

## 1 – MIL QUILÔMETROS DE BUENOS AIRES

A abertura do Campeonato do Mundo de Marcas ocorreu no dia 9 de janeiro, com a disputa dos Mil Quilômetros de Buenos Aires, no Autódromo da capital argentina, com a presença das equipes oficiais da Ferrari e da Alfa Romeo.

A Porsche, que dominara o campeonato nos anos anteriores, estava ausente, uma vez que a mudança do regulamento, restringido a carros protótipos até 3.000 cc tinha afastado desse campeonato os fabulosos Porsche 917 e, sem ter se preparado para a nova categoria, o fabricante alemão decidiu se retirar do campeonato.

Em contrapartida, tanto a Ferrari como a Alfa Romeo já vinham aprimorando seus carros para o novo regulamento, competindo, principalmente a partir de 1971, com seus protótipos de 3 litros e, nessa classe também foram inscritas as Lola T280 da equipe de Jo Bonnier.

Como o regulamento do campeonato previa a subdivisão para os carros até 2.000 cc, se faziam presentes, principalmente carros ingleses, como Lola e Chevron, havendo também a participação da italiana Abarth.

Entre os brasileiros, o destaque foi a participação da Lola T210 da equipe Bino, que tanto sucesso teve no nosso País, sendo pilotada por Tite Catapani e Wilson Fittipaldi Jr. Também o Porsche 908/2 da equipe Hollywood, de Luiz Pereira Bueno/Lian Duarte, chegou a ser inscrito, porém não seguiu para a Argentina, uma vez que o seu motor que passava por revisão, não estava pronto.

Outro brasileiro que participou da prova foi José Carlos Pace que pilotou um protótipo italiano com o nome de AMS, que era equipado com um motor Ford e inscrito na classe até 2 litros.

Durante os treinos, a Ferrari se impôs. Pela manhã do dia 7, Clay Regazzoni foi o mais rápido, com o tempo de 2m00s88, ficando em segundo Ickx, com 2m01s20, e em terceiro Peterson com 2m01s88.

No treino da tarde os tempos foram melhorados definindo o grid de largada. O mais rápido foi Peterson, com 1m58s59, ficando em segundo um surpreendente Rolf Stommelen, em Alfa Romeo, com 1m58s90, e em terceiro Ickx, com 1m58s98.

No treino da manhã do dia 8, os tempos não foram melhorados e o mais rápido foi Regazzoni com 2m00s75, vindo a seguir: Larrousse (Lola) com 2m02s66 e Vaccarella (Alfa Romeo), com 2m04s42.

No segundo treino do dia 8, o mais rápido foi novamente Clay Regazzoni, com 2m00s75, ficando em segundo Ickx com 2m00s85 e em terceiro Larrousse com 2m02s66.

Um terceiro treino foi realizado no dia 8, com Ickx fazendo o tempo de 1m59s87, Regazzoni 2m00s61, Peterson 2m02s41.

A largada foi ao estilo Indianápolis, com os carros alinhados dois a dois, tendo à frente um Torino Especial, que foi o carro madrinha, pilotado por Juan Manuel Fangio, tendo como acompanhante Luigi Villoresi, com os carros assim alinhados:



*Dois flagrantes da largada da prova*

30 Ronnie Peterson/Tim Schenken Ferrari 312PB - 1m58s59 (181,174 km/h)	6 Rolf Stommelen/Toine Hezemans Alfa Romeo T33/TT/3 - 1m58s90 (180,702 km/h)
28 Jacky Ickx/Mário Andretti Ferrari 312PB - 1m58s98 (180,580 km/h)	32 Clay Regazzoni/Brian Redman Ferrari 312PB - 1m59s15 (180,323 km/h)
12 Jo Bonnier/Reine Wisell Lola T280 Ford - 1m59s18 (180,277 km/h)	4 Andrea de Adamich/Nanni Galli Alfa Romeo T33/TT/3 - 1m59s60 (179,644 km/h)
14 Gerard Larrousse/Chris Craft Lola T280 Ford - 2m02s66 (175,163 km/h)	22 Arturo Merzário/Spartaco Dini Abarth SE021 Fiat - 2m04s00 (173,270 km/h)
10 Giovanni Alberti/Carlo Facetti Alfa Romeo T33/3 - 2m04s03 (173,228 km/h)	8 Nino Vaccarella/Carlos Pairetti Alfa Romeo T33/3 - 2m04s42 (172,685 km/h)
24 Dieter Quester/Alex Soler-Roig Abarth SE021 Fiat - 2m04s47 (172,616 km/h)	36 José Juncadella/John Hine Chevron B19 Ford - 2m04s75 (172,228 km/h)
2 Vic Elford/Helmut Marko Alfa Romeo T33/3 - 2m05s42 (171,308 km/h)	26 Cláudio Francisci/Jorge Ternengo Abarth SE021 Fiat - 2m06s33 (170,074 km/h)
40 Jorge de Bragation/Juan Fernandez Porsche 908/3 - 2m06s47 (169,886 km/h)	46 Tite Catapani/Wilson Fittipaldi Jr. Lola T210 Ford - 2m06s68 (169,604 km/h)
20 Hughes de Fierlant/Jorge Cupeiro Lola T212 Ford - 2m07s34 (168,725 km/h)	16 Giampiero Moretti/Carlos Ruesch Lola T212 Ford - 2m07s34 (168,725 km/h)
42 Jean-Louis Lafosse/Georges Dumoing Lola T212 Ford - 2m07s78 (168,144 km/h)	44 José Carlos Pace/Angel Monguzzi AMS 1300 Ford - 2m10s13 (165,108 km/h)
34 John Bridges/Nicky Bosch Chevron B19 Ford - 2m12s35 (162,338 km/h)	38 Eris Tondelli/Carlos Pascualini Chevron B19 Ford - 2m16s26 (157,680 km/h)
18 Hector Gradassi/Emílio Bertolini Lola T212 Ford - 2m17s28 (156,508 km/h)	48 Luís Di Palma/Nestor Garcia-Veiga Berta LR V8 - 2m21s57 (151,766 km/h) – Não largou

Reine Wisell, apesar de ter feito o quinto tempo acabou largando em último, pois o motor do seu carro demorou a pegar, sendo o piloto forçado a se alinhar no final do pelotão.

Completada a primeira volta, Stommelen tinha assumido a ponta com seu Alfa Romeo nº 6, vindo a seguir: Peterson (Ferrari); Ickx (Ferrari); Regazzoni (Ferrari); Larrousse (Lola); Adamich (Alfa Romeo); Merzário (Abarth) – 1º até 2.000 cc; Facetti (Alfa Romeo); Vaccarella (Alfa Romeo); Elford (Alfa Romeo); Quester (Abarth); Pace (AMS); Wilsinho (Lola); Francisci (Abarth); Dumoing (Lola); Cupeiro (Lola); Bridges (Chevron); Fernandez (Porsche); Moretti (Lola); Tondelli (Chevron); Wisell (Lola); Gradassi (Lola); e em último John Hine (Chevron), que se dirigiu aos boxes com um pneu furado.

Quase no final da segunda volta, Stommelen enfrentou um grave problema quando o acelerador da sua Alfa Romeo se prendeu, felizmente sem maiores consequências, com o piloto se dirigindo aos boxes para reparar o problema e, com isso, as Ferrari assumiram as três primeiras colocações. Em seguida foi a vez de Wilsinho se dirigir aos boxes com problemas na bomba de combustível da sua Lola.

Completada a quarta volta ocorreu o primeiro abandono, quando uma roda se soltou do carro de José Carlos Pace em plena reta, sem que o piloto sofresse um acidente, mas ficando fora da corrida.

Quem fazia uma ótima corrida era Wisell que a cada volta ganhava terreno, para na nona já ocupar a quinta colocação geral.



*Jacky Ickx liderou a prova até enfrentar problemas mecânicos na sua Ferrari 312PB*

Com dez voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Ickx/Andretti (Ferrari 28) – 20m37s28; 2º Regazzoni/Redman (Ferrari 32) – 20m41s75; 3º Peterson/Schenken (Ferrari 30) – 20m42s76; 4º Larrousse/Craft (Lola 14) – 20m52s98; 5º Bonnier/Wisell (Lola 12) – 21m02s77; 6º Adamich/Galli (Alfa Romeo 4) – 21m08s01; 7º Merzário/Dini (Abarth 22) – 21m15s15 (1º até 2 litros); 8º Alberti/Facetti (Alfa Romeo 10) – 21m27s57; 9º Quester/Soler-Roig (Abarth) 9 voltas; 10º Ternengo/Francisci (Abarth 26); 11º Elford/Marko (Alfa Romeo); 12º Fernandez/Bragation (Porsche 40); 13º Bosch/Bridges (Chevron 34); 14º Moretti/Ruesch (Lola 16); 15º Gradassi/Bertolini (Lola 18); 16º Tondelli/Pascualini (Chevron 38); 17º Juncadella/Hine (Chevron 36); 18º De Fierlant/Cupeiro (Lola 20) – 8 voltas; 19º Dumoing/Lafosse (Lola 42); 20º Vaccarella/Pairetti (Alfa Romeo 8) – 7 voltas; 21º Catapani/Fittipaldi (Lola 46) – 5 voltas; 22º Pace/Monguzzi (AMS 44) – 4 voltas (tinha abandonado a corrida); 23º Hezemans/Stommelen (Alfa Romeo 6) – 3 voltas.



*Wilson Fittipaldi Jr. e Tite Catapani correram com a Lola T210, mas abandonaram no início da prova com problemas na suspensão do carro*

Com oito voltas, depois de diversas paradas nos boxes, a Lola de Wilsinho/Catapani foi desclassificada. Sob a alegação de que não teria cumprido o regulamento, com Catapani não tendo chegado a pilotar o carro. Depois de completar onze voltas, John Hine voltou aos boxes com outro pneu furado e com 13 voltas, foi a vez de Cupeiro perder uma roda da sua Lola e ficar fora da corrida.



Completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Ickx/Andretti – 40m46s27; 2º Regazzoni/Redman – 40m54s54; 3º Peterson/Schenken – 40m55s78; 4º Bonnier/Wisell – 41m13s12; 5º Larrousse/Craft – 41m14s68; 6º Adamich/Galli – 41m51s69; 7º Merzário/Dini – 42m06s47 (1º até 2 litros); 8º Alberti/Facetti – 42m18s98; 9º Quester/Soler-Roig – 42m58s60; 10º Elford/Marko – 43m18s88; 11º Ternengo/Francisci – 43m21s84; 12º Fernandez/Bragation – 44m26s56; 13º Bosch/Bridges – 44m27s57; 14º Moretti/Ruesch – 19 voltas; 15º Gradassi/Bertolini; 16º Juncadella/Hine; 17º Tondelli/Pascualini; 18º Vaccarella/Pairetti – 18 voltas; 19º Hezemans/Stommelen – 14 voltas; 20º De Fierlant/Cupeiro – 13 voltas (abandonou); 21º Dumoing/Lafosse (Lola) – 12 voltas.

A corrida continuou com Ickx aumentado a sua vantagem para as outras duas Ferrari, enquanto Wisell continuava fazendo uma ótima corrida, ocupando o quarto lugar, logo após as Ferrari, e assim, ao serem completadas 30 voltas, após uma hora de corrida, a ordem era a seguinte: 1º Ickx/Andretti – 1h00m49s34; 2º Regazzoni/Redman – 1h01m02s40; 3º Peterson/Schenken – 1h01m03s30; 4º Bonnier/Wisell – 1h01m14s44; 5º Larrousse/Craft – 1h01m30s07; 6º Adamich/Galli – 1h02m28s64; 7º Merzário/Dini – 1h02m43s22 (1º até 2 litros); 8º Alberti/Facetti – 1h03m21s55; 9º Quester/Soler-Roig – 1h04m18s51; 10º Elford/Marko – 29 voltas; 11º Ternengo/Francisci; 12º Bosch/Bridges; 13º Fernandez/Bragation; 14º Gradassi/Bertolini – 28 voltas; 15º Juncadella/Hine; 15º Vaccarella/Pairetti; 16º Tondelli/Pascualini – 24 voltas; 17º Hezemans/Stommelen; 18º Moretti/Ruesch – 23 voltas; 20º De Fierlant/Cupeiro – 13 voltas (abandonou); 21º Dumoing/Lafosse – 12 voltas.



*José Carlos Pace, em dupla com Angel Monguzzi, pilotou o AMS 1300 Ford, mas abandonou depois de apenas 3 voltas*

Na volta 34, Peterson fez a sua primeira parada para reabastecimento, sendo seguido pelas outras Ferrari, com isso permitido que a Lola de Bonnier/Wisell liderasse até também parar para reabastecer. Assim sendo, depois das paradas para reabastecimento, a ordem dos carros na pista com 40 voltas completadas era a seguinte: 1º Ickx/Andretti – 1h21m48s47; 2º Peterson/Schenken – 1h22m10s38; 3º Regazzoni/Redman – 1h22m53s22; 4º Adamich/Galli – 1h23m05s25; 5º Bonnier/Wisell – 1h23m18s58; 6º Merzário/Dini – 1h23m34s08 (1º até 2 litros); 7º Quester/Soler-Roig – 1h25m26s72; 8º Alberti/Facetti – 39 voltas; 9º Larrousse/Craft; 10º Elford/Marko; 11º Ternengo/Francisci; 12º Bosch/Bridges; 13º Juncadella/Hine – 38 voltas; 14º Fernandez/Bragation; 15º Gradassi/Bertolini; 16º Vaccarella/Pairetti – 37 voltas; 17º



Hezemans/Stommelen – 34 voltas; 18º Tondelli/Pascualini – 33 voltas; 19º Moretti/Ruesch – 24 voltas; 20º De Fierlant/Cupeiro – 13 voltas (abandonou); 21º Dumoing/Lafosse – 12 voltas.

Uma parada extra de Adamich para ajustar a embreagem da sua Alfa Romeo, fez cair da quarta para a décima colocação. O Abarth de Merzário/Dini, que vinha liderando a classe desde a largada, foi obrigado a abandonar, quando era pilotado por Dini, com problemas na caixa de câmbio. Também nessa volta, a Ferrari de Ickx/Andretti parou nos boxes com problemas elétricos, que foram rapidamente resolvidos, mas logo em seguida, retornou aos boxes com o mesmo problema, perdendo muito tempo para retornar e, com isso despencando na tábua de classificação.

Completadas 50 voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Peterson/Schenken – 1h42m17s24; 2º Regazzoni/Redman – 1h43m08s70; 3º Bonnier/Wisell – 1h43m27s66; 4º Larrousse/Craft – 49 voltas; 5º Alberti/Facetti; 6º Elford/Marko – 48 voltas; 7º Juncadella/Hine; 8º Quester/Soler-Roig (1º até 2 litros); 9º Bosch/Bridges; 10º Adamich/Galli; 11º Ternengo/Francisci – 47 voltas; 12º Fernandez/Bragation; 13º Merzário/Dini (abandonou); 14º Ickx/Andretti – 46 voltas; 15º Vaccarella/Pairetti; 16º Gradassi/Bertolini – 45 voltas; 17º Hezemans/Stommelen – 43 voltas; 18º Tondelli/Pascualini – 42 voltas; 19º Moretti/Ruesch – 33 voltas; 20º De Fierlant/Cupeiro – 13 voltas (abandonou); 21º Dumoing/Lafosse – 12 voltas.



*A Lola T280 Ford, da Ecurie Bonnier, pilotada por Reine Wisell/Jo Bonnier/Gerard Larrousse andou entre os líderes, mas problemas mecânicos a relegaram a apenas à sétima colocação geral*

No intervalo entre a volta 50 e a 60 não sofreu grandes alterações, com apenas os três primeiros classificados correndo na mesma volta. Assim, com pouco mais de duas horas de corrida, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Peterson/Schenken – 2h02m23s80; 2º Regazzoni/Redman – 2h03m20s00; 3º Bonnier/Wisell – 2h03m31s17; 4º Larrousse/Craft – 59 voltas; 5º Alberti/Facetti; 6º Elford/Marko – 58 voltas; 7º Adamich/Galli – 57 voltas; 8º Quester/Soler-Roig (1º até 2 litros); 9º Juncadella/Hine; 10º Fernandez/Bragation – 56 voltas; 11º Bosch/Bridges; 12º Ternengo/Francisci; 13º Vaccarella/Pairetti; 14º Gradassi/Bertolini – 54 voltas; 15º Ickx/Andretti – 53 voltas; 16º Hezemans/Stommelen; 17º Tondelli/Pascualini – 50 voltas; 18º Merzário/Dini – 47 voltas (abandonou); 19º Moretti/Ruesch – 42 voltas; 20º De Fierlant/Cupeiro – 13 voltas (abandonou); 21º Dumoing/Lafosse – 12 voltas.

Na volta 63, foi registrado um episódio, considerado de indisciplina por parte dos comissários da prova. A Lola de Chris Craft entrou nos boxes com um pneu furado e ao retornar à pista, o fez com a luz vermelha, que indicava que a saída dos boxes estava fechada e, com isso, recebeu bandeira preta por determinação do diretor de prova para retornar aos boxes. Sendo o carro da equipe de Bonnier, este começou a argumentar com um comissário argentino quando, segundo ele, escorregou no óleo e acabou caindo e levando consigo

o referido comissário que afirmou que Bonnier o tinha destrutado e empurrado, fazendo-o cair na pista, não havendo consequências mais graves, graças ao puxão que recebeu e de outro comissário, para sair da pista. O caso foi levado ao diretor da prova, com o carro de Craft sendo imediatamente desclassificado, sendo que os demais comissários queriam desclassificar também o outro carro da equipe de Bonnier. Em seguida, o piloto sueco se reuniu com Fangio e outras autoridades da prova, que acabaram aplicando uma multa a Bonnier e permitindo que o carro de Craft retornasse à corrida, mas nessa confusão, tinha perdido 10 voltas, parado nos boxes.

Completadas 70 voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Peterson/Schenken – 2h22m39s37; 2º Regazzoni/Redman – 2h23m34s03; 3º Bonnier/Wisell – 2h23m38s86; 4º Elford/Marko – 67 voltas; 5º Alberti/Facetti; 6º Larrousse/Craft – 66 voltas (parado nos boxes); 7º Fernandez/Bragation; 8º Juncadella/Hine – 65 voltas (1º até 2 litros); 9º Vaccarella/Pairetti; 10º Bosch/Bridges; 11º Ternengo/Francisci; 12º Ickx/Andretti – 63 voltas; 13º Hezemans/Stommelen; 14º Adamich/Galli – 60 voltas; 15º Quester/Soler-Roig; 16º Gradassi/Bertolini; 17º Tondelli/Pascualini – 58 voltas; 18º Moretti/Ruesch – 49 voltas; 19º Merzário/Dini – 47 voltas (abandonou); 20º Dumoing/Lafosse – 20 voltas.



*Em terceiro lugar terminou a Alfa Romeo T33/3 de Giovanni Alberti/Carlo Facetti/Andrea de Adamich.*

Quando as Ferrari pararam para o segundo reabastecimento, a Lola de Bonnier/Wisell assumiu a ponta por algumas voltas fazendo a torcida argentina vibrar a cada passagem do carro e, com isso, ao serem completadas 80 voltas, pela primeira vez o carro inglês aparecia na frente. Nessa fase da corrida tinham abandonado a Alfa Romeo de Toine Hezemans/Rolf Stommelen, que se acidentou, a Alfa Romeo de Andrea de Adamich/Nanni Galli, com problemas de motor e o Abarth de Dieter Quester/Alex Soler-Roig com problemas de ignição. Com 80 voltas, os carros obedeciam à seguinte classificação: 1º Bonnier/Wisell – 2h43m38s42; 2º Peterson/Schenken – 2h43m43s97; 2º Peterson/Schenken – 2h43m43s97; 3º Regazzoni/Redman – 2h45m20s29; 4º Elford/Marko – 78 voltas; 5º Alberti/Facetti – 77 voltas; 6º Fernandez/Bragation – 75 voltas; 7º Ternengo/Francisci (1º até 2 litros); 8º Bosch/Bridges; 9º Vaccarella/Pairetti – 74 voltas; 10º Juncadella/Hine – 74 voltas; 11º Ickx/Andretti; 12º Hezemans/Stommelen – 71 voltas (abandonou); 13º Larrousse/Craft – 70 voltas; 14º Gradassi/Bertolini – 69 voltas; 15º Tondelli/Pascualini – 67 voltas; 16º Adamich/Galli – 60 voltas (abandonou); 17º Quester/Soler-Roig (abandonou); 18º Moretti/Ruesch – 59 voltas; 19º Merzário/Dini – 47 voltas (abandonou); 20º Dumoing/Lafosse – 30 voltas.

Quando o carro de Wisell entrou nos boxes para ser reabastecido e efetuada a troca dos pneus, ocorreu um problema com a porca de uma das rodas, fazendo com que o carro perdesse tempo, retornando à prova com Larrousse no lugar de Wisell, em substituição a Bonnier, que depois de tanta confusão, não tinha condições psicológicas de pilotar o carro. Com isso, ao serem completadas 90 voltas, com pouco mais de 3 horas de corrida, a ordem dos carros na pista era a seguinte: 1º Peterson/Schenken – 3h04m00s71; 2º Regazzoni/Redman – 3h05m42s01; 3º Bonnier/Wisell – 89 voltas; 4º Alberti/Facetti – 87 voltas; 5º Elford/Marko; 6º Fernandez/Bragation – 84 voltas; 7º Bosch/Bridges (1º até 2 litros); 8º Vaccarella/Pairetti; 9º Ickx/Andretti; 10º Juncadella/Hine; 11º Ternengo/Francisci – 83 voltas; 12º Larrousse/Craft – 80 voltas; 13º Gradassi/Bertolini – 77 voltas; 14º Tondelli/Pascualini – 73 voltas; 15º Hezemans/Stommelen – 17 voltas (abandonou); 16º Moretti/Ruesch – 68 voltas; 17º Adamich/Galli – 60 voltas (abandonou); 18º Quester/Soler-Roig (abandonou); 19º Merzário/Dini – 47 voltas (abandonou); 20º Dumoing/Lafosse – 38 voltas.

A equipe Autodelta colocou De Adamich no carro de Facetti/Alberti que, mesmo sendo um carro do ano anterior, era o Alfa Romeo mais bem colocado na prova, e Regazzoni parou nos boxes com um pneu furado, perdendo uma volta em relação ao líder, com os carros completando 100 voltas, na seguinte ordem: 1º Peterson/Schenken – 3h24m14s52; 2º Regazzoni/Redman – 99 voltas; 3º Bonnier/Wisell – 98 voltas; 4º Alberti/Facetti – 96 voltas; 5º Elford/Marko; 6º Vaccarella/Pairetti – 93 voltas; 7º Fernandez/Bragation; 8º Bosch/Bridges (1º até 2 litros); 9º Ickx/Andretti; 10º Juncadella/Hine; 11º Ternengo/Francisci – 89 voltas; 12º Larrousse/Craft – 87 voltas; 13º Gradassi/Bertolini – 85 voltas; 14º Tondelli/Pascualini – 81 voltas; 15º Moretti/Ruesch – 75 voltas; 16º Hezemans/Stommelen – 71 voltas (abandonou); 17º Adamich/Galli – 60 voltas (abandonou); 18º Quester/Soler-Roig – 60 voltas (abandonou); 19º Merzário/Dini – 47 voltas (abandonou); 20º Dumoing/Lafosse – 45 voltas.



*Clay Regazzoni/Brian Redman (Ferrari 312PB nº 32) terminaram na segunda colocação.*

A maior decepção para o público argentino aconteceu na volta 106, quando a Lola T280 que vinha sendo pilotada de forma excepcional por Reine Wisell abandonou com problemas na caixa de câmbio. Com esse abandono, a liderança da Ferrari ficou mais do que consolidada, com as Alfa Romeo correndo a seguir, mas com muitas voltas de atraso. Porém, o “show” de Wisell continuou, pois o piloto assumiu a pilotagem da

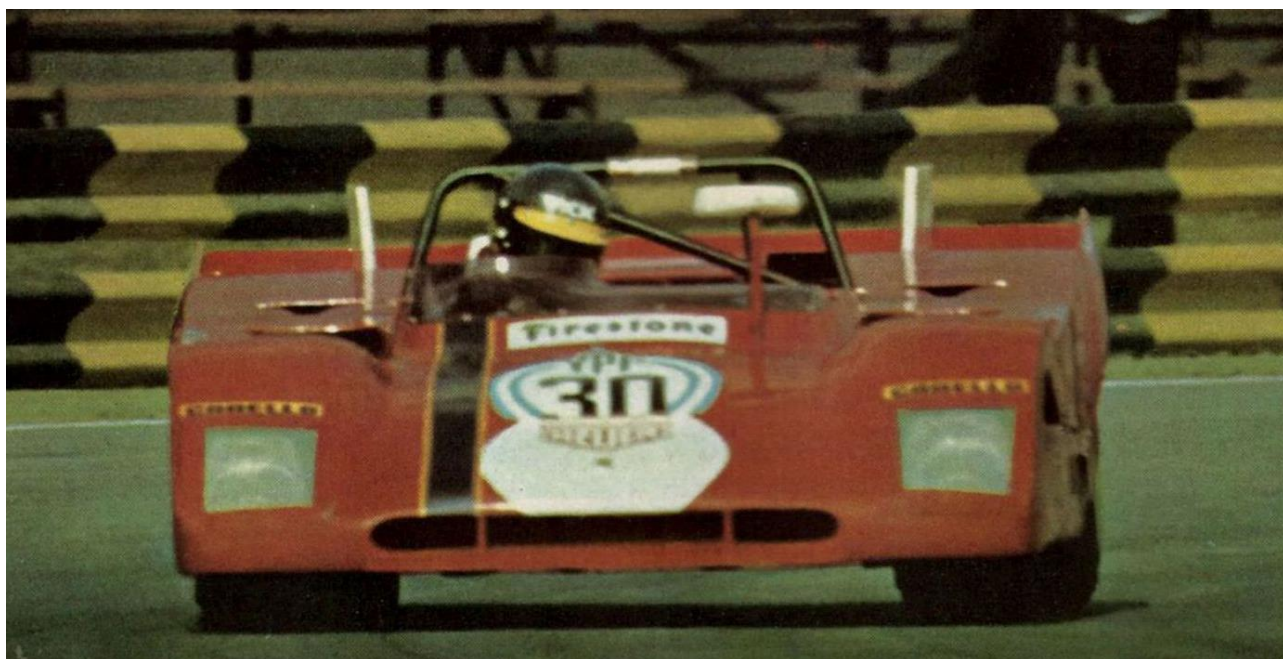


outra Lola T280 que corria em 11º lugar, e começou a recuperar o tempo perdido por esse carro por ocasião de toda a confusão ocorrida com sua possível desclassificação.

Completadas 110 voltas, a Ferrari de Regazzoni tinha recuperado a volta que tinha perdido para a de Peterson, com a classificação da prova estando assim: 1º Peterson/Schenken – 3h45m47s20; 2º Regazzoni/Redman – 3h48m27s31; 3º Bonnier/Wisell – 106 voltas (abandonou); 4º Elford/Marko; 5º Alberti/Facetti; 6º Ickx/Andretti – 103 voltas; 7º Fernandez/Bragation; 8º Juncadella/Hine (1º até 2 litros); 9º Bosch/Bridges; 10º Vaccarella/Pairetti – 101 voltas; 11º Larrousse/Craft – 98 voltas; 12º Gradassi/Bertolini – 95 voltas; 13º Ternengo/Francisci – 93 voltas; 14º Tondelli/Pascualini – 90 voltas; 15º Moretti/Ruesch – 85 voltas; 16º Hezemans/Stommelen – 71 voltas (abandonou); 17º Adamich/Galli – 60 voltas (abandonou); 18º Quester/Soler-Roig (abandonou); 19º Dumoing/Lafosse – 54 voltas.

A Ferrari de Ickx/Andretti, que tinha perdido muito tempo nos boxes no início da corrida, aparecia na quinta colocação e, se tudo corresse bem, poderia formar a trinca da equipe até o final da corrida. Outro carro que vinha se recuperando era a Lola T280 pilotado nesse momento por Wisell que passou a ocupar a décima colocação quando o líder completou a volta número 120, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Peterson/Schenken – 4h06m07s43; 2º Regazzoni/Redman – 119 voltas; 3º Alberti/Facetti – 115 voltas; 4º Elford/Marko – 115 voltas; 5º Ickx/Andretti – 113 voltas; 6º Juncadella/Hine – 112 voltas (1º até 2 litros); 7º Fernandez/Bragation – 111 voltas; 8º Bosch/Bridges; 9º Vaccarella/Pairetti; 10º Larrousse/Craft – 108 voltas; 11º Bonnier/Wisell – 106 voltas (abandonou); 12º Gradassi/Bertolini – 102 voltas; 13º Ternengo/Francisci; 14º Tondelli/Pascualini – 98 voltas; 15º Moretti/Ruesch – 94 voltas; 16º Hezemans/Stommelen – 71 voltas (abandonou); 17º Dumoing/Lafosse – 62 voltas.

Poucas modificações ocorreram até a volta 130, sendo a seguinte a ordem dos carros: 1º Peterson/Schenken – 4h26m36s75; 2º Regazzoni/Redman – 4h28m53s41; 3º Alberti/Facetti – 125 voltas; 4º Elford/Marko; 5º Ickx/Andretti – 123 voltas; 6º Fernandez/Bragation – 121 voltas; 7º Juncadella/Hine (1º até 2 litros); 8º Bosch/Bridges – 120 voltas; 9º Vaccarella/Pairetti – 119 voltas; 10º Larrousse/Craft – 118 voltas; 11º Ternengo/Francisci – 112 voltas; 12º Gradassi/Bertolini – 110 voltas; 13º Bonnier/Wisell – 106 voltas (abandonou); 14º Tondelli/Pascualini; 15º Moretti/Ruesch – 104 voltas; 16º Hezemans/Stommelen – 71 voltas (abandonou); 17º Dumoing/Lafosse – 70 voltas.



*Os vencedores da prova: Ronnie Peterson/Tim Schenken (Ferrari 312PNB nº 30)*

Mas o dia não era mesmo bom para a Ferrari nº 28, pois quando parou para reabastecer na volta 134, o carro não voltou a funcionar, com os mecânicos perdendo 20 minutos e quase dez voltas, para conseguir colocar o carro em funcionamento. Com isso, caiu da 5ª para a 10ª colocação.

Ao serem completadas 140 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Peterson/Schenken – 4h47m15s03; 2º Regazzoni/Redman – 4h50m18s28; 3º Alberti/Facetti – 135 voltas; 4º Elford/Marko – 134 voltas; 5º Fernandez/Bragation – 132 voltas; 6º Juncadella/Hine (1º até 2 litros); 7º Bosch/Bridges – 130 voltas; 8º Vaccarella/Pairetti – 129 voltas; 9º Larrousse/Craft – 128 voltas; 10º Ickx/Andretti – 124 voltas; 11º Ternengo/Francisci – 122 voltas; 12º Gradassi/Bertolini – 117 voltas; 13º Tondelli/Pascualini – 115 voltas; 14º Moretti/Ruesch – 113 voltas; 15º Bonnier/Wisell – 106 voltas (abandonou); 16º Dumoing/Lafosse – 79 voltas. A registrar quando os carros completaram a volta 150, faltando apenas 18 para o final, a recuperação da Lola conduzida por Wisell que já ocupava a oitava colocação, com os carros seguindo a seguinte ordem: 1º Peterson/Schenken – 5h08m45s80; 2º Regazzoni/Redman – 5h10m40s70; 3º Alberti/Facetti – 145 voltas; 4º Elford/Marko – 143 voltas; 5º Fernandez/Bragation – 140 voltas; 6º Juncadella/Hine (1º até 2 litros); 7º Bosch/Bridges – 139 voltas; 8º Larrousse/Craft – 138 voltas; 9º Vaccarella/Pairetti – 137 voltas; 10º Ickx/Andretti – 133 voltas; 11º Ternengo/Francisci – 128 voltas; 12º Tondelli/Pascualini – 123 voltas; 13º Moretti/Ruesch – 121 voltas; 14º Gradassi/Bertolini – 118 voltas (abandonou); 15º Bonnier/Wisell – 106 voltas (abandonou); 16º Dumoing/Lafosse – 88 voltas.

Ao serem completadas 160 voltas, o que mais chamava a atenção era a recuperação de Wisell que se aproximava do carro de Bridges para lhe roubar a sétima colocação, sendo que os carros corriam na seguinte ordem: 1º Peterson/Schenken – 5h29m19s71; 2º Regazzoni/Redman – 5h31m12s33; 3º Alberti/Facetti – 154 voltas; 4º Elford/Marko – 153 voltas; 5º Juncadella/Hine (1º até 2 litros) – 150 voltas; 6º Fernandez/Bragation; 6º 7º Bosch/Bridges – 148 voltas; 8º Larrousse/Craft – 148 voltas; 9º Vaccarella/Pairetti – 147 voltas; 10º Ickx/Andretti – 143 voltas; 11º Ternengo/Francisci – 138 voltas; 12º Tondelli/Pascualini – 131 voltas; 13º Moretti/Ruesch – 127 voltas; 14º Gradassi/Bertolini – 118 voltas (abandonou); 15º Bonnier/Wisell – 106 voltas (abandonou); 16º Dumoing/Lafosse – 96 voltas.

E a corrida chegou ao seu final com a vitória das duas Ferrari, seguidas por dois Alfa Romeo, enquanto Wisell ainda conquistou a sétima posição para a Lola T280.

[Ver RESULTADOS 1972/1](#)

## **2 – GP CIDADE DE BALCARCE**

Aproveitando a presença de carros Sport na Argentina, o Automóvel Clube Argentino inaugurou o Autódromo de Balcarce, cidade nas proximidades de Mar Del Plata, na província de Buenos Aires, no dia 16 de janeiro. Balcarce foi a terra natal do campeoníssimo Juan Manuel Fangio e o autódromo foi uma iniciativa sua, tendo o circuito uma extensão de 4.4205 metros.

Participaram dos treinos, na sua maioria, carros da classe até 2.000 cc, mas a principal exceção era a Alfa Romeo T33/3 de Giovanni Alberti, que havia conquistado a quarta colocação nos Mil Quilômetros de Buenos Aires e, que nessa prova seria pilotada por Carlo Facetti.

Fora os carros até 2 litros, foram inscritos também três Berta e um Bauffer de fabricação argentina, com destaque para o Berta LR, carro fabricado por Oreste Berta com a intenção de disputar o campeonato mundial, equipado com motor V-8 de 3.000 cc. Os outros carros eram os Berta Tornado de Cacho Fangio, filho de Juan Manuel Fangio, o Berta de motor dianteiro de Jorge Ternengo, e o Bauffer Chevrolet de Hector Plano.

Os carros de 2 litros eram os Chevron B19 de John Hine, John Bridges, Eris Tondelli/Carlos Pascualini; as Lola T212 de Jo Bonnier, Nestor Garcia-Veiga e Georges Dumoing, os Abarth de Alex Soler-Roig e Arturo Merzário,

e os carros dos pilotos brasileiros: José Carlos Pace (AMS 1300 Ford) e Tite Catapani (Lola T210 Ford) que tanto sucesso tinha conquistado no Brasil.

Nos treinos, o mais rápido foi o Chevron de John Hine, que registrou o tempo de 1m35s38, com os brasileiros ocupando a quarta colocação com José Carlos Pace enquanto Tite Catapani ficou com a 12ª colocação, num grid de largada assim formado, ao estilo Indianápolis.

16  
John Hine  
Chevron B19 Ford - 1m35s38

4  
Jo Bonnier  
Lola T212 Ford - 1m35s50

6  
Arturo Merzário  
Abarth SE021 Fiat - 1m35s67

22  
José Carlos Pace  
Lola T212 Ford - 1m36s39

2  
Carlo Facetti  
Alfa Romeo T33/3 - 1m37s12

12  
Alex Soler-Roig  
Abarth SE021 Fiat - 1m37s52

8  
Nestor Garcia-Veiga  
Lola T212 Ford - 1m39s45

14  
John Bridges  
Chevron B19 Ford - 1m39s67

10  
Luís Di Palma  
Berta LR - 1m40s03 (Não Largou)

18  
Eris Tondelli/Carlos Pascualini  
Chevron B19 Ford - 1m40s32

24  
Tite Catapani  
Lola T210 Ford - 1m41s29

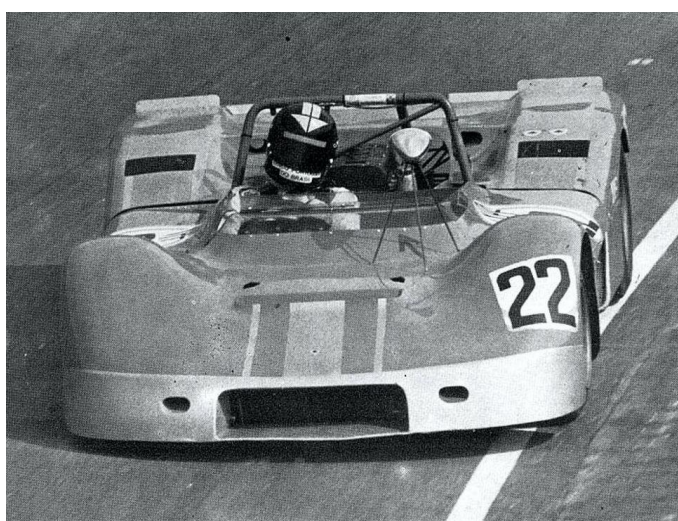
30  
Cacho Fangio  
Berta Tornado - 1m43s35

20  
Jorge Ternengo  
Berta Tornado - 1m45s42

26  
Hector Plano  
Baufer Chevrolet - 1m49s41

28  
Georges Dumoing  
Lola T212 Ford - (sem tempo)

A prova foi dividida em duas baterias e a largada da primeira foi dada tendo como carro madrinha um Mercedes Benz 300 pilotado por Juan Manuel Fangio, com Luigi Villorresi ao seu lado.



**José Carlos Pace foi segundo com o AMS 1300 Ford nº 22 – à direita, disputa entre: 4 – Jo Bonnier (Lola T212 Ford), 16 – John Hine (Chevron B19 Ford), e 22 – José Carlos Pace (AMS 1300 Ford)**



Iniciada a primeira bateria, John Hine assumiu a ponta, enquanto Carlo Facetti surgiu em segundo, assumindo a liderança da prova na reta antes de ser completada a primeira volta, que foi completada com Facetti na liderança seguido por Hine, Pace, Soler-Roig, Bonnier e Garcia-Veiga, enquanto Arturo Merzário abandonou por causa da quebra da bomba de combustível, ficando à margem da corrida.

Na quarta volta Bonnier passou por Soler-Roig, passando a correr em quarto, logo atrás de Pace. Facetti ia aumentando a sua vantagem, enquanto Hine se esforçava para não ficar tanto para trás e, com isso, completadas 10 voltas, a distância entre os dois primeiros era de dez segundos.

Os abandonos foram ocorrendo durante a corrida, com Georges Dumoing ficando de fora na segunda volta, e os argentinos Hector Plano, Jorge Ternengo e Cacho Fangio nas voltas 13, 17 e 24, respectivamente.

Quando faltavam oito voltas para o final da bateria, Carlo Facetti entrou nos boxes com a tampa do tanque de combustível aberta, fazendo com que perdesse combustível pela pista e, com isso necessitando de reabastecimento. Mas a equipe não estava preparada para a operação e teve dificuldades em conseguir o combustível e, assim, perdeu uma volta antes de retornar à prova e acabou ficando fora da corrida na penúltima volta, por falta de combustível.

Em face dos problemas enfrentados pelo piloto italiano, John Hine não teve dificuldade em vencer a bateria, com José Carlos Pace recebendo a bandeirada de chegada em segundo lugar.

Para a segunda bateria alinharam apenas nove carros, e Carlo Facetti assumiu a liderança que manteve até o final, aumentando a diferença a cada volta, para Hine, que corria em segundo. Pouco depois Bonnier o ultrapassou, enquanto Pace se manteve na quarta posição, seguido por Garcia-Veiga, Bridges, Soler-Roig, Catapani e Pascualini.



*John Hine venceu a prova ao volante do Chevron B19 Ford nº 16*

Bridges passou por Garcia-Veiga e, na metade da bateria, Facetti tinha 16 segundos de vantagem para Bonnier, vantagem que foi ampliada para 23 segundos na vigésima quinta volta. O brasileiro Catapani abandonou depois de completar 25 voltas, com problemas na roda dianteira.

Hine acabou recuperando a segunda posição no final da bateria, recebendo a bandeirada de chegada a 33,19 segundos de Facetti.

O recorde da volta ficou com Facetti, com o tempo de 1m34s07, média de 169,168 km/h.

Pela soma de tempos, John Hine ficou em primeiro, José Carlos pace em segundo e Jo Bonnier em terceiro, os únicos que completaram 70 voltas. O quarto com duas voltas de desvantagem ficou Carlo Facetti e em quinto Alex Soler-Roig.

[Ver RESULTADOS 1972/2](#)



*O pódio da prova, vendo-se da esquerda para a direita: José Carlos Pace, John Hine, e Jo Bonnier.*

### **3 – IX GP DA ARGENTINA – 1ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1**

O Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi iniciado com o GP da Argentina, prova disputada no dia 23 de janeiro no circuito de 3.3450 metros do Autódromo de Buenos Aires.

Foram inscritos 22 carros, tendo o campeonato sido iniciado com as equipes assim formadas:

Elf Team Tyrrell (Tyrrell Ford): 21 – Jackie Stewart; 22 – François Cevert.

Matra Internacional (Matra Simca MS120C): 16 – Chris Amon.

John Player Team Lotus (Lotus 72D Ford): 11 – Emerson Fittipaldi; 12 – Dave Walker.

Marlboro Team BRM (BRM P160B): 3 – Howden Ganley; 5 – Peter Gethin; 6 – Alex Soler-Roig; e (BRM P153): 4 – Reine Wisell; 7 – Helmut Marko.

Motor Racing Developments (Brabham Ford): 1 – Graham Hill (BT33); 2 – Carlos Reutemann (BT34).

Scuderia Ferrari SpA (Ferrari 312B2): 8 – Jacky Ickx; 9 – Clay Regazzoni; 10 – Mário Andretti.

STP March Racing Team (March 721 Ford): 14 – Ronnie Peterson; 15 – Niki Lauda.

Yardley Team McLaren (McLaren M19A Ford): 17 – Denny Hulme; 18 – Peter Revson.

Team Surtees (Surtees TS9 Ford): 19 – Tim Schenken; 20 – Andrea de Adamich.

Politoys Frank Williams Ltd. (March 721 Ford): 23 – Henri Pescarolo.

Os treinos, cujos tempos obtidos em qualquer fase valiam para a formação do grid de largada, foram iniciados na sexta-feira, com Jacky Ickx ficando com o melhor tempo na sua Ferrari, com as outras Ferrari, de Clay Regazzoni e Mário Andretti ficando com o quarto e o quinto tempos, e Emerson Fittipaldi com o sétimo tempo.

No sábado, a luta pelas posições no grid de largada foi mais intensa, com Emerson Fittipaldi registrando o tempo de 1m13s28, considerado muito bom, mas que lhe rendeu apenas a quinta posição. Se aproveitando do seu grande conhecimento do circuito, para surpresa geral, quem ficou com a pole-position foi o argentino Carlos Reutemann, com o tempo de 1m12s46, se utilizando de um pneu especial super macio fornecido pela Goodyear, que embora muito rápido, não tinha condições de durar a prova toda, ficando com o segundo tempo Jackie Stewart, com o grid de largada assim formado:

21 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m12s68 (165,685 km/h)
---

2 Carlos Reutemann Brabham BT34 Ford - 1m12s46 (166,188 km/h)
---

17  
Denny Hulme  
McLaren M19A Ford - 1m12s89 (165,208 km/h)

9  
Clay Regazzoni  
Ferrari 312B2 - 1m13s28 (164,329 km/h)

8  
Jacky Ickx  
Ferrari 312B2 - 1m13s50 (163,837 km/h)

14  
Ronnie Peterson  
March 721 Ford - 1m14s06 (162,598 km/h)

16  
Chris Amon  
Matra Simca MS120C - 1m14s28 (162,116 km/h)

20  
Andrea de Adamich  
Surtees TS9 Ford - 1m14s34 (161,985 km/h)

1  
Graham Hill  
Brabham BT33 Ford - 1m14s52 (161,594)

5  
Peter Gethin  
BRM P160B - 1m15s11 (160,325 km/h)

12  
Dave Walker  
Lotus 72D Ford - 1m15s55 (159,391 km/h)

15  
Niki Lauda  
March 721 Ford - 1m15s92 (158,614 km/h)

18  
Peter Revson  
McLaren M19A Ford - 1m12s74 (165,549 km/h)

11  
Emerson Fittipaldi  
Lotus 72D Ford - 1m13s28

22  
François Cevert  
Tyrrell 002 Ford - 1m13s39 (164,082 km/h)

10  
Mário Andretti  
Ferrari 312B2 - 1m13s61 (163,592 km/h)

19  
Tim Schenken  
Surtees TS9 Ford - 1m14s17 (162,357 km/h)

3  
Howden Ganley  
BRM P160B - 1m14s28 (162,116 km/h)

23  
Henri Pescarolo  
March 721 Ford - 1m14s49 (161,659 km/h)

4  
Reine Wisell  
BRM P153 - 1m14s52 (161,594 km/h)

7  
Helmut Marko  
BRM P153 - 1m15s53 (159,433 km/h)

6  
Alex Soler-Roig  
BRM P160B - 1m15s66 (159,159 km/h)



**11 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford) e 2 – Carlos Reutemann (Brabham BT34 Ford)**

Baixada a bandeira de largada, Carlos Reutemann tomou a ponta, mas na reta em frente às arquibancadas, Jackie Stewart o ultrapassou e, na primeira curva da pista chamada de “Curvon”, liderava com certa tranquilidade, tendo a primeira volta sido completada na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Reutemann; 3º Hulme; 4º Fittipaldi; 5º Regazzoni; 6º Peterson; 7º Cevert; 8º Revson; 9º Schenken; 10º Pescarolo; 11º Ickx; 12º Ganley; 13º Gethin; 14º Marko; 15º Adamich; 16º Soler-Roig; 17º Lauda; 18º Andretti; 19º Hill; 20º Wisell; 21º Walker.



Amon não largou, enquanto Peter Gethin e Alex Soler-Roig, abandonaram na primeira volta, deixando a prova com apenas 19 carros.

Jackie Stewart se manteve na frente, com Emerson Fittipaldi, subido para a segunda colocação na terceira volta, após ultrapassar Denny Hulme e Carlos Reutemann. Dave Walker que corria na última colocação acabou sendo excluído da prova, por decisão dos comissários desportivos. Com esse abandono, Mário Andretti, cujo carro falhava muito, passou a correr na última posição.

Com 10 voltas completadas, Emerson Fittipaldi apertava Stewart, correndo a cerca de 4 segundo de distância, com a ordem dos carros na pista era a seguinte: 1º Stewart; 2º Fittipaldi; 3º Reutemann; 4º Hulme; 5º Regazzoni; 6º Peterson; 7º Cevert; 8º Ickx; 9º Revson; 10º Schenken; 11º Pescarolo; 12º Ganley; 13º Marko; 14º Adamich; 15º Lauda; 16º Hill; 17º Wisell; 18º Andretti.



*Denny Hulme (McLaren M19A Ford nº 17) foi o segundo colocado da prova.*

Na 11ª volta, Fittipaldi chegou a se aproximar de Stewart na entrada da parte sinuosa da pista, mas na volta seguinte, quando os dois chegaram em Reine Wisell que corria atrasado, Stewart passou com facilidade, enquanto Fittipaldi foi atrapalhado e se atrasou e, com isso, Stewart conseguiu se distanciar na liderança.

Depois de completarem 11 voltas, Andrea de Adamich e Graham Hill foram os próximos a abandonar a corrida. Nessa volta, ocorreram duas modificações importantes, com Denny Hulme passando por Carlos Reutemann, vindo a ocupar a terceira colocação, e a de Clay Regazzoni por Ronnie Peterson. Este último começou a perder rendimento e foi superado por Cevert na volta 16 e por Ickx na volta 18.

Completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Fittipaldi; 3º Hulme; 4º Reutemann; 5º Regazzoni; 6º Cevert; 7º Ickx; 8º Peterson; 9º Revson; 10º Schenken; 11º Pescarolo; 12º Ganley; 13º Marko; 14º Lauda; 15º Wisell, enquanto Andretti, que corria em último, finalmente abandonou.

A seguir, as posições se mantiveram estáveis por muitas voltas, com a primeira ocorrência surgida depois de 25 voltas, quando Fittipaldi passou a enfrentar problemas com o câmbio da sua Lotus, permitindo que Denny Hulme se aproximasse do piloto brasileiro, para superá-lo na volta 35. Nessa mesma volta, Ickx ultrapassou Regazzoni, passando a ocupar a sexta colocação.

Na volta 44, Reutemann teve que recorrer aos boxes para trocar pneus, caindo para as últimas colocações, com Peter Revson abandonando depois de completar 49 voltas. Assim, completadas 50 voltas, pouco mais da metade da prova disputada, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Hulme; 3º Fittipaldi; 4º Cevert; 5º Ickx;

6º Regazzoni; 7º Peterson; 8º Schenken; 9º Pescarolo; 10º Ganley; 11º Marko; 12º Lauda; 13º Reutemann; 14º Wisell.

Cevert, que fazia uma boa corrida, abandonou na 59ª volta, quando também Wisell ficou fora. Completadas 60 voltas restavam na prova 12 carros, número que seria reduzido na volta seguinte com o abandono de Emerson Fittipaldi.

A partir de então, ocorreram poucas modificações, com Stewart recebendo a bandeirada de chegada com 25,96 segundos de vantagem para Denny Hulme. O terceiro foi Jacky Ickx, o quarto Clay Regazzoni, o quinto Tim Schenken, e o sexto Ronnie Peterson.

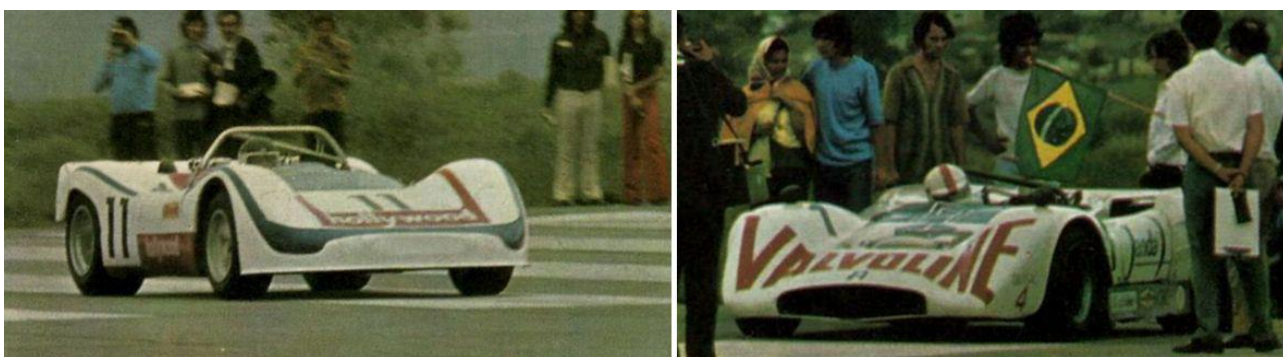
[Ver RESULTADOS 1972/3](#)



*Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford) nº 21) foi o grande vencedor da prova.*

#### **4 – FESTIVAL DE RECORDES NA PISTA DO AEROPORTO DE CUMBICA - SP**

Organizado pelo Automóvel Clube Paulista foi disputado no dia 30 de janeiro o “Festival de Recordes”, na pista do aeroporto de Cumbica, na cidade de Guarulhos.



*Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) foi o segundo com 236,511 km/h e José Pedro Chateaubriand (Avallone Chrysler) o terceiro com 196,572 km/h*



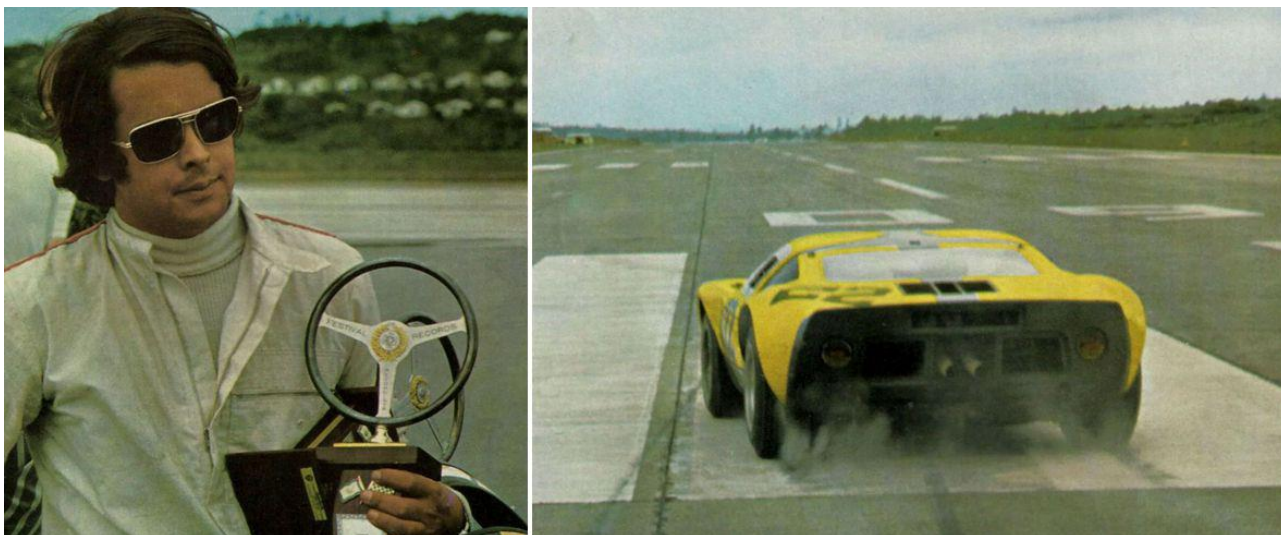
Este tipo de competição era feita numa pista com 500 metros para aceleração, um quilômetro cronometrado, e mais 500 metros para desaceleração, devendo ser feita em duas passagens, a segunda no sentido inverso da primeira.

Estavam presentes, como principais participantes, o Ford GT 40 da Equipe Greco, pilotado por Sérgio Mattos e o Porsche 908/2 de Luiz Pereira Bueno, este último tido como favorito, tendo em vista o desempenho que havia obtido nas corridas nacionais e argentinas no ano de 1971.

Mas, para surpresa geral, valendo-se do seu motor com maior potência, sagrou-se vencedor o Ford GT40, que estabeleceu novo recorde nacional de velocidade, para a Divisão 6, com 238,156 km/h. O Porsche ficou com o segundo tempo, com 236,561 km/h, tendo ficado com a terceira marca nacional, uma vez que não conseguiu bater o tempo obtido pela antiga Carretera Corvette de Camillo Christóforo, em 1970, de 236,737 km/h.

O recorde geral continuou em poder de Norman Casari, que registrou a velocidade de 238,980 km/h, em 1971, na rodovia Rio-Santos, pilotando o seu protótipo Casari com motor Ford, da Divisão 4.

[Ver RESULTADOS 1972/4](#)



*Sérgio Mattos foi o recordista ao volante do Ford GT40, com 238,156 km/h*

#### **5 – XII CIRCUITO DA AV. CENTENÁRIO - GP TV ARATÚ – SALVADOR - BA**

Organizado pelo Automóvel Clube de Salvador, com supervisão da Federação Bahiana de Automobilismo e com promoção da TV Aratu, foi disputada no dia 30 de janeiro, uma prova automobilística no circuito de 3.090 metros de extensão da Avenida Centenário, na capital da Bahia.

A prova, que recebeu o nome de GP TV Aratú, foi disputada em 39 voltas, contando com a participação dos pilotos cariocas Carlos Eduardo Domingues e Milton Amaral.

Nos treinos, o mais rápido foi Domingues, que pilotando o protótipo Heve P4C VW, fez o tempo de 1m39s2. Completaram a primeira fila o Puma do baiano José Luiz Bastos e o Opala de Milton Amaral.

A corrida apresentou uma disputa entre Domingues, Amaral e Fredy O'Hara, piloto paulista que tinha se radicado na Bahia e que pilotava um Lorena VW.

Na liderança, inicialmente se alternaram, pela ordem, Amaral, Domingues e O'Hara, até que este último foi obrigado a abandonar, depois de registrar a melhor volta, com o tempo de 1m38s12.

Com o abandono de O'Hara, Milton Amaral assumiu a ponta e liderou até perto do final da corrida, quando Domingues, que vinha se recuperando depois de ter efetuado uma rápida parada nos boxes, assumiu a ponta.



Amaral tinha sido avisado, pelo seu boxe, de que Domingues estava uma volta atrasado e, dessa maneira, não ofereceu resistência, só sendo informado de que tinha perdido a liderança, depois de receber a bandeirada de chegada.

[Ver RESULTADOS 1972/5](#)



*A primeira fila do grid de largada: 16 – Carlos Domingues (Heve P4C VW), 70 – José Luiz Bastos (Puma VW) e 50 – Milton Amaral (Chevrolet Opala)*

## 6 – PROJETO DO AUTÓDROMO DE BRASÍLIA

No início de fevereiro foi organizada uma reunião no auditório do Departamento de Educação Física, Esportes e Recreação – DEFER, quando foram apresentados aos membros da Federação Automobilística do Distrito Federal – FADF e da Associação Brasiliense de Volantes – ABRAVO, estudos sobre o projeto de construção do autódromo, aprovados pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo da NOVACAP.



A localização era entre o ginásio de esportes e a Asa Norte (localização atual do autódromo) e o projeto foi executado de acordo com as informações colhidas em uma reunião realizada com o piloto Emerson Fittipaldi. A referida reunião foi gravada e exibida ao diretor do DEFER, major Pires Gonçalves, que se entusiasmou com o projeto que previa uma pista de 5.702 metros de extensão, largura da pista de 14 metros e com 12 curvas, sendo seis para a direita e seis para a esquerda. A obra foi iniciada no ano seguinte e o autódromo foi inaugurado no início de 1974, sofrendo poucas modificações em relação ao projeto original.

### **7 – I ETAPA DO TORNEIO NORTE-NORDESTE – FORTALEZA - CE**

No dia 27 de fevereiro foi realizada a primeira etapa do Torneio Norte-Nordeste de Automobilismo, no autódromo Virgílio Távora, em Fortaleza, que teve o nome de GP EMCETUR.

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

Participaram da prova 13 carros e, na primeira bateria, Fredy O'Hara, que corrida pela Federação Baiana, tomou a ponta, seguido por Antônio Cirino. O primeiro a abandonar foi Mário Monteiro com o platô da embreagem quebrado. Roberto Fiuza que tinha largada na última posição foi se recuperando até alcançar e ultrapassar o Karmann Ghia de João Quevedo.

A vitória foi de O'Hara, que recebeu a bandeirada de chegada com 7,2s à frente de Cirino, chegando a seguir: Fiuza, Quevedo, Mendonça, Gilvan e Everaldo.

Roberto Fiuza não participou da segunda bateria, pois seu carro quebrou a embreagem no final da 1ª bateria e, com isso, o vencedor foi Cirino, com o tempo de 26m53s8, ficando em segundo O'Hara, distante 1,4 segundos, terminando a seguir: Mendonça, Quevedo, Gilvan, Everardo, Élcio, Otávio e Brígido.

Quem não participou da terceira bateria foi Fredy O'Hara, mas Roberto Fiuza, que tinha conseguido recuperar o seu carro, participou dessa bateria e acabou a conquistando, com Cirino em segundo, e depois Gilvan, Everardo e Otávio.

Pela soma dos tempos das três baterias, Antônio Cirino ficou em primeiro, João Quevedo em segundo, Gilvan Machado em terceiro, Luiz Mendonça em quarto, Everaldo Teles em quinto, e Otávio Cravo em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/6](#)



*Antônio Cirino foi o vencedor da prova ao volante do Protótipo VW nº 80*

## **8 – DIRETORIA DA ASSOCIAÇÃO CARIOCA DE VOLANTES DE COMPETIÇÃO - ACVC**

No dia 27 de fevereiro, a Associação Carioca de Volantes de Competição – ACVC reuniu-se em assembleia geral para eleição de sua nova diretoria. Cerca de 40 pilotos participaram do evento que foi realizado nos salões do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio, Centro do Rio de Janeiro. Foram inscritas duas chapas, uma formada por Osmar Moraes (presidente), Valter Henriques (vice-presidente), e Otávio Melo (secretário) e a outra por Dr. Mário Marques Tourinho (presidente), Norman Casari (vice-presidente), e Aurelino Machado (secretário). Por 11 votos a 9, e 16 abstenções, a primeira chama, encabeçada por Osmar Moraes foi eleita. Participaram da reunião, além dos pilotos, os Srs. Amadeu Girão, da CBA e Joaquim Cardoso de Melo do ACB.

## **9 – VI GP DA ÁFRICA DO SUL – 2ª ETAPA DO MUNDIAL DE F1**

A segunda etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 4 de março, o GP da África do Sul, no autódromo de Kyalami.

Os participantes foram basicamente os mesmos que participaram da primeira etapa disputada na Argentina, com a equipe BRM reforçada pela participação de Jean-Pierre Beltoise e pelos pilotos locais: John Love, Dave Charlton e Willie Ferguson. Nessa prova estreou o brasileiro José Carlos Pace, que foi inscrito com um March 711, do ano anterior, da equipe de Frank Williams.

Os treinos oficiais, cujos tempos valiam para a formação do grid de largada, foram marcados para quarta, quinta e sexta-feira, pela parte da tarde, ficando as manhãs para a realização de treinos extraoficiais.

No primeiro dia, o escocês Jackie Stewart foi o mais rápido com o tempo de 1m17s0, que não foi superado nos treinos seguintes. Abaixo de 1m18s, no primeiro dia, ficaram Ickx, Cevert e Fittipaldi com 1m17s7, 1m17s8 e 1m17s9, respectivamente.

Na quinta-feira, Stewart voltou a ser o mais rápido, com o tempo de 1m17s3, enquanto Fittipaldi assinalou 1m17s4, passando a ser o segundo, e Clay Regazzoni marcou 1m17s8, mesmo tempo obtido por Ronnie Peterson.

Na sexta-feira, Regazzoni conseguiu o tempo de 1m17s3, ficando com a segunda posição na largada. Mike Hailwood, Emerson Fittipaldi e Denny Hulme, com 1m17s4, Mário Andretti 1m17s5, Tim Schenken 1m17s8 e Jean-Pierre Beltoise 1m17s9.

O grid de largada ficou assim formado:

1 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m17s0	6 Clay Regazzoni Ferrari 312B2 - 1m17s3	8 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m17s4
17 Mike Hailwood Surtees TS9A Ford - 1m17s4	12 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m17s4	
7 Mário Andretti Ferrari 312B2 - 1m17s5	5 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m17s7	2 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m17s8
3 Ronnie Peterson March 721 Ford - 1m17s8	16 Tim Schenken Surtees TS9A Ford - 1m17s8	



10  
Jean-Pierre Beltoise  
BRM P160B - 1m17s9

14  
Peter Revson  
McLaren M19A Ford - 1m18s0

15  
Chris Amon  
Matra Simca MS120C - 1m18s0

19  
Graham Hill  
Brabham BT33 Ford - 1m18s1

20  
Carlos Reutemann  
Brabham BT34 Ford - 1m18s2

23  
Howden Ganley  
BRM P160B - 1m18s3

26  
Dave Charlton  
Lotus 72D Ford - 1m18s5

11  
Peter Gethin  
BRM P160B - 1m18s7

9  
Dave Walker  
Lotus 72D Ford - 1m18s7

18  
Andrea de Adamich  
Surtees TS9B Ford - 1m18s9

4  
Niki Lauda  
March 721 Ford - 1m18s9

21  
Henri Pescarolo  
March 721 Ford - 1m19s0

24  
Helmut Marko  
BRM P153 - 1m19s1

22  
José Carlos Pace  
March 711 Ford - 1m20s3

25  
Rolf Stommelen  
March 721 Eifelland Ford - 1m20s4

27  
John Love  
Surtees TS9A Ford - 1m21s0

28  
Willie Ferguson  
Brabham BT33 Ford - 1m31s9



***A largada da prova, com Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford nº 1) pulando na frente, seguido por Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford nº 8) e Clay Regazzoni (Ferrari 312B2 nº 6).***

Mesmo largando na segunda fila, Denny Hulme assumiu a liderança na primeira volta, com Stewart em segundo e Fittipaldi em terceiro, enquanto Willie Ferguson não largou com seu Brabham BT33, sendo a primeira volta completada na seguinte ordem: 1º Hulme; 2º Stewart, 3º Fittipaldi; 4º Hailwood; 5º Cevert; 6º Andretti; 7º Peterson; 8º Beltoise; 9º Hill; 10º Reutemann; 11º Amon; 12º Regazzoni; 13º Schenken; 14º Ickx; 15º Gethin; 16º Revson; 17º Stommelen; 18º Ganley; 19º Marko; 20º Adamich; 21º Lauda; 22º Pescarolo; 23º Walker; 24º Love; 25º Charlton; 26º Pace, que largou com duas voltas de atraso, pois a bomba de combustível do seu carro quebrou pouco antes da largada. A substituição fez com que o brasileiro largasse com atraso.

Na segunda volta, quando Hulme freou para entrar na curva Crowthorne, Stewart colocou o bico do seu carro à frente para assumir a liderança da prova. Fittipaldi suportava o ataque de Hailwood, com Peterson passando por Andretti, e Charlton parando nos boxes para abandonar a corrida, com falha na bomba de combustível.

Na quarta volta Peterson passou por Cevert na curva Crowthorne, para ser superado novamente na volta seguinte. Na sexta volta, Stewart tinha 4 segundos de vantagem para Hulme que corria em segundo, que por sua vez, tinha Fittipaldi e Hailwood colados na sua traseira. Reutemann passou por Andretti na sétima volta, e Gethin parou nos boxes na 8ª volta para verificar a entrada de ar, retornando na 24ª posição. Na volta 9, foi a vez de Regazzoni passar por Andretti. Com todas essas ocorrências, com dez voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Hulme; 2º Hulme; 3º Fittipaldi; 4º Hailwood; 5º Cevert, 6º Peterson; 7º Beltoise; 8º Reutemann; 9º Regazzoni; 10º Amon; 11º Andretti; 12º Ganley; 13º Revson; 14º Ickx; 15º Adamich; 16º Hill; 17º Pescarolo; 18º Lauda; 19º Marko; 20º Walker; 21º Stommelen; 22º Love; 23º Gethin; 24º Pace.



*José Carlos Pace (March 711 Ford nº 22) fez sua estreia na Fórmula 1 pela equipe de Frank Williams. Na foto o brasileiro aparece à frente de John Love (Surtees TS9A Ford nº 27)*

Na 11ª volta, Gethin retornou aos boxes sendo efetuada a mudança de todo o sistema de ignição, perdendo mais de dez minutos e retornando na última posição. Nessa volta, Cevert parou nos boxes e também substituiu o sistema de ignição, retornando em 22º. Na volta 15, Beltoise entrou nos boxes com o motor da sua BRM funcionando em 11 cilindros. Os mecânicos trabalharam no motor do carro e ele retornou na 21ª posição. Com Stewart na frente, a luta pelo segundo lugar pegava fogo, com Fittipaldi passando por Hulme na volta 16, manobra também efetuada por Hailwood que subiu para terceiro na volta seguinte. Com isso, completadas 20 voltas, a ordem dos carros na pista era a seguinte: 1º Stewart; 2º Fittipaldi (a 2,3 segundos); 3º Hailwood (a 2,6 segundos); 4º Hulme (a 6,3 segundos); 5º Peterson (a 11,8 segundos); 6º Amon (a 19,1 segundos); 7º Reutemann (a 21,3 segundos); 8º Regazzoni (a 23,1 segundos); 9º Andretti; 10º Revson; 11º Ganley; 12º Ickx; 13º Adamich; 14º Hill; 15º Lauda; 16º Pescarolo; 17º Marko; 18º Walker; 19º Stommelen; 20º Beltoise; 21º Love; 22º Cevert; 23º Pace; 24º Gethin.

Hailwood fazia uma corrida excepcional e, na volta 20 registrou a melhor volta com 1m18s9 e, na volta 23, ultrapassou Fittipaldi, no final da longa reta, assumindo a segunda colocação. Mas sua corrida foi interrompida na volta 29 quando a suspensão traseira do Surtees quebrou e o piloto foi obrigado a abandonar a corrida. Na volta 21 Revson passou por Andretti e na 25 por Regazzoni. Na volta 27, Reutemann parou seu Brabham na curva Clubhouse, por causa da ruptura da linha de combustível. Completadas 30 voltas, a ordem dos pilotos era a seguinte: 1º Stewart; 2º Fittipaldi; 3º Hulme; 4º Peterson; 5º Amon; 6º



Revson; 7º Regazzoni; 8º Andretti; 9º Adamich; 10º Ickx; 11º Hill; 12º Lauda; 13º Ganley; 14º Pescarolo; 15º Walker; 16º Beltoise; 17º Marko; 18º Stommelen; 19º Love; 20º Cevert; 21º Pace; 21º Gethin.

Com 33 voltas completadas, Stewart liderava com 2 segundos de vantagem para Fittipaldi e 7,5 segundos para Hulme. O quarto era Peterson, mas estava com mais de vinte segundos de atraso em relação ao líder. Na volta 24 Hill passou por Ickx, cujo carro não tinha bom desempenho. Ganley parou novamente na volta 37 para ser reconectado um fio de sua chave de ignição, perdendo cinco minutos parado. Na volta 38, Fittipaldi estava a menos de 200 metros de Stewart, sendo completada a volta 40 na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Fittipaldi (a 9 décimos); 3º Hulme (8,2s); 4º Peterson (22,6s) 5º Amon (25s); 6º Revson (31,9s); 7º Andretti (39,5s); 8º Regazzoni (45,4s); 9º Adamich (1m); 10º Hill; 11º Ickx; 12º Lauda; 13º Walker; 14º Pescarolo; 15º Beltoise; 16º Marko; 17º Stommelen; 18º Cevert; 19º Love; 20º Pace; 21º Ganley; 22º Gethin. Na volta 41, Andrea de Adamich teve que parar nos boxes com vazamento no sistema de freios traseiros do seu Surtees, retornando apenas com os freios dianteiros funcionando. Na volta 45, o câmbio de Stewart quebrou, o piloto seguiu lentamente, perdendo posições, parando nos boxes para abandonar. Com isso, Fittipaldi assumiu a dianteira, levando 7 segundos de vantagem para Hulme que passou para segundo, com Amon em terceiro e Peterson em quarto. Os carros completaram 50 voltas na seguinte ordem: 1º Fittipaldi; 2º Hulme; 3º Amon; 4º Peterson; 5º Revson; 6º Andretti; 7º Regazzoni; 8º Hill; 9º Ickx; 10º Lauda; 11º Walker; 12º Beltoise; 13º Pescarolo; 14º Cevert; 15º Stommelen; 16º Marko; 17º Love; 18º Pace; 19º Ganley; 20º Adamich; 21º Gethin.



*Emerson Fittipaldi, na foto observado por Colin Chapman foi o segundo colocado. Ronnie Peterson (March 721 Ford nº 3) foi o quinto, e a dupla das Ferrari 312B2 nº 7 de Mário Andretti, e 6 de Clay Regazzoni foram 4º e 12º respectivamente.*

Embora na liderança, Fittipaldi enfrentava problemas com a suspensão do seu carro e, com isso, Hulme se aproximou. Na volta 52 Regazzoni parou nos boxes para trocar os pneus, retornando na 16ª colocação. Na volta 54, Revson passou por Peterson, em frente aos boxes, assumindo a quarta colocação, enquanto Lauda superava Ickx. Na volta 57, Hulme colou na traseira do carro de Fittipaldi para superá-lo na reta principal e assumir o comando da prova. Com 60 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Hulme; 2º Fittipaldi (2,7s); 3º Amon (17s); 4º Revson (17s); 5º Peterson (28s6s); 6º Andretti (43,4s); 7º Hill (1m13s); 8º Lauda (1m14s); 9º Ickx; 10º Beltoise; 11º Walker; 12º Pescarolo; 13º Cevert; 14º Stommelen; 15º Regazzoni; 16º Marko; 17º Love; 18º Pace; 19º Ganley; 20º Adamich; 21º Gethin.

Na volta 61 uma válvula se rompeu no motor de Beltoise, deixando o francês fora da corrida. Na volta 53 Amon, que fazia uma ótima corrida, teve que parar nos boxes com uma forte vibração causada pelo desgaste dos pneus da sua Matra. O piloto retornou na nona posição. Com 70 voltas a ordem era a seguinte: 1º Hulme; 2º Fittipaldi (8s); 3º Revson (24s); 4º Peterson (40s); 5º Andretti; 6º Hill; 7º Lauda; 8º Ickx; 9º Amon; 10º Walker; 11º Cevert; 12º Pescarolo; 13º Regazzoni; 14º Stommelen; 15º Marko; 16º Love; 17º Pace; 18º Ganley; 19º Adamich; 20º Gethin.



Na volta 71 Amon retornou aos boxes com vibração, enquanto Andretti superou Peterson na volta 73. Mesmo sem a terceira marcha, Cevert conseguiu gradualmente ganhar posições. Depois de completar 73 voltas, John Love ficou parado na margem da pista com um pneu furado, com Hulme completando a volta 79 e recebendo a bandeirada de chegada na primeira posição, com 14,1 segundos de vantagem para Fittipaldi. O terceiro foi Peter Revson, o quarto Mário Andretti, o quinto Ronnie Peterson, e o sexto Graham Hill, os que pontuaram para o campeonato.

José Carlos Pace, correndo com um carro muito inferior aos dos seus adversários e tendo largado com duas voltas de desvantagem, não pôde obter um bom resultado, terminando apenas na 17ª posição.

[Ver RESULTADOS 1972/7](#)



*Denny Hulme (McLaren M19A Ford nº 12) foi o vencedor da prova.*

## 10 – AUTÓDROMO DE GOIÂNIA

Com a presença de Emerson Fittipaldi e do Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo, Sr. Euvânio Galvão e do Secretário Geral da entidade, Sr. Ramon Buggenhout, foi oficialmente lançado o projeto do Autódromo de Goiânia, que o Governo do Estado construiu a partir de 1973, e inaugurado em 1974.



*À esquerda, Emerson Fittipaldi conversando do Marco Jardim, o grande idealizador do autódromo, e à direita entre o presidente da CBA Euvânio Galvão e o Governador de Goiás Leonino Caiado*

Projetado pelos arquitetos Silas Varizo e Armando Scartezini, o projeto previa uma pista com 3.800 metros de extensão para o circuito principal, e de 1.700 metros para o circuito “clube”, e de 2.700 metros pelo anel externo, com 12 metros de largura.

### **11 – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 – MALLORY PARK**

No dia 12 de março teve início o Campeonato Europeu de Fórmula 2, em Mallory Park, na Inglaterra, com os carros enquadrados no novo regulamento com a utilização de motores com até 2.000 cc de cilindrada, em substituição aos de 1.600 cc do ano anterior.

Os novos carros inscritos foram: March 722, Brabham BT38, Surtees TS10, GRD 272 e McLaren M21. Entre os participantes havia as equipes oficiais de fábrica e diversas independentes. A equipe STP March inscreveu dois carros equipados com motores Ford DBA RES de 1.825 cc, tendo como pilotos Ronnie Peterson e Niki Lauda. Representando a Brabham, estava presente a equipe Motul Rondel Racing, que inscreveu dois BT38 para Carlos Reutemann e Bob Wolleck, com motores Ford BDF Cosworth, com 1.927 cc. A Surtees, com o patrocínio da Matchbox, com os pilotos John Surtees e Mike Hailwood. Seus motores eram Ford DBA RES, de 1.825 cc. A nova equipe GRS International inscreveu um GRD 272 para o japonês Testu Ikusawa, com motor Ford FVA Cosworth, com 1.598 cc, do antigo regulamento. A McLaren Motor Racing inscreveu o sul-africano Jody Scheckter para pilotar o novo modelo M21, equipado com motor Ford BDA Broadspeed. A equipe Chevron pretendia inscrever para seu piloto Peter Gethin, no novo B22, que, no entanto não ficou pronto para a prova e, com isso, Gethin foi inscrito com um antigo B20, equipado com motor Ford BDA Adam Smith, de 1.790 cc. A equipe BE Racing, que representava a Pymée inscreveu três carros para Derek Bell, Patrick Dal Bo e José Carlos Pace, carros equipados com motor Ford BDA de sua própria preparação, com 1.790 cc, porém como os carros não ficaram prontos, não se apresentou para a prova.

Entre as equipes particulares, se destacavam o Team Bardahl-Varga, do brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. que, pretendia correr com um novo Brabham, e aguardava um acordo com a Lotus. Como não tinha um carro novo, a solução foi inscrever sua antiga March 712M, que estava inscrita com motor Ford BDA Novamotor de 1.790 cc. François Cevert, o terceiro piloto graduado inscrito em Mallory Park, deveria correr com um March 722 do Elf Coombe Racing, que também inscreveu outro carro para Patrick Depailler. Também com March 722 estavam inscritos Mike Beuttler, Gerry Birrell e Xavier Perrot.



*Largada da prova com o 44 – Dave Morgan (Brabham BT35 Ford) assumindo a liderança da prova*

No sábado, único dia em que foram realizados os treinos oficiais, que serviram para definir o grid de largada, amanheceu com uma neveda leve que se transformava em água ao bater no asfalto, deixando a pista escorregadia.

François Cevert e John Surtees, dois dos pilotos graduados, não marcaram tempo e como as equipes dispunham apenas de um motor em condições, os dois ficaram fora da prova, com as equipes dando preferência aos pilotos não graduados, Patrick Depailler e Mike Hailwood, respectivamente.

Como os pilotos graduados tinham participação garantida, independentemente dos tempos registrados nos treinos e como só havia um graduado participando (Ronnie Peterson), restaram 19 vagas para a corrida. Peterson fez o melhor tempo, garantindo a pole-position, formando a primeira fila Dave Morgan e Carlos Reutemann, com Wilsinho largando na quarta posição.

1 Ronnie Peterson March 722 Ford - 43s4	44 Dave Morgan Brabham BT35 Ford - 43s6	28 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford - 43s8
41 Wilson Fittipaldi Jr. March 712M Ford - 43s8	2 Niki Lauda March 722 Ford - 44s0	
6 Jean-Pierre Jabouille March 722 Ford - 44s1	73 Jody Scheckter McLaren M21 Ford - 44s2	35 Richard Scott Brabham BT36 Ford - 44s5
34 Peter Westbury Brabham BT36 Ford - 44s6	29 Bob Wollek Brabham BT38 Ford - 44s6	
9 Mike Beuttler March 722 Ford - 44s7 (NL)	81 Peter Gethin Chevron B20 Ford - 44s7	57 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 45s0
17 Xavier Perrot March 722 Ford - 45s1	15 David Purley March 722 Ford - 45s4	
20 Brett Lunger March 722 Ford - 45s6	21 Hiroshi Kazato March 722 Ford - 45s8	82 Cyd Williams Chevron B18 Ford - 45s9
36 Tom Belso Brabham BT28 Ford - 46s3	48 Dick Barker Brabham BT28 Ford - 47s6	
43 John Wingfield Brabham BT36 Ford		

A prova foi dividida em duas baterias, cada uma com 50 voltas e, dado a largada, Reutemann foi para a ponta, que liderou durante 2/3 da bateria, correndo com Peterson no seu encaicho. Dos pilotos que corriam mais atrás, Scheckter estava em terceiro na primeira volta, seguido por Morgan, Wilsinho e Lauda. Na terceira volta, Peterson parou nos boxes para reparar um problema no sistema de alimentação do motor do seu carro. Com isso, Scheckter assumiu a segunda colocação que, no entanto acabou perdendo na volta 14, depois de rodar, sendo superado por Morgan, ao mesmo tempo em que Wilsinho e Lauda disputavam a terceira colocação. Mas, com problemas nos pneus, Wilsinho começou a perder terreno. Reutemann



continuou tranquilo na liderança, mas seu carro começou a perder rendimento e o argentino foi superado por Morgan e Lauda, caindo para terceiro. Peterson que tinha retornado à prova, fez a melhor volta com o tempo 43 segundos cravados, média de 181,89 km/h. Dave Morgan terminou a bateria em primeiro, com Niki Lauda em segundo, Carlos Reutemann em terceiro, Jody Scheckter em quarto, Xavier Perrot em quinto e Mike Hailwood em sexto. Wilson Fittipaldi Jr. terminou na décima posição, com uma volta de desvantagem para os líderes.



*Niki Lauda (March 722 Ford nº 2) foi o segundo colocado na prova*

A segunda bateria, que contou com a participação de 18 carros, se resumiu a um passeio de Reutemann, que tinha trocado os pneus no intervalo entre as baterias e, da primeira até a volta 42, se manteve em primeiro, Lauda em segundo, Morgan em terceiro, Scheckter em quarto, Wilsinho em quinto e Hailwood em sexto. Peterson que tinha largado na última posição e que vinha andando muito rápido ficou fora na quarta volta, quando saiu da pista e bateu no barranco. A única modificação ocorreu na volta 42, quando Wilsinho entrou na reta dos boxes com o motor do seu carro soltando muita fumaça abandonando a corrida. Com a saída de Fittipaldi, Hailwood subiu para quinto e Richard Scott para sexto.



*Dave Morgan venceu a prova ao volante de um Brabham BT35 Ford*

Na soma de tempos, David Morgan ficou com a vitória, com Niki Lauda em segundo, Carlos Reutemann em terceiro, Jody Scheckter em quarto, Mike Hailwood em quinto e Xavier Perrot em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/8](#)

### **12 – 3 HORAS DE TARUMÃ – 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO D-3**

No dia 12 de março foi iniciado o Campeonato Brasileiro de Turismo Divisão 3, com a realização das 3 Horas de Porto Alegre, no autódromo de Tarumã. A prova foi dividida em três baterias de uma hora cada, e dividida em três classes: “A” até 1.600 cc; “B” de 1.601 a 3.000 cc; e “C” acima de 3.001 cc.

Na prova de classificação o mais rápido foi Pedro Victor Delamare que estreava o seu Opala Cupê, que fez o tempo de 1m18s1. O grid foi definido por tempo, porém dividido entre as classes, com os carros da Classe “C” à frente da “B” e estes à frente da “A”.



*Largada da prova, com João Roberto Schmidt (Opala 91) e Pedro Carneiro Pereira (Opala 22) pulando à frente*

A primeira bateria foi iniciada às 13,15 horas, para 34 carros, e foi o Opala nº 22 de Pedro Carneiro Pereira que assumiu a ponta, seguido por Delamare, Milton Amaral, João Schmidt, Leonel Friedrich, Lino Reginatto, José Asmuz, José Pedro Chateaubriand e Élcio Damião Prolo. Na segunda volta, Delamare assumiu a ponta e Leonel Friedrich assumiu a terceira colocação. Entre os carros da classe “B”, Asmuz foi ultrapassado por José Pedro Chateaubriand. Na sexta volta Delamare passou por um grande susto, quando o VW de Raul Machado rodou na curva do Tala Larga, quando ia ser ultrapassado pelo líder da prova. O Opala de São Paulo venceu com tranquilidade a primeira bateria, ficando uma volta à frente de Pedro Carneiro que terminou em segundo lugar. O terceiro foi Leonel Friedrich, que venceu a classe “A”, o quarto Jan Balder, o quinto Lino Reginatto, o sexto Élcio Prolo, e o sétimo José Pedro Chateaubriand, vencedor da classe “B”.



*José Pedro Chateaubriand (FNM 2150 nº 1) foi o vencedor da Classe “B” e Lino Reginatto (VW 1600 nº 8) da Classe “A”*

Para a segunda bateria, alinharam 24 carros, e mais uma vez, Pedro Carneiro Pereira assumiu a ponta, mas logo foi superado por Delamare. Quem fez uma ótima largada foi Lino Reginatto, que partiu para cima do Opala de João Roberto Schmidt, mas mesmo tendo passado pelo Opala, logo depois foi superado pelo VW de Leonel Friedrich. No decorrer da bateria, Friedrich passou pelo Opala de Pedro Carneiro quando este rodopiou numa poça de óleo na Curva do Laço. Com Delamare tranquilo na liderança geral e Friedrich na

classe "A", Jan Balder e Lino Reginatto lutavam pelo segundo lugar nessa classe. Balder tinha ultrapassado Reginatto, mas na 18ª volta teve que abandonar com a quebra do motor. Na classe "B", José Pedro Chateaubriand manteve a ponta com Asmuz em segundo.

Para a terceira bateria não estavam presentes Leonel Friedrich e Jan Balder. Friedrich que tinha feito uma excelente segunda bateria, alegou quebra do motor para não participar da terceira bateria, ao mesmo tempo em que os seus adversários alegavam que estaria com o carro fora do regulamento e, por esse motivo, não queria correr o risco de ser desclassificado.

Novamente Delamare assumiu a ponta, sendo no início seguido por Pedro Carneiro. Élcio Damião Prolo, que corria bem teve que parar nos boxes ficando a vitória da classe com Lino Reginatto, enquanto na classe "B" o vencedor mais uma vez foi José Pedro Chateaubriand, com Arino Panato em segundo de Asmuz em terceiro, depois do veterano piloto rodopiar na curva do Tala Larga.

Pela soma de tempos, Pedro Victor Delamare venceu, completando 131 voltas no tempo de 3h00m27s33, média de 131,366 km/h. O segundo foi Pedro Carneiro, o terceiro Lino Reginatto (1º na classe "A"), o quarto José Pedro Chateaubriand (1º na "B"), e quinto José Asmuz.

Entre a primeira e segunda baterias, foi disputada uma prova para a classe até 1,300 cc, valendo como última etapa para o Campeonato Gaúcho de 1971, que foi vencida por Décio Michel, que acabou se sagrando campeão gaúcho dessa classe. O segundo colocado na prova foi Roberto Giordani e o terceiro Breno Job Freire.

[Ver RESULTADOS 1972/9](#)



*Pedro Victor Delamare (Chevrolet Opala 84) foi o vencedor, ficando em segundo Pedro Carneiro Pereira (Chevrolet Opala 22)*

### **13 – VII CORRIDA DOS CAMPEÕES – F-1 – BRANDS HATCH**

A tradicional prova de Fórmula 1, extracampeonato, "Corrida dos Campeões", foi disputada no dia 26 de março no autódromo de Brands Hatch, com a participação, além da Fórmula 1, dos carros da Fórmula 5.000. Entre os carros da Fórmula 1, estavam presentes as principais equipes: Lotus, Surtees, McLaren, BRM e March, ficando fora apenas as equipes Ferrari e Matra.

No primeiro dia de treinos, pela manhã, Denny Hulme foi o mais rápido, com o tempo de 1m24s8, com Emerson Fittipaldi em segundo com 1m24s9. Na parte da tarde, Peter Gethin marcou 1m24s2, Mike Hailwood 1m24s4 e Howden Ganley 1m24s8.

Nos treinos de sábado, Peter Gethin e Mike Hailwood marcaram o tempo de 1m24s1, com Hulme e Peterson com 1m24s3. Emerson Fittipaldi que não estava conseguindo melhorar seu tempo, entrou nos boxes, fez ajustes no carro e, ao retornar fez o tempo de 1m23s9, ficando com a pole-position.



57 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m23s9	52 Peter Gethin BRM P160B - 1m24s1	59 Mike Hailwood Surtees TS9A Ford - 1m24s1
55 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m24s3	56 Peter Revson McLaren M19A Ford - 1m24s3	
53 Howden Ganley BRM P160B - 1m24s8	60 Tim Schenken Surtees TS9A Ford - 1m24s8	61 Ronnie Peterson March 721X Ford - 1m25s6
51 Jean-Pierre Beltoise BRM P160B - 1m25s8	58 Dave Walker Lotus 72D Ford - 1m25s8	
63 Mike Beuttler March 711 Ford - 1m26s0	66 Rolf Stommelen March 721 Eifelland Ford - 1m26s2	22 Graham McRae Leda LT25 Chevy - 1m26s3 (NL)
9 Gijs Van Lennep Surtees TS11 Chevy - 1m26s9	3 Brian Redman McLaren M10B Chevy - 1m27s2	
12 Alan Rollinson Lola T330 Chevy - 1m27s4	25 Keith Holland McLaren M10B Chevy - 1m28s6 (NL)	8 Ray Allen McLaren M18B Chevy - 1m29s9
33 Teddy Pilette McLaren M18B Chevy		

Ordenada a largada, Peter Gethin assumiu a ponta, com Emerson Fittipaldi na sua cola, mas antes de ser completada a primeira volta, o brasileiro já liderava, seguido por Gethin, Hulme, Hailwood, Revson, Schenken, etc.



**52 – Peter Gethin (BRM P160), 59 – Mike Hailwood (Surtees TS9 Ford), e 55 – Denny Hulme (McLaren M19A Ford)**

Emerson Fittipaldi aos poucos foi consolidando a sua liderança, que manteve até o final da corrida. A primeira alteração significativa ocorreu na volta nove, quando Hailwood ultrapassou Hulme, assumindo a terceira colocação. O ex-campeão de motociclismo, também conhecido como “Mike The Bike”, alcançou a segunda colocação na volta 15, quando superou Gethin, com os carros correndo com Fittipaldi em primeiro, Hailwood em segundo, Gethin em terceiro, Hulme em quarto, Revson em quinto e Schenken em sexto.

A ordem dos primeiros se manteve inalterada até a trigésima volta, quando Denny Hulme superou Gethin, passando a correr na terceira colocação. Ao mesmo tempo, Revson caiu para a oitava colocação, subindo Tim Schenken para quinto e Jean-Pierre Beltoise para sexto.

Faltando apenas três voltas para o final, Emerson levava 13 segundos de vantagem para Hailwood que, por sua vez, tinha mais de 10 sobre Hulme.

Apesar da intensa luta pela quarta posição, entre Gethin, Schenken e Beltoise, não ocorreram modificações, com Emerson Fittipaldi recebendo a bandeirada de chegada vitorioso, fazendo a melhor volta da prova.

[Ver RESULTADOS 1972/10](#)



*O vencedor da prova: Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford nº 57)*

#### **14 – COPA CIDADE DE CURITIBA**

No dia 26 de março, foi inaugurado o circuito misto do autódromo de Curitiba, com a realização da Copa Cidade de Curitiba, prova destinada aos carros Sport e GT de Divisão 4, sendo dividida em duas baterias de 25 voltas cada, com o resultado final da prova apurado pela contagem de pontos obtidos em cada uma das baterias, sendo 30 para o 1º, 25 para o segundo, e 23, 20, 16, 14, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 e 1 respectivamente. A prova homenageava os 279 anos de fundação da Cidade de Curitiba e, além da corrida de Divisão 4, teve disputadas outras três provas, uma para carros Turismo e pilotos estreantes, denominada “Prova Presidente da Câmara Municipal de Curitiba”, outra para carros Turismo e pilotos graduados, denominada “Prova Presidente da Assembleia Legislativa do Paraná”, e uma terceira para carros Sport e GT Divisão 4, para pilotos graduados filiados à Federação Paranaense, denominada “Prova Presidente do Tribunal de Justiça do Paraná”. Essas três provas foram disputadas em 20 voltas.

Os principais inscritos eram o protótipo Casari, equipado com motor Ford V8, de Norman Casari, o Fúria Chevrolet do brasiliense Olavo Pires, o protótipo Amato Chevrolet de Newton Pereira, os protótipos cariocas Heve PC4 VW dos irmãos Vicente e Carlos Domingues, os protótipos Manta, construídos por Márcio Leitão,



para Luiz Moura Brito (motor VW), e Emanuel Nascimento (motor Opala), o protótipo Newcar de Edgar Vaz e o protótipo AC de Marinho Antunes, além de diversos Puma VW.

O brasileiro Luiz Estevão chegou a levar seu Royale, de fabricação inglesa, equipado com motor Chevrolet de fabricação nacional, mas sua participação foi vetada, pois não se enquadrava na Divisão 4 definida pela CBA. Houve protestos, inclusive com manifestação no jornal Correio Braziliense, mas os organizadores estavam corretos. O mesmo problema ocorreu com o McLaren Ford da equipe Greco, carro com chassi e motor fabricados na Argentina.



*Largada da primeira bateria, com: 1 – Norman Casari (Casari A1 Ford) e 2 – Olavo Pires (Fúria Chevrolet) à frente*

Nas provas de classificação, o mais rápido foi Norman Casari, ficando com o segundo lugar no grid de largada com Olavo Pires e completando a primeira fila o protótipo de Moura Brito. Na segunda fila largaram Jan Balder (Puma) e Antônio Meireles (Puma), a terceira fila foi composta por Heraldo Lopes (Puma), Ítalo Adami (Puma) e Vicente Domingues (Heve), etc.



*Largada da segunda bateria: 1 – Norman Casari (Casari A-1 Ford), 5 – Antônio Meirelles (Puma VW) e 20 – Pedro Muffato (Puma VW)*

Iniciada a corrida, Norman Casari assumiu a liderança que manteve com grande facilidade até o final da bateria. Luiz Moura Brito foi seu principal perseguidor, até abandonar com a quebra de uma roda. A partir de então, assumiu o segundo lugar Olavo Pires, mas este também acabou abandonando a prova. Nas colocações intermediárias a disputa ficou entre Pedro Muffato (Puma), Vicente Domingues (Heve) e Newton



Pereira (Amato Chevrolet). O único acidente ocorreu com Paulo Nascimento, quando o motor do seu Manta Chevrolet teve uma mangueira rompida, provocando queimaduras no piloto. Casari recebeu a bandeirada com Antônio Meirelles em segundo e Pedro Muffato em terceiro, Vicente Domingues em quarto e Newton Pereira em quinto.

Na segunda bateria, Norman Casari voltou a vencer com facilidade, de ponta a ponta, com Luiz Moura Brito, desta vez sem enfrentar problemas mecânicos, se firmando na segunda colocação, o terceiro foi Newton Pereira, e o quarto Ney Faustini.

Pela soma de pontos, Casari ficou com o primeiro lugar, Antônio Meirelles com o segundo, Newton Pereira com o terceiro, Vicente Domingues com o quarto e Pedro Muffato com o quinto.

**Ver RESULTADOS 1972/11**

As provas preliminares tiveram os seguintes resultados:

**Prova Presidente da Câmara Municipal de Curitiba (Turismo – Estreantes e Novatos):**

1º João Henriques PR Chevrolet Opala 20 voltas

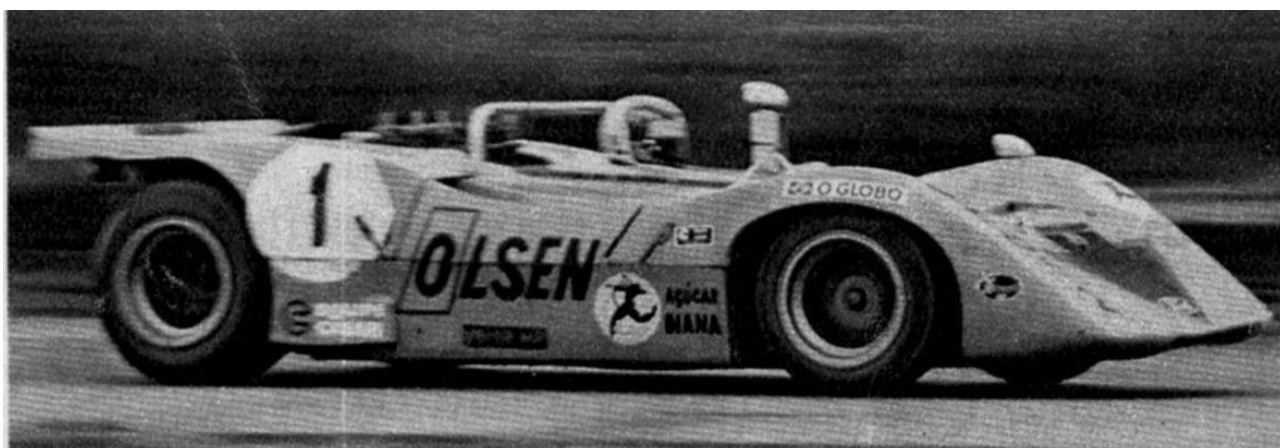
**Prova Presidente da Assembleia Legislativa do Paraná (Turismo – Pilotos Oficiais de Competição):**

1º José Chemin PR 21 VW Sedan 20 voltas

**Prova Presidente do Tribunal de Justiça do Paraná (Divisão 4 – Pilotos Oficiais de Competição):**

1º Ricardo Valente PR 90 Manta FNM 20 voltas

2º Pedro Muffato PR 20 Puma VW 20 voltas



*Norman Casari foi o vencedor ao volante do protótipo construído por ele*

### **15 – I GP DO BRASIL DE F-1 - INTERLAGOS**

Como prova de teste, com vistas à realização de uma corrida válida para o campeonato mundial em 1972, foi realizado em Interlagos, no dia 30 de março, o “I GP do Brasil de F-1”. A prova contou com algumas das equipes que disputavam o campeonato, que eram: Lotus com Emerson Fittipaldi e Dave Walker; Brabham com Carlos Reutemann e Wilson Fittipaldi Jr.; March, com Ronnie Peterson e Luiz Pereira Bueno; BRM, com Jean-Pierre Beltoise, Peter Gethin, Helmut Marko e Alex Soler-Roig; e Williams, com Henri Pescarolo e José Carlos Pace.

Nem todos os carros eram os principais das equipes de 1972. O Lotus dispunha dos seus 72D; a Brabham que ainda não tinha lançado os carros de 1972, trouxe para São Paulo o BT34 e um BT33; a March correu com um carro de 1972 para Peterson e um carro de 1971 para Luiz Pereira Bueno; A BRM com P160B de 1972 para Gethin, Marko e Beltoise e um P153 de 1970 para Roig; e a Williams com um March 721 de 1972 para Pescarolo e um 711 de 1971 para Pace.

A prova foi realizada na quinta-feira e os treinos começaram na terça-feira, com duas seções e com mais duas na quarta-feira. No primeiro treino o mais rápido foi Carlos Reutemann com 2m41s248; no segundo foi a vez

de Ronnie Peterson ficar com o melhor tempo, com 2m37s172. No primeiro treino da quarta-feira, o melhor foi Emerson Fittipaldi com o tempo de 1m36s243 e, no segundo com 2m32s363, ficando com a pole-position. Depois desse treino, Luiz Pereira Bueno fez uma tentativa de bater o recorde do circuito externo de Interlagos, que era seu com o tempo de 56s2, (205,431 km/h) obtido com o Porsche 908/2 nos 500 Quilômetros de Interlagos de 1971, e conseguiu baixar para 52,014, média de 221,963 km/h

Os tempos registrados nos treinos foram os seguintes:

P	PILOTO	Nº	1º Treino	3ª feira	2º Treino	3ª feira	3º Treino	4ª feira	4º Treino	4ª feira
1	Emerson Fittipaldi	1	2m42s039	176,846	2m50s218	168,349	2m36s243	183,407	<b>2m32s363</b>	<b>188,077</b>
2	Carlos Reutemann	8	2m41s348	177,604	2m39s498	179,664	2m38s165	181,178	<b>2m34s387</b>	<b>185,611</b>
3	Ronnie Peterson	10	2m41s950	176,944	2m37s172	182,323	2m35s550	184,224	<b>2m34s616</b>	<b>185,337</b>
4	Wilson Fittipaldi Jr.	9	2m47s719	170,857			2m39s830	179,290	<b>2m36s244</b>	<b>183,405</b>
5	Dave Walker	2	2m43s990	174,742	2m46s638	171,966	2m38s317	181,004	<b>2m37s686</b>	<b>181,728</b>
6	Jean-Pierre Beltoise	14	2m49s157	169,405	3m01s943	157,500	2m43s161	175,630	<b>2m37s793</b>	<b>181,605</b>
7	José Carlos Pace	6	2m43s096	175,700	2m42s509	176,335			<b>2m39s376</b>	<b>179,801</b>
8	Henri Pescarolo	5	2m43s057	175,742	2m42s332	176,527	<b>2m40s021</b>	<b>179,076</b>	2m42s297	179,076
9	Peter Gethin	15	2m56s467	162,387	<b>2m40s988</b>	<b>178,001</b>	2m42s112	176,767	2m47s500	
10	Luiz Pereira Bueno	11	2m49s405	169,157	2m45s121	173,545	2m42s121	176,757	<b>2m41s606</b>	<b>177,320</b>
11	Helmut Marko	17	2m54s017	164,674	2m50s124	168,442	<b>2m46s391</b>	<b>172,221</b>		
12	Alex Soler-Roig	18	2m54s124	164,572	<b>2m51s541</b>	<b>167,050</b>	2m54s039	164,653	2m56s213	167,050

Com esses resultados, o Grid de largada ficou assim formado:

8  
Carlos Reutemann  
Brabham BT34 Ford - 2m34s387 (185,611 km/h)

1  
Emerson Fittipaldi  
Lotus 72D Ford - 2m32s363 (188,077 km/h)

9  
Wilson Fittipaldi Jr.  
Brabham BT33 Ford - 2m36s244 (183,405 km/h)

10  
Ronnie Peterson  
March 721 Ford - 2m34s616 (185,338 km/h)

14  
Jean-Pierre Beltoise  
BRM P160B - 2m37s793 (181,605 km/h) – não largou

2  
Dave Walker  
Lotus 72D Ford - 2m37s686 (181,728 km/h)

5  
Henri Pescarolo  
March 721 Ford - 2m40s021 (179,076 km/h)

6  
José Carlos Pace  
March 711 Ford - 2m39s376 (179,801 km/h)

11  
Luiz Pereira Bueno  
March 711 Ford - 2m41s606 (177,320 km/h)

15  
Peter Gethin  
BRM P160B - 2m40s988 (178,001 km/h)

18  
Alex Soler-Roig  
BRM P153 - 1m51s541 (167,050 km/h)

17  
Helmut Marko  
BRM P160B - 2m46s391 (172,221 km/h)



**A largada da prova ocupando a primeira fila: 1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford), e 8 – Carlos Reutemann (Brabham BT34 Ford), e a segunda: 10 – Ronnie Peterson (March 721 Ford) e 9 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT33 Ford)**

Beltoise nem alinhou seu carro, com problemas na ignição do motor BRM, e onze carros largaram, com um surpreendente Wilson Fittipaldi Jr., mesmo largando na segunda fila, tomando a ponta, seguido por Emerson, Reutemann e Peterson. Na primeira volta, a poeira que estava depositada na pista foi levantada pelos carros que corriam à frente, entrando no sistema de alimentação de carros que vinham logo atrás, com Pescarolo e Gethin ficando de fora com seus aceleradores travados. Outro prejudicado foi Pace que conseguiu completar a volta, mas se dirigindo para os boxes abandonando a corrida.

Os carros completaram a primeira volta com Wilsinho em primeiro, com 338/1000 de vantagem para Emerson que vinha em segundo, 752/1000 para Reutemann, o terceiro, vindo a seguir Peterson, Watson, Marko, Bueno, e Roig.



*Brasileiros na prova: 11 – Luiz Pereira Bueno (March 911 Ford), 6 – José Carlos Pace (March 711 Ford), e 9 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT33 Ford)*

Wilsinho manteve a liderança durante as duas primeiras voltas, mas Emerson o ultrapassou na volta seguinte, sendo superado também por Reutemann e Peterson.

As posições se mantiveram inalteradas, sendo completadas dez voltas na seguinte ordem: 1º Emerson, 2º Reutemann, 3º Peterson, 4º Watson, 5º Marko, 6º Bueno, 7º Roig.

A corrida era uma das mais monótonas da história, com os carros correndo em fila indiana com grande distância entre eles. A única alteração ocorrida foi o abandono de Alex Soler-Roig na volta 11, com pane elétrica no seu carro.

A vantagem de Emerson Fittipaldi sobre Carlos Reutemann era de 12 segundos com 15 voltas, 13 segundos com 20 voltas e de 20 segundos com 30 voltas, tendo feito a melhor volta da prova, na 20ª, com o tempo de 2m35s363, média de 184,582 km/h, quando, na volta 32, ocorreu a quebra da suspensão da Lotus do piloto brasileiro, afastando-o da prova.

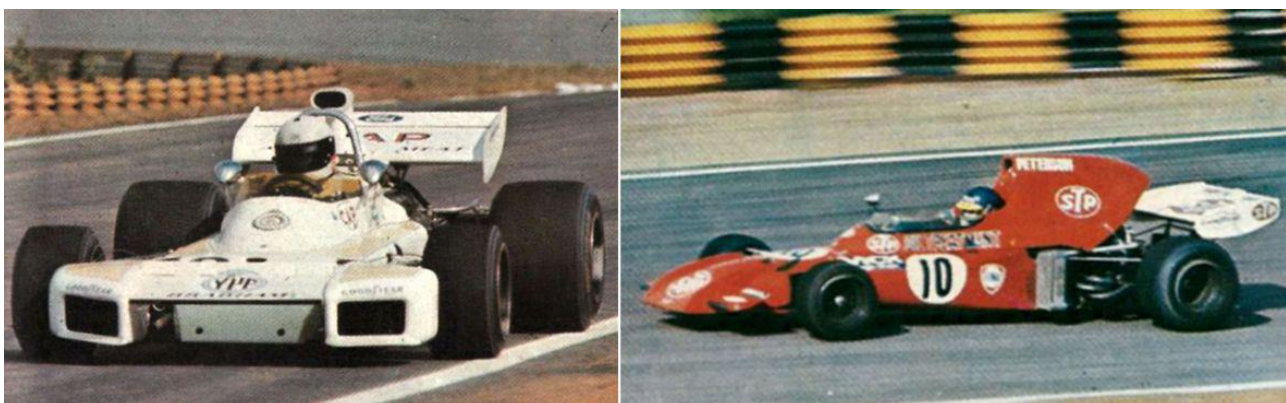


*Emerson Fittipaldi liderou a prova até quebrar a suspensão e ter que abandonar a prova*



Com isso, Reutemann assumiu a liderança que manteve até o final. Ronnie Peterson ficou em segundo, Wilson Fittipaldi Jr. em terceiro, Helmut Marko que quarto e Dave Walker em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/12](#)



*À esquerda o vencedor da prova Carlos Reutemann (Brabham BT34 Ford) e à direita o segundo colocado Ronnie Peterson (March 721 Ford)*

### 16 – Jochen Rindt Memorial Trophy – 2ª Etapa do Campeonato Europeu de F-2 - Thruxton

A segunda etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, foi realizada no dia 3 de abril, no circuito de Thruxton, na Inglaterra, que recebeu o título de “Jochen Rindt Memorial Trophy”.

Para essa prova estavam inscritas as principais equipes que disputavam a categoria e, dentre estes 6 pilotos graduados, que na época podiam participar das provas do campeonato sem pontuar.

A prova foi dividida em duas baterias classificatórias com 28 voltas cada uma, e uma final disputada em 50 voltas. Para a primeira bateria participaram os carros de numeração ímpar e da segunda os de numeração par.



*7 – Richard Scotti (Brabham BT36 Ford), 49 – Lian Duarte (Pygmée NDB17 Ford) e 51 – Peter Gethin (Chevron B20 Ford)*

Três brasileiros estavam presentes: Wilson Fittipaldi Jr., estreando o Brabham BT38 que tinha recebido do fabricante há poucos dias, José Carlos Pace e Lian Duarte, correndo pela equipe Pygmée.

Assim como as baterias, com a divisão entre carros de número ímpar e par, os treinos também foram divididos dessa forma. Na primeira sessão, realizada na manhã do sábado, goroava e com isso, os tempo

registrados não foram bons, porém a garoa cessou e os tempos começaram a melhorar. Entre os carros de numeração ímpar, Carlos Reutemann foi o mais rápido, com 1m13s4. Pace, embora com o carro precisando de acertos, conseguiu ser o quarto mais rápido atrás de Jody Scheckter e Gerry Birrell. Lian Duarte, o outro brasileiro com numeração ímpar não conseguiu marcar tempo, pois deu apenas uma volta com problemas no motor.

Do pessoal da segunda bateria, com os carros de numeração par, Peterson foi o mais rápido, marcando 1m12s9, contra 1m15s0 de Pescarolo. O carro de Fittipaldi também precisando de acertos, ficou bem atrás, com problemas na injeção de combustível.

À tarde, Reutemann e Peterson continuaram com os melhores tempos em suas respectivas baterias, e Pace melhorou seu tempo para 1m13s2.

Na outra bateria, Cevert marcou o segundo tempo, atrás de Peterson que fez 1m10s8, ficando o francês com 1m11s8. Depois vinham o Surtees de Hailwood, o March de Kazato e os Brabham de Jausaud e Wilsinho. Quando estava no final da sua sessão de classificação, aconteceu um grave acidente com Carlos Reutemann, que na curva de alta velocidade, chamada de "Allard", quebrou o semieixo do seu Brabham, fazendo com que o carro saísse da pista e batesse de frente no barranco. O piloto argentino foi retirado do carro atordoado e levado para o hospital. Felizmente, apenas quebrou o pé esquerdo, sendo obrigado a ficar fora das corridas por algum tempo.



*8 – Peter Westbury (Brabham BT36 Ford), 6 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT38 Ford), e 24 – Mike Beuttler (March 722 Ford)*

Depois do acidente, surgiram boatos na equipe Rondel Racing Team, que corria semi oficialmente pela Brabham, de que a tal peça se quebrou por problemas de fabricação, e isso motivou a retirada da equipe e deixou os pilotos que corriam com esse tipo de carro, muito preocupados.

Também o japonês Hiroshi Kazato sofreu um acidente nos treinos, sem consequências para o piloto, mas com o carro ficando muito danificado, impedindo-o de participar da prova.

Como a corrida foi disputada na segunda-feira, Ricardo Divilla, responsável pelo carro de Wilsinho, na noite de domingo desmontou a suspensão do Brabham BT38 de piloto brasileiro, onde ficou constatado que a peça quebrada no carro de Reutemann necessitava de um calço, o que foi feito, com o carro ficando pronto no início da madrugada de segunda-feira.

Carlos Reutemann deveria largar na pole-position da primeira bateria, mas não largou e com isso, o grid ficou assim formado: 1) Gerry Birrell, 2) José Carlos Pace, 3) David Purley, 4) Jody Scheckter, 5) Tim Schenken,



6) Dave Morgan, 7) Niki Lauda, 8) Peter Gethin, 9) Graham Hill, 10) Cláudio Francisci, 11) Richard Scott, 12) Brett Lunger, 13) Lian Duarte, e 4) John Surtees.

Com José Carlos Pace e Gerry Birrell, alinhados na primeira fila foram considerados favoritos. Na largada, Pace se atrasou um pouco e Birrell partiu na frente, mas na terceira volta, o brasileiro já ocupava a primeira colocação. A ultrapassagem ocorreu na curva Club, quando Pace colocou seu carro por dentro, no momento em que Birrell abriu para fazer a tomada da curva.

Birrell conseguiu segurar o segundo lugar até a 9ª volta, quando foi ultrapassado por Niki Lauda que vinha ganhando posições, depois de largar apenas na oitava colocação. Com quatorze voltas, Pace tinha doze segundos de vantagem para Lauda e a sua vitória parecia certa. Birrell se mantinha em terceiro e Scheckter em quarto, enquanto o veterano Surtees lutava com Richard Scott pelo quinto lugar.

Faltando cinco voltas para o final da bateria, Lauda começou a se aproximar de Pace que nitidamente enfrentava problemas de desempenho do motor do seu carro e, ao faltarem apenas três voltas, Lauda despontou na liderança. Pace ainda resistiu em segundo até a penúltima volta, quando se dirigiu aos boxes com defeito na alimentação de combustível. O outro brasileiro, Lian Duarte, só conseguiu dar quinze voltas. Lauda foi o primeiro, Birrell o segundo, Scheckter o terceiro, Surtees o quarto, Scott o quinto e Gethin o sexto. Pace foi o sétimo com uma volta de atraso em relação aos que se classificaram à sua frente.



**34 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford) e 23 – Niki Lauda (March 722 Ford)**

A largada da segunda bateria ficou assim composta: 1) Ronnie Peterson, 2) François Cevert, 3) Mike Hailwood, 4) Hiroshi Kazato, 5) Jean-Pierre Jaussaud, 6) Wilson Fittipaldi Jr., 7) Jean-Pierre Jarier, 8) Peter Westbury, 9) Bert Hawthorne, 10) Patrick Dal Bo, 11) John Wingfield, 12) Tom Belso, 13) Mike Beuttler, e 14) Graham Hill. Peterson largou na frente e ficou nessa posição até o final, com Cevert correndo em segundo, sem incomodar o sueco e sem ser incomodado, que embora tenha caído para terceiro na largada, ficando atrás de Hailwood, superou o inglês na quinta volta. Hailwood seguia tranquilo em terceiro até entrar nos boxes na volta 21 com a caixa de câmbio quebrada.

Wilsinho ia bem em quarto lugar, mas com nove voltas o motor do seu carro começou a esquentar ao mesmo tempo em que apareceu uma vibração na roda traseira, com o piloto abandonando na volta 13. Quem fez ótima corrida foi Graham Hill, mesmo correndo com um carro de 1971. Embora tivesse número ímpar, largou junto com os carros de números pares por não ter podido largar na primeira bateria e, mesmo largando em último já ocupava a sexta colocação na terceira volta, chegando a ocupar a terceira posição antes de parar com o cano de descarga quebrado. Com esse problema, terminou em sexto com uma volta a menos.

O primeiro foi Peterson, o segundo Cevert, o terceiro Jaussaud, o quarto Westbury, e o quinto Jarier.

O grid para a bateria final ficou assim formado:



22 Ronnie Peterson March 722 Ford	44 François Cevert March 722 Ford	23 Niki Lauda March 722 Ford
25 Gerry Birrell March 722 Ford	14 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford	
53 Jody Scheckter McLaren M21 Ford	41 John Surtees Surtees TS10 Ford	7 Richard Scott Brabham BT36 Ford
51 Peter Gethin Chevron B20 Ford	8 Peter Westbury Brabham BT36 Ford	
28 Jean-Pierre Jarier March 722 Ford	1 Graham Hill Brabham BT36 Ford	10 Tom Belso Brabham BT38 Ford
47 José Carlos Pace Pygmée MDB17 Ford	48 Patrick Dal Bo Pygmée MDB17 Ford	
16 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford (NL)	6 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford (NL)	31 David Purley March 722 Ford
24 Mike Beuttler March 722 Ford	49 Lian Duarte Pygmée MDB17 Ford	
11 Cláudio Francisci Brabham BT38 Ford	52 Bert Hawthorne Leda-TU-AM29 Ford	9 Dave Morgan Chevron B20 Ford

Pouco se tem a dizer sobre a prova, disputada por 20 carros numa distância de 50 voltas. Peterson saiu em primeiro e liderou até o final, seguido por Cevert.



**44 – François Cevert (March 722 Ford) segundo colocado.**

A prova foi um festival de abandonos, com seis carros indo até o final e com apenas 5 se classificando. Logo na primeira volta começaram os abandonos, com um acidente envolvendo Tom Belso, José Carlos Pace e Lian

Duarte. Pace, que tinha largado na sexta fila, vinha tentando recuperar posições. Na curva Cobb entrou por fora tentando ultrapassar Belso, mas este derrapou e bateu no carro do brasileiro, que foi jogado no barranco. Depois da batida, o carro de Belso voltou para a pista descontrolado, fazendo com que Lian saísse da pista para não se chocar, mas catou uma pedra e foi direto para o barranco, ficando os três fora da prova. Em seguida foi a vez de Surtees e Morgan desistirem, ambos na quinta volta. O primeiro parou na pista com falha no sistema elétrico e o segundo entrou nos boxes com superaquecimento do motor.

Scheckter foi o seguinte, parando na 11ª volta com superaquecimento quando ocupava a quinta colocação. Jean-Pierre Jarier, que passou a ocupar a quinta colocação após a saída de Scheckter, ficou fora da prova na volta 12 com problemas na ignição.

Peter Gethin, cujo carro vinha perdendo óleo, parou nos boxes três voltas depois e não retornou. Richard Scott saiu reto na curva Goodwood e bateu no barranco. David Purley parou a seguir com o cárter furado. Graham Hill foi o próximo, depois de parar duas vezes nos boxes, abandonou com superaquecimento do motor. O motor do carro de Hawthorne estava tão ruim que não deu nem para chegar aos boxes, ficando parado na "Club". Finalmente, Birrell parou quando era o quarto colocado, também com superaquecimento do motor.

Com todos esses abandonos, Dal Bo e Francisci, que corriam bem atrás, foram subindo de posição para terminar em 4º e 5º lugares, respectivamente, atrás de Lauda que foi o terceiro, mas o primeiro na pontuação, como primeiro piloto não graduado. Westbury conseguiu receber a bandeirada de chegada, mas não se classificou, pois não chegou a completar 90% das voltas do vencedor.

[Ver RESULTADOS 1972/13](#)



*Ronnie Peterson (March 722 Ford) vencedor da prova*

## **17 – I ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE - FÓRMULA FORD**

O Campeonato Brasileiro de Velocidade, disputado por carros da Fórmula Ford, teve início no dia 9 de abril, no autódromo gaúcho de Tarumã, com a participação de 18 pilotos, todos com carros de fabricação Bino nacional, com apenas um com modificações dignas de nota: o carro de Francisco Lameirão, com sua aparência de Lotus 72, com radiadores laterais, ao invés dos frontais originais do Bino.

Entre as equipes se destacavam a “Z-Hollywood”, que vinha obtendo notáveis sucessos em nossas pistas, principalmente graças aos seus Porsche. A equipe estava representada pelo brasileiro Alex Dias Ribeiro, que tanto sucesso vinha fazendo nos últimos anos, tendo sido merecedor de um Prêmio Victor, como piloto revelação. Francisco Lameirão que se sagrara campeão da categoria em 1971 pela equipe Z-Hollywood, tinha entrado para a equipe Bino, chefiada por Crispim, com patrocínio da Motorádio, correndo com seu Fórmula Ford modificado. Ainda de São Paulo estavam presentes as equipes Greco Competições, com Sérgio Mattos e a de Pedro Victor Delamare, com patrocínio das Tintas Ideal.

A maior quantidade de participantes era do Rio Grande do Sul, tendo como equipe principal, a criada pelo campeoníssimo dos karts, Clóvis de Moraes, que tinha o patrocínio dos Cigarros Shelton. Outro forte concorrente era Cláudio Mueller. Outras equipes eram a Cinzano, de Enio Sandler, Bier Competições com Pedro Carneiro Pereira e Alfredo Oliveira, José Luiz de Marchi, de Guaporé, com patrocínio da Texaco, Cezar Pegoraro da equipe Lojas Renner, além de Gastão Werlang, Breno Fornari, Luiz Tadeu Ranzi, Amedeu Ferri, João Carlos Macedo, Sergio Blauth e Antônio Dias. Francisco Feoli, Paulo Prates Filho e Afonso Iglesias se inscreveram, mas não compareceram.



*Aspecto da luta entre Alex Dias Ribeiro (9) e Clóvis de Moraes (22)*

O mais rápido nas provas de classificação foi Francisco Lameirão que ficou com a pole-position, completando a primeira fila de largada os pilotos Clóvis de Moraes e José Luiz de Marchi, com o grid de largada ficando assim formado:

14 Francisco Lameirão Bino AH F-Ford - 1m17s36	22 Clóvis de Moraes Bino F-Ford - 1m18s03	8 José Luiz de Marchi Bino F-Ford - 1m18s75
11 Cláudio Mueller Bino F-Ford - 1m19s30		19 Cezar Pegoraro Bino F-Ford - 1m19s44
2 Enio Sandler Bino F-Ford - 1m19s47	84 Pedro Victor Delamare Bino F-Ford - 1m19s59	9 Alex Dias Ribeiro Bino F-Ford - 1m19s63



4 Alfredo Oliveira Bino F-Ford - 1m20s24	1 João Carlos Macedo Bino F-Ford - 1m20s93	
16 Gastão Werlang Bino F-Ford - 1m21s25	24 Luiz Tadeu Razia Bino F-Ford - 1m21s69	35 Breno Fornari Bino F-Ford - 1m22s48
47 Sérgio Mattos Bino F-Ford - 1m22s85	13 Amedeu Ferri Bino F-Ford - 1m23s33	
88 Antônio Dias Ramos Bino F-Ford - 1m23s95	48 Sérgio Blauth Bino F-Ford - 1m29s67	5 Pedro Carneiro Pereira Bino F-Ford

A prova foi dividida em duas baterias com 20 voltas cada uma e resultado final pela soma dos resultados. Dada a largada, Francisco Lameirão tomou a dianteira seguido por Alex Dias Ribeiro, Clóvis de Moraes, José Luiz de Marchi, Cláudio Mueller e João Carlos Macedo. Na primeira volta, Pedro Victor Delamare rodou no meio do pelotão e, por muito pouco, não foi atingido por um dos carros que vinham logo atrás. Delamare parou o seu carro junto ao guard-rail e depois os fiscais de pistas o retiraram e colocaram em local seguro, mas o piloto tinha ficado fora da prova ainda na primeira volta.

Logo as posições se definiram, com Lameirão à frente, Alex em segundo e Clóvis Moraes em terceiro. Um pouco mais distanciados vinham José Luiz de Marchi e Cláudio Mueller. Um terceiro grupo era formado por Enio Sandler, Alfredo Oliveira e Pedro Carneiro Pereira. Cezar Pegoraro, que fazia uma boa corrida, teve que dar uma parada nos boxes e com isso ficou fora da briga pelas melhores colocações.

O representante da cidade catarinense de Itajaí, Antônio Dias Ramos, que estreava na categoria, enfrentou um problema de vazamento de óleo, o que fez o Diretor de Prova apresentar-lhe bandeira preta, pois estava depositando óleo na pista. Alex Dias Ribeiro que corria tranquilo na segunda colocação, teve a correia do motor partida, entrou nos boxes permitindo, com isso, que Clóvis de Moraes assumisse a segunda colocação, e no final da bateria chegou a se aproximar de Lameirão, mas sem ter tido chance de assumir a primeira colocação. Em terceiro chegou José Luiz de Marchi, em quarto Cláudio Mueller, em quinto Enio Sandler, e em sexto Pedro Carneiro Pereira.



*Francisco Lameirão terminou em segundo no Bino modificado por Anísio Campos*

Quinze carros largaram para a segunda bateria, já no final da tarde, às 17 horas e 50 minutos e na primeira volta, no local onde ocorreu o acidente de Delamare na primeira bateria, rodaram João Carlos Macedo e Amedeu Ferri, mas ambos conseguiram prosseguir na bateria.

Francisco Lameirão assumiu novamente a ponta, mas tendo Clóvis de Moraes colado no seu vácuo. Os dois ponteiros logo abriram grande vantagem para os demais concorrentes, que seguiam na seguinte ordem: Enio Sandler, Pedro Carneiro Pereira, José Luiz de Marchi, Alfredo Oliveira, Cláudio Mueller, Gastão Werlang, Luiz Razia, Alex Dias Ribeiro, Sérgio Mattos, Breno Fornari, Sérgio Blauth e, mais atrasados, João Carlos Macedo e Amedeu Ferri, que tinham rodado.

O duelo entre Lameirão e Clóvis era sensacional, enquanto Alex Dias Ribeiro ia ganhando posições, passando a correr na quinta colocação. O carro de José Luiz de Marchi vinha perdendo rendimento, assim como o de Alfredo Oliveira. Na metade da bateria, Alex Dias Ribeiro assumiu a terceira colocação, tendo atrás de si Pedro Carneiro Pereira e Enio Sandler. Em alguns instantes, Clóvis chegou a passar por Lameirão, que conseguiu manter a frente até a volta 17, quando foi ultrapassado pelo gaúcho, com o carro de Lameirão perdendo rendimento, com o acelerador travado e, com isso acabou caindo para a quarta colocação, posição em que recebeu a bandeirada de chegada. Alex foi segundo, Sandler o terceiro, Pedro Pereira o quinto e De Marchi o sexto.

Com a perda de rendimento de Francisco Lameirão, Clóvis de Moraes pôde descontar a diferença perdida na primeira bateria e, com isso, sagrou-se vencedor da primeira etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade. Lameirão ficou em segundo, José Luiz de Marchi em terceiro, Enio Sandler em quarto, Pedro Carneiro Pereira em quinto e Alfredo Oliveira em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/14](#)



*O pódio da prova, da esquerda para a direita: Enio Sandler, Francisco Lameirão, Clóvis de Moraes, José Luiz de Marchi, Pedro Carneiro Pereira, e Alfredo Oliveira.*

## **18 – I ETAPA DO CAMPEONATO GAÚCHO DE AUTOMOBILISMO**

Juntamente com a I Etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade, no dia 9 de abril em Tarumã, foi disputada a primeira etapa do Campeonato Gaúcho de Automobilismo, com carros Turismo Divisão 3 da CBA, divididos nas classes: “A” até 1.300 cc; “B”, de 1.301 a 1.600 cc; “C”, de 1.601 a 3.000 cc, e “D”, acima de 3.001 cc.

A prova foi marcada por um acidente que envolveu nada menos que 7 concorrentes, quando o VW de Élcio Damião Prolo rodou ficando atravessado na pista e sendo atingido pelo Simca de Afonso Iglesias e logo depois se envolveram no acidente o Corcel de Edson Brum, os VW de Dino Di Leone, Enio Guzinski, Edgar Echel e pelo Corcel de Ubirajara Sfogia.

A corrida foi amplamente dominada pelo Opala de Pedro Carneiro Pereira, pois seu mais sério adversário, o Opala de Júlio Tedesco enfrentou problemas mecânicos e com isso teve que parar algumas vezes nos boxes, ficando bastante distanciado do líder.

O vencedor da classe “A” foi Décio Michel com Ford Corcel e, na classe “B”, Lino Reginatto, na “C”, Arino Panato com FNM 2150. Pedro Carneiro, além de primeiro na classificação geral, venceu a classe “D”.

[Ver RESULTADOS 1972/15](#)



*22 – Pedro Carneiro Pereira (Chevrolet Opala) vencedor geral e da Classe “D”, e 8 – Lino Reginatto (VW 1600) da Classe “B”*

## **19 – I ETAPA DO FESTIVAL DE ESTREANTES E NOVATOS EM INTERLAGOS**

No mês de março, Aguinaldo Góes assumiu a presidência da Comissão Esportiva da Federação Paulista de Automobilismo e lançou o projeto de um Festival de Estreantes e Novatos, composto por cinco etapas, com os participantes recebendo todas as facilidades de preparação dos seus carros.

A ideia era trazer novos pilotos para as pistas de corrida e desmotivar a partição desses jovens nos pegás que eram comuns nas ruas da cidade.

A primeira etapa foi realizada no dia 16 de abril e foi composta de três provas: Divisão 3 para Novatos, Divisão 1 para Estreantes, e Divisão 3 para Estreantes.

A primeira prova do programa foi dos pilotos estreantes, com carros da Divisão 1, e teve a participação de 10 carros, sagrando-se vencedor Luiz “Teleco” Veiga, ficando em segundo lugar Antenor Canha e em terceiro Júlio Caio Marques, todos pilotando VW 1500.

Em seguida foi disputada a prova para estreantes, com carros da Divisão 3, que foi disputada por 14 carros e vencida por Luiz Lara Campos Júnior, ficando em segundo Armando Andreoni Filho, em terceiro Luiz Roberto Fay, em quarto João José Silveira, e em quinto Ricardo Mogames, todos com carros VW 1600.



Fechando o programa, foi disputada uma prova para pilotos novatos com carros da Divisão 3, novamente com a participação de 14 carros e tendo como vencedor José Martins Júnior, ao volante do Puma nº 48, que pertenceu a Angi Munhoz e com o qual Martins já tinha vencido provas anteriores. O segundo colocado foi Kenity Yoshimoto (VW 1600), o terceiro Gilberto “Giba” Magalhães (VW 1600), o quarto Osvaldo Carajeleacow (Karmann Ghia) e o quinto Ricardo Mansur (Karmann Ghia).

[Ver RESULTADOS 1972/16](#)

### **20 – 300 QUILÔMETROS DE CAÇADOR - SC**

No dia 16 de abril foi disputada a prova “300 Quilômetros de Caçador”, na cidade do mesmo nome, localizada em Santa Catharina. A prova foi realizada para a inauguração do autódromo, com pista medindo 3,620 metros e com piso de terra e fez parte das comemorações do 38º aniversário de fundação da cidade. O vencedor foi o gaúcho Júlio Tedesco, com Chevrolet Opala, ficando em segundo a dupla paranaense Altair Barranco/Luverci Guimarães, também com Opala. O terceiro foi Antônio Muffato, o quarto José Chemin e o quinto Paulo Bossoni, os três com VW 1600.

[Ver RESULTADOS 1972/17](#)

### **21 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2 – HOCKENHEIM**

A terceira etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputado no dia 16 de abril no autódromo de Hockenheim, o IV Jim Clark Memorial Trophy.

Os brasileiros: José Carlos Pace, Lian Duarte e Wilson Fittipaldi Jr. participaram da prova, todos enfrentando problemas e não obtendo boa classificação.



***37 – José Carlos Pace (Pygmée MDB 17 Ford)***

Os treinos oficiais, que eram disputada simultaneamente com as provas de classificação, foram iniciados na sexta-feira, dia 14 de abril com um trágico acidente: o carro de Bert Hawthorne apresentou uma falha no motor e o piloto desacelerou bruscamente na saída da curva um. Bernd Terbeck, que vinha logo atrás, não teve tempo de frear e chocou-se contra uma das rodas traseiras do carro de Hawthorne, que saiu da pista,

batendo violentamente no guard-rail, passou por baixo do mesmo e pegou fogo. Os bombeiros não conseguiram retirar Bert do carro em chamas, mas os médicos que depois examinaram o corpo do piloto, concluíram que ele tinha morrido no momento do impacto com o guard-rail, antes de o carro pegar fogo. Os treinos continuaram depois que a pista foi liberada, ficando com a pole-position o piloto Niki Lauda, com o tempo de 2m08s0, ficando assim formado o grid de largada:

16 Niki Lauda March 722 Ford - 2m08s0	9 Henri Pescarolo Brabham BT38 Ford - 2m08s2	15 Jochen Mass March 722 Ford - 2m08s7
4 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 2m08s8		22 David Purley March 722 Ford - 2m10s3 (NL)
2 François Cevert March 722 Ford - 2m10s3	20 Bernd Terbeck Brabham BT36 Ford - 2m12s0 (NL)	17 Mike Beuttler March 722 Ford - 2m10s7
34 John Wingfield Brabham BT36 Ford - 2m12s7		11 Bob Wollek Brabham BT38 Ford - 2m12s9
27 Richard Scott Brabham BT38 Ford - 2m13s5	19 Hiroshi Kazato March 722 Ford - 2m13s7	23 Tino Brambilla March 712M Ferrari - 2m13s8 (NL)
28 Tom Belso Brabham BT38 Ford - 2m14s1		18 Brett Lunger March 722 Ford - 2m14s1
3 Patrick Depailler Alpine A367 Ford - 2m14s2	21 Xavier Perrot March 722 Ford - 2m17s1	44 Roland Salomon GRD 272 Ford - 2m21s2
43 Adrian Wilkins March 722 Ford - 2m24s6		37 José Carlos Pace Pygmée MDB17 Ford - 2m25s3
42 Bert Hawthorne Leda-Tui AM29 Ford - 2m29s5 (NL)	38 Patrick Dal Bo Pygmée MDB17 Ford - 2m28s4	32 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford - 2m29s4
29 Cláudio Francisci Brabham BT38 Ford - 2m30s4		36 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford - 2m30s5
1 Graham Hill Brabham BT36 Ford - 2m31s5	7 Jean-Pierre Jarier March 722 Ford - 2m32s3	35 Roland Binder Brabham BT36 Ford - 2m34s1
39 Lian Duarte Pygmée MDB17 Ford - 2m36s7		8 Tetsu Ikuzawa GRD 272 Ford - 2m41s2
12 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford - 2m48s2	24 Peter Korda March 712M Ford - 2m50s8	33 Adam Potocki Brabham BT38 Ford - 2m58s2

A prova foi disputada em duas baterias com 20 voltas cada, no circuito com 6.788 metros de extensão.

Para a primeira bateria alinharam 27 carros, com o austríaco Niki Lauda assumido a liderança, se envolvendo, durante a bateria, numa luta com os franceses Patrick Depailler, Jean-Pierre Jaussaud e Bob Wolleck, e o alemão Jochen Mass. José Carlos Pace fez uma corrida de recuperação, já sendo quinto na sétima volta, assumindo a terceira colocação na volta 12, quando Lauda parou com problemas de carburação. Em seguida ocorreu outra surpresa, quando Mass e Pace que ocupavam as duas primeiras colocações, pararam simultaneamente nos boxes deixando os franceses com a vitória assegurada. Jean-Pierre Jaussaud venceu com 5 segundos de vantagem para Patrick Depailler. O terceiro foi Bob Wolleck, o quarto Mike Beuttler e o quinto Xavier Perrot.

Participaram 19 carros da segunda bateria e os franceses só tiveram oposição do inglês Mike Beuttler que terminou a bateria na segunda colocação, atrás de Jean-Pierre Jaussaud, distante 7 segundos. O terceiro foi Bob Wolleck, o quarto Jochen Mass e o quinto Jean-Pierre Jarier.

Pela soma de tempo das duas baterias, Jean-Pierre Jabouille ficou em primeiro, Mike Beuttler em segundo, Bob Wolleck em terceiro, Xavier Perrot em quarto, e Tom Belso em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/18](#)



*À esquerda o vencedor da prova Jean-Pierre Jaussaud (March 722 Ford) e, à direita, disputa entre os March 722 Ford: 16 – Niki Lauda, 15 – Jochen Mass, e 18 – Brett Lunger*

## **22 – INAUGURAÇÃO DO CIRCUITO DO PELEZÃO EM BRASÍLIA – PARTE I**

Em 1972, o automobilismo nacional passava por uma séria crise. A CBA era comandada por Evânio Galvão, que conseguiu ser presidente três vezes ao mesmo tempo: Presidente da Bardahl, Presidente da Federação Paulista de Automobilismo, e Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

A crise também se estendeu por Brasília. Tinha sido eleito, em maio de 1971, presidente da Federação Automobilística do Distrito Federal, o Major do Exército Fábio Villela. O major era um sujeito muito bem intencionado, mas com pouco conhecimento do automobilismo e muito menos da política dos dirigentes desse esporte.

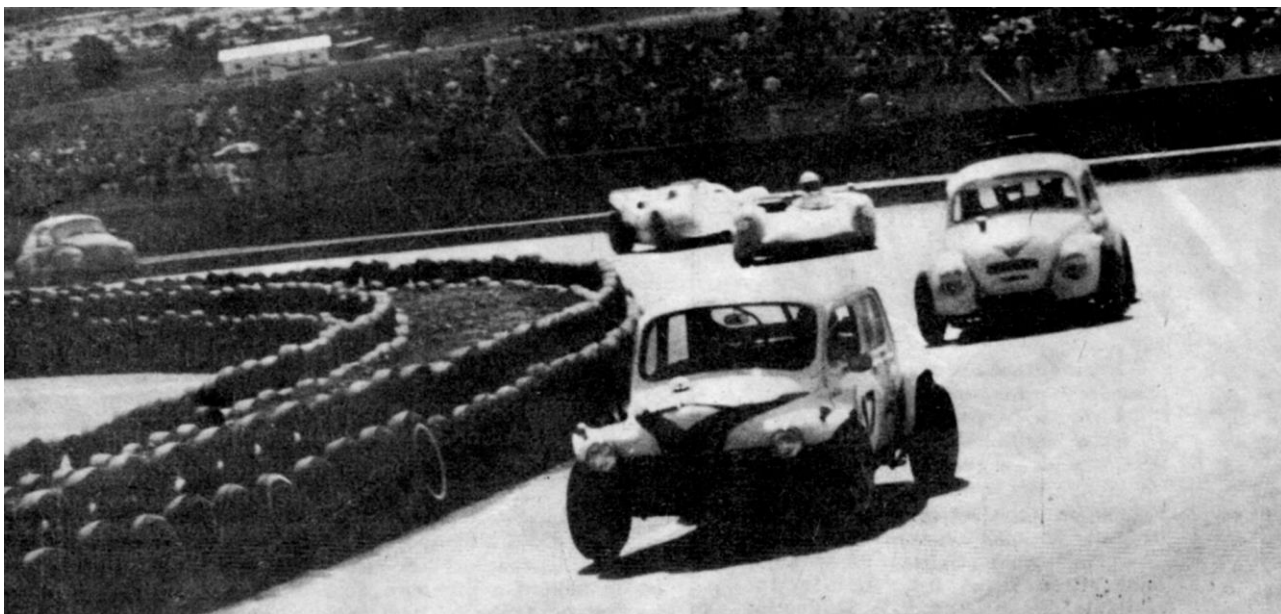
E a crise surgiu quando o major conseguiu junto ao Governo do Distrito Federal, autorização para a construção de um “autódromo” no estacionamento do Estádio de Futebol do Pelezão. O major se utilizou de seus conhecimentos no exército para se utilizar de maquinários e mão de obra de recrutas e acabou conseguindo construir a pista que, embora não se tratasse de um autódromo, tinha características de pista permanente, com o circuito formado por barrancos de terra protegidos por barreiras de pneus, com extensão de 2.500 metros.

O automobilismo estava desativado em Brasília, desde as confusões ocorridas nos Mil Quilômetros de Brasília de 1970. No kart, chegou a haver um crescimento em 1971, mas em 1972, também estava paralisado.



Com a construção do “Autódromo do Pelezão”, surgiu a reação dos clubes filiados à Federação. Como todos sabemos a grande maioria dos clubes filiados às Federações de Automobilismo, praticamente se limitam a eleger o presidente da entidade e se beneficiar de algumas vantagens. Isso ocorre hoje na maioria das federações, com poucas exceções, como São Paulo, Rio Grande do Sul etc..

Inicialmente os clubes Automóvel Clube de Brasília, Motor Clube do Planalto e Brasília Kart Clube, se uniram e apresentaram uma representação junto à CBA, alegando que o “autódromo” estava sendo construído sem aprovação da entidade maior.



**17 – Jaime Câmara Jr. (Renault 4CV VW), 21 – Alládio Teixeira Jr./José Marcondes (VW Sedan TC), 15 – Waldir Lomazzi/Bernardo Baessa (BW Ford) e 5 – Clóvis Ferreira/Toninho da Matta (AC Martini VW)**

Deve-se registrar que o Automóvel Clube de Brasília era comandado por Ramon Von Buggenhout, que estava afastado, por motivos de saúde da CBA, e o Motor Clube do Planalto, outra cria sua, era um clube que permanecia debaixo da “asa” do Sr. Ramon. Este conseguiu arregimentar o pessoal do Kart e com isso, pôde questionar a atuação do major Fábio.

O major “peitou” a situação e conseguiu terminar o “autódromo” e organizar a sua primeira corrida, como parte das festividades do aniversário de Brasília. Depois surgiriam outros “ataques” dos referidos clubes, que serão relatados mais adiante.

Se o major pouco entendia da política no automobilismo, logo demonstrou que também não entendia do esporte em si. Organizou uma corrida tida como válida para a primeira etapa do Campeonato Brasileiro, fazendo um regulamento que previa, para cada prova, duas baterias com duração de 45 minutos cada uma. Os pilotos deveriam correr em dupla, com um piloto participando de cada uma das baterias, e somando pontos individualmente e não em dupla. A pontuação do campeonato seria de 18 pontos para o 1º, 15 para o 2º, 12 para o 3º; 9 para o 4º; 6 para o 5º; 4 para o 6º; 3 para o 7º; 2 para o 8º; e 1 para o 9º.

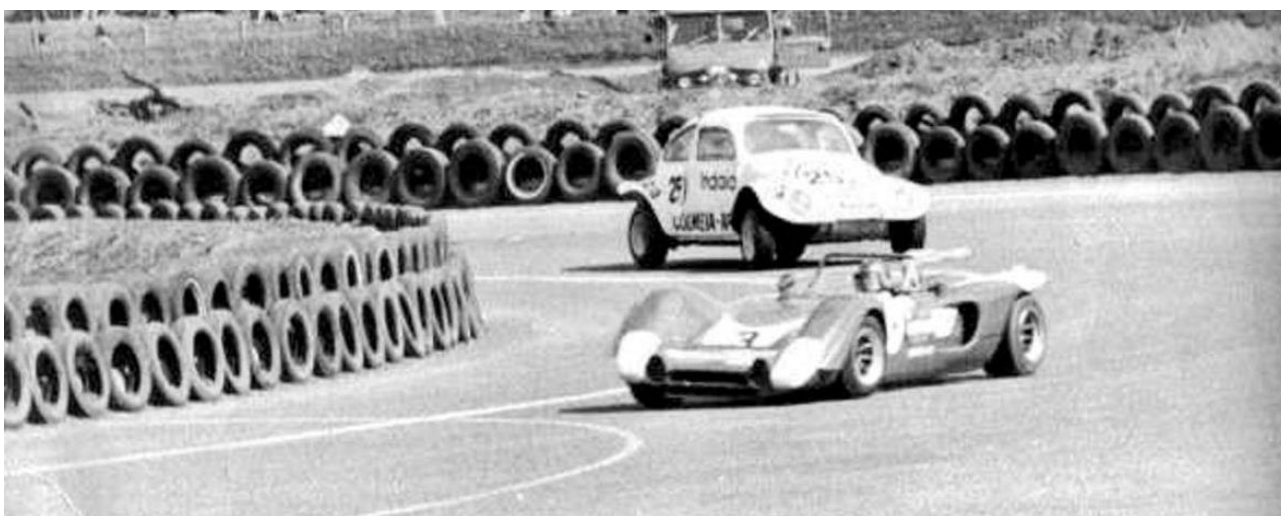
Em cada prova, composta de duas dessas baterias, haveria um vencedor final, cuja forma de definição dessa classificação seria através da soma dos tempos obtidos em cada uma delas.

Foi designado como Diretor de Prova, Sebastião Roberto do Carmo, meu grande amigo, com o qual tive a satisfação de participar da equipe Brasal, que tanto sucesso tinha obtido no automobilismo brasileiro em 1968 e da qual surgiu o carro Elgar. O Sebastião me pediu que fizesse o mapa da corrida, o que atendi com o maior prazer. Até aí tudo bem, embora o Sebastião não tivesse experiência, como Diretor de Prova, seu conhecimento do automobilismo o credenciava a exercer a função.

Mas outros problemas começaram a surgir, o principal era a falta de cronometragem para os carros, o que tornava difícil a definição dos tempos de cada bateria, necessário em caso de dois carros ficarem com a mesma quantidade de voltas e tivessem posições invertidas nas baterias.

Para a prova foram convidados carros de Belo Horizonte e de Goiânia, além dos famosos Porsche da equipe Z-Hollywood.

Foram inscritos os dois Porsche, sendo o 908/2 para Luiz Pereira Bueno e Anísio Campos e o 910 para a dupla Anísio Campos/Alex Dias Ribeiro, piloto de Brasília, que disputava o campeonato brasileiro de Fórmula Ford pela equipe paulista. De Belo Horizonte foi inscrito o protótipo AC, da fabricação de Anísio Campos, que tinha sido modificado em Minas Gerais, recebendo o nome de protótipo Martini. O carro tinha sido comprado por Clóvis Ferreira, que tinha como parceiro Toninho da Matta. De Goiânia, foram inscritos o Protótipo Minho, com motor VW, de Rêmulo "Minho" Consort e Aquino Consort; um Renault 4CV com motor VW, de Jaime Câmara Jr.; o Fusca 1600 de José Marcondes/Alládio Teixeira Jr. e outro protótipo com motor VW, de Cleomar Resende.



**3 – Luiz Estevão/Luiz Barata (Royale RP6 Chevrolet) e 25 – Carlos César Nascimento/Beto Toscano (VW Sedan TC)**

O principal carro dos brasilienses, era o Royale que Luiz Estevão tinha comprado e no qual instalara o motor Chevrolet Opala de 4 cilindros que foi retirado do Fúria Chevrolet de Olavo Pires, quando este instalou no carro um motor Dodge. O carro foi inscrito pela equipe Importadora (revenda Chevrolet, atual Jorlan) OK (revenda pneus do Luiz Estevão) e seria piloto pelo próprio Estevão e Luiz Barata.

Os outros carros inscritos foram o Elgar VW, de Luiz Gladstone/Haroldo Meira; um Puma VW da equipe Camber, pilotado por Nelson Piquet/Ruyter Pacheco; um protótipo com motor Corcel, construído e pilotado por Waldir Lomazzi/Bernardo Baessa; um Interlagos com motor VW, de Luiz André Reis/José Carlos Catanhede; e os Fuscas de: Edgar de Medeiros/Anderson Leite; João Luiz da Fonseca/Fernando Ramos; Carlos César Nascimento/Beto Toscano; Nelson Bola/Durval Manzi; Toninho Martins/Enio Garcia; Hélio Silva; Walter Freire/Waldo Palmistrón; Paulo Guaraciaba/Carlos Alberto Braz.

Foram realizadas as provas de classificação, nas quais a pole-position ficou com Luiz Estevão, com o tempo de 1m22s08, em segundo ficou Toninho da Matta, e em terceiro Rêmulo Consort, que deveriam formar a primeira fila de largada.

Os carros da Hollywood chegaram no sábado pela manhã e não participaram da prova de classificação. O Porsche 908, devido à sua potência, acabou ficando de fora da prova, por iniciativa da própria equipe. Assim, na prova de sábado, Anísio Campos conduziria o Porsche 910 na primeira bateria, e Alex na segunda, ficando escalados para a prova de domingo, Luiz Pereira Bueno e Alex Dias Ribeiro.

Quando os carros se preparavam para a largada, os organizadores informaram que, embora não tivesse participado da prova de classificação, o Porsche deveria alinhar na pole-position, como convidado de honra. Então surgiu nova discussão, com os demais participantes não aceitando a decisão, com a equipe Importadora/OK ameaçando se retirar e não participar da prova. O problema foi resolvido pelo próprio Anísio Campos que pilotaria e o carro e era chefe da equipe, que alinhou o carro na última posição do grid.

Iniciada a corrida, Estevão se atrasou, tomando a ponta Clóvis Ferreira, mas antes de ser completada a primeira volta, o líder era Anísio Campos (Porsche), com Clóvis (AC Martini) em segundo, Estevão (Royale) em terceiro, Haroldo Meira (Elgar) em quarto, e Minho Consort (PT VW) em quinto, com os demais distanciados. Estevão passou por Clóvis na volta seguinte, enquanto Nelson Piquet (Puma) superava Minho na quarta volta e por Meira na sétima, se firmando na quarta colocação. As três primeiras colocações ficaram inalteradas até o final. Piquet perdeu a quarta colocação para Meira na volta 22. Destaque para a boa corrida de Waldir Lomazzi no Protótipo Corcel, que se aproveitando da curta distância entre eixos, conseguia levar vantagem na parte sinuosa da pista, tendo inclusive chegado a superar o carro de Piquet, mas acabou perdendo a posição no final da bateria.



*1 – Alex Dias Ribeiro/Anísio Campos (Porsche 910) ultrapassando o 19 – Luiz André Reis/José Carlos Catanhede (Interlagos VW)*

Anísio Campos e Luiz Estevão terminaram a bateria com uma volta de vantagem para Clóvis Ferreira, que terminou em terceiro lugar e três para Meira, Piquet e Lomazzi que se classificaram a seguir.

Para a segunda bateria, o Porsche estava alinhado na primeira fila, tendo Alex Dias Ribeiro ao volante, enquanto o Royale era comandado por Luiz Barata e o AC Martini por Toninho da Matta.

Alex partiu na ponta, mas sem conseguir abrir muita vantagem para Luiz Barata que chegou a superar o Porsche na 8ª volta, para perdê-la na volta seguinte. Alex se mantinha a ponta, sempre com Barata muito próximo, até que os dois completaram a volta 22 muito próximos, passando pela linha de chegada e, ao chegarem na curva de entrada do miolo do circuito, se depararam com o VW pilotado por Nelson Bola. Alex vacilou na ultrapassagem pelo retardatário e acabou rodando. Luiz Barata se aproveitou e tomou a ponta, com Alex, depois de perder um tempo para conseguir retornar à corrida, se dirigiu aos boxes, achando que tinha um pneu furado. A equipe fez com que Alex retornasse rapidamente, mas tinha perdido uma volta e tinha sido superado também por Toninho da Matta. Barata recebeu a bandeirada em primeiro, Da Matta em segundo, Alex em terceiro, Aquino Consort em quarto, Ruyter em quinto e Luiz Gladstone em sexto.

Com a soma das duas baterias, o resultado da prova do dia 22 de abril foi o seguinte teve Luiz Estevão/Luiz Barata em primeiro, Anísio Campos/Alex Dias Ribeiro em segundo, Clóvis Ferreira/Toninho da Matta em



terceiro, Rêmulo e Aquino Consort em quarto, Haroldo Meira/Luiz Gladstone em quinto, e Nelson Piquet/Ruyter Pacheco em sexto, no que foi a única derrota dos Porsche da Equipe Hollywood em pistas nacionais.

[Ver RESULTADOS 1972/19](#)



*O Royale RP6 Chevrolet de Luiz Estevão/Luiz Barata, vencedor da prova*

### **23 – INAUGURAÇÃO DO CIRCUITO DO PELEZÃO EM BRASÍLIA – PARTE II**

Para a prova de domingo, a equipe Hollywood tinha ao volante do Porsche Luiz Pereira Bueno e Alex Dias Ribeiro. A equipe Importadora OK tinha instalado o sistema de alimentação direta, também herdada do Fúria do Olavo Pires, no seu Royale, com Luiz Barata, vencedor da segunda bateria do sábado, ao volante na primeira bateria do domingo. Toninho da Matta tinha retornado a Belo Horizonte e, com isso, Clóvis Ferreira pilotaria o AC Martini nas duas baterias.



*A exibição do Porsche 908/2 pilotado por Luiz Pereira Bueno, antes da prova.*

A equipe Minho, de Goiânia, tinha pilotos correndo sem dupla, Rêmulo Consort no Protótipo Minho, Cleomar Resende no VW Spyder e Jaime Câmara Jr. no Renault 4CV VW. A equipe Barracão, de Brasília, tinha o Elgar

com Haroldo Meira/Luiz Gladstone e o Interlagos com motor VW com José Carlos Catanhede/Luiz André Reis. Nelson Piquet e Ruyter Pacheco participaram com o Puma da Camber com seu motor 2.000. O VW da Brasal desta feita estava entregue a Carlos Alberto Braz/Paulo César Lopes. No protótipo Corcel, Bernardo Baessa tinha sido substituído por Paulo Guaraciaba. Os demais inscritos, com VW eram Durval Manzi, Beto Toscano/Carlos Nascimento, Fernando Ramos/João Luiz da Fonseca, Waldo Palmirston/Walter Freire, Edgar Medeiros/Anderson Leite, e Hélio Silva.



*O Puma VW nº 9 de Nelson Piquet/Ruyter Pacheco*

Alex foi escalado para pilotar o Porsche na primeira bateria. Largou, na frente e não deu nenhum susto, vencendo com autoridade. Luiz Barata que poderia ser seu adversário ficou na largada com problemas no sistema de injeção de combustível, com os mecânicos trabalhando para instalar o sistema carburado, para que Luiz Estevão pudesse participar da segunda bateria. Clóvis da Gama Ferreira largou em segundo e manteve a posição até o final, com o mesmo número de voltas do vencedor. Em terceiro correu durante toda a bateria o VW protótipo de Cleomar Resende. A disputa da bateria ocorreu entre o Renault VW de Jaime Câmara Jr., o Elgar de Haroldo Meira, o Puma de Nelson Piquet, o Protótipo Corcel pilotado desta feita por Paulo Guaraciaba, e o Fusca de Carlos Alberto Braz. Câmara permaneceu à frente até a quarta volta, quando foi superado por Carlos Alberto Braz e este por Nelson Piquet na volta 7, Carlos Alberto Braz recuperou a quarta posição na volta 15 que manteve até a 25, quando foi novamente superado pelo Puma de Nelson Piquet e ainda foi ultrapassado por Paulo Guaraciaba na última volta.

Assim, as cinco primeiras posições foram: 1º Alex; 2º Clóvis, 3º Cleomar, 4º Nelson Piquet, e 5º Guaraciaba. No intervalo entre as duas baterias, Luiz Pereira Bueno fez uma demonstração com o Porsche 908, estabelecendo recorde do circuito com o tempo de 1m13s06, média de 123,186 km/h. Apenas para comparação, o melhor tempo do Porsche 910, pilotado pelo próprio Bueno foi de 1m17s7, média de 115,830 km/h e o Royale Chevrolet foi de 1m22s08, média de 109,649 km/h.

O carro de Estevão ficou pronto e o piloto alinhou no final do pelotão de largada, e foi Luiz Pereira Bueno quem assumiu a liderança após a largada, posição em que se manteve até o final, sem dar qualquer chance para a concorrência. Cleomar Resende largou em segundo, com Clóvis Ferreira em terceiro e com Estevão passando em quarto logo na primeira volta. O piloto de Brasília passou por Clóvis na 5ª volta e depois por Cleomar na volta 7, firmando-se na segunda colocação, a qual manteve até a 15ª volta, quando teve que efetuar uma parada nos boxes com o carro falhando. Retornou logo depois na quarta colocação, mas tinha

perdido uma volta para Cleomar e Clóvis, não tendo condições de recuperar as posições. A luta entre estes outros pilotos durou até a volta 29, quando o mineiro assumiu a segunda colocação, para receber a bandeirada de chegada com uma volta de atraso em relação a Pereira Bueno.

Rêmulo Consort que não tinha conseguido largar na primeira bateria, pode correr na segunda para terminar na quinta colocação, à frente de Paulo César Lopes e Ruyter Pacheco. O protótipo Corcel que tinha feito uma ótima primeira bateria, teve que parar nos boxes logo na segunda volta, se atrasou bastante e acabou parando outras vezes, ficando entre os últimos.

Os cinco primeiros foram: 1º Luizinho, 2º Clóvis, 3º Cleomar, 4º Estevão e 5º Rêmulo.

O resultado da soma das duas baterias, teve Luiz Pereira Bueno/Alex Dias Ribeiro em primeiro, Clóvis Ferreira em segundo, Cleomar Resende em terceiro, Nelson Piquet/Ruyter Pacheco em quarto, e Carlos Alberto Braz/Paulo César Lopes em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/20](#)



***No domingo, sem ter problemas, o Porsche 910 nº 1 pilotado dessa vez por Alex Dias Ribeiro/Luiz Pereira Bueno venceu com facilidade.***

#### **24 – XXIV BRDC INTERNATIONAL TROPHY – F1 - SILVERSTONE**

A tradicional prova de Fórmula 1 “International Trophy”, foi disputado em 23 de abril no circuito britânico de Silverstone, com a participação também de carros da Fórmula 5.000.

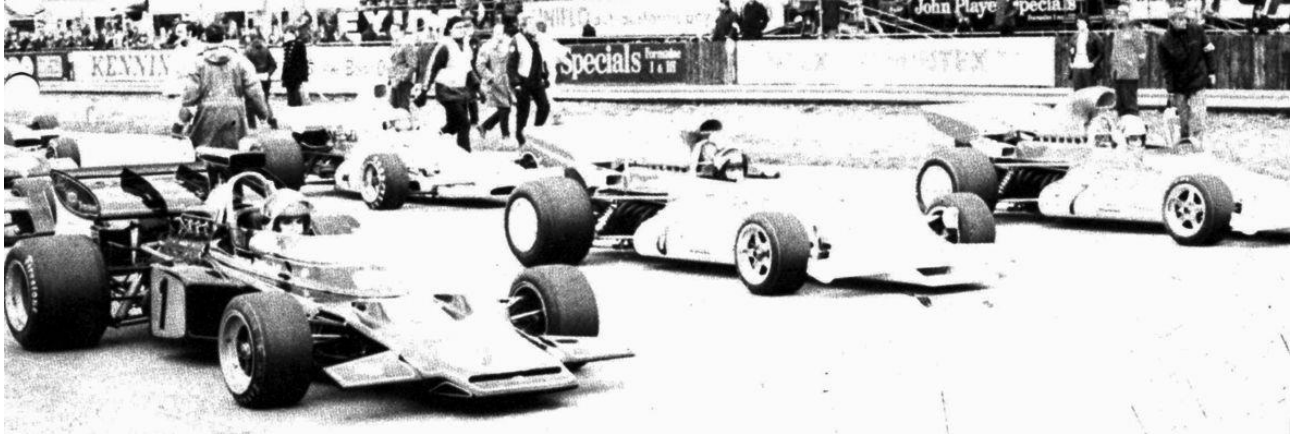
Entre os carros de Fórmula 1 estavam presentes as equipes britânicas: Lotus, BRM, Surtees, Brabham e McLaren, além da equipe privada Williams, que corria com carros March. Como novidades foram apresentadas a nova Brabham BT37 e a McLaren M19C.

Os treinos oficiais foram divididos em duas sessões: uma na sexta-feira e outra no sábado. Para o piloto mais rápido em cada sessão, um dos patrocinadores da prova, a GKN, dava cem libras, e Emerson Fittipaldi ganhou nos dois dias, faturando 200 libras.

No primeiro dia, Emerson Fittipaldi completou a volta em 1m18s1, ficando mais de um segundo à frente do segundo, que foi Beltoise, que marcou o tempo de 1m19s3.



Na segunda sessão, no sábado, Peter Gethin tinha marcado o melhor tempo, com 1m18s7, com Beltoise em segundo com 1m18s8, e Emerson tinha feito apenas 1m19s0. Quase no final da sessão, o brasileiro entrou nos boxes para trocar os pneus e efetuar alguns ajustes e, na sua última volta, registrou o tempo de 1m18s5, recebendo a bandeirada de chegada em seguida, faturando outras 100 libras e ficando com a pole-position.



**Os carros alinhados para a largada com: 1 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford), 8 – Peter Gethin (BRM P160B), e 7 – Jean-Pierre Beltoise (BRM P160B) na primeira fila**

O grid de largada ficou assim formado:

1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford (F1) - 1m18s1	8 Peter Gethin BRM P160B (F1) - 1m18s7	7 Jean-Pierre Beltoise BRM P160B (F1) - 1m18s8
	6 John Surtees Surtees TS9B Ford (F1) - 1m19s2	4 Peter Revson McLaren M19A Ford (F1) - 1m19s2
5 Mike Hailwood Surtees TS9B Ford (F1) - 1m19s4	10 Henri Pescarolo March 721 Ford (F1) - 1m18s7	2 Dave Walker Lotus 72D Ford (F1) - 1m20s1 (NL)
	3 Denny Hulme (F1) McLaren M19C Ford - 1m20s5	43 Brian Redman McLaren M10B Chevy (F5) - 1m20s6 (NL)
22 Graham McRae Leda LT27 Chevy (F5) - 1m20s4	11 Graham Hill Brabham BT37 Ford (F1) - 1m20s8	49 Gijs Van Lennep Surtees RS11 Chevy (F5) - 1m21s1
	52 Alan Rollinson Lola T300 Chevy (F5) - 1m21s2	30 John Cannon March 725 Olds (F5) - 1m21s7
33 Teddy Pilette McLaren M18/M22 Chevy (F5) - 1m22s2	48 Ray Allen McLaren M18B Chevy (F5) - 1m22s2	47 Gordon Spice McLaren MDB10 Chevy (F5) - 1m24s1
	54 Steve Thompson Surtees TS8 Chevy (F5) - 1m25s4	18 Clive Santo McLaren M10B Chevy (F5) - 1m25s8

21  
David Prophet  
McLaren M10B Chevy (F5) - 1m26s3

51  
Trevor Taylor  
Leda LT27 Chevy (F5) - 1m26s5

26  
Steve Marchett  
Leda LT25 Chevy (F5) - 1m29s3 (NL)

45  
Jock Russell  
Lotus 70 Ford (F5) - 1m31s3

28  
Martin Ridehalgh  
Lola T142 Chevy (F5) - 1m45s6

Largando na primeira fila, Beltoise tomou a liderança seguido por Gethin e Fittipaldi. Sendo completada a primeira volta com Revson em quarto, Hulme em quinto e Hailwood em sexto lugar.



**22 – Graham McRae (Leda T27 Chevrolet) e 8 – Peter Gethin (BRM P160)**

Na segunda volta Fittipaldi passou por Revson e na sétima volta assumiu a liderança, deixando Beltoise em segundo. Gethin não estava com o carro em perfeitas condições e logo foi ultrapassado por Hailwood e John Surtees. Com isso, os carros passaram a correr com Fittipaldi em primeiro, Beltoise em segundo, Hailwood em terceiro, Surtees em quarto, Gethin em quinto, Hulme em sexto, Revson em sétimo, vindo a seguir Pescarolo, Graham Hill e Graham McRae, que liderava entre os carros da Fórmula 5000.



**Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford) vencedor da prova**

Na 13ª volta, Hailwood passou por Beltoise e partiu em perseguição a Fittipaldi, chegando a ficar muito próximo, para na volta 25 conseguir assumir a liderança. O brasileiro não tinha condições de acompanhar o ritmo imposto pelo inglês, pois seu carro estava muito instável e, com isso, Fittipaldi se acomodou na segunda posição uma vez que o terceiro, Beltoise, estava a uma distância confortável.

Quando parecia que tudo estava decidido, na 30ª volta o carro de Hailwood começou a soltar fumaça, indo direto para os boxes para não mais retornar, pois o seu motor tinha estourado.

Pouco antes, Pescarolo também tinha abandonado e, com a parada de Hailwood, Fittipaldi retornou à liderança e, embora Beltoise tenha conseguido diminuir a diferença que separava os dois pilotos, não teve tempo suficiente para tirar a vitória de Emerson Fittipaldi. John Surtees foi o terceiro, Denny Hulme o quarto, Peter Revson e quinto e Peter Gethin o sexto. O vencedor entre os carros da F-5000 foi Graham Mc Rae que terminou na oitava colocação geral.

[Ver RESULTADOS 1972/21](#)

### **25 – PROVA INCONFIDÊNCIA – TROFÉU DIÁRIO DE PERNAMBUCO – FORTALEZA - CE**

Marcada para o dia 22 à noite, no autódromo do Eusébio, nas proximidades de Fortaleza, no Ceará, a Prova Inconfidência, acabou sendo adiada para o dia 24 de abril, durante o dia, uma vez que chuvas torrenciais caíram sobre a capital do Ceará, provocando alagamentos e tornando com isso, impossível a sua realização na data prevista.

Essa prova foi dividida em três baterias com 20 voltas cada uma e resultado final apurado pela soma dos tempos das mesmas.

Inscreveram-se 23 carros, sendo uma das atrações a Srta. Rita Costa que deveria pilotar um protótipo VW fabricado por Maninho Brígido, mas, devido ao péssimo desempenho do carro, Rita desistiu de participar da prova.

O grid de largada ficou assim formado:

2 Ivan Cravo Elva I VW	80 Antônio Cirino Cirino Spyder VW	34 Arialdo Pinho Karmann Ghia VW
13 Fredy O'Hara Lorena VW	7 Joca Ferraz VW Sedan	
16 Antônio Quevedo VW Sedan	18 Raimundo Santana VW Sedan	4 Marcílio Carrilho VW Sedan
28 Otávio Cravo VW Sedan	51 Marcelo Villar Onça III VW	
99 Luiz Mendonça Fº VW Sedan	5 Mário Monteiro Elva III VW	

Iniciada a primeira bateria, Ivan Cravo tomou a dianteira, pressionado por Joca Ferraz, que ganhava nas retas e perdia nas curvas, em face da melhor performance do protótipo de Cravo ante o Fusca de Ferraz.

Ao cruzarem a chegada, os dois estavam separados por menos de um metro. Em terceiro ficou Otávio Cravo, em quarto Arialdo Pinho e em quinto Marcílio Carrilho.



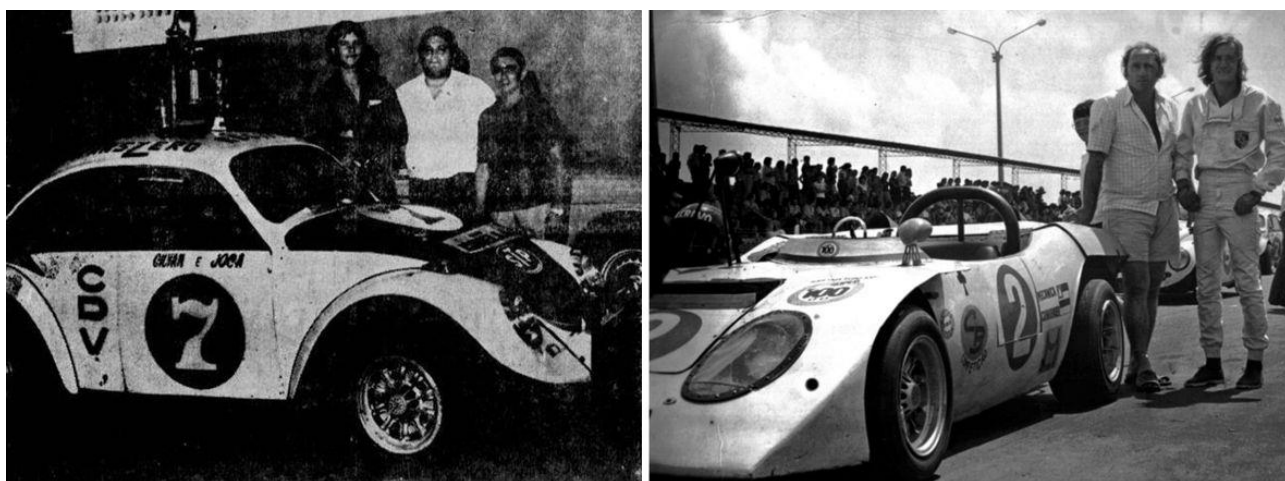
Na segunda bateria o carro de Ivan Cravo teve um pneu furado que o obrigou a abandonar a prova quando liderava. Com isso, Joca Ferraz assumiu a dianteira, mas não teve vida fácil, pois Arialdo Pinho o pressionou até o final da bateria.

Na penúltima volta Arialdo chegou a colocar seu carro à frente, quando recebeu sinalizada da sua equipe que foi mal interpretada pelo piloto que deu uma parada e com isso perdeu a bateria. Nessa bateria Fredy O'Hara derrapou quando perseguia Arialdo Pinho ficando fora da prova, o mesmo ocorrendo com Otávio Cravo. Joca Ferraz ficou em primeiro, Arialdo Pinho, mesmo tendo uma rápida parada, em segundo, Marcelo Villar em terceiro, Marcílio Carrilho em quarto, e Luiz Mendonça Filho em quinto.

Na terceira bateria foi observado o duelo entre o pernambucano Joca Ferraz e o baiano Ivan Cravo que tinha retornado à prova. O baiano tomou a ponta que manteve até o final apesar da perseguição que lhe moveu Joca, com Arialdo Pinho muito próximo em terceiro. O quarto foi Marcílio Carrilho, e o quinto Luiz Mendonça Filho.

Na soma das baterias, a vitória ficou com Joca Ferraz, com Arialdo Pinho em segundo, Marcílio Carrilho em terceiro, Luiz Mendonça Filho em quarto, e Marcelo Villar em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/22](#)



*7 – Joca Ferraz (VW Sedan TC) vencedor da prova, e 2 – Ivan Cravo (Elva I VW)*

## **26 – FESTIVAL DO RONCO - INTERLAGOS**

O automobilismo esportivo, em São Paulo, teve seu início no ano de 1972, de fato, no dia 30 de abril, com a realização do “Festival do Ronco”, composto por corridas das categorias Turismo, Sport Nacional e Sport Internacional. É bem verdade, que já tinha sido disputada, no ano, uma corrida para estreantes e novatos, eventos que foram repetidos em Interlagos, mas essa foi a primeira prova envolvendo os chamados Pilotos Oficiais de Competição.

A primeira prova disputada foi destinada a pilotos estreantes, com carros turismo da Divisão 1, e cilindrada limitada a 1.300 cc. Essa prova reuniu 50 pilotos, entre eles Ingo Hoffmann que fazia sua estreia e, mesmo largando entre os últimos, terminou a prova na sétima colocação. Aloysio Andrade, pilotando um Ford Corcel foi o primeiro, o segundo foi “Malho” (VW 1300), o terceiro José Giupponi (Ford Corcel), o quarto Sérgio Comollati (VW 1300), e o quinto Rômulo Gama (VW 1300)

Em seguida foi realizada uma corrida para estreantes, com carros da Divisão 1, até 1.500 cc, que foi vencida por Alexandre de Barros, com Júlio Caio Azevedo Marques em segundo, Luís Aladino Osório em terceiro, “Gordurinha” em quarto, e Ricardo Albuquerque em quinto, todos ao volante de VW 1500.

A prova seguinte foi destinada a pilotos Novatos, com preparação da Divisão 3, com cilindrada acima de 1.601 cc, e carros GT. O vencedor foi José Martins Jr. pilotando o Puma que pertencera a Angi Munhoz, ficando em segundo Osvaldo Carajeleacow (Karmann Ghia), em terceiro Ricardo Mansur (Karmann Ghia), em quarto Hermano Ribeiro (Opala), e em quinto Antônio Guzmann (Dodge Dart).

Dando prosseguimento ao programa, foram disputada mais duas corridas para pilotos Novatos, com carros da Divisão 3 até 1.600 cc, a primeira sendo vencida por Gilberto "Giba" Magalhães, ficando em segundo Luiz Lara Campos, em terceiro Luiz "Teleco" Veiga, em quarto Rogério Silva Rego, e em quinto Sid Mosca, todos com VW Sedan 1600.

A segunda prova teve como vencedor Luiz Rattes, seguido por Kenity Yoshimoto, Roberto Fanucchi, Domingos D'Ambrósio e João Silveira, novamente todos com VW 1600.



*Largada da prova de 1.300 cc, com destaque para o carro 22 de Ingo Hoffmann que fazia sua estreia*

A partir de então, foram iniciadas as provas para os Pilotos Oficiais de Competição, sendo a primeira disputada por carros da Categoria Turismo, com preparação da Divisão 3, sendo admitidos carros importados. Os favoritos para essa prova, eram a Alfa Romeo GTA da equipe Jolly Gancia, pilotada por Antônio Castro Prado, e o Chevrolet Opala de Ciro Cayres.



*Os vencedores da categoria Turismo? 93 – Antônio Castro Prado (Alfa Romeo GTA) e 44 – Ciro Cayres (Chevrolet Opala)*

Castro Prado que largou em último, pois as posições no grid foram definidas por sorteio e, com isso, Ciro Cayres tomou a ponta, seguido por José Pedro Chateaubriand, que pilotava uma FNM 2150. Prado foi passando seus adversários, ultrapassando Chateaubriand na 5ª volta, e alcançando Ciro na curva do Sol, assumindo a ponta que manteve até o final das 10 voltas. Ciro Cayres ficou em segundo, Chateaubriand em terceiro, Jozil José Garcia (VW 1600) em quarto, e Alfredo Guaraná (VW 1600) em quinto.

A prova para carros Sport Nacionais, enquadrados na Divisão 4, teve a participação de 8 carros e, desde a largada, se destacou o Avallone Chrysler de Antônio Carlos Avallone que liderou de ponta a ponta, fazendo a melhor volta com o tempo de 3m12s0, média de 149,250 km/h. Avallone não precisou se esforçar para vencer, principalmente devido à grande diferença de potência em relação aos demais participantes. Com isso, a luta mais importante foi pelas posições secundárias, entre Artur Bragantini, Evandro Sá, Martinho Silberschmidt e Antônio Meirelles, que receberam a bandeirada de chegada nessa ordem.



*O vencedor da prova dos carros Sport e Protótipos Nacionais – Divisão 4, foi Antônio Carlos Avallone (Avallone Chrysler)*

A prova principal, foi a destinada aos Carros Sport importado, e teve a presença de apenas sete carros, entre eles os mais rápidos existentes no Brasil, como os Porsche 908 e 910 da equipe Hollywood, a Lola T210 de Catapani e o Porsche 907 de Freddy Giorgi.

Nas provas de classificação, o mais rápido foi Luiz Pereira Bueno, no Porsche 908/2, que marcou o tempo de 2m54s0, ficando o grid de largada assim formado:

11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 - 2m54s0	94 Tite Catapani Lola T210 Ford - 1m57s3	48 Freddy Giorgi Porsche 907 - 3m10s2
12 Anísio Campos Porsche 910 - 3m12s8	9 Sílvio Montenegro BMW 2000 Spyder - 3m17s0	
21 Paulo Gomes Ford GT40	28 Marivaldo Fernandes Royale RP-4 Alfa Romeo	

A largada foi feita como ocorria, na época, na Fórmula 1, com os carros sendo alinhados 50 metros antes da linha de largada, aguardando a determinação do Diretor da Prova, para que partissem em baixa velocidade, para então arrancarem. Sílvio Montenegro, resolveu partir sem respeitar essa regra e largar no primeiro momento e se chocou contra a traseira do Porsche de Luiz Pereira Bueno, perdeu o controle e foi em direção à mureta que separava os boxes da pista e, com isso, acabou mesmo largando na última posição.

Na confusão, Paulo Gomes tomou a ponta que conseguiu manter até a curva da Ferradura, quando Bueno o ultrapassou. Na curva do Sol, Paulão entrou muito forte e acabou derrapando, sendo ultrapassado por Catapani e Anísio Campos. Paulão acabou se recuperando e superando Anísio na terceira volta, em frente aos boxes.

Como a corrida foi iniciada no final do dia, acabou sendo reduzida de 10 para 7 voltas, devido ao início da noite, pois os carros não estavam equipados com faróis. Luiz Pereira Bueno venceu com uma média de



164,920 km/h, com Tite Catapani em segundo, Paulo Gomes em terceiro, Anísio Campos em quarto, Freddy Giorgi em quinto, Marivaldo Fernandes em sexto, e Sílvio Montenegro em sétimo.

[Ver RESULTADOS 1972/23](#)



*Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2 nº 11) venceu entre os carros Sport Importados – Divisão 6*

### 27 – XXXV INTERNATIONAL ADAC EIFELRENNEN – NÜRBURGRING – F2

A 35ª edição da International ADAC Eifelrennen, foi disputada na pista de Nürburgring, na Alemanha no dia 30 de abril, sem contar pontos para o Campeonato Europeu de Fórmula 1.

Como no dia seguinte seria disputado o GP da Espanha, válido para o Campeonato Mundial de Fórmula 1, os pilotos graduados não estavam presentes ao evento alemão e entre os brasileiros, apenas Lian Duarte estava presente, pois José Carlos Pace Wilsinho e Emerson participaram do GP da Espanha e, mesmo com os dois primeiros anunciados como inscritos pela organização da prova, não compareceram para a corrida.

Na prova de classificação, o mais rápido foi Derek Bell, com o ótimo tempo de 7m56s4, ficando o grid de largada assim formado:

2 Derek Bell Brabham BT38 Ford - 7m56s4	4 Jochen Mass March 722 Ford - 8m01s5	18 Richard Scott Brabham BT38 Ford - 8m07s3
1 Vic Elford Chevron B20 Ford - 8m09s4	11 Patrick Dal Bo Pygmée MDB17 Ford - 8m15s9	
27 Hiroshi Kazato March 722 Ford - 8m16s7	15 Dave Morgan Brabham BT38 Ford - 8m17s7	19 David Purley March 722 Ford - 8m18s2
28 Fred Stalder Pygmée MDB17 Ford - 8m23s3	26 Sílvio Moser Brabham BT38 Ford - 8m25s5	

22 Tom Belso Brabham BT38 Ford - 8m34s0	3 Bob Wollek Brabham BT38 Ford - 8m37s0	5 Brett Lunger March 722 Ford - 8m38s9
12 Lian Duarte Pygmée MDB17 Ford - 8m43s9	25 Roland Binder Brabham BT36 Ford - 8m45s8	
14 Peter Westbury Brabham BT38 Ford - 8m49s5	17 John Wingfield Brabham BT36 Ford - 10m05s0	21 Gerry Birrell March 722 Ford - 15m49s3 (NL)

Dada a largada, se aproveitando de estar na primeira fila, Jochen Mass assumiu a liderança que manteve até o final, sempre muito apertado por Derek Bell.

Na primeira volta três carros ficaram fora da prova envolvidos num acidente: Dave Morgan, Lian Duarte e Peter Westbury. Os abandonos foram ocorrendo e com isso, apenas 9 carros receberam a bandeirada de chegada, com Mass 2,4 segundos à frente de Bell, com Richard Scott terminando em terceiro, Richard Scott em quarto, Sílvio Moser em quinto, Hiroshi Kazato em quinto, e Brett Lunger em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/24](#)



*Jochen Mass (March 722 Ford) vencedor da prova*

### **28 – XVII GP DA ESPANHA – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1**

O GP da Espanha, disputado no dia 1 de maio no autódromo de Jarama, nas proximidades de Madri, representou a terceira etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1, e contou com a participação de todas as equipes que disputaram o referido campeonato.

As principais novidades eram a BRM P180 e a inscrição do Tecno, sendo que este último apesar de inscrito não compareceu ao evento.

Os treinos oficiais foram divididos em duas sessões, uma no sábado e outra no domingo, pois a corrida foi realizada no feriado de 1º de maio, uma segunda-feira.

No sábado, sob a temperatura de 30 graus centígrados, Emerson Fittipaldi foi o mais rápido com o tempo de 1m19s79, ficando em segundo Denny Hulme, com 1m20s37.

No domingo, o dia amanheceu coberto e caiu alguns chuviscos durante os treinos, mas sem interferir no desempenho dos carros, uma vez que logo após o chuvisco apareceu um sol, secando a pista. Com isso, quase todos os carros melhoraram seus tempos, com Fittipaldi baixando para 1m19s26, mas como logo em seguida o motor da sua Lotus quebrou, o brasileiro não pode melhorar seu tempo e, quase no final da sessão, a Ferrari trocou os bicos dos seus carros e os respectivos desempenhos melhoraram muito, com Ickx ficando como pole-position, com o tempo de 1m18s43. Em segundo ficou Hulme na sua McLaren, com o tempo de 1m19s8, com Emerson ficando com o terceiro tempo. Stewart foi o quarto e Andretti o quinto.

4 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m18s43	11 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m19s18	5 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m19s28
1 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m19s33	7 Mário Andretti Ferrari 312B2 - 1m29s39	
9 Chris Amon Matra Simca MS120C - 1m19s52	19 Jean-Pierre Beltoise BRM 160B - 1m19s57	6 Clay Regazzoni Ferrari 312B - 1m19s71
2 Ronnie Peterson March 721X Ford - 1m19s86	10 Reine Wisell BRM P160B - 1m19s89	
20 Peter Revson McLaren M19A Ford - 1m20s11	3 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m20s50	26 Andrea de Adamich Surtees TS9B Ford - 1m20s79
22 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT33 Ford - 1m20s83	15 Mike Hailwood Surtees TS9B Ford - 1m20s97	
29 José Carlos Pace March 711 Ford - 1m21s00	16 Rolf Stommelen March 721 Eifelland Ford - 1m21s04	12 Tim Schenken Surtees TS9B Ford - 1m21s06
14 Henri Pescarolo March 721 Ford - 1m21s24	25 Howden Ganley BRM P160B - 1m21s43	
8 Peter Gethin BRM P180 - 1m22s43	28 Alex Soler-Roig BRM P160B - 1m22s57	18 Graham Hill Brabham BT37 Ford - 1m22s59
21 Dave Walker Lotus 72D Ford - 1m22s74	24 Niki Lauda March 721X Ford - 1m24s96	

O dia da corrida amanheceu debaixo de chuva, porém, uma hora antes de iniciada a chuva parou, mas o tempo continuou encoberto, com aparições ocasionais do sol. Dessa forma, quando os carros foram para a linha de largada, a pista estava seca na sua maior parte, mas com alguns pontos ainda molhados. Como as equipes estavam em dúvida no que se referia à utilização de pneus, a direção da prova autorizou aos pilotos darem três voltas de reconhecimento e, finalmente, todos resolveram largar com pneus para pista seca.

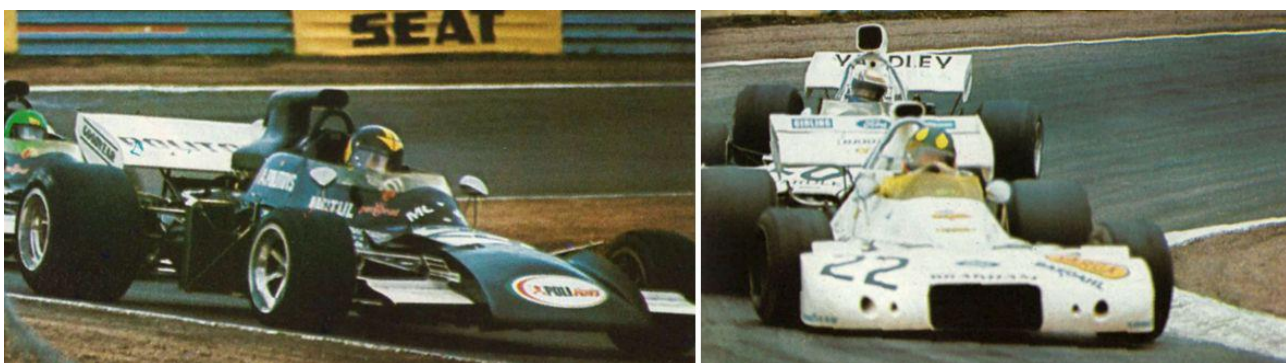


Depois da segunda volta de reconhecimento, Emerson Fittipaldi foi para os boxes com o macacão encharcado de gasolina. O tanque extra posicionado na dianteira da Lotus tinha furado e a gasolina entrado no cockpit do carro. Como não havia tempo para que fosse efetuado o reparo, a solução foi correr com esse tanque vazio. Emerson trocou o macacão e se dirigiu para a largada e com isso teria uma vantagem por largar com menos peso no seu carro, mas corria um sério risco de ficar sem combustível nas voltas finais da corrida.

Antes da largada, o príncipe Juan Carlos, apaixonado por automobilismo, recebeu e cumprimentou os pilotos, sob a assessoria de Emmanuel de Graffenried.

Com os carros alinhados, foi autorizada a largada, com Ickx e Fittipaldi largando mal e com isso, Hulme tomou a ponta. Fittipaldi chegou a ser tocado na traseira pelo carro de Clay Regazzoni, mas nada que afetasse a corrida dos dois. Se aproveitando da má largada de Ickx e Fittipaldi, Stewart assumiu a segunda colocação, seguido por Regazzoni e Ickx. Quando os carros chegaram à curva Nuvolari, Peterson rodou causando um pânico entre os pilotos que vinham a seguir, felizmente sem maiores consequências, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Hulme; 2º Stewart; 3º Regazzoni; 4º Ickx; 5º Fittipaldi; 6º Andretti; 7º Beltoise; 8º Wisell; 9º Amon; 10º Adamich; 11º Revson; 12º Hailwood; 13º Schenken; 14º Wilsinho; 15º Ganley; 16º Cevert; 17º Stommelen; 18º Soler-Roig; 19º Pescarolo; 20º Walker; 21º Pace; 22º Lauda; 23º Gethin; 24º Peterson; e 25º Hill, que foi para os boxes por ter se envolvido no acidente com Peterson. O motor do carro demorou a pegar, fazendo com que o piloto perdesse uma volta antes de retornar à prova.

Na segunda volta Ickx passou por Regazzoni e Beltoise superou Andretti, e na terceira volta foi a vez de Fittipaldi superar Regazzoni se posicionando na quarta colocação.



*José Carlos Pace (March 711 Ford nº 27) foi o sexto, e Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT33 Ford nº 22) o sétimo*

Na quinta volta Stewart atacou e passou por Hulme assumindo a liderança, enquanto na sexta volta Fittipaldi passou também por Ickx e em seguida por Hulme, partindo na perseguição a Stewart. Ickx também passou por Hulme se firmando na terceira colocação.

Na sétima volta, Soler-Roig saiu da pista com o câmbio travado parando nas telas de proteção e ficando fora da prova. Na volta seguinte foi a vez de Lauda ficar fora da prova com o acelerador travado.

Fittipaldi passou por Stewart na curva Ascari, com os carros completando dez voltas na seguinte ordem: 1º Fittipaldi, com 5 segundo de vantagem; 2º Stewart; 3º Ickx; 4º Hulme; 5º Andretti; 6º Regazzoni; 7º Wisell; 8º Amon; 9º Adamich; 10º Wilsinho; 11º Hailwood; 12º Revson; 13º Cevert; 14º Schenken; 15º Ganley; 16º Stommelen; 17º Peterson; 18º Pescarolo; 19º Pace; 20º Walker; 21º Gethin; 22º Hill; e 23º Beltoise que abandonou na sequência com a quebra do câmbio.

Na 12ª volta Wisell parou nos boxes com problemas no câmbio ficando parado cerca de 10 minutos, antes de retornar na última posição;

Na 15ª volta foi a vez de Ickx passar por Stewart, se firmando na segunda colocação. Na décima sexta volta Stommelen ficou fora da corrida depois de derrapar e sair da pista. Na volta 17 foi a vez de Peterson

abandonar com vazamento de combustível para dentro do cockpit no seu carro. Na volta seguinte Andretti superou Hulme, se posicionando na quarta colocação, com Andretti e Hulme apertando Stewart.

Com 20 voltas completadas, a ordem dos pilotos era a seguinte: 1º Fittipaldi; 2º Ickx (5,8s); 3º Stewart (10,5s); 4º Andretti (11,2s); 5º Hulme (11,5s); 6º Regazzoni (16,2s); 7º Amon (25,3s); 8º Adamich (30,7s); 9º Wilsinho (40,1s); 10º Revson (41,4s); 11º Cevert; 12º Schenken; 13º Ganley; 14º Pescarolo; 15º Pace; 16º Walker; 17º Gethin; 18º Hill; 19º Hailwood; 20º Wisell.

Hailwood, que ocupou a décima colocação na volta 16, acabou abandonando depois de completar 21 voltas, com falha na ignição. Na volta 24 Andretti levantou o braço para indicar que o motor da sua Ferrari tinha parado de funcionar, com o americano entrando nos boxes e abandonando. Wisell que estava muitas voltas atrasado, abandonou depois de completar a 24ª volta quando o câmbio do seu carro travou fazendo com que o piloto saísse da pista.

Na volta 28 Cevert passou por Revson e na volta seguinte por Wilsinho, com os carros completando 30 voltas na seguinte ordem: 1º Fittipaldi; 2º Ickx (4s); 3º Stewart (17s); 4º Hulme (30s); 5º Regazzoni (40s); 6º Amon; 7º Adamich; 8º Cevert; 9º Wilsinho; 10º Revson; 11º Schenken; 12º Pace; 13º Walker; 14º Pescarolo; 15º Gethin; 16º Ganley; 17º Hill.

Na volta 35 Fittipaldi levava 4,5s de vantagem para Ickx e colocava uma volta de vantagem para Cevert e Adamich e na volta 37 sobre Amon que corria em sexto. Na volta 38, Revson passou por Wilsinho assumindo a nova posição, com os carros completando 40 voltas na seguinte ordem: 1º Fittipaldi; 2º Ickx (4s); 3º Stewart (17s); 4º Hulme (31s); 5º Regazzoni; 6º Amon; 7º Adamich; 8º Cevert; 9º Revson; 10º Wilsinho; 11º Pace; 12º Schenken; 13º Walker; 14º Pescarolo; 15º Gethin; 16º Hill. Ganley, que corria em 16º abandonou com problemas de motor depois de 39 voltas.



*Jacky Ickx (Ferrari 312B2 nº 4) foi o segundo colocado*

A seguir começou a cair uma garoa sobre o circuito, porém sem molhar o suficiente a pista e, com 45 voltas, a vantagem de Fittipaldi sobre Ickx era de 3,2 segundos e de 18,4s para Stewart, 31,2 para Hulme e 43,8 para Regazzoni, os únicos que permaneciam na mesma volta. Nessa altura da prova, Amon tinha os pneus completamente desgastados, perdendo as posições para Adamich e Cevert, sendo forçado a parar para substituí-los, caindo para a 13ª posição. Na volta 49 Hulme ficou sem condições de trocar as marchas, com problemas no trambulador de câmbio e se viu forçado a abandonar a prova, com os carros com 50 voltas

ocupando as seguintes colocações: 1º Fittipaldi; 2º Ickx; 3º Stewart; 4º Regazzoni; 5º Cevert; 6º Adamich; 7º Revson; 8º Wilsinho; 9º Pace; 10º Schenken; 11º Walker; 12º Amon; 13º Gethin; 14º Pescarolo; 15º Hill.

Na volta 52 Ickx registrou a melhor volta da prova, com 1m21s01. Na volta 56 Pace superou Wilsinho Fittipaldi, assumindo a oitava posição. Nessa altura, Cevert teve que parar nos boxes para trocar um pneu retornando na 11ª colocação.

Completadas 60 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Fittipaldi; 2º Ickx (10s); 3º Stewart (35s); 4º Regazzoni (1m10s); 5º Adamich; 6º Revson; 7º Pace; 8º Wilsinho; 9º Walker; 10º Schenken; 11º Cevert; 12º Gethin; 13º Pescarolo; 14º Hill; 15º Amon.

Com a pista completamente seca, Stewart começou a ter problemas e com isso foi perdendo tempo para os demais competidores. Na volta 65 Walker passou por Wilsinho. Depois de 66 voltas, Cevert abandonou com problemas de ignição e Gethin com quebra do motor e com 67 voltas foi a vez de Amon ficar de fora com o câmbio quebrado.

Com 70 voltas a ordem era a seguinte: 1º Fittipaldi; 2º Ickx; 3º Stewart; 4º Regazzoni; 5º Adamich; 6º Revson; 7º Pace; 8º Walker; 9º Wilsinho; 10º Schenken; 11º Pescarolo; 12º Hill.

Na volta seguinte, Stewart saiu da pista, quebrou a suspensão e ficou fora da prova. Com 72 voltas percorridas, Fittipaldi levava 14 segundos de vantagem para Ickx, com Regazzoni em terceiro com uma volta de atraso.



*Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford) venceu a prova e assumiu a liderança do campeonato*

Mesmo com Emerson Fittipaldi procurando poupar combustível, o brasileiro conseguiu aumentar sua vantagem para Ickx, para 18 segundos, e ao serem completadas 80 voltas, Regazzoni vinha em terceiro, Adamich em quarto, Revson em quinto e Pace em sexto, os quatro com uma volta de atraso. Depois vinham: Walker, Wilson Fittipaldi e Schenken, com menos duas voltas; Graham Hill e Pescarolo com menos quatro voltas, com Pescarolo correndo apenas com a quarta marcha.



Com 85 voltas, Fittipaldi liderava com 20 segundos para Ickx, enquanto o companheiro de equipe do brasileiro, Dave Walker abandonou com falta de combustível.

Mas apesar da preocupação com a possível falta de combustível, Fittipaldi recebeu a bandeirada de chegada com quase 23 segundos de vantagem para Ickx, os únicos a completarem as 90 voltas da prova. José Carlos Pace, terminando na sexta colocação, conquistou seu primeiro ponto no campeonato mundial de Fórmula 1. Emerson Fittipaldi venceu com 19 segundo de vantagem para Ickx, com Regazzoni em terceiro, Adamich em quarto, Revson em quinto, e Pace em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/25](#)



*O pódio da prova vendo-se, da esquerda para a direita: Jacky Ickx, Emerson Fittipaldi, e Clay Regazzoni*

## **29 – FEDERAÇÃO CARIOCA DE AUTOMOBILISMO**

Em assembleia, composta por sete clubes, realizada no dia 3 de maio, na sua sede, na Rua Senador Dantas, a Federação Carioca de Automobilismo elegeu sua nova diretoria, para o triênio 1972/1974. A diretoria ficou assim constituída: Presidente - Charles Naccache; Vice-presidente - Joaquim Cardoso de Melo; Diretora Secretária - Mariana Pereira; Diretor Tesoureiro - Edilberto Kronig; Diretor Desportivo - Joaquim Cardoso de Melo; Diretor Geral - Mauro Forjaz; Diretor Técnico - Frederico Holfmeister; Presidente do TJD - Eugênio Sigaud; Vice-Presidente do TJD - Mário Marques Tourinho; Membro do TJD - Francisco Aragão; Membro do TJD - Marcelo Soares de Moura; Membro do TJD - João Bosco Ribeiro; Membro do TJD - Fernando Mariano; Membro do TJD - Gilberto Acar; Presidente do Conselho Fiscal - Bob Sharp; Vice-Presidente do Conselho Fiscal - Otto Flecha.

### 30 – CAMPEONATO BRASILEIRO DE CARROS SPORT

O Campeonato Brasileiro de Carros Sport foi iniciada no dia 7 de maio em Tarumã, sendo a categoria dividida em duas Classes: Divisão 4, para carros de fabricação nacional e a Divisão 6 para carros importados.

Na divisão dos carros importados, se destacavam os Porsche da equipe Hollywood, a Lola T210 da Equipe Bino e os carros da Equipe Greco, com o Ford GT40 e o McLaren de fabricação argentina, além de carros da Divisão 4, que complementavam o grid.

Entre os carros nacionais, se destacava o Avallone Chrysler, que tinha como principais adversários os Heve, os Manta, o AC e o Newcar, todos equipados com motor VW. Completavam a lista diversos Puma além de uma inscrição controversa, a do Royale do brasileiro Luiz Estevão, que estava equipado com motor Chevrolet Opala de fabricação nacional. A controvérsia estava no fato do chassi do carro ser de fabricação inglesa, e mesmo equipado com motor nacional, deveria ser enquadrado na Divisão 6. O mesmo critério para enquadrar o Royale na Divisão 4, não foi observada no que se referia ao McLaren da equipe Greco que, equipado com motor Ford Galaxie nacional, foi enquadrado como Divisão 6.

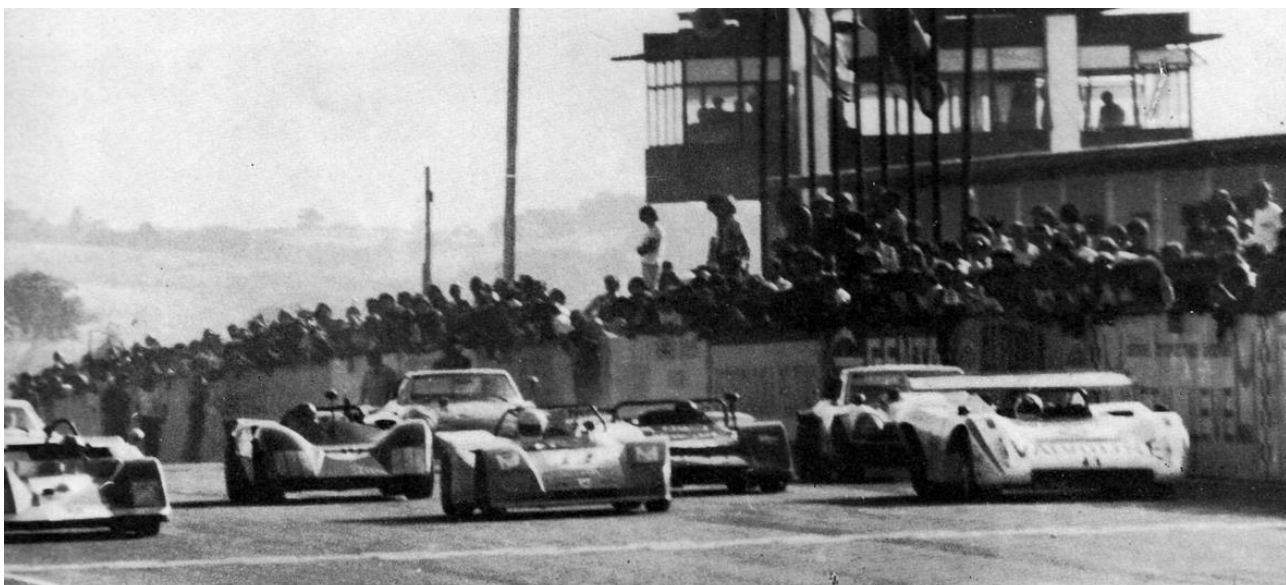
A prova da Divisão 4 foi subdividida em duas baterias com duração de 30 minutos cada uma, enquanto a da Divisão 6, foi formatada em uma única bateria com 1 hora de duração.

A prova de classificação foi realizada simultaneamente entre as duas Divisões, ficando assim formado o grid de largada para a Divisão 4:

1 Antônio Carlos Avallone Avallone Chrysler - 1m13s95	3 Luiz Estevão Royale RP6 Chevrolet – 1m16s10	8 Luiz Moura Brito Manta VW - 1m16s96
80 Artur Bragantini Puma VW - 1m20s37	7 Biju Rangel Heve P5 VW - 1m20s63	
30 Marinho Antunes AC VW - 1m21s45	16 Carlos Domingues Heve P5 VW - 1m22s92	39 Valdeban Ribeiro Amato Chevrolet - 1m26s85
82 Roberto Ferrareto Puma VW - 1m22s92	2 Sérgio Benoni Manta VW - 1m36s37 (NL)	
11 Maurício Chulam Neto Heve P5 VW	14 Janjão Freire Jamaro Chrysler	20 Pedro Muffato Puma VW
37 Newton Pereira Newcar II VW	21 Ricardo Trein Phanton VW (NL)	
35 Ricardo Valente Manta FNM	41 Paulo Nascimento Manta Chevrolet	

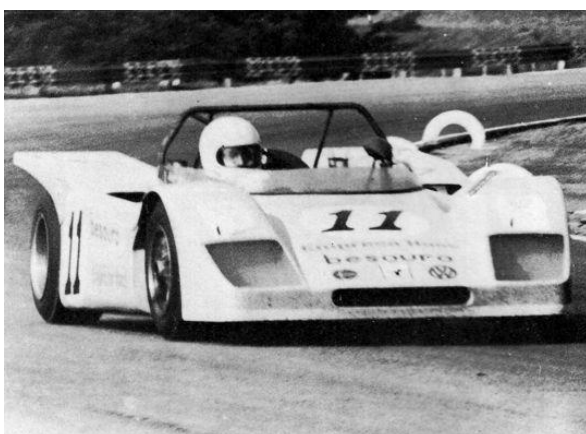
Iniciada a 1ª bateria da Divisão 4, Avallone assumiu a ponta que manteve até o final, muito embora fosse assediado no início por Maurício Chulam e Luiz Moura Brito. Avallone foi aumentando sua vantagem enquanto Chulam, Brito e Newton Pereira, pilotando o Newcar II VW, travavam uma forte disputa pela segunda colocação. Os primeiros abandonos foram de Ricardo Valente, na segunda volta, com a chaveta da roda dianteira do seu Manta quebrada, seguido por Paulo Nascimento, na volta seguinte, com a quebra da

bomba d'água do motor do seu carro. Na quarta volta ficou de fora o Jamaro Chrysler de Janjão Freire e, na 8ª volta foi a vez do Heve de Carlos Domingues, que teve o motor fundido.



*A Largada da categoria dos carros Sport e Protótipos nacionais*

O motor do carro de Luiz Moura Brito, que corria na terceira colocação, começou a ratear fazendo com que o piloto caísse para a sétima posição e sendo forçado a parar nos boxes, onde foi constatado que um cabo de vela tinha soltado. Apesar de retornar na 11ª colocação, foi recuperando terreno até terminar a bateria na terceira colocação. Avallone terminou em primeiro com 27 segundos de vantagem para Chulam que foi o segundo. Em terceiro terminou Moura Brito, em quarto Newton Pereira e em quinto Luiz Estevão, os únicos a completarem as 22 voltas da prova.



*Maurício Chulam Neto (Heve P5 VW nº 11) venceu a classe até 2.000 cc, e Antônio Carlos Avallone (Avallone Chrysler nº 1) foi o vencedor na classificação geral e na classe acima de 2.001 cc*

Na segunda bateria, novamente Avallone tomou a ponta, seguido por Moura Brito, Newton Pereira e Maurício Chulam Neto. A sensação da bateria foi Chulam que tendo corrido em 4ª nas três primeiras voltas, chegou a assumir a ponta na 10ª volta, quando ultrapassou Avallone na curva do Tala Larga. Newton Pereira e Moura Brito disputavam acirradamente a terceira posição, quando ambos tiveram que recorrer aos boxes. O problema de Pereira foi mais fácil de ser resolvido: sua carroceria estava raspando no pneu dianteiro esquerdo. Foi arrancado um pedaço da carroceria e o piloto retornou rapidamente, ocupando a sétima colocação. Moura Brito, no entanto, perdeu muito tempo substituindo a correia do ventilador do motor do



seu carro perdendo duas voltas. Na 10ª volta, Newton Pereira já ocupava a terceira colocação que manteve até o final. Mesmo enfrentando problemas com o motor do seu carro, que no final funcionava apenas em 7 dos 8 cilindros, Avallone conseguiu vencer a bateria, com 19 segundos de vantagem para Chulam. O terceiro foi Newton Pereira, o quarto Marinho Antunes, e o quinto Roberto Ferrareto.

Pela soma de tempos, Avallone ficou com a vitória, Chulam com o segundo lugar e com a vitória nos carros com até 2.00 cc. O terceiro foi Newton Pereira, o quarto Marinho Antunes, e o quinto Artur Bragantini.

O grid de largada da prova da Divisão 6, ficou assim constituída:

11 Luiz Pereira Bueno Porsche 908/2 - 1m06s56	94 Tite Catapani Lola T210 Ford - 1m08s43	21 Paulo Gomes Ford GT40 - 1m09s21
12 Anísio Campos Porsche 910 - 1m15s33	8 Luiz Moura Brito Manta VW - 1m16s96	
80 Artur Bragantini Puma VW - 1m20s37	7 Biju Rangel Heve P5 VW - 1m20s63	35 Cláudio Mueller Manta FNM - 1m21s45
30 Marinho Antunes AC VW - 1m21s45	22 Sérgio Mattos McLaren Ford - 1m26s50	
20 Pedro Muffato Puma VW	37 Newton Pereira Newcar II VW	

A corrida foi praticamente decidida na primeira volta, quando Luiz Pereira Bueno assumiu a liderança e Tite Catapani rodou ao passar por uma mancha de óleo na curva 2. Com isso, Bueno foi se distanciando e na 10ª volta sua vantagem era de 15,2 segundos. Paulo Gomes tinha largada mal, e com pouco conhecimento do carro, caiu para o 7º lugar, mas aos poucos foi se ambientando com o carro e na 7ª volta lutava com Sérgio Mattos pelo terceiro lugar, posição que acabou conquistando. Anísio Campos fez uma corrida discreta, se mantendo na quinta posição.



*Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) venceu a prova dos carros Sport Importados (Divisão 6)*

Entre os carros nacionais, Newton Pereira iniciou a prova na quinta colocação, à frente de Moura Brito, Paulo Gomes e Artur Bragantini, mas logo foi obrigado a abandonar, pois sua carroceria estava se soltando e não havia como efetuar o reparo. Em seguida foi a vez do Manta de Moura Brito parar, cabendo a vitória entre esses carros ao AC de Marinho Antunes, que terminou na sexta colocação geral.

Luiz Pereira Bueno venceu com 44 segundos de vantagem para Tite Catapani, os únicos a completarem as 53 voltas da prova. O terceiro foi Paulo Gomes com três voltas de atraso, o quarto Sérgio Mattos e o quinto Anísio Campos.

[Ver RESULTADOS 1972/26](#)

### **31 – 3ª ETAPA DO FESTIVAL DE ESTREANTES E NOVATOS EM INTERLAGOS**

A terceira etapa do Festival de Estreantes e Novatos foi disputada no dia 7 de maio em Interlagos. A primeira prova foi de Estreantes, Divisão 1, até 1,300 cc e foi vencida por Athos Comollatti (Corcel), ficando em segundo Antônio Carlos Prando (Corcel), em terceiro Anuar Riscalah (Corcel), em quarto Antônio Carlos Rego (Corcel) e em quinto Jean Dufaux (VW 1300).

A segunda prova foi de Estreantes, Divisão 1, até 15.00 cc. Luís Aladino Osório foi o vencedor com a média de 105,594 km/h. O segundo foi Júlio Caio Marques, o terceiro Ricardo Albuquerque, o quarto Ingo Hoffmann, e o quinto Alexandre de Barros, todos pilotando VW Sedan 1500.

Em seguida foi disputada a prova de Novatos, Divisão 3, até 1.600 cc que foi vencida por Luiz “Teleco” Veiga, depois de uma disputa empolgante com Luiz Lara Campos Júnior, que terminou em segundo. O terceiro foi Renato Paco, o quarto José Joel de Aquino Jr., e o quinto João Silveira, todos com VW Sedan 1600.

Terminando o programa, foi disputada a prova para Novatos, com carros da Divisão 3 sem limite de cilindrada e carros GT, que mais uma vez foi vencido por José Martins Jr. ao volante do Puma VW nº 48. O segundo foi Fernando Ribeiro (Opala), o terceiro Paulo Prata (Opala), o quarto Ricardo Mansur (Karmann Ghia VW), e o quinto Antônio Guzmán (Dodge Dart).

[Ver RESULTADOS 1972/27](#)

### **42 – GP DE PAU – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2**

No dia 7 de maio foi disputada a XXXII edição do GP de Pau, valendo para a 4ª Etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2.

Devido ao Circuito de Pau ser improvisado nas ruas a cidade francesa, ficou acordado que apenas 18 carros deveriam participar da prova final, com isso, foram disputadas duas baterias classificatórias. Como a participação de pilotos graduados no limite permitido de 6, ficava restritos a 12 o número dos não graduados que poderiam participar da prova. O critério adotado foi o seguinte: classificação para os cinco primeiros em cada bateria, além os dois que obtivessem as voltas mais rápidas.

Na primeira bateria, disputada em 37 voltas, Patrick Depailler liderou de ponta a ponta, recebendo a bandeirada de chegada com 10,6 segundos de vantagem para Niki Lauda. O brasileiro Lian Duarte abandonou depois de 10 voltas. O terceiro foi Gerry Birrell, o quarto Jean-Pierre Beltoise, e o quinto Bob Wollek.

A largada da segunda bateria foi data com uma hora de atraso, causada por uma confusão provocada pelos organizadores. Os mecânicos de Wilson Fittipaldi Jr. lutavam para tentar colocar o carro em condições de largar. Como tudo indicava que não conseguiria, Sílvio Moser alinhou no seu lugar, porém, na volta de apresentação, o motor do seu carro estourou, o que provocou outro atraso na largada, que acabou permitindo que os mecânicos do piloto brasileiro conseguissem colocar o carro no grid de largada.

Iniciada a bateria, Cevert saltou na frente, com Gethin na sua cola. O francês acabou abandonando depois de uma volta e meia com o motor estourado e com isso Gethin tomou a ponta que manteve até o final, com Jaussaud em segundo, também durante o restante da bateria.

Para os irmãos Fittipaldi, as coisas não saíram bem. Emerson correu com a pressão de óleo muito baixa e Wilson, apesar de ter acertado motor, correu sem a primeira marcha, que era indispensável em uma das curvas em cotovelo. Emerson se classificou como piloto graduado enquanto Wilson, terminando em sétimo não se classificou para a prova que seria disputada no domingo. Gethin ficou em primeiro, Jaussaud em segundo, Adamich em terceiro, Westbury em quarto, e Williamson em quinto.

Segundo publicado na Revista Autoesporte, antes da largada Graham Hill teria falado para Emerson Fittipaldi: “Olha, eu vou largar lá atrás, tranquilo, porque o rolo que vai dar na primeira volta não vai ser normal”.

E, com efeito, houve uma grande confusão na curva em cotovelo, quando Jochen Mass bateu no pneu traseiro do carro de Bob Wolleck e os dois ficaram atravessados na pista, não dando passagem aos que vinham atrás. A situação ficou tão complicada que alguns pilotos, entre eles Emerson Fittipaldi, tiveram que dar marcha-à-ré e passar pela calçada. Com isso, o grupo que vinha à frente, composto por Gethin, Depailler, Jaussaud, Beltoise, Lauda, Birrell e Adamich se afastou dos demais, ficando a corrida dividida em dois pelotões.

Gethin foi abrindo vantagem para Depailler, com os dois correndo o tempo todo nas duas primeiras colocações. Na sexta volta Adamich parou com a bomba de combustível quebrada, enquanto o segundo grupo era liderado por Graham Hill, seguido por Roger Williamson, Emerson Fittipaldi, David Purley, Reine Wisell e os demais.

No início da sétima volta, estourou o cárter do motor de Hill, que encheu a pista de óleo. Williamson que vinha logo atrás rodou no óleo, na frente de Emerson, que teve que parar para não bater. Purley passou pelos dois, assumindo a quinta colocação, com Williamson em sexto. O carro de Emerson teve que ser empurrado para fora da pista, para fazer com que o motor voltasse a funcionar.

Ainda nessa volta, Jaussaud também rodou e Beltoise, que vinha logo atrás, bateu no seu carro quebrando a suspensão dianteira. Jaussaud perdeu a terceira colocação e foi para os boxes partindo em seguida, depois de substituir uma roda traseira.



*6 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford) e 23 – Lian Duarte (Pygmée MDB17 Ford)*

Williamson, na décima volta, ocupava o sexto lugar, mas na seguinte teve estourado um conduto de óleo sendo ultrapassado por Wisell, que brigava pela posição com Purley. Este levou vantagem três voltas depois, quando o sueco começou a enfrentar problemas de refrigeração no motor do seu carro.

Com a parada de Jaussaud, Niki Lauda assumiu a terceira colocação, que segurou até a 25ª volta, quando o motor do seu carro quebrou.

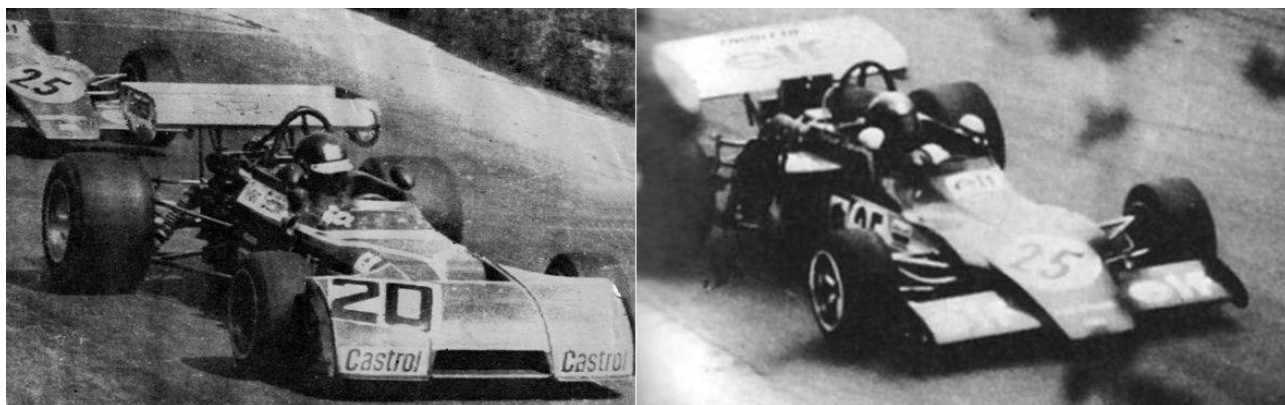


Com muita gente parando nos boxes para abandonar ou efetuar reparos, Emerson Fittipaldi foi se recuperando e, mesmo com o motor falhando, ocupava a terceira posição na volta 30, atrasado uma volta em relação aos líderes, e na frente de Hailwood, Purley, Wolleck e Westbury, todos correndo na mesma volta. Pouco depois, porém, Fittipaldi começou uma peregrinação aos boxes até abandonar a corrida.

Com o abandono de Fittipaldi, Hailwood assumiu a terceira colocação, mas foi ultrapassado por Purley e por Jaussaud, terminando a corrida na quinta colocação, com Wisell em sexto.

O único fato que merece destaque ocorreu nas últimas voltas, quando o motor do carro de Gethin começou a apresentar defeito permitindo, com isso, que Depailler se aproximasse perigosamente. O piloto francês conseguiu colar no inglês nas curvas, mas não tinha condições de acompanhá-lo nas retas, com a bandeirada de chegada sendo baixada com uma diferença de apenas 0,9 segundo entre os dois.

[Ver RESULTADOS 1972/28](#)



*20 – Peter Gethin (Chevron B20 Ford) vencedor da prova, e 25 – Patrick Depailler (March 722 Ford) Segundo colocado.*

### **33 – FEDERAÇÃO GOIANA DE AUTOMOBILISMO**

No dia 12 de maio tomou posse na sede social do Clube dos Oficiais da Polícia Militar de Goiás, na cidade de Goiânia, a nova diretoria da Federação Goiana de Automobilismo – FAUGO, que ficou assim constituída: Presidente: Luiz Fernando Rocha Lima; Vice-presidente: Carlos Alberto Branco Antunes; Presidente do Conselho Fiscal: José Abdalla; membros do Conselho: Lamartine R. da Silva Júnior; e José Borges; Suplentes: Luiz R. Gouthier Fiuza e Rubens V. Guerra; Presidente do Tribuna de Justiça Desportiva: Matias P. Lemos; Membros: Leo Q. Barreto; Waterloo B. de Moura; Silas R. Varizo e Neiphe Afonso.

### **34 – ESTREANTES E NOVATOS EM BRASÍLIA**

No dia 14 de maio foi realizada, no Circuito do Pelezão, em Brasília, uma prova destinada a pilotos estreantes e novatos. Inicialmente se divulgou que a prova seria restrita a veículos de produção nacional, enquadrados na Divisão 1 da CBA, porém a Federação acabou aceitando a inscrição de todos os tipos de carros, tanto de turismo como de grã-turismo.

Mais uma vez a prova foi dividida em duas baterias com duração de 45 minutos cada uma, com o resultado final apurado pela soma da pontuação obtida em cada uma.

Alinharam 20 carros, sendo o vencedor um VW completamente aliviado de peso, com para-lamas recortados, substituição de vidros por acrílico, etc., que foi pilotado por Aray de Paula Xavier e preparado pela Ideal Auto Peças, de Waltinho Ferrari.

O fusquinha venceu bem a primeira bateria, ficando em segundo lugar um Opala 4.100 pilotado por Marco Emílio Pires e em terceiro outro Opala, este de Leo Faleiro.

O que de melhor aconteceu nessa bateria foi a recuperação de Marco Emílio que, não tendo participado da prova classificação, acabou largando em último, passando os carros que iam à sua frente, até se instalar na segunda colocação. Nessa bateria ocorreu um acidente que felizmente não teve consequências físicas para o piloto do Karmann Ghia TC nº 5, Norair Gonçalves, instrutor de uma autoescola, que capotou espetacularmente, chegando a percorrer um trecho da pista com a capota do carro contra o asfalto.

Na segunda bateria, Aray voltou a dominar completamente, sempre seguido por Marco Emílio Pires. Nessa bateria Leo Faleiro entregou a direção do Opala nº 11 a Paulo Roberto Lopes, que não conseguiu acompanhar Marco Emílio, tendo inclusive saído da pista quando tentava se aproximar desse piloto.

Pelo soma de pontos, Aray de Paula Xavier ficou com a vitória, com Marco Emílio em segundo, Leo Faleiro/Paulo Lopes em terceiro, Ricardo Teixeira Alves em quarto, e Sidney Haja em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/29](#)



*7 – Sidney Abrão Haja (Ford Corcel), 23 – Anderson Leite (Simca TC), 25 – Marco Emílio Pires (Chevrolet Opala), 15 – Ricardo Teixeira Alves (VW 1600), 1 – Sérgio Martinelli (Ford Corcel), 27 – Ueliton Caetano (VW 1600), e 32 – Luís Gorgioni (Ford Corcel)*

### **35 – CORRIDA DOS CAMPEÕES - INTERLAGOS**

No dia 14 de maio foi realizado um evento automobilístico em Interlagos que recebeu o nome de “Corrida dos Campeões”. A prova, organizada pela Federação Paulista de Automobilismo foi constituído por uma prova para Estreantes, outra para Novatos, ambas valendo para a 4ª Etapa do Festival de Estreantes e Novatos. Além dessas duas provas foram realizadas corridas para carros Sport, Divisões 4 e 6 e para Turismo Divisão 3.

A prova dos estreantes foi disputada em duas baterias classificatórias, com 5 voltas cada uma e uma final, também disputada em 5 voltas. A primeira bateria foi facilmente vencida por Takeshi Assakawa, pilotando um Chevrolet Opala., com Paulo Sapienza (Karmann Gia VW) em segundo, Nelson da Silva (VW 1600) em terceiro, Walter Fonseca (Ford Corcel) em quarto, e Masahaki Yoshimoto (VW 1600) em quinto.

A segunda bateria foi vencida por Ciro Kairalla, também pilotando um Chevrolet Opala, ficando em segundo Paulo Sérgio (VW 4P 1600) em segundo, Aloysio Andrade (Ford Corcel) em terceiro, Paulo Corsini (VW 1600) em quarto, e Luís Aladino Osório (VW 1600) em quinto.

A prova final foi vencida por Takeshi Assakawa, ficando em segundo lugar Ciro Kairalla, em terceiro Paulo Sapienza, em quarto Aloysio Andrade, e em quinto Paulo Sérgio.

A prova para Novatos também foi dividida em duas baterias de 5 voltas classificatória e uma final também em 5 voltas.

A primeira bateria foi vencida por Ricardo Ostrower (Opala), em segundo Paulo Prata (Opala), em terceiro Marcelo Malzone (Puma), em quarto Luiz Rattes (VW 1600) e em sexto Ayrton Cornelsen (Opala),

A segunda bateria foi vencida por José Martin Jr. (Puma), com Luiz Teleco Veiga (VW 1600) em segundo, Júlio Caio Marques (VW 1600) em terceiro, Hermano Ribeiro (Opala) em quarto, e Antônio Guzmán (Dodge Dart) em quinto.

Na bateria final ocorreu uma acirrada disputa entre o Puma de José Martins Jr. e o Opala de Ricardo Ostrower, com a vitória do primeiro. Em terceiro se classificou Luiz Teleco Veiga, em quarto Hermano Ribeiro, e em quinto Júlio Caio Marques.



*José Martins Jr. (Puma VW nº 48) venceu a prova principal de Estreantes e Novatos*

A prova com os carros de Turismo Divisão 3, apresentou uma surpresa nos treinos, com Ciro Cayres fazendo a pole-position, com o tempo de 3m29s404, ficando o favorito Predo Victor Delamare com o segundo tempo, com 3m29s491, entretanto, iniciada a corrida, Delamare não teve dificuldades em assumir a ponta logo na primeira volta, liderando as 8 voltas de prova, sempre com Ciro Cayres em segundo. O terceiro foi Stanley Ostrower, os três correndo com Opala 4.100. O quarto colocado foi José Pedro Chateaubriand pilotando um FNM 2150, vencendo na classe B, enquanto Fausto Dabbur foi o quinto geral e vencedor da classe A.



*Ciro Cayres (Chevrolet Opala nº 44) foi o segundo na prova da Categoria Turismo Divisão 3*

A prova para carros Sport teve a participação de 14 carros, sendo cinco da Divisão 6 e nove da divisão 4. Os favoritos, evidentemente eram os carros da Divisão 6, que contava com a participação do Porsche 908 de Luiz Pereira Bueno, do Lola T210 de Tite Catapani, do Alfa Romeo T33/3 de Marivaldo Fernandes que fazia sua estreia, e dos carros da Greco Competições, o Ford GT40 de Paulo Gomes e o McLaren Ford de Sérgio Mattos.

Entre os carros da Divisão 4, o favorito era o Avallone Chrysler de Antônio Carlos Avallone, sendo os demais participantes, carros equipados com motor VW, tendo como favoritos o AC de Artur Bragantini e o Heve de Maurício Chulam Neto.

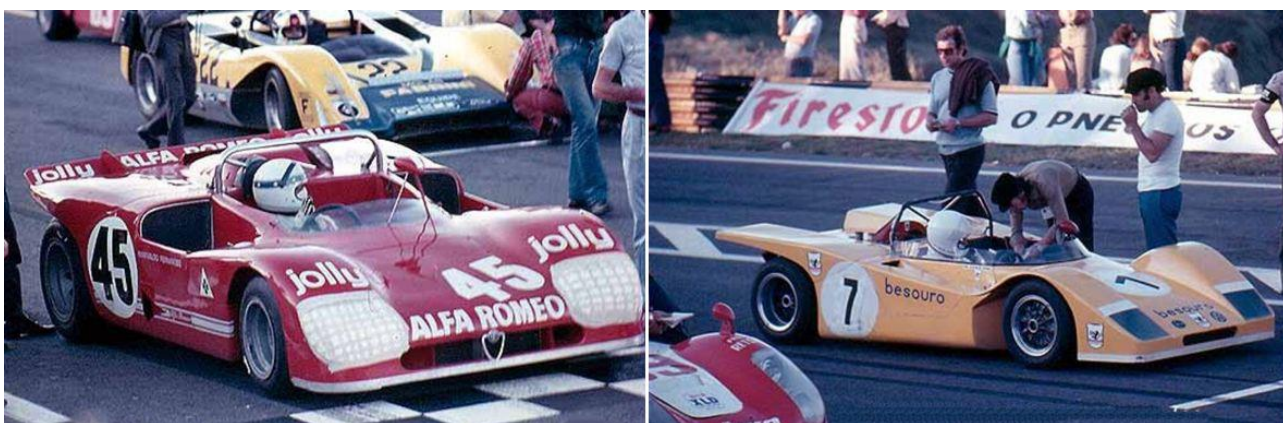


O melhor espetáculo da prova foi realmente o duelo travado entre Marivaldo Fernandes e Tite Catapani, que foi tão intensa que os dois chegaram a se chocarem. Catapani perseguia Marivaldo e quando os dois se preparavam para entrar no “S”, a Lola T210 bateu no pneu direito traseiro da Alfa, fazendo com que os dois carros rodassem. Esse acidente permitiu que Luiz Pereira Bueno, que seguia na liderança, aumentasse ainda mais sua vantagem. Depois do acidente, Catapani partiu na frente, com Marivaldo empreendendo uma espetacular reação até alcançar a Lola. Nessa perseguição, Marivaldo registrou a melhor volta da prova com o tempo de 2m53s153.



*Largada da prova de Carros Sport e Protótipos, com 45 – Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo T33/3), 94 – Tite Catapani (Lola T210 Ford), e 11 – Luiz Pereira Bueno (Porsche 908/2) na primeira fila.*

Com o acidente entre Catapani e Marivaldo, Paulo Gomes assumiu a segunda colocação e, quando Catapani o alcançou, na curva da Ferradura, Paulão tentou evitar a ultrapassagem e acabou passando do ponto de frenagem, indo de encontro ao guard-rail na reta que antecede a subida do Lago, caindo para a quarta colocação e retornando à prova com a carenagem do Ford GT40 muito danificada.



*45 – Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo T33/3) e 22 – Sérgio Mattos (McLaren Ford), e 7 – Maurício Chulam Neto (Heve P5 VW)*

Pouco depois Marivaldo passou por Catapani e assumiu a segunda colocação que manteve até o final. Entre os carros da Divisão 4, o carro de Avallone abandonou depois de 3 voltas, ficando a luta pela vitória sendo disputada entre Chulam e Bragantini, que foi vencida por Chulam.

Luiz Pereira Bueno foi o vencedor, com Marivaldo Fernandes em segundo, Tite Catapani em terceiro, Paulo Gomes em quarto e Maurício Chulam em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/30](#)

### 36 – XXX GP DE MÔNACO – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A quarta etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 14 de maio, com a realização da 30ª Edição do GP de Mônaco.

Foram inscritos 27 carros para as 20 vagas previstas, no entanto, uma disputa entre os organizadores e os construtores se encerrou com o aumento de participantes de 20 para 25 carros, o que parecia temerário, devido às características do circuito monegasco. Como as duas Tecno que tinham sido inscritas mais uma vez não compareceram, não houve necessidade de eliminação de participantes nas provas de classificação.

Para essa prova, notava-se na equipe Ferrari, a ausência de Mário Andretti, que estava envolvido na sua participação nas 500 Milhas de Indianápolis. Da mesma forma não estava presente Peter Revson que foi substituído por Brian Redman na equipe McLaren. Por sua vez, a BRM se apresentou com 5 carros, a Lotus manteve seus dois pilotos, assim como a Tyrrell. A Matra compareceu apenas com Chris Amon, Na Brabham, Graham Hill substituía Carlos Reutemann que estava se recuperando do acidente sofrido na etapa de Fórmula 2 disputada em Thruxton. A Surtees se apresentou com 3 carros, e a March, com diversas equipes, alinhou 6 carros.

No primeiro dia de treinos, Jacky Ickx fez a melhor volta com o tempo de 1m23s3, vindo a seguir Hulme, Stewart, Regazzoni, Amon, Emerson, Beltoise e Walker.



*Logo após a largada, debaixo de forte chuva, aparecem à frente: 6 – Jacky Ickx (Ferrari 312B2), 8 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford), 17 – Jean-Pierre Beltoise (BRM P160B), e 7 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2)*

No segundo dia, Emerson Fittipaldi ficou com o melhor tempo, que seria a pole-position, com o tempo de 1m21s4, ficando em segundo lugar Ickx com 1m21s6 e em terceiro Regazzoni com 1m21s9.

8 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m21s4
--

6 Jacky Ickx Ferrari 312B2 m- 1m21s6
--

7  
Clay Regazzoni  
Ferrari 312B2 - 1m21s9

18  
Peter Gethin  
BRM P160B - 1m22s6

14  
Denny Hulme  
McLaren M19C Ford - 1m22s7

22  
Henri Pescarolo  
March 721 Ford - 1m22s9

11  
Mike Hailwood  
Surtees TS9B Ford - 1m23s7

10  
Tim Schenken  
Surtees TS9B Ford - 1m23s9

3  
Ronnie Peterson  
March 721X Ford - 1m24s1

26  
Helmut Marko  
BRM P153 - 1m24s6

20  
Graham Hill  
Brabham BT37 Ford - 1m24s7

21  
Wilson Fittipaldi Jr.  
Brabham BT33 Ford - 1m25s2

5  
Mike Beuttler  
March 721G Ford - 1m26s5

27  
Rolf Stommelen  
March 721 Eifelland Ford - 1m29s5

17  
Jean-Pierre Beltoise  
BRM P160B - 1m22s5

16  
Chris Amon  
Matra Simca MS120C - 1m22s6

1  
Jackie Stewart  
Tyrrell 004 Ford - 1m22s9

15  
Brian Redman  
McLaren M19A Ford - 1m23s1

2  
François Cevert  
Tyrrell 002 Ford - 1m23s8

9  
Dave Walker  
Lotus 72D Ford - 1m24s0

28  
Reine Wisell  
BRM P160B - 1m24s4

12  
Andrea de Adamich  
Surtees TS9B Ford - 1m24s7

19  
Howden Ganley  
BRM P180 - 1m24s7

4  
Niki Lauda  
March 721X Ford - 1m25s6

23  
José Carlos Pace  
March 711 Ford - 1m26s6

Pouco antes da largada, começou a chover forte em Mônaco fazendo com que os pilotos equipassem seus carros com pneus para chuva. Nessas condições, Jacky Ickx, que era conhecido como o "Rei da Chuva", e largando na primeira fila, passou a ser cotado como favorito. No entanto, o desempenho dos carros e pilotos passou a depender a marca de pneu utilizado, Goodyear (Tyrrell, McLaren, Brabham e March) ou Firestone (Ferrari, Lotus, Surtees e BRM), sabendo-se que os equipados com pneus Firestone deveriam ser beneficiados.

Ao ser autorizada a largada, Beltoise e Regazzoni, mesmo saindo na segunda fila, passaram por Emerson e Ickx, com o francês liderando no Cassino, com Regazzoni em segundo, Fittipaldi em terceiro e Ickx em quarto, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Beltoise; 2º Regazzoni; 3º Emerson; 4º Ickx; 5º Amon; 6º Stewart; 7º Gethin; 8º Hulme; 9º Redman; 10º Hailwood; 11º Cevert; 12º Walker; 13º Wisell; 14º Schenken; 15º Pescarolo; 16º Peterson; 17º Marko; 18º Wilsinho; 19º Adamich; 20º Ganley; 21º Lauda; 22º Hill; 23º Pace; 24º Beuttler; 25º Stommelen.



Na segunda volta, Beltoise, que corria com pneus Firestone, estava muito rápido e abriu 3 segundos para a Ferrari de Regazzoni, enquanto Ickx atacava Emerson. Cevert bateu num meio-fio, mas continuou na corrida, embora com a parte esquerda da barra de direção torcida.

Beltoise completou a terceira volta cinco segundos à frente de Regazzoni, com Fittipaldi e Ickx correndo quase lado a lado. Nessa volta, Beuttler rodou na curva do Gasômetro, retornando imediatamente.

Na quarta volta, Hailwood passou por Redman e Niki Lauda bateu num meio-fio quebrando uma roda e tendo que se dirigir aos boxes para reparo.

Regazzoni, na quinta volta erra a freada da chicana e passa direto, levando com ele Emerson que, por estar muito próximo, teve que fazê-lo para não provocar um acidente. Com isso, Ickx passou pelos dois assumindo a segunda colocação.

Na sexta volta, com a chuva ainda muito forte, Beltoise levava 12 segundos de vantagem para Ickx.

Na volta seguinte Hulme derrapou no “Gasômetro” se esfregando no guard-rail e caindo para a 16ª posição, enquanto Lauda, depois dos reparos no seu carro, retornou à prova, com uma volta atraso em relação a Beltoise, que registrou a melhor volta da corrida, com o tempo de 1m30s0.

Completadas dez voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Beltoise; 2º Ickx (13s); 3º Regazzoni (20s); 4º Emerson (25s); 5º Amon; 6º Stewart; 7º Gethin; 8º Hailwood; 9º Walker; 10º Wisell; 11º Cevert; 12º Schenken; 13º Pescarolo; 14º Marko; 15º Hulme; 16º Wilsinho; 17º Redman; 18º Adamich; 19º Ganley; 20º Hill; 21º Pace; 22º Peterson; 23º Stommelen; 24º Beuttler; 25º Lauda.



*1 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford) e 18 – Peter Gethin (BRM P160)*

Na 11ª volta Wisell ultrapassou Walker assumindo a nona colocação e na 13ª Beltoise começou a colocar uma volta de vantagem para os retardatários.

Walker, preocupado com a dirigibilidade do seu carro, recorreu aos boxes na volta 15 onde foram verificados os pneus e suspensão, quando Ganley também entrou nos boxes partindo em seguida, e Wisell desistiu quando o motor do seu carro parou de funcionar.

Na volta 16, Chris Amon que corria em quinto, entrou nos boxes para substituir a viseira do seu capacete que estava muito embaçada, retornando à prova na oitava colocação. Nessa volta Gethin passou por Stewart passando para quinto.

Com a pista completamente encharcada, e sem o tempo melhorar, Walker rodou na frente das arquibancadas, permanecendo na penúltima posição, à frente apenas de Niki Lauda.

Na 18ª volta Emerson rodou na “Sainte-Dévoté”, retornando imediatamente, mas perdendo posições para Gethin e Stewart.

Na volta 20, Stewart passou por Gethin recuperando a quarta colocação, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Beltoise; 2º Ickx (12,7s); 3º Regazzoni (31s); 4º Stewart (54s); 5º Gethin (56s); 6º Emerson (1m11s); 7º Hailwood (1m31s); 8º Amon (1m32s); 9º Cevert (2m); 10º Schenken (1 volta); 11º Pescarolo; 12º Marko; 13º Redman; 14º Hulme; 15º Adamich; 16º Wilsinho; 17º Stommelen; 18º Hill; 19º Peterson; 20º Beuttler; 21º Pace; 22º Ganley; 23º Walker; 24º Lauda.

Na volta 21 Amon subiu para a sétima posição, ultrapassando Hailwood.

Beltoise e Ickx enfrentavam problemas para ultrapassar retardatários, com apenas 10 segundos separando os dois na volta 22.

Na volta 24 Beltoise colocou uma volta em Cevert, mas acabou sendo atrapalhado por Schenken que não o viu e, com isso, Ickx descontou três segundos. Preocupado com a situação, Beltoise tentou passar por Schenken na curva da Estação: freou tarde, mergulhou na parte interna e passou, empurrando Schenken para o lado externo, e acenando para o australiano.

Na volta 28 Gethin errou na chicana e bateu no guard-rail. Conseguiu sair, mas ao retornar à pista o fez pela contramão, sendo desclassificado pela direção da prova.

Com 30 voltas completadas, Beltoise liderava com 11 segundos de vantagem para Ickx, vindo a seguir: 3º Regazzoni (45s); 4º Stewart; 5º Emerson; 6º Amon; 7º Hailwood; 8º Schenken (1 volta); 9º Cevert; 10º Pescarolo; 11º Redman; 12º Marko; 13º Adamich; 14º Hulme; 15º Wilsinho; 16º Stommelen; 17º Hill; 18º Peterson; 19º Ganley; 20º Beuttler; 21º Pace; 22º Walker; 23º Lauda.

Na volta 31 Amon parou novamente nos boxes para trocar a viseira do capacete, além do seu carro estar sofrendo com problemas de suspensão, caindo para a nona posição.

Tim Schenken, que corria em sétimo, foi de encontro ao guard-rail na curva "Mirabeau", na volta 32, abandonando a prova.



*Jacky Ickx (Ferrari 312B2 nº 6) foi o segundo colocado*

Na volta seguinte, Stewart ultrapassou Regazzoni assumindo a terceira colocação, e na volta seguinte Amon superou Cevert, indo para a sétimo.

Com 35 voltas, Beltoise tinha dezoito segundos de vantagem para Ickx, com Stewart que era, então, o mais rápido na pista em terceiro, tentando se aproximar do piloto belga.

Na volta 37, Beltoise colocou uma volta de vantagem para Emerson Fittipaldi, restando apenas os quatro primeiros na mesma volta.

Na volta 39, com a chuva aumentando de intensidade, Amon ultrapassou Hailwood, subindo para a sexta posição, enquanto Cevert parou nos boxes com o sistema de ignição cheio de água, com os mecânicos trocando as velas do motor.

Com 40 voltas completadas, ou seja, metade da corrida, a pista continuava encharcada, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Beltoise; 2º Ickx (20s); 3º Stewart (33s); 4º Regazzoni (1m); 45 Emerson (1 volta); 6º Amon; 7º Hailwood; 8º Pescarolo; 9º Redman; 10º Marko; 11º Adamich; 12º Hulme; 13º Stommelen; 14º Wilsinho; 15º Peterson; 16º Hill; 17º Ganley; 18º Beuttler; 19º Pace; 20º Walker; 21º Lauda; 22º Cevert.

Na volta 42 Beltoise chegou no carro de Peterson, para colocar mais uma volta de vantagem. Na curva do “Gasômetro”, Beltoise colocou seu carro pela parte interna da pista, mas Peterson se manteve à sua frente. Com isso, o bico do carro de Beltoise atingiu a roda traseira do March do sueco. Depois de passar, Beltoise desacelerou o seu carro para observar a reação dos espectadores à sua passagem. Não havendo reação, concluiu que o carro estava inteiro e então voltou a acelerar.

Na volta 44, na busca por Ickx, Stewart rodou na Mirabeau, permitindo que Regazzoni recuperasse a terceira colocação e Hulme também rodou caindo para a décima quinta posição.

Completadas 46 voltas, Beltoise mantinha cerca de 20 segundos de vantagem para Ickx, ao mesmo tempo em que Cevert retornava à pista.



**8 – Emerson Fittipaldi (Lotus 92D Ford) e 16 – Chris Amon (Matra Simca MS120D)**

Ganley que tinha 47 voltas bateu no carro de Hailwood, que tinha 48 e ia à sua frente. O neozelandês terminou sua corrida contra o parapeito, enquanto o britânico se dirigiu aos boxes com o reservatório de óleo furado, sem antes despejar o líquido pela pista, que muito encharcada, passou a ficar ainda mais escorregadia.

Amon que tinha subido para a sexta posição com o abandono de Hailwood foi mais uma vez para os boxes para trocar a viseira do seu capacete! Quando retornou estava em oitavo.

Ao serem completadas 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Beltoise; 2º Ickx; 3º Regazzoni; 4º Stewart; 5º Emerson; 6º Redman; 7º Pescarolo; 8º Amon; 9º Marko; 10º Adamich; 11º Stommelen; 12º Wilsinho; 13º Peterson; 14º Hill; 15º Hulme; 16º Beuttler; 17º Pace; 18º Walker; 19º Lauda; 20º Cevert.

Com o asfalto muito escorregadio por causa da chuva e do óleo derramado pelo carro de Hailwood, Regazzoni derrapou na volta 52 no “Gasômetro”, atingindo o guard-rail, com o piloto saindo do carro sem ferimentos, mas ficando fora da prova.

Com a chuva diminuindo, os pneus Goodyear se apresentavam melhores que os Firestone e, com isso, Stewart passou a ser o mais rápido na volta 53, quando Pescarolo errou no “Gasômetro” sendo superado por Amon e Adamich.



O entusiasmo de Stewart terminou na volta 54 quando escocês rodou novamente na “Mirabeau”, com o piloto entendendo que deveria ser mais cauteloso até o final da corrida, para conservar o terceiro lugar. Com 55 voltas completadas, a vantagem de Beltoise para Ickx era de 18 segundos, com Stewart em terceiro a 50 segundos. Emerson Fittipaldi era o quarto com menos uma volta, e Redman vinha logo depois com duas voltas de desvantagem.

Na volta 58, Pescarolo entrou em aquaplanagem na altura do “Gasômetro”, perdeu a direção e foi de encontro ao guard-rail. O carro, desgovernado, voltou para a pista no momento em que Beltoise se aproximava, com um acidente sendo evitado por centímetros.

Completadas 60 voltas, faltando apenas 20, a ordem era a seguinte: 1º Beltoise; 2º Ickx (16,9s); 3º Stewart (57s); 4º Emerson (1 volta); 5º Redman (2 voltas); 6º Amon (2 voltas); 7º Adamich (2 voltas); 8º Marko (2 voltas); 9º Wilsinho (2 voltas); 10º Stommelen (2 voltas); 11º Peterson; 12º Hill; 13º Beuttler; 14º Pace; 15º Hulme; 16º Walker; 17º Lauda; 18º Cevert.



*Jean-Pierre Beltoise (BRM P160) grande vencedor da prova*

O motor do carro de Stewart começou a falhar na volta 62 e na 64 Ickx foi bastante atrapalhado por retardatários, permitindo que Beltoise ampliasse sua vantagem, subindo para 22 segundos.

Na volta 67, Stewart levou uma volta de Beltoise, enquanto Emerson Fittipaldi se aproximava do escocês. José Carlos Pace, que corria na 15ª posição, entrou nos boxes da Williams para substituir a viseira e verificar a ignição do motor do seu March.

Completadas 70 voltas, faltando 10 para o final, Beltoise tinha 34 segundos de vantagem para Ickx, os dois únicos correndo na mesma volta. Nas demais colocações estavam: 3º Stewart; 4º Emerson; 5º Redman; 6º Amon; 7º Adamich; 8º Marko; 9º Wilsinho; 10º Stommelen; 11º Hill; 12º Peterson; 13º Beuttler; 14º Walker; 15º Hulme; 16º Lauda; 17º Pace; 18º Cevert.

Atrapalhado por retardatários, Beltoise permitiu que Ickx descontasse a diferença de Ickx para ele, para 26 segundos na volta 73 e para 18 na 74, enquanto Stewart, com o motor do seu carro falhando, via a aproximação de Emerson Fittipaldi.

Na volta 76, Emerson ultrapassou Stewart assumindo a terceira colocação, com Beltoise aumentando sua vantagem para 20 segundos sobre Ickx que foi muito atrapalhado por Peterson, quando o belga colocava mais uma volta sobre o sueco.

Na volta 79, Ickx e Peterson chegaram em Stewart na curva do Cassino. Ickx diminuiu a velocidade para ultrapassar Stewart, mas Peterson atingiu violentamente a traseira da Ferrari. Milagrosamente os dois pilotos evitaram o guard-rail e permaneceram na pista.

Finalmente Jean-Pierre Beltoise recebeu a bandeirada de chegada, ficando em segundo Ickx com o carro bastante danificado, com Emerson Fittipaldi em terceiro, Stewart em quarto, Redman em quinto, e Amon em sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/31](#)

### **37 – ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA DA CBA**

No dia 20 de maio foi realizada a Assembleia Geral Ordinária da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, em prédio localizado na Praça Rui Barbosa nº 537, em Curitiba. A realização da referida assembleia em Curitiba, ocorreu em função da realização da segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Velocidade (Fórmula Ford), que ocorreria no dia seguinte.

Estavam presentes à assembleia: Evânio Leme Nunes Galvão (presidente da CBA e representante credenciado da Federação Mineira de Automobilismo); Paulo Emmanuel do Nascimento (presidente da Federação Paranaense de Automobilismo); Luiz Fernando Rocha Lima (presidente da Federação Goiana de Automobilismo); Charles Naccache (presidente da Federação Carioca de Automobilismo); Omar Correia (diretor-financeiro da CBA e representante credenciado da Federação Paulista de Automobilismo); Amadeu Quintino de Macedo Girão (representante credenciado da Federação Fluminense de Automobilismo); José Carlos Steiner (presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo); José Manuel Brasil (representante credenciado da Federação Catarinense de Automobilismo); Aristóteles Santos Moreira (representante credenciado da Federação Baiana de Automobilismo); Francisco João Ferro (diretor da Federação Paulista de Automobilismo e membro do CTD); Rubens Antônio Carpinelli (presidente da Comissão Nacional de Kart); Horácio Rodrigues (auditor da presidência da CBA); Ibraim Gonçalves (diretor da Federação Gaúcha de Automobilismo e membro do CTD); Márcio de Abreu Leitão (presidente da Comissão Nacional de Construtores de Automóveis Desportivos); Ramon Van Buggenhout (secretário geral da CBA); Clea Speranza Van Buggenhout (relações públicas da CBA).

A ata da assembleia previa três itens: 1) Aprovação dos relatórios financeiro, administrativo e desportivo; 2) Reforma do Estatuto; 3) Assuntos gerais.

O item 1 foi aprovado; o 2 foi designada uma comissão composta por Charles Naccache e Ramon Van Buggenhout para elaboração do texto a ser submetido à próxima assembleia geral; e quando ao item 3 foram aprovadas intervenções nas Federações do Estado do Mato Grosso e do Distrito Federal, cuja documentação estava incorreta, ficando estabelecido o prazo de 30 dias para que as duas federações apresentassem documentação de regularização das respectivas situações.

### **38 – MOTIVO DA INTERVENÇÃO NA FEDERAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA DO DISTRITO FEDERAL**

A intervenção na Federação Automobilística do DF – FADF merece um comentário à parte. Naquela época o automobilismo nacional tinha uma pessoa que se considerava seu proprietário: o Sr. Ramon Van Buggenhout. Não se deve perder de vista a sua atuação para a criação da CBA, mas do mesmo modo não se deve perder de vista os malefícios que esse senhor prestou ao automobilismo.

Em 1971, Ramon, juntamente com sua esposa, Sra. Clea Speranza, que era funcionária remunerada da CBA, como o próprio Ramon, tinha se envolvido num grave acidente automobilístico no Estado do Paraná, com os dois permanecendo hospitalizados por longo período.

Com a ausência de Ramon, foi eleito para presidir a FADF o major Fábio Vilela. Apesar de não pertencer ao comando de Ramon, o major Fábio, em princípio, não ameaçava o seu reinado, uma vez que as corridas em circuito de rua, na capital do País, estavam proibidas e, dessa forma, não havendo corridas, não havia ameaça ao poderio de Ramon.

Entretanto, no final do ano, o major Fábio teve uma sacada genial: convenceu o Governador de Brasília, a ceder à FADF, o espaço destinado ao estacionamento do estádio de futebol “Pelezão”, para a improvisação de uma pista de corridas. Até aí tudo bem, pois a FADF não tinha recursos financeiros suficientes para o empreendimento. Ocorre que, sendo oriundo do exército brasileiro, o major conseguiu o apoio do órgão governamental e, com tratores, caminhões e mão-de-obra do Exército, conseguiu fazer o que passou a ser designado como “Autódromo do Pelezão”.

Foi o bastante para fazer ressurgir a prepotência do Sr. Ramon. Este tinha sob seu comando o Automóvel Clube de Brasília, que presidia, além de comandar indiretamente o Motor Clube do Planalto, presidida por seu capacho Jorge de Moraes. Bastou “cantar” o Heládio, que presidia o Brasília Kart Clube, para iniciar um movimento de afastamento do Major Fábio da presidência da FADF.

Como o major, conforme já externamos anteriormente nesse documento, pouco entendia de automobilismo e muito menos da política no automobilismo, começou a dar motivos para as manifestações, tudo iniciado por ocasião da corrida dos dias 22 e 23 de abril, quando não designou um dos clubes filiados à Federação, como organizador das mesmas.

Foi o motivo de que os referidos clubes precisavam. Deve-se esclarecer que naquela época, como atualmente, a designação de um clube como organizador, era uma mera formalidade, uma vez que não detinham estrutura para tal, mas que estava prevista no Regulamento das corridas automobilísticas. Assim, os três clubes enviaram à CBA um pedido de intervenção.

Na reunião do dia 20 de maio, pode-se observar que o presidente da FADF nem foi convidado a participar, o que demonstra as intenções dos participantes, pois deixaram de dar a oportunidade de defesa da entidade. Num jogo de cartas marcadas, portanto, foi tomada a decisão, que naquela época já era bem precária, uma vez que competia somente ao Conselho Nacional de Desportos – CND, a efetivação de intervenção nas Federações.

Esse assunto continuaria, em prejuízo do automobilismo brasileiro, conforme relataremos mais adiante neste documento.

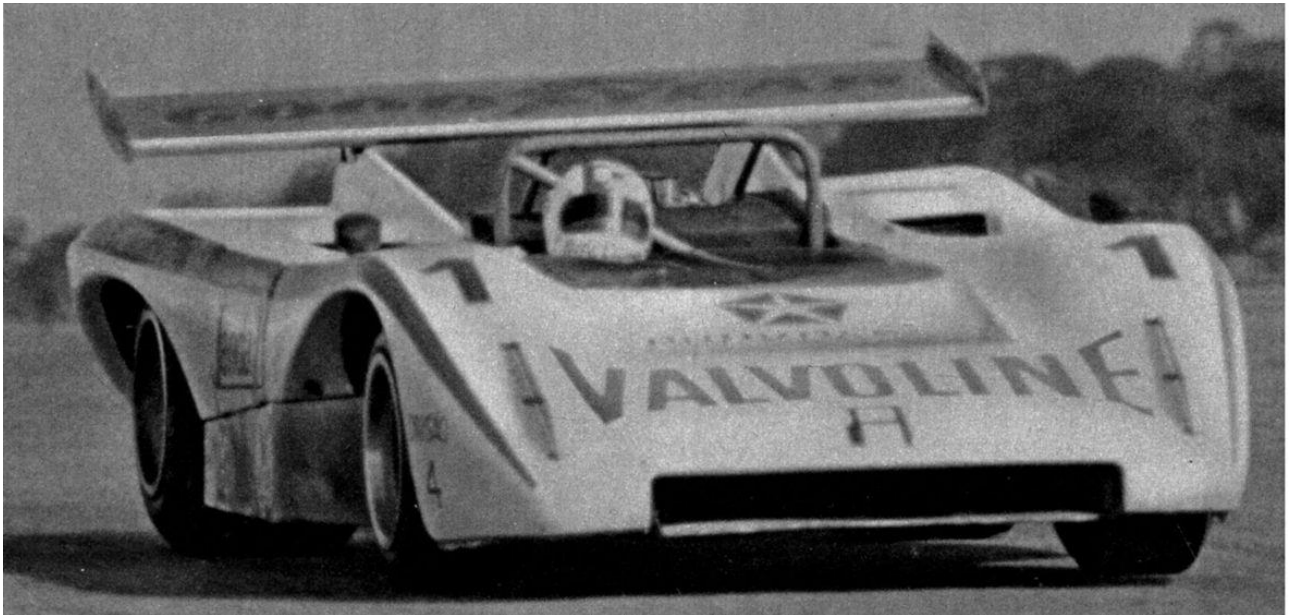
### **39 – II ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE VELOCIDADE - FÓRMULA FORD**

A segunda etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, também conhecido como “Campeonato Brasileiro de Velocidade”, foi realizada no dia 21 de maio, no autódromo de Curitiba, com a participação de 20 carros.

A prova foi dividida em duas baterias de 15 voltas, com resultado final apurado pela soma dos tempos das duas baterias.

A corrida de Fórmula Ford foi precedida de duas outras, sendo uma para carros Turismo Divisão 3 e outra para carros Sport Divisão 4.





*Antônio Carlos Avallone (Avallone Chrysler) vencedor da prova de Sport e Protótipos Nacionais*

A corrida de Turismo foi vencida pelo piloto local Luvercy Guimarães, que pilotando um Chevrolet Opala, bateu José Chemin que conduziu um VW 1600, sendo estes os primeiros colocados:

O favorito para a corrida era Pedro Víctor Delamare, que com seu Opala tinha feito a pole-position com o tempo de 1m39s6, mas problemas mecânicos fizeram com que o piloto paulista não alinhasse para a largada da prova. O terceiro colocado foi Paulo Bossoni (VW 1600), quarto Dado Andrade (VW 1600), e quinto Voltaire Castilho (Opala).

A prova dos carros Sport Divisão 4 foi vencida por Antônio Carlos Avallone, no seu Avallone Chrysler de 5 litros, batendo o Manta VW de Luiz Moura Brito que tinha largado na pole-position com o tempo 1m38s5, deixando Avallone em segundo com 1m39s5, mas durante a corrida, Avallone soube impor a maior potência do seu carro para conquistar a vitória. O terceiro foi Maurício Chulam Neto (Heve P5 VW) e quarto Luiz Alberto do Casal (Puma VW).



*Francisco Lameirão estreou o Heve de Fórmula Ford*

Os problemas com a organização da prova de Fórmula Ford, começaram na tomada de tempos para classificação do grid de largada.

Segundo os organizadores, ficou definido que os carros somente poderiam dar três voltas para registrar o tempo. Alex Dias Ribeiro, primeiro-piloto da equipe Hollywood veio em baixa velocidade e, quando José Moraes Neto passou por ele, aproveitou o vácuo para conseguir o seu tempo, registrando 1m40s9, que lhe conferiria a pole-position.

Esse tipo de recurso vinha sendo utilizado pelos pilotos em toda parte do mundo, inclusive no Brasil, mas os “prestigiosos” representantes da Federação Paranaense decidiram que naquele Estado, essa prática era proibida, retirando o tempo do piloto e decidindo que o mesmo, se quisesse, poderia se submeter a nova bateria de três voltas, desde que não se utilizasse do vácuo. Depois de muitos protestos de Anísio Campos, o chefe da equipe, Alex retornou à pista e, segundo a equipe Hollywood, e de outras equipes, fez o tempo de 1m41s6, que lhe garantia a segunda posição no grid de largada. Porém, para surpresa geral, os “prestigiosos” paranaenses decidiram que o tempo seria de 1m43s0, que lhe dava apenas a sexta posição. Anísio protestou novamente, sem sucesso, alegando inclusive, que o tempo não poderia ser real, mesmo porque o segundo piloto da equipe, José Lotfi tinha ficado com o tempo de 1m42s9, com um carro muito inferior em preparação ao de Alex. Mas como sempre atuam os comissários desportivos, principalmente no Brasil e, sobretudo no Paraná, como ocorre até os dias atuais, resolveram adotar a decisão que mais lhes interessava e Alex acabou ficando com o sexto tempo.

Com isso, a pole-position ficou com Cláudio Mueller, com o tempo de 1m41s0, ficando em segundo Clóvis de Moraes com 1m41s8, em terceiro Francisco Lameirão, com 1m42s2; em quarto José Moraes Neto, com 1m42s5; em quinto José Lotfi, com 1m43s9; em sexto Alex Dias Ribeiro, com 1m43s0, e os demais.

Quando foi iniciada a corrida, Clóvis de Moraes arrancou na frente seguido por Cláudio Mueller e Francisco Lameirão. Ainda na primeira volta Mueller passou por Clóvis, enquanto Lameirão perdia a posição para José Luiz de Marchi. Na segunda volta De Marchi chegou a passar por Clóvis, que recuperou a posição logo em seguida. Um pouco atrás, Alex Dias Ribeiro, que tinha largado mal, vinha recuperando posições e na terceira volta encostou no carro de Angi Munhoz que corria em quinto para passá-lo em seguida. Lameirão que corria em quarto, não tinha o desempenho desejado no seu novo Heve e foi a próxima presa de Alex.

Enquanto isso, Cláudio Mueller e Clóvis de Moraes tinham se afastado de José Luiz de Marchi e, na nona volta, Clóvis reassumiu a liderança, se aproveitando de um vacilo de Mueller quando chegou nos retardatários. Porém, Mueller não desistiu e na entrada do miolo passou novamente Clóvis. De Marchi rodou na pista e foi superado por Alex.



*Angi Munhoz correu com o Bino modificado por Anísio Campos*

Na briga pela liderança, Clóvis mostrou tranquilidade que faltou a Mueller. Enquanto Mueller atravessava na pista, tentando se afastar de Clóvis, este o seguia apenas esperando o momento propício para ultrapassá-lo



e, na penúltima volta, no final da reta de chegada, assumiu a liderança, para receber a bandeirada de chegada com apenas cinco décimos em relação ao Mueller, que terminou em segundo. O terceiro foi Alex Dias Ribeiro, o quarto Francisco Lameirão, e o quinto Angi Munhoz.

Com os carros alinhados de acordo com a ordem de chegada da primeira bateria, quando faltavam três minutos para a largada, o dirigente paranaense, encarregado de baixar a bandeira, subiu num tambor de óleo colocado ao lado da pista e determinou que os carros ligassem os motores. Dois minutos depois, o mecânico do carro nº 88, de Antônio Dias Ramos, pediu ao dirigente que suspendesse a largada, porque o carro não pegava.

O dirigente, então, levantou a bandeira vermelha, mas os carros estavam sendo acelerados e com muitos reclamando da decisão, não coube mais o que fazer e de repente levantou a bandeira quadriculada e autorizou a largada. Sua indecisão fez com que alguns pilotos parassem de acelerar, enquanto outros continuavam. José Moraes Neto, que tinha mantido a aceleração, quando a bandeira foi baixada, arrancou quase batendo no carro que estava à sua frente. Para evitar um acidente maior, o piloto jogou o carro para a esquerda e bateu no barranco, conseguindo dominá-lo e voltar à corrida, mas a largada valeu mesmo assim, com Clóvis de Moraes pulando na frente e logo foi abrindo vantagem para Cláudio Mueller, que lutava com Alex Dias Ribeiro pelo segundo lugar.

Ainda na primeira volta, Alex conseguiu passar por Mueller, posição que manteve até a quinta volta, quando o piloto gaúcho recuperou a posição, para perdê-la em seguida. Não tendo condições de alcançar Clóvis de Moraes, Cláudio Mueller resolveu ficar apenas seguindo Alex, pois com a vantagem que tinha obtido na primeira bateria, conseguiria o segundo lugar na prova pela soma dos tempos.

Com os primeiros lugares definidos, o que se viu foi Lameirão parando enquanto José Luiz de Marchi que tinha terminado a primeira bateria na 13ª posição foi recuperando terreno até atingir a quarta colocação.

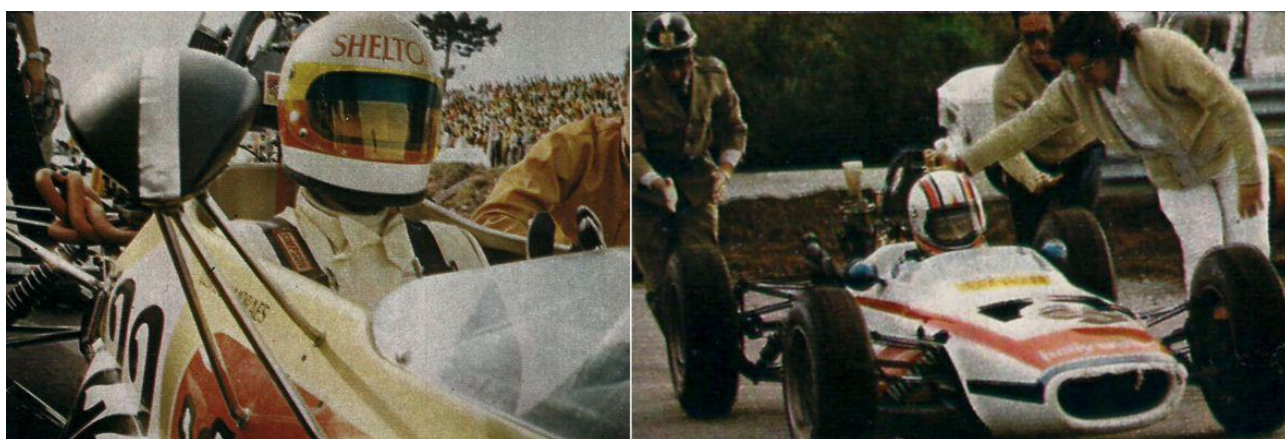
Outro piloto que não pôde fazer muita coisa foi Pedro Victor Delamare, pois o seu motor não estava rendendo o esperado. Ele que tinha terminado a primeira bateria em 11º terminou a segunda em oitavo nas duas disputando posição com Antônio Dias Ramos.

A segunda bateria foi vencida por Clóvis de Moraes, ficando em segundo Alex Dias Ribeiro, em terceiro Cláudio Mueller, em quarto José Luiz de Marchi e em quinto Alfredo Oliveira.

O resultado da prova, pela soma de tempos das duas baterias, teve Clóvis de Moraes em primeiro, Cláudio Mueller em segundo, Alex Dias Ribeiro em terceiro, Angi Munhoz em quarto, José Lotfi em quinto e José Luiz de Marchi em sexto.

A boa surpresa da prova foi a atuação de Angi Munhoz, que estreando na categoria, obteve a quarta colocação na soma dos tempos.

[Ver RESULTADOS 1972/32](#)



*Clóvis de Moraes (22) foi o vencedor da prova, e Alex Dias Ribeiro (9) o segundo.*



#### **40 – FINAL DO FESTIVAL DE ESTREANTES E NOVATOS - INTERLAGOS**

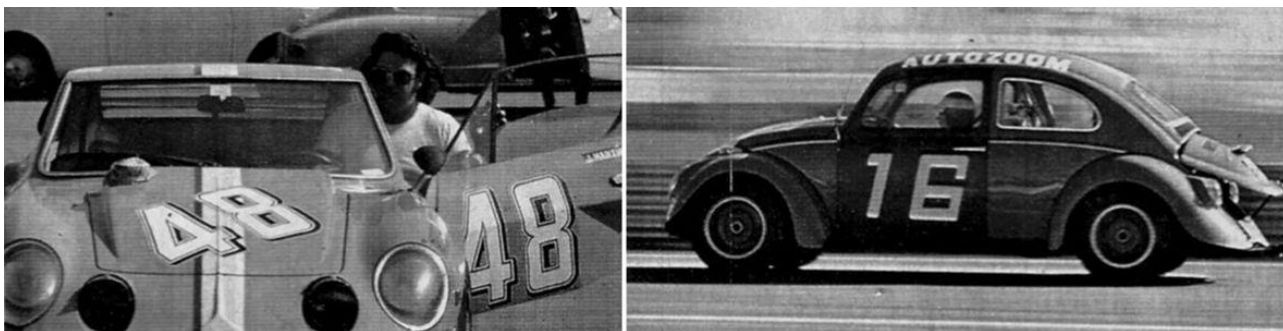
O encerramento do torneio ocorreu no dia 27 de maio, em Interlagos, com a realização de quatro provas: Estreantes Divisão 1 até 1.300 cc; Estreantes Divisão 1 até 1.500 cc; Novatos Divisão 3 até 1.300 cc; e Novatos Divisão 3 e GT.

O vencedor da prova de Estreantes até 1.300 cc, foi vencida por Anuar Riscalah (Ford Corcel), ficando em segundo Antônio Carlos Succar (Ford Corcel), em terceiro Antônio Carlos Prado (Ford Corcel), em quarto José Giupponi (Ford Corcel), e em quinto Roberto Fanucchi (VW 1300).

A prova de Estreantes até 1.500 cc teve como vencedor Luís Aladino Osório, com Júlio Caio Marques em segundo, José Luiz Nogueira em terceiro, Paulo Corsini em quarto, e Lage Mourão Guzzi em quinto, todos pilotando VW 1600.

Entre os novatos até 1.600 cc, o vencedor foi Luiz Teleco Veiga, com Armando Andreoni Filho em segundo, Idimir Fernandes em terceiro, Luiz Rattes em quarto, e Rogério Silva Rego em quinto, todos com VW 1500.

A prova final, de Novatos com carros Turismo sem limite de cilindrada e GT, foi vencida por José Martins Júnior (Puma VW), com Osvaldo Carajeleacow (Karmann Ghia VW) em segundo, Marcelo Malzone (Puma VW) em terceiro, Ricardo Mansur (Karmann Ghia VW) em quarto, e Adalberto Leme (Opala) em quinto.



*48 – José Martins Jr. (Puma VW) e 16 – Luiz Teleco Veiga (VW 1600)*

#### **41 – RESULTADO DO TORNEIO FESTIVAL DE ESTREANTES E NOVATOS**

Estreantes – Divisão 1 – VW 1300: 1º Cláudio Carvalho Silveira – 19 pontos; 2º Eduardo Caneva Filho – 18 pontos; 3º Jean Dufaux – 14 pontos/ 4º Humberto César Luciano – 10 pontos; e 5º Roberto Fanucchi – 8 pontos.

Estreantes – Divisão 1 – Ford Corcel 1300: 1º Antônio Carlos Prado – 28 pontos; 2º Aloysio Andrade – 16 pontos; 3º José Giffone França – 13 pontos; 4º Anuar Riscalah Abib – 12 pontos; 5º Antônio Comollatti – 11 pontos.

Estreantes – Divisão 1 – VW 1500: 1º Júlio Caio Azevedo Marques e Luís Aladino Osório – 26 pontos; 3º Paulo Corsini – 11 pontos; 4º Antenor Canha Júnior e Alexandre de Barros – 10 pontos.

Novatos – Divisão 3 – VW 1600: 1º Luiz Antônio “Teleco” Veiga – 28 pontos; 2º Luiz Lara Campos e Luiz Barroso Rattes – 20 pontos; 4º Kenity Yoshimoto – 15 pontos; 5º Gilberto “Giba” Magalhães – 14 pontos

Novatos – Divisão 3 - Karmann Ghia VW: 1º Ricardo Mansur – 28 pontos; 2º Osvaldo Carajeleacow – 23 pontos; 3º Paulo Sapienza – 17 pontos; 4º Luiz Fernando Neves e Roberto Nadim – 8 pontos.

Novatos – Divisão 3 – Puma VW: José Martins Júnior – 40 pontos; 2º Marcelo Malzone – 20 pontos; 3º Sérgio Franco Silva – 14 pontos; 4º Hélio Prandini – 6 pontos; 5º Antônio Carlos Sampaio e Adalberto Mariotti – 4 pontos.

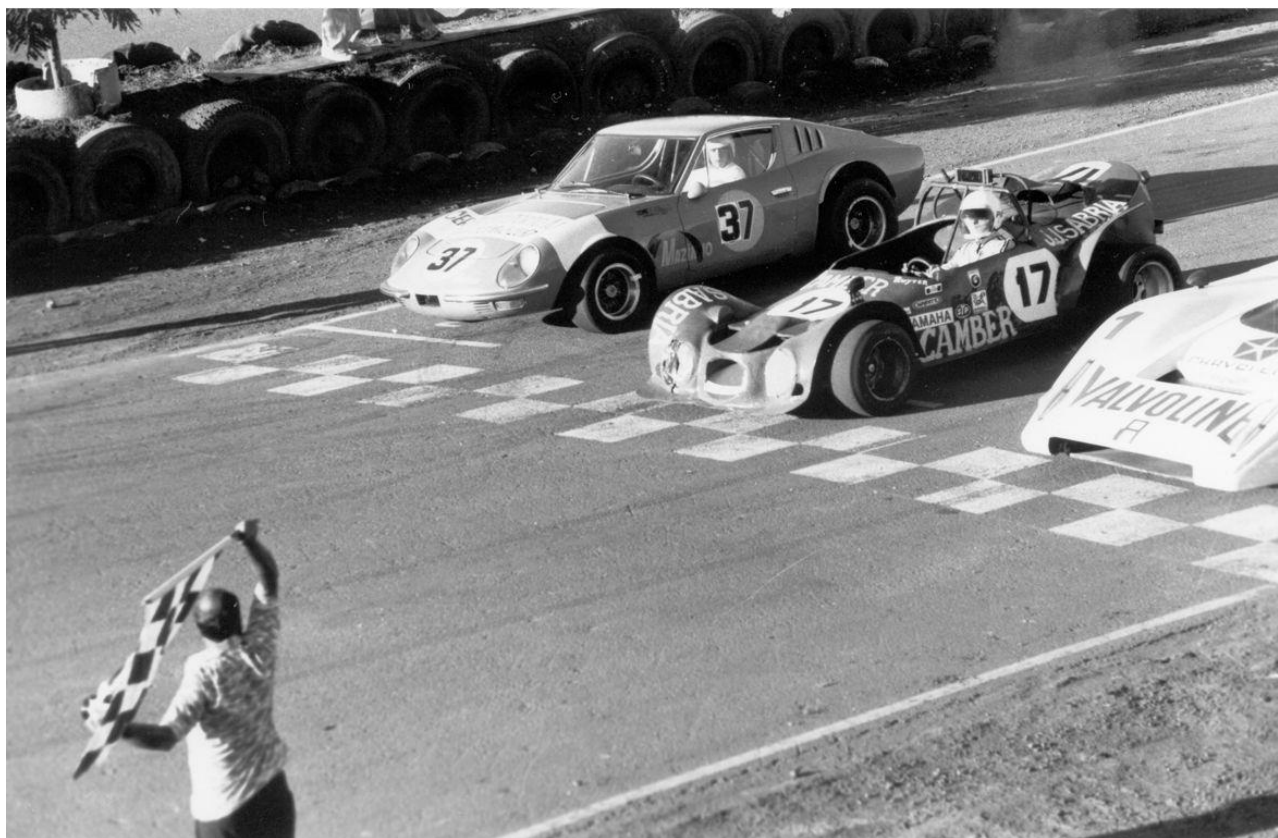
Novatos – Divisão 3 – Chevrolet Opala e Dodge Dart: 1º Ermano Silva (Opala) – 24 pontos; 2º Tadashi Assakawa (Opala) – 20 pontos; 3º Paulo Duarte Prata (Opala) – 16 pontos; 4º Adalberto Ferreira (Opala) – 12 pontos; e 5º Jacy da Silva Rovito (Dart) – 9 pontos.

### **42 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILENSE DE AUTOMOBILISMO**

A terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo foi disputado no dia 28 de maio, no Circuito do Estádio do Peleirão. Novamente a prova foi disputada em duas baterias com duração de 45 minutos cada uma, com contagem de pontos para o campeonato apenas dos pilotos locais, individualmente em cada bateria.

O grande favorito para a prova foi o Avallone Chrysler de Antônio Carlos Avallone. Outra inscrição que chamou a atenção foi do antigo protótipo Camber, que tinha sido modificado por Nelson Piquet, inclusive com a redução da distância entre eixos. O principal concorrente de Brasília, o Royale Chevrolet de Luiz Estevão e Luiz Barata não participou da prova, um desfalque muito importante.

A primeira fila do grid de largada foi formado por Avallone na pole-position, tendo ao seu lado Nelson Piquet e Durval Manzi que correu num Puma VW.



*A largada da prova vendo-se: 37 – Durval Manzi (Puma VW), Nelson Piquet (Camber VW) e 1 – Antônio Carlos Avallone (Avallone Chrysler)*

As duas baterias foram amplamente lideradas pelo Avallone Chrysler, sempre com o Camber em segundo lugar. O terceiro nas duas baterias foi o Lorena do goiano Ademar Pereira, na primeira bateria seguido pelo Protótipo Corcel de Waldir Lomazzi e pelo Interlagos VW de José Carlos Catanhede, e na segunda pelo Interlagos com motor VW de Luiz André Reis, e por Bernardo Baessa no Protótipo Corcel.



*43 – Carlos Alberto Braz/Arui Pinheiro (VW Sedan TC), 17 – Nelson Piquet/Ruyter Pacheco (Camber VW), 29 – Toninho Martins/Paulo Guaraciaba (VW Sedan TC), e 13 – Aray Pinheiro (VW Sedan TC)*

Pela soma das duas baterias, Antônio Carlos Avallone (Avallone Chrysler) ficou em primeiro lugar, com Nelson Piquet/Ruyter Pacheco (Protótipo Camber VW) em segundo, Ademar Pereira (Puma VW) em terceiro, Luiz André Reis/José Carlos Catanhede (Interlagos VW) em quarto, Waldir Lomazzi/Bernardo Baessa (Protótipo Corcel) em quinto, Paulo Guaraciaba/Toninho Martins (VW 1700) em sexto, João Luiz da Fonseca/Fernando Ramos (VW 1600) em sétimo, Carlos César Nascimento (VW 1700) em oitavo e Haroldo Meira/Luiz Gladstone (Elgar 104 GT VW) em nono.



*19 – José Carlos Catanhede/Luiz André Reis (Interlagos VW)*