

AUTOMOBILISMO 1975 (Parte II)

41 – GOIÂNIA 200 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO GOIANO E 5ª DA COPA PLANALTO (01/06/1975)

Mais uma prova de Turismo Divisão 1 foi disputada em Goiânia, no dia 1º de junho, a Goiânia 200, com percurso de 200 quilômetros, valendo para o Campeonato Goiano e Copa Planalto, contando com a participação de 20 carros.

A prova foi dividida em duas baterias com 41 voltas cada uma e com o resultado sendo apurado pela soma dos tempos das duas.

A primeira bateria foi marcada por uma luta acirrada entre os Maverick de Norman Casari, Tony Nunes, Cairo Fontes e Paulo César Lopes, que teve o número de participantes diminuído após a 22ª volta, quando Paulo César ficou fora por problemas mecânicos. Tony Nunes teve um excelente desempenho, registrando a melhor volta da prova (1m58s00) e vencendo a bateria, com dois segundos de vantagem para Norman Casari, ficando Cairo Fontes em terceiro, com apenas 2/10 de segundo atrás de Casari.

Para a segunda bateria as coisas ficaram mais fáceis para Casari, depois que os pilotos titulares dos Maverick 30, onde Tony Nunes foi substituído por Raif Jibrán e do 3, com Eduardo Cardoso no lugar de Cairo Fontes.

Casari venceu a bateria com Eduardo Cardoso em segundo, Reginaldo Bufaiçal em terceiro, e Raif Jibrán em quarto.

Pela soma de tempos das duas baterias, Norman Casari ficou em primeiro, seguido por Cairo Fontes/Eduardo Cardoso, Tony Nunes/Raif Jibrán, Reginaldo Bufaiçal, José Carlos Catanhede, Luiz Moreira/Toninho Martins, Ronaldo Jabur Bittar/Alencar Júnior, Sílvio Poli/Walter Mendes, Wilson Bega/Walter Curado (vencedor da classe até 1.600 cc), Sandoval Cardoso, Eduardo Cosac/Evandro Tavares, e Euripedes Mesquita/José Lopes Jr.. os únicos que terminaram a corrida.

Ver RESULTADOS 1975/39



Largada da prova: 9 - José Carlos Catanhede (Maverick), 43 - Paulo César Lopes (Maverick), 5 - Alencar Jr./Ronaldo Jabur Bittar (Opala), 25 - Ricardo Lopes Oliveira/Roberto Tomé (Opala), etc. À direita: 06 Norman Casari (Maverick) o vencedor da prova.

42 – XI GP DA SUÉCIA – 7ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 (08/06/1975)

No dia 8 de junho, foi disputada a 11ª Edição do GP da Suécia, que pela terceira vez fazia parte do Campeonato Mundial de Fórmula 1 e, dessa vez, correspondia à 7ª Etapa do Certame de 1975.

Com o campeonato tendo chegado à sua metade, Niki Lauda surgia como favorito ao título, depois de vencer em Mônaco e na Bélgica, com a Ferrari demonstrando sua superioridade, embora Clay Regazzoni ainda não tivesse subido ao pódio na temporada, enquanto a McLaren demonstrava um declínio, sem que o então Campeão do Mundo, Emerson Fittipaldi, não tendo marcado pontos na última etapa e, com isso, perdido a liderança do campeonato, com Gordon Coppuck trocando constantemente a suspensão dos carros, sem resultados.

Diante disso, os principais adversários da Ferrari, pareciam ser os Brabham BT44B dos dois Carlos: Reutemann e Pace, que deveriam se beneficiar do traçado da Anderstorp, enquanto os Tyrrell de Jody Scheckter e Patrick Depailler, despontavam entre os favoritos, depois do grande desempenho obtido no ano anterior. Mário Andretti estava de volta depois de ficar de fora do GP da Bélgica.

Frank Williams se apresentou com dois novos pilotos. Arturo Merzário tinha se cansado do fraco desempenho do FW04 e deixou a equipe, sendo substituído pelo norte-irlandês Damien Magee, que foi recomendado por Bernie Ecclestone, que queria avalia-lo e, em troca, recuperou dois motores V-8 Cosworth da equipe Williams

que haviam quebrado na primavera. Por sua vez, Jacques Laffite também estava ausente, tendo preferido competir na etapa do campeonato de F-2, em Hockenheim, categoria que liderava. Seu substituto foi Ian Scheckter, irmão de Jody, que disputaria seu primeiro GP na Europa. O FW-03 ficou com Magee, e o FW-04 com Scheckter.

Por sua vez, Graham Hill decidiu trocar o francês François Migault pelo australiano Vern Schuppan, com Tony Brise assumindo a condição de primeiro piloto da equipe.

A Lotus continuava com seus antediluvianos 72E, que não eram mais competitivos, pilotados pelo ídolo local Ronnie Peterson e pelo belga Jacky Ickx, também estando presente a Penske com o seu PC-01 pilotado pelo americano Mark Donohue, e a March com Vittorio Brambilla e Lella Lombardi.



Largada da prova, com 9 - Vittorio Brambilla (March 751 Ford) e 4 - Patrick Depailler (Tyrrell 007 Ford) à frente

Quanto à equipe Hesketh, os rumores cogitavam que o Lorde Hesketh se encontrava em dificuldades financeiras, não podendo atualizar o carro, pois segundo esses rumores, a mãe do excêntrico aristocrata, Lady Hesketh, tinha descoberto que o hobby do filho estava colocando uma pressão significativa na herança herdada do pai, mas James Hunt estava confirmado como primeiro piloto, tendo dois carros alugados para particulares, um para Alan Jones, e outro para Torsten Palm.

A equipe Ensign deveria retornar, ainda com o antigo N174, mas Roelof Wunderink, deveria ser substituído por Gijs Van Lennep, mas infelizmente para o piloto, o carro não ficou pronto a tempo. A equipe japonesa Maki chegou a anunciar a sua participação com o piloto Dave Walker, mas acabou não comparecendo.

Nos treinos/provas de classificação, as Ferrari pareciam inseguras na pista, e na sexta-feira, Lauda ficou apenas com o quinto tempo, enquanto, para surpresa geral, o italiano Vittorio Brambilla, ficou com o melhor tempo, com o impressionante 1m24s630, ficando 0,380 segundos à frente de Patrick Depailler, vindo a seguir: Jody Scheckter (1m25s060), Carlos Reutemann (1m25s180), e Niki Lauda (1m25s457).

No sábado, poucos pilotos conseguiram melhorar seus tempos, entre eles José Carlos Pace e Tom Pryce. Brambilla ficou com o melhor tempo (1m25s210), bem inferior ao obtido no dia anterior, mas suficiente para ficar com a pole-position. As maiores decepções foram os Lotus, a Ferrari de Regazzoni e os McLaren, com Ronnie Peterson ficando apenas com a nova posição, Emerson Fittipaldi com a décima primeira, e Regazzoni com a décima segunda.

O grid de largada ficou assim formado:

4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford - 1m25s010	9 Vittorio Brambilla March 751 Ford - 1m24s630
7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford - 1m25s180	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford - 1m25s060
8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford - 1m25s802	12 Niki Lauda Ferrari 312T - 1m25s457

3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m25s900	16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m25s866
18 John Watson Surtees TS16/5 Ford – 1m26s085	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m26s012
11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m26s283	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m26s088
2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m26s773	24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 1m26s500
28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m27s154	27 Mário Andretti Parnelli VPJ04 Ford – 1m26s821
6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m27s320	23 Tony Brise Hill GH1 Ford – 1m27s318
21 Ian Scheckter Williams FW04 Ford – 1m27s470	26 Alan Jones Hesketh 308B Ford – 1m27s375
20 Damien Magee Williams FW3 Ford – 1m27s676	32 Torsten Palm Hesketh 308B Ford – 1m27s642
10 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m28s687	14 Bob Evans BRM P201 – 1m28s422
22 Vern Schuppan Hill GH1 Ford – 1m29s032	30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti FD02 Ford – 1m28s810

Com o tempo bom, Brambilla largou bem e manteve a primeira posição à frente de Depailler, Jarier e Reutemann, com Pryce não conseguindo largar devido a um acelerador travado.



9 - Vittorio Brambilla (March 751 Ford) - foi o pole-position

Ao final da primeira volta, os dois Brabham estavam lado a lado na reta Hansen, com Reutemann levando a vantagem, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º) Brambilla; 2º) Depailler; 3º) Jarier; 4º) Reutemann; 5º) Reutemann; 6º) Lauda; 7º) Hunt; 8º) Watson; 9º) Peterson; 10º) Regazzoni; 11º) J. Scheckter; 12º) Andretti; 13º) Emerson; 14º) Donohue; 15º) Mass; 16º) Brise; 17º) I. Scheckter; 18º) Ickx; 19º) Jones; 20º) Schuppan; 21º) Evans; 22º) W. Fittipaldi; 23º) Lombardi; 24º) Magee; 25º) Palm; 26º) Pryce, que tinha retornado à corrida entre os carros de Brambilla e Depailler.

Na segunda volta Brambilla estava um segundo à frente de Depailler, e na volta seguinte Regazzoni ultrapassou Peterson, assumindo a nona posição.

Na 4ª volta, Brambilla não tinha conseguido ampliar sua vantagem para Depailler e Jarier que estavam grudados na sua traseira, com Reutemann assumindo a terceira posição na volta seguinte, vindo a seguir: Pace, Lauda e Hunt que corriam muito próximos, abrindo uma vantagem maior para Watson, Regazzoni, Andretti, J. Scheckter e Peterson.

Na 10ª volta, Brambilla estava um segundo e meio à frente de Depailler, com os carros na seguinte ordem: 1º) Brambilla; 2º) Depailler; 3º) Reutemann; 4º) Jarier; 5º) Pace; 6º) Lauda; 7º) Hunt; 8º) Watson; 9º) Regazzoni; 10º) Andretti; 11º) J. Scheckter; 12º) Peterson; 13º) Emerson; 14º) Donohue; 15º) Mass; 16º) Brise; 17º) I. Scheckter; 18º) Ickx; 19º) Jones; 20º) Schuppan; 21º) Evans; 22º) Palm; 23º) W. Fittipaldi; 24º) Lombardi; 25º) Magee; 26º) Pryce, com Lella Lombardi abandonando a prova em seguida, com um problema na bomba de combustível.

Depailler entrou nos boxes, em ritmo lento na 14ª volta, quando os mecânicos da Tyrrell detectaram um vazamento de fluido em uma pinça de freios, com o reparo levando cerca de cinco minutos e arruinando a corrida do francês.

Na 15ª volta, Reutemann perseguia Brambilla, ao mesmo tempo em que Regazzoni e Andretti ultrapassaram Watson.

Reutemann, na 16ª volta, ultrapassou Brambilla na longa reta no meio do circuito, com o italiano parecendo que enfrentava um problema mecânico, e na volta 17 foi a vez de Jarier também o ultrapassar, enquanto Depailler retornava na vigésima quinta e última posição com duas voltas de atraso.

Na 18ª volta, Brambilla parou nos boxes com um pneu furado, sendo forçado a trocar a roda, despencando para a décima quinta posição.

Com essas paradas nos boxes, a 20ª volta foi completada na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Jarier; 3º) Pace; 4º) Lauda; 5º) Hunt; 6º) Regazzoni; 7º) Andretti; 8º) Watson; 9º) J. Scheckter; 10º) Emerson; 11º) Peterson; 12º) Donohue; 13º) Mass; 14º) Brise; 15º) Brambilla; 16º) Ickx; 17º) Jones; 18º) I. Scheckter; 19º) Palm; 20º) Schuppan; 21º) Evans; 22º) W. Fittipaldi; 23º) Magee; 24º) Pryce; 25º) Depailler.

Na 21ª volta, Hunt, com problemas de freios diminuiu a velocidade, se dirigiu aos boxes para abandonar.

Reutemann, na 25ª volta, estava no controle da corrida e ganhava cerca de um segundo por volta para Jarier, que estava à frente de Pace e Lauda, esses muito próximos, e a alguma distância, vinham Andretti, Watson, E. Fittipaldi, Peterson e Donohue.



Nessa fase da corrida Jean-Pierre Jarier liderava a prova no seu Shadow DN5 Ford, seguido por Carlos Reutemann (Brabham BT44B Ford), José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford) e os demais

Na 26ª volta, Brambilla vinha recuperando posições e já ocupava a 13ª posição, quando Alan Jones rodou, caindo para a vigésima terceira posição.

Completada a 30ª volta, Reutemann estava dez segundos à frente de Jarier, com os carros passando na seguinte ordem: 1º Reutemann; 2º Jarier; 3º Pace; 4º Lauda; 5º Regazzoni; 6º Andretti; 7º Watson; 8º Emerson; 9º Peterson; 10º Donohue; 11º Mass; 12º Brise; 13º Brambilla; 14º J. Scheckter; 15º Palm; 16º Ickx; 17º I. Scheckter; 18º Schuppan; 19º Evans; 20º Pryce; 21º W. Fittipaldi; 22º Magee; 23º Jones; 24º Depailler.

Na 32ª volta Lauda tinha se aproximado de Pace, e na 34ª um vazamento de água causou superaquecimento do motor Cosworth de Mass forçando o alemão a abandonar a corrida, e o eixo-cardã do carro de Brambilla quebrou forçando o pole-position a abandonar a prova.

Na 39ª volta, quando Jarier estava tentando superar Reutemann, a pressão de óleo do motor do seu carro caiu e o francês abandonou a corrida.

Na metade de corrida, ou 40 voltas, restavam vinte e um carros na prova, com Reutemann nove segundos à frente Pace que era apertado por Lauda, com os carros completando a volta na seguinte ordem: 1º Reutemann; 2º Pace (9s); 3º Lauda (10s); 4º Regazzoni (23s); 5º Andretti (24s); 6º Watson (30s); 7º Emerson (36s); 8º Peterson (40s); 9º Donohue; 10º Brise; 11º J. Scheckter; 12º Palm; 13º Ickx; 14º Pryce; 15º I. Scheckter; 16º Schuppan; 17º Evans; 18º Jones; 19º Magee; 20º W. Fittipaldi; 21º Depailler.

Na 41ª volta, Lauda estava apertando Pace, com os pneus do brasileiro muito desgastados, e na volta seguinte ele perdeu o controle do carro e saiu da pista, batendo no guard-rail e ficando fora da prova.

Na volta 44 Tony Brise ultrapassou Mark Donohue, e na 45, Reutemann mantinha dez segundos de vantagem para Lauda. Regazzoni era o terceiro há 25 segundos, liderando Andretti por cerca de cem metros. Nessa volta, Watson rodou e quando reiniciou sua corrida, tinha perdido o quinto lugar para Emerson, e Depailler ultrapassou W. Fittipaldi, e Schuppan parou nos boxes.

Na 46ª volta Brise assumiu o sétimo lugar à frente de Peterson, e na 48 Lauda tinha se aproximado de Reutemann.

Schuppan abandonou depois de completar 47 voltas pela quebra da transmissão, e na 50 Ian Scheckter perdeu o controle do Williams devido a um pneu furado e bateu no guard-rail e W. Fittipaldi estava nos boxes para trocar as rodas dianteiras.

Com 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Reutemann; 2º Lauda (8s); 3º Regazzoni (30s); 4º Andretti; 5º Emerson (que enfrentava problemas nos freios); 6º Watson; 7º Brise; 8º Peterson; 9º Donohue; 10º J. Scheckter; 11º Pryce; 12º Palm; 13º Ickx; 14º Evans; 15º Jones; 16º Magee; 17º Depailler; 18º W. Fittipaldi.

Tendo subido para a décima-primeira posição, mesmo com problemas nos freios, na volta 54, Pryce rodou, sua embreagem não respondeu, o motor não voltou a funcionar, e o galês teve que abandonar.



7 - Carlos Reutemann (Brabham BT44B Ford) e 27 - Mário Andretti (Parnelli VPJ-4 Ford)

Na 56ª volta Watson rodou pela segunda vez, mas o norte-irlandês retornou após ser ultrapassado por Brise, Peterson e Donohue.

Na 58ª volta, com Reutemann sofrendo com o desgaste dos pneus, Lauda descontou a diferença para 5 segundos, e na 59 Brise assumiu a quinta posição à frente de Emerson, e Donohue ultrapassou Peterson.

Com 60 voltas, a ordem era: 1º Reutemann; 2º Lauda (3s); 3º Regazzoni (30s); 4º Andretti (40s); 5º Brise; 6º Emerson; 7º Donohue; 8º Peterson; 9º Watson; 10º J. Scheckter; 11º Palm; 12º Jones; 13º Evans; 14º Ickx; 15º Magee; 16º Depailler; 17º W. Fittipaldi.

Lauda registrou a volta mais rápida da prova na 61ª passagem, com 1m28s267, com Donohue apertando Emerson e Watson ultrapassando Peterson.

Na volta 62, Lauda estava colado em Reutemann e buscava uma brecha para assumir a liderança, com Reutemann enfrentando cada vez mais dificuldades com o desgaste dos pneus.

Watson, com os pneus muito desgastados, precisou entrar nos boxes para trocá-los, perdendo qualquer esperança de pontuar.

Donohue assumiu a sexta posição à frente de Emerson na 67ª volta e, com um pneu furado, Ickx parou nos boxes para efetuar a troca.

Na 68ª volta, Lauda estava colado em Reutemann e tentou ultrapassar o argentino por dentro na curva Norra, mas o Brabham o trancou, mas na volta seguinte, o austríaco assumiu a liderança na reta antes da Norra, quando mergulhou por dentro e o argentino não teve como resistir.

Faltando dez voltas para o final, as colocações eram as seguintes: 1º) Lauda; 2º) Reutemann; 3º) Regazzoni; 4º) Andretti; 5º) Brise; 6º) Donohue; 7º) Emerson; 8º) Peterson; 9º) J. Scheckter; 10º) Palm; 11º) Watson; 12º) Jones; 13º) Evans; 14º) Depailler; 15º) Magee; 16º) Ickx; 17º) W. Fittipaldi.

Na volta 72 Lauda tinha aberto 3 segundos para Reutemann, enquanto Emerson, Peterson e J. Scheckter brigavam pela oitava colocação, e na volta seguinte Donohue surpreendeu Brise assumindo o quinto lugar, pois o piloto da Hill tinha perdido a quinta marcha.

A vantagem de Lauda subiu para 5 segundos na volta 75, com Regazzoni se mantendo há 30 segundos, com Watson parando novamente nos boxes perdendo muito tempo.

Na 77ª volta, Scheckter assumiu o oitavo lugar à frente de Peterson e, na 78ª, a vantagem de Lauda tinha subido para seis segundos, e na 79ª Scheckter superou Emerson.

Niki Lauda conquistou sua terceira vitória consecutiva após uma corrida cautelosa, mas inteligente, com Reutemann terminando em segundo 6,288 segundos atrás. Regazzoni foi o terceiro e finalmente conquistou seu primeiro pódio na temporada. Andretti foi o quarto, e Donohue o quinto, conquistando os primeiros pontos para as equipes americanas, e o jovem Tony Brise marcou o primeiro ponto para a equipe Hill, ficando uma volta atrás. Também com uma volta de atraso chegaram Scheckter, Emerson e Peterson, com duas voltas Palm, que abandonou na última volta por falta de combustível, Alan Jones, Patrick Depailler, que teria sido o vencedor se não tivesse perdido muito tempo nos boxes no início da corrida, quando era o segundo, Bob Evans, e Damien Magee. Jacky Ickx ficou em 15º, e John Watson em 16º, ambos com 77 voltas. O último a terminar a corrida foi o Fitti (Copersucar), de Wilson Fittipaldi Jr. completando apenas 74 voltas.

Na classificação do campeonato de pilotos, Lauda tinha 32 pontos, dez a mais que Reutemann que era o segundo, e onze que Emerson Fittipaldi.

Na Copa dos Construtores, a Ferrari se juntou à Brabham na liderança. As duas equipes estavam empatadas com 35 pontos e bem à frente da McLaren e, ainda mais, da Tyrrell.

Ver RESULTADOS 1975/40



O vencedor da prova: Niki Lauda (Ferrari 312T nº 12)

43 – 6ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - ANDERSTORP (08/06/1975)

Como preliminar do GP da Suécia de Fórmula 1, foi disputado no dia 8 de junho, o XI Polar Caravans Sveriges Grand Prix F3, valendo para a 6ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship, no autódromo de Anderstorp, com a participação dos brasileiros Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann.

Na prova de qualificação, Alex ficou com a pole-position, com o tempo de 1m35s420, ficando 0,419 segundos à frente de Conny Andersson, ficando assim formado o grid de largada:

32 Gaudenzio Mantova March 753 Toyota – 1m35s848
--

1 Conny Andersson March 753 Toyota – 1m35s839

5 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m35s420

23 Danny Sullivan Modus M1 Ford – 1m35s951	4 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m35s863	
27 Patrick Neve Safir Ford – 1m36s380 (*)	16 Thorkild Thyrring GRD 375 Ford – 1m36s378 (*)	8 Claus Sirgurdsson Brabham BT41 Ford – 1m36s085
34 Bob Arnott March 743 Ford – 1m36s481	3 Conny Ljungfeld March 743 Toyota – 1m36s474	
38 Håkan Alriksson GRD 373 Ford – 1m36s800	36 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 1m36s772	6 Gunnar Nordstrom Modus M1 Toyota – 1m36s570
28 Stephen South Ray 75F Toyota – 1m37s028	10 Anders Olofsson GRD 373 Ford – 1m36s960	
14 Jac Nelleman GRD 375 Ford – 1m37s256 (*)	7 Ulf Svensson Brabham BT41 Ford – 1m37s242	26 Graham Hamilton March 753 Ford – 1m37s135
21 Pierre Dieudonne March 753 BMW – 1m37s300 (*)	33 Ingvar Carlsson GRD 373 Ford – 1m37s242	
20 Giorgio Pianta Maco 375 Toyota – 1m37s625	29 Luciano Pavesi Brabham BT41 Toyota – 1m37s496	22 Herve Regout March 753 BMW – 1m37s480
17 Jan Ridell GRD 373 BMW – 1m37s878	19 Ernst Maring Maco 375 Toyota – 1m37s768 (*)	
18 Slim Borgudd Brabham BT41 Ford – 1m39s011	11 Erkki Salminen Brabham BT41 Toyota – 1m38s342	2 Giovanni Savoia March 753 Toyota – 1m38s280 (*)
24 Fritz Stehin Modus M1 Ford – 1m40s212 (*)	15 Henrik Spellerbeg GRD 374 Ford – 1m39s146 (*)	
12 Lars Karlsson Brabham BT38C Ford	39 Lars Svensson Maco 375 Toyota	37 Lars-Ake Olsson Merlyn Mk23 Ford – 1m40s365 (*)

(*) Não largaram



5 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota)

Alex, dono da pole-position, largou mal e completou a primeira volta em segundo lugar, numa manobra infeliz na volta seguinte, na Curva Gislaved, permitiu que Gunnar Nilsson o superasse. Com as três primeiras posições definidas, com Conny Anderson em primeiro, Gunnar Nilsson em segundo, e Alex Dias Ribeiro, em terceiro, o restante do pelotão ficou distante, sem ameaçar os primeiros.

Procurando uma brecha para recuperar a liderança, Alex vinha colado em Gunnar Nilsson e, parecia que, a qualquer momento iria ultrapassá-lo, entretanto, mais uma vez na Curva Gislaved, o brasileiro rodou e, só voltou à pista depois de ter que esperar a passagem de quase todos, se dirigindo para os boxes para substituir um pneu furado e, com isso, sua corrida estava perdida.

Mesmo assim, Alex retornou à pista na mesma posição que ocupava antes do acidente, logo atrás dos dois primeiros, embora com uma volta de atraso, e resolveu acelerar o mais que podia e, volta a volta, marcava os melhores tempos e finalmente, faltando três voltas para o final, alcançou Nilsson e decidiu ultrapassá-lo, mesmo sem haver necessidade, uma vez que isso não iria melhorar a sua colocação e, então, houve um toque entre os dois, com Nilsson ficando fora da pista, e Alex prosseguindo na corrida, mas por apenas mais meia volta, pois seu carro rodopiou mais uma vez na curva Gislaved, com Alex tendo que retornar aos boxes de forma definitiva, com o aerofólio avariado.

A repercussão do acidente provocado por Alex foi muito ruim, pois contra o brasileiro já havia o acidente com Tony Brise, em Mônaco e, fez com que fosse esquecido o seu brilhante desempenho nos treinos de Anderstorp, as críticas voltaram com peso redobrado depois do acidente.

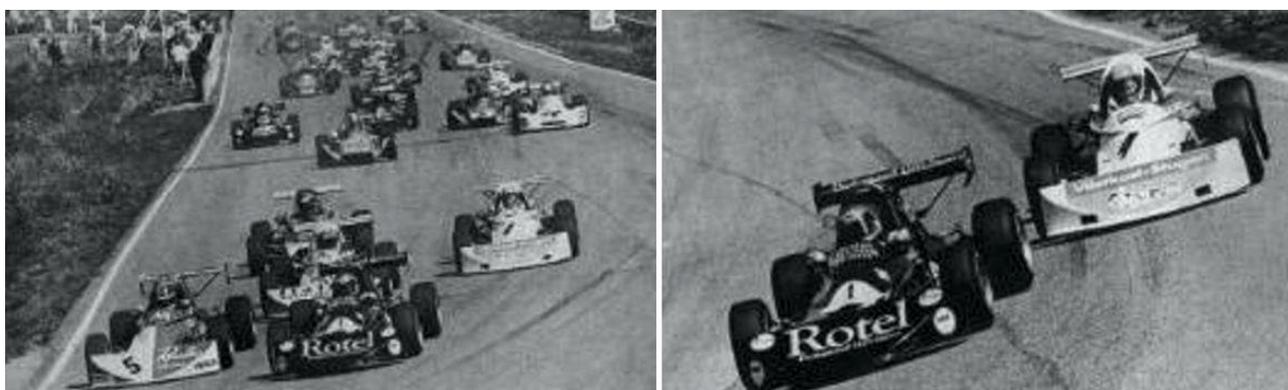
Alex afirmou que: “Eu não tive culpa alguma, passei por Gunnar e se ele resolveu reagir me fechando, é óbvio que o choque era inevitável. Entrei certo, ia passar limpo pelo carro dele e nada teria acontecido se o Gunnar não tivesse fechado o meu caminho”.

Gunnar Nilsson, ao chegar ao boxe depois de terminada a corrida, aceitou a versão de Alex, mas mesmo assim, declarou: “Não é bem assim que se ajuda. Foi uma manobra pouco leal”.

Depois, os dois conversaram, se entenderam, se abraçaram antes irem examinar o estados dos seus carros. A corrida foi vencida por Conny Andersson que completou as 20 voltas em 29m14s340, ficando 17 segundos à frente de Conny Ljungfeldt. O terceiro foi Clas Sigurdson, o quarto Gunnar Nordstrom, o quinto Luciano Pavesi, e o sexto Stephen South.

Ingo Hoffmann, depois de largar em 12º terminou a prova na nona posição, afirmando depois da corrida: “Foi uma corrida muito ruim, o carro não quis andar, estava pouco estável e desenvolvendo ainda menos que no treino”.

Ver RESULTADOS 1975/41



Largada da prova com 5 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota) e 1 - Conny Anderson (March 753 Toyota) e na segunda foto: 1 - Conny Anderson (March 753 Toyota) e 4 - Gunnar Nilsson (March 753 Toyota)

44 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE F-FORD - BRASÍLIA (08/06/1975)

Para a terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, disputada no dia 8 de junho, juntamente com a terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, o grande atrativo era a disputa entre os gaúchos Clóvis de Moraes, campeão da categoria em 1974, e Francisco Feoli, que liderava o campeonato com 12 pontos, contra 9 de Clóvis.

O primeiro problema surgido foi um inovação promovida pelos dirigentes de Brasília, que estabeleceram no Regulamento Particular da Prova, que a tomada de tempos para definição do grid de largada seria feita na sexta-feira, enquanto o sábado ficaria reservado para os últimos ajustes nos carros.

Luís Antônio Siqueira Veiga, o “Teleco”, era um dos que não escondia sua revolta, alegando que fizera sua inscrição na Federação Paulista, que não tinha conhecimento do regulamento da prova, e acabou sendo surpreendido ao chegar em Brasília na sexta-feira à noite, tomando conhecimento da divulgação das posições de largada.

Raul Natividade foi outro que se sentiu prejudicado, pois seu caminhão atrasou, o que não aconteceu com Clóvis de Moraes, que já se encontrava em Brasília 6 dias antes da corrida.



Largada da prova, com 22 - Clóvis de Moraes (Bino) e 45 - Marivaldo Fernandes (Avallone) na primeira fila, e 7 - Roberto Di Loreto (VIG TB) e 16 - Ruyter Pacheco (Heve) na segunda.

Depois de dominar os treinos, Clóvis de Moraes acabou ficando com a pole-position, com o tempo de 2m11s38, ficando a primeira fila completada por Marivaldo Fernandes (2m13s46), e Marcos Troncon (2m13s68), os dois com carros Avallone, demonstrando que esses carros estavam evoluindo e que poderiam ter um ótimo desempenho, enquanto Francisco Feoli ficando apenas com o nono tempo. O grid de largada, com 24 carros, ficando assim formado:

5 Marcos Troncon Avallone – 2m13s68	45 Marivaldo Fernandes Avallone – 2m13s46	22 Clóvis de Moraes Bino – 2m11s38
16 Ruyter Pacheco Heve – 2m17s27	7 Roberto Di Loreto Vig-TB – 2m15s53	
47 Paulo Gomes Bino – 2m18s23	77 Aloysio Andrade Vig-TB – 2m17s97	21 José Moraes Neto Bino – 2m17s37
20 Marinho Amaral Bino – 2m20s06	12 Francisco Feoli Bino – 2m19s40	
4 Francisco Gabriel Polar - 2m23s85	81 Valdir Antônio da Silva Bino - 2m22s15	13 Amedeu Ferri Bino – 2m20s38
128 Romeu Corsini Bino – 2m30s11 (*)	111 Raul Natividade Jr. Bino – 2m25s94	
63 José Luiz Pi8menta Bino – 2m44s01	70 Carlos Domingues Heve – 2m38s21	6 Solon Radin Bino – 2m30s90
11 Fernando Onófrío Bino	46 Fábio Crespi Merlyn	
48 Sérgio Blauth Bino	1 Antônio Carlos Avallone Avallone	3 Jorge Martinewski Bino (*)

Na largada da primeira bateria, Clóvis, com uma primeira muito longa, foi ultrapassado por José Moraes e por Feoli, mesmo com este tendo largado na nona posição. Enquanto o campeão se recuperava ainda na primeira volta, Fábio Crespi e Raul Natividade ficaram fora da corrida, depois de se chocarem na saída da curva 1.

A primeira volta foi completada com Feoli em primeiro, e Clóvis de Moraes já em segundo, sendo a seguinte a ordem dos competidores: 1º) Feoli; 2º) Clóvis; 3º) J. Moraes; 4º) Troncon; 5º) Marivaldo; 6º) Ruyter; 7º) Ferri; 8º) Di Loreto; 9º) Paulão; 10º) Domingues; 11º) Radin; 12º) Pimenta; 13º) Blauth; 14º) Gabriel; 15º) Aloysio; 16º) Marinho; 17º) Onófrío; 18º) W. Silva; 19º) Aldo, com Crespi, Natividade e Avallone não chegando a completar a primeira volta.

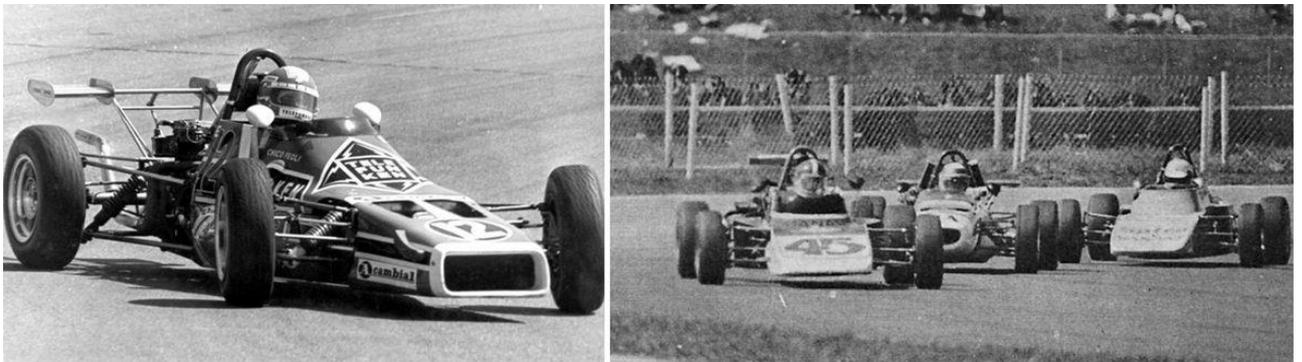
Entre a primeira e segunda voltas, Feoli e Clóvis trocaram de posição duas vezes, ao mesmo tempo em que Marivaldo assumia o terceiro lugar à frente de José Moraes e Marcos Troncon. Depois de completar a primeira volta, o gaúcho Sérgio Blauth abandonou e na segunda foi a vez do paulista Aldo Piedade.

Na terceira volta Clóvis assumiu a ponta, com Feoli em segundo, ocorrendo mais dois abandonos: Waldir Antônio da Silva e José Luiz Pimenta.

Na quarta volta ocorrem mais três abandonos: Paulo Gomes com o motor estourado, Aloysio Andrade e Carlos Domingues.

Restando 12 carros, na metade da bateria, ou 5 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º) Clóvis; 2º) Feoli; 3º) Marivaldo; 4º) J. Moraes; 5º) Troncon; 6º) Di Loreto; 7º) Ruyter; 8º) Ferri; 9º) Gabriel; 10º) Marinho; 11º) Radin; 12º) Onófrío.

Quando tudo parecia que Clóvis venceria com facilidade, Feoli assumiu a liderança na 7ª volta, ao mesmo tempo em que Troncon começou a perder rendimento com superaquecimento do motor do seu carro. Nessa volta ocorreu mais uma baixa, a de Fernando Onófrío.



12 - Francisco Feoli (Bino) e na direita: 45 - Marivaldo Fernandes (Avallone), 21 - José Moraes Neto (Bino) e Marcos Troncon (Avallone)

Feoli logo começou a abrir vantagem na liderança até que, na última volta enfrentou problemas no coletor de descarga do seu carro e, com isso, acabou recebendo a bandeirada de chegada apenas 0,15 segundos à frente de Clóvis. O terceiro foi Marivaldo, o quarto José Moraes, o quinto Di Loreto. Em sexto chegou o brasileiro Ruyter Pacheco, que fazia sua estreia na categoria com um Heve, que não era dos carros mais rápidos em atividade. A seguir se classificaram: Amedeu Ferri, Marcos Troncon (com o motor superaquecido), Francisco Gabriel, e Marinho Amaral, os únicos que completaram as 10 voltas da bateria.

Para a segunda bateria largaram 14 carros, ficando de fora: Fernando Onófrío, Paulo Gomes, Aloysio Andrade, Carlos Domingues; José Luiz Pimenta, Aldo Piedade, Fábio Crespi, e Raul Natividade.

Novamente em razão da primeira muito longa, Clóvis se atrasou, sendo ultrapassado por Feoli e Marivaldo, mas ainda na primeira volta passou por Marivaldo, completando a primeira volta a cerca de 150 metros atrás de Feoli, com a volta sendo completada com os carros nas seguintes posições: 1º) Feoli; 2º) Clóvis; 3º) Marivaldo, 4º) Troncon; 5º) J. Moraes; 6º) Ruyter; 7º) Gabriel; 8º) Marinho; 9º) Blauth; 10º) Ferri; 11º) W. Silva; 12º) Avallone; 13º) Radin; e 14º) Di Loreto.

Na segunda volta, abandonaram Sérgio Blauth, Solon Radin, e Roberto Di Loreto e, na terceira foi a vez de Avallone parar, mesmo porque havia apenas largado para testar seu carro. Feoli manteve a liderança até a terceira volta, com Clóvis completando a quarta na liderança, enquanto Waldir da Silva ficava fora.

Marivaldo Fernandes deu uma parada nos boxes na quinta volta, caindo para a última posição. Ruyter também parou nessa volta, mas retornou na frente de Marivaldo, sendo que o paulista abandonou a prova na sétima volta. Sem alterações, a bateria terminou sem novas alterações, com Clóvis 3,57 segundos à frente de Feoli, completando as 10 voltas, a seguir: Marcos Troncon, José Moraes Neto, Francisco Gabriel, Amedeu Ferri e Marinho Amaral, com Ruyter Pacheco em oitavo, com uma volta a menos.

Pela soma de tempos, Clóvis de Moraes ficou em 1º, Francisco Feoli em 2º, José Moraes Neto em 3º, Marcos Troncon em 4º, Francisco Gabriel em 5º, e Amedeu Ferri, em 6º, os que marcaram pontos para o campeonato. Com a vitória, Clóvis igualou a pontuação de Feoli, 18, mas assumiu a liderança do campeonato por ter duas vitórias, com José Moraes Neto em terceiro com 9 pontos.

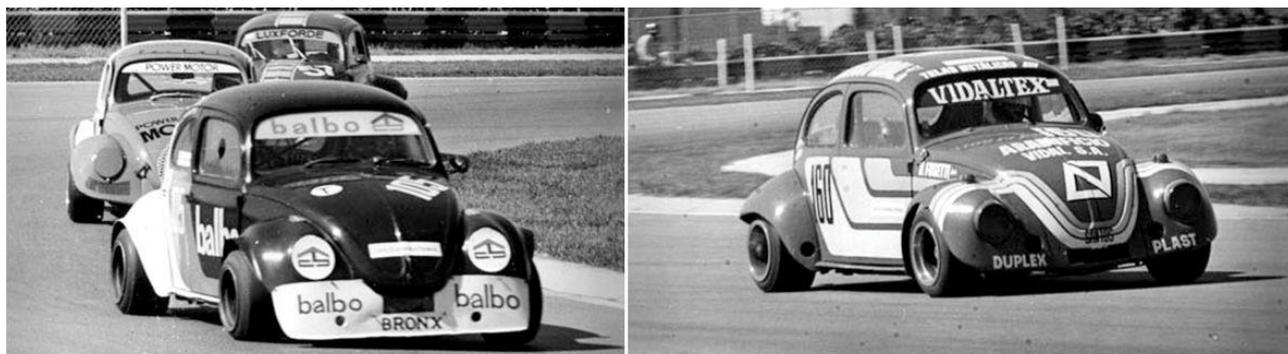
Ver RESULTADOS 1975/42



22 - Clóvis de Moraes (Bino) vencedor da prova, e o pódio com: José Moraes Neto, Clóvis de Moraes e Francisco Feoli

45 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3 - BRASÍLIA (08/06/1975)

Diferentemente da Fórmula Ford, que foi disputada em duas baterias de 10 voltas, a Divisão 3, tinha duas baterias de 15 voltas, com as classes “C” e “A” correndo juntas, com colocação em separado, enquanto apenas um carro da classe “B” estava presente e, por falta do número mínimo de participantes, passou a contar pontos para a classe maior, ou seja, a “C”.



A corrida da classe "A": 105 - Amadeo Campos, 12 - Vital Machado e 57 - Arturo Fernandez. 160 - Vital Machado o vencedor

Na classe “C”, que deveria dominar a classificação geral, os favoritos eram os Maverick de Hollywood, pilotado por Luiz Pereira Bueno e da Greco-Mercantil Finasa, com Paulo Gomes, e o bem preparado Opala do gaúcho Júlio Tedesco.

De acordo com o regulamento geral da CBA, os pilotos desclassificados ou excluídos em uma prova, ficavam automaticamente suspensos para a prova seguinte e, com isso, Paulo Gomes e Reinaldo Campello, em tese, não poderiam participar da prova mas, como Greco fazia parte do CTDN da CBA, foi dado um jeitinho, com os comissários desportivos da prova: Luís Fernando Rocha Lima e Luiz Antônio Coelho Cavalcanti, respectivamente presidentes da Federação Goiana e do Distrito Federal, decidiram permitir a participação dos pilotos.

Na prova de classificação, na sexta-feira, depois de registrar o segundo melhor tempo, apenas 0,4 segundos atrás de Paulo Gomes, o motor do carro de Luiz Pereira Bueno trincou o bloco do motor e, com isso, ficou fora da prova. O melhor tempo da classe “A”, foi de Vital Machado, mas como o regulamento particular definia

que os carros da “C” largariam à frente independentemente dos tempos, acabou ficando apenas na décima posição. O terceiro melhor tempo foi obtido por Júlio Tedesco, na menos que 7,59 segundos distante do pole-position, completando a segunda fila: Paulo Prata e o brasileiro Abdallah Jarjour, com o antigo Opala de 4 portas que pertenceu a Pedro Victor Delamare.

O grid de largada ficou assim formado:

17 Júlio Tedesco Chevrolet Opala – 2m23s99	11 Luiz Perera Bueno Ford Maverick – 2m16s84 (*)	22 Paulo Gomes Ford Maverick – 2m16s40
7 Abdallah Jarjour Chevrolet Opala – 2m32s49		201 Paulo Prata Chevrolet Opala – 2m29s20
61 Reinaldo Campello Chevrolet Opala	111 Nelson Silva Chevrolet Opala	47 Ricardo Caravieri Chevrolet Opala 4C – 2m57s76
12 Vital Machado VW 1600 – 2m30s04		65 Norberto Jannuzzi Chevrolet Opala
160 José Fusetti VW 1600 – 2m31s37	48 Francisco Gondin VW Brasília – 2m30s24	1 Ricardo Villares VW 1600 – 2m30s24
57 Arturo Fernandes VW 1600 – 2m34s44		74 Voltaire Moog VW 1600 – 2m32s85
38 Álvaro Guimarães VW 1600	105 Amadeo Campos VW 1600	71 Ronaldo Ely Chevrolet Chevette – 2m49s71
25 José Melkan VW 1600		75 Oscar Carvalho VW 1600 (*)
90 Luiz Teleco Veiga VW 1600		154 Dimas Martins VW 1600

Dada a largada, o Maverick de Paulo Gomes imediatamente assumiu a liderança que manteve até o final, completando a primeira volta na ponta, com os carros obedecendo à seguinte ordem: 1º) Paulão; 2º) Campello; 3º) Prata; 4º) N. Silva; 5º) Tedesco (que tinha largado mal); 6º) Jarjour; 7º) Vital (1ª da classe “A”); 8º) Guimarães; 9º) Moog; 10º) Arturo; 11º) Villares; 12º) Gondin; 13º) A. Campos; 14º) Fusetti; 15º) Melkan; 16º) R. Ely; 17º) Caravieri; 18º) D. Martins; 19º) Jannuzzi, com o motor rateando, e com Teleco ficando fora da prova depois de sair da pista e quebrar a suspensão do seu carro.



17 - Júlio Tedesco (Opala) e 201 - Paulo Prata (Opala)

Na segunda volta, Nelson Silva e Júlio Tedesco subiram para segundo e terceiro, respectivamente, e na volta seguinte, Júlio Tedesco subiu para a segunda posição. Campello começou a enfrentar problemas no

diferencial, despencando para a 8ª posição, enquanto Moog passou por Guimarães. Na quinta volta, Vital Machado, que liderava a classe "A", saiu da pista caindo para a 12ª posição geral, e 7º na classe, com Ricardo Villares assumindo a liderança da classe.

Na quinta volta, abandonaram Norberto Jannuzzi e Dimas Martins, e a ordem era: 1º) Paulão; 2º) Tedesco; 3º) N. Silva; 4º) Prata; 5º) Jarjour; 6º) Villares (1ªna classe "A"); 7º) Moog; 8º) Fusetti; 9º) Guimarães; 10º) A. Campos; 11º) Arturo; 12º) Vital; 13º) R. Ely; 14º) Campello; 15º) Gondin; 16º) Melkan; 17º) Caravieri.

Duas voltas depois, Paulo Gomes tinha 18 segundos de vantagem para Tedesco, com Jarjour passando por Paulo Prata, para assumir a quarta posição. José Fusetti, depois de largar mal, empreendia uma espetacular reação, passando a liderar a classe, depois que Ricardo Villares parou nos boxes. Em segundo e terceiro na classe "A" estavam Moog e Guimarães, com o gaúcho abandonando na oitava volta.

Completadas 10 voltas, a ordem era a seguinte: 1º) Paulão; 2º) Tedesco; 3º) N. Silva; 4º) Jarjour; 5º) Prata; 6º) Fusetti; 7º) A. Campos; 8º) Arturo; 9º) Guimarães; 10º) Vital; 11º) Gondin; 12º) R. Ely; 13º) Villares; 14º) Campello (que se arrastava pela pista); 15º) Caravieri; 16º) Melkan.

Ricardo Villares acabou abandonando na 13ª volta, e Abdallah Jarjour ficou sem gasolina e caiu de posição perdendo uma volta, com a corrida chegando ao seu final, com Paulo Gomes recebendo a bandeirada de chegada completando 15 voltas em 36m04s86, com Júlio Tedesco, distante 1m27s94. Em terceiro chegou Nelson Silva, em quinto Paulo Prata, em sexto José Fusetti, que venceu na classe "A", os únicos que completaram as 15 voltas. Na classe "A", ficou em segundo Álvaro Guimarães, e em terceiro Francisco Gondin, que tiveram um enorme prejuízo por terem tomado uma volta do vencedor da prova, um carro de outra classe, o que permitiu que José Fusetti, ficasse uma volta à frente dos seus concorrentes de classe.

Para a segunda bateria largaram 16 carros e, iniciada a corrida, Paulo Gomes assumiu a liderança com Tedesco em segundo. No miolo da pista, Campello levou a melhor sobre o gaúcho, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Paulão; 2º) Campello; 3º) Tedesco; 4º) N. Silva; 5º) Prata; 6º) Gondin (que liderava a classe "A"); 7º) Fusetti; 8º) Guimarães; 9º) A. Campos; 10º) R. Ely; 11º) Vital; 12º) Villares; 13º) Arturo; 14º) Melkan; 15º) Caravieri; 16º) D. Martins, que entrou nos boxes e não retornou.

Na segunda volta, Tedesco recuperou a segunda colocação, com Campello sendo também ultrapassado por Nelson Silva, enquanto na classe "A", Gondin parou no meio do circuito, cedendo a liderança para Fusetti.

Campello, na terceira volta surgiu lentamente, novamente com problemas no diferencial, se dirigindo aos boxes para abandonar, assim como Arturo Fernandes, reduzindo o número de participantes para treze carros.

Na quinta volta, a ordem era: 1º) Paulão; 2º) Tedesco; 3º) N. Silva; 4º) Prata; 5º) Fusetti; 6º) A. Campos; 7º) Guimarães; 8º) Villares; 9º) R. Ely; 10º) Vital; 11º) Melkan; 12º) Caravieri; 13º) Gondin.

Até o final da bateria, foi registrada apenas uma ocorrência, com o abandono de Álvaro Guimarães, depois de completar 8 voltas.



22 - Paulo Gomes (Ford Maverick) o vencedor da prova

Paulo Gomes recebeu a bandeirada de chegada, seguido por: Júlio Tedesco, Nelson Silva, Paulo Prata, José Fusetti, Amadeo Campos e Ricardo Villares, com 15 voltas, e a seguir, Ronaldo Ely e Vital Machado com 14 voltas, Francisco Gondin e Ricardo Caravieri com 13, e José Melkan com 12.

Pela soma dos tempos, as colocações foram as seguintes: 1º) Paulo Gomes; 2º) Júlio Tedesco; 3º) Nelson Silva; 4º) Paulo Prata; 5º) José Fusetti (A); 6º) Amadeo Campos (A); 7º) Ronaldo Ely (A); 8º) Vital Machado (A); 9º) Ricardo Villares (A); 10º) Francisco Gondin (A); 11º) Ricardo Caravieri; e 12º) José Melkan (A).

No campeonato, Paulo Gomes assumiu a liderança da classe "C" com 18 pontos e duas vitórias, com Júlio Tedesco em segundo, também com 18 pontos, estando em terceiro Luiz Pereira Bueno com 9.

Na classe "A", a liderança passou a ser de Amadeo Campos com 15 pontos, com José Fusetti em segundo com 13, e Francisco Gondin em terceiro com 10.

Como preliminar foi disputada uma prova intitulada "II Festival do Baton" que foi vencida por Elisabete Castro com o protótipo Ford Corcel "Jiripoka".

Ver RESULTADOS 1975/43

46 – 7ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SNETTERTON (15/06/1975)

No dia 15 de junho, uma semana depois do GP da Suécia de Fórmula 3, foi disputada, em Snetterton, a 7ª Etapa do BP Super Visco F3 Championship, com imprensa criticando o brasileiro Alex Dias Ribeiro, devido ao acidente ocorrido naquela prova, fazendo com que Robin Herd, como chefe da equipe March, reunisse seus pilotos e definindo que o que largasse à frente não poderia, de maneira nenhuma, ser ultrapassado pelo outro piloto e, se por acaso o de trás demonstrasse nítidas condições de superioridade durante o desenrolar da prova, o boxe sinalizaria para que o outro lhe abrisse o caminho.

Em vista disso, Gunnar e Alex, sem contar com a incômoda presença de Larry Perkins, que demonstrava dificuldades de patrocínio, iniciaram nos treinos uma incrível batalha pela melhor posição no grid de largada. Logo Gunnar marcou 1m05s4, mas Alex, em seguida baixou para 1m05s2, e posteriormente os dois registraram 1m05s0, Dick Parsons, Danny Sullivan, Patrick Neve, e Gunnar Nilsson, nessa ordem mas, se valendo do seu maior conhecimento do circuito, Alex acabou ficando com a pole-position, com 1m04s4, novo recorde para o circuito. O outro brasileiro presente, Ingo Hoffmann, registrou o nono tempo com 1m06s0, ficando o grid de largada assim formado:

33 Danny Sullivan Modus M1 Ford – 1m05s0	36 Dick Parsons Modus M1 Ford – 1m05s0	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m04s4
2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m05s0	58 Patrick Neve Safir RJ03 Ford – 1m05s0	
4 Chris Barnett March 753 BMW	7 Pierre Dieudonne March 753 BMW	17 Richard Hawkins March 743 Ford
46 Stephen South Ray BR 375 Toyota	9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 1m06s0	
28 Doug Bassett GRD 374 Ford	5 Graham Hamilton March 753 Ford	12 Bob Arnott March 743 Ford
27 Ian Taylor GRD 375 Ford	15 Dyfed Roberts March 743 Ford	
51 Tim Brise Elden PRH15 Ford	18 Peter Dugdale March 733 Ford	35 Peter Clarke Modus M1 Ford
52 Tony Rouff Ehrlisch ES5 Ford	6 Herve Regout March 753 BMW	
30 Len Smith GRD 373 Ford	34 Fritz Stehelin Modus M1 Ford	53 Ken Silverstone Hawke DL15 Ford

No intervalo entre os treinos e a corrida, a equipe de Ingo Hoffmann teve que trocar a embreagem de seu March e reajustar a suspensão traseira que havia se danificado quando o piloto rodou durante os treinos. Tendo em vista o escasso tempo que havia, Wilsinho Fittipaldi e Ricardo Divilla, que estavam presentes para assistir a corrida, não pensaram duas vezes e colocaram mãos à obra, ajudando o mecânico de Ingo, para deixar o carro em condições de participar da corrida.

Dez minutos antes da largada, desabou um temporal de granizo que quase obrigou o seu adiamento da prova, mas acabou acontecendo ocorrendo, com uma pista bastante húmida, com Alex ficando parado sem conseguir engrenar a primeira marcha, caído para penúltimo lugar, mas apostando nos problemas que a pista molhada pudesse causar aos seus concorrentes, pois a prova era relativamente longa, já tinha a previsão de 25 voltas. Entretanto, na metade da primeira volta, Dyfed Roberts e Stephen South se chocaram, com os dois carros ficando atravessados na pista, e Alex não teve como escapar e acabou colidindo.

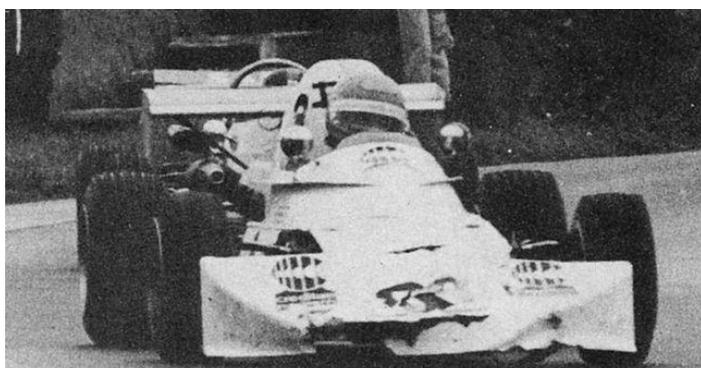
Dick Parsons, que era o ponteiro, entrou muito forte nos esses e foi parar de traseira no guard-rail, também ficando fora da prova e, com isso, a primeira volta foi completada com Gunnar Nilsson em primeiro, seguido por Pierre Dieudonne, Danny Sullivan (com o motor falhando), Patrick Neve, Ingo Hoffmann e os demais.

Na terceira volta, Sullivan, que já havia perdido a sua posição para Neve e Ingo, entrou nos boxes, retornando com uma volta de atraso.

O panorama não mudou no pelotão dianteiro até a 16ª volta, quando Ingo Hoffmann finalmente conseguiu ultrapassar Patrick Neve, que o havia segurado durante 8 voltas, e após passar logo abriu uma boa vantagem, ocupando a terceira colocação. Com os cinco primeiros procurando não arriscar e manter suas posições, pois a pista permanecia molhada, e qualquer tentativa de ultrapassagem ou briga por posição seria de grande risco, na penúltima volta, Chris Barnett conseguiu ultrapassar Patrick Neve, conquistando o quarto lugar.

Gunnar Nilsson venceu a prova completando 25 voltas em 32m26s8, ficando 3,2 segundos à frente de Pierre Dieudonne. O terceiro foi o brasileiro Ingo Hofmann na sua melhor colocação até então na Fórmula 3 inglesa. Em quarto ficou Chris Barnett, em quinto Patrick Neve, e em sexto Heve Regout;

Ver RESULTADOS 1975/44



9 - Ingo Hoffmann (March 753 Toyota) e 7 - Pierre Dieudonne (March 753 BMW)

47 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD - GOIÂNIA (15/06/1975)

Uma semana depois de corrida de Brasília, os carros de Fórmula Ford estavam, no dia 15 de junho em Goiânia para a disputa da 4ª etapa da categoria, com a participação, basicamente dos carros que correram na etapa anterior, exceto pela inclusão do piloto goiano Marcos Jardim, ao volante de um Heve, com apoio da revenda Govesa.

Em Goiânia foi adotado o mesmo critério implantado em Brasília, com a classificação sendo feita na sexta-feira e com o autódromo fechado no sábado.

Na prova de classificação, Clóvis de Moraes demonstrou sua superioridade, ficando com a pole-position, com o tempo de 1m35s54, tendo ao seu lado na primeira fila Marivaldo Fernandes com 1m35s97. O vice líder do campeonato, o gaúcho Francisco Feoli, ficou apenas com a sexta posição, com o grid de largada ficando assim formado:

45 Marivaldo Fernandes Avallone – 1m35s97	22 Clóvis de Moraes Bino – 1m35s54
21 José Moraes Neto Bino – 1m38s51	7 Roberto Di Loreto Vig-TB – 1m37s91

12 Francisco Feoli Bino – 1m39s39	70 Carlos Domingues Heve – 1m39s19
1 Antônio Carlos Avallone Avallone – 1m42s02	46 Fábio Crespi Merlyn – 1m40s61
5 Marcos Troncon Avallone – 1m42s73	77 Aloysio Andrade Vig-TB – 1m42s05
13 Amedeu Ferri Bino – 1m44s71	4 Francisco Gabriel Polar – 1m42s92
81 Waldir Antônio da Silva Bino – 1m44s74	20 Marinho Amaral Bino – 1m44s72
6 Solon Radin Bino – 1m50s66	2 Aldo Piedade Bino – 1m50s22
9 Marcos Jardim Heve – 2m01s13	47 Sérgio Mattos Bino – 1m52s49
128 Romeu Corsini Bino	16 Ruyter Pacheco Heve
48 Sérgio Blauth Bino	63 José Luiz Pimenta Bino
11 Fernando Onófrío Bino	111 Raul Natividade Jr. Bino

A exemplo do que tinha ocorrido em Brasília, devido à sua primeira marcha longa, Clóvis de Moraes largou mal, enquanto Francisco Feoli deu uma largada excepcional, se posicionando em segundo, logo atrás de Marivaldo Fernandes, vindo a seguir Roberto Di Loreto, José Moraes, e Clóvis de Moraes.

Na segunda volta, Clóvis já era o terceiro apertando Feoli, com Marivaldo mantendo a liderança, pilotando um Avallone muito bem equilibrado.



A largada da prova com: 22 (Clóvis de Moraes (Bino) e 45 - Marivaldo Fernandes (Avallone) na primeira fila, e 7 - Roberto Di loreto (VIG TB) e 21 - José Morase Neto (Bino) na segunda.

Diante do desempenho do piloto paulista, restava a Feoli e Clóvis disputar a segunda colocação, com o campeão de 1974 assumindo a segunda colocação, e a partir de então, os dois começaram a se alternarem nas posições, num belo espetáculo para o público presente no autódromo de Goiânia.

Na segunda volta ficou de fora Waldir Antônio da Silva, na terceira Sérgio Mattos, na quarta Romeu Corsini, e na quinta Fábio Crespi.

Na sexta volta, Clóvis errou na curva 1, saiu pela grama e foi novamente batido por Feoli, vindo atrás dos dois: Di Loreto, José Moraes, Troncon e Amedeu Ferri, com esses carros correndo próximos, mas sem tentativas de ultrapassagens, com Aloysio Andrade se juntando aos carros que ficaram fora da prova, e na 9ª volta foi a vez de Marcos Troncon abandonar.

Na 10ª volta, começou a se soltar o reservatório de combustível do carro de Marivaldo e ele caiu para terceiro, ao mesmo tempo em que Clóvis se aproveitou de uma escapada de Feoli no "S", para recuperar a liderança. Outros abandonos foram de Marcos Jardim (11 voltas), José Luiz Pimenta (12 voltas) e Raul Natividade (12 voltas)

Depois de completar 12 voltas, Marivaldo abandonou a primeira bateria e, com o motor de Clóvis apresentando uma folga dos anéis do motor, deixou escapar a chance de vitória para Feoli que terminou a bateria com nada menos que 24,79 segundos de vantagem para Clóvis, o que teoricamente garantia a sua vitória na classificação geral, bastando apenas seguir Clóvis na segunda bateria, sem precisar forçar uma ultrapassagem.

Em terceiro ficou Roberto Di Loreto, seguido por José Moraes, Amedeu Ferri, Antônio Carlos Avallone e Francisco Gabriel, os únicos que completaram as 15 voltas da bateria.

Para a segunda bateria, alinharam 16 carros, com Clóvis não tendo como bregar pela liderança, pois seu motor continuava apresentando um baixo rendimento e, dessa forma, Feoli logo pulou para a ponta, com Marivaldo, que havia tido seu carro recuperado, assumindo a segunda posição, depois de uma excelente largada.

A primeira volta foi completada com Feoli em primeiro, seguido por Marivaldo Fernandes, Roberto Di Loreto, José Moraes, Amedeu Ferri, Ruyter Pacheco, Antônio Carlos Avallone e Francisco Gabriel.

O destaque dessa bateria foi a disputa entre José Moraes e Roberto Di Loreto pela terceira colocação, com Moraes não tendo conseguido acompanhar Di Loreto na primeira bateria, conseguiu emprestado os pneus de Fábio Crespi, melhorando seu tempo em mais de um segundo.



*Francisco Feoli (Bino) seguido por 45 - Marivaldo Fernandes (Avallone) e 7 - Roberto Di Loreto (VTG TB)
22 - Clóvis de Moraes (Bino) e 16 - Ruyter Pacheco (Heve)*

Nessa bateria abandonaram: Waldir Silva (1 volta), Romeu Corsini (3), Fernando Onófrío (3), Sérgio Blauth (5), e Aldo Piedade (6).

Marivaldo, que podia vencer a bateria, acabou perdendo pressão de ar em um dos pneus e teve que se contentar com a segunda colocação, ficando 18,37 segundos atrás de Feoli. O terceiro foi José Moraes, o quarto Di Loreto, o quinto Clóvis de Moraes, vindo a seguir: Ferri, Avallone, Gabriel e Ruyter, os únicos que completaram as 15 voltas da bateria.

Pela soma de tempos, Francisco Feoli ficou em primeiro, Roberto Di Loreto em segundo, Clóvis de Moraes em terceiro, José Moraes em quarto, Amedeu Ferri em quinto, e Avallone em sexto.

Com esse resultado, Francisco Feoli retomou a liderança do campeonato com 27 pontos, 5 à frente de Clóvis, ficando em terceiro com 12 pontos, José Moraes e Roberto Di Loreto.

Ver RESULTADOS 1975/45

48 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO DIVISÃO 3 - GOIÂNIA (15/06/1975)

Juntamente com a 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, no dia 15 de junho foi disputada em Goiânia, a 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, mantido o mesmo sistema de classificação de Brasília, efetuado na sexta-feira e com os carros da classe “C” sendo posicionados à frente dos carros da “A”.



65 - Norberto Jannuzzi (Opala) e os VW 1600 de: 105 - Amadeo Campos, 16 - Bruno D'Almeida, e 57 - Arturo Fernandes

Paulo Gomes foi novamente o mais rápido ficando com a pole-position, e Francisco Gondin (VW Brasília) à frente da classe “A”, enquanto Luiz Pereira Bueno, cujo motor só ficou pronto depois da classificação, teve que largar em último entre os carros da classe “C”.

O grid de largada ficou assim definido:

17 Júlio Tedesco Chevrolet Opala – 1m43s26	22 Paulo Gomes Ford Maverick – 1m39s22
61 Reinaldo Campello Chevrolet Opala – 1m49s41	201 Paulo Prata Chevrolet Opala – 1m46s07
13 Roberto Consorte Chevrolet Opala 4 C	7 Abdallah Jarjour Chevrolet Opala – 1m59s76
111 Nelson Silva Chevrolet Opala	11 Luiz Pereira Bueno Ford Maverick
48 Francisco Gondin VW Brasília – 1m47s00	65 Norberto Jannuzzi Chevrolet Opala
12 Vital Machado VW 1600 – 1m48s47	90 Luiz Teleco Veiga VW 1600 – 1m48s33
74 Voltaire Moog VW 1600 – 1m49s54	1 Ricardo Villares VW 1600 – 1m49s40
16 Bruno D'Almeida VW 1600 – 1m50s50	105 Amadeo Campos VW 1600 – 1m50s28
57 Arturo Fernandes VW 1600 – 1m52s80	71 Ronaldo Ely Chevrolet Chevette – 1m52s50
54 Voltaire Moog VW 1600 – 2m17s65	60 José Fusetti VW 1600 – 1m53s07
98 Luiz Carlos Arlente VW 1600	25 José Melkan VW 1600

Iniciada a corrida, Paulão assumiu a ponta, com Luiz Pereira Bueno em segundo, Júlio Tedesco em terceiro, Paulo Prata em quarto, Abdallah Jarjour em quinto, Vital Machado (A) em sexto, Francisco Gondin (A) em sétimo, Nelson Silva em oitavo, Teleco (A) em nono, e Moog (A) em décimo.

Sem ter muito conhecimento da pista, Luiz Pereira Bueno decidiu seguir Paulo Gomes para se familiarizar, correndo muito próximo, até assumir a ponta na sexta volta, começando a abrir vantagem a partir da oitava volta. Paulo Gomes voltou à ponta na 11ª volta, depois que o Maverick de Bueno apresentou problemas de freios, mas foi Paulo Gomes quem errou, saído da pista e devolvendo a liderança para Bueno, que se manteve à frente até a 14ª volta, quando ficou completamente sem freios na curva que antecede a reta dos boxes. Para não rodar, Luizinho seguiu reto pela grama e quando voltou bateu o cárter na lavadeira quebrando, com os pedaços sendo aspirados pela bomba de óleo e estourando o motor.

Dessa forma, a corrida perdeu seu principal atrativo e, nas 6 voltas finais, Paulo Gomes liderou sem concorrência, com Vital Machado vencendo na classe "A". Paulo Gomes ficou 43,77 segundos à frente de Júlio Tedesco, com Vital terminando em terceiro, Abdallah Jarjour em quarto, Luiz Teleco Veiga em quinto, e Francisco Gondin em sexto.

A segunda bateria teve a participação de 15 carros e, mais uma vez, Paulo Gomes assumiu a ponta e, depois de liderar a primeira volta, diminuiu a velocidade, permitindo que Abdallah Jarjour ocupasse a privilegiada posição na segunda volta, mas em seguida foi repreendido por Luiz Greco e retornou à ponta, liderando a prova até o final.

Vital Machado, largou muito bem, se colocando no meio dos Opala, com seu VW preparado por Celestino, partindo para sua primeira vitória, mesmo porque Francisco Gondin, José Fusetti e Voltaire Moog se viram envolvidos num acidente na primeira volta, depois que o Opala de Nelson Silva rodou provocando o engavetamento.

De qualquer forma, o melhor espetáculo foi de Reinaldo Campello que levou seu Opala para a segunda colocação, lutando durante algum tempo com Júlio Tedesco pela posição.

Paulo Gomes venceu com 13,75 segundos à frente de Júlio Tedesco, com Campello em terceiro a 0,62 segundos de Tedesco. O quarto foi Jarjour, o quinto Vital Machado, e o sexto Amadeo Campos.

Pela soma de tempos, Paulo Gomes ficou em primeiro, Júlio Tedesco em segundo, Vital Machado (A) em terceiro, Jarjour (C) em quarto, Paulo Prata (C) em quinto, Amadeo Campos (A) em sexto.

Com esse resultado, Paulo Gomes abriu três pontos de vantagem para Júlio Tedesco, (27 para 24 pontos), com Luiz Pereira Bueno em terceiro com nove pontos. Na classe "A", Amadeo Campos ampliou sua vantagem para 21 pontos, contra 13 de José Fusetti, ficando em terceiro Vital Machado com 12 pontos.

Ver RESULTADOS 1975/46



Os vencedores: 22 - Paulo Gomes (Maverick) classe "C", e 12 - Vital Machado (VW 1600) classe "A"

49 – XXII GP DA HOLANDA - 8ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F1 - ZANDVOORT (22/06/1975)

No dia 22 de junho foi disputada a 8ª Etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, com a realização da 22ª edição do GP da Holanda, no Autódromo de Zandvoort, com Niki Lauda despontando como favorito, depois de ter obtido três vitórias consecutivas e, assumido a liderança do campeonato.

Entre seus principais rivais, despontava a Brabham, embora após Bernie Ecclestone ter assinado um acordo com a Alfa Romeo para receber motores V12 na temporada seguinte, Gordon Murray ter abandonado o desenvolvimento do BT44B e se concentrado em uma nova criação.

Na McLaren, Emerson Fittipaldi estava cada vez mais desiludido com o baixo desempenho do M23, com Teddy Meyer tendo chegado a solicitar a Denny Hulme tentar encontrar uma melhor configuração.

O GP da Holanda marou o retorno da equipe Ensign, com Mo Nunn tendo contratado o piloto local Gijs Van Lennep, mas mantendo o antigo N174.

Outro retorno, foi da equipe japonesa Maki com seu FC101C, criado por Kenji Mimura e Masao Ono, tendo como piloto Hiroshi Fushida.

Na equipe Embassy, Graham Hill substituiu Vern Schuppan por Alan Jones, que estava livre após a desistência da equipe Stiller em participar da Fórmula 1 e, com isso, restou apenas um Hesketh na pista, o da equipe de fábrica, pilotado por James Hunt.



Logo após a largada, Niki Lauda (Ferrari 312T nº 12) na ponta, seguido por Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford nº 3), Clay Regazzoni (Ferrari 312T nº 11), James Hunt (Hesketh 308 Ford nº24), etc.

Por outro lado, Mário Andretti e seu Parnelli estavam novamente ausentes, uma vez que o piloto americano estava participando de uma prova da Fórmula Indy, nos Estados Unidos.

Na Williams, Jacques Laffite estava de volta, com Ian Scheckter sendo mantido no segundo carro da equipe. Finalmente, vale destacar que na Equipe Copersucar Fittipaldi, Wilsinho apresentou uma nova versão de seu monoposto, o FD03.

As sessões de treinos foram marcadas por um grave acidente do francês Jarier que escapou ileso, retornando aos treinos no carro reserva.

O Maki foi forçado a ficar fora logo no início, quando o carro japonês quebrou todos os seus motores Ford-Cosworth e, por falta de um de reposição, foi forçado a desistir de participar da prova.

As Ferrari foram intocáveis, com Clay Regazzoni estabelecendo o tempo mais rápido na sexta-feira, com Lauda em segundo.

Na noite de sexta-feira para sábado, a Goodyear anunciou que as equipes havia gastado pneus acima do esperado e que, conseqüentemente, os pneus usados no sábado também deveriam equipar nos carros na corrida. Com isso, em tese, os tempos não deveriam ser alterados no sábado mas, Lauda conseguiu superar Regazzoni por três décimos e com isso conquistando sua quarta pole-position na temporada, sabendo-se, posteriormente, que o austríaco havia obtido da Goodyear o direito de escolher um conjunto de pneus do estoque da fabricante.

Em terceiro lugar ficou Hunt, cujo Hesketh parecia ter se adaptado bem nessa pista, com ele estando à frente dos principais rivais de Lauda: Jody Scheckter, Carlos Reutemann e Emerson Fittipaldi, cuja McLaren tinha experimentado uma ligeira melhora de desempenho. Em sétimo lugar estava o sempre surpreendente Tony Brise, enquanto o herói de Anderstorp, Vittorio Brambilla ficou apenas na décima primeira posição, com o grid de largada ficando assim formado:

11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m20s57
--

12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m20s29
--

3
Jody Scheckter
Tyrrell 007 Ford – 1m20s74

24
James Hunt
Hesketh 308B Ford – 1m20s70

1
Emerson Fittipaldi
McLaren M23 Ford – 1m20s91

7
Carlos Reutemann
Brabham BT44B Ford – 1m20s87

2
Jochen Mass
McLaren M23 Ford – 1m21s01

23
Tony Brise
Hill GH1 Ford – 1m20s94

17
Jean-Pierre Jarier
Shadow DN5 Ford – 1m21s01

8
José Carlos Pace
Brabham BT44B Ford – 1m21s05

16
Tom Pryce
Shadow DN5 Ford – 1m21s16

9
Vittorio Brambilla
March 751 Ford – 1m21s14

18
John Watson
Surtees TS16/5 Ford – 1m21s23

4
Patrick Depailler
Tyrrell 007 Ford – 1m21s20

5
Ronnie Peterson
Lotus 72E Ford – 1m21s46

21
Jacques Laffite
Williams FW04 Ford – 1m21s32

28
Mark Donohue
Penske PC1 Ford – 1m22s33

22
Alan Jones
Hill GH1 Ford – 1m22s01

14
Bob Evans
BRM P201 – 1m22s97

20
Ian Scheckter
Williams FW03 Ford – 1m22s82

31
Gijs Van Lennep
Ensign N174 Ford – 1m23s30

6
Jacky Ickx
Lotus 72E Ford – 1m21s20

30
Wilson Fittipaldi Jr.
Fittipaldi FD03 Ford – 1m24s15

10
Lella Lombardi
March 751 Ford – 1m23s99

NC – 35 – Hiroshi Fushida – 35 – Maki F101 Ford – 1m22s37

Antes da largada, a chuva caiu de forma torrencial em Zandvoort, provocando um atraso, enquanto as equipes foram autorizadas a equipar seus carros com pneus de chuva, com a largada finalmente sendo dada quando a chuva diminuiu, quase parando.



17 - Jean-Pierre Jarier (Shadow DN5 Ford) e 12 - Niki Lauda (Ferrari 312T)

Baixada a bandeira de largada, os carros arrancaram levantando spray de água, com Lauda tomando a ponta, enquanto Regazzoni titubeou e foi superado por Scheckter, que logo atacou o austríaco, que manteve a ponta na curva Tarzan, vindo atrás deles: Regazzoni, Hunt, Mass e Pryce, com Brambilla com problemas de

embreagem sendo atingido por Depailler, ficando fora da corrida, com o rolamento do cubo traseiro esquerdo quebrado, antes de completar a primeira volta.

Com os carros sendo pilotados de forma cautelosa, devido ao estado escorregadio da pista, Lauda liderou a primeira volta, que foi completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) J. Scheckter; 3º) Regazzoni; 4º) Hunt; 5º) Mass; 6º) Pryce; 7º) Emerson; 8º) Reutemann; 9º) Pace; 10º) Jarier; 11º) Brise; 12º) Peterson; 13º) Laffite; 14º) Watson; 15º) Donohue; 16º) Jones; 17º) I. Scheckter; 18º) Lenep; 19º) Evans; 20º) Ickx; 21º) Wilsinho; 22º) Lombardi; 23º) Depailler que se dirigiu aos boxes para efetuar reparos depois do acidente ocorrido com Brambilla.

Na 2ª volta Scheckter chegou a ultrapassar Lauda por alguns metros, mas acabou sendo superado pelo austríaco, e Reutemann ultrapassou Emerson Fittipaldi.

A chuva parou quando foi completada a quarta volta e Pace ultrapassou Emerson, subindo para a oitava posição.



16 - Tom Pryce (Shadow DN5 Ford) e 2 - Jochen Mass (McLaren M23 Ford)

Na quinta volta Lauda estava dois segundos à frente de Scheckter que era pressionado por Regazzoni e Hunt, com Pryce assumindo a quinta posição, à frente de Mass.

Reutemann passou por Mass na sexta volta, enquanto Emerson era ameaçado por Jarier, que o ultrapassou na volta seguinte. Mass entrou nos boxes, sendo o primeiro piloto a colocar pneus de pista seca, mas a operação demorou mais do que o esperado, porque a barra estabilizadora não se encaixou, com o alemão só conseguindo retornar na 22ª posição, ao mesmo tempo em que o motor do carro de Ickx estourou, ficando envolvido numa nuvem de fumaça.

Hunt parou na 8ª volta para colocar pneus slick, reiniciando a corrida na décima nona posição, gastando 27 segundos na operação. Reutemann também entrou nos boxes para realizar a mesma operação, perdendo mais tempo e retornando bem atrás de Hunt.

Na nona volta Lauda liderava com quatro segundos de vantagem sobre Scheckter e Regazzoni, enquanto a pista secava gradualmente, e Emerson Fittipaldi parava para trocar os pneus.

Na volta 10, Jarier, Watson e Wilson Fittipaldi pararam nos boxes para colocar pneus slick, com as posições sendo as seguintes: 1º) Lauda; 2º) J. Scheckter; 3º) Regazzoni; 4º) Pryce; 5º) Pace; 6º) Peterson; 7º) Jarier 8º) Brise; 9º) Donohue; 10º) Laffite; 11º) Jones; 12º) Evans; 13º) I. Scheckter; 14º) Lenep; 15º) Watson; 16º) Emerson; 17º) Hunt; 18º) Reutemann; 19º) Mass; 20º) Wilsinho; 21º) Depailler; 22º) Lombardi.

Na volta seguinte, os boxes ficaram congestionados, com a parada de: Pace, Peterson, Donohue, Laffite e Evans, com Pace perdendo mais de um minuto devido a uma roda traseira travada, enquanto Peterson atropelou o diretor da Ferrari, Luca Di Montezemolo, que tinha atravessado inadvertidamente a faixa dos boxes, sofrendo ferimentos leves e sendo socorrido pela ambulância de plantão.

Na 12ª volta pararam: J. Scheckter, Pryce e Brise. A operação no carro do sul-africano demorou muito, com o piloto caindo para a décima segunda posição.

O líder Niki Lauda parou para trocar os pneus na volta 13, efetuando uma parada relativamente curta com menos de 30 segundos, mas o suficiente para cair para a terceira posição, quinze segundo atrás de Hunt. Nessa volta também pararam Alan Jones, Gijs Van Lenep, Patrick Depailler e Lella Lombardi.

Na 14ª volta, o então líder Clay Regazzoni finalmente entrou nos boxes para trocar os pneus, assim como Ian Scheckter.

Depois que todos os carros estavam equipados com pneus slick, a 15ª volta foi completada com James Hunt em primeiro, com uma vantagem de 12 segundos para Niki Lauda, com as colocações sendo as seguintes: 1º) Hunt; 2º) Lauda; 3º) Jarier; 4º) Emerson; 5º) J. Scheckter; 6º) Regazzoni; 7º) Pryce; 8º) Reutemann; 9º) Mass; 10º) Peterson; 11º) Donohue; 12º) Pace; 13º) Brise; 14º) Watson; 15º) Depailler; 16º) Evans; 17º) Laffite; 18º) I. Scheckter; 19º) Lenep; 20º) Jones; 21º) Lombardi; 22º) Wilsinho.

Na 16ª volta, Lauda foi atrapalhado por Brise e Watson, e na curva Panorama, Jarier se aproveitou e surpreendeu o austríaco, que conseguiu conter a investida de Emerson Fittipaldi.

Os carros completaram a 20ª volta na seguinte ordem: 1º) Hunt; 2º) Jarier; 3º) Lauda; 4º) Emerson; 5º) J. Scheckter; 6º) Regazzoni; 7º) Pryce; 8º) Reutemann; 9º) Mass; 10º) Peterson; 11º) Pace; 12º) Donohue; 13º) Brise; 14º) Watson; 15º) Depailler; 16º) Evans; 17º) Laffite; 18º) Jones; 19º) Lenep; 20º) I. Scheckter; 21º) Lombardi; 22º) Wilsinho.

Na 22ª volta Jarier estava a dez segundos de Hunt, enquanto Emerson era ameaçado por J. Scheckter, e na volta seguinte Bob Evans entrou no boxe da BRM e abandonou.

Na volta 25, Jody Scheckter assumiu a quarta posição à frente de Emerson Fittipaldi, cuja McLaren começava a perder rendimento.

Menos de dez segundos separavam Hunt e Jarier na volta 28, com Lauda muito próximo do francês, e com Regazzoni partindo para o ataque a Emerson Fittipaldi,

Com a pista completamente seca, foi completada a volta 30, com Hunt levando 7 segundos de vantagem para Jarier e Lauda a 8, com os carros na seguinte ordem: 1º) Hunt; 2º) Jarier; 3º) Lauda; 4º) J. Scheckter; 5º) Emerson; 6º) Regazzoni; 7º) Pryce; 8º) Reutemann; 9º) Peterson; 10º) Mass; 11º) Pace; 12º) Donohue; 13º) Brise; 14º) Watson; 15º) Depailler; 16º) Laffite; 17º) Lenep; 18º) I. Scheckter; 19º) Lombardi; 20º) Wilsinho; 21º) Jones.

Regazzoni ultrapassou Emerson na volta 32, com Alan Jones parando constantemente nos boxes.

Na 35ª volta Jarier e Lauda vinham se aproximando de Hunt, enquanto Reutemann ameaçava a sétima posição de Pryce.

Hunt se beneficiava de Jarier que vinha segurando Lauda, com J. Scheckter que era o quarto a trinta segundos, pressionado por Regazzoni.

Lauda atacou Jarier na curva Tarzan na volta 39, mas o francês fechou o caminho.

Na volta 40, a vantagem de Hunt era de cinco segundos, com Lauda a seis, e Reutemann ultrapassando Pryce, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Hunt; 2º) Jarier; 3º) Lauda; 4º) J. Scheckter; 5º) Regazzoni; 6º) Emerson; 7º) Reutemann; 8º) Pryce; 9º) Peterson; 10º) Mass; 11º) Pace; 12º) Donohue; 13º) Brise; 14º) Watson; 15º) Depailler; 16º) Laffite; 17º) Lenep; 18º) I. Scheckter; 19º) Wilsinho; 20º) Lombardi; 21º) Jones. Na volta seguinte o motor de Emerson Fittipaldi parou de funcionar e o brasileiro parou na grama, no seu primeiro abandono na temporada, reduzindo ainda mais suas chances de manter o título mundial. Peterson ultrapassou Pryce.



23 - Tony Brise (Hill GH1 Ford) e 7 - Carlos Reutemann (Brabham BT44B Ford)

Na 42ª volta Jarier entrou mal na curva Panorama e Lauda quase o ultrapassou, o que acabou acontecendo na volta seguinte na reta principal, completando a volta 44 na segunda colocação.

Na volta 45, um pneu traseiro estourou no Shadow de Jarier, fazendo-o rodar e bater no guard-rail pondo fim à sua bela corrida. Watson estava nos boxes com o suporte da asa traseira danificada, assim como um disco de freio, sendo obrigado a abandonar a corrida.

Lauda estava colado no carro de Hunt na 48ª volta, enquanto Peterson atacava Reutemann, cujo Brabham vinha perdendo rendimento.

Na 50ª volta, a distância entre Hunt e Lauda era de menos de 3 segundos, sendo difícil acreditar que o piloto da Hesketh pudesse resistir à Ferrari que estava mais rápida, com J. Scheckter distante 45 segundos, correndo com Regazzoni na sua cola, com a ordem sendo a seguinte: 1º) Hunt; 2º) Lauda; 3º) J. Scheckter; 4º) Regazzoni; 5º) Peterson; 6º) Reutemann; 7º) Pryce; 8º) Mass; 9º) Pace; 10º) Donohue; 11º) Brise; 12º) Depailler; 13º) Laffite; 14º) Lenep; 15º) I. Scheckter; 16º) Wilsinho; 17º) Lombardi; 18º) Jones.

A vantagem de Hunt para Lauda era de apenas um segundo na volta 53, e na 55 o austríaco marcou a volta mais rápida da corrida com 1m21s54.

Na volta 56, Mass assumiu o sétimo lugar à frente de Pryce.

Depois de Mass segurar Hunt por quase meia volta, Lauda estava colado no britânico, mas não procurava a ultrapassagem, com a volta 60 sendo completada na seguinte ordem: 1º) Hunt;; 2º) Lauda; 3º) J. Scheckter; 4º) Regazzoni; 5º) Peterson; 6º) Reutemann; 7º) Mass; 8º) Pryce; 9º) Pace; 10º) Brise; 11º) Donohue; 12º) Depailler; 13º) Laffite; 14º) Lenep; 15º) Wilsinho; 16º) I. Scheckter; 17º) Lombardi; 18º) Jones.

Na 63ª volta, após uma falha no sistema de alimentação no meio da curva, Mass saiu da pista e bateu no guard-rail, enquanto Pace ultrapassou Pryce.

Na volta 65, era evidente que Lauda estava determinado a garantir o segundo lugar em vez de atacar Hunt, enquanto Scheckter e Regazzoni estavam distantes 50 segundos e quase uma volta atrás, vinham Peterson, Reutemann, Pace, Pryce, Brise e Donohue.

Na 67ª volta, Jody Scheckter ficou em velocidade reduzida devido a uma falha no motor, com o sul-africano se dirigindo aos boxes, perdendo sua última chance de entrar na briga pelo título, com Peterson recuperando o quarto lugar e Pace entrando na zona de pontuação.

Laffite abandonou depois de 68 voltas, com falha do motor, quando estava em décimo segundo lugar.

Na volta 70, Lauda permanecia na cola de Hunt, mas sem ataca-lo, com Peterson enfrentando um problema no sistema de alimentação, abandonando a prova.

Na 71ª volta, apenas Hunt, Lauda e Regazzoni estavam na mesma volta, com Pryce ocupando a sexta posição, James Hunt completou a 75ª volta vencendo pela primeira vez na Fórmula 1, com menos de 1 segundo à frente de Lauda. Lorde Hesketh saltou para os braços de Harvey Postlethwaite, comemorando a primeira vitória da sua equipe. Regazzoni foi o terceiro pela segunda vez consecutiva, com os Brabham de Reutemann e Pace em quarto e quinto lugares, com Pryce conquistando o último ponto. Brise, Donohue, Depailler, Van Lenep, W. Fittipaldi, I. Scheckter, Jones e Lombardi também chegaram à linha de chegada.

Depois da Holanda, Niki Lauda tinha 38 pontos, com 13 de vantagem para Reutemann, e 17 para Emerson.

Na Taça dos Construtores, a Ferrari estava cinco pontos à frente da Brabham.

Ver RESULTADOS 1975/47



James Hunt (Hesketh 308 Ford) vencedor da prova

50 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE SPORT 2L – BRANDS HATCH (22/06/1975)

Finalmente, no dia 22 de junho, foi disputada a primeira etapa do Campeonato Europeu de Sport 2 Litros, depois que as cinco primeiras etapas foram canceladas por falta de patrocinadores. O desinteresse dos patrocinadores era plenamente justificável, depois de anunciada oficialmente, pela Alpine e pela Abarth Osella, a decisão de não disputarem a categoria na temporada.

Apesar de todos os contratemplos, a prova disputada em Brands Hatch reuniu 27 carros e, esperava-se um acirrado duelo entre o March de John Lepp, o Chevron de John Hine e a Lola de Guy Edwards, com o brasileiro Antônio Castro Prado ficando com o 12º tempo, com o grid de largada que ficou assim formado:

28 John Lepp March 75S BMW – 1m26s5

1 John Hine Chevron B31 Hart – 1m26s8

35 Jorg Obermoser TOJ SG03 BMW – 1m27s6	3 Martin Raymond Chevron B31 Hart – 1m27s7
46 Gianfranco Trombelli Osella PA3 Abarth – 1m28s6	26 Cosimo Turisio Lola T294 Ford – 1m28s7 (*)
17 Guy Edwards Lola T390 Hart – 1m28s9	36 TOJ SG 03 BMW 1m29s1
2 Ian Grob Chevron B31 Hart – 1m29s3	30 Chris Skeaping March 75S Ford – 1m30s1
21 Richard Scott Lola T294 Ford – 1m30s3	29 Antônio Castro Prado March 75S BMW – 1m30s7
20 Richrd Lloyd Lola T294 Ford – 1m31s2	5 Ian McLaren Chevron B26/31 Ford – 1m31s7
8 John Calvert Chevron B23 Ford – 1m31s8	10 Tony Charnell Chevron B23 Ford – 1m33s7
9 Robin Smith Chevron B23 Ford – 1m33s7	22 Richard Jones Lola T294 Ford – 1m34s0
44 Richard Jenvey Vogue SP1 Ford – 1m36s9	40 John Douglas Calvert Huron 4A Ford – 1m38s3
24 Manrico Zanuso Lola T294 Ford – 1m40s9	19 Ian Bracey Lola T294 Ford – 1m41s1 (*)
45 Thorne Lynden Aldon AL2 Ford – 1m42s1	31 Nicha Cabral March 75S Ford
42 John Cordifield/Peter Andrews Martin BM10 Ford	7 Mark Cole Chevron B23/26 Ford

(*) Não largaram

A primeira bateria, disputada em 40 voltas, teve eliminados logo no início, quatro dos principais nomes da prova: John Lepp (motor fundido), Richard Scott (acidente na curva Stirling), Martin Raymond (motor quebrado quando era o segundo colocado) e, finalmente o companheiro de equipe de Obermoser, Paul Keller que perdeu o controle na curva Stirling, batendo no guard-rail, com esses abandonos a disputa pela liderança ficou restrita ao inglês John Hine, perseguido por Guy Edwards e Jorg Obermoser.

Hine venceu completando as 40 voltas em 1h01m01s6, média de 167,739 km/h, com Edwards em segundo, distante 17 segundos, e Obermoser em terceiro a 1 segundo de Edwards. O quarto foi Ian Grob e o quinto Gianfranco Trombetti, os únicos que completaram as 40 voltas. Prado foi o sétimo com uma volta de atraso.

Para a segunda bateria, Hine tomou a ponta e se distanciou dos demais, com Guy Edwards, Jorge Obermoser, Ian Grob, Gianfranco, Chris Skeaping, Castro Prado e os demais.

Ainda na segunda volta, Richard Jones bateu na traseira do carro de Castro Prado na entrada de Clearways, danificando o seu aerofólio, caindo para o último lugar. O brasileiro iniciou uma recuperação que o levou à quinta colocação na 32ª volta.

John Hine abandonou na 28ª volta permitindo que Jorge Obermoser assumisse a liderança, depois de ter ultrapassado Guy Edwards, vencendo a bateria no tempo de 59m49s9, com Edwards em segundo, Grob em terceiro, Skeaping em quarto, e Prado em quinto.

Pela soma de tempos, Jorge Obermoser ficou em primeiro, seguido por Guy Edwards, Ian Grob, Chris Skeaping, Antônio Castro Prado, e Ian McLaren.

Ver RESULTADOS 1975/48



29 - Antônio Castro Prado (March 75S BMW)

51 – ETAPA DO TOWNSEND THORESEN F-FORD CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH (22/06/1975)

Dentro do mesmo programa da prova de Sport 2 Litros disputada no dia 22 de junho, em Brands Hatch, o brasileiro Henrique Câmara participou de mais uma etapa do Townsend Thoresen de Fórmula Ford, pilotando o seu MRE, mas acabou saindo da pista quando ocupava a oitava colocação. O vencedor foi Phil Dowsett, seguido por Rob Wicken e Tiff Needell.

52 – XVII GP DA LOTERIA DE MONZA – 8ª ETAPA DO BP F3 CHAMPIONSHIP - (29/06/1975)

No dia 29 de junho foi disputado em Monza o XVII GP da Loteria de Monza, que também valia para a 4ª Etapa do Campeonato Europeu da categoria, 6ª do Italiano, e 8ª do BP Super Visco British F3 Championship, contanto apenas com um piloto brasileiro: Alex Dias Ribeiro.

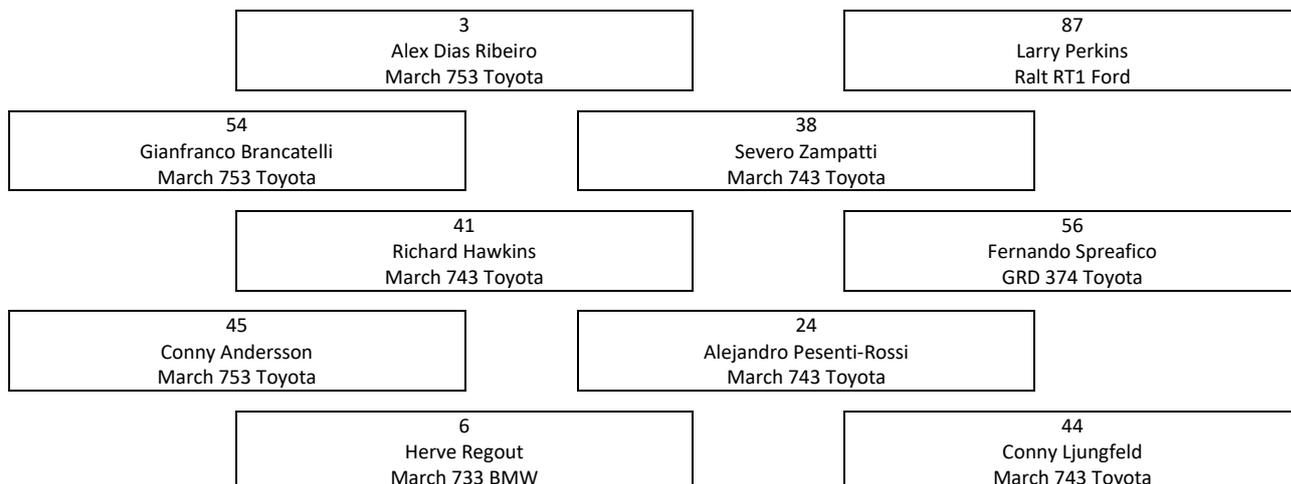
Foram inscritos nada menos que 92 carros, que inicialmente participaram de uma prova que classificou 32 carros, divididos em duas baterias.

O mais rápido foi Larry Perkins (Ralt RT1 Ford), com o tempo de 1m49s11, ficando o segundo melhor tempo para Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota), com 1m49s43 e, dessa forma, ocuparam as pole-position de cada uma das baterias.

A primeira bateria, disputada em 10 voltas, foi vencida por Alex Dias Ribeiro, que ficou 4,3 segundos à frente de Gianfranco Brancatelli, se classificando a seguir: Richard Hawkins, Conny Andersson, Herve Regout, Graham Hamilton, Orazio Ragaiolo, Claes Sigurdsson, Tarcisio Riva, Bertram Schäfer, Bob Arnott, Gimax.

A segunda bateria foi vencida por Larry Perkins, 2,6 segundos à frente de Severo Zampatti e se classificando a seguir: Fernando Spreafico, Alejandro Pesenti-Rossi, Conny Ljungfeld, Piercarlo Ghinzani, Loris Kessel, Giovanni Bertaccini, Anders Olofsson, Piergiovanni Tenani, Ulf Svensson, e Antônio Rampinini.

A largada para a bateria final, disputada em 15 voltas, ficou assim formada:

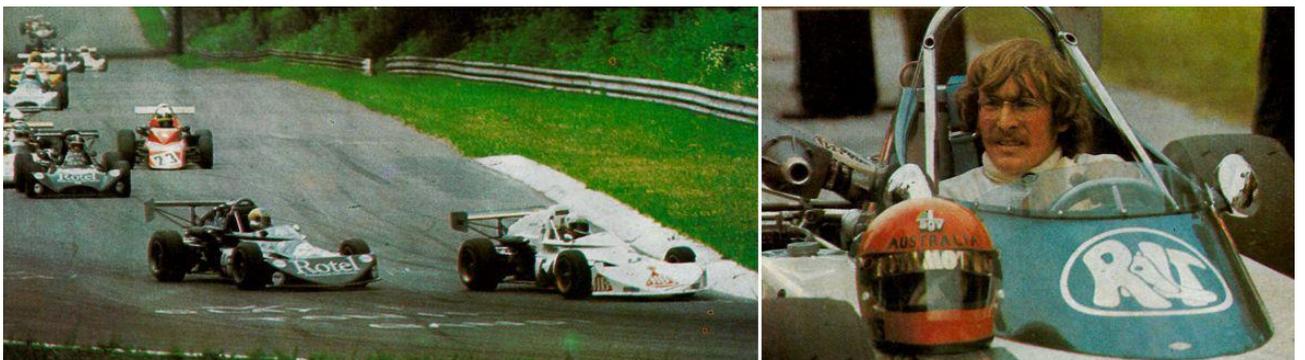


59 Graham Hamilton March 753 Ford	23 Piercarlo Ghinzani CRS 001 Toyota
57 Orazio Ragaiolo March 753 Toyota	7 Loris Kessel March 743 Toyota
11 Claes Sigurdsson Brabham BT41 Toyota	51 Giovanni Bertaccini March 743 Toyota
52 Tarcísio Riva March 743 Toyota	26 Anders Olofsson GRD 373 Ford
53 Bertram Schäfer March 743 Toyota	60 Piergiorgio Tenani March 733 Ford (*)
33 Bob Arnott March 743 Ford	8 Ulf Svensson Brabham BT41 Ford
78 "Gimax" March 643 Ford	46 Antônio Rampinini March 753 Toyota (*)
68 Guido Dacco Brabham BT41 Ford	88 Luigino Grassi Ralt RT1 Ford

(*) Não largaram

Iniciada a bateria final, Larry Perkins tomou a ponta, seguido por Alex Dias Ribeiro, mantendo a liderança até a 10ª volta, quando Alex o superou, mantendo essa posição até a 10ª volta, quando o australiano recuperou a liderança que manteve até o final das 15 voltas.

A partir de então, Alex passou a ser pressionado por Fernando Spreafico, com os dois trocando de posições diversas vezes, até que, na última volta, com Spreafico à frente, Alex o superou na curva parabólica, mas sem observar que naquele ponto da pista, havia a sinalização de uma bandeira amarela e, em consequência, sendo proibida a ultrapassagem.



64 - Giovanni Albertin (March 753 Ford), 45 - Conny Anderson (March 753 Toyota) e 44 - Conny Ljungfeld (March 733 Toyota) e, à direita, Larry Perkins, o vencedor da prova ao volante do seu Ralt RT1 Ford

Perkins recebeu a bandeirada de chegada com 3,6 segundos de vantagem para Alex, que tinha 0,4 segundos para Spreafico. O terceiro foi Alessandro Pesenti-Rossi, o quarto Gianfranco Brancatelli, o quinto Piercarlo Ghinzani, e o sexto Ulf Svensson.

Ao final da prova, os comissários desportivos, aceitaram a reclamação de Spreafico, de que o brasileiro tinha exercido uma corrida com "direção perigosa".

Alex conseguiu argumentar e convencer os comissários que a fechada de porta ao italiano tinha sido legal, mas um bandeirinha alegou que Alex havia ultrapassado o italiano sob bandeira amarela e com isso, a desclassificação foi mantida, numa decisão arbitrária, quando deveria apenas receber uma punição de perda de posição, ou acréscimo de tempo.

Segundo Alex, ao tentar ultrapassar Spreafico, por fora na Parabólica, deu de cara com a bandeira amarela e tentou tirar o pé, mas o italiano, mais malandro, freou fazendo com que o brasileiro não tivesse como devolver a posição.

Ver RESULTADOS 1975/49

53 – 3ª ETAPA DOS CAMPEONATOS PAULISTAS DE TURISMO D-3 E D-1 ATÉ 1600 CC (29/06/1975)

No dia 29 de junho foi disputada em Interlagos a 3ª Etapa dos Campeonatos Paulistas de Turismo, Divisão 3 e Divisão 1 até 1.600 cc.

Na prova da Divisão 3, se inscreveram apenas três carros na classe C, com carros acima de 3.001 cc: Paulo Prata no Ford Maverick que havia adquirido da equipe Greco, Camillo Christófaru no seu Ford Maverick, e Norberto Jannuzzi, em um dos Chevrolet Opala da equipe Itacolomy, enquanto na classe “A”, até 1.600 cc, estavam presente na largada 18 carros, todos VW 1600.

Na prova de classificação, embora estivesse correndo pela primeira vez num Maverick, Paulo Prata ficou com a pole-position, com o tempo de 3m18s0, ficando em segundo Camillo Christófaru com 3m19s7, e em terceiro Vital Machado com o VW 1600 da classe “A”, com 3m32s0.

Na largada, Prata disparou e abriu grande vantagem, liderando as 8 voltas com tranquilidade, sempre com Camillo em segundo. Na classe “A”, Luiz Lara Campos conseguiu largar na ponta, liderando a classe até a 5ª volta, quando seu motor começou a perder rendimento e foi ultrapassado por Vital Machado. Aloysio Andrade que fazia uma boa corrida, se mantendo em segundo lugar na classe, à frente de Vital, teve que desistir quando o motor do seu carro quebrou na terceira volta.

Paulo Prata venceu com 8 segundos de vantagem para Camillo Christófaru, com Vital Machado ficando em terceiro a 1m38s, vencendo a classe “A”. Se classificaram a seguir: Amadeo Campos, José Fusetti e Orlando Lovecchio.



22 - Paulo Prata (Ford Maverick) vencedor da Divisão 3, e 30 - Francisco Artigas e 305 - Sebastião Molina (Passat) primeiro e segundo na Divisão 1.

Na prova da Divisão 1, Francisco Artigas liderou as seis voltas e, com isso, somou 60 pontos no campeonato, após vencer as três primeiras etapas. Sebastião Molina terminou em segundo, a apenas 0,3 segundos.

Com os dois primeiros definidos desde a largada, Rômulo Gama, Luiz Paternostro, Xandy Negrão, Walter Tucano Barchi e Giancarlo Baldratti, disputavam o terceiro lugar, e na segunda volta, Gama bateu na traseira do carro de Paternostro na curva do Bico de Pato, ficando fora da prova, com a suspensão dianteira quebrada. Mesmo com a traseira bastante amassada, Paternostro continuou na prova, mas acabou sendo excluído da prova por decisão dos comissários desportivos sob o argumento de que o carro oferecia perigo aos demais concorrentes, mas o piloto não obedeceu ao aceno de bandeira preta e foi até o final, terminando em quarto, mas sendo mantida a sua exclusão.

Francisco Artigas ficou em primeiro, Sebastião Molina Neto em segundo, Vinícius Losacco em terceiro, Xandy Negrão em quarto, Giancarlo Baldratti em quinto, e Walter Barchi em sexto, todos pilotando VW Passat.

Também foi disputada uma prova para Estreantes e Novatos que foi vencida por Valdemir Carvalho, ficando em segundo Paulo Tommasi, ambos correndo com VW Passat,

Ver RESULTADOS 1975/50

54– LIX GP DA FRANÇA – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 (06/07/1975)

A nona etapa do Campeonato do Mundo de Fórmula 1 foi disputada no dia 6 de julho, o GP da França, no Autódromo de Paul Ricard, após um longo impasse entre a FISA e a GPDA, que representava os pilotos, pois a prova estava inicialmente programada para ser disputada no circuito de Charade, que os pilotos consideraram muito longa e perigosa. Inicialmente, Jean-Marie Balestre, o presidente da FISA recusou-se a ceder, encaminhando o assunto para Pierre Mazeaud, Secretário de Estado Francês da Juventude e do Esporte. Após muitas discussões, a FISA acabou cedendo para evitar o cancelamento do Grande Prêmio, enquanto Balestre forçou a CSI e FOCA e a GPDA a se comprometerem a participar do GP em Paul Ricard pelos próximos três anos.

Confortavelmente no topo do campeonato, Niki Lauda era o favorito à vitória, apesar de estar gripado. Entre seus rivais, Brabham e McLaren surgiam como pretendentes a dificultar a vida do austríaco, com Carlos Reutemann que ocupava a segunda colocação no campeonato, sendo seu principal rival, embora tenha completado todas as corridas anteriores, o argentino ainda não tinha vencido nenhuma, enquanto o campeão mundial, Emerson Fittipaldi estava desiludido com o desempenho do seu carro, sem marcar pontos nas duas últimas corridas.

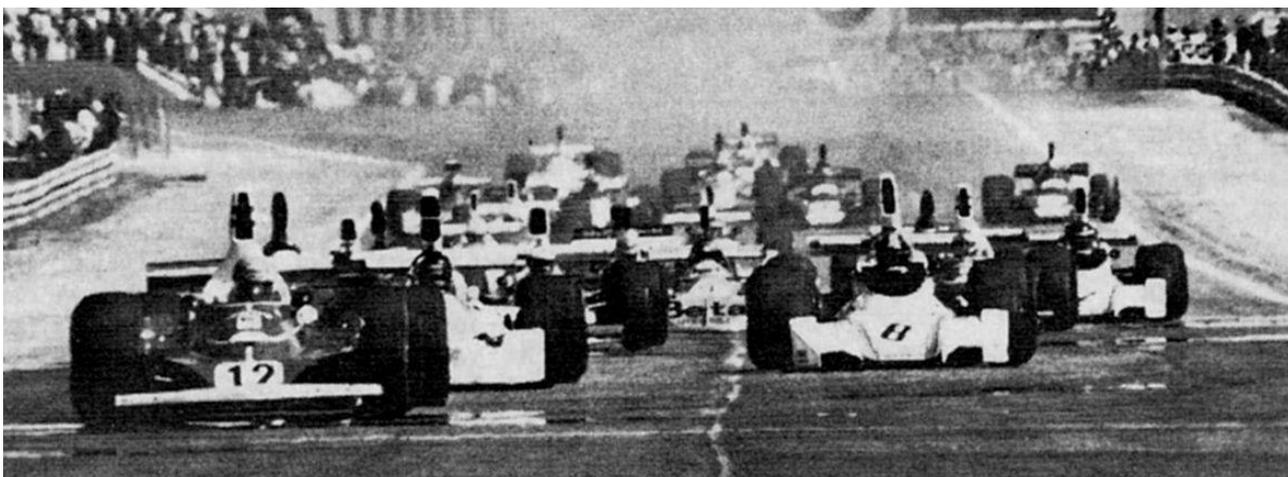
Depois da vitória na Holanda, James Hunt surgia como um forte concorrente e, por sua vez, Ken Tyrrell apresentou uma versão mais leve do 007, com o objetivo de permitir que Jody Scheckter encontrasse o caminho da vitória, sendo secundado, além de Patrick Depailler, pelo reforço de francês Jean-Pierre Jausaud. Na Lotus, o divórcio entre Colin Chapman e Jacky Ickx parecia iminente, com o piloto belga, que tinha vencido recentemente as 24 Horas de Le Mans, perdendo cada vez mais o seu interesse pela Fórmula 1 e não via desmembramento num Lotus de cinco anos.

Pior ainda era a situação da BRM, com Bob Evans lutando com um 201 ultrapassado, com a equipe inglesa não tendo terminado de construir seu novo motor, e dando sinais de que não terminaria a temporada.

Na Shadow, Jean-Pierre Jarier, cuja paixão pela velocidade tinha até então sido mal recompensada, restava que o versátil DN5 estivesse à altura do piloto e de seu companheiro Tom Pryce.

Na Williams, Jacques Laffite, o campeão da F-2, estava mais uma vez presente, sabendo que seria apenas uma figura decorativa e nessa prova, tinha novamente como companheiro o francês François Migault.

Mário Andretti e a equipe Parnelli estavam de volta após sua ausência na Holanda. A outra equipe americana, de Roger Penske, mais uma vez estava presente com Mark Donohue.



Largada da prova, com Niki Lauda (Ferrari 312T) e 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford) em destaque

A Hill, estava presente com sua nova dupla de pilotos: Tom Brise e Alan Jones, enquanto a March era representada pela pilotagem agressiva de Vittorio Brambilla e o baixo desempenho de Lella Lombardi, sem apresentar novidades.

A Fittipaldi, se apresentou com uma evolução do seu carro, com o modelo FD-03, e Mo Nunn apresentou o novo Ensign, o N175 projetado por Dave Baldwin e pilotado por Gijs Van Lennep.

Como vinha sendo rotina na temporada, os treinos foram dominados pelas Ferrari, mas Jarier encantou a torcida francesa ao marcar o tempo mais rápido na sexta-feira. Entretanto, no sábado, Niki Lauda recompôs a ordem conquistando a pole-position, quatro décimos de segundo à frente de Jody Scheckter, que vinha se

beneficiando do novo Tyrrell 007, com o sul-africano registrando a mais alta velocidade na Reta Mistral, com 305 km/h.



27 - Mário Andretti (Parenlli VJP4 Ford) seguido por 14 - Bob Evans (BRM P201) e 23 - Tony Brise (Hill GH1 Ford)

O vencedor de Zandvoort, James Hunt, foi o terceiro, confirmando o bom desempenho da Hesketh, ficando à frente de Jarier. Na terceira fila estavam Pace e Pryce, com Mass em sétimo, à frente de Brambilla, enquanto Regazzoni era apenas o nono à frente de Emerson Fittipaldi. Reutemann era o décimo primeiro à frente de Brise e Depailler. Os Lotus continuaram com baixo desempenho, com Peterson ficando em 17º e Ickx em 19º. Laffite foi o 16º, com o grid de largada ficando assim formado:

3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m48s22	12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m47s82
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m48s44	24 James Hunt Hesketh 308B Ford
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m48s48	8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m48s48
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m48s56	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m478s54
1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m48s75	11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m48s68
23 Tom Brise Hill GS1 Ford – 1m49s21	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m48s85
18 John Watson Surtees TS16/5 Ford – 1m49s70	4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m49s31
21 Jacques Laffite Williams FW04 Ford – 1m49s72	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford -1m49s72
28 Mark Donohue Penske PC1 Ford – 1m50s15	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m50s04
22 Alan Jones Hill GH1 Ford – 1m51s02	6 Jacky Ickx Lotus 72E Ford – 1m50s94
31 Gijs Van Lennep Ensign N175 Ford – 1m51s21	15 Jean-Pierre Jabouille Tyrrell 007 Ford – 1m51s06

20
François Migault
Williams FW03 Ford – 1m51s82 (*)

30
Wilson Fittipaldi Jr.
Fitti FD03 Ford – 1m51s64

10
Lella Lombardi
March 751 Ford – 1m52s97

14
Bob Evans
BRM P201 – 1m51s85

(*) Não largou

Debaixo de um sol escaldante, 70.000 espectadores estavam presentes para assistir à largada do Grande Prêmio que foi precedido por uma corrida de Fórmula Renault Europa, vencida pelo francês Didier Pironi.

Migault não conseguiu largar, após quebrar o motor no warm-up.

Baixada a bandeira, Lauda e Scheckter partiram emparelhados, mas o austríaco manteve a vantagem, com Hunt pulando para terceiro, seguido por Pace, Mass, Brambilla e Regazzoni, enquanto Jarier se atrasou e seu companheiro de equipe, Pryce, queimou a largada e foi ultrapassado por todo o pelotão.

Na reta Mistral, Mass ultrapassou Pace e Regazzoni a Brambilla, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Scheckter; 3º) Hunt; 4º) Mass; 5º) Pace; 6º) Regazzoni; 7º) Brambilla; 8º) Jarier; 9º) Emerson; 10º) Brise; 11º) Andretti; 12º) Reutemann; 13º) Peterson; 14º) Jones; 15º) Laffite; 16º) Donohue; 17º) Watson; 18º) Ickx; 19º) Depailler; 20º) Jabouille; 21º) Lenep; 22º) W. Fittipaldi; 23º) Evans; 24º) Lombardi; 25º) Pryce.

Na segunda volta, Lauda estava três segundos à frente de Scheckter, Hunt e Mass, que corriam roda a roda, com Regazzoni ultrapassando Pace.

Lauda tinha aberto cinco segundos de vantagem, na terceira volta, sobre um pelotão formado por Scheckter, Hunt, Mass, Regazzoni e Pace, com Emerson e Jarier ultrapassando Brambilla, ao mesmo tempo em que Pryce abandonou devido aos problemas com a embreagem surgidos na largada.

Na 4ª volta Regazzoni ultrapassou Mass, com Brambilla enfrentando dificuldades e sendo ultrapassado por Brise e Andretti.

Regazzoni continuava avançando e ultrapassou Hunt na quinta volta, assumindo o terceiro lugar, logo atrás de Scheckter, enquanto Brambilla, com problemas na suspensão foi ultrapassado por Reutemann.

Na 6ª volta Regazzoni ultrapassou Scheckter, com as duas Ferrari passando a liderar a corrida, com Brambilla se dirigindo aos boxes para abandonar.

Na sétima volta, o motor de Regazzoni explodiu devido a um problema no pistão e, com isso, Scheckter recuperou o segundo lugar, mas Hunt estava logo atrás, e Donohue abandonou após quebrar um semieixo de seu Penske.

Hunt ultrapassou Scheckter na oitava volta assumindo a segunda posição. Mass, por sua vez, ficou logo atrás do Tyrrell.



*9 - Vittorio Brambilla (March 751 Ford) à frente do pelotão, e
24 - James Hunt (Hesketh 308 Ford) e 2 - Jochen Mass (McLaren M23 Ford)*

Na nona volta, Pace diminuiu a velocidade depois que teve um pneu traseiro estourado, e entrou nos boxes para efetuar a troca.

Completadas 10 voltas, Lauda liderava com cinco segundos de vantagem para Hunt, com Pace retornando na décima nona posição, com a ordem dos concorrentes sendo a seguinte: 1º) Lauda; 2º) Hunt; 3º) Scheckter; 4º) Mass; 5º) Emerson; 6º) Jarier; 7º) Brise; 8º) Andretti; 9º) Reutemann; 10º) Peterson; 11º) Depailler; 12º)

Jones; 13º) Laffite; 14º) Watson; 15º) Ickx; 16º) Jabouille; 17º) Lenep; 18º) W. Fittipaldi; 19º) Pace; 20º) Evans; 21º) Lombardi.

Mass e Emerson colocavam muita pressão sobre Scheckter na 12ª volta que estava sofrendo com problemas de dirigibilidade.

Na volta seguinte, Mass ultrapassou Scheckter na reta Mistral, na 14ª foi a vez de Emerson tirar a quarta colocação do piloto sul-africano.

Lauda liderava na 15ª volta, com oito segundos de vantagem para Hunt, com Mass relegado a 13 segundos, enquanto W. Fittipaldi abandonou por falha no motor.

Na 16ª volta Jarier atacava Scheckter, mas este não deixava espaço para a ultrapassagem.

Ickx quebrou o eixo do freio dianteiro na 18ª volta, com o belga abandonando a corrida, quando ocupava a décima sexta colocação.

Na 20ª volta, Lauda tinha uma vantagem de cerca de dez segundos sobre Hunt, com os carros ocupando as seguintes colocações: 1º) Lauda; 2º) Hunt; 3º) Mass; 4º) Emerson; 5º) Scheckter; 6º) Jarier; 7º) Brise; 8º) Andretti; 9º) Reutemann; 10º) Depailler; 11º) Peterson; 12º) Jones; 13º) Laffite; 14º) Jabouille; 15º) Pace; 16º) Watson; 17º) Lenep; 18º) Evans; 19º) Lombardi.

Jarier assumiu a quinta colocação na 22ª volta à frente de Scheckter, depois de uma ultrapassagem ousada, com as rodas dos carros se tocando, enquanto Depailler ultrapassou Reutemann.

Na 25ª volta, Lauda liderava à frente de Hunt por 6,5 segundos, com Mass em terceiro a 9,3; Emerson a 11,7; Jarier a 28; Scheckter a 34; Brise e Andretti a 35; Depailler a 45; e Reutemann a 50, comandando Peterson, Jones, Laffite e Pace que corriam agrupados.

Na volta seguinte, Scheckter estava com muita dificuldade para manter o seu Tyrrell à frente de um grupo formado por Brise, Andretti e Depailler.

Mas começava a se distanciar de Emerson na volta 28, pois o brasileiro enfrentava problemas no motor do seu carro que engasgava, além de pneus desgastados, Pace abandonou com um semieixo quebrado, e Andretti ultrapassou Brise.

Na 30ª volta Lauda tinha uma vantagem de cerca de dez segundos sobre Hunt, e doze para Mass, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Hunt; 3º) Mass; 4º) Emerson; 5º) Jarier; 6º) Scheckter; 7º) Andretti; 8º) Brise; 9º) Depailler; 10º) Reutemann; 11º) Peterson; 12º) Jones; 13º) Laffite; 14º) Jabouille; 15º) Watson; 16º) Lenep; 17º) Evans; 18º) Lombardi.

Scheckter não conseguiu resistir, na 31ª volta, ao ataque de Andretti e em seguida de Brise, e na volta seguinte se via ameaçado por seu companheiro de equipe Depailler que era mais rápido nessa fase da corrida e acabou o superando na volta 34.



31 - Gijs Van Lennep (Ensign N175 Ford) e 30 - Wilson Fittipaldi Jr. (Fitti Coopersucar FD02 Ford)

Na 35ª volta, Lauda estava oito segundos à frente de Hunt, que era seguido de perto por Mass, com Emerson a mais de vinte segundos. Jarier era o quinto, à frente de Andretti, Brise, Depailler, Scheckter e Reutemann.

Mass registrou a volta mais rápida a 38ª passagem com o tempo de 1m50s60, enquanto Alan Jones bateu num guard-rail e perdeu três posições.

Jones parou nos boxes da Hill na volta 39 para verificar a fixação do aerofólio que se danificou no acidente, reiniciando sua corrida na décima sexta posição.

Com 40 voltas, a ordem era: 1º) Lauda; 2º) Hunt; 3º) Mass; 4º) Emerson; 5º) Jarier; 6º) Andretti; 7º) Brise; 8º) Depailler; 9º) Scheckter; 10º) Reutemann; 11º) Peterson; 12º) Laffite; 13º) Jabouille; 14º) Watson; 15º) Lenep; 16º) Jones; 17º) Evans; e 18º) Lombardi, que parou nos boxes depois de completar essa volta, com problemas de dirigibilidade.

A partir da 41ª volta, Hunt começou a se aproximar de Lauda, que parecia estar poupando seu carro, e na volta 42 a diferença era de 7 segundos para Hunt e 8 para Mass.

Na 44ª volta, Jarier começou a enfrentar problemas de alimentação e a perder tempo, com Peterson e Laffite brigando pelo décimo primeiro lugar, enquanto mais atrás, Jabouille e Watson também brigavam.

Faltando dez voltas para o final, a vantagem de Lauda tinha caído para cinco segundos.

Na volta 46, Andretti se aproximou de Jarier, cuja única preocupação nessa fase da corrida e chegar ao final, com Watson parando nos boxes para verificar os pneus, retornando à pista sem trocá-los.

Andretti assumiu a quinta colocação na volta 47, à frente de Jarier, com Reutemann parando nos boxes para trocar os pneus traseiros desgastados.

Na 49ª volta, Hunt e Mass estavam a pouco mais de três segundos de Lauda enquanto Jarier tentava resistir aos ataques de Brise e Depailler.

Depailler ultrapassou Brise na volta 50, e Jarier na 51.

Na volta 52, apenas dois segundos separavam Lauda e Hunt, com Mass colado no Hesketh, pronto para se aproveitar de uma oportunidade, e Brise ultrapassou Jarier.

Na última volta, Hunt avançou como um louco e chegou a entrar no vácuo de Lauda, com Mass logo atrás, e na última curva a Le Pont, Lauda abriu um pouco a curva, com Hunt tentando o ultrapassar, mas o austríaco foi mais forte na aceleração e cruzou a linha de chegada um segundo e meio à frente de Hunt, com Mass em terceiro a 2,3 segundos.

Emerson Fittipaldi finalmente tinha retornado à zona de pontuação com o quarto lugar, mas terminou a cerca de quarenta segundos atrás de Lauda. Andretti marcou dois pontos e Depailler um. A seguir se classificaram: Brise, Jarier, Scheckter, Peterson, Laffite, Jabouille, Watson, com uma volta a menos, Reutemann, Lennep, Jones, Evans com duas voltas a menos, e Lombardi com quatro voltas.

Mesmo debilitado pela gripe, Niki Lauda foi parabenizado pelo engenheiro Mauro Forghieri pela brilhante vitória. James Hunt, demonstrou que o Hesketh estava muito bem acertado depois da vitória na Holanda e o segundo lugar na França.

Com sua quarta vitória, Lauda liderava o campeonato com 47 pontos, 22 a mais que Reutemann que era o segundo. Emerson Fittipaldi estava um ponto atrás do argentino e um à frente de Hunt que passou a ocupar a quarta colocação no campeonato.

Na classificação dos construtores, a Ferrari passou a ter 14 pontos de vantagem para a Brabham, com a McLaren em terceiro, a Hesketh em quarto, e a Tyrrell em quinto.

[Ver RESULTADOS 1975/51](#)



12 - Niki Lauda (Ferrari 312T) vencedor da prova

55 – 2ª ETAPA DOS CAMPEONATOS BRASILEIROS DE SUPER VÊ E SPORT -TARUMÃ (06/07/1975)

A segunda etapa dos Campeonatos Brasileiros de Fórmula Super Vê e Sport, sob o patrocínio da Volkswagen do Brasil e Caixa Econômica Federal, acabou sendo disputada no dia 6 de julho, após duas semanas de adiamento causada pelo atraso das reformas no Autódromo de Tarumã.

A exemplo do que ocorrera nas etapas de Fórmula Ford e Turismo Divisão 3, o ambiente esteve conturbado, só que dessa feita a culpa não foi dos dirigentes locais e sim dos comissários desportivos da CBA que também representavam os patrocinadores, e dessa forma, por qualquer motivo, ameaçavam a retirada da premiação.

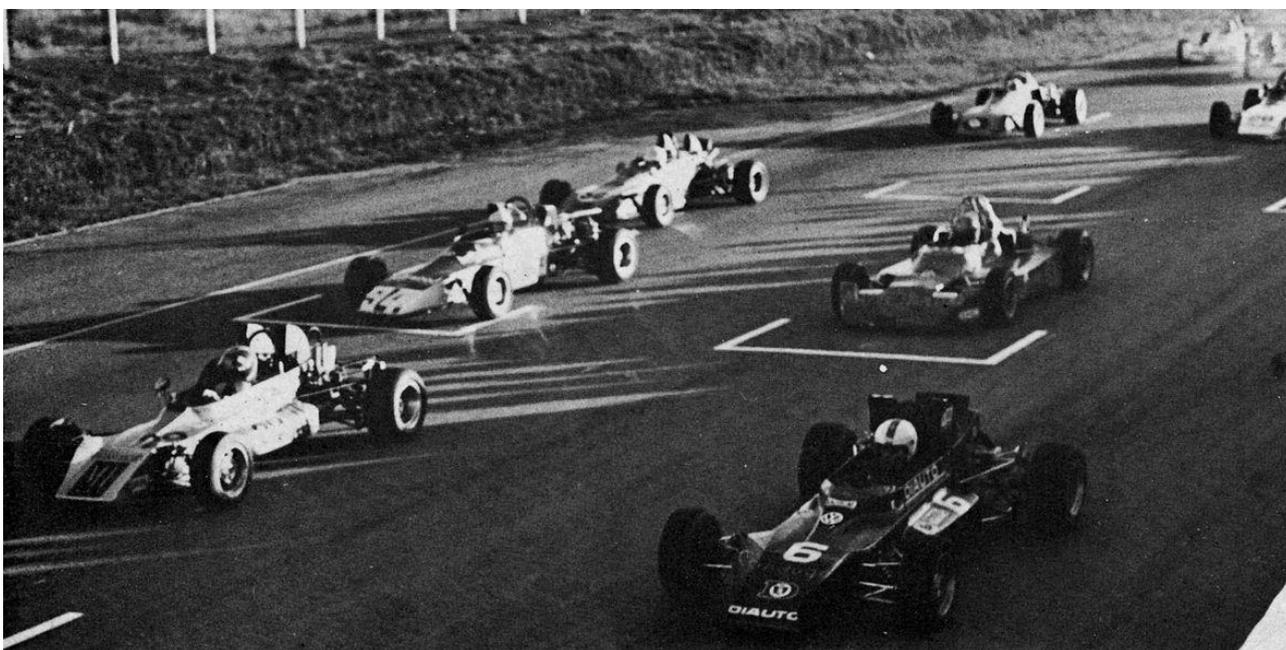
Tudo começou na véspera da prova, quando o dia amanheceu frio e com chuvas torrenciais. Ao meio-dia os comissários pensaram em cancelar a corrida, mas tudo ficou na ameaça, pois foram severamente admoestados pelo presidente do Automóvel Clube do Rio Grande do Sul e acabaram decidindo transferir a prova de classificação, ou tomada de tempo para o dia seguinte, antes da prova. Essa decisão precipitada acabou prejudicando os pilotos, pois às 15 horas o autódromo recebeu um sol maravilhoso.

Ricardo Achcar, piloto e construtor dos carros Polar, não se conteve e pelos alto-falantes do autódromo fez duras críticas aos comissários desportivos, rotulando-os de “verdadeiros ditadores”.

Com tantos precedentes, não se poderia esperar uma situação melhor durante a prova, com a categoria Sport tendo a sua segunda bateria cancelada e suprimindo-se 5 voltas da 2ª bateria da Fórmula Super Vê.

Na tomada de tempo da Fórmula Super Vê começou com Marivaldo Fernandes saindo na curva Tala Larga, destruindo a suspensão do seu Avallone, deixando o piloto fora da prova.

José Pedro Chateaubriand ficou com a pole-position, com o tempo de 1m09s16, com Nelson Piquet (1m09s50) em segundo, com apenas os dois ficando com tempo abaixo de 1m10s. Em terceiro ficou Alfredo Guaraná, com 1m10s07, vindo a seguir Francisco Lameirão, Mário Pati Jr., Amândio “Gigante” Ferreira, Júlio Caio Marques, e os demais.



Largada da prova, com 6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 29 - Alfredo Guaraná (Kaimann) na primeira fila, e 3 - Francisco Lameirão (Polar) e 94 - Tite Catapani (Avallone) na segunda

O tempo registrado por Chateaubriand chamou a atenção, com o piloto que tinha experiência na Fórmula 3 inglesa, a partir dessa prova, passou a contar com os serviços de preparação de Roger Reysne, com vasto currículo, como a preparação dos carros de Emerson Fittipaldi e Marivaldo Fernandes na fórmula Vê de 1967, o Renault de Pedro Victor Delamare e o Puma de Waldemir Costa, que aceitou o convite da Equipe Diauto Condugel para ser o responsável técnico pelo desenvolvimento dos motores de Chateaubriand e Ricardo Di Loreto.

Iniciada a corrida, Chateaubriand assumiu a liderança seguido de Nelson Piquet, Alfredo Guaraná, Tite Catapani, que fez uma arrancada sensacional partindo da 11ª posição na largada, Francisco Lameirão, que se atrasou por usar uma primeira marcha muito longa, Luiz Moura Brito e Luiz Teleco Veiga.

Antes de ser completada a primeira volta, na saída da curva 9, houve um acidente envolvendo Júlio Caio Marques, Edson Yoshikuma, Amândio Ferreira, Murilo Pilotto, Mário Pati, Janjão Freire, e Newton Pereira, resultando apenas danos materiais. Segundo Mário Pati, Júlio Caio subiu no seu pneu traseiro, levantou voo e bateu no guard-rail. Já Edson Yoshikuma afirmou que Júlio Caio e Amândio Ferreira rodaram forçando que ele saísse pelo acostamento levando uma batida de Janjão Freire e outra de Murilo Pilotto. Imediatamente foi acionado o “Safety Car”, com Yoshikuma, Pilotto, Janjão, Júlio e Newton ficando fora da prova.

Quando a pista foi liberada, na 4ª volta, Chateaubriand continuava em primeiro, com Nelson Piquet em segundo, Alfredo Guaraná em terceiro e Francisco Lameirão em quarto, depois de ultrapassar Tite Catapani que era o quinto.

Na volta seguinte, Nelson Piquet assumiu a liderança, enquanto Lameirão superou Guaraná, assumindo a terceira colocação.

A liderança de Piquet durou apenas até a 7ª volta, quando Chateaubriand retomou a ponta, começando a abrir vantagem, pois o carro de Piquet começou a perder rendimento, forçando o brasileiro a entrar nos boxes logo em seguida.

Na nona volta, Chateaubriand estava 12 segundos à frente de Lameirão, vindo a seguir Guaraná, Catapani, Moura Brito e Sérgio Benoni.

Na volta seguinte, Benoni ultrapassou Moura Brito, numa disputa paranaense, enquanto Guaraná ultrapassou Lameirão na 12ª volta. O carioca Maurício Chulam Neto que estreava um Polar, esteve sempre entre os últimos, pois o câmbio do seu carro havia travado na quarta marcha desde o início da bateria.

Chateaubriand venceu a bateria com 15,57s de vantagem para Alfredo Guaraná, com Lameirão em terceiro a 0,32s de Guaraná. O quarto foi Catapani, o quinto Benoni, o sexto Milton Amaral, o sétimo Pedro Muffato, o oitavo Norberto Jannuzzi, o nono Raffaele Rosito, e em décimo Marcos Troncon.

A segunda bateria, devido ao adiantado da hora, foi reduzida de 15 para 10 voltas, com 28 carros na largada, e novamente Chateaubriand levou seu Kaimann para a liderança, enquanto Tite Catapani que havia largado muito bem, com seu Avallone equipado por outro tipo de pneu em relação ao usado na primeira bateria, tentou na curva do Laço ultrapassar Alfredo Guaraná, mas acabou rodando e caindo para a décima posição.

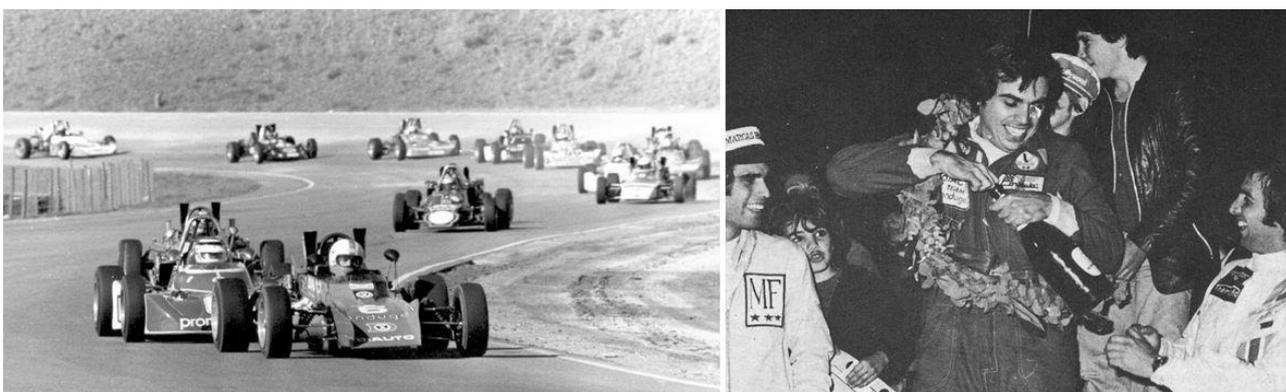
Na segunda volta, Newton Pereira, Janjão Freire, Márcio Tidemann, Vincenzo Jaconelli e Júlio Caio se chocaram na curva 1, provocando a entrada do "Safety Car".

Quando o "Safety Car" saiu da pista na sexta volta, Lameirão estava em sexto lugar com Catapani em sétimo, enquanto Nelson Piquet, que havia perdido quatro voltas na primeira bateria e, com isso não tinha nenhuma chance de uma boa classificação, começou a andar forte, conseguindo estabelecer a melhor volta da prova com 1m10s68, chegando a ameaçar a liderança de Chateaubriand.

Como a segunda bateria teve mais da sua metade comandada pelo "Safety Car", a média horária foi baixa, com Chateaubriand vencer com 0,51s de vantagem para Nelson Piquet. O terceiro foi Guaraná, seguido por Amândio Ferreira, Francisco Lameirão, Tite Catapani, Sérgio Benoni, Norberto Jannuzzi, Fausto Dabbur, Raffaele Rosito, e os demais.

Pela soma de tempos, Chateaubriand ficou em primeiro, Guaraná em segundo, Lameirão em terceiro, Catapani em quarto, Benoni em quinto, e Jannuzzi em sexto.

Após a segunda etapa do Campeonato, as posições eram: 1º) Francisco Lameirão, 13 pontos; 2º) José Chateaubriand, 9 pontos; 3º) Alfredo Guaraná e Eduardo Celidônio, 6 pontos; 5º) Mário Pati, 4 pontos; 6º) Tite Catapani, Jan Balder e Sérgio Benoni, 3 pontos; 9º) Milton Amaral, 2 pontos; e 10º) Norberto Jannuzzi, q1 ponto.



*6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann nº 6), que venceu a prova, perseguido por Nelson Piquet (Polar nº 12)
Pódio com Alfredo Guaraná, José Pedro Chateaubriand e Francisco Lameirão*

SPORT DIVISÃO 4

Nessa prova houve total desrespeito pela categoria, ao patrocinador e aos pilotos, como também ao público, com os comissários desportivos preocupados apenas com a Fórmula Super Vê, não havendo divulgação da categoria para a imprensa, e sendo cancelada a segunda bateria.

Apenas 9 carros fizeram a classificação, com Luiz Pereira Bueno colocando o Berta-Ford na pole-position, com o tempo de 1m06s77, com o Avallone Chrysler de Pedro Muffato ficando em segundo com 1m12s90, Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW) em terceiro com 1m16s53 e, em quarto Newton Pereira (Heve P6 VW) com 1m20s32.

Iniciada a corrida, o paranaense Valdir Favarin (Manta Chrysler) queimou a largada, mas os comissários desportivos não se importaram. Depois de um instante de indecisão, Pedro Muffato, Maurício Chulam, Elton Rohnelt, Luiz Pereira Bueno, Bica Votnamis e Newton Pereira o seguiram.

Na metade do circuito, Luiz Pereira Bueno, que era o favorito, entrou na curva do Laço lentamente, com um pneu furado, se dirigindo em marcha reduzida até os boxes.

Pedro Muffato não chegou a completar a primeira volta, com o motor do seu Avallone quebrado, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Favarin; 2º Chulam; 3º Rohnelt; 4º Newton; 5º Votnamis; 6º Turcatel; 7º Mogames; e 8º Bueno.

Enquanto isso, Maurício Chulam se aproximou de Favarin e o ultrapassou na 3ª volta, com Luiz Perera Bueno retornando à prova.

Chulam logo se livrou do paranaense, ficando em primeiro na classificação geral e na classe "A", enquanto Favarin era segundo geral e primeiro na classe "B".

Luiz Pereira Bueno, pilotava tirando tudo do seu Berta para recuperar o atraso, chegando a registrar a melhor volta com o tempo de 1m06s5, recorde de Tarumã para carros nacionais, chegando perto da marca estabelecida por ele mesmo para carros importados, com um Porsche 908/2, de 1m05s9.

Na quarta volta, Chulam mantinha a liderança, com Favarin em segundo, Newton Pereira em terceiro, Elton Rohnelt em quarto, Ricardo Mogames em quinto, Bica Votnamis em sexto, Mauro Turcatel em sétimo e Luiz Pereira Bueno em oitavo, com uma volta de desvantagem.

Na sétima volta, Bica Votnamis rodou depois que o motor Chevrolet do seu protótipo explodiu, enquanto Bueno recuperou a volta perdida, para receber a bandeirada de chegada em terceiro lugar.

Maurício Chulam Neto completou as quinze voltas em 19m57s38, média de 136,016 km/h, com Valdir Favarin em segundo com o tempo de 20m19s69, e Luiz Pereira Bueno com 20m30s53 que, caso houvesse mais uma volta, ultrapassaria Favarin. O quarto foi Newton Pereira (20m12s69). Elton Rohnelt foi o quarto com 14 voltas, o quinto Mauro Turcatel com 13 voltas, e Ricardo Mogames em sexto com 12 voltas.

Depois dessa prova, a classificação do Campeonato passou a ser a seguinte: Classe "A" – 1º) Maurício Chulam Neto – 40 pontos; 2º) Jan Balder e Newton Pereira – 15 pontos; 4º) Fausto Berti e Mauro Turcatel – 12 pontos; 6º) Ricardo Mogames – 10 pontos. Classe "B" – 1º) Luiz Pereira Bueno e Valdir Favarin – 35 pontos; 3º) Elton Rohnelt – 12 pontos.

Ver RESULTADOS 1975/52



77 - Maurício Chulam Neto (Heve PC6 CW) e 8 - Valdir Favarin (Manta Chrysler)

56 – II GP DE MUGELLO – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 (13/07/1975)

Antônio Castro Prado estava inscrito para participar da 9ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, o II GP de Mugello, disputado no autódromo italiano em 13 de julho, mas acabou não largando.

A prova teve a participação de 27 carros, sendo dividida em duas baterias com 25 voltas cada uma e com o resultado sendo apurado pela soma dos tempos das duas.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com o italiano Duílio Truffo (Osella FA2 BMW), com o tempo de 1m48s31, ficando em segundo Maurizio Flammini (March 742 BMW) com 1m48s63. A segunda fila foi composta por Patrick Tambay e pelo líder do campeonato Jacques Laffite, com o grid de largada ficando assim formado:

3 Maurizio Flammini March 742 BMW – 1m48s83

9 Duílio Truffo Osella FA2 BMW – 1m48s31
--

19 Jacques Laffite Martini Mk16 BMW – 1m48s95	22 Patrick Tambay 1m48s92
6 Giancarlo Martini March 752 BMW – 1m49s33	23 Michel Leclere March 752 BMW – 1m49s21
7 Vittorio Brambilla March 752 BMW – 1m49s72	29 Hans Binder March 752 BMW 0 1m49s55
1 Gabriele Serblin March 752 BMW – 1m49s80	26 Brian Henton March 752 BMW – 1m49s78
11 Alessandro Pesenti-Rossi March 742 BMW – 1m50s20	2 Alberto Colombo March 752 BMW – 1m49s85
41 Bernard De Dryver March 752 BMW – 1m50s78	21 Jean-Pierre Jabouille Elf 2J BMW – 1m50s60
25 Loris Kessell March 752 BMW – 1m51s26	39 Claude Bourgoignie March 752 BMW – 1m51s17
18 Bruno Pescia March 752 BMW – 1m51s78	37 Harald Ertl Chevron B29 BMW – 1m51s44
5 Lamberto Leoni March 752 BMW – 1m51s88	4 Gianfranco Trombetti March 742 BMW – m51s83
15 Carlo Giorgio March 742 Ford – 1m52s57	14 Cosimo Turizio March 742 BMW – 1m52s01
35 Christian Ethuin Chevron B29 Simca – 1m53s00	24 Jo Vonlanthen March 752 BMW – 1m52s96 (*)
8 Sandro Cinotti March 752 BMW – 1m53s46 (*)	34 Xavier Lapeyre Chevron B29 Simca – 1m53s37
28 Roland Binder March 732 BMW – 1m53s53	33 Hans Walther March 742 BMW – 1m53s52
31 Max Bonnin March 752 Ford – 1m53s79	32 Markus Hotz March 732 BMW – 1m53s57 (*)
28 Willi Deutsch March 752 BMW – 1m53s90	

Na primeira bateria, Tambay largou na frente e se manteve nessa posição até a 7ª volta, quando foi superado por Flammini que a manteve até o final. Laffite abandonou depois de 8 voltas devido a um problema de ignição (velas) e a bateria ficou marcada pelo múltiplo acidente ocorrido 14ª volta, quando o motor de Brambilla, encharcou a pista de óleo, provocando o abandono de Jabouille, Bourgoignie e Kessel, e na volta seguinte de Michel Leclere. Tambay que corria em segundo abandonou depois de 19 voltas, com o motor quebrado. Flammini venceu, seguido por Pesenti-Rossi, Hans Binder, Gianfranco, Pescia e De Dryver. Sem seus principais adversário, Flammini não teve dificuldade de liderar a segunda bateria de ponta a ponta, com Truffo terminando em segundo, se classificando a seguir: Pesenti-Rossi, Brambilla, Gianfranco, e Giorgio. Pela soma de tempos, Flammini ficou em primeiro, Pesenti-Rossi em segundo, Gianfranco em terceiro, Carlo Giorgio em quarto, Truffo em quinto, e De Dryver em sexto.

Ver RESULTADOS 1975/53

57 – 9ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – CADWELL PARK (13/07/1975)

A nona etapa do BP Super Visco British F3 Championship foi disputada no dia 13 de julho, no Circuito de Cadwell Park, com a participação dos brasileiros Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com Danny Sullivan, com o tempo de 1m28s8, com Alex Dias Ribeiro ficando com a segunda posição com o mesmo tempo de Sullivan. O terceiro foi Ingo Hoffmann (1m29s0), o quarto Chris Barnett (1m29s0), o quinto Patrick Neves (1m29s2), e sexto Dick Parsons (1m29s8). Na largada, Danny Sullivan tomou a ponta, enquanto Alex Dias Ribeiro titubeou e se atrasou, mas logo ocupava a segunda colocação.

O líder do campeonato, Gunnar Nilsson, não marcou tempo na prova de classificação depois que tinha batido nos treinos e participou da prova tocando forte e acabou capotando na quinta volta, com o seu carro ficando virado e não apareceu nenhum fiscal para ajuda-lo, com o piloto ficando naquela posição durante três voltas até conseguir sair sozinho e, depois da corrida, Nilsson teve uma crise nervosa sendo levado a um hospital. Outro acidente que poderia ter tido consequências graves ocorreu com o belga Patrick Neve que na curva do Lago perdeu o controle do seu carro quase caindo dentro do lago. Nessa mesma volta, se acidentou Chris Barnett.

Danny Sullivan liderou a prova de ponta a ponta, recebendo a bandeirada de chegada 10,6 segundos à frente de Alex Dias Ribeiro, que lutou muito com Dick Parsons, terminando a corrida com 0,4 segundos de distância entre eles, com Parsons fazendo a volta mais rápida com 1m28s8. Ingo Hoffman ficou em quarto, Peter Clarke em quinto, e Ken Silverstone em sexto.

Ver RESULTADOS 1975/54

58 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE FÓRMULA SUPER VÊ E TURISMO D1 (13/07/1975)

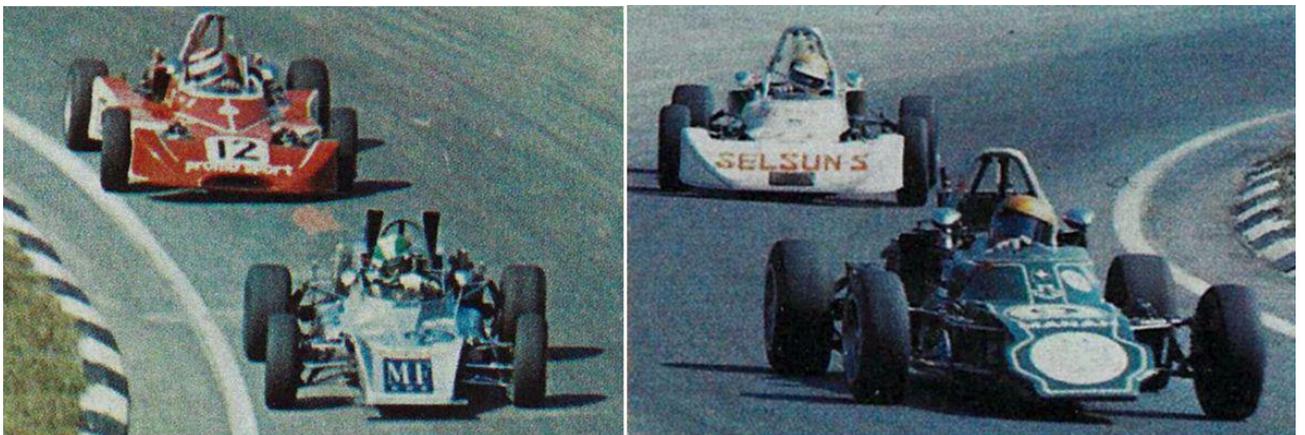
Uma semana depois da segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Super Vê, foi disputado em Interlagos, a quarta etapa do Campeonato Paulista da categoria, num programa composto com a quarta etapa do Paulista de Turismo Divisão 1, e a primeira etapa da Fórmula VW 1300. Além dessas provas, foram disputadas uma prova de Turismo Divisão 1 para Estreantes e Novatos e uma prova destinada às mulheres.

A primeira prova do programa DE Estreantes e Novatos, foi vencida por Valdemir Carvalho, pilotando um Passat, depois de travar uma luta acirrada por João Franco Guimarães e Paulo César Tommasi.

Em seguida foi disputada a primeira bateria de Fórmula Super Vê que foi disputada em três baterias com 6 voltas cada uma, intercaladas pela Turismo Divisão 1 e Fórmula VW 1300.

Fórmula Super Vê

Vamos tratar inicialmente da Fórmula Super Vê, que teve como participantes, nada menos que 33 pilotos, quase todos participantes da etapa do Campeonato Brasileiro disputado em Tarumã.



29 - Alfredo Guaraná (Kaimann) e 12 - Nelson Piquet (Polar) - 2 - Mário Pati Jr. (Polar) e 54 - Amândio Ferreira (Polar)

A grande novidade foi a liberação da gasolina verde, e com isso, os tempos em Interlagos começaram a melhorar e a barreira dos três minutos acabou sendo batida por dois pilotos dos mais rápidos do país.

Nelson Piquet, da Equipe Promo-Sport ficou com a pole-position com o tempo de 2m59s0, com Guaraná, da equipe Marcas Famosas, ficando em segundo com 2m59s5. José Pedro Chateaubriand, cujo desempenho melhorou muito depois da chegada de Roger Resny, ficou com a terceira posição (3m02s02), Lameirão

(3m03s7), foi o quarto, vindo a seguir Marivaldo Fernandes, Fausto Dabbur, Ricardo Di Loreto, Tite Catapani, Mário Pati, Marcos Troncon, e os demais.

Com 50 minutos de atraso, foi finalmente iniciada a primeira bateria da Fórmula Super Vê, com Guaraná tomando a liderança, seguido de perto por Nelson Piquet, Marivaldo Fernandes, José Chateaubriand, Tite Catapani e Fausto Dabbur, com os carros passando pela cronometragem nessa ordem na primeira volta.

Na segunda volta, os quatro primeiros eram os mesmos, com Celidônio subindo de sétimo para quinto ultrapassando Dabbur e Catapani.

Na terceira volta, vazou o óleo do cárter do carro de Piquet e a pista ficou escorregadia, com Catapani rodando duas vezes e caindo para a 23ª posição.

Ao completarem a terceira volta, Guaraná era o líder, seguido por Chateaubriand, Marivaldo, Dabbur, Celidônio, Lameirão, Pati, Amândio, Rosito e Muffato.

Os quatro primeiros seguiram nessa ordem até o final da bateria, tendo na última volta a subida de Lameirão que ultrapassou Celidônio, para ficar em quinto. A volta mais rápida foi registrada por Nelson Piquet, na segunda, com 3m01s2. Dos 33 carros que largaram, 25 chegaram à bandeirada final, com Alfredo Guaraná em primeiro (18m36s1), Chateaubriand em segundo (18m47s0), Marivaldo em terceiro (18m51s5), Lameirão em quarto (18m54s4), Dabbur em quinto (18m54s5), e Celidônio em sexto (18m54s9).

Para a segunda bateria largaram apenas 27 carros, e na primeira passagem pela curva da Ferradura quem liderava era Guaraná, com Marivaldo em segundo, Chateaubriand em terceiro, Celidônio em quarto, Lameirão em quinto, Dabbur em sexto, Amândio em sétimo, e Pati em oitavo, e na passagem pela cronometragem, Pati tinha ultrapassado Amândio, assumindo a sétima colocação.

Ao passarem pela Ferradura na segunda volta, Guaraná ainda era o líder, mas com Chateaubriand em segundo e Marivaldo em terceiro. Celidônio se mantinha em quarto, apertado por Lameirão, Dabbur, Pati, Amândio, Troncon e Moura Brito.

Nessa volta, o carro de Guaraná começou a soltar óleo na pista e, vendo isso, Lameirão decidiu mudar sua trajetória na subida do Lago para não passar sobre o óleo, mas o carro de Celidônio também estava largando óleo e tinha feito a trajetória por fora do trilho para não prejudicar os demais e, quando Lameirão viu era tarde e ele acabou rodando e batendo no guard-rail, ficando com a lateral esquerda do seu carro completamente destruída.

Com a perda de óleo, o rendimento de Guaraná caiu e ele foi ultrapassado por Chateaubriand que completou a volta na liderança, com Guaraná ainda em segundo, Marivaldo em terceiro e a seguir: Dabbur, Pati, Amândio, Troncon, Catapani, Moura Brito e Jannuzzi.

Guaraná foi caindo de posição e na terceira volta era apenas o 21º, com Chateaubriand liderando com Marivaldo em segundo, Dabbur em terceiro, Amândio em quarto, Pati em quinto, Catapani em sexto, Brito em sétimo, e Jannuzzi em oitavo.



6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) e 93 - Fausto Dabbur (Polar)

Na quarta volta o motor de Marivaldo quebrou e ele teve que abandonar e, assim, Chateaubriand ficou tranquilo na frente, ficando a disputa mais acirrada entre Dabbur, Pati e Amândio, com a bateria chegando ao seu final com Chateaubriand em primeiro (19m09s5), Dabbur em segundo (19m20s1), Pati em terceiro (19m20s2), Amândio em quarto (19m21s6), Troncon em quinto (19m29s9), e Catapani em sexto (19m36s0). Para a terceira bateria largaram 23 carros e o “show” ficou por conta de Nelson Piquet, que teve o motor do seu carro recuperado no intervalo entre as baterias, e partindo na última posição, já passou pela curva da Ferradura na 12ª colocação, com Chateaubriand em primeiro tendo Dabbur na sua cola e a seguir: Catapani, Pati, Amândio, Balder, Júlio Caio, Marivaldo, Troncon, Guaraná, Rosito, e Piquet.

No final da primeira volta, Chateaubriand ficou sem embreagem e foi superado por Dabbur, mas na segunda volta, recuperou a liderança, com Dabbur em segundo, Guaraná em terceiro, Pati em quarto, Balder em quinto e Piquet em sexto.

Mais uma volta e Piquet assumiu a terceira posição, para na quarta volta assumir a liderança sem que Chateaubriand pudesse lutar pela posição, até mesmo porque Piquet não tinha chance de vitória e ele, sem embreagem, decidiu tentar manter a segunda posição que lhe garantiria a vitória pela soma de tempo das três baterias.

Assim como na bateria anterior, Marivaldo teve que abandonar com problemas de motor, enquanto Catapani teve que se dirigir aos boxes com o motor do carro desligado, pensando que estava sem gasolina, mas o que tinha ocorrido foi que ele desligou, sem notar, o motor quando estava em terceiro. Retornou em 18º para terminar em 16º.

Piquet venceu com o tempo de 18m39s5, com Chateaubriand em segundo (18m41s5), Pati em terceiro (18m44s4), Dabbur em quarto (18m45s8), Troncon em quinto (18m57s2), e Júlio Caio em sexto (18m58s4). Pela soma de tempos das três baterias, Chateaubriand ficou em primeiro, Dabbur em segundo, Pati em terceiro, Amândio em quarto, Troncon em quinto, e Júlio Caio em sexto.

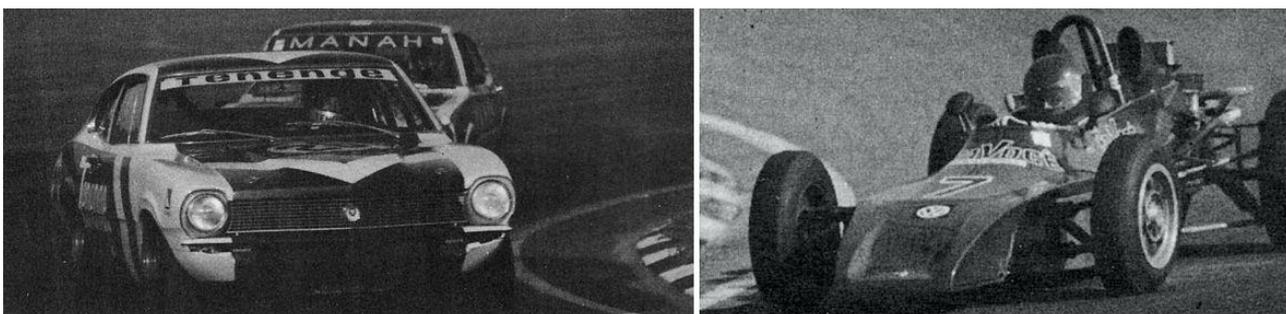
As colocações do Campeonato ficaram assim: 1º) Francisco Lameirão (18 pontos); 2º) José Pedro Chateaubriand (12); 3º) Fausto Dabbur (10); 4º) Marivaldo Fernandes (9); 5º) Mário Pati Jr. (8); 6º) Júlio Caio Marques (7); 7º) Eduardo Celidônio, Luiz Teleco Veiga, e Amândio Ferreira (6); 10º) Alfredo Guaraná (4); 11º) Jan Balder (3); 12º) Nelson Piquet, Marcos Troncon, Ricardo Di Loreto e Luiz Moura Brito (2); 16º) Norman Casari, Tite Catapani e Ricardo Achcar (1).

Turismo Divisão 1

Entre a primeira e segunda baterias da Fórmula Super Vê, foi disputada a quarta etapa do Campeonato de Turismo Divisão 1 acima de 3.001 cc, que teve a participação de 23 carros.

Sem a participação da equipe de Luiz Antônio Greco, despontavam como favoritos os Maverick de Jayme Silva, Marinho Amaral, Artur Bragantini e Camillo Christófar Jr., sendo que Camillo ficou fora da corrida na primeira volta.

Com Jayme, Marinho e Bragantini lutando pela liderança, o terceiro ficou fora da prova na quinta volta, com Jayme se distanciando para vencer as 6 voltas no tempo de 23m08s7. Marinho Amaral ficou em segundo com 23m32s2, Roberto Dal Pont em terceiro, Marcelo Tidemann em quarto, Roberto Sávio em quinto, sendo o primeiro entre os Opala, Reinaldo Campello em sexto, Raphael Cipolla Neto, que retornava ao automobilismo em sétimo, Ricardo Lilla em oitavo, Marcelo Falcão em nono, e José Coelho Romano em décimo.



26 - Jayme Silva (Ford Maverick) vencedor da Divisão 3 e 7 - Cleber Mansur (Heve) vencedor da Fórmula VW 1300

Fórmula VW-1300

Entre a segunda e a terceira baterias da Super Vê, foi disputada a primeira etapa do campeonato paulista de Fórmula Vê, nessa nova versão, com motores de 1.300 cc, enquanto no período de 1967 a 1969, foi disputada no Brasil com motores de 1.200 cc.

E a categoria foi revigorada pela Volkswagen, que tinha lançado em 1974 a Super Vê, com a Vê sendo destinada a pilotos estreados e novatos, criando um sistema de premiação para atrair os pilotos.

Para essa primeira prova, estavam inscritos 18 pilotos, mas apenas 16 se apresentaram para a largada, com a prova sendo disputada em 6 voltas.

Na prova de classificação, Mário Ferraris Neto ficou com a pole-position, tendo ao seu lado Cleber Mansur.

Na corrida, Mansur logo se destacou em primeiro, liderando de ponta a ponta, sempre seguido por Ferraris que terminou 14 segundos atrás do vencedor. O terceiro foi Roberto Cox, o quarto Victor Dokukowski, o quinto Fernando Jorge, e o sexto Paulo Babka.

Depois da terceira bateria da Fórmula Super Vê, foi disputada uma prova destinada apenas a mulheres, que foi vencida por Úrsula Scheiwzer com um Chevette.

Ver RESULTADOS 1975/55

59 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART (13/07/1975)

Nos dias 12 e 13 de julho foi disputado no Kartódromo de Rolândia, no Paraná, o Campeonato Brasileiro de Kart, com os seguintes resultados:

POC-100 cc: (29 participantes) – 1º Zeca Giaffone - Mini SS Parilla (2 pontos perdidos); 2º Carol Figueiredo – Mini SS Parilla (3); 3º Toninho da Matta – Mini SS Parilla (8); 4º Walter Travaglini – Sulam Komet (12); 5º Ciro Aliperti – Cox Komet (13); 6º Manfredo Holschauer – Mini SS Parilla, Jorge de Freitas e Renê Lotfi – Mini SS Komet (18); 9º Afrânio Ferreira Jr. – Mini SS Parilla (20); 10º José Caliente Neto – Mini SS Parilla (21); 11º Chico Serra – Mini SS Parilla (23); 12º Antônio Lopes – Mini SS Komet, Sidney Franchello e Cláudio Barbosa – Cox Parilla (25); 15º Paulo César Salles – Mini SS Komet e Paulo Kovanski – Mini SS Parilla (26); 17º Rubens Kovanski; 18º Rodrigo Castro; 19º Gerson Rosa; 20º Antônio Hermann; 21º Cláudio Albertoti; 22º Ricardo Ortega; 23º Luiz Carlos Motta. Não terminaram: Ernest Perenyi; Jorge Oswaldo Dias; Abrahm Akierstan; Nicanor Antônio Ramos; Carlos Marangoni e Sérgio Slaviero, e Michel Perenyi foi desclassificado por atitude antidesportiva.

PC-100 cc: (26 participantes) – 1º Dárcio dos Santos – Mini SS Parilla (0 pontos perdidos); 2º Valter Forestieri – Mini SS Parilla (5); 3º John Herbert Jr. – Cox Parilla e Walter Moreira Salles – Mini SS Parilla (8); 5º Márcio Freire – Cox Parilla (13); 6º Juarez Ribeiro – Cox Komet (13); 7º Ricardo Mendes – Mini SS Parilla (16); 8º Andreas Mattheus – Mini SS Parilla e Maurizio Sala – Sulam Parilla (19); 10º Celso Uliano – Cox Parilla (27).

PC-125 cc: (30 participantes) – 1º Maurizio Sala – Sulam Riomar (2 pontos perdidos); 2º Dárcio dos Santos – Mini SS Riomar (3); 3º Caio de Souza – Mini SS Riomar (6); 4º Pablo Conte – Mini SS Riomar (10); 5º Paulo Fioravante – Mini SS Riomar (11); 6º Guto Negrão – Mini SS Riomar; 7º Roberto Lucoper – Mini SS Riomar (16); 8º Roberto Palenga – Cox Riomar (19); 9º Luiz Borghesi – Mini SS Riomar (20); 10º Fernando Dias Ribeiro - Mini SS Riomar (22).

Júnior/4ª Menor 125 cc: (17 participantes) - 1º Mário Covas Neto – Sulam Riomar (2 pontos perdidos); 2º Ayrton Senna – Mini SS Riomar (2); 3º Mário Sérgio Carvalho – Mini SS Riomar (6); 4º Odilon Sandoli Jr. – Mini SS Riomar (8); 5º João Bergamini – Sulam Riomar (10); 6º Cláudio dos Santos – Mini SS Riomar (14); 7º Nelson Freire – Mini SS Parilla (15); 8º Tazio Borghesi – Mini SS Riomar (16); 9º Dante Rinotti Fº - Mini SS Riomar (19); 10º Márcio Magdalena – Mini SS Riomar (20).



60 – XXVIII GP DA INGLATERRA – 10ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1 - SILVERSTONE (19/07/1975)

Para a 10ª Etapa do Campeonato Mundial de F-1, a XXVIII edição do GP da Inglaterra, retornou a Silverstone, no 25º aniversário da Fórmula 1, se completando um quarto de século desde que Giuseppe Farina venceu a primeira corrida da categoria.

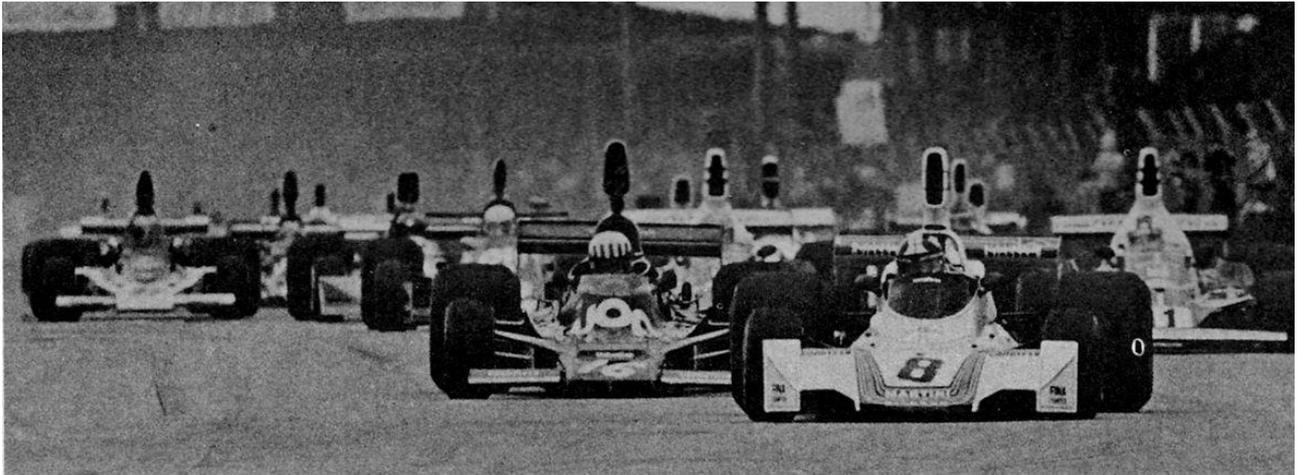
Para essa prova, Silverstone foi modificado após o terrível acidente da corrida de 1973, com a curva Woodcote sendo transformada em uma chicane na tentativa de se evitar novas derrapagens. Além disso, foram colocados pequenos postes de PVC conectados por telas de arame ao longo das bordas da pista por motivos de segurança, visando diminuir a velocidade dos carros quando, porventura, saíssem do traçado.

Niki Lauda estava a caminho de conquistar o título mundial depois de vencer quatro e terminar em segundo em uma nas últimas cinco corridas, com seus principais rivais, Carlos Reutemann e Emerson Fittipaldi precisando vencer para manter alguma chance de alcançá-lo.

Como esperado, Jacky Ickx tinha deixado a equipe Lotus para se dedicar às corridas de Endurance e, já de olho na temporada de 1976, Colin Chapman inscreveu três carros para essa etapa, para serem pilotados por Ronnie Peterson e dois novatos, Jim Crawford e Brian Henton, com este recebendo a versão "F" do Lotus 72, com suspensão modificada para tentar resolver a crônica tendência de saída de frente.

A equipe March também inscreveu três carros, com o apoio financeiro da Lavazza e, assim, Hans Joachim Stuck se juntou a Vittorio Brambilla e Lella Lombardi nos 751.

Decepcionado com o fraco desempenho do seu PC-01, Roger Penske decidiu comprar um March 751 de Max Mosley, entregando o carro a Mark Donohue que ficou mais satisfeito com ele, quando comparado ao anterior.



Largada da prova com 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford) e 16 - Tom Pryce (Shadow DN5 Ford) à frente

Pela primeira vez na temporada, John Surtees inscreveu um segundo TS16, com Dave Morgan fazendo companhia a John Watson, com apoio financeiro da National Organs.

A Ensign também inscreveu dois carros para seus pilotos holandeses, ficando Roelof Wunderink com o N175 e Gijs Van Lennep com o N174, mas o segundo acabou não participando da prova.

Na Williams, Ian Ashley foi convocado para formar parceria com Jacques Laffite, mas acabou não participando por falta de motores Cosworth disponíveis.

A equipe japonesa Maki novamente estava presente, com Hiroshi Fushida ao volante, assim como John Nicholson com seu Lyncar.

Louis Stanley anunciou que a BRM não participaria das duas próximas corridas, dando tempo à equipe para desenvolver seu novo motor V12.

Por sua vez, o Lorde Hesketh apresentou seu novo carro, o 308C que não tinha a entrada de ar em formato de chaminé, se enquadrando no nove regulamento para 1976, mas esse carro ainda não participou dessa prova, ficando o único Hesketh, o modelo 308B a ser pilotado por James Hunt.

Nos treinos de sexta-feira, José Carlos Pace estabeleceu a volta mais rápida na primeira sessão, ficando à frente de Brambilla e Lauda, mas no sábado o jovem Tom Pryce, com sua Shadow, ficou com a pole-position, quatorze centésimos de segundo à frente de Pace. A Ferrari ficou com a segunda fila, com Lauda e Regazzoni, cabendo a Brambilla a quinta posição, à frente de Jody Scheckter. Na quarta fila estavam os dois principais rivais de Lauda na luta pelo campeonato: Emerson Fittipaldi e Carlos Reutemann, com Hunt, que havia barbarizado nas últimas corridas, ficando apenas na nona posição, vindo a seguir: Mass, Jarier, Andretti, Depailler, Donohue, e os demais, cabendo a Nicholson a última posição no grid, não se classificando Wunderink e Fushida.

O grid de largada ficou assim formado:

8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m19s50	16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m19s36
11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m19s55	11 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m19s54

3 Jody Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m91s81	9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m19s63
7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m20s04	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m19s91
2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m20s18	24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 1m20s14
27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 1m20s36	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 1m20s33
10 Hans-Joachim Stuck March 751 Ford – 1m20s46	23 Tony Brise Hill GH1 Ford – 1m20s41
5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m20s58	28 Mark Donohue March 751 Ford – 1m20s50
18 John Watson Surtees TS16/4 Ford – 1m20s83	4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m20s60
22 Alan Jones Hill GH1 Ford – 1m21s19	21 Jacques Laffite Williams FW04 Ford – 1m21s01
29 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m21s60	15 Brian Henton Lotus 72F Ford – 1m21s36
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti FD03 Ford – 1m21s67	19 Dave Morgan Surtees TS16/4 Ford – 1m21s65
32 John Nicholson Lyncar 006 Ford – 1m22s86	6 Jim Crawford Lotus 72 ^E Ford – 1m21s86

Não classificados:

31 – Roelof Wunderink (Ensign N175 Ford) – 1m25s02

35 – Hiroshi Fushida (Maki F101 Ford) – 1m26s61

Antes do início da corrida, Graham Hill deu umas voltas num carro de Fórmula 1 de sua fabricação, fazendo sua despedida diante da torcida inglesa. Hill participou de 175 Grandes Prêmios, venceu quatorze, incluindo cinco em Mônaco, e conquistou dois títulos mundiais de pilotos, as 24 Horas de Le Mans e as 500 Milhas de Indianápolis.



4 - Patrick Depailler (Tyrrell 007 Ford) - 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford)

O dia amanheceu nublado, com previsão de chuva e Tom Pryce estava sob pressão depois de conquistar a pole-position pela primeira vez, e com a vitória conquistada em Brands Hatch numa corrida extra campeonato, tinha a oportunidade de adicionar Silverstone à sua lista de conquistas.

Essa foi a primeira vez que a largada foi dada por luzes e não mais pelo aceno da bandeira nacional e imediatamente, José Carlos Pace assumiu a liderança à frente de Pryce, que era seguido por Regazzoni, Lauda, Scheckter, Hunt, Brambilla, Andretti e Emerson Fittipaldi.

Na curva Becketts, Hunt ultrapassou Scheckter, enquanto Regazzoni atacou Pryce na Stowe, mas o galês fechou a porta, com Lauda aproveitando para atacar seu companheiro na Club, mas sem sucesso, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Pace; 2º) Pryce; 3º) Regazzoni; 4º) Lauda; 5º) Hunt; 6º) Scheckter; 7º) Andretti; 8º) Emerson; 9º) Brambilla; 10º) Reutemann; 11º) Brise; 12º) Depailler; 13º) Mass; 14º) Jarier; 15º) Stuck; 16º) Peterson; 17º) Jones; 18º) Donohue; 19º) Henton; 20º) Watson; 21º) Laffite; 22º) W. Fittipaldi; 23º) Morgan; 24º) Crawford; 25º) Nicholson; 26º) Lombardi.

Na segunda volta, enquanto Pryce ameaçava Pace, Scheckter atacou Hunt por dentro na Copse e assumiu a quinta posição, ao mesmo tempo em que Reutemann e Brise ultrapassaram Brambilla, e Laffite estava nos boxes reparando a caixa de câmbio.

Na terceira volta, Brise ultrapassou Reutemann e Mass a Brambilla, com Lombardi parando novamente nos boxes, mas retornando em seguida.

Na quarta volta, Pace não conseguia ampliar sua vantagem na liderança, correndo com Pryce, Regazzoni e Lauda muito próximos, com Reutemann sofrendo com a dirigibilidade do seu carro, sendo ultrapassado por Mass.



11 - Clay Regazzoni (Ferrari 312T) perseguido por: 12 - Niki Lauda (Ferrari 312T), 3 - Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford), 27 - Mário Andretti (Parnelli VPJ4 Ford), 1 - Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford) e os demais.

Na volta seguinte, o motor do carro de Reutemann parou de funcionar e o argentino teve que abandonar pela primeira vez na temporada e, com isso, se afastou ainda mais do título mundial, e Laffite abandonou devido a problemas na caixa de câmbio.

Na sexta volta Brise ultrapassou Andretti e Peterson ficou em marcha lenta devido a um problema de motor, retornando aos boxes onde abandonou.

Pace, Pryce e Regazzoni continuavam correndo agrupados em poucas dezenas de metros.

Emerson Fittipaldi ultrapassou Hunt na nona volta e na seguinte Regazzoni ultrapassou Pryce na Stowe, com os carros completando a volta na seguinte ordem: 1º) Pace; 2º) Regazzoni; 3º) Pryce; 4º) Lauda; 5º) Scheckter; 6º) Emerson; 7º) Hunt; 8º) Brise; 9º) Mass; 10º) Andretti; 11º) Jarier; 12º) Depailler; 13º) Stuck; 14º) Brambilla; 15º) Jones; 16º) Donohue; 17º) Henton; 18º) Watson; 19º) W. Fittipaldi; 20º) Morgan; 21º) Crawford; 22º) Nicholson; 23º) Lombardi.

Na 11ª volta Pace estava um segundo à frente de Regazzoni, enquanto Pryce e Lauda estavam logo atrás do suíço, e Scheckter três atrás, Emerson cinco, com Hunt e Brise logo atrás,

Enquanto a luta pela liderança continuava acentuada, Brise sofreu um furo de pneu, que passou a perder pressão lentamente, sendo forçado a se dirigir aos boxes para verificação, com os mecânicos trocando o pneu o que lhe custou um tempo considerável e caindo para a penúltima colocação.

Na décima terceira volta, finalmente Regazzoni ultrapassou Pace na tomada da Stowe para assumir a liderança, e Andretti colidiu com Jarier. O francês continuou, mas o americano se dirigiu aos boxes para verificar seu carro.

Na 15ª volta, com no céu nublado, Regazzoni liderava com um segundo e meio de vantagem para Pace e, um pouco atrás, Pryce tentava segurar Lauda, enquanto Scheckter, Emerson e Hunt se aproximavam da dupla. O oitavo era Mass à frente de Jarier e Depailler. Andretti tinha retornado à prova ocupando a 21ª posição.

Na volta seguinte, Pryce se aproximou perigosamente de Pace, levando Lauda como companhia, enquanto Regazzoni registrou a volta mais rápida da corrida com 1m20s9.

Na volta 17 Pryce ultrapassou Pace que passou a ser ameaçado por Lauda.

Na 18ª volta a chuva começou a cair, com Pryce, Pace, Lauda e Scheckter correndo colados.

A chuva apertou na volta 19 e Regazzoni derrapou no Club, batendo de traseira numa barreira. Ele conseguiu reiniciar com uma asa danificada, com Pryce assumindo a liderança enquanto Scheckter ultrapassou Lauda.

Na 20ª volta, Pryce tinha aberto vantagem na liderança da corrida, com Scheckter ultrapassando Pace na Copse e assumindo a segunda posição, enquanto Regazzoni entrou nos boxes para trocar a asa traseira, com o suíço perdendo uma volta, e Lombardi abandonando devido a problemas de ignição, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º Pryce; 2º Scheckter; 3º Pace; 4º Lauda; 5º Emerson; 6º Hunt; 7º Mass; 8º Jarier; 9º Depailler; 10º Stuck; 11º Brambilla; 12º Donohue; 13º Jones; 14º Henton; 15º Watson; 16º W. Fittipaldi; 17º Crawford; 18º Morgan; 19º Andretti; 20º Nicholson; 21º Regazzoni; 22º Brise.



Dois flagrantes do acidente que provocou o encerramento da corrida

Na 21ª volta a chuva apertou ainda mais, enquanto Pryce liderava com 8 segundos de vantagem para Scheckter, com os carros reduzindo a velocidade, mas na Becketts, o galês aquaplanou, perdeu o controle do Shadow e bateu no guard-rail, abandonando a prova que passou a ter um novo líder: Jody Scheckter, que estava pouco à frente de Pace que era seguido por Lauda, Emerson, Hunt e Mass.

Na volta seguinte, Scheckter foi para os boxes colocar pneus de chuva, com Pace reassumindo a ponta seguido por Emerson e Hunt. Stuck e Morgan também pararam para trocar os pneus, com Regazzoni saindo dos boxes com pneus de chuva duas voltas atrasado. Pryce tinha permanecido dentro do seu carro por alguns momentos, tendo se ferido levemente no acidente.

Lauda parou nos boxes no final da volta 23 para colocar pneus de chuva, reiniciando em sétimo, à frente de Donohue e Scheckter, enquanto Jones, Henton e W. Fittipaldi também pararam para trocar pneus.

Na 24ª volta a chuva continuava, mas a pista ainda não estava toda molhada, com os líderes permanecendo com pneus slick, quanto Scheckter, já equipado com pneus de chuva, aproveitou para melhorar sua posição, subido para a quinta colocação depois de ultrapassar Donohue. Lauda precisou retornar aos boxes porque uma porca não tinha sido apertada corretamente e quando voltou à corrida tinha caído para a décima quarta posição, enquanto Jarier e Depailler pararam para colocar pneus de chuva em seus carros.

Na volta 25, Pace liderava com poucos metros de distância à frente de Emerson, Hunt e Mass, com Scheckter rapidamente alcançando esse quarteto, enquanto Jarier era o sexto após ultrapassar Donohue, com Brambilla, Depailler, Watson e Stuck vindo logo a seguir.

Na 27ª volta, muito rápido graças aos pneus de chuva, enquanto seus rivais se mantinham com pneus slick, Scheckter ultrapassou facilmente Mass, Hunt e Emerson e pouco depois também passou por Pace assumindo a liderança.

Na volta 29 Mass ultrapassou Hunt e Fittipaldi a Pace, mas Jarier retornou ao grupo dos pilotos que não haviam trocado os pneus, enquanto Crawford saiu da pista em Becketts, sendo obrigado a abandonar.

Na 30ª volta, Scheckter tentava escapar na frente, mas a chuva tinha parado e estava começando a ser formada uma trilha seca, quando Jarier ultrapassou Pace, em seguida Emerson, depois Mass e, finalmente Hunt com a volta sendo completada nessa ordem: 1º Scheckter; 2º Jarier; 3º Hunt; 4º Emerson; 5º Pace; 6º Mass; 7º Depailler; 8º Stuck; 9º Donohue; 10º Brambilla; 11º Jones; 12º Lauda; 13º Watson; 14º Henton; 15º Regazzoni; 16º Brise; 17º Andretti; 18º Nicholson; 19º W. Fittipaldi; 20º Morgan, com Depailler e Henton entrando nos boxes para recolocar pneus slick.

Na volta 33, o líder, Scheckter, parou nos boxes para trocar os pneus para slick, reiniciando a corrida em sexto, entre Mass e Donohue e, com isso, Jarier assumiu a ponta. Lauda e Regazzoni também pararam no boxe da Ferrari para trocar pneus, reiniciando em décimo terceiro e décimo sétimo, respectivamente. Stuck, Morgan e W. Fittipaldi também trocaram para pneus slick.

Na 34ª volta, Jarier estava quatro segundos à frente de Hunt e em seguida vinham Emerson, a 8 segundos, Pace a nove e Mass a quatorze. Scheckter era o sexto, vinte segundos atrás, à frente de Donohue, Brambilla, Jones e Stuck.

Na volta seguinte, com pista quase toda seca, Hunt rapidamente alcançou Jarier e o francês parou nos boxes no final da volta, para trocar pneus, deixando Hunt na liderança. Na Copse, Mass foi empurrado por W. Fittipaldi que estava saindo dos boxes danificando sua dianteira nos postes de PVC que marcavam a saída. Jarier reiniciou em quinto, à frente de Donohue, com Jones sendo o último a colocar pneus slick, na volta 36, com Mass parando para trocar o bico do carro, caindo para oitavo.

Na 38ª volta, Emerson era mais rápido que Hunt e rapidamente o alcançou, com Jarier sendo ultrapassado por Donohue e em seguida por Brambilla.

Com 40 voltas, Hunt liderava com vantagem de dois segundos sobre Emerson, com Pace distante quatro segundos, Scheckter a dez, com os carros na seguinte ordem: 1º) Hunt; 2º) Emerson; 3º) Pace; 4º) Scheckter; 5º) Donohue; 6º) Brambilla; 7º) Jarier; 8º) Mass; 9º) Stuck; 10º) Depailler; 11º) Lauda; 12º) Jones; 13º) Watson; 14º) Andretti; 15º) Henton; 16º) Brise; 17º) Regazzoni; 18º) Nicholson; 19º) Morgan; 20º) W. Fittipaldi.

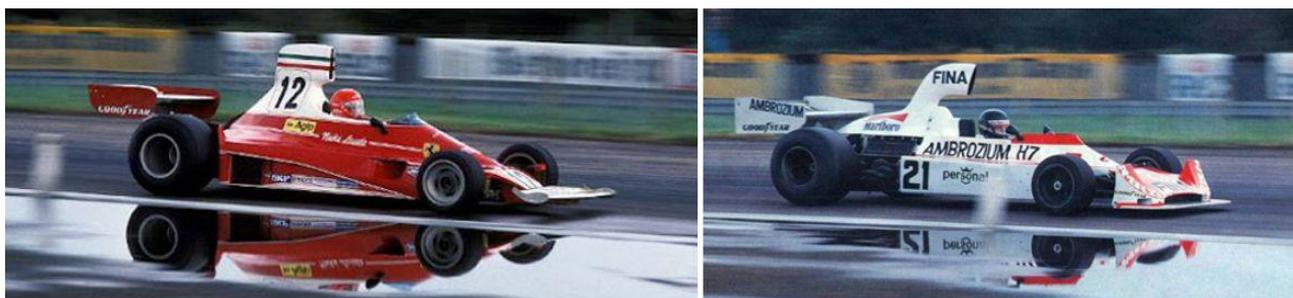
Na 42ª volta Emerson se aproximou de Hunt, cujo motor estava falhando, enquanto Pace estava dois segundos atrás do líder, parecendo que a corrida seria decidida entre esses três pilotos.

Na volta 43, Hunt e Emerson ultrapassaram Regazzoni que estava duas voltas atrasado, e na frente de Stowe, o brasileiro ultrapassou o piloto da Hesketh por dentro e assumiu a liderança, com Brambilla assumindo a quinta posição à frente de Donohue.

Pace foi atrapalhado por Regazzoni na volta 44 e não conseguiu grudar em Hunt, mas quando o suíço se afastou pouco antes de Stowe, Pace conseguiu ultrapassar Hunt.

Na 46ª volta Emerson estava dois segundos à frente de Pace, com Stuck saindo na pista na Club, deslizando na grama molhada e batendo nas barreiras de proteção, com o alemão abandonando, ao mesmo tempo em que Lauda recuperou a décima posição após ultrapassar Depailler.

Na volta 48, a diferença entre Emerson e Pace permanecia estável, com Hunt e Scheckter se aproximando rapidamente.



12 - Niki Lauda (Ferrari 312T) e 21 - Jacques Laffite (Williams FW3 Ford)

Na 50ª volta o céu escureceu novamente, com Emerson e Pace distanciados na liderança, com Hunt há oito segundos sendo ameaçado por Scheckter, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º) Emerson; 2º) Pace; 3º) Hunt; 4º) Scheckter; 5º) Brambilla; 6º) Donohue; 7º) Jarier; 8º) Mass; 9º) Lauda; 10º) Depailler; 11º) Jones; 12º) Watson; 13º) Andretti; 14º) Watson; 15º) Brise; 16º) Regazzoni; 17º) Henton; 18º) Nicholson; 19º) Morgan; 20º) W. Fittipaldi.

Na volta 52 Emerson estava 2,2 segundos à frente de Pace e dez de Hunt, que tentava segurar Scheckter.

Na 53ª volta Pace estava separado de Emerson pelos carros de Brise e Regazzoni, e Scheckter ultrapassou Hunt em Becketts.

Na volta 54 caiu uma violenta tempestade com as regiões de Becketts e Stowe sendo a mais afetadas.

Na 55ª volta, Emerson e companhia diminuíram a velocidade enquanto o vento empurrava as nuvens por todo o circuito, com o asfalto completamente molhado. Jarier rodou e bateu de traseira no guard-rail, com o piloto saindo do carro sem problemas, mas com o rosto ensanguentado por ter batido o rosto no volante, enquanto Donohue ultrapassou Brambilla.

Na 56ª volta, os carros estavam em baixa velocidade, com a área da Club completamente debaixo d'água e ele entrou nos boxes no final da volta, mas logo atrás, Brise saiu da pista na Club e bateu nas barreiras, com Pace e Scheckter fazendo o mesmo, logo seguidos pelos retardatários Nicholson, Henton e Morgan. Hunt foi o próximo e atingiu o Surtees de Morgan que ainda estava no carro, felizmente sem se ferir. Pouco depois W. Fittipaldi rodou e atingiu o Hesketh de Hunt, atingindo um comissário desportivo que estava no local.

Com Emerson, Brambilla e Jones nos boxes para colocar pneus de chuva, Lauda passou pelos boxes sem parar, pois seus mecânicos não estavam prontos, enquanto a pista era um caos, com visibilidade zero. Donohue saiu da pista em Stowe e acabou nas barreiras de proteção, enquanto Depailler bateu nos postes de PVC no ponto onde Watson tinha rodado. Em seguida, Mass bateu em uma cerca, com uma ambulância na Club tentando resgatar o comissário.

Emerson retornou dos boxes ainda na liderança, restando apenas seis carros na pista, quando a bandeira vermelha foi acionada interrompendo o Grande Prêmio que não foi reiniciado, com Emerson, Brambilla, Lauda, Jones, Andretti e Regazzoni parados no grid de largada.

Como determinava o regulamento, o resultado equivalia à volta anterior à bandeira vermelha e, com isso, Emerson Fittipaldi conquistou a sua 14ª vitória na categoria, com uma volta de vantagem para o segundo colocado. Pace foi classificado em segundo, com Scheckter em terceiro, Hunt em quarto, Donohue em quinto e Brambilla em sexto. A pontuação total foi concedida, pois mais de 75% da corrida tinha sido disputada.

Ao término da prova, a March entrou com um recurso junto ao BRDC alegando que Brambilla havia terminado em segundo na corrida, porque havia saído dos boxes atrás de Emerson, o que seria correto, caso o resultado da prova não fosse apurado pela volta anterior à bandeira vermelha.

Com o resultado, Emerson voltou a ter pretensões no campeonato, assumindo a segunda colocação, quatorze pontos atrás de Lauda, com Reutemann e Hunt empatados em terceiro, vinte e dois pontos atrás do austríaco e Pace um ponto atrás dos dois.

Na Copa dos Construtores, a Ferrari se mantinha na liderança com oito pontos à frente da Brabham, com a McLaren em terceiro distante 10,5 pontos.

Ver RESULTADOS 1975/56



Emerson Fittipaldi (McLaren M23 Ford nº 1) vencedor da prova

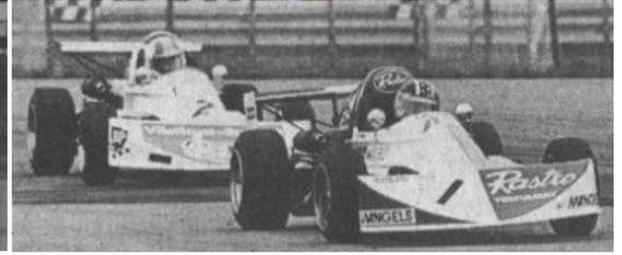
61 – 10ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – SILVERSTONE (19/07/1975)

Como preliminar do GP da Inglaterra, foi disputada no dia 19 de julho, em Silverstone, a 10ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship com a participação de 52 carros que depois da prova de classificação, ficaram reduzidos a 36 que disputaram baterias de classificação para a final da qual participaram 18 carros. O mais rápido nos treinos foi Alex Dias Ribeiro, com o tempo de 1m31s9, ficando o segundo tempo com seu companheiro de equipe Gunnar Nilsson com o mesmo tempo.

Para a bateria final, Alex era o pole-position, mas quem tomou a ponta ao ser baixada a bandeirada de largada foi Gunnar Nilsson, com Patrick Neve em segundo e Alex em terceiro, mas na sétima volta, Alex era o ponteiro, posição que manteve até a décima volta, para recuperá-la na volta seguinte, voltando a ser ultrapassado na penúltima volta e, na final, quando estava no vácuo de Nilsson, errou na curva Abbey rodando e ficando fora a prova, pois não teve como reiniciar o motor do carro, mas ficando com a volta mais rápida da prova com 1m31s4.

O líder do campeonato, Gunnar Nilsson foi o vencedor, com Patrick Neve em segundo, Richard Hawkins em terceiro, Terry Perkins em quarto, Giancarlo Brancatelli em quinto, e o brasileiro Ingo Hoffmann em sexto.

Ver RESULTADOS 1975/57



Largada da prova com: 58 - Patrick Neve (Safir Ford) e 45 - Terry Perkins (Ralt RT1 Ford) à frente, e na foto da direita os March 753 Toyota de: 1 - Alex Dias Ribeiro e 2 - Gunnar Nilsson

62 – PROVA DA AMIZADE – TURISMO DIVISÃO 1 – INTERLAGOS (20/07/1975)

No dia 20 de julho o Automóvel Clube Paulista organizou uma corrida para carros de Turismo Divisão 1 acima de 3001 cc, convidando pilotos argentinos para participarem do evento.

Dessa forma, seis pilotos argentinos foram correr em Interlagos formando dupla com pilotos brasileiros, correndo de Maverick: Jorge Ternengo com Fábio Crespi, Jorge Recalde com Aloysio Andrade, e Hector Gradassi com Newton Pereira. De Opala correram: Cacho Fangio com Reinaldo Campello, Carlos Pairetti com Roberto Sávio, e Jorge Cupeiro com Norberto Jannuzzi.

A prova foi dividida em duas baterias, com os pilotos se revezando e com o resultado final sendo apurado pela soma de tempo das duas, e com os pilotos argentinos participando da segunda.

Na prova de classificação, Aloysio Andrade, inicialmente, ficou com o melhor tempo com 3m42s0, mas já no final Jayme Silva ficou com a pole-position com 3m41s4.

Iniciada a primeira bateria, Jayme Silva tomou a ponta descendo o retão em primeiro, com Aloysio muito próximo, tentando ultrapassar o piloto da equipe Tenenge na freada da curva da Ferradura, mas acabou saindo da pista, mas seguindo colado em Jayme. A primeira volta foi completada por Jayme na ponta, com Aloysio em segundo, assumindo a ponta no final da reta, completando a segunda volta na liderança, porém na terceira teve que abandonar pela quebra do câmbio.

Com Jayme bem à frente, Artur Bragantini e Xandy Negrão travaram uma acirrada disputa pela segunda colocação, com Xandy registrando a volta mais rápida com 3m41s1.

O argentino Juan Traverso acabou abandonando depois de 8 voltas com problemas mecânicos.

Jayme Silva completou as 16 voltas da primeira bateria em 59m53s8, ficando em segundo Artur Bragantini com 1h00m26s6, em terceiro Xandy Negrão com 1h00m27s1, em quarto Estanislau Franco, em quinto Raphael Cipolla, e em sexto Luiz Landi.



26 - Jayme Silva/Fernando Toco Martins (Maverick) vencedor da prova e 18 - Camillo Christóforo e Junior (Maverick)

Para a segunda bateria, Jayme Silva foi substituído por Fernando Toco Martins, com Jayme assumindo o carro de Raphael Cipolla, enquanto os argentinos Cacho Fangio, Hector Gradassi, Jorge Cupeiro e Carlos Pairetti participaram, com Traverso tendo participado da primeira, e Jorge Recalde ficando de fora, pois o carro de Aloysio Andrade quebrou na primeira bateria e não largou na segunda.

Jayme Silva assumiu a ponta e a manteve na frente até próximo do final, quando cedeu a vitória ao seu antigo companheiro Fernando Toco Martins que corria no carro com o qual Jayme tinha vencido a primeira bateria. Toco completou as 16 voltas em 1h00m25s7, com Jayme em segundo com 1h00m26s4, em terceiro Marinho Amaral, em quarto Otto Carvalhaes, quinto Fábio Crespi, e sexto Roberto Dal Pont.

O resultado pela soma de tempos ficou com Jayme Silva/Fernando Toco Martins, seguido por Artur Bragantini/Marinho Amaral, Xandy Negrão/Otto Carvalhaes, Raphael Cipolla/Jayme Silva, Luiz Landi/Roberto

Dal Pont, Márcio e Marcelo Tidemann, Newton Pereira/Hector Gradassi, Reinaldo Campello/Cacho Fangio, Márcio Morsa/Marcelo Falcão, e José Luiz Nogueira/Edson Pizzoli.

Ver RESULTADOS 1975/58

63 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE FÓRMULA FORD (20/07/1975)

No dia 20 de julho foi disputada no Autódromo de Tarumã, a segunda etapa do Campeonato Gaúcho de Fórmula Ford, com a participação de apenas 6 carros.

Clóvis de Moraes ficou com a pole-position, em segundo Amedeu Ferri e em terceiro o líder do campeonato, Francisco Feoli.

Na corrida, ao ser dada a largada, Feoli assumiu a ponta, quando ultrapassou Clóvis e Amedeu na primeira curva. Completada a segunda volta, Feoli ainda mantinha a liderança e, ao fazer a curva dois na terceira volta, perdeu o controle do seu carro, ficando no acostamento, demorando a conseguir retornar à corrida e, quando o fez, havia perdido uma volta para os dois primeiros. Com isso Clóvis assumiu a liderança, sendo facilitado quando Amedeu perdeu poucos segundos ao parar nos boxes para recolocar um cabo de vela que havia se soltado.

Na sexta volta, Clóvis liderava com Martinewski em segundo, Onófrio em terceiro, Lanzini em quarto, Feoli em quinto, e Amedeu em sexto.

Na sétima volta, Feoli ultrapassou Lanzini e logo depois a Onófrio, se posicionando na terceira colocação. Mesmo com problemas na suspensão traseira, Feoli tentava alcançar Martinewski que era o segundo, mas tendo muito próximo Amedeu Ferri, que acabou ultrapassando Feoli e Martinewski para se apoderar da segunda colocação, enquanto Feoli também passou por Martinewski terminando em terceiro.

Com preliminares foram disputadas corridas de Turismo Divisão 1 e de Divisão 3.

A prova da Divisão 1 foi vencida por Edeny Rocha (Ford) Maverick, com Marino Jorge Schunck (Opala) em segundo. Na classe até 1.600 cc, venceu Marcos Duarte (Chevette), e na classe de 1.601 a 3.000 cc, o vencedor foi Almir Valandro (Alfa Romeo 2300).

A prova da Divisão 3, teve como vencedor Voltaire Moog (VW 1600), com Cláudio Mello (VW 1600) em segundo. Na classe acima de 1.601 cc o vencedor foi Luís Fernando Costa (FNM 2150) e na classe até 1.600 cc com preparação apenas com peças nacionais, venceu Bernardo Kokemper (VW 1600).

Ver RESULTADOS 1975/59

64 – 11ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – OULTON PARK (26/07/1975)

No dia 26 de julho foi disputada a 11ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship, no Circuito de Oulton Park, tendo a participação de 15 carros, com a pole-position ficando com Richard Hawkins, enquanto os brasileiro Alex Dias Ribeiro e Ingo Hofmann ficaram com a 4ª e a 6 posições, respectivamente, ficando assim formado o grid de largada:

2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 59s8 (*)	33 Danny Sullivan Modus M1 Toyota – 59s8	17 Richard Hawkins March 743 Toyota – 59s4
7 Pierre Dieudonné March 753 BMW – 1m00s2	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m00s0	
12 Bob Arnott March 743 Ford – 1m00s4	63 Eddie Cheever Modus M1 Ford – 1m00s2	9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 1m00s2
6 Hervé Regout March 753 BMW – 1m00s6	10 Rupert Keegan March 743 Toyota – 1m00s4	
52 Tony Rouff Ehrlich ES5 Ford – 1m03s2 (*)	64 Derek Lawrence Lotus 73B Ford – 1m02s4 (*)	25 Peter Clark Modus M1 Ford – 1m02s0
29 John Lain GRD 375 Ford – 1m05s0 (*)	15 Dyfed Roberts March 743 Ford – 1m04s8 (*)	

(*) Não Largaram

Logo na volta de aquecimento, Alex saiu fora do grid, devido a um erro dos mecânicos que não regularam direito o cabo da embreagem, com o carro ficando praticamente sem, com Alex se dirigindo aos boxes, onde os reparos foram efetuados, retornando com uma volta de atraso.

A equipe March não estava nos seus melhores dias, pois o outro piloto da equipe e líder do campeonato, Gunnar Nilsson, teve o extintor de incêndio disparado enchendo o cockpit de espuma e com isso não podendo largar.

Iniciada a corrida, Sullivan assumiu a ponta, com Hawkins se firmando em segundo, vindo a seguir Dieudonne, Ingo, Arnott e Keegan.

Logo Sullivan e Hawkins à frente, o público presente pode assistir uma disputa sensacional entre Dieudonne e Ingo, com o belga se aproveitando na largada e conseguindo se distanciar de Ingo, mas na quarta volta, o brasileiro se aproximou até que na oitava estaca colado no aerofólio do seu adversário. Na curva do final da reta dos boxes, Ingo se aproximava muito, mas com uma relação de marchas mais curta, Dieudonne conseguia se distanciar até que na volta 12, Dieudonne freou um pouco antes e quase provocou uma rodada de Ingo mas na volta 14, Ingo freou tão em cima que a frente do March entrou por baixo da caixa de câmbio do carro do belga, com a disputa seguindo nesse ritmo até que na volta 16, faltando quatro para o final, acabou acontecendo a ultrapassagem, quando Ingo fingiu tentar passar por fora, mas atacou por dentro, chegando a emparelhar em plena curva, com os dois saindo juntos da curva. Como Ingo havia entrado mais forte, deu uma escorregada, levando junto Dieudonne que, ao colocar as duas rodas no acostamento, teve que aliviar, cedendo a posição para o brasileiro. Quanto a Alex, conseguiu terminar a prova na oitava colocação.

A vitória foi de Danny Sullivan, com Richard Hawkins em segundo, Ingo Hoffmann em terceiro, Pierre Dieudonne em quarto, Bob Arnott em quinto, e Rupert Keegan em sexto.

Na prova preliminar de Fórmula Ford, disputada em Thruxton, o brasileiro Thiago de Assis largou na 24ª posição e terminou na 11ª, pilotando um Dulon.

Ver RESULTADOS 1975/60



33 - Danny Sullivan (Modus M1 Toyota), 17 - Richard Hawkins (March 743 Toyota), 7 - Pierre Dieudonne (March 743 BMW), 9 - Ingo Hoffmann (March 753 Toyota) e 63 - Eddie Cheever (Modus M1 Ford)

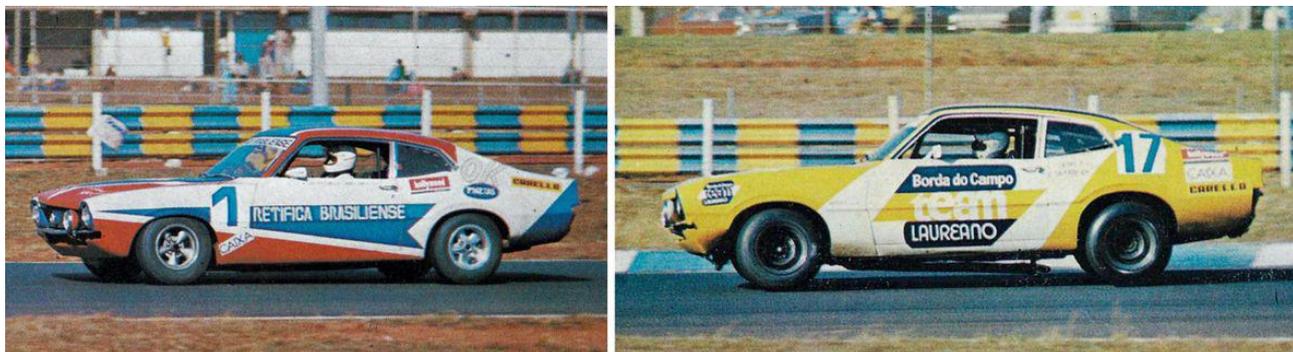
65 – II 12 HORAS DE GOIÂNIA – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO D-1 (27/07/1975)

No dia 27 de julho foi disputada a 2ª Edição das 12 Horas de Goiânia, valendo para a 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 1.

Havia 57 carros inscritos para 40 vagas, que posteriormente foi aumentada para 42, sendo 24 destinadas à Classe “C” (acima de 3.001 cc), 16 para a “A” (até 1.600 cc), e duas para a classe “B” (de 1.601 a 3.000 cc), pois essa classe tinha apenas dois carros inscritos.

Efetuada a prova de classificação, e definidos os 42 que largariam, os 24 carros da classe “C” eram 16 Maverick e 8 Opala, da classe “A”, os 16 eram Passat, e na “B”, havia um Dodge 1800 e um Alfa Romeo 2300.

Apesar de diversas equipes terem cronometrado o tempo de José Carlos Pace com 1m56s0, o resultado oficial apresentou na pole-position, o Maverick de Brasília, pilotado por Luiz Estevão, com o tempo de 1m56s77, ficando Pace com 1m57s07, e tão logo o resultado foi divulgado, começaram as reclamações veladas, com alguns afirmando que Pace teria usado pneus com desgaste maior que os 3,5 mm permitidos pelo regulamento, o que favorecia a melhora de tempo, com Marcos Jardim afirmando que estava com pneus com mais banda de rodagem do que os do carro de Pace, mas que foi proibido de participar da classificação.



1 - Luiz Estevão/Marco Emílio (Ford Maverick) foram pole-position, e 17 - Fábio Crespi/Sérgio Mattos (Ford Maverick) terminaram a prova na terceira colocação.

Outro fato velado, se referia aos carros da equipe Itacolomy, pois alguns afirmavam que para poder classificar o carro de Júlio e Marco Tedesco, havia sido trocado o número entre dois carros da equipe e, com isso, o carro se classificou. Ainda depois da divulgação dos resultados, ficou constatado que o Opala de Jan Balder/Fausto Dabbur tinha ficado com o mesmo tempo do Opala de Sílvio Poli e Fernando Gioia mas, como a dupla goiana havia feito o tempo antes, ficou com a vaga, cabendo aos paulistas a condição de primeiros reservas.

O carro de Balder/Dabbur era da equipe de Washington Bezerra e Caíto, sendo este um ex-colaborador da equipe Itacolomy e, um dos auxiliares da nova equipe, disse que a equipe Itacolomy tinha aplicado um golpe, o que foi ouvido por Reinaldo Campello, que partiu para cima do rapaz, o agredindo, mas pela falta de uma autoridade no autódromo, devido ao avançado da hora, nada aconteceu e, depois desse entreveio, Campello procurou a turma do Caíto, pagando um jantar de confraternização, onde pediu desculpas e tudo ficou sem consequência.

Duas duplas de pilotos argentinos que tinham corrido em Interlagos, na semana anterior, estavam presentes, com Juan Traverso/Jorge Recalde no Maverick da Equipe Tenenge, e Oscar "Cacho" Fangio/Fernando Ferrari, com um dos Opala da equipa Itacolomy, com os pilotos da Tenenge, ficando com o ótimo quarto tempo para a largada.

O grid de largada ficou assim formado:

2 José Carlos Pace/Paulo Gomes Ford Maverick – 1m57s07		1 Luiz Estevão/Marco Emílio Ford Maverick – 1m56s77	
4 Juan Traverso/Jorge Recalde Ford Maverick – 1m57s84		3 Aloysio Andrade/Ricardo Villares Ford Maverick – 1m57s28	
6 Celso Frare/Dado Andrade Chevrolet Opala – 1m58s12		5 Artur Bragantini/Tite Catapani Ford Maverick – 1m57s90	
8 Edgar de Mello Fº/Bob Sharp Ford Maverick – 1m58s72		7 Paulo C. Lopes/Waldir Lomazzi/André Gustavo Ford Maverick – 1m58s57	
10 Newton Pereira/José Moraes Neto Ford Maverick – 1m58s88		9 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick – 1m58s79	
12 Tony Nunes/Raif Jibran Ford Maverick – 1m58s99		11 J. Coelho Romano/Francisco Gondin/R. Campello Chevrolet Opala – 1m58s95	
14 Pedro Bucsky/Constantino Andrade Ford Maverick – 1m59s39		13 Paulo Guaraciaba/Carlos Alberto Braz Ford Maverick – 1m59s00	

16
Alencar Jr./Ronaldo Bittar
Chevrolet Opala – 1m59s50

15
Norman Casari/M. Sá Mota/Reginaldo Bufaçal
Ford Maverick – 1m59s46

18
Luiz Landi/Roberto Dal Pont
Ford Maverick – 2m00s27

17
Fábio Crespi/Sérgio Mattos
Ford Maverick – 2m00s24

20
Cacho Fangio/Fernando Ferrari
Chevrolet Opala – 2m00s89

19
Júlio Tedesco/Marco Tedesco
Chevrolet Opala – 2m00s39

22
Victor Consoli/Sérgio Martins Carvalho
Chevrolet Opala – 2m01s14

21
Roberto Sávio/Reinaldo Campello
Chevrolet Opala – 2m00s86

24
Sílvio Poli/Fernando Gioia
Chevrolet Opala – 2m01s28

23
Luiz Moreira/Toninho Martins
Ford Maverick – 2m01s23

26
Evandro Coser/Régis Schuch
VW Passat – 2m09s40

25
Luiz Paternostro/Áttila Sípós
VW Passat – 2m09s09

28
Custódio Torres/Paulo Sanches
VW Passat – 2m09s91

27
Xandy Negrão/Otto Carvalhaes
VW Passat – 2m09s41

30
Celso Marques/Sandoval Cardoso
VW Planalto – 2m10s33

29
Francisco Artigas/Eduardo Dória
VW Passat – 2m10s09

32
Ivo Mendes Lima/Luís Cavalcanti
VW Passat – 2m11s25

31
Sérgio Boeck/Josué Andrade
VW Passat – 2m10s73

34
Antônio R. dos Santos/Sérgio Drugovich
VW Passat – 2m11s37

33
Plácido Iglesias/Emílio Pederneiras
VW Passat – 2m11s34

36
Fábio Sotto Mayor/Marcos Junqueira
Dodge 1800 – 2m11s66

35
Fernando Sakzenian/Walter Siqueira
VW Passat – 2m11s47

38
Roberto Consorte/José Consorte
Alfa Romeo 2300 – 2m11s75

37
Luiz Calil/Moacir Horbilon
VW Passat – 2m11s72

40
Rômulo Gama/Alfredo Buzaid Jr.
VW Passat – 2m11s98

39
Mário Ferraris/Carlos Amaral
VW Passat – 2m11s78

42
Eládio Mesquita/Afrânio de Souza Jr.
VW Passat – 2m12s74

41
João Carlos Palhares/Fernando Montá
VW Passat – 2m12s16



29 - Francisco Artigas/Eduardo Dória (VW Passat) vencedores da classe "A" - 5 - Artur Bragantini/Tite Catapani (Ford Maverick), na foto seguido por 24 - Sílvio Poli/Fernando Gioia (Chevrolet Opala) e 39 - Mário Ferraris/Carlos Amaral (VW Passat) foi o segundo colocado ao final da prova.

Dada a largada, José Carlos Pace partiu na frente, com Marco Emílio na sua cola, com a primeira volta sendo completada com Pace em primeiro, Marco Emílio em segundo, Edgar em terceiro e a seguir Dado Andrade, Artur Bragantini, Jorge Recalde e Reinaldo Campello.

Na sétima volta, Pace começou a superar os últimos colocados, iniciando um pesado tráfego na pista. O Alfa Romeo de Roberto e José Consorte já estava fora da prova desde a quarta volta, com os dois pilotos demonstrando que não tinham a menor condição de participar de uma corrida em nível nacional, enquanto na oitava volta, Edgar de Mello Filho parou na pista logo depois da cronometragem com problemas elétricos, constatando que era um fio da bobina que tinha se soltado, com o próprio piloto efetuando o reparo para retornar à corrida, depois de perder precioso tempo.

Ao ser completada a primeira hora de corrida, o piloto de Goiânia, Alencar Júnior, com o Opala da Equipe Cical, estava na liderança, vindo a seguir outro Opala, o da equipe Tecnomotor do Paraná, pilotado por Dado Andrade, depois Pace, Marco Emílio, Campello, Bragantini e Aloysio Andrade, todos com 30 voltas.

Na classe "A", o líder era o Passat de Custódio Torres, seguido por Eduardo Dória, ambos com 28 voltas.

As primeiras paradas para troca de pilotos e reabastecimento, ocorreu por volta de uma hora e vinte minutos de corrida, e quando as posições se normalizaram, com duas horas, Paulo Gomes que havia substituído Pace no Maverick da Mercantil-Finasa liderava, com Ronaldo Jabur, copiloto de Alencar Júnior em segundo e em seguida: Luiz Estevão, no lugar de Marco Emílio, Tite Catapani no lugar de Artur Bragantini e Cairo Fontes no Maverick da Cofabra, todos com 70 voltas. Xandy Negrão/Otto Carvalhaes lideravam a classe "A", com Walter Siqueira/Fernando Sakzenian em segundo, ambos com 64 voltas.

Ao serem completadas 150 voltas, dez carros tinham abandonado: Roberto e José Consorte (4 v); Newton Pereira/José Moraes Neto (57 v); Celso Frare/Dado Andrade (57 v – quebra do motor); Juan Traverso/Jorge Recalde (60 v.); Júlio e Marco Tedesco (63 v); Cacho Fangio/Fernando Ferrari (66 v. – vazamento de combustível); Aloysio Andrade/Ricardo Villares (66 v. – pane seca); Luiz Moreira/Toninho Martins (82 v); Eládio Mesquita/Afrânio Souza F^o (122 v.); e Pedro Bucsky/Constantino Andrade (140 v.) que, com problemas em um amortecedor, pilotado por Bucsky saiu da pista na curva 1, com o carro ficando travado na terra fofa e capotando quatro vezes e, em seguida, pegando fogo que o próprio piloto apagou.

Nessa altura da corrida, o Opala da Equipe Cical, pilotado por Alencar Júnior/Ronaldo Jabur Bitar liderava a prova seguido pelo Maverick de Pace/Paulão e na classe "A", o líder era o Passat de Custódio Torres/Paulo Sanches.

Às seis horas da manhã, metade da prova cumprida, Pace/Paulão lideravam, com Bragantini/Catapani em segundo, ambos com 180 voltas e a seguir Fábio Crespi/Sergio Mattos (178 v), Bob Sharp/Edgar de Mello Filho em quarto, e Cairo Fontes/Eduardo Cardoso em quinto. A dupla Custódio Torres/Paulo Sanches mantinha a liderança na classe "A", com 170 voltas. Nessa altura da corrida, mais um carro tinha abandonado: o Opala da Equipe Itacolomy pilotado por José Coelho Romano/Francisco Gondin/Reinaldo Campello com quebra de câmbio depois de completar 163 voltas, quando ocupavam a terceira colocação.



Foto 1 - 35 - Fernando Sakzenian/Walter Siqueira (VW Passat) e 5 - Artur Bragantini/Tite Catapani (Ford Maverick).

Foto 2 - 17 - Fábio Crespi/Sérgio Mattos (Ford Maverick) e 8 - Bob Sharp/Edgar de Mello Filho (Ford Maverick)

Às oito horas da manhã, Luiz Landi se preparava para assumir a direção do carro, quando um outro concorrente passou ao seu lado nos boxes e soltou um pedaço de asfalto que atingiu sua vista esquerda, com Luiz tendo que ser levado ao ambulatório e, com isso, além de problemas no motor, desistiu da prova.

Faltando duas horas para o término da corrida, as posições pareciam definidas, com Pace/Paulão em primeiro, vindo a seguir: Bragantini/Catapani; Edgar/Sharp; Crespi/Mattos; Alencar/Jabur; Cairo/Cardoso, P. César/Lomazzi/ Gustavo; e Casari/Mota/Bufaiçal, se recuperaram depois de estarem com uma hora de corrida na 40ª posição, por ter perdido um bom tempo nos boxes.

Na classe "A", Artigas/Dória lideravam, seguidos por: Custódio/Sanches; Sakzenian/Siqueira; Gama/Buzaid; Boeck/Josué; Cozer/Schuch, Paternostro/Sipos, e Palhares/Montá.

Poucas modificações ocorreram até o final da prova, a mais significativa na classe “A”, com a ultrapassagem de Crespi/Mattos, que estavam com problemas de freios, por Edgar/Sharp, enquanto na “A”, a dupla Custódio/Sanches perderam tempo nos boxes, se atrasando.

Na bandeirada de chegada, o Maverick de Pace/Paulão tinha completado 351 voltas, em 11h59m57s2, média de 112,181 km/h. Em segundo ficou o Maverick de Bragantini/Catapani, com 348 voltas, em terceiro o Maverick de Crespi/Mattos, com 346, o quarto foi o Maverick de Edgar/Sharp, com 345, o quinto o Opala de Alencar/Jabur, com 141, e em sexto o Maverick de P. César/A. Gustavo/Lomazzi, com 337 voltas.

Na classe “A”, o vencedor foi a dupla Francisco Artigas/Eduardo Dória que completou 329 voltas em 11h59m23s4, média de 105,232 km/h. Em segundo ficou a dupla Walter Siqueira/Fernando Sakzenian com 325 voltas, seguido por Coser/Schuch (323 v.), Boeck/Josué (323 v.), Paternostro/Sipos (321 v.), Palhares/Montá (320 v.), e Iglesias/Pederneiras (318 v.).

Com esses resultados, a classificação do campeonato ficou assim: Classe “C” – 1º) Aloysio Andrade/Ricardo Villares com 32 pontos; 3º) Bob Sharp/Edgar Melo Fº e Artur Bragantini/Tite Catapani com 30 pontos; 7º) José Carlos Pace/Paulo Gomes, com 20 pontos. Classe “A” – 1º) Francisco Artigas/Eduardo Dória com 43 pontos; 3º) Xandy Negrão/Otto Carvalhaes com 32 pontos; e 5º) Luiz Paternostro com 23 pontos.

Ver RESULTADOS 1975/61



2 - José Carlos Pace/Paulo Gomes (Ford Maverick) vencedor da prova - O pódio com: Artur Bragantini, Tite Catapani, José Carlos Pace, Paulo Gomes, Sérgio Mattos e Fábio Crespi, respectivamente da esquerda para a direita

66 – GANDY BRAKES FÓRMULA FORD TROPHY – BRANDS HATCH (27/07/1975)

Finalmente no dia 27 de julho os brasileiros que disputavam a Fórmula Ford 1600 na Inglaterra, obtiveram bons resultados, com Henrique Câmara terminando em segundo, e Thiago de Assis em sexto.

O britânico Fred Sigafoos (Alexis 18B nº 60) terminou a prova em primeiro, mas foi desclassificado por direção perigosa, e com isso, John Poxton (Crossle 25F nº 35) herdou a vitória, no tempo de 9m01s0, com Henrique Câmara (MRE 75F nº 29) ficando em segundo com o tempo de 9m06s0. O terceiro foi John Lewis (Hawke DL11 nº 50), Geoffrey Illes (Merlyn MK20A nº 51) o quarto, Dave Buttigieg (Dulon MP17 nº 48) em quinto, e Thiago de Assis (Dulon MP15C nº 64) o sexto.

67 – 12ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – KNOCKHILL (03/08/1975)

No dia 3 de Agosto o circo da Fórmula 3 se deslocou para a Escócia, para disputar no circuito de Knockhill a 12ª etapa do BP Super Visco British F3 Championship.

Na prova de classificação, o americano Eddie Cheever foi o mais rápido e ficou com a pole-position com o tempo de 52s4, igualando o recorde do circuito, deixando em segundo Patrick Neve (52s6), em terceiro Danny Sullivan (52s8), em quarto Gunnar Nilsson e em quinto Ingo Hoffmann, com os dois fazendo o mesmo tempo: 53s0. Alex Dias Ribeiro, sentindo os efeitos de seu chassi empenado depois do acidente na corrida de Oulton Park, ficou apenas com o nono tempo (53s2)

Na hora da largada a expectativa era quanto ao desempenho de Eddie Cheever, mas antes mesmo do início da prova o motor do americano começou a ratear e logo na bandeirada, antes que os carros chegassem à primeira curva, metade do pelotão já o havia ultrapassado.

Logo na primeira volta, Alex, Keegan e Hawkins, querendo descontar logo as más posições de largada, se envolveram numa rodada coletiva sem maiores proporções e perdendo suas chances de uma boa classificação.

Na primeira passagem pelos boxes o pelotão era comandado por Patrick Neve, seguido por Danny Sullivan, Gunnar Nilsson e Ingo Hoffmann, com Neve, a partir da segunda volta, começando a abrir vantagem para Sullivan e Gunnar que corriam muito próximos, já distantes de Ingo, com seu carro perdendo aderência e saindo muito de traseira.

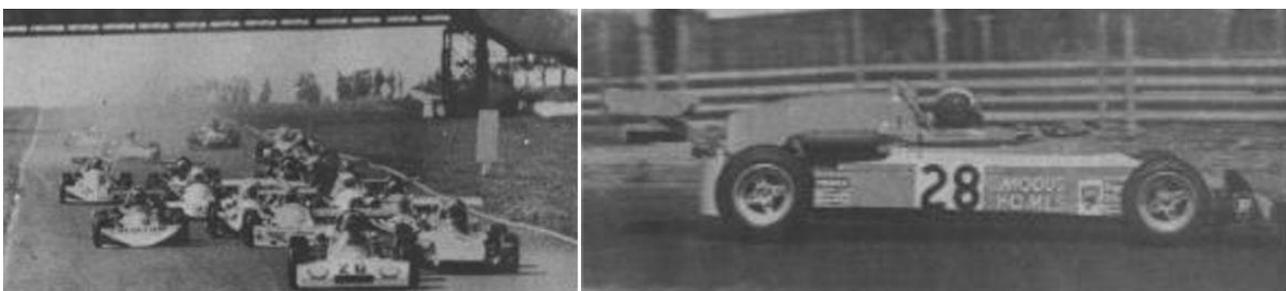
O panorama no pelotão da frente não se modificou até o final da corrida, com Alex, mesmo com um carro indirigível conseguindo terminar na sétima posição.

Patrick Neve completou aso 30 voltas no tempo de 26m53s4, com Danny Sullivan em segundo com 27m00s2, Gunnar Nilsson em terceiro, Ingo Hoffmann em quarto, Graham Hamilton em quinto, e Pierre Dieudonne em sexto.

Ao final da corrida, a Equipe Modus apresentou um protesto contra o vencedor, baseado no fato de que, para que o carro de Neve pegasse quando foi apresentada a placa de dois minutos antes da largada, seus mecânicos usaram uma bateria portátil, protesto que foi indeferido, pois há pouco mais de dois meses tinha sido aprovada uma emenda ao regulamento considerando essa atitude legal.

No campeonato, Gunnar Nilsson manteve a liderança com 49 pontos, com Patrick Neve em segundo com 42, Danny Sullivan em terceiro com 38, Ingo Hoffman em quarto com 19 e Alex Dias Ribeiro em quinto com 18 pontos.

Ver RESULTADOS 1975/62



A Largada da prova, com 28 - Danny Sullivan (Modus M1 Toyota) partindo na frente, e o carro vencedor da prova

68 – XXXVII GP DA ALEMANHA – 11ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1- NÜRBURGRING (03/08/1975)

Embora sem as condições mínimas de segurança para a realização de uma corrida de Fórmula 1, Nürburgring sediou a 37ª Edição do GP da Alemanha, valendo para a 11ª Etapa do Campeonato Mundial de categoria, no dia 3 de agosto.



A largada da prova, com: 12 - Niki Lauda (Ferrari 312T), 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford) e 4 - Patrick Depailler (Tyrrell 007 Ford) à frente

Niki Lauda liderava o campeonato e tinha todas as chances de se tornar campeão, podendo ampliar sua vantagem, uma vez que a circuito parecia ser favorável à Ferrari, com Regazzoni tendo vencido a prova do ano anterior. Por seu lado, seus dois principais adversários, McLaren e Brabham não apresentavam novidades,

com a Brabham mais interessada no desenvolvimento do seu carro de 1976, com motor Alfa Romeo e a McLaren sendo considerada pouco adaptada ao circuito.

Na Lotus, decepcionado com a participação de Jim Crawford e Brian Henton no GP da Inglaterra, Colin Chapman contratou John Watson que estava livre no mercado depois que a Surtees, com dificuldades financeiras, havia anunciado, provisoriamente, a sua retirada do campeonato. Um segundo Hesketh foi inscrito pela Warteiner Breweries, para o jornalista e piloto austríaco Harald Ertl, enquanto a March manteve seus três carros inscritos para Brambilla, Stuck e Lombardi. A Williams que havia participado apenas com um carro na Inglaterra, por falta de motor, dessa feita inscreveu seu segundo carro para Ian Ashley, e a Ensign estava novamente presente com seu modelo N175 para Gijs Van Lennep, enquanto a japonesa Maki inscreveu seu carro para o britânico Tony Trimmer.

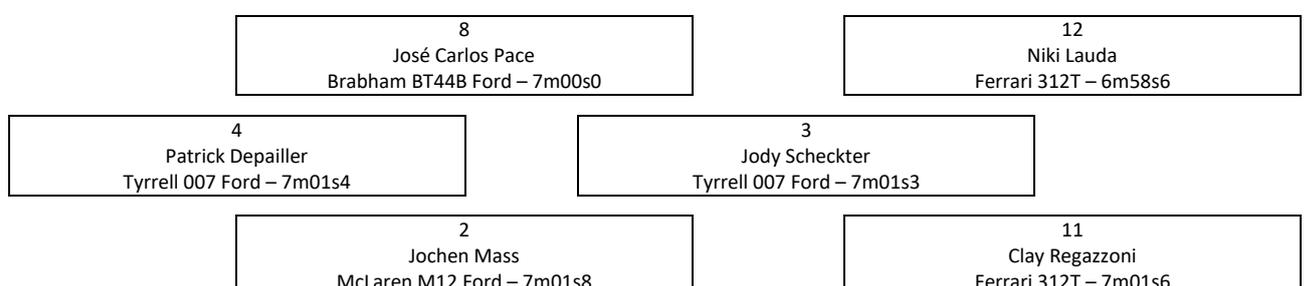
Nesse final de semana foi divulgado o cancelamento do GP do Canadá que deveria ser realizado em Mosport no final de setembro, pois os organizadores se recusaram a atender às exigências financeiras da FOCA, e com isso, a vantagem de Lauda se tornar campeão aumentou, pois seus concorrentes teriam menos provas para descontar a diferença.

Nos treinos, Ian Ashley sofreu um grave acidente na curva Pflanzgarten, com o britânico machucando o tornozelo e sendo obrigado a desistir da prova. Após o incidente, os pilotos exigiram dos organizadores que colocassem novas proteções ao longo da pista, sendo adicionados guard-rails adicionais às pressas.



12 - Niki Lauda (Ferrari 312T), 4 - Patrick Depailler (Tyrrell 007 Ford) e 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford)

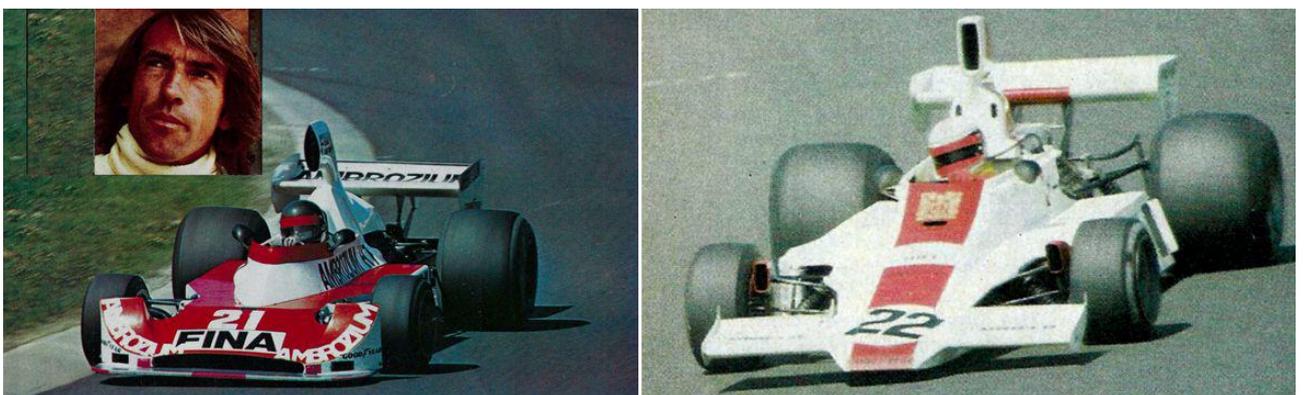
Na sexta-feira, Niki Lauda ficou com o melhor tempo, com 7m00s6, com Emerson Fittipaldi em segundo com 7m02s1, porém no sábado, Lauda melhorou seu tempo para 6m58s6, ficando com a pole-position, com Pace ficando com o segundo tempo (7m00s0). A segunda fila ficou composta pelos Tyrrell de Jody Scheckter (7m01s3) e Depailler (7m01s4). A terceira fila tinha Clay Regazzoni e Mass, com a quarta sendo composta por Hans Stuck e Emerson Fittipaldi, que não conseguiu melhorar seu tempo obtido na sexta-feira, e com isso, o grid de largada ficou assim formado:



1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 7m02s1	10 Hans-Joachim Stuck March 751 Ford – 7m02s1
7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 7m04s0	24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 7m02s7
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 7m07s1	9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 7m06s0
6 John Watson Lotus 72E Ford – 7m09s4	27 Mário Andretti Parnelli VPJ4 Ford – 7m08s2
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 7m10s1	21 Jacques Laffite Williams FW1 Ford – 7m10s0
5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 7m11s6	23 Tony Brise Gill GH1 Ford – 7m10s9
20 Ian Ashley Williams FW1 Ford – 7m15s9 (*)	28 Mark Donohue March 751 Ford – 7m11s8
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti FD03 Ford – 7m19s1	22 Alan Jones Gill GH1 Ford – 7m18s6
19 Gijs Van Lennep Ensign N175 Ford – 7m20s4	25 Harald Ertl Hesketh 308B Ford – 7m19s5
35 Tony Trimmer Maki F101C – Ford – 7m43s1 (**)	29 Lella Lombardi March 751 Ford – 7m36s4

(*) Não Largou

(**) Não classificado



21 - Jacques Laffite (Williams FW3 Ford) foi o segundo colocado, e 22 - Alan Jones (Gill GH1 Ford) o quinto.

Trezentas mil pessoas, debaixo de um calor escaldante sobre o Eifel, com a pista cheia de pequenas pedras atiradas à pista pelos carros que participaram das provas preliminares, viram o início do Grande Prêmio, com Lauda fazendo uma excelente largada seguido por Pace e Depailler e após poucos metros, com Scheckter reduzindo, repentinamente sua velocidade, devido a um problemas na caixa de câmbio, com o piloto levantando o braço com todos conseguindo evita-lo, com o piloto caindo para a 16ª posição, enquanto Reutemann fez uma ótima largada, pulando para a quinta posição.

Nessa primeira volta, Depailler ultrapassou Pace, e Mass teve um pneu furado, batendo nas barreiras de proteção curva Bergwerk, ficando fora da corrida, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Depailler; 3º) Pace; 4º) Reutemann; 5º) Regazzoni; 6º) Stuck; 7º) Emerson; 8º) Hunt; 9º) Jarier; 10º) Brambilla; 11º) Andretti; 12º) Watson; 13º) Pryce; 14º) Brise; 15º) Scheckter; 16º) Jones; 17º) Laffite; 18º) Ertl; 19º) Wilsinho; 20º) Lennep; 21º) Lombardi; 22º) Peterson; 23º) Donohue, com Peterson nos boxes sem embreagem, abandonando a prova, e Donohue com um pneu furado.

Na segunda volta, Lauda, Depailler e Pace corriam nas primeiras posições, com cerca de dois segundos entre cada um, com Emerson sofrendo um furo de pneu traseiro e se dirigindo lentamente aos boxes, assim como seu irmão Wilson, e Donohue acabou se acidentando depois de retornar à corrida, abandonando.

Reutemann e Regazzoni se aproximaram dos primeiros na terceira volta, com o suíço ultrapassando o argentino. Hunt ultrapassou Stuck, e Watson abandonou com a suspensão quebrada e dessa forma as duas Lotus estavam fora da corrida, enquanto Brambilla também teve um pneu furado e entrou nos boxes para trocá-lo.

Na quarta volta, Depailler se livrou de Pace e passou a ameaçar Lauda, com Emerson finalmente chegando aos boxes onde trocou o pneu e retornou à corrida. Stuck abandonou com o motor quebrado e seu companheiro de equipe, Brambilla, teve outro pneu furado e abandonou a corrida, e Andretti entrou nos boxes com um pneu furado.

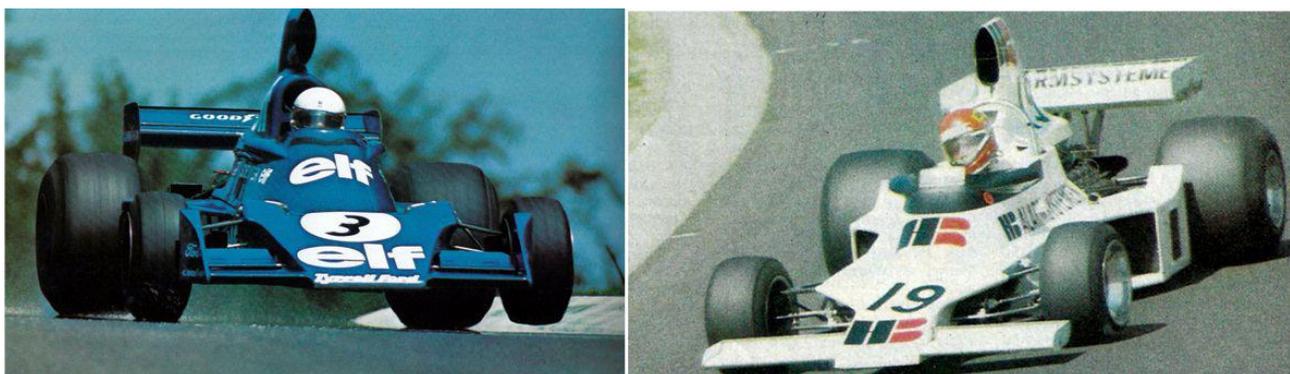
Na quinta volta, Pace diminui o ritmo, também com um pneu furado e entrando nos boxes no final da volta, com Emerson abandonando com sua McLaren muito danificada pós o furo do pneu, e seu irmão Wilson abandonando por quebra do motor, com a volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Lauda; 2º) Depailler; 3º) Regazzoni; 4º) Reutemann; 5º) Hunt; 6º) Pace (nos boxes); 7º) Jarier; 8º) Scheckter; 9º) Pryce; 10º) Laffite; 11º) Brise; 12º) Jones; 13º) Ertl; 14º) Lennep; 15º) Lombardi; 16º) Andretti.

Na sexta volta Depailler estava pressionando Lauda, com Regazzoni em terceiro há alguma distância, logo à frente de Reutemann. Hunt que estava em quinto enfrentava dificuldades, pois seu extintor de incêndio havia se soltado. Pace parou na grama com outro pneu furado e ficou fora da corrida, e Lella Lombardi parou para trocar um pneu furado.

Na sétima volta, Depailler se aproximava de Lauda nos trechos lentos, enquanto o austríaco se distanciava nas retas, com o francês fazendo uma das suas melhores corridas, com Scheckter subindo para a sexta posição após ultrapassar Jarier, Andretti parou com outro pneu furado, e Regazzoni estabeleceu a volta mais rápida da corrida com o tempo de 7m06s4.

Na oitava volta, Scheckter teve um pneu furado e saiu da pista na Wippermann, batendo no barranco e ficando fora da corrida. Jarier, que vinha logo atrás, passou por cima dos destroços deixados pelo carro de Scheckter, furou um pneu, danificou a transmissão e teve que abandonar. Como resultado, Pryce, Laffite e Brise subiram duas posições. No final da volta, Depailler entrou lentamente nos boxes com a suspensão danificada, depois de ter um pneu furado, só conseguindo retornar à corrida depois de 8 minutos.

Dessa forma, na nona volta, a Ferrari passou a ocupar as duas primeiras posições, com Reutemann em terceiro, seguido por Hunt, Pryce, Laffite, Brise e Jones.



3 - Jody Scheckter (Tyrrell 007 Ford) e 19 - Gijs Van Lennep (Ensign N175 Ford)

Mas a dobradinha da Ferrari não durou mais que uma volta, pois na décima volta, o motor de Regazzoni quebrou, e logo em seguida, Lauda reduziu a velocidade, pois tinha passado sobre uma pedra e teve um pneu furado, entrando lentamente nos boxes, e Tony Brise saiu da pista devido a um chassi rachado.

Com isso, Reutemann assumiu a liderança, com a 10ª volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) Reutemann; 2º) Hunt; 3º) Pryce; 4º) Laffite; 5º) Lauda; 6º) Jones; 7º) Lennep; 8º) Ertl; 9º) Lombardi; 10º) Andretti; 11º) Depailler.

Na décima primeira volta, Reutemann liderava à frente de Hunt, que estava muito rápido apesar do problema com o extintor de incêndio, com Pryce em terceiro e Laffite em quarto. Lauda tinha retornado em quinto, tendo logo atrás Jones e Van Lennep, com o austríaco enfrentando problemas, pois o pneu furado tinha

danificado um lado da sua asa dianteira, o que afetava a sua dirigibilidade, mas ele acabou ganhando uma posição quando Hunt entrou nos boxes na volta seguinte.

O carro de Hunt teve quebrado um dos prisioneiros da roda e ele acabou desistindo. Pryce e Laffite lutavam pelo segundo lugar, mas o galês teve um vazamento de óleo, com o lubrificante invadindo seu cockpit e o queimando, sendo obrigado a pilotar mais cautelosamente. Com isso, Laffite se aproveitou para assumir a segunda colocação.

Na 13ª volta, Lauda alcançou e passou por Pryce, com a corrida chegando ao seu final depois de 14 voltas, com Carlos Reutemann alcançando a sua quarta vitória na Fórmula 1, com Jacques Laffite conquistando seu primeiro pódio que foi também o primeiro da equipe Williams. Lauda foi o terceiro, Pryce ainda conseguiu terminar em quarto, saindo do carro e se dirigindo ao posto de saúde com queimaduras no corpo. O quinto foi Alan Jones, que conquistou seus primeiros pontos, com Gijs Van Lennep em sexto. Lella Lombardi ficou em sétimo, Harald Ertl em oitavo, e Patrick Depailler em nono, com Mário Andretti ficando se combustível na sua última volta.

Com esse resultado, Lauda se manteve em primeiro no campeonato, aumentando para 17 sua vantagem para Emerson Fittipaldi e Carlos Reutemann que estavam empatados em segundo.

Entre os construtores, a Brabham tinha se aproximado da Ferrari, estando a apenas três pontos da equipe italiana.

Ver RESULTADOS 1975/63



7 - Carloz Reuemann (Brabham BT44B) vencedor da prova

69 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE TURISMO D3 E D1 (03/08/1975)

No dia 3 de agosto foi disputada em Interlagos a terceira etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 3, juntamente com a 3ª etapa de Turismo Divisão 1 até 1.600 cc.

Na Divisão 3, Camillo Christófaro largou na frente, mas, antes do final do retão, foi ultrapassado por Paulo Prata, vindo logo atrás os Opala de Reinaldo Campello e Roberto Sávio, com as posições sendo mantidas até a quarta volta quando Camillo conseguiu recuperar a posição na Curva do Laranja. Em seguida, Campello teve que abandonar a prova e Roberto Sávio se atrasou ao parar nos boxes.

Na classe "A", até 1.600 cc, ocorreu uma luta acirrada durante toda a prova entre Amadeu Campos, Vital Machado e Ney Faustini, que terminaram nessas posições.

Ao final de 8 voltas, Camillo Christófaro ficou em primeiro, Paulo Prata em segundo, José Thezouro Gonçalves (Opala) em terceiro, Amadeo Campos em quarto (e primeiro na classe "A"), Vital Machado em quinto, e Ney Faustini em sexto.

Na prova de Divisão 1, a vitória ficou com Luiz Paternostro, com Walter Siqueira em segundo, Francisco Artigas em terceiro, Fernando Sakzenian em quarto, e Waldemar Tiermo em quinto, todos com VW Passat.

Na prova de estreates, o vencedor foi Flávio Gios (VW Passat).

Ver RESULTADOS 1975/64

70 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE F-SUPER VÊ E SPORT - BRASÍLIA (10/08/1975)

O que deveria ser uma grande festa do automobilismo nacional, a 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Super Vê e de Sport Divisão 4, disputada no dia 10 de agosto em Brasília, se transformou em uma das cenas mais degradantes do nosso automobilismo, e tudo aconteceu pela prepotência do Sr. Luiz Antônio Coelho Cavalcanti, presidente de quase dono da Federação do Distrito Federal, e do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CBA), que mais uma vez se arvorou de todo poderoso e suspendeu por seis meses o piloto Francisco Lameirão.

E as estrepolias desse Senhor, um verdadeiro “paraquedista”, sem qualquer conhecimento de automobilismo, ascendeu aos cargos acima citados, e se posicionou à frente do carro de Alfredo Guaraná, antes da largada, quando o diretor da prova já pronto para dar a largada, só saindo da posição quando os pilotos acenaram e alguém o puxou do local, quase provocando um acidente logo na largada, e prejudicando o piloto Alfredo Guaraná.



A largada da primeira bateria com 29 Alfredo Guaraná (Kaimann), 3 - Francisco Lameirão (Polar), 12 - Nelson Piquet (Polar), 94 - Tite Catapani (Avallone) e 16 - Marcos Troncon (Polar) à frente.

E as coisas iam piorar quando, na quarta volta, na curva ao final da reta oposta, o bandeirinha não sinalizou que no local um carro havia derramado bastante óleo e foi quando, Lameirão, que liderava a corrida rodou no óleo e foi atingido pelo carro de Piquet que vinha logo atrás, com os dois ficando fora da corrida.

Obviamente, Lameirão ficou possesso e se dirigiu a bandeirinha, pedido o seu nome para formular uma reclamação, com ele não querendo se identificar.

É claro que o piloto não estava calmo, mas em nenhum momento ameaçou fisicamente o bandeirinha, mas nesse momento surgiram os senhores Otto Kuttner, dirigente da Federação local, e Luiz Cavalcanti, que pulou o guard-rail, tirou os óculos de sol e disse que o piloto deveria bater nele e não no bandeirinha. Houve um tremendo bate boca e os três retornaram aos boxes, onde o piloto recebeu um comunicado de que estava suspenso por seis meses, documento assinado por Luiz Cavalcanti e Luiz Fernando Rocha Lima, presidente da FAUGO, e um dos comissários desportivos da prova.

Indagado por um jornalista sobre o amparo legal para a punição, o Sr. Luiz Cavalcanti disse: “Não sei ainda, mas olhando depois no livro da FIA encontrarei um”.

Foi realmente um ato ditatorial, sem respaldo legal, tanto que o Tribunal derrubou a decisão do Luiz Cavalcanti, que serviu apenas para tumultuar a corrida. Quando ao bandeirinha, era nada menos que o nosso amigo Cisão, à época com 19 anos, e que posteriormente se destacou no kartismo de Brasília, mas vale destacar que naquela época, além de falta de treinamento, esses colaboradores não recebiam informações por rádio e deviam tomar atitudes quase que por conta própria.

Mas vamos à corrida que teve nada menos que 34 carros, com todas as principais equipes que disputavam o campeonato presentes.

Na prova de classificação, Francisco Lameirão, com um carro com a potência do seu motor aumentado pelas “magias” de Miguel Crispin, ficou com a pole-position, com o tempo de 2m07s34, média de 154,782 km/h, tendo ao seu lado completando a primeira fila: Alfredo Guaraná (2m07s44), e Marcos Troncon (2m07s44).



No início da corrida: 3 - Francisco Lameirão (Polar), 94 - Tite Catapani (Avallone), 29 - Alfredo Guaraná (Kaimann), 12 - Nelson Piquet (Polar), e 6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann).

Em quarto estava o brasileiro Nelson Piquet que pela primeira vez ostentava o patrocínio da Gledson, com o tempo de 2m07s78, e em quinto Tite Catapani (2m10s40), e assim, de acordo com os tempos nos treinos, alógica indicava que a corrida deveria ficar entre os quatro primeiros, ficando assim formado o grid de largada:

16 Marcos Troncon Polar – 2m07s44	29 Alfredo Guaraná Kaimann – 2m07s44	3 Francisco Lameirão Polar – 2m07s34
94 Tite Catapani Avallone – 2m10s40	12 Nelson Piquet Polar – 2m07s78	
22 Sérgio Benoni Avallone – 2m10s73	6 José Chateaubriand Kaimann – 2m10s69	54 Amândio Ferreira Polar – 2m10s61
90 Luiz Teleco Veiga Polar – 2m10s91	41 Júlio Caio Marques Heve – 2m10s80	
93 Fausto Dabbur Polar – 2m11s97	19 Eduardo Celidônio Kaimann – 2m11s73	9 Jan Balder Kaimann – 2m11s45
20 Pedro Muffato Avallone – 2m12s04	7 Ricardo Di Loreto Kaimann – 2m12s02	
2 Mário Pati Jr. Polar – 2m13s33	77 Maurício Chulam Neto Polar – 2m13s27	47 Janjão Freire Kaimann – 2m12s93
11 Biju Rangel Polar – 2m13s72	99 Edson Yoshikuma Polar – 2m13s53	
42 Luigi Giobbi Heve – 2m16s03	107 Manoel Semião Heve – 2m15s73	69 Ricardo Achcar Polar – 2m14s24
37 Newton Pereira Newcar – 2m18s24	58 Cláudio Cavallieri Keimann – 2m17s95	
126 Vicenzo Jaconelli Avallone – 2m19s96	50 Milton Amaral Heve – 2m19s04	81 Luiz Mora Brito Polar – 2m18s80
21 Peter Schultzwenk Polar – 2m21s67	27 Luiz Felipe Gama Cruz Heve – 2m20s92	

59
Nivaldo Trama
Kaimann

63
José Luiz Pimenta
Polar – 2m33s66

137
Márcio Tideman
Avallone – 2m29s61

88
Murilo Pilotto
Heve

Logo na largada, depois do incidente com Luiz Cavalcanti, Newton Pereira levou uma fechada, bateu no muro dos boxes e ficou fora da corrida, assim como Biju Rangel, Cláudio Cavallini e Janjão Freire que se acidentaram antes de ser completada a primeira volta.

Lameirão largou na frente, mas antes de chegar à curva 1 foi ultrapassado por Tite Catapani que saindo da quarta posição assumiu a liderança da prova, mas ao ser completada a primeira volta, Lameirão havia retomado a liderança, seguido por Catapani, Guaraná, Piquet, Chateaubriand, Benoni e Júlio Caio.

Foram duas voltas sensacionais, com os primeiros brigando e trocando de posições, mas sempre com Lameirão à frente. Piquet, em sensacional arrancada, durante a terceira volta, assumiu a terceira posição, enquanto Catapani rodou na curva antes da reta oposta, e Piquet fez ainda melhor, assumindo a segunda colocação, quando os dois líderes atingiram a curva após a reta oposta, não foi sinalizada a mancha de óleo na pista e o líder rodou, sendo atingido pelo carro de Nelson Piquet. Em seguida ocorreram os fatos relatados anteriormente.



1 - Depois da confusão, aperfeçem na foto: Luiz Cavalcanti (agasalho vermelho), Charles Naccache (calça escura), Fernando Rocha Lima (de chapéu) e Francisco Lameirão (macacão vermelho).

2 - Os carros em fila indiana na segunda bateria: 22 - Sérgio Benoni (Avallone), 93 - Fausta Dabbur (Polar). Marcos Troncon (Polar), 77 - Maurício Chulan Neto (Polar) e os demais.

Com a parada de Lameirão e Piquet, José Pedro Chateaubriand assumiu a ponta seguido por Alfredo Guaraná, posições que foram mantidas até sétima volta, quando Chateaubriand deu uma rodada, permitindo que Guaraná vencesse a bateria, completando as 10 voltas em 22m04s36, com Chateaubriand em segundo com 22m06s03. Em terceiro ficou Júlio Caio, seguido por Gigante, Benoni, Dabbur, Troncon, Chulam, Teleco, Muffato e os demais.

Terminada a primeira bateria, os pilotos e chefes de equipe se reuniram e, depois de muita discussão, onde pediram a destituição de Luiz Cavalcanti da presidência do CTDN e da condição de comissário desportivo da prova, e como não foram atendidos, em protesto resolveram participar da segunda bateria com os carros andando em fila indiana, em marcha reduzida, sem ultrapassagens. O diretor de prova, Fernando Ramos, instigado pelos comissários desportivos Luiz Cavalcanti e Luiz Rocha Lima, pegou a bandeira preta com a intenção de mostrar aos pilotos, interrompendo a corrida, mas felizmente, o presidente da CBA, Charles Naccache tomou a bandeira do diretor de prova e fez com que os carros completassem a segunda bateria na mesma ordem que terminaram a primeira, pois não existe regulamento que obrigue os carros a andarem rápido.

Depois da prova, os pilotos procuraram deixar o autódromo rapidamente, pois corria o boato de que poderiam ser presos, além de terem seus carros apreendidos.

Dessa forma, a classificação final da prova foi a mesma da primeira bateria.

No campeonato, José Pedro Chateaubriand e Alfredo Guaraná estavam em primeiro com 15 pontos, vindo a seguir: Francisco Lameirão (13), Eduardo Celidônio (6), Sérgio Benoni (5), Mário Pati Jr. e Júlio Caio Marques (4), Jan Balder, Amândio Ferreira e Tite Catapani (3), Milton Amaral (2), e Norberto Jannuzzi e Fausto Dabbur (1).

Entre os construtores, a Kaimann passou a ter 24 pontos, a Polar 16, a Heve 6, e a Avallone 5.



29 - Alfredo Guaraná (Kaimann) vencedor da prova, e 6 - José Pedro Chateaubriand (Kaimann) segundo colocado

Sport Divisão 4

Com o oferecimento de um prêmio de largada pela Souza Cruz e pela Caixa Econômica Federal, a prova de Brasília teve uma melhora do número de inscritos, com 15 carros, sendo 5 para a classe "B" (acima de 2.001 cc) e 10 para a "A" (até 2.000 cc).



A largada da prova, vendo-se na primeira fila: 11 - Luiz Pereira Bueno (Berta Hollywood Ford), 2 - Maurício Chulam Neto Heve P6 VW) e 20 - Pedro Muffato (Avallone Chrysler)

Na prova de classificação, Luiz Pereira Bueno, no Berta Hollywood fez o excepcional tempo de 2m00s77, com o segundo tempo ficando com seu companheiro de equipe, Maurício Chulam, ao volante do seu Heve P6 VW da classe "A", com 2m14s06, com a primeira fila de largada sendo completada por Pedro Muffato, ficando assim formado o grid:

20 Pedro Muffato Avallone Chrysler – 2m17s27	2 Maurício Chulam Neto Heve P6 VW – 2m14s06	11 Luiz Pereira Bueno Berta Hollywood Ford – 2m00s77
5 Jan Balder Polar VW – 2m22s17	4 Marcos Troncon Royale Chevrolet – 2m18s44	
1 Evandro Faleiro Royale Ford – 2m30s54	10 Newton Pereira Heve P6 VW – 2m25s97	8 Valdir Favarin Manta Chrysler – 2m25s21
13 Carlos Tasch Manta VW – 2m45s62	6 Ricardo Mogames Heve P6 VW – 2m30s54	
12 Odivaldo Alves Manta VW – 3m45s71	17 Toninho Martins Fitti Porsche VW – 2m50s03	7 Joel Damásio Manta VW – 2m48s06

14
Mauro Turcatel
Manta VW

3
Elton Rohnelt
Avallone Chrysler

A prova foi disputada em duas baterias de 5 voltas cada uma e, iniciada Luiz Pereira Bueno disparou na frente, com Muffato em segundo e Chulam em terceiro. Ainda na primeira bateria, parecia que Newton Perera iria dar combate a Chulam, mas isso acabou não acontecendo, com a prova sendo quase que uma fila indiana, com poucas disputas por posição.

Luiz Pereira Bueno venceu, com Pedro Muffato em segundo, Maurício Chulam em terceiro, Newton Pereira em quarto, Marcos Troncon em quinto e Jan Balder em sexto.

Na segunda bateria, a monotonia foi ainda maior depois que o carro de Newton Pereira perdeu rendimento e ele, que tinha sido o quarto na primeira bateria, acabou ficando em oitavo.

Bueno venceu novamente, seguido por Muffato, Chulam, Balder, Troncon e Favarin.

Pela soma dos tempos das duas baterias, Luiz Pereira Bueno ficou em primeiro, com Pedro Muffato em segundo, Maurício Chulam em terceiro, Jan Balder em quarto, Marcos Troncon em quinto e Newton Pereira em sexto.

Na pontuação do campeonato, depois de três etapas, na classe “B”, Bueno tinha 55 pontos, Valdir Favarin 47, Elton Rohnelt 34, e Pedro Muffato 15, e na “A”, Chulam tinha 60 pontos (três vitórias), Jan Balder 30, Newton Pereira 25, Mauro Turcatel 15, Fausto Berti, Ricardo Mogames e Marcos Troncon 12, Carlos Tasch 8, Toninho Martins 6 e Odivaldo Alves 4.



1ª) Luiz Pereira Bueno (Berta Ford) - 2ª) Pedro Muffato (Avallone Chrysler) - 3ª) Maurício Chulam Neto (Heve P6 VW)

Turismo Divisão 1

Além das provas de Fórmula Super Vê e Sport Divisão 4, foi realizada uma prova para carros de Turismo Divisão 1, disputada em duas baterias de 10 voltas cada uma, tendo na largada 20 carros.

O grid de largada foi organizado com os carros acima de 3.001 cc na frente, com o Maverick de Luiz Estevão/Marco Emílio ficando com a pole-position, com o tempo de 2m41s40, completando a primeira fila: Alencar Júnior/Ronaldo Jabur Bittar – Opala (2m41s98), e Paulo César Lopes/Norman Casari – Maverick (2m42s50), ficando assim formado:

43 Paulo César Lopes/Norman Casari Ford Maverick – 2m42s50	16 Alencar Júnior/Ronaldo Jabur Bittar Chevrolet Opala – 2m41s88	2 Luiz Estevão/Marco Emílio Ford Maverick -2m41s40
1 Paulo Guaraciaba Ford Maverick – 2m43s76	3 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick – 2m43s13	
17 Aray Xavier/Neidiel Roure Chevrolet Opala – 2m52s53	15 Oswaldo Borba/João Carlos Roller Chevrolet Opala – 2m46s47	9 José Carlos Catanhede/Ruyter Pacheco Ford Maverick – 2m45s20
30 Tony Nunes/Raif Jibrán Ford Maverick	23 Luiz Moreira/Toninho Martins Ford Maverick	
4 Roberto Tomé/Ricardo Lopes Oliveira Chevrolet Opala	5 Paulo Baeta/José Afonso Berton Chevrolet Opala	44 Kleber Souza Chevrolet Opala (*)
45 Sérgio Boeck/Josué Andrade VW Passat – 2m56s38	12 Karl Von Negri/Jacinto Costa VW TL – 2m54s71	

14
Carlos Mamede/Sylvio Parodi
Chevrolet Chevette – 3m04s35

19
José Carlos Borba
VW Sedan 1600S – 3m04s22

8
Ernani Roberto
VW Passat – 3m00s33

11
Vicente Vives Gil/Vicente Vives Tejada
Chevrolet Chevette

7
Júnior Faria/Luiz Felipe Valência
Chevrolet Chevette – 3m16s26

13
Gilberto Cavalcanti/Geraldo Mamede
Chevrolet Chevette

Na primeira bateria, Marco Emílio não teve maiores dificuldades para vencer depois que seus dois principais adversários, os Maverick de José Carlos Catanhede e de Paulo César Lopes abandonaram por problemas no motor do primeiro, e uma batida no guard-rail do segundo.

Na segunda bateria, Luiz Estevão que tinha substituído Marco Emílio, teve que lutar muito com o Maverick de Tony Nunes, acabando sendo batido, com Nunes vencendo com Estevão em segundo.

Pela soma dos tempos, a dupla Luiz Estevão/Marco Emílio ficou em primeiro, completando 20 voltas em 54m33s98, com Tony Nunes/Raif Jibrán em segundo e Alencar Júnior/Ronaldo Jabur Bittar em terceiro. Na classe até 1.600 cc, o vencedor foi o Passat de Sérgio Boeck/Josué Andrade, ficando em segundo o VW TL de Karl Von Negri/Jacinto Costa e em terceiro o Passat de Ernani Roberto.

[Ver RESULTADOS 1975/65](#)



O Maverick vencedor da prova pilotado por Luiz Estevão e Marco Emílio, e o pódio da prova com Luiz Estevão, Marco Emílio e Tony Nunes

71 – XIII GP DA ÁUSTRIA - 12ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F1 - OSTERREICHRING (17/08/1975)

A 12ª Etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, foi disputada no dia 17 de agosto, com a realização da 13ª Edição do GP da Áustria, no circuito de Osterreichring, em Zeltweg.

Com Niki Lauda prestes a conquistar o título mundial, após a confirmação do cancelamento do GP do Canadá, bastaria ao piloto austríaco conquistar um ponto a mais que Carlos Reutemann e Emerson Fittipaldi para consolidação do título.

Entre os construtores, a situação era mais tensa, com apenas três pontos separando a Ferrari da Brabham, enquanto a desvantagem da McLaren era de 14,5 pontos.

A maior novidade para esse Grande Prêmio era a presença da Matra equipando o novo carro da Shadow, o DN7, que era apenas uma evolução do DN5, com um motor V-12 francês. O carro foi projetado por Tony Southgate e Georges Martin, que não estavam favoráveis ao projeto, com o carro sendo entregue a Jean-Pierre Jarier, com Tom Pryce sendo mantido no DN5 equipado com motor Ford Cosworth

Outra novidade era o retorno de Rolf Stommelen no carro da Hill, após se recuperar das lesões sofridas no GP da Espanha, que tinha como parceiro Tony Brise, uma vez que Alan Jones acabou deixando a equipe depois de desentendimento com Graham Hill.

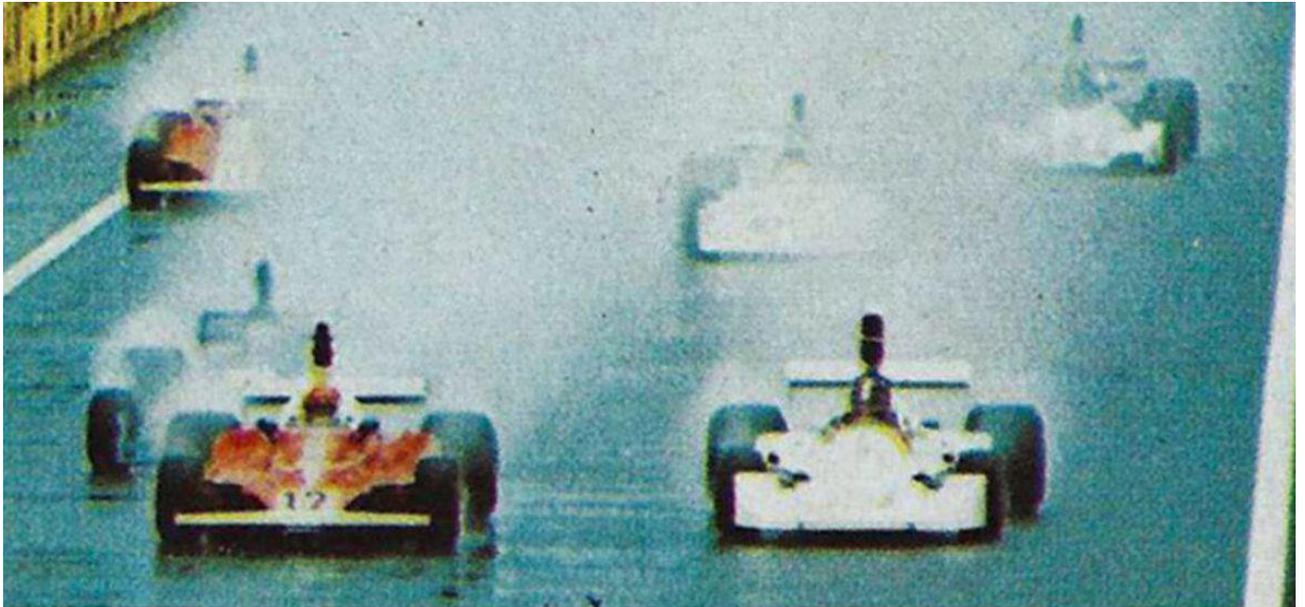
Na Lotus, Colin Chapman continuava na busca de um companheiro para Ronnie Peterson e dessa vez, Brian Henton estava presente, após o John Watson ter retornado à Surtees que reapareceu surpreendentemente, apesar dos seus graves problemas financeiros.

Na Ensign, Mo Nunn inscreveu o modelo N174 para Roelof Wunderink e o N175 Para Chris Amon que estava afastado da Fórmula 1 a quase um ano.

Lorde Hesketh inscreveu um segundo carro para o americano Brett Lunger, enquanto Harald Ertl ainda estava presente com o 308 patrocinado pela Wartsteiner.

A Williams continuava alugando um dos seus carros para quem trouxesse mais dinheiro e dessa vez quem estava ao volante do carro era o suíço Jo Vonlanthen, pois o protetor de Ian Ashley, concordara em pagar à equipe para manter o carro, após a lesão do piloto inglês em Nürburgring.

A BRM estava de volta, ainda com o antigo 201, e ainda com Bob Evans ao volante, mas com um novo motor V-12. Finalmente, a McLaren se apresentou bastante debilitada depois que Jochen Mass tinha destruído dois chassis na Alemanha.



Largada da prova com 12 - Niki Lauda (Ferrari 312T) e 24 - James Hunt (Hesketh 308 Ford) à frente

Nos treinos, muitos acidentes marcaram o final de semana. O primeiro foi Ronnie Peterson que saiu violentamente na curva Glatz, felizmente sem se ferir. No sábado, foi a vez de Wilson Fittipaldi Jr. sair da pista na lombada antes da curva Rindt, rodar várias vezes antes de se chocar com o guard-rail, com o piloto brasileiro saindo do acidente com o pulso esquerdo quebrado, sendo forçado a abandonar a prova.

Mas foi Lauda que dominou os treinos e conquistou, mais uma vez, a pole-position, quebrando o recorde da pista com o tempo de 1m34s85. Hunt, numa fase muito boa com o seu Hesketh, ficou em segundo, com um surpreendente Emerson Fittipaldi em terceiro, no seu melhor desempenho em prova de classificação desde o GP do Brasil, na segunda etapa do campeonato. Em quarto ficou um surpreendente Stuck, vindo a seguir: Regazzoni, Pace, Depailler, Brambilla, Mass e Scheckter. Reuteman foi apenas o décimo primeiro, à frente de Laffite, Jarier com o Shadow Matra, enfrentando problemas com o motor, mas conseguindo ficar à frente do seu companheiro de equipe, Tom Pryce. Lunger foi o décimo sétimo, à frente de Watson, Andretti, W. Fittipaldi, Donohue, Lombardi. Amon, Evans e Stommelen, não se classificando Ertl, Wunderink, Vonlanthen e Trimmer, com o grid de largada ficando assim formado:

24 James Hunt Hesketh 308B Ford – 1m34s97	12 Niki Lauda Ferrari 312T – 1m34s85
10 Hans-Joachim Stuck March 751 Ford – 1m35s38	1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 1m35s21
8 José Carlos Pace Brabham BT44 Ford – 1m35s71	11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 1m35s41
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m35s80	4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 1m35s78
3 Jocy Scheckter Tyrrell 007 Ford – 1m36s14	2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 1m36s12

21 Jacques Laffite Williams FW4 Ford – 1m37s60	7 Carlos Reutemann Brabham BT44B Ford – 1m36s43
17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN7 Matra – 1m37s62	5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m37s61
23 Tony Brise Hill GH1 Ford – 1m37s69	16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m37s64
18 John Watson Surtees TS16 Ford – 1m37s96	25 Brett Lunger Hesketh 308B Ford – 1m37s87
30 Wilson Fittipaldi Jr. Fitti FD3 Ford – 1m38s14 (*)	27 Mário Andretti Parnelli VJP4 Ford – 1m37s97
29 Lella Lombardi March 751 Ford – 1m38s43	28 Mark Donohue March 751 Ford – 1m38s19 (*)
31 Chris Amon Ensign N175 Ford – 1m38s75	6 Brian Henton Lotus 72F Ford – 1m38s72 (*)
22 Rolf Stommelen Hill GH1 Ford – 1m39s56	14 Bob Evans BME P201 – 1m39s53
33 Roelf Wunderink Ensign N174 Ford – 1m42s59 (**)	32 Haraldo Ertl Hesketh 308B Ford – 1m40s72 (**)
35 Tony Trimmer Maki F101C Ford – 1m44s88 (**)	20 Jo Vonlanthen Williams FW3 Ford – 1m42s80 (**)

Durante o warm-up, na manhã de domingo, Mark Donohue sofreu um estouro de pneu ao se aproximar da veloz curva Voëst-Hugel a mais de 200 km/h e o carro se chocou contra o guard-rail, decolou e caiu em uma vala, atropelando dois fiscais de pista. Donohue foi retirado do carro consciente, com hematomas na perna esquerda, braços e tórax. No entanto, um dos fiscais ficou gravemente ferido e foi levado às pressas para o hospital, enquanto Donohue estava fora da corrida, mas segundo os médicos, sua vida não estava em perigo. Pouco depois Henton teve problemas e foi forçado a desistir da corrida.



O piloto Mark Donohue e o estado em que ficou o March 751 Ford depois do acidente

Após as desistências de W. Fittipaldi, Donohue e Henton, foram autorizados a largar: Ertl, Wunderink e Vonlanthen.

No horário previsto para a largada, ocorria uma violenta tempestade nas proximidades do circuito e, como todos os carros estavam equipados com pneus slick, Bernie Ecclestone, representando os fabricantes,

explicou aos comissários desportivos dos riscos de ser iniciada a corrida nessas condições e ocorrerem graves acidentes e esses aceitaram os argumentos adiando a largada, com a tempestade se dissipando, mas caindo fortes chuvas sobre o circuito. Quarenta e cinco minutos depois, a chuva diminuiu e os carros saíram dos boxes para formação de um novo grid, todos com pneus para chuva.

Na largada, Lauda manteve a ponta, à frente de Hunt, seguidos por Depailler que fez uma excelente largada, ultrapassando Stuck e Fittipaldi, vindo logo atrás Regazzoni.

A primeira volta foi completada com Brambilla ultrapassando Regazzoni, com os carros a completando na seguinte ordem: 1º Lauda; 2º Hunt; 3º Depailler; 4º Stuck; 5º Emerson; 6º Brambilla; 7º Scheckter; 8º Regazzoni; 9º Reutemann; 10º Peterson; 11º Andretti; 12º Pace; 13º Mass; 14º Pryce; 15º Laffite; 16º Watson; 17º Brise; 18º Evans; 19º Lunger; 20º Jarier; 21º Amon; 22º Ertl; 23º Stommelen; 24º Lombardi; 25º Vonlanthen; 26º Wunderink.

Na segunda volta, Lauda tinha um segundo de vantagem para Hunt, com Brambilla assumindo a quinta posição, à frente de Emerson. Peterson ultrapassou Reutemann e depois Regazzoni, com Andretti rodando na curva Texaco e quebrando o eixo dianteiro. O piloto retornou ao boxe para abandonar, ao mesmo tempo em que, depois de completar a segunda volta, Evans entrou nos boxes com o novo motor BRM quebrado.

Na volta seguinte, andando muito rápido, Brambilla se aproximou do seu companheiro de equipe Stuck.

Na 4ª volta, enquanto Lauda, Hunt e Depailler escapavam na frente, Scheckter sofreu um furo de pneu entrando nos boxes da Tyrrell para trocar os pneus reiniciando à pista na vigésima posição.

Brambilla ultrapassou Stuck na quinta volta e se aproximou dos líderes, com Mass assumindo a oitava posição à frente de Regazzoni, cujo carro demonstrava claramente que não estava ajustado para pista molhada.

Na 6ª volta Brambilla ultrapassou Depailler com ousadia na curva Bosch, colocando duas rodas na zebra molhada, e Peterson ultrapassou Emerson e Pryce a Regazzoni. Pace parou no boxe da Brabham com seu motor funcionando apenas em sete cilindros, mas havia um outro problema com os pilotos da Brabham, pois estavam usando um pneu que era do seu companheiro instalado por engano no carro.

Brambilla e Peterson eram os mais rápidos na 7ª volta, com Pace retornando à pista em último lugar.

Na volta oito, Lauda estava um segundo à frente de Hunt, com Brambilla a cerca de quatro segundos, vindo a seguir Stuck, Peterson, Fittipaldi, Mass, Pryce, Brise, Regazzoni e Reutemann, com Vonlanthen nos boxes com problemas no motor.



As McLaren M23 Ford de Emerson Fittipaldi (1) e Jochen Mass (2)

Na 9ª volta Stuck ultrapassou Depailler assim como Peterson, enquanto Jarier diminuiu a velocidade devido a um problema de combustível com o motor Matra da Shadow.

A chuva parou na 10ª volta e a pista começou a secar, com Brambilla alcançando Lauda e Hunt, ao mesmo tempo em que Peterson assumiu a quarta posição à frente de Stuck, com os carros completando a volta na seguinte ordem: 1º Lauda; 2º Hunt; 3º Brambilla; 4º Peterson; 5º Stuck; 6º Depailler; 7º Emerson; 8º Mass; 9º Pryce; 10º Brise; 11º Regazzoni; 12º Reutemann; 13º Watson; 14º Amon; 15º Stommelen; 16º Laffite; 17º Lunger; 18º Scheckter; 19º Ertl; 20º Lombardi; 21º Wunderink; 22º Vonlanthen; 23º Pace; 24º Jarier.

Na 11ª volta Stuck aquaplanou na curva Bosch e bateu com força no guard-rail, escapando ileso, mas com seu March ficando muito danificado, enquanto Jarier retornava ao boxe com problema de injeção de alimentação, ficando fora da corrida.

Lauda estava apenas meio segundo à frente de Hunt e um segundo e meio à frente de Brambilla na 12ª volta. O carro de Lauda, assim como o do seu companheiro de equipe não estava ajustado para condições de pista molhada, enquanto Mass ultrapassou Emerson e Pryce vinha colado às duas McLaren.

Na 13ª volta, com Lauda, Hunt e Brambilla muito próximos, Mass assumiu a quinta posição à frente de Depailler.

Na volta seguinte, Hunt estava embutido na traseira de Lauda, com Pryce ultrapassando Depailler e em seguida a Emerson. Wunderink estava nos boxes da Ensign e permaneceu parado por vários minutos para resolver um problema técnico.

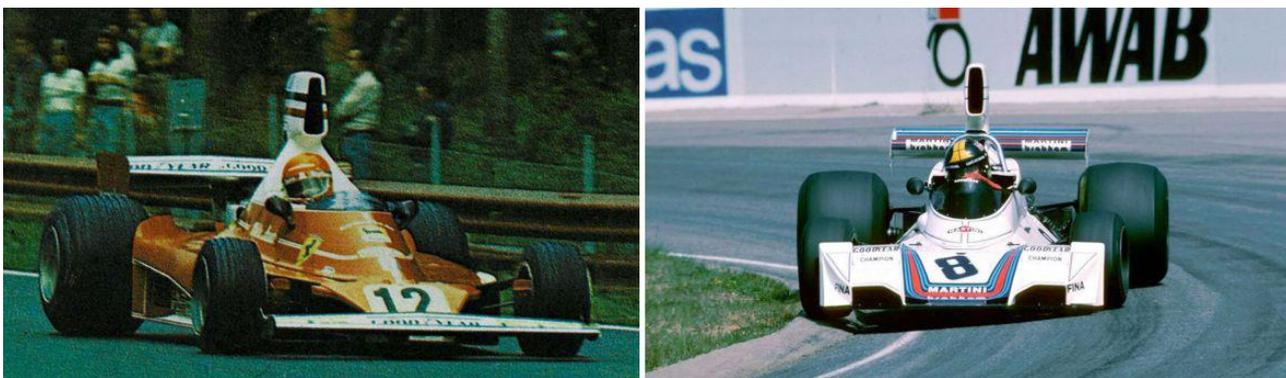
Na 15ª volta finalmente Hunt ultrapassou Lauda por fora na curva Texaco. O austríaco foi tão cauteloso na curva que Brambilla se colocou por dentro e também ultrapassou a Ferrari, com Vonlanthen abandonando com uma falha no motor e Brise, por sua vez, parando nos boxes para trocar as rodas dianteiras devido a vibrações.

Hunt estava apenas um segundo à frente de Brambilla na volta 16, enquanto Lauda vinha logo atrás do italiano, com Peterson cerca de quinze segundos atrás, à frente de Mass e Pryce. Depailler era o sétimo seguindo por Emerson, Regazzoni e Watson, com Scheckter melhorando sua posição passando em décimo quarto.

Na 17ª volta Lauda vinha perdendo contato com Hunt e Brambilla, e Depailler parou nos boxes para trocar os pneus dianteiros que estavam danificados. Ele colocou pneus de chuva e reiniciou na décima posição à frente de Amon.

Começou a chover novamente na 18ª volta e a área dos boxes ficou inundada, com Hunt enfrentando dificuldades quando um cilindro do motor do seu carro parou de funcionar, se aproveitando Brambilla para o pressionar, com Lauda já estando cinco segundos atrás.

Na 19ª volta a pressão de Brambilla em Hunt era muito forte, e ao se aproximar da curva Bosch, o inglês foi atrapalhado por seu companheiro de equipe, Lunger que estava lento na pista, e Brambilla se aproveitou da situação, passando por dentro e assumindo a liderança, enquanto Pace abandonou devido a um problema no motor do seu Brabham.



12 - Niki Lauda (Ferrari 312T) e 8 - José Carlos Pace (Brabham BT44B Ford)

Completadas 20 voltas, Brambilla tinha aberto vantagem na liderança, com Ertl parando nos boxes e com os carros completando a volta na seguinte ordem: 1º) Brambilla; 2º) Hunt; 3º) Lauda; 4º) Peterson; 5º) Mass; 6º) Pryce; 7º) Emerson; 8º) Regazzoni; 9º) Watson; 10º) Depailler; 11º) Amon; 12º) Scheckter; 13º) Reutemann; 14º) Stommelen; 15º) Lunger; 16º) Laffite; 17º) Brise; 18º) Lombardi; 19º) Ertl; 30º) Wunderink.

Na volta seguinte, enquanto Brambilla aumentava sua vantagem para Hunt, Lauda foi ultrapassado pelo trio formado por Peterson, Mass e Pryce.

Na volta 22 Peterson parou nos boxes para trocar a viseira do capacete, pois tinha sido danificada por objetos voadores, caindo para o sétimo lugar, atrás de Regazzoni.

Na 23ª volta Mass ultrapassou Lauda e depois de uma forte recuperação, Scheckter se encontrava no décimo lugar, ao ultrapassar seu companheiro de equipe Depailler. Laffite parou nos boxes e saiu do carro informando que a dirigibilidade era tão ruim que aquaplanava na reta.

Brambilla já tinha uma vantagem de doze segundos para Hunt na volta 24, enquanto Pryce ultrapassou um Lauda extremamente cauteloso.

Na 25ª volta a chuva voltou a ficar forte e os pilotos que já haviam abandonado pediam aos comissários desportivos que interrompessem a corrida devido às perigosas condições climáticas.

Brambilla estava vinte segundos à frente de Hunt na 26ª volta, Mass era o terceiro, cerca de trinta segundos atrás, à frente de Pryce. Lauda era o quinto, seguido por Regazzoni, Peterson, Emerson, Scheckter, Watson e Depailler.

Na volta seguinte, Peterson assumiu a sexta posição à frente de Regazzoni.

Mass, com a pista muito escorregadia, rodou na 28ª volta, conseguindo retornar à pista, mas perdendo a posição para Pryce, enquanto Ertl parou na curva Texaco devido a problemas elétricos, com Scheckter assumindo a oitava posição à frente de Emerson.

Na 29ª volta, caiu uma chuva torrencial na pista e a direção decidiu encerrar a corrida agitando a bandeira quadriculada para Vittorio Brambilla que cruzou a linha como vencedor. O piloto estava tão entusiasmado que soltou o volante, aquaplanou e bateu de frente no guard-rail na subida para a primeira curva. Ele conseguiu controlar o carro e seguiu com a frente destruída para completar a volta da vitória. Hunt terminou em segundo e Pryce em terceiro, garantindo o seu primeiro pódio que foi também o primeiro da Shadow em 1975. Mass foi o quarto, Peterson o quinto, Lauda o sexto, seguido por Regazzoni, Scheckter, Emerson, Watson, Depailler, Amon, Lunger, Reutemann, Brise, Stommelen, Lombardi e Wunderink.

Após a interrupção da prova ocorreu uma certa confusão, com algumas equipes presumindo que a corrida seria retomada, mas logo foram informadas que a bandeira quadriculada havia sido baixada e, portanto, o Grande Prêmio havia terminado.

Essa foi a quarta vez, nesta temporada, que um Grande Prêmio foi interrompido prematuramente e a vitória de Brambilla foi a primeira de um carro March desde 1970, coroando os esforços da Max Mosley e Robin Herd para reanimar a equipe que estava à beira de um colapso financeiro em um ano e meio.

Com menos de 75% das voltas completadas, apenas a metade dos pontos foram concedidos e com isso, consequentemente Lauda não foi coroado campeão, pois seu sexto lugar lhe rendeu apenas meio ponto, ficando 17,5 pontos à frente de Reutemann, havendo 18 em disputa. Emerson Fittipaldi estava fora da disputa pelo título, e na classificação de construtores a Ferrari tinha apenas 3,5 pontos à frente da Brabham.

Depois do Grande Prêmio, Mark Donohue, que se acreditava ter sofrido apenas alguns hematomas, queixou-se de fortes dores de cabeça na noite de domingo e poucas horas depois sofreu uma grave hemorragia cerebral que foi temporariamente interrompida pelos médicos, mas em seguida o piloto entrou em coma.

No dia seguinte, um dos fiscais de pista ferido no acidente faleceu enquanto o estado de saúde de Donohue era desesperador, de acordo com o hospital Graz onde estava internado, e na terça-feira, 19 de agosto, o piloto americano faleceu aos 38 anos.

Ver RESULTADOS 1975/66



9 - Vittorio Brambilla (March 751 Ford) vencedor da prova

72 – 13ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP – THRUXTON (17/08/1975)

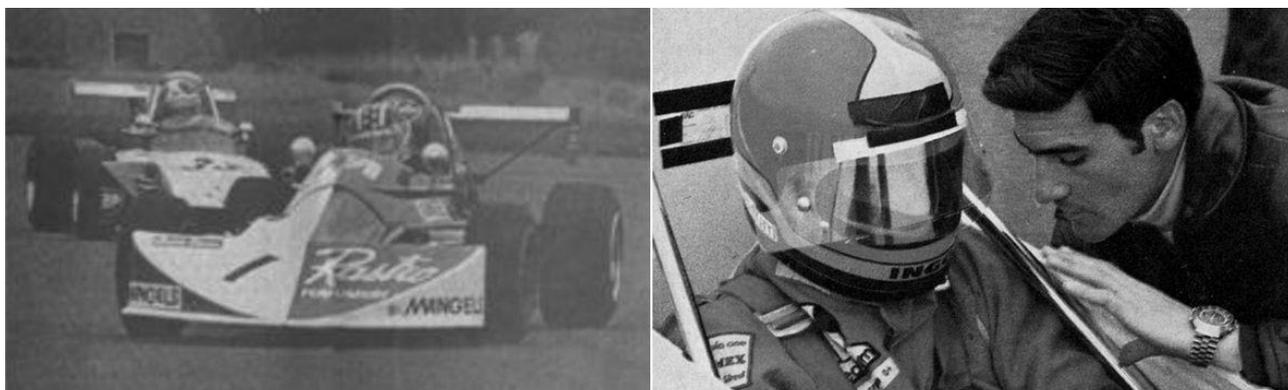
A 13ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship foi disputada no dia 17 de agosto no Autódromo de Thruxton, com a participação de 19 pilotos, entre eles os brasileiros Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann.

Nos treinos, a pole-position ficou com Gunnar Nilsson, com Alex em segundo com o mesmo tempo, enquanto nada menos que cinco pilotos ficaram com o mesmo tempo de 1m17s0, com o grid de largada ficando assim formado:

33 Danny Sullivan Modus M1 Toyota – 1m17s0	1 Alex Dias Ribeiro March 753 Toyota – 1m16s6	2 Gunnar Nilsson March 753 Toyota – 1m16s6
58 Patrick Neve Safir RH03 Ford – 1m17s0		9 Ingo Hoffmann March 753 Toyota – 1m17s0
10 Rupert Keegan March 743 Toyota – 1m17s4	36 Dick Parsons Modus M1 Ford – 1m17s0	17 Richard Hawkins March 743 Toyota – 1m17s0
31 Donald MacLeod GRD 375 Ford – 1m17s8		43 Eddie Cheever Modus M1 Ford – 1m17s8
5 Graham Hamilton March 753 Ford – 1m17s8	46 Stephen South Ray RB3/75 Toyota – 1m17s8 (*)	34 Tim Brise Modus M1 Ford – 1m17s8
30 Tony Nunes/Raif Jibrán Ford Maverick		23 Luiz Moreira/Toninho Martins Ford Maverick
4 Chris Barnett March 753 BMW – 1m19s4	15 Dyfed Roberts March 743 Ford – 1m19s2	12 Bob Arnott March 743 Ford – 1m18s6
30 Len Smith GRD 373 Ford – 1m25s0		52 Tony Rouff Erhlich E55 Ford – 1m20s2
		53 Ken Silverstone March 743 Ford

(*) Não largou

Dessa feita, finalmente Alex fez uma boa largada e logo se distanciou, sendo seguido por Danny Sullivan. Ingo que tinha largado bem e emparelhado com Gunnar Nilsson na primeira curva, a Campbell, levou a melhor e, na primeira passagem pelos boxes a ordem era a seguinte: 1º Alex; 2º Sullivan; 3º Ingo; 4º Gunnar; 5º Parsons; 6º Neve, todos muito próximos. Um pouco mais atrás vinha um segundo pelotão comandado por Eddie Cheever, seguido por Tim Brise (irmão de Tony Brise da equipe Hill de F-1), Keegan e Hamilton, vindo em seguida o restante do pelotão.



1 - Alex Dias Ribeiro (March 753 Toyota) e 33 - Danny Sullivan (Modus M1 Toyota) - Ingo Hoffmann

Até a quinta volta a distância entre os dois primeiros era mínima, com Alex procurando manejar o ritmo ao seu gosto, sem dar chance ao americano.

Entre Sullivan e Ingo havia uma distância razoável, mas de Ingo para Gunnar era mínima.

Na quarta volta, Neve ultrapassou Dick Parsons na freada da chicana e se posicionou no vácuo de Gunnar, com os três esperando uma bobeadada do brasileiro.

No pelotão do meio ocorria um duelo acirrado entre Keegan e Hamilton até que se chocaram, com os dois seguindo com os carros bastante danificados.

Na volta onze, Sullivan acabou com qualquer chance de ultrapassar a Alex, quando patinou. numa mancha de óleo. Mesmo registrando a volta mais rápida, Sullivan não conseguiu alcançar Alex que daí para a frente, manteve uma liderança mais tranquila para receber a bandeirada de chegada com oito décimos de vantagem para Sullivan, enquanto ocorria uma acirrada disputa pelo terceiro lugar entre Ingo Hoffmann e Gunnar Nilsson, traduzido em seis décimos na bandeirada de chegada a favor do brasileiro. O quinto foi Patrick Neve, e o sexto Dick Parsons.

Ver RESULTADOS 1975/67

73 – ETAPA DO TOWNSEND THORESEN BRITISH F-FORD CHAMPIONSHIP – BRANDS HATCH (17/08/1975)

Na etapa do Townsend Thoresen de Fórmula Ford, disputada em Brands Hatch no dia 17 de agosto, teve a participação do brasileiro Henrique Câmara Júnior, que largou na prova final na 17ª posição, conquistada numa das baterias de classificação, num rol de 70 pilotos.

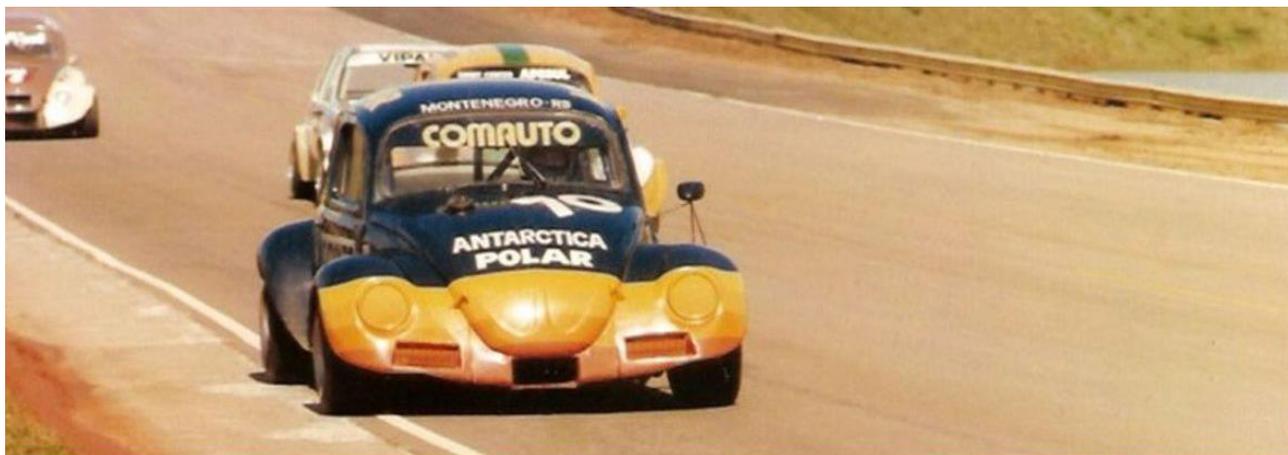
O brasileiro teve destacada atuação para terminar na 8ª colocação ao volante do seu MRE, na prova final que foi vencida por David Kemp (Merlyn), ficando em segundo Kenny Gray (Van Diemen), terceiro Rick Morris (Hawke), quarto Ron Wicken (Merlyn), quinto Mike Thompson (Rostron), e em sexto Rob Newall (Jamun).

74 – ETAPA DO BRUSH FUSE GEAR BRITISH FF CHAMPIONSHIP – THRUXTON (17/08/1975)

No mesmo dia, foi disputada uma etapa do outro torneio inglês de Fórmula Ford em Thruxton, contando com a participação de outro piloto brasileiro, Thiago de Assis, que largou na prova final na 24ª posição, progredindo até terminar em 11º. O vencedor foi Tiff Needell (Elden), com Geoff Lees (Royale) em segundo, John Stevens (Dulon) em terceiro, Terry Richards (Merlyn) em quarto, Lou de Marco (Hawke) em quinto, e Derek Warwick (Hawke) em sexto.

75 – 500 QUILÔMETROS DE PORTOS ALEGRE - TARUMÃ (17/08/1975)

Os 500 Quilômetros de Porto Alegre foram disputados no dia 17 de agosto no Autódromo de Tarumã, valendo para a 3ª Etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão 3. Participaram da prova 35 duplas e a vitória ficou com Vitor Mottin/Aroldo Bauermann (VW 1600), que completaram 166 voltas, em 3h54m29s4, média de 128,105 km/h, vencendo na classe até 1.600 cc, com componentes importados. Em segundo lugar ficou a dupla Ronaldo Ely/Walter Soldan (Chevette), que ficou distante 6 voltas. Em terceiro ficaram Rui Souza/Roberto Souza (Opala), com 154 voltas, que venceram a classe acima de 3.001 cc. Nas demais classes venceram: Almir Valandro/Alcides Gasparotto (Chevette) na classe até 1.600 cc, com componentes nacionais, e Luíz Fernando Costa/Paulo Rodrigues (FNM 2150), na classe de 1.601 a 3.000 cc.



70 - Vitor Mottin/Aroldo Bauermann (VW 1600 D3) vencedores da prova

Antes dos 500 Quilômetros, foi disputada a 4ª Etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo Divisão 1 que foi vencida por João Schmidt (Ford Maverick), completando 34 voltas (102,544 km), em 50m54s22, média de 120,868 km/h, com Mariano Jorge Schunck (Opala) em segundo e Ernany Debacco (Maverick) em terceiro. Na classe até 1.600 cc, o venceu Ricardo Baldino (Chevette), com Fábio Bertolucci (Chevette) em segundo.

76 – XV GP DA SUÍÇA – DIJON-PRENOIS (24/08/1975)

Os dirigentes do Automóvel Clube Suíço, decidiram organizar uma prova de Fórmula 1 e, como naquele País estavam proibidas corridas de automóveis desde o grande acidente de Le Mans de 1955, realizaram a prova no autódromo de Dijon-Prenois, na França, que fica próximo da fronteira entre os dois países.



11 - Clay Regazzoni (Ferrari 312T) - 20 - Jo Vonlanthen (Williams FW3 Ford) e 35 - Tony Trimmer (Maki F101 Ford)

A prova contou com 16 carros e, na prova de classificação, Jean Pierre Jarier, no Shadow DN5 com motor Ford ficou com a pole-position, com o tempo de 59s25, tendo ao seu lado na primeira fila Emerson Fittipaldi, com 59s27, ficando assim formado o grid de largada:

1 Emerson Fittipaldi McLaren M23 Ford – 59s27	17 Jean-Pierre Jarier Shadow DN5 Ford – 59s25
2 Jochen Mass McLaren M23 Ford – 59s92	11 Clay Regazzoni Ferrari 312T – 59s76
18 John Watson Surtees TS16 Ford – 1m00s04	4 Patrick Depailler Tyrrell 007 Ford – 59s99
16 Tom Pryce Shadow DN5 Ford – 1m00s28	8 José Carlos Pace Brabham BT44B Ford – 1m00s28
5 Ronnie Peterson Lotus 72E Ford – 1m00s41	32 Chris Amon Ensign N175 – 1m00s32
9 Vittorio Brambilla March 751 Ford – 1m00s63	24 James Hunt Hesketh 308C Ford – 1m00s47
22 Rolf Stommelen Hill GH1 Ford – 1m02s00	21 Jacques Laffite Williams FW4 Ford – 1m01s07
35 Tommy Trimmer Maki F101C Ford – 1m04s29	20 Jo Vonlanthen Williams FW3 Ford – 1m02s81

A corrida foi extremamente monótona, com os carros andando praticamente em fila indiana durante todo o tempo, registrando-se apenas a disputa entre José Carlos Pace e John Watson, que ficou mais destacada quando Pace na ânsia de ultrapassar o irlandês rodou no final da reta principal. Com isso, o brasileiro perdeu nada menos que quatro posições, sendo ultrapassado por Peterson, Pryce, Hunt e Amon. Mas o brasileiro não desanimou e passou a recuperar as posições perdidas.

Os únicos abandonos foram de Emerson Fittipaldi, sem embreagem depois de três voltas, e Jean Pierre Jarier que, depois de registrar a volta mais rápida com 1m00s44, abandonou depois de 33 voltas, quando o motor Ford Cosworth do seu Shadow parou de funcionar.

Sem a presença de Jarier, Clay Regazzoni venceu, completando as 60 voltas em 1h01s25s34, média de 192,770 km/h. Em segundo lugar ficou Patrick Depailler a 8 segundos do vencedor, classificando-se a seguir: Jochen Mass, Ronnie Peterson, John Watson e José Carlos Pace.

Ver RESULTADOS 1975/68

77 – 2ª ETAPA DO CAMPEONATO PAULISTA DE FÓRMULA VW 1300 - INTERLAGOS (24/08/1975)

No dia 24 de agosto, foi disputada a segunda etapa do Campeonato Paulista de Formula Vê, ou VW 1300, com a participação de 22 carros.

Na prova de classificação, Mário Ferraris ficou com a pole-position com o tempo de 3m37s5, ficando em segundo Roberto Kox, em terceiro Victor Dokukowski, em quarto Marcos Lara Gouveia, em quinto Cleber Mansur e em sexto José Luiz Bastos.

Dada a largada, Mário Ferraris se posicionou logo atrás de Cleber Mansur, que largara na quinta posição e conseguira assumir a ponta na Curva 2, mas ainda no retão, Ferraris conseguiu ultrapassar Cleber, mas foi novamente ultrapassado na freada da curva 3. Quando o bloco da frente chegou na curva da Ferradura, Cleber Mansur fez uma tomada equivocada, dando uma rodada, caindo para a 12ª posição.

Ainda na curva da Ferradura, na primeira passagem, Ciro Galvão e Carlos Castagnari rodaram e foram se chocar fora da pista

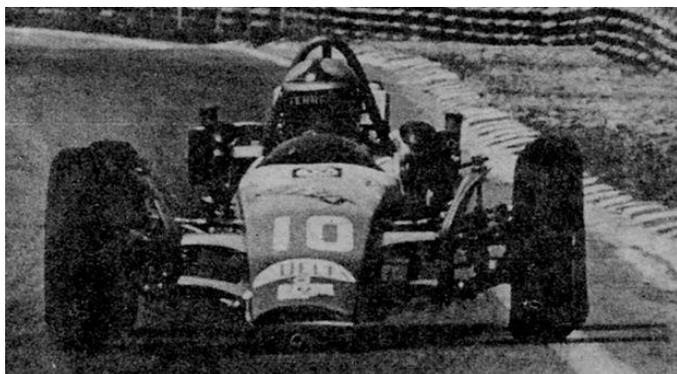
Livrando-se do grupo formado com a rodada de Cleber Mansur, Mário Ferraris forçou o ritmo da prova e foi se distanciando dos seus perseguidores. Na segunda volta tinha 12 segundos de vantagem sobre João Ba Aguiar, que manteve a segunda colocação até a metade da prova, mas a partir daí, Marcos Lara Gouveia, Fernando Jorge, Victor Dokukowski, João Ba Aguiar e Júlio Barbero passaram se alternar na posição.

Na quarta volta, a diferença entre Ferraris e Lara, tinha chegado a 21 segundos.

Com a vitória já assegurada, Ferraris começou a poupar o carro, mas ao final da prova, tinha 25 segundos de vantagem para Marcos Lara Gouveia. Victor Dokukowski foi o terceiro, João Ba Aguiar o quarto, Júlio Barbero o quinto e Fernando Jorge em sexto.

No mesmo programa foi disputada a quinta etapa do Campeonato Paulista de Turismo Divisão 1, acima de 3.001 cc. que foi vencida pelo Maverick de Artur Bragantini, que completou 37 voltas em 2h20m51s8, ficando em segundo o Maverick de Aloysio Andrade (2h21m05s4), terceiro o Maverick de Camillo Christófaru (2h21m28s6), em quarto o Opala de Jan Balder/Fausto Dabbur (2h23m37s4), quinto o Maverick de Camillo Christófaru Jr. (2h23m52s4), e em sexto o Maverick de José Luiz Nogueira/Edison Pizzoli (2m24s08s5). Na prova de Divisão 1 até 1.600 cc, venceu o Passat de Eduardo Dória/Francisco Artigas.

Ver RESULTADOS 1975/69



10 - Mário Ferraris (Ferrari VW) vencedor da Fórmula VW e 19 - Camillo Christófaru Jr. (Maverick) 5ª na Divisão 1

78 – PROVA GOIÁS ESPORTE CLUBE – TURISMO DIVISÃO 1 (24/08/1975)

No dia 24 de agosto foi realizada em Goiânia, a Prova Goiás Esporte Clube, valendo para a quarta etapa do Campeonato Goiano e 6ª da Copa Planalto, com carros de Turismo Divisão 1, e participação de 18 carros.

Com preliminar foi disputada uma corrida para mulheres, com 7 participantes e que foi vencida por Márcia Machado (Opala), se classificando a seguir: Valéria Conde (Opala), Miriam Resende (Passat), Teresa

Guaraciaba (Fitti Porsche VW), Sandra Garrote (Chevette), Sílvia D'Ávilla (Dodge 1800) e Marilene Machado (Chevette).

Na classificação da Prova Goiás Esporte Clube, o Maverick de Cario Fontes/Eduardo Cardoso, ficou com a pole-position, tendo ao seu lado na primeira fila o Maverick de Luiz Estevão/Marco Emílio, com o grid de largada ficando assim formado:

1 Luiz Estevão/Luiz Estevão Ford Maverick – 1m58s10	3 Cairo Fontes/Eduardo Cardoso Ford Maverick – 1m57s50
16 Alencar Júnior/Ronaldo Jabur Bittar Chevrolet Opala – 1m58s80	30 Tony Nunes Ford Maverick – 1m58s50
11 Paulo Guaraciaba/José Carlos Catanhede Ford Maverick – 2m00s0	43 Paulo César Lopes/Reginaldo Bufaiçal Ford Maverick – 1m58s90
15 Oswaldo Borba/João Carlos Roller Chevrolet Opala – 2m01s70	23 Luiz Moreira/Toninho Martins Ford Maverick – 2m00s20
14 Roberto Tomé/Ricardo Lopes Oliveira Chevrolet Opala – 2m04s10	4 Luziman Pereira Chevrolet Opala – 2m01s80
61 Sílvio Poli Chevrolet Opala	2 Olavo Pires/Marcos Jardim Ford Maverick
51 Josué Andrade/Sérgio Boeck VW Passat – 2m10s90	36 Sandoval Cardoso/Celso Marques VW Passat -2m09s40
53 Wilson Bega/Walter Curado VW Passat – 2m12s60	12 Karl Von Negri/Jacinto Costa VW TL – 2m10s00
33 Tarcísio Santos Chevrolet Chevette (*)	27 José Carlos Borba VW Sedan 1600S – 1m24s70
7 Carlos Alberto Braz Chevrolet Opala	

(*) Não largou

Iniciada a corrida o pole-position se atrasou e, com isso, Marco Emílio, que pilotava o Maverick nº 1, assumiu a ponta, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º 1 - Marco Emílio (Maverick); 2º 16 - Alencar Júnior (Opala); 3º 3 - Cairo Fontes (Maverick); 4º 30 - Tony Nunes (Maverick); 5º 23 – Luiz Moreira (Maverick); 6º 43 – Paulo César Lopes (Maverick); 7º 15 – Oswaldo Borba (Opala); 8º 11 – Paulo Guaraciaba (Maverick); 9º 14 - Roberto Tomé (Opala); 10º Carlos Alberto Braz (Opala); 11º 4 – Luziman Pereira (Chevrolet); 12º 61 – Sílvio Poli (Opala); 13º 2 – Olavo Pires (Maverick); 14º 12 – Karl Von Negri (TL); 15º 36 – Sandoval Cardoso (Passat); 16º 51 – Sérgio Boeck (Passat); 17º 53 – Wilson Bega (Passat); e 18º 27 – José Carlos Borba (VW).

Na segunda volta, Cairo Fontes e Tony Nunes ultrapassaram o Opala de Alencar Júnior, assumindo a segunda e terceira colocações, respectivamente, com carro de Carlos Alberto Braz enfrentando problemas de motor, se dirigindo aos boxes de onde não retornou.

A única alteração ocorrida na quarta volta foi a ultrapassagem de Sílvio Poli por Luziman Pereira, mas Poli rodou na volta seguinte, caindo para a 12ª colocação, e a quinta volta foi completada na seguinte ordem: 1º 1 – Maverick; 2º 3 – Maverick; 3º 30 – Maverick; 4º 16 – Opala; 5º 23 – Maverick; 6º 43 – Maverick; 7º 11 – Maverick; 8º 15 – Opala; 9º 4 – Opala; 10º 2 – Maverick; 11º 14 – Opala; 12º 61 – Opala; 13º 36 – Passat; 14º 12 – VW TL; 15º 51 – Passat; 16º 53 – Passat/ 17º 27 – VW 1600.

Na sétima volta, Sílvio Poli recuperou uma posição, ultrapassando o Opala de Roberto Tomé, e na volta seguinte foi a vez do VW TL de Karl Von Negri ultrapassar o Passat de Sérgio Boeck, se posicionando na segunda colocação da classe “A”.

Completadas 10 voltas, ou a metade de bateria, as colocações eram as seguintes: 1º) 1 – Maverick; 2º) 3 – Maverick; 3º) 30 – Maverick; 4º) 16 – Opala; 5º) 23 – Maverick; 6º) 43 – Maverick; 7º) 15 – Opala; 8º) 11 – Maverick; 9º) 2 – Maverick; 10º) 4 – Opala; 11º) 61 – Opala; 12º) 14 – Opala; 13º) 36 – Passat; 14º) 51 – Passat; 15º) 12 – TL; 16º) 53 – Passat; 17º) 27 – VW 1600, com o Maverick nº 11 de Paulo Guaraciaba abandonando depois dessa volta.

Na 13ª volta, o Maverick nº 2 de Olavo Pires/Marcos Jardim ficou fora da corrida pela quebra do motor, e a bateria chegou ao seu final depois de 20 voltas, com o Maverick de Marco Emílio em primeiro, com 9 segundos de vantagem para o Maverick de Cairo Fontes, classificando-se a seguir, com 20 voltas: Tony Nunes; Alencar Júnior; Paulo César Lopes; Luiz Moreira; Oswaldo Borba; e Sílvio Poli. Com 19 voltas terminaram: Luziman Pereira; Roberto Tomé; Sérgio Boeck (1º da classe “A”); Sandoval Cardoso; e Von Negri. Wilson Bega e José Borba se classificaram a seguir com 18 voltas.

Para a segunda bateria alinharam 15 carros e iniciada a bateria, Luiz Estevão, ao volante do Maverick nº 1 assumiu a ponta, que manteve até o final, com Tony Nunes (Maverick 30) largando bem e assumindo a segunda colocação, seguido por Ronaldo Jabur, Paulo César Lopes e Eduardo Cardoso que tinha largado mal, com a primeira volta sendo completada na seguinte ordem: 1º) 1 – Luiz Estevão (Maverick); 2º) 30 – Tony Nunes (Maverick); 3º) 16 – Ronaldo Jabur Bittar (Opala); 4º) 43 – Reginaldo Bufaiçal (Maverick); 5º) 3 – Eduardo Cardoso (Maverick); 6º) 23 – Toninho Martins (Maverick); 7º) 15 – João Carlos Roller (Opala); 8º) 61 – Sílvio Poli (Opala); 9º) 14 – Ricardo Lopes (Opala); 10º) 4 – Luziman Pereira (Opala); 11º) 12 – Jacinto Costa (VW TL); 12º) 36 – Celso Marques; 13º) 51 – Josué Andrade (Passat); 14º) José Borba (VW 1600); e 15º) 53 – Walter Curado (Passat).

Na quarta volta, Tony Nunes que perseguia de perto o Maverick de Luiz Estevão, rodou na curva do “S”, perdendo duas posições, para Ronaldo Bittar e Eduardo Cardoso, respectivamente. Na volta seguinte, o Maverick nº 3 passou pelo Opala 16, e na sexta, Toninho Martins teve que abandonar.

Na metade da corrida, 10 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º) 1 – Maverick; 2º) 3 – Maverick; 3º) 30 – Maverick; 4º) 16 – Opala; 5º) 43 – Maverick; 6º) 15 – Opala; 7º) 61 – Opala; 8º) 14 – Opala; 9º) 4 – Opala; 10º) 12 – VW TL (1º na classe “A”); 11º) 51 – Passat; 12º) 36 – Passat; 13º) 53 – Passat; 14º) 27 – VW 1600.

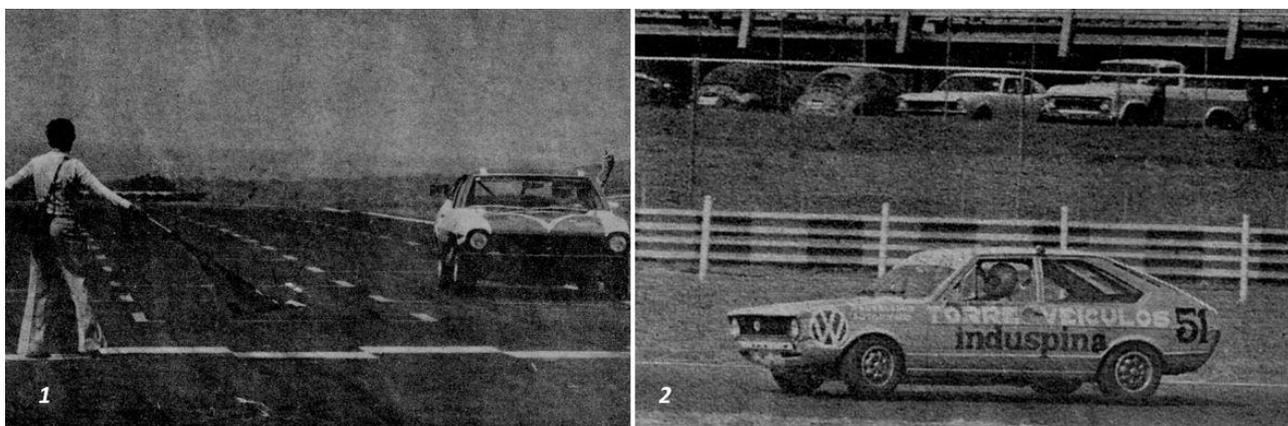
A única ocorrência que merece registro, foi o abandono no VW TL de Jacinto Costa na volta 18, depois de ter liderado a sua classe.

Com isso, o resultado da segunda bateria foi: 1º) 1; 2º) 3; 3º) 30; 4º) 43; 5º) 16; 6º) 15; 7º) 61; 8º) 14; 9º) 4; 10º) 51; 11º) 36; 12º) 12; 13º) 53; 14º) 27; 15º) 23.

Pela soma de tempo das duas baterias, a vitória ficou com o Maverick nº 1 de Luiz Estevão/Marco Emílio, ficando em segundo o Maverick nº 3 de Cairo Fonte/Eduardo Cardoso, em terceiro o Maverick nº 30 de Tony Nunes; em quarto o Opala nº 16 de Alencar Júnior/Ronaldo Bittar; quinto o Maverick nº 43 – Paulo César Lopes/Reginaldo Bufaiçal; em sexto o Opala nº 15 – de Oswaldo Borba/João Carlos Roller; e em sétimo, o Opala nº 61 de Sílvio Poli, os que completaram as 40 voltas de prova.

Na classe “A”, venceu o Passat nº 51 de Sérgio Boeck/Josué Andrade, ficando em segundo o Passat nº 36 de Sandoval Cardoso/Celso Marques, e em terceiro o VW TL nº 12 de Karl Von Negri/Jacinto Costa.

Ver RESULTADOS 1975/70



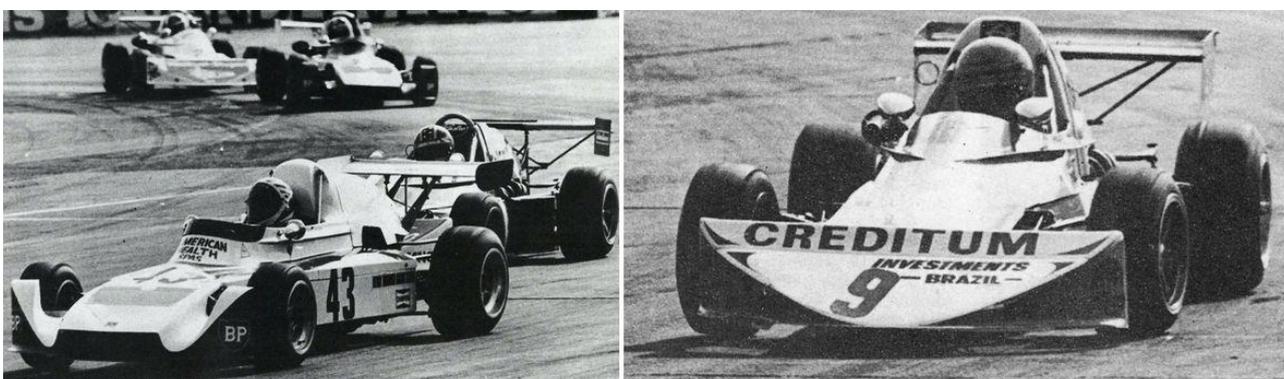
**Foto 1 - O Maverick de Marco Emílio/Luiz Estevão, vencedor da prova e na
2 - 51 - Josué Andrade/Sérgio Boeck (VW Passat vencedor da classe "A**

79 – 14ª ETAPA DO BP SUPER VISCO BRITISH F3 CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE (25/08/1975)

A 14ª Etapa do BP Super Visco British F3 Championship foi disputada na segunda-feira, 25 de agosto, no Autódromo de Silverstone, mais uma vez com a participação dos brasileiros Alex Dias Ribeiro e Ingo Hoffmann.

Na prova de classificação, a pole-position ficou com o americano Eddie Cheever, que registrou o tempo de 55s6, o que foi considerado um erro pelas demais equipes devido aos poucos resultados até então obtidos pelo piloto, mas a cronometragem manteve a apuração, ficando em segundo Ingo Hoffmann, distante apenas 6/10 de segundos, e completando a primeira fila Danny Sullivan, com o mesmo tempo do brasileiro. A segunda fila foi composta por Patrick Neve (56s2), e Richard Hawkins (56s4), ficando a terceira fila formada por Alex Dias Ribeiro, Gunnar Nilsson e Stephen South, todos com o tempo de 46s4.

Duas ausências foram sentidas nessa prova, a principal, dos irmãos Larry e Terry Perkins, que continuavam com problemas de patrocínio, e a outra foi da equipe Bang e Olufsen, de Hervé Regout e Pierre Dieudonne, que não tinha recebido os motores BMW que estavam na fábrica para revisão.



43 - Eddie Cheever, 1 - Alex Dias Ribeiro, 33 - Danny Sullivan, e 2 - Gunnar Nilsson - 9 - Ingo Hoffmann

Iniciada a corrida, Cheever bobou e foi superado por Ingo Hoffmann e Danny Sullivan, caindo para a terceira posição, com Alex Dias Ribeiro que tinha feito uma ótima largada ocupando a quarta posição e quando os carros chegaram à curva Becketts, Dick Parsons deu um salto e acabou atingindo a traseira do carro de Ingo Hoffmann, com o brasileiro indo parar na grama, do outro lado da pista, só retornando na penúltima posição. Na primeira passagem pelos boxes, o pelotão era formado por Sullivan, Alex, Cheever, Neve, Gunnar, South, enquanto Richard Hawkins e Dick Parsons vinham numa luta acirrada, batendo rodas em todas as curvas. Na terceira volta, aproveitando-se do vácuo, Cheever ultrapassou Alex, que permaneceu muito próximo do americano, esperando uma oportunidade para tentar recuperar a posição.

Na sétima volta, se beneficiando do mesmo truque do vácuo, Cheever ultrapassou Sullivan, com Alex se utilizando dos mesmos meios para assumir a segunda colocação.

Na volta dez, finalmente Gunnar Nilsson ultrapassou Patrick Neve e partiu no enalço dos três ponteiros e, nessa mesma volta, Alex assumiu a ponta.

Em seguida, Nilsson ultrapassou Danny Sullivan passando a ocupar a terceira colocação.

Faltando três voltas para o final, Alex continuava na liderança, mesmo com Cheever correndo no seu vácuo, até que, quando os carros iam completar a penúltima volta, Cheever trocou de posição com Alex, vencendo a prova com 6/10 de vantagem. O terceiro foi Gunnar Nilsson, o quarto Sullivan, o quinto Neve, o sexto South, o sétimo Tim Brise, e com Ingo Hoffmann terminando na oitava colocação.

Ver RESULTADOS 1975/71

80 – ETAPA DO BRUSH FUSEGEAR BRITISH FF CHAMPIONSHIP - SILVERSTONE (25/08/1975)

No mesmo programa de Silverstone, de 25 de agosto, foi disputada mais uma etapa de um dos torneios de Fórmula Ford, com a participação dos brasileiros Henrique Câmara e Thiago de Assis, com os dois participando da primeira bateria de classificação, quando disputavam a sétima posição, na curva Copse, acabaram se tocando, com Henrique ficando fora da prova, enquanto Thiago continuou na prova e acabou se classificando na 24ª posição da bateria final, mas dessa forma tendo poucas condições de lutar por uma boa classificação nessa bateria, que foi vencida por Matthew Argenti (Van Diemen), se classificando a seguir: Richards Wilds, Mike King, Jim Walsh, Colin Hopper, David Wigdor, e os demais.