística brasileira foi organizada em São Paulo pela Avallone Empreendimentos, a I Copa Brasil de Automobilismo, com a participação de diversos pilotos internacionais e tendo sustentação financeira do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo.

Para a realização desse evento, a Avallone Empreendimentos aproveitou a presença da Ferrari 512S que tinha vindo ao Brasil participar das Mil Milhas, assim como da Alfa Romeo T33/2 que também participou da referida prova. Além desses dois carros, vieram da Espanha os pilotos Jorge de Bragation, com um Porsche 908 e Alex Soler-Roig, com um Porsche 907. Da Argentina veio um protótipo Avante com motor Tornado e de Portugal uma Lotus 47. Avallone ainda importou para participar dessa prova, uma Lola T210 e uma T70 Mk3B Chevrolet.

Participaram desse evento, alguns dos principais carros de corrida que competiam à época no Brasil, como o Fúria Alfa Romeo (que não participou da primeira etapa, pois Jayme Silva estava correndo no Rio de Janeiro no Torneio Ford Corcel), a carretera Corvette de Camillo Christófar, o Porsche 910 da Speed Motors. O destaque negativo foi a ausência do Bino da equipe Sandaco, das Alfa Romeo da equipe Jolly Gancia e do BMW Spyder da Cebem, que poderiam elevar ainda mais o nível técnico das competições.

Na prova de classificação ocorreu a primeira baixa de relevo, quando a Ferrari 512S pilotada por Giampiero Moretti encostou o cárter do seu motor numa saliência do asfalto ocasionou perda de óleo e a consequente quebra do motor.

Outro carro que enfrentou muitos problemas foi a Lola T70 de Wilson Fittipaldi Jr., que jamais funcionou com os oito cilindros e nada adiantou para superar o problema, mesmo com os mecânicos trocando velas, bobina, mexer na carburação e na parte elétrica.



*9 – Ernesto Neves (Lotus Europa) e 46 – Toninho da Matta (Alfa Romeo T33/2)*

Como preliminar da primeira etapa da Copa Brasil, foi disputada uma corrida de 100 milhas, para estreantes e novatos, que foi vencida por Jacob Kourouzan pilotando um Lorena VW que desde o início da corrida colocou-se entre os líderes. Edson Yoshikuma, apontado como um dos melhores, deu apenas cinco voltas com seu VW Sedan 1600, que abandonou por quebra do câmbio, quando liderava, depois de completar cinco

voltas. A partir de então, a liderança passou para Fausto Berti, seguido de perto pelo Puma de Miguel Lafer e por Jacob Kourouzan. Na 17ª volta, Kourouzan assumiu a ponta que manteve até o final das 21 voltas, que completou no tempo de 1h22m37s0, média de 121,399 km/h. Em segundo terminou Sérgio “Kako” Alhedeff, em terceiro Fausto Berti, em quarto René Lotfi, e em quinto Paulo Condratcki.



***A chegada vitoriosa do Lorena VW nº 11 de Jacob Kourouzan***

Jorge de Bragation começou a demonstrar que seria um sério candidato à vitória ao registrar a pole-position com o tempo de 2m57s0. Emerson Fittipaldi, por sua vez, nem chegou a completar uma volta. Piloto recebeu seu carro quando a classificação já tinha sido iniciada e, com isso não teve tempo de submetê-lo a uma revisão. Quando atingiu a reta oposta o motor Ford da Lola T-210 parou de funcionar e os mecânicos só conseguiram descobrir o defeito na madrugada do domingo: o filtro de combustível estava invertido, impedindo a alimentação do motor.

Mesmo sem poder treinar corretamente, por causa da falha do motor, Wilsinho ainda conseguiu assegurar a segunda posição no grid de largada, com o tempo de 3m05s0, ficando com o espanhol Alex Soler-Roig com o tempo de 3m07s0 em terceiro.

O mineiro Toninho da Matta, que tinha alugado a Alfa Romeo T33/2 que tinha participado das Mil Milhas, foi o quarto colocado com o tempo de 2m12s0, considerado excelente, face ao pouco conhecimento que tinha sobre o carro.

Com tudo isso, o grid de largada ficou assim formado:

10 Jorge de Bragation Porsche 908/2 2m57s	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lola T-70 Mk3B Chevy 3m05s	6 Alex Soler-Roig Porsche 907 3m07s
46 Toninho da Matta Alfa Romeo T33/2 Spyder 3m12s0	9 Ernesto Neves Lotus 47 3m17s0	
65 Luiz Carlos Moraes Porsche 910 3m19s	3 Salvatore Amato Amato Ford 3m26s	18 Camillo Christóforo Chevrolet TC Corvette 3m29s
11 Eduardo Celidônio Snobs Corvair 3m34s	1 Emerson Fittipaldi Lola T210 Ford	

8  
Jorge Del Rio  
Avante Tornado

5  
Sílvio Montenegro  
VW 4P 1900

73  
José Pedro Chateaubriand  
Puma VW 1600

38  
Nelson Marcílio  
Karmann Ghia Ford

33  
Graziela Fernandez  
Alfa Romeo GTA

4  
Raul Natividade Jr.  
MC Porsche  
3m49s



*A largada da prova, com o 2 – Wilson Fittipaldi Jr. (Lola T70 Mk3B Chevrolet) e Jorge de Bragation (Porsche 908) em destaque*

Na prova da Copa Brasil, Jorge de Bragation, se aproveitando de largar na primeira fila, tomou a dianteira, com Soler-Roig em segundo e, com Emerson fazendo uma largada espetacular, aparecendo na terceira colocação, passando para segundo na curva 3 e colando no Porsche de Bragation na Ferradura.

A primeira volta foi completada com a seguinte ordem: 1º Jorge de Bragation (Porsche 908 nº 10); 2º Emerson Fittipaldi (Lola T210 nº 1); 3º Alex Soler-Roig (Porsche 907 nº 6); 4º Toninho da Matta (Alfa Romeo T33 nº 46); 5º Jorge Del Rio (Avante Tornado nº8); 6º Luiz Carlos Moraes (Porsche 910 nº 65); 7º Wilson Fittipaldi Jr. (Lola T70 Chevy nº 2); 8º Camillo Christóforo (Chevrolet TC nº 18); 9º Ernesto Neves (Lotus 47 nº 9); 10º Eduardo Celidônio (Snobs Corvaire nº 11); 11º Sílvio Montenegro (VW 4P 1900 nº 5); 12º José Chateaubriand (Puma 1600 nº 73); 13º Raul Natividade Jr. (MC Porsche nº 4); 14º Graziela Fernandez (Alfa Romeo GTA nº 33); 15º Nelson Marcílio (Karmann Ghia Ford nº 38); e 16º Salvatore Amato (Amato Ford nº 3).

As posições se mantiveram durante as três primeiras voltas, mas na volta seguinte, Emerson Fittipaldi na entrada da curva da Ferradura saiu do vácuo do Porsche do piloto espanhol, para ultrapassá-lo por fora assumindo a liderança da prova que, com cinco voltas completadas, apresentava a seguinte ordem: 1º Emerson; 2º Bragation; 3º Soler-Roig; 4º Da Matta; 5º Wilsinho; 6º Moraes; 7º Del Rio; 8º Neves; 9º Camillo; 10º Celidônio; 11º Montenegro; 12º Chateaubriand; 13º Natividade; 14º Graziela; 15º Marcílio; 16º Amato. No complemento da sexta volta, Wilsinho entrou nos boxes e abandonou com o motor da sua Lola falhando muito, e Emerson Fittipaldi, ao chegar na curva da Ferradura, teve a bomba elétrica de gasolina do seu carro começando a falhar fazendo com que o piloto parasse no acostamento.

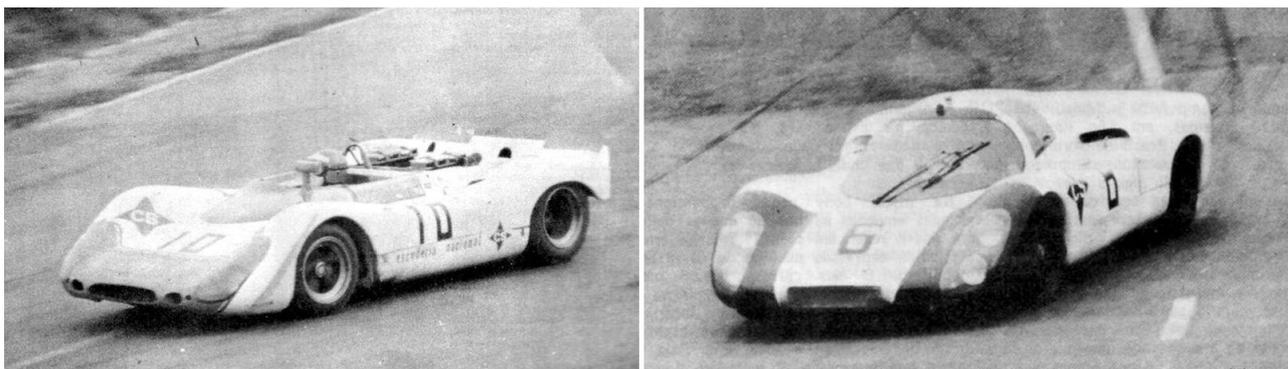
Emerson conseguiu retornar à prova, mas tinha perdido uma volta e suas chances de vitória tinham ido por água abaixo.

Com isso, aos serem completadas 10 voltas, ou metade da corrida, a ordem era a seguinte: 1º Bragation; 2º Soler-Roig; 3º Da Matta (todos com 10 voltas); 4º Moraes; 5º Del Rio; 6º Neves; 7º Emerson; 8º Camillo; 9º Celidônio; 10º Montenegro; 11º Chateaubriand; 12º Natividade; 13º Graziela; 14º Marcílio, enquanto Amato que corrida em último desde a largada abandonou depois de completar nove voltas.

Emerson vinha empreendendo uma velocidade alucinante, tentando recuperar o terreno perdido e foi ultrapassando seus adversários até terminar a corrida na quarta colocação.

Jorge de Bragation completou as 21 voltas no tempo de 1h02m09s6, média de 161,351 km/h. O segundo foi Alex Soler-Roig, o terceiro Toninho da Matta, o quarto Emerson Fittipaldi e o quinto Luiz Carlos Moraes.

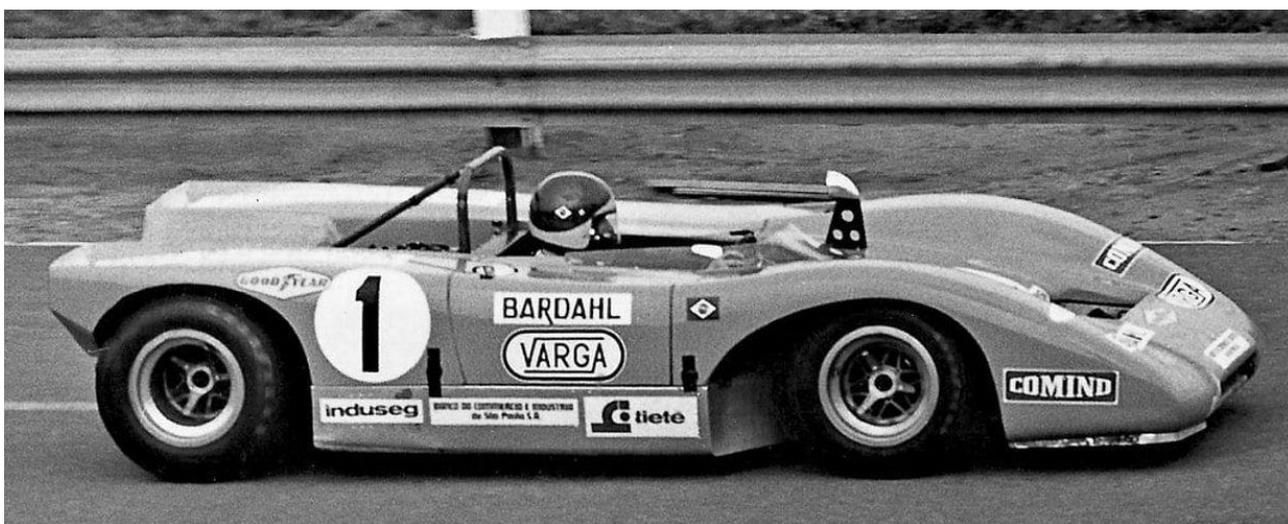
[Ver RESULTADOS 1970/110](#)



*Jorge de Bragation (Porsche 909/2 nº 10) venceu a prova e Alex Soler-Roig (Porsche 907 nº 6) ficou em segundo*

### **163 – II ETAPA DA COPA BRASIL**

Para a segunda etapa da Copa Brasil, disputada no dia 13 de dezembro, havia a expectativa da participação de dois Royale que tinham sido importados pela equipe Bino Sandaco, assim como de um Nissan que infelizmente, não tinha sido desembarçado na alfândega.



*A Lola T210 Ford de Emerson Fittipaldi*

A Ferrari 512S de Giampiero Moretti tinha sido recuperada e tinha participado da prova de classificação, mas acabou não podendo correr por causa da quebra de uma manga de eixo.

Outra baixa foi do mineiro Toninho da Matta, pois o piloto perdeu o controle do carro na prova de classificação, indo de encontro ao barranco na curva da Ferradura, com Da Matta quebrando tornozelo e com a Alfa T33/2 ficando destruída.

Também não compareceu a Lola da equipe Brahma, do Rio de Janeiro, e outra ausência foi do Porsche 910 da equipe Speed Motors.

Positivamente, destacava-se a presença da Lola de Wilson Fittipaldi Jr., reparada e sem falhas no motor, assim como do Fúria Alfa Romeo de Jayme Silva e do Puma da Marinho Veículos com seu potente motor de 2.000 cc.

O pole-position foi Emerson Fittipaldi, com o tempo recorde de 2m52s8, sendo formada a primeira fila com Wilson Fittipaldi Jr. e Jorge de Bragation. Giampiero Moretti tinha assinalado o segundo tempo, com 2m53s7, mas este acabou não podendo correr.



*A largada da prova*

O grid de largada ficou assim formado:

1 Emerson Fittipaldi Lola T210 Ford 2m52s8	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lola T70 Mk3B Chevy 2m54s1	10 Jorge de Bragation Porsche 908/2 2m56s9
6 Alex Soler-Roig Porsche 907 3m03s6		
9 Ernesto Neves Lotus 47 3m14s2	26 Jayme Silva Fúria Alfa Romeo 3m23s7	11 Eduardo Celidônio Snobs Corvair 3m34s5
3 Salvatore Amato Amato Ford 3m35s4	8 Jorge Ternengo Avante Tornado	
35 Sérgio Lousada Puma VW 2000 3m37s6	63 Luiz Felipe Gama Cruz Puma VW 1700 3m39s0	5 Sílvio Montenegro VW 4P 2000 3m44s0

33 Graziela Fernandez Alfa Romeo GTA 3m44s7	18 Camillo Christófaró Chevrolet TC Corvette	
72 Aldo Pugliese Puma VW 1600 3m45s0	73 José Pedro Chateaubriand Puma VW 1600 3m45s3	4 Raul Natividade Jr. MC Porsche 3m49s2
15 Jean Samuel VW Sedan 1600 3m52s9	34 Ricardo Di Loreto VW Sedan 1600 3m57s0	
	69 Olavo Pires AC VW 2000	17 Giampiero Moretti Ferrari 512S 2m53s7 (não largou)

A largada da prova estava prevista para as 16,30 horas, mas quando os carros estavam alinhados e o diretor da prova, Ângelo Juliano apresentava a placa de “1 minuto”, a prova acabou sendo retardada, inclusive com os pilotos desligando os motores, a pedido do organizador da prova. Esse atraso foi de aproximadamente 10 minutos, para que a Ferrari pudesse alinhar no final do pelotão, o que ocorreu. Porém, quando a bandeirada de largada foi baixada, o carro ficou parado e em seguida foi recolhido para os boxes.



**Aspecto da luta entre Wilson Fittipaldi Jr. (Lola T70 Mk3B Chevrolet nº 2) e Emerson Fittipaldi (Lola T210 Ford nº 1)**

Iniciada a prova, Jorge de Bragation tomou a ponta, mas quando os carros apareceram pela primeira vez na curva do Laranja, Emerson Fittipaldi vinha na liderança, com Bragation tendo Wilsinho praticamente ao seu lado, com o brasileiro passando pelo espanhol na reta de chegada.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Emerson Fittipaldi (Lola T210); 2º Wilson Fittipaldi Jr. (Lola T70); 3º Jorge de Bragation (Porsche 908); 4º Alex Soler-Roig (Porsche 907); 5º Camillo Christófaró (Chevrolet TC); 6º Ernesto Neves (Lotus 47); 7º Jorge Ternengo (Avante Tornado); 8º Jayme Silva (Fúria Alfa Romeo); 9º Eduardo Celidônio (Snobs Corvaire); 10º Salvatore Amato (Amato Ford); 11º Luiz Felipe Gama Cruz (Puma); 12º Sérgio Lousada (Puma); 13º Sílvio Montenegro (VW 4P); 14º José Chateaubriand (Puma); 15º

Aldo Pugliese (Puma); 16º Olavo Pires (AC VW); 17º Raul Natividade Jr. (MC Porsche); 18º Graziela Fernandez (Alfa GTA); 19º Jean Samuel (VW); 20º Ricardo Di Loreto (VW).

Na segunda passagem, ao atingirem a curva da Ferradura, a Lola de Emerson Fittipaldi teve um pequeno travamento dos freios, do que se aproveitou Wilsinho para assumir a ponta da prova.

Na terceira volta Wilsinho conseguiu aumentar a vantagem para Emerson, e na tentativa de aumentar a diferença, registrou a melhor volta da prova, novo recorde, com o tempo de 2m54s8, média de 163,944 km/h.

Jorge de Bragation se esforçava para não ficar distante dos irmãos Fittipaldi e na quarta volta estava a 3,5 segundo de Emerson. Nessa altura surgiu um duelo interessante entre Camillo Christófaró, Jayme Silva e Jorge Ternengo pelo sexto lugar, com Soler-Roig e Ernesto Neves ocupando, respectivamente, a quarta e quinta colocações.

Na metade da prova a ordem dos carros era a seguinte: 1º Wilson Fittipaldi Jr.; 2º Emerson Fittipaldi; 3º Jorge de Bragation; 4º Alex Soler-Roig; 5º Ernesto Neves; 6º Jorge Ternengo; 7º Camillo Christófaró; 8º Jayme Silva; 9º Salvatore Amato; 10º Sérgio Lousada; 11º Sílvio Montenegro; 12º José Pedro Chateaubriand; 13º Aldo Pugliese; 14º Raul Natividade Jr.; 15º Graziela Fernandez; 16º Jean Samuel; 17º Ricardo Di Loreto; e 18º Luiz Felipe Gama Cruz. Nessa altura tinham ocorrido dois abandonos, de Eduardo Celidônio e de Olavo Pires.

Nas voltas finais, Wilsinho tinha 4,2 segundos de vantagem para Emerson, mas o piloto estava preocupado com o azar que o vinha perseguindo nas últimas provas, e isso quase se materializou quando ao chegar na reta da Subida do Lago, faltando três voltas para final, foi atrapalhado pelo protótipo Avante Tornado, permitindo que Emerson descontasse dois segundos.

Emerson voltou a atacar Wilsinho, mas o que conseguiu foi receber a bandeirada de chegada com apenas 1,3 segundos de atraso. O terceiro foi Jorge de Bragation, o quarto Alex Soler-Roig e o quinto Ernesto Neves.

Na prova preliminar de estreantes e novatos, o vencedor foi Miguel Lafer ao volante de um Puma VW, com Edson Yoshikuma em segundo, Jacob Kourouzan em terceiro, Fausto Berti em quarto e Roberto Di Loreto em quinto.

[Ver RESULTADOS 1970/111](#)



*Wilson Fittipaldi Jr. venceu a prova ao volante dessa Lola T70 Mk3B Chevrolet*

### 164 – III ETAPA DA COPA BRASIL

Para a terceira etapa da Copa Brasil, programada para o dia 20 de dezembro, o grid de largada estava reforçado pela presença da Ferrari de Garimpeiro Moretti, finalmente recuperada e pelo Nissan do japonês

Haruhito Yanaguita e, na prova de classificação, o mais rápido com o tempo de 2m51s2, média de 167,293 km/h, novo recorde para o circuito, foi Emerson Fittipaldi, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Emerson Fittipaldi Lola T210 Ford 2m51s2	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lola T70 Mk3B Chevy 2m54s2	17 Giampiero Moretti Ferrari 512S 2m55s1
	10 Jorge de Bragation Porsche 908/2 2m56s3	6 Alex Soler-Roig Porsche 907 3m07s4
9 Ernesto Neves Lotus 47 3m15s9	81 Haruhito Yanaguita Nissan Z432R 3m20s2	26 Jayme Silva Fúria Alfa Romeo 3m22s0
	35 Paulo Gomes Puma VW 2000 3m27s5	3 Salvatore Amato Amato Ford 3m33s5
5 Sílvio Montenegro VW 4P 2000 3m36s2	4 Raul Natividade Jr. MC Porsche 3m38s8	73 José Pedro Chateaubriand Puma VW 1600 3m39s1
	63 Luiz Felipe Gama Cruz Puma VW 1700 3m39s7	8 Jorge Del Rio Avante Tornado
	18 Camillo Christófaró Chevrolet TC Corvette	

Com o tempo fechado e com ameaça de muita chuva, foi disputada a prova preliminar de estreantes e novatos, que foi vencida por Edson Yoshikuma, depois de travar um interessante duelo com Ronald Berg. O terceiro foi Miguel Lafer e o quarto Jacob Kourouzan.



***Durante o temporal, 35 – Sérgio Lousada com a frente do Puma VW destruída; 4 – Raul Natividade Jr. (MC Porsche) protestando pela interrupção da prova; e 6 – Alex Soler-Roig (Porsche 907).***

Iniciada a corrida da Copa Brasil, caiu um temporal em Interlagos e, depois de cinco minutos, nenhum dos carros havia passado pelos boxes, obrigando a suspensão da corrida uma vez que ninguém tinha controle sobre o que estava acontecendo. O Puma nº 35 de Sérgio Lousada entrou nos boxes com a frente de fibra de vidro totalmente destruída, avisando que os cinco primeiros haviam rodado no final do retão. A ambulância foi enviada ao local onde os paramédicos depararam com Wilson Fittipaldi Jr., Jorge de Bragation e Alex Soler-

Roig totalmente apavorados e com seus carros parados no acostamento. Wilsinho informou que vinha a mais de 250 km/h quando o carro começou a rodar, com o piloto vendo o Porsche do espanhol Jorge De Bragation também rodando em direção ao seu carro. Já nos boxes, Emerson informou que vinha na frente quando perdeu a direção do seu carro, rodopiou, obrigando a Ferrari a frear e também rodar.

O japonês Haruhito Yamaguita não se conformou com a interrupção da prova, dando mais três voltas pela pista. No boxe, o chefe da equipe do piloto japonês explicou que se tratava de um especialista em correr com chuva, fato muito frequente no Japão, e o seu carro estava equipado com pneus para chuva e dispositivos para não embaçar os vidros e, com isso, deveria liderar a prova com facilidade.

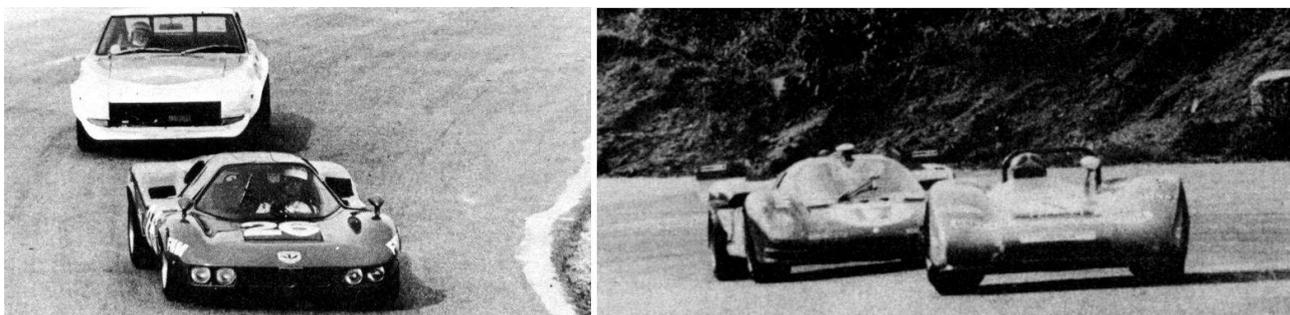
O diretor da prova, Sr. Amadeu Girão informou que faria uma nova largada depois de meia hora, mas os pilotos estrangeiros e os irmãos Fittipaldi anunciaram que não largariam. Em contrapartida, os pilotos de carros menos potentes, defendiam a realização da prova, com alguns, entre eles Raul Natividade, José Chateaubriand, Salvatore Amato, Aldo Pugliese e Luiz Felipe Gama Cruz, posicionaram seus carros no grid de largada. Depois de muita discussão, a prova acabou sendo adiada para terça-feira à tarde.



*3 – Salvatore Amato (Amato Ford) e 35 – Sérgio Lousada (Puma VW) com a frente restaurada depois do acidente do domingo*

Na nova data, sem a presença da chuva, foi dada a largada e, se aproveitando da maior potência do seu carro, Giampiero Moretti assumiu a liderança, com Emerson Fittipaldi na sua perseguição.

A Ferrari se manteve à frente com relativa tranquilidade até a oitava volta, quando Emerson Fittipaldi começou a apertar o ritmo, tentando passar pelo italiano.



*Duas lutas interessantes: 26 – Jayme Silva (Fúria Alfa Romeo) x 81 – Haruhito Yamaguita (Nissan Z432R) e 1 – Emerson Fittipaldi (Lola T210 Ford) x 17 – Giampiero Moretti (Ferrari 512S)*

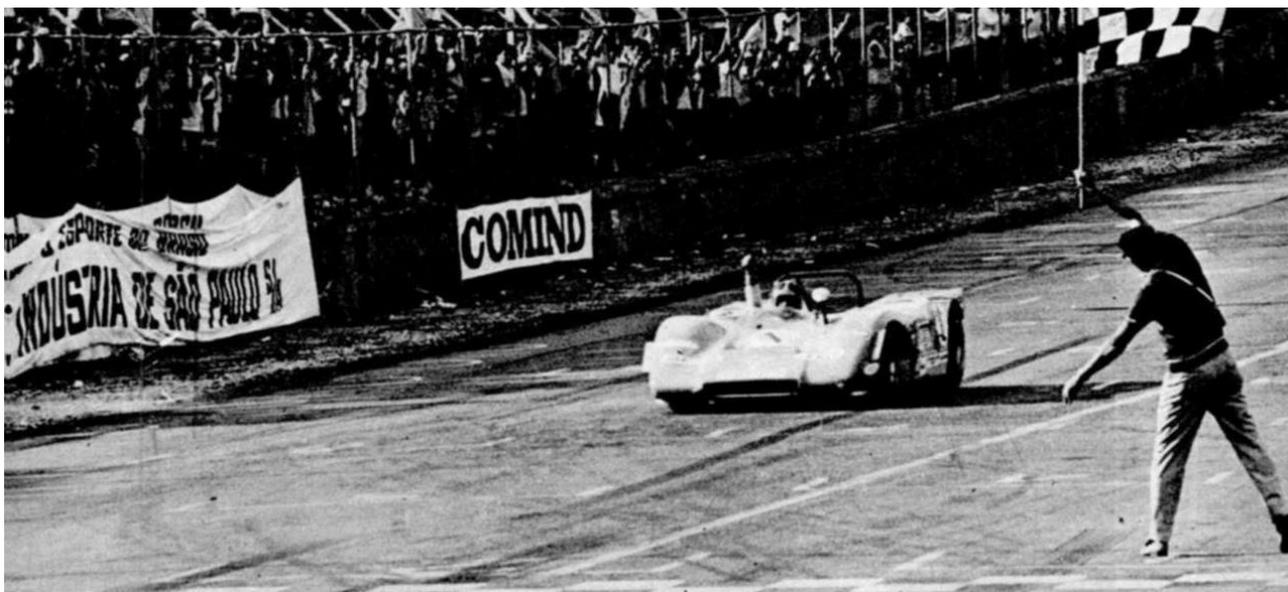
Na saída da curva do Sargento, os dois carros vinham praticamente juntos e, quando frearam no “S”, Emerson passou para a liderança, porém, ao passarem pela reta de chegada, Moretti, se aproveitando da maior potência do motor do seu carro, recuperou a ponta.

Emerson estudava suas possibilidades, observando se conseguiria receber a bandeirada de chegada antes que a Ferrari voltasse a ultrapassá-lo.

Na volta seguinte, ao atingirem a curva da Ferradura, o Nissan atrapalhou Emerson, permitindo que a Ferrari tivesse uma certo conforto na liderança, mas não o suficiente, porém Emerson apareceu na frente na curva do Sargento, e a partir de então, o brasileiro conseguiu se distanciar um pouco da Ferrari.

Nas últimas voltas, Wilsinho se aproximou de Moretti, mas não conseguiu superar o italiano, terminando a corrida na terceira colocação. O quarto foi Jorge de Bragation e o quinto Alex Soler-Roig.

Ver RESULTADOS 1970/112



*A chegada vitoriosa de Emerson Fittipaldi*

#### 165 – IV ETAPA DA COPA BRASIL

A etapa final da Copa Brasil foi disputada no dia 27 de dezembro e mais uma vez a disputa pela vitória ficou restrita a Emerson Fittipaldi e Giampiero Moretti. Para essa etapa, apenas duas novidades: a presença da Lola T70 de Norman Casari e a substituição entre os pilotos japoneses, correndo nessa prova Masami Kuwashima.

Na prova de classificação, Emerson foi novamente o mais rápido, estabelecendo novo recorde para a pista, com o tempo de 2m50s5, média de 168,078 km/h, ficando assim formado o grid de largada:

1 Emerson Fittipaldi Lola T210 Ford 2m50s5	17 Giampiero Moretti Ferrari 512S 2m54s5	2 Wilson Fittipaldi Jr. Lola T70 Mk3B Chevy 2m55s3
10 Jorge de Bragation Porsche 908/2 2m55s5	6 Alex Soler-Roig Porsche 907 3m05s6	
96 Norman Casari Lola T70 Mk3A Chevy 3m17s2	26 Jayme Silva Fúria Alfa Romeo 3m21s6	18 Camillo Christófaró Chevrolet TC Corvette 3m22s7

81 Masami Kuwashima Nissan Z432R 3m23s2	3 Salvatore Amato Amato Ford 3m33s3	
5 Sílvio Montenegro VW 4P 2000 3m35s7	51 Carlos Sgarbi Chevrolet Opala 3m37s5	73 José Pedro Chateaubriand Puma VW 1600 3m38s2
4 Raul Natividade Jr. MC Porsche 3m38s6	35 Sérgio Lousada Puma VW 2000 3m38s7	
	6 Anísio Campos AC Porsche 2000	8 Jorge Del Rio Avante Tornado

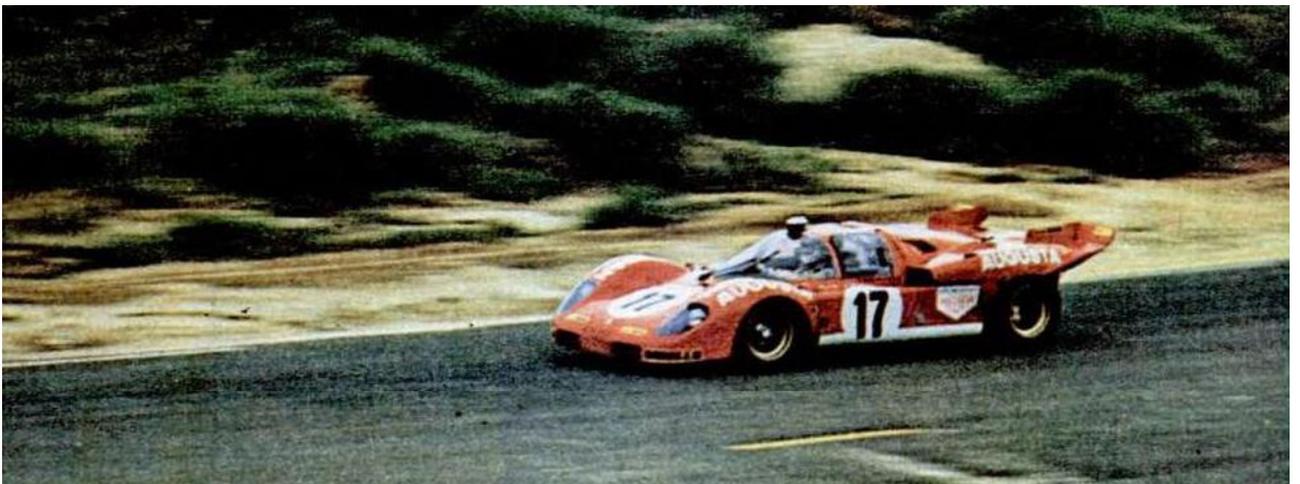


*Sequência da largada da prova, com a Ferrari nº 17 tomando a ponta*

Para essa última prova, Emerson Fittipaldi substituiu o motor da sua Lola colocando o reserva, pois notara que o motor titular estava um pouco desgastado e resolveu testar o outro e, como a modificação, passou a ganhar 300 rotações, o que significava uns 9 quilômetros a mais no final das retas.

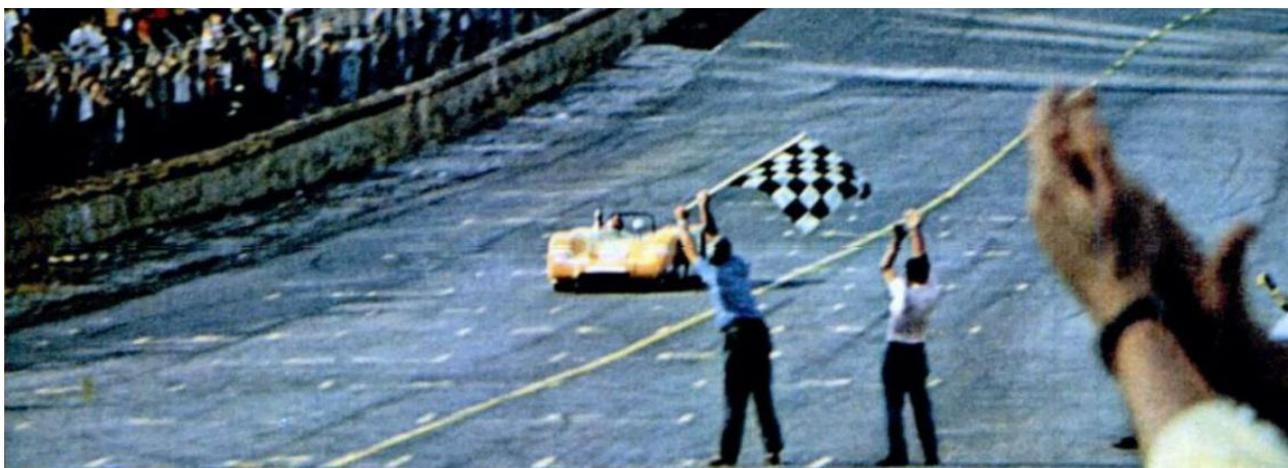
Assim como na prova anterior, Moretti largou na frente, porém a sua vantagem durou apenas até a terceira volta, na freada da curva do Sargento, quando Emerson o superou e, a partir de então, foi aos poucos aumentando a sua vantagem até receber a bandeirada de chegada.

O espanhol Jorge de Bragation fez uma ótima atuação, mantendo o terceiro lugar, sem se distanciar dos ponteiros, a manutenção dessa colocação foi facilitada com o abandono da Lola de Wilson Fittipaldi Jr. por superaquecimento do motor.



*A Ferrari 512S nº 17 de Giampiero Moretti*

Emerson Fittipaldi completou a prova em 1h01m52s7, média de 162,086 km/h. O segundo foi Giampiero Moretti (Ferrari 512S), o terceiro Jorge de Bragation (Porsche 908/2), o quarto Alex Soler-Roig (Porsche 907); o quinto Jorge Del Rio (Avante Tornado); e sexto Jayme Silva (Fúria Alfa Romeo).



*A chegada de Emerson Fittipaldi*

Na prova preliminar de Estreantes e Novatos, Edson Yoshikuma surgiu como favorito e assumiu a ponta até parar nos boxes na segunda volta, onde ficou parado por 5 minutos e, ao voltar à pista, Miguel Lafer tinha assumido a liderança, logo se distanciando. Jacob Kourouzan, mais uma vez fez uma corrida à base da regularidade e, tendo ficado atrás de Yoshikuma e Lafer na primeira volta, se aproveitando da parada do primeiro para se firmar na segunda colocação, chegando ao final da corrida à frente de João Gardina, José Mascarenhas e Manoel Costa.

Ronaldo Berg, outro piloto apontado entre os favoritos, abandonou depois de completar apenas uma volta.

[Ver RESULTADOS 1970/113](#)



*Miguel Lafer (Puma VW nº 72) e Jacob Kourouzan (Lorena VW nº 11)*

## 166 – RESULTADO DA COPA BRASIL

### 1 – Classificação Geral:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Emerson Fittipaldi	SP	1	Lola T210 Ford	5	7	9	9	30
2º	Jorge de Bragation	ESP	10	Porsche 908/2	9	6	5	6	26
3º	Alex Soler-Roig	ESP	6	Porsche 907	7	5	4	5	21

4º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	2	Lola T70 Mk3B Chevy	0	9	6	0	15
5º	Giampiero Moretti	ITA	17	Ferrari 512S		0	7	7	14
6º	Jayme Silva	SP	26	Fúria Alfa Romeo		2	3	3	8
7º	Jorge Del Rio	ARG	8	Avante Tornado	3		0	4	7
8º	Toninho da Matta	MG	46	Alfa Romeo T33 Spyder	6				6
9º	Ernesto Neves	POR	9	Lotus Europa	2	4	0	0	6
10º	Luiz Carlos Moraes	RJ	65	Porsche 910	4				4
11º	Jorge Ternengo	ARG	8	Avante Tornado		3			3
12º	Haruto Yanagita	JAP	81	Nissan Z432R			2		2
	Masami Kuwashima	JAP	81	Nissan Z432R				2	2
14º	Paulo Gomes	SP	35	Puma VW			1		1
	Camillo Christófaró	SP	18	Chevrolet TC	0	1	0	0	1
	Eduardo Celidônio	SP	11	Snobs Corvaair	1	0			1
	Carlos Sgarbi	SP	51	Chevrolet Opala				1	1

## 2 – Grupo 5 até 2.000 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Ernesto Neves	POR	9	Lotus Europa	6	9	0	0	15
2º	Toninho da Marra	MG	46	Alfa Romeo T33 Spyder	9				9
	Haruto Yanagita	JAP	81	Nissan Z432R			9		9
	Masami Kuwashima	JAP	81	Nissan Z432R				9	9
5º	Luiz Carlos Moraes	RJ	65	Porsche 910	7				7

## 3 – Grupo 5 – acima de 2.001 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Giampiero Moretti	ITA	17	Ferrari 512S		0	9	9	18
2º	Wilson Fittipaldi Jr.	SP	2	Lola T70 Mk3B Chevy	0	9	7	0	16

## 4 – Grupo 6 – até 2.000 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Emerson Fittipaldi	SP	1	Lola T210 Ford	7	9	9	9	34
2º	Alex-Soler Roig	ESP	6	Porsche 907	9	7	7	7	30

## 5 – Grupo 6 – acima de 2.001 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Jorge de Bragation	ESP	10	Porsche 908/2	9	9	9	9	36
2º	Jorge Del Rio	ARG	8	Avante Tornado	7		0	7	14
3º	Jorge Ternengo	ARG	8	Avante Tornado		7			7

## 6 – Divisão 4 – até 2.000 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Jayme Silva	SP	26	Fúria Alfa Romeo		9	9	9	27
2º	José Chateaubriand	SP	73	Puma VW	9	6	6	6	27
3º	Élvio Divani	SP	4	MC Porsche		5		7	12
4º	Raul Natividade Jr.	SP	4	MC Porsche	7		4		11
5º	Luiz Felipe Gama Cruz	RJ	63	Puma VW		3	5		8
6º	Paulo Gomes	SP	35	Puma VW			7		7
	Sérgio Lousada	SP	35	Puma VW		7			7
8º	Aldo Pugliese	SP	72	Puma VW		4			4

## 7 – Divisão 5 – até 2.000 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Sílvio Montenegro	SP	73	Puma VW	9	7	7	0	23
2º	Salvatore Amato	SP	3	Amato Ford	0	9	9	0	18
3º	Jean Samuel	SP	15	VW Sedan		6			6
4º	Ricardo Di Loreto	SP	34	VW Sedan		5			5

### 8 – Divisão 5 – acima de 2.001 cc:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Camillo Christóforo	SP	18	Chevrolet TC	7	9	0	0	16
2º	Eduardo Celidônio	SP	11	Snobs Corvair	9	0			9
3º	Carlos Sgarbi	SP	51	Chevrolet Opala				9	9
4º	Nelson Marclio	SP	38	Karmann Ghia Ford	6				6

### 9 – Divisão 6:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (22/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Graziela Fernandez	SP	33	Alfa Romeo GTA	9	9			18

### 10 – Estreantes e Novatos:

P	PILOTO	UF/PAÍS	Nº	CARRO	1 (06/12)	2 (13/12)	3 (20/12)	4 (27/12)	TOTAL
1º	Jacob Kourouzan	SP	11	Lorena VW	9	6	5	7	27
2º	Miguel Lafer	SP	72	Puma VW	2	9	6	9	26
3º	Fausto Berti	SP	23	VW Sedan	6	5	4	3	18
4º	Edson Yoshikuma	SP	70	VW Sedan	0	7	9	0	16
5º	Sérgio Alhadef	SP	88	VW Sedan	7	3	3	0	13
6º	Roberto Di Loreto	SP	34	VW Sedan	3	4	2		9
7º	Ronald Berg	SP	27	VW Sedan			7	0	7
8º	João Gardina	SP	42	VW Sedan		1	0	6	7
9º	René Lotfi	SP	78	VW Sedan	5				5
	José Mascarenhas	SP	87	VW Sedan		0	0	5	5
	Paulo Condratecki	SP	80	VW Sedan	4				4
	Manoel Costa	SP	8	VW Sedan	0	0		4	4
13º	Ricardo Albuquerque	SP	33	Puma VW		2	1		3
14º	Antônio Scalamandré	SP	85	VW Sedan	0	0	0	2	2
15º	Luiz Alberto do Casal	SP	69	Puma VW		0	0	1	1
	Sérgio Luiz Peixoto	SP	25	VW Sedan	1	0	0		1



*Emerson Fittipaldi (Lola T210 Ford) campeão da Copa Brasil*

## **167 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART**

A etapa final do Campeonato Brasileiro de Kart foi disputada em dezembro no kartódromo de Interlagos, apresentando o seguinte resultado:

### **1 – Categoria 100 cc:**

1º-René Lotfi-SP-78-Mini McCulloch; 2º-Walter Travaglini Fº-SP-53-Taifu BM; 3º-Ronaldo Ferreira-SP-23-Mini McCulloch; 4º-Chaninho-SP-20-Mini McCulloch; 5º-Renato Martini-SP-9-Mini McCulloch.

### **2 – Categoria 125 cc:**

1º-José Lotfi-SP-47-Mini Riomar; 2º-Carol Figueiredo-SP-1-Mini Riomar; 3º-Armando Osso-SP-10-Mini Riomar; 4º-Antônio Lopes-SP-14-Mini Riomar; 5º-Paulo Viscardi-SP-49-Mini Riomar.

### **3 – Categoria 200/250 cc:**

1º-Maneco Combacau-SP-25-Mini Riomar; 2º-Mário Pati Jr.-SP-2-Mini Riomar; 3º-Marcos Cunha-PR-25-Mini Riomar.

Com esses resultados a colocação final do campeonato ficou assim definida:

### **1 – Categoria 100 cc:**

Campeão - René Lotfi-SP- 230 pontos; Vice-campeão - Ronaldo Ferreira-SP-220 pontos; 3º-Renato Martini-SP-214 pontos; 4º-Paulo Castro-SP-180 pontos; 5º-Cícero Gubeisse-SP-160 pontos.

### **2 – Categoria 125 cc:**

Campeão - José Lotfi-SP- - 226 pontos; Vice-campeão Maneco Combacau-SP- - 200 pontos; 3º-Armando Osso-SP-180 pontos; 4º-Paulo Viscardi-SP-160 pontos; 5º-Júlio Caio Marques-SP-120 pontos.

### **3 – Categoria 200/250 cc:**

Campeão - Mário Pati Jr.-SP- 226 pontos; Vice-campeão Maneco Combacau-SP-- 208 pontos; 3º-Celso Frare-PR-112 pontos; 4º-Henry Strasser-SP-60 pontos.



*Os campeões brasileiros de kart de 1971;*

*47 – José Lotfi (125 cc); 2 – Mário Pati Jr. (250 cc); 78 – René Lotfi (100 cc)*