

1972 (Parte 2)

43 – FORD SPEED DAY – BRANDS HATCH

No dia 28 de maio, véspera da Corrida de F-1 em Oulton Park, foi disputa no autódromo de Brands Hatch, uma corrida para carros Ford Capri 3000, com a participação dos pilotos com seus respectivos chefes de equipe. Emerson Fittipaldi participou da prova ao lado de Colin Chapman. A primeira bateria, destinada aos pilotos, foi vencida por David Mathews, piloto que corre no campeonato inglês com um Ford Capri 3.000, que, se aproveitando de sua experiência no carro, não deu chances aos seus adversários.

A segunda bateria, disputada pelos chefes de equipe, teve a liderança de Frank Williams até a última volta, quando recebeu uma batida na traseira feita por Frank Gardner que, com isso, venceu a bateria com Williams em segundo. Colin Chapman foi o sexto e a dupla Fittipaldi/Chapman a 11ª na classificação geral.



Emerson Fittipaldi

44 – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2 – LONDON TROPHY – CRYSTAL PALACE

A quinta etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 29 de maio na pista inglesa de Crystal Palace, uma pista curta, com apenas 2,237 km, mas muito rápida e que fazia sua despedida de corridas importantes. A decisão de acabar com a pista teve origem no perigo que representava.



46 – Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford)

Entre os pilotos brasileiros, havia apenas a presença de Wilson Fittipaldi Jr., uma vez que Emerson Fittipaldi estava correndo na prova extra de Fórmula 1 disputada em Oulton Park no mesmo dia e que os carros Pygmée de José Carlos Pace e Lian Duarte não chegaram a tempo para a prova. Mesmo participando da prova, Wilsinho teve diversos problemas, uma vez que havia destruído seu carro na semana anterior, quando treinava em Nürburgring. Com o acidente, o novo carro somente ficou pronto na véspera da prova.

O London Trophy, nome oficial da prova, foi disputado em duas baterias de classificação, com 45 voltas cada uma e uma prova final disputada em 50 voltas.

Wilsinho participou da 1ª bateria, tendo registrado apenas o 15º tempo na classificação. Pouco depois da largada, Graham Hill e Gerry Birrell se chocaram ficando fora da corrida. Carlos Ruesch também saiu da pista e abandonou. O primeiro a liderar foi Beltoise, seguido de perto por John Surtees que, no entanto, saiu da pista no mesmo local em que Ruesch tinha se acidentado, também ficando fora da disputa. Com o abandono de Surtees, Niki Lauda assumiu a segunda colocação, mas logo em seguida também saiu da pista e abandonou. Carlos Reutemann vinha se recuperando depois de sair no final do pelotão, se aproximou de Beltoise e assumiu a ponta e pouco depois, também Patrick Depailler passou por Beltoise, mas teve que abandonar depois de se acidentar na curva "North Tower". Beltoise parou nos boxes para trocar um pneu e, com tudo isso, Wilson Fittipaldi Jr. chegou a ocupar a sexta colocação, mas acabou abandonando com o cabo do acelerador quebrado, com isso ficando fora da prova final. Reutemann cruzou a bandeirada de chegada à frente de Elford, Scott, Watson, Wilkins e Beltoise, que se classificaram para a final, além de Surtees e Depailler, que se classificaram pelos tempos de volta.

Na segunda bateria, François Cevert largou na frente, mas parou na sexta volta com problemas de motor. A bateria se resumiu a uma luta entre Mike Hailwood e Jody Scheckter, com vantagem para o inglês, classificando-se a seguir Adamich, Wolleck, Purley, Moser, Jaussaud e Mass, sendo os dois últimos pelo tempos de volta. Nessa bateria ocorreram muitas batidas e abandonos, sendo a mais grave com o novato Dick Baker, que por pouco não teve consequências trágicas.



60 - Jody Scheckter (McLaren M21 Ford) vencedor da prova

Para a bateria final, Cevert e Beuttler, que eram os primeiros reservas, alinharam nos lugares de Moser e Adamich que tiveram problemas e não puderam largar.

Iniciada a corrida, Beuttler e Beltoise se chocaram na curva “North Tower”, em acidente semelhante ao ocorrido entre Hill e Birrell na primeira bateria.

Mais uma vez, a disputa pela liderança ficou entre Hailwood e Scheckter, com o sul-africano à frente nas 13 primeiras voltas, quando foi superado pelo inglês e, na ânsia de acompanhar Hailwood, Scheckter acabou rodando na “North Tower”, conseguindo em seguida controlar o carro mantendo a segunda colocação à frente de Reutemann. Com trinta voltas, Scheckter conseguiu novamente se aproximar de Hailwood e começou a forçar a barra para efetuar a ultrapassagem. Na “North Tower”, colocou o carro por dentro e assumiu a liderança. Destaque para Beltoise que se acidentou na primeira volta e Cevert que largou em último, mas conseguiram a quinta e sexta posições, respectivamente.

Jody Scheckter foi primeiro, Mike Hailwood o segundo, Carlos Reutemann o terceiro, Vic Elford o quarto, François Cevert o quinto, e Jean-Pierre Beltoise o sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/33](#)

45 – XIX INTERNATIONAL GOLD CUP – FÓRMULA 1 E 5000 EM OULTON PARK

Numa corrida em que foram incluídos carros da Fórmula 1 e da Fórmula 5000, foi disputado no dia 29 de maio a 19ª edição do International Gold Cup, no circuito de Oulton Park, na Inglaterra.



44 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford)

Devido à proximidade do GP da Bélgica, Chapman resolveu levar o carro que Emerson tinha usado no início da temporada, deixando o novo para Nivelles. Compareceram à prova, além de Emerson, apenas mais seis pilotos da Fórmula 1, sendo o grid completado por 12 carros da Fórmula 5.000.

Realizadas as provas de classificação, o grid de largada ficou assim formado:

41 Peter Gethin BRM P160B - 1m24s6
--

46 Denny Hulme McLaren M19A Ford - 1m24s8

44 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m25s2

45 Dave Walker Lotus 72D - 1m25s8	12 Alan Rollinson Lola T300 Chevrolet - 1m26s6	
43 Vern Schuppan BRM P153 - 1m26s6	42 Reine Wisell BRM P180 - 1m27s8	1 Brian Redman Chevron B24 Chevrolet - 1m28s0
48 Ronnie Peterson March 721X Ford - 1m28s6	8 Ray Allen McLaren M18B Chevrolet - 1m29s2	
47 Tim Schenken Surtees TS9B Ford - 1m29s8	33 Teddy Pilette McLaren M22 Chevrolet - 1m30s8	21 David Prophet McLaren M18 Chevrolet - 1m33s2
6 Ian Ashley Lola T190 Chevrolet - 1m34s0	9 Gijs Van Lennep Surtees TS11 Chevrolet - 1m35s6	
4 Guy Edwards McLaren M10B Chevrolet - 1m37s0	25 Keith Holland McLaren M10B Chevrolet - 1m38s8	10 Ray Calcutt McLaren M19 Chevrolet - 1m45s6

Denny Hulme assumiu a liderança quando a corrida foi iniciada, mantendo-a até o final, sendo muito pressionado apenas nas oito primeiras voltas por Peter Gethin, que acabou abandonando com problema num rolamento de roda.



46 – Denny Hulme (McLaren M19A Ford) vencedor da prova

Emerson Fittipaldi, que correu com pneus intermediários devido à ameaça de chuva, que acabou não acontecendo, acabou prejudicado por essa decisão e teve de se contentar em terminar a corrida na segunda colocação. Ronnie Peterson e Reine Wisell se envolveram em um acidente logo na primeira volta e abandonaram, sendo que Wisell teve um dedo quebrado. Brian Redman, que já tinha feito uma ótima corrida

no GP de Mônaco de Fórmula 1, repetiu a dose nessa corrida e, mesmo correndo com um carro da Fórmula 5000 só não terminou na terceira colocação por ter efetuado uma rápida parada nos boxes, perdendo a posição para Schenken, mas terminando em quarto geral e primeiro entre os carros da Fórmula 5000. O quinto colocado foi Vern Schuppan, que fazia sua estreia num carro de Fórmula 1, com um antigo BRM P153.
[Ver RESULTADOS 1972/34](#)

46 – XXX GP DA BÉLGICA – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F1 - NIVELLES

A 5ª Etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 4 de junho, no moderno autódromo de Nivelles, nas proximidades de Bruxelas, a 30ª edição do GP da Bélgica.

Essa prova teve um grande ausente que foi Jackie Stewart, que sofrendo de uma úlcera, foi proibido por seu médico de participar. Outra ausência por motivos de saúde, foi Reine Wisell que tinha fraturado um dedo no acidente sofrido uma semana antes em Oulton Park.



Largada da prova, com destaque para: 9 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford), 29 – Jacky Ickx (Ferrari 312B2), e 5 – Chris Amon (Matra Silca MS120C)

Os treinos oficiais, que correspondiam também à prova de classificação, começaram na sexta-feira e Emerson Fittipaldi ficou com o melhor tempo, com a marca de 1m11s6. Nessa sessão, José Carlos Pace conseguiu o oitavo tempo, com 1m13s1. Na segunda sessão, Emerson foi mais uma vez o mais rápido assinalando o tempo de 1m12s4 e na terceira 1m11s43, que seria a pole-position. Nas duas primeiras sessões, parecia que a primeira fila seria dividida entre a Lotus de Fittipaldi e as duas Ferrari, que fizeram os tempo de 1m12s0 na primeira sessão de sábado, com Ickx, que baixou em seguida para 1m11s9. Regazzoni registrou 1m11s58, enquanto Denny Hulme registrou o tempo de 1m11s80, jogando Ickx para a segunda fila.

Peter Gethin, na sexta-feira rodou e bateu seu BRM no guard-rail. A batida foi de leve e o carro foi aprontado para as sessões de sábado. O Tecno se apresentou pela primeira vez, mas não teve um bom tempo ficando apenas na 24ª posição. Por sua vez, Vern Schuppan acabou ficando de fora com o 26º tempo, pois somente poderiam largar 25 carros. O grid de largada ficou assim formado:

32 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m11s43
--

30 Clay Regazzoni Ferrari 312B - 1m11s58
--

9 Denny Hulme McLaren M19C Ford - 1m11s80

29 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m11s84	8 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 1m11s93	
23 Jean-Pierre Beltoise BRM P160B - 1m12s12	10 Peter Revson McLaren M19A Ford - 1m12s19	34 Mike Hailwood Surtees TS9B Ford - 1m12s35
19 Carlos Reutemann Brabham BT37 Ford - 1m12s50	36 Andrea de Adamich Surtees TS9B Ford - 1m12s54	
16 José Carlos Pace March 711 Ford - 1m12s64	33 Dave Walker Lotus 72D Ford - 1m12s76	5 Chris Amon Matra Simca MS120C - 1m12s80
11 Ronnie Peterson March 721X Ford - 1m13s00	25 Howden Ganley BRM P160B - 1m13s01	
17 Graham Hill Brabham BT37 Ford - 1m13s10	24 Peter Gethin BRM P160B - 1m13s15	18 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT34 Ford - 1m13s20
15 Henri Pescarolo March 721 Ford - 1m13s40	6 Rolf Stommelen March 721 Eifelland Ford - 1m13s43	
35 Tim Schenken Surtees TS9B Ford - 1m13s60	14 Mike Beuttler March 721G Ford - 1m13s70	27 Helmut Marko BRM P153B - 1m14s10
22 Nanni Galli Tecno PA123 Ford - 1m14s60	12 Niki Lauda March 721X Ford - 1m16s50	



20 - Clay Regazzoni (Ferrari 312B2) liderando o 32 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford)

Baixada a bandeira de largada, Emerson vacilou e foi imediatamente ultrapassado por Regazzoni e Hulme, mas antes de ser completada a primeira volta, Hulme sofreu uma vibração na frente do carro e foi ultrapassado por Emerson, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Regazzoni; 2º Emerson; 3º Ickx; 4º Hulme; 5º Cevert; 6º Hailwood; 7º Amon; 8º Beltoise; 9º Ganley; 10º Pace; 11º Pescarolo;

12º Wilsinho; 13º Peterson; 14º Walker; 15º Marko; 16º Hill; 17º Schenken; 18º Gethin; 19º Galli; 20º Stommelen; 21º Beuttler; 22º Lauda; 23º Adamich; 24º Reutemann; 25º Revson. Adamich, Reutemann e Revson entraram nos boxes com problemas nos seus carros.

Na segunda volta Ickx atacou Emerson por dentro na primeira curva, sem conseguir ultrapassar o brasileiro, com Revson saindo dos boxes depois de trocar um pneu, e em seguida saiu Adamich e na volta seguinte foi a vez de Reutemann também voltar à corrida.

Na sexta volta, depois de andar roda a roda, Pace conseguiu passar por Ganley assumindo a nona posição.

Na nona volta Emerson atacou e passou por Regazzoni e Pace se impôs a Beltoise, assumindo a oitava colocação.

Com 10 voltas completadas, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Regazzoni (0,5s); 3º Ickx; 4º Hulme; 5º Cevert; 6º Hailwood; 7º Amon; 8º Pace; 9º Beltoise; 10º Ganley; 11º Wilsinho; 12º Peterson; 13º Walker; 14º Pescarolo; 15º Hill; 16º Schenken; 17º Gethin; 18º Stommelen; 19º Marko; 20º Galli; 21º Beuttler; 22º Lauda; 23º Adamich; 24º Revson; 25º Reutemann.

Na 11ª volta Cevert passou por Hulme e Amon por Hailwood, com a Matra parecendo competitiva em condições de corrida.

Na 12ª volta Emerson tinha dois segundos de vantagem para Regazzoni, enquanto Schenken abandonava com superaquecimento do motor. Por sua vez, Gethin retornou aos boxes com problemas de ignição, retornando depois de efetuados os reparos necessários.

Na volta 14, ao tentar passar por Pace, Beltoise derrapou na grande curva do circuito saindo pelo gramado e caindo para a 15ª posição.



16 – José Carlos Pace (March 711 Ford) foi o quinto colocado, e 18 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT34 Ford) abandonou por quebra do câmbio

Na volta seguinte, Amon assumiu a quinta colocação depois de passar Hulme e na volta seguinte, Beltoise entrou nos boxes da BRM, pois um torrão de terra tinha obstruído a entrada de ar fazendo com que seu motor superaquecesse o obrigando a abandonar a corrida.

Completadas 20 voltas, Emerson liderava com 7 segundos de vantagem para Regazzoni, com os demais correndo nas seguintes posições: 3º Ickx (8s); 4º Cevert (9s); 5º Amon (10s); 6º Hulme (13s); 7º Hailwood (20s); 8º Pace (25s); 9º Ganley; 10º Wilsinho; 11º Pescarolo; 12º Walker; 13º Hill; 14º Peterson; 15º Stommelen; 16º Marko; 17º Lauda; 18º Galli; 19º Beuttler; 20º Adamich; 21º Revson; 22º Reutemann; 23º Gethin.

Na 26ª volta Ickx foi para os boxes em baixa velocidade. Os mecânicos tiraram o capô do carro e descobriram que articulação que conectava o acelerador ao distribuidor da injeção de combustível, estava solta, retornando depois de uma volta na vigésima segunda posição.

Na volta 27 foi a vez de Pescarolo recorrer aos boxes com um furo de pneu e com o acelerador bloqueado, retornando depois de ficar muito tempo parado.

Correndo muito atrasado, Peter Gethin abandonou depois de completar 28 voltas com a bomba de combustível pifada.

Na volta 29 Wilson Fittipaldi Jr. abandonou com o câmbio quebrado.

Completadas 30 voltas, a ordem dos remanescentes na corrida era a seguinte: 1º Emerson; 2º Regazzoni; 3º Cevert; 4º Amon; 5º Hulme; 6º Hailwood; 7º Pace; 8º Ganley; 9º Hill; 10º Peterson; 11º Walker; 12º Stommelen; 13º Marko; 14º Beuttler; 15º Lauda; 16º Galli; 17º Revson; 18º Adamich; 19º Reutemann; 20º Ickx; 21º Pescarolo.

Na volta 30 Cevert atacou Regazzoni na reta principal conquistando o segundo posto e, a partir de então Regazzoni passou a ser ameaçado por Amon.

Na volta 32 Walker entrou nos boxes reclamando do comportamento do seu carro, retornando à prova depois de trocar os pneus dianteiros, ocupando a 15ª posição. Na mesma volta abandonou Beuttler com problemas na transmissão do seu March.

Na volta 37, Walker retornou aos boxes para trocar novamente os pneus dianteiros. O volante australiano estava duas voltas atrasado em relação ao seu companheiro de equipe que liderava a corrida.

Completadas 40 voltas, Emerson levava 12 segundos de vantagem para Cevert. Regazzoni era o terceiro a 15 segundos, vindo a seguir: 4º Amon (18s); 5º Hulme (23s); 6º Hailwood (40s); 7º Pace; 8º Ganley; 9º Hill; 10º Peterson; 11º Stommelen; 12º Marko; 13º Lauda; 14º Galli; 15º Revson; 16º Adamich; 17º Walker; 18º Reutemann; 19º Ickx; 20º Pescarolo.



9 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford) terceiro colocado, e 8 – François Cevert (Tyrrell 002 Ford) segundo

Na volta 42 Pescarolo parou novamente nos boxes, perdendo muito tempo com a parada.

Os problemas com a injeção de combustível retornaram na Ferrari de Ickx que teve que abandonar depois de completar 47 voltas.

Na volta 50, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Cevert (12s); 3º Regazzoni (18s); 4º Amon (19s); 5º Hulme (25s); 6º Hailwood (40s); 7º Pace (1m); 8º Ganley; 9º Hill; 10º Peterson; 11º Stommelen; 12º Marko; 13º Lauda; 14º Revson; 15º Galli; 16º Adamich; 17º Walker; 18º Reutemann; 19º Pescarolo.

Na volta 54 Revson superou Lauda, cujo motor estava falhando, subindo para a 14ª posição,

Na volta 55 Adamich retornou aos boxes com o motor falhando e abandonou.

Na volta 58, Regazzoni tentou colocar mais uma volta no Tecno de Nanni Galli, mas o italiano derrapou e rodou, com os carros se chocando. Regazzoni abandonou com a suspensão quebrada, e Galli conseguiu chegar aos boxes onde abandonou a prova.

Completadas 60 voltas, Emerson Fittipaldi levava 16 segundos de vantagem para Cevert, com Amon em terceiro, com o abandono de Regazzoni, a 21 segundos do líder. Os demais carros correm na seguinte ordem: 4º Hulme; 5º Hailwood; 6º Pace; 7º Ganley; 8º Hill; 9º Peterson; 10º Stommelen; 11º Marko; 12º Revson; 13º Lauda; 14º Walker; 15º Reutemann; 16º muito atrasado, Pescarolo.

Nessa altura da prova, Stommelen e Peterson lutavam muito pelo nono lugar e na volta 65 Hill superou Ganley, passado à sétima colocação.

Na volta 66, Amon fez a melhor volta da prova, com o tempo de 1m12s12, se aproximando de Cevert.

Ao atingirem 70 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Cevert (17s); 3º Amon (20s); 4º Hulme (50s); 5º Hailwood (1m); 6º Pace; 7º Hill; 8º Ganley; 9º Peterson; 10º Stommelen; 11º Revson; 12º Marko; 13º Lauda; 14º Walker; 15º Reutemann.

Na volta 73 Graham Hill entrou nos boxes e abandonou com a suspensão quebrada.

Faltando dez voltas para o final, Fittipaldi tinha 20 segundos de vantagem para Cevert, enquanto Amon estava preocupado com o consumo de combustível.

Peter Revson que era um dos mais rápidos no final da corrida, passou por Stommelen na volta 73 e por Peterson na 76 e, se aproveitando do abandono de Hill, assumiu a nona colocação.

Amon, com pane seca, entrou nos boxes para reabastecer, na volta 78 perdendo um minuto na manobra e caindo para a sexta posição, uma volta atrás de Fittipaldi.

Depois de completar 79 voltas, Dave Walker abandonou com a queda da pressão de óleo.

Completadas 80 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Cevert (23s); 3º Hulme (1m); 4º Hailwood; 5º Pace (- 1 volta); 6º Amon; 7º Revson; 8º Ganley; 9º Stommelen; 10º Peterson; 11º Marko; 12º Lauda; 13º Reutemann.

Enquanto Stommelen foi perdendo posições com problemas de injeção, a prova chegou ao final com Emerson Fittipaldi 26,6 segundos à frente de Cevert. Hulme foi o terceiro, Hailwood o quarto e José Carlos Pace o quinto, conquistando seus primeiros pontos no campeonato mundial.

[Ver RESULTADOS 1972/35](#)



Com a vitória, Emerson Fittipaldi ampliou sua vantagem na liderança do campeonato

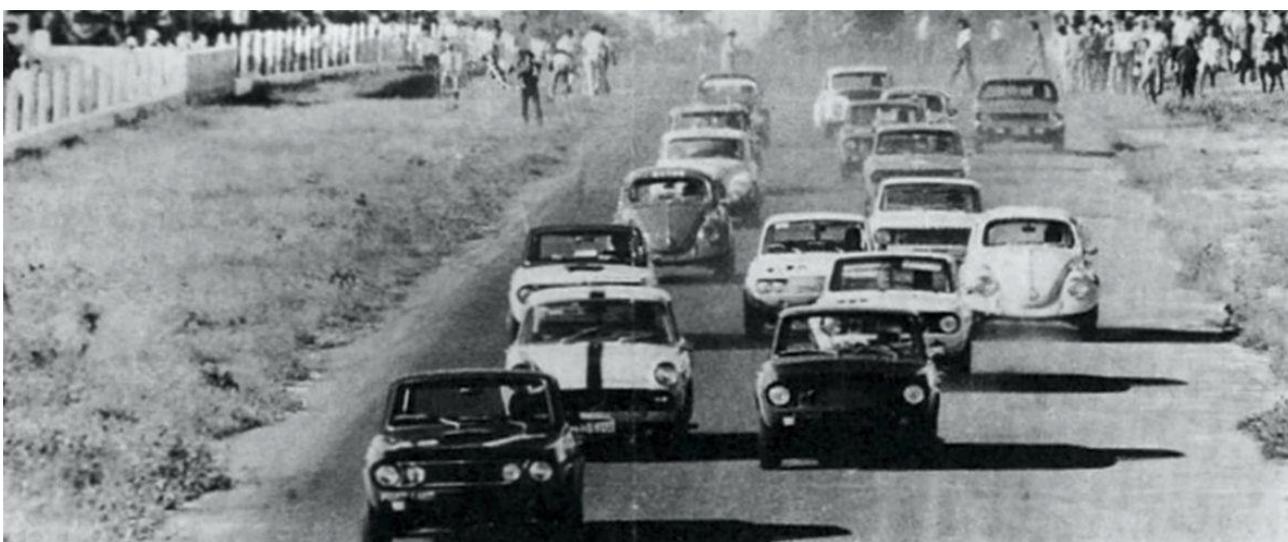
47 – ESTREANTES E NOVATOS NO CEARÁ

Foi organizado pela Federação Cearense de Automobilismo em parceria com a Associação Cearense de Volantes de Competição, no autódromo de Fortaleza, duas provas válidas para o I Campeonato de Estreantes do Estado do Ceará.

A primeira prova disputada pelos carros enquadrados na Divisão 1, teve como vencedor Paulo Maia Pacheco (Ford Corcel), ficando em segundo Eduardo Amarílio (Ford Corcel), em terceiro Estácio Brígido (FNM 2150), em quarto Osler Machado (Ford Corcel) e em quinto José Adler Rodrigues (VW 1500).

O vencedor da segunda prova, para carros da Divisão 3, foi Roberto Fiuza (VW 1600), ficando em segundo Paulo Maia Pacheco (Ford Corcel), em terceiro Eduardo Amarílio (Ford Corcel), o quarto José Adler Rodrigues (VW 1500), e em quinto Sílvio Ricardo (VW 1500).

Ver RESULTADOS 1972/36



Largada da prova com: Paulo Maia Pacheco (Ford Corcel), Estácio Brígido (FNM 2150), e Eduardo Amarílio (Ford Corcel) à frente

48 – 6ª ETAPA DO EUROPEU DE F-2 - HOCKENHEIM

A 6ª etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 11 de junho no circuito alemão de Hockenheim, em duas baterias com 15 voltas cada uma, com o resultado final apurado pela soma dos tempos obtidos nas baterias. Participaram da prova 29 carros, sendo o maior destaque o retorno do brasileiro Emerson Fittipaldi às provas de Fórmula 2, pilotando um Lotus 69 devidamente atualizado.

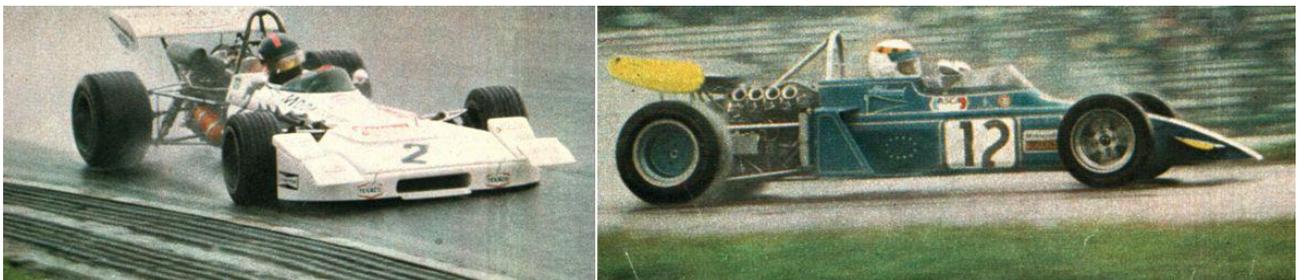
Nas provas de classificação o mais rápido foi Niki Lauda que ficou com a pole-position, completando a primeira fila Emerson Fittipaldi e Jean-Pierre Jaussaud, ficando assim formado o grid de largada:

8 Niki Lauda March 722 Ford - 2m02s9	2 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford - 2m03s8	12 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford - 2m04s3
1 Ronnie Peterson March 722 Ford - 2m04s5	5 Peter Gethin Chevron B20 Ford - 2m04s5	
9 Tim Schenken Brabham BT38 Ford - 2m04s7	10 Patrick Depailler Alpine A367 Ford - 2m04s8	7 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford - 2m05s9

28 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford - 2m06s1	19 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford - 2m06s2	
21 Dave Morgan Brabham BT38 Ford - 2m06s3	35 Mike Beuttler March 722 Ford - 2m06s4	26 Xavier Perrot March 722 Ford - 2m06s5
16 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 2m06s6	42 John Watson Leda Tui AM29 Ford - 2m07s1	
14 Patrick Dal Bo Pygmée MDB17 Ford - 2m07s1	45 José Dolhem March 722 Ford - 2m07s5	15 Bob Wollek Brabham BT38 Ford - 2m07s5
41 Jody Scheckter McLaren M21 Ford - 2m07s8	34 Sílvio Moser Brabham BT38 Ford - 2m07s9	
40 Hiroshi Kazato March 722 Ford - 2m08s3	30 Adam Potocki Brabham BT38 Ford - 2m08s4 (NL)	11 Tetsu Ikuzawa GRD 272 Ford - 2m08s5
25 Giancarlo Gagliardi Brabham BT38 Ford - 2m08s7	36 Brett Lunger March 722 Ford - 2m09s2	
27 David Purley March 722 Ford - 2m10s0	17 Tom Belso Brabham BT38 Ford - 2m10s9	20 Adrian Wilkins March 722 Ford - 2m11s3
29 Hannelore Werner March 722 Ford	33 Roland Binder Brabham BT36 Ford	

Dada a largada para a primeira bateria, corrida debaixo de chuva, Emerson largou na frente, posição que manteve até o final. Wilsinho teve que parar na quinta volta com um pneu furado. Peter Gethin, único piloto a oferecer resistência a Emerson, terminou em segundo a 2,1s do vencedor, ficando em terceiro Dave Morgan, a 43,1s. O quarto foi Jean-Pierre Jaussaud, quinto Ronnie Peterson, e o sexto David Purley.

Na segunda bateria, Peter Gethin ficou parado na linha de largada e, com isso, deixou a vitória de Emerson mais tranquila, cruzando a linha de chegada em primeiro, com 22,9s de vantagem para Jean-Pierre Jaussaud, o terceiro foi Ronnie Peterson, o quarto Tim Schenken, e o quinto Xavier Perrot.



2 – Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford) e 12 – Jean-Pierre Jaussaud (Brabham BT38 Ford)

O resultado final apresentou Emerson Fittipaldi em primeiro com 1m26s de vantagem para Jean-Pierre Jaussaud, que foi o primeiro dos pilotos não graduados. O terceiro foi Ronnie Peterson, o quarto Xavier Perrot, o quinto Tim Schenken, e o sexto Mike Beuttler.

Ver RESULTADOS 1972/37

49 – 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILENSE DE AUTOMOBILISMO

A quarta etapa do Campeonato Brasileiro de Automobilismo foi disputada no dia 11 de junho, no Circuito do Estádio do Pelezão, no mesmo padrão estabelecido pela Federação Automobilística do Distrito Federal, de duas baterias de 45 minutos cada, com contagem para os pilotos e para os filiados, individualmente por bateria, embora corresse em duplas.

Com apenas nove carros inscritos, desde os treinos se sabia que apenas dois tinham condições de lutar pela liderança: o Royale Chevrolet de Luiz Estevão/Luiz Barata e o Camber VW de Nelson Piquet/Ruyter Pacheco, com vantagem para o primeiro que ficou com a pole-position com o tempo de 1m21s0, enquanto o segundo ficou há dois segundos.

Baixada a bandeirada de largada, tomou a ponta o Royale pilotado por Luiz Barata, seguindo a segura distância pelo Camber de Nelson Piquet. Atrás a disputa ficou entre o VW de Toninho Martins e o Puma de Durval Manzi, seguidos pelo Protótipo Corcel de Waldir Lomazzi. Bem atrás corriam o VW de Carlos Alberto Braz, o de Aray Xavier e o de Hélio Silva.

Quando parecia certa a vitória de Barata, o motor do seu carro “morreu” no miolo da pista, permitindo que Piquet descontasse a diferença e abrisse 5 segundos de vantagem para receber a bandeirada de chegada à frente, com Manzi em terceiro, Toninho em quarto e Lomazzi em quinto, todos uma volta atrás do vencedor. A largada da 2ª bateria ocorreu às 16,30 horas com apenas 8 carros alinhados, uma vez que o VW nº 13 de Aray Xavier não pôde ser reparado a tempo de participar.



3 – Luiz Estevão/Luiz Barata (Royale RP6 Chevrolet), 29 – Toninho Martins/Paulo Guaraciaba (VW Sedan TC) e 17 – Nelson Piquet/Ruyter Pacheco (Camber VW)

Com Ruyter Pacheco ao volante do Camber ocupando a pole-position, tendo ao seu lado Luiz Estevão no Royale e Durval Manzi no Puma, Paulo Guaraciaba no VW 29 e Bernardo Baessa no Protótipo Corcel na

segunda fila, foi autorizada a largada, mas tanto Estevão como Guaraciaba, não largaram, sendo gasto quase meio minuto para que o motor do Royale pegasse e largasse. Estevão partiu em disparada e logo começou a passar seus adversários, enquanto o Interlagos nº 19 parava nos boxes e abandonava.

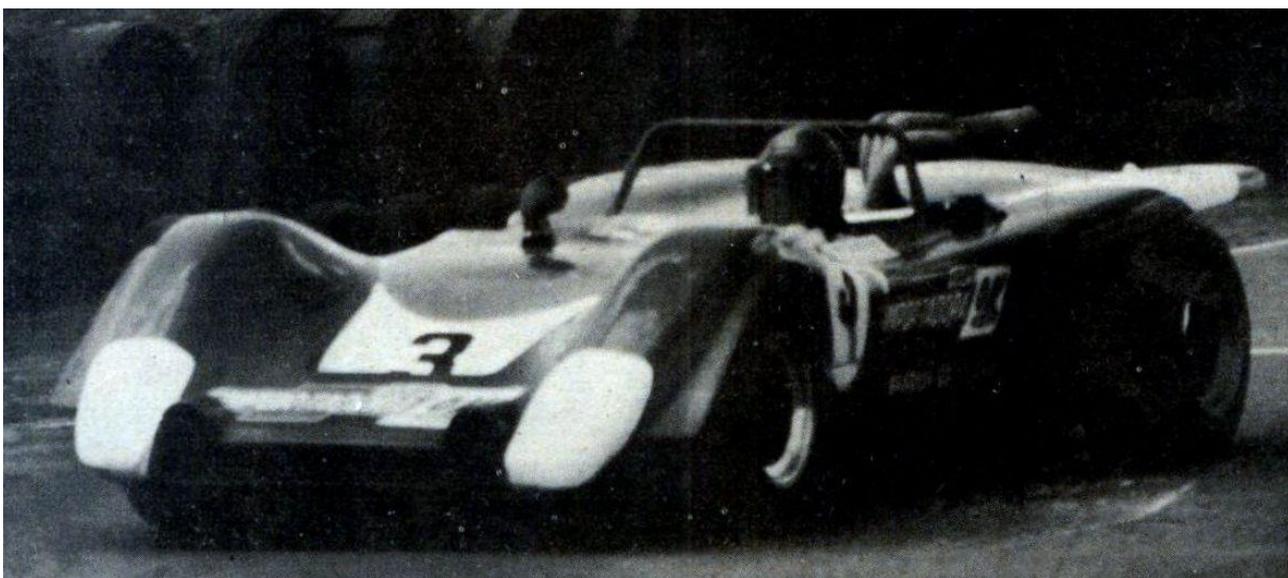
Estevão rodava em 1m23s, enquanto Ruyter a 1m25s e, com esses tempos, Estevão ia aos poucos descontando a diferença.

Nas primeiras voltas o VW 29 parou no retão, mas logo retornou à prova, enquanto o nº 43 abandonava a competição com a alavanca de câmbio quebrada. O Puma 37 que tinha feito uma ótima corrida na primeira bateria, demonstrava que o seu motor estava com problemas soltando muita fumaça, despejando óleo pela pista.

Com 25 minutos de prova, o Royale encostou no Camber superando-o sem seguida abrindo vantagem para vencer a bateira com 17 segundos de vantagem. O Puma 37 encostou nos boxes onde foi trocada a tampa de válvulas, querendo retornar à pista, mas foi impedido pelos comissários desportivos, sob a alegação de que o carro não tinha condições de continuar jogando óleo na pista. Na discussão entre piloto e comissários quanto à possibilidade de retorno à pista, o motor acabou explodindo.

Pela soma das duas baterias, o primeiro lugar ficou com Luiz Estevão/Luiz Barata (Royale Chevrolet), com Nelson Piquet/Ruyter Pacheco (Protótipo Camber VW) em segundo, Waldir Lomazzi (Protótipo Corcel) em terceiro, Durval Mani (Puma VW) em quarto, e Toninho Martins/Paulo Guaraciaba (VW 2000) em quinto.

Ver RESULTADOS 1972/38



O Royale TP6 Chevrolet de Luiz Estevão/Luiz Barata vencedor da prova

50 – 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA FORD – TARUMÃ - RS

A 3ª etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Ford, ou Campeonato Brasileiro de Velocidade foi realizada no dia 11 de junho no autódromo de Tarumã, em Viamão, próximo a Porto Alegre, Rio Grande do Sul.

Inscreveram-se 25 carros e o mais rápido na prova de classificação foi Alex Dias Ribeiro com o tempo de 1m16s93, completando a primeira fila Cláudio Mueller e Clóvis de Moraes, ficando assim formado o grid de largada:

9 Alex Dias Ribeiro Bino F-Ford - 1m16s93

11 Cláudio Mueller Bino Bert F-Ford - 1m17s31

22 Clóvis de Moraes Bino F-Ford - 1m17s60

4 Alfredo Oliveira Bino F-Ford - 1m18s22	3 Leonel Friedrich Merlyn Mk11 F-Ford - 1m18s22	
2 Enio Sandler Titan Mk6 F-Ford - 1m18s26	8 José Luiz de Marchi Bino F-Ford - 1m18s33	19 Cezar Pegoraro Bino F-Ford - 1m18s33
16 Gastão Werlang Bino F-Ford - 1m18s49	47 José Moraes Neto Bino F-Ford - 1m18s55	
14 Francisco Lameirão Bino AC F-Ford - 1m18s64	12 Francisco Feoli Bino F-Ford - 1m19s08	5 Pedro Carneiro Pereira Bino F-Ford - 1m19s44
13 Amedeu Ferri Bino F-Ford - 1m19s88	85 Afonso Iglesias Titan Mk6 F-Ford - 1m19s6	
24 Luiz Tadeu Razia Bino F-Ford - 1m20s17	34 Ricardo Di Loreto Bino F-Ford - 1m20s36	17 Paulo Prates Fº Bino F-Ford - 1m20s36
65 Marco Aurélio Moraes Lotus Mk61 F-Ford - 1m20s97	82 Roberto Ferrareto Bino F-Ford - 1m21s03	
48 Angi Munhoz Heve F-Ford - 1m21s57	83 Carlos Berta Bino F-Ford - 1m23s47	35 Breno Fornari Bino F-Ford - 1m23s68
7 Walter Holzhey Bino F-Ford - 1m25s48	88 Antônio Dias Ramos Bino F-Ford	



A largada da prova

A prova foi dividida em duas baterias com 20 voltas cada uma e, iniciada a primeira, oito carros saíram lutando pelas primeiras posições: Alex Dias Ribeiro, Cláudio Mueller, Clóvis de Moraes, Alfredo Oliveira, Cezar Pegoraro, Enio Sandler, Pedro Carneiro Pereira e Francisco Lameirão. Na segunda volta, Alex e Mueller se distanciaram um pouco dos demais. No segundo grupo, não havia definição: Alfredo Oliveira e Clóvis Moraes se revezaram na posição até a quarta volta, com Alfredo levando vantagem no retão e Clóvis no miolo. Na

sexta volta, Mueller forçou o ritmo fazendo a melhor volta da prova com o tempo de 1m16s8, passando Alex na Curva Salvatti, ou curva 1.

Alex se recuperou na curva do Laço, voltando à liderança, colocando dois segundos de vantagem para Mueller, que passou a se defender dos ataques de Clóvis de Moraes, que tinha se livrado de Alfredo Oliveira. Na 12ª volta Mueller entrou forte demais na curva do Laço, bateu na roda traseira do carro de Alex. O piloto brasileiro não teve problemas, mas Mueller quebrou a ponta da carenagem da sua carroceria, recebendo a sinalização da direção da prova para entrar nos boxes. Na 14ª volta, Pedro Carneiro Pereira que corria no pelotão intermediário se chocou com Enio Sandler, bateu no guard-rail da curva Salvatti, quebrou o cabo do acelerador e abandonou a corrida.



19 – Cezar Pegoraro (Bino), 2 – Enio Sandler (Bino), 65 – Marco Aurélio Moraes (Lotus), e 14 – Francisco Lameirão (Bino AH)

Com Alex em primeiro, seguido por Moraes, Oliveira, Lameirão, Pegoraro e Sandler, a bateria chegou ao final. O piloto Cláudio Mueller acusou a Federação Gaúcha de ter cometido um grande erro ao tirá-lo da prova por ter quebrado a ponta da carenagem.

Na segunda bateria Alex largou na frente, seguido por Clóvis, Sandler, Oliveira e Lameirão. Logo na primeira volta, Alfredo Oliveira foi obrigado a abandonar com problemas na embreagem. Na sétima volta, Clóvis de Moraes conseguiu ultrapassar Alex na curva do Tala Larga, mas na oitava, em frente aos boxes, Alex recuperou a liderança. Na nona volta, Cláudio Mueller, que alinhara na segunda bateria com uma carenagem emprestada, largando na última posição, vinha recuperando terreno, correndo próximo ao quarto colocado que era Francisco Lameirão. Na décima volta, Alex procurava aumentar a sua vantagem sobre Clóvis e fez a volta em 1m18s2. Da 14ª à 18ª volta a diferença para Clóvis passou de 1,4s, para 1,6s, com Clóvis desistindo de tentar a primeira colocação, terminando a bateria 2,2 atrás de Alex. O terceiro foi Enio Sandler, o quarto Francisco Lameirão e o quinto Cláudio Mueller.

O resultado da prova, pela soma dos tempos das duas baterias teve Alex Dias Riberio em primeiro, Clóvis de Moraes em segundo, Francisco Lameirão em terceiro, Enio Sandler e quarto e José Moraes Neto em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/39](#)



O pódio da prova, da esquerda para a direita: Clóvis de Moras, Alex Dias Ribeiro, e Francisco Lameirão

51 – 1ª ETAPA DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

No dia 18 de junho foi iniciada, no Autódromo de Curitiba, a Copa Independência destinada a pilotos Estreantes e Novatos, numa organização conjunta da Federação Paranaense e da Federação Paulista de Automobilismo.

A primeira corrida foi destinada a pilotos estreantes, com carros da Divisão 1 até 1.300 cc. Desde o início, Jaime Ferreira impôs o maior rendimento do seu Corcel, correndo à frente de Donald Stipanich que pilotava um VW 1300. Com o desenrolar da prova, José Giupponi França e Nelson Slaviero, ambos pilotando Corcel, se aproximaram de Stipanich e, se beneficiando do melhor desempenho dos seus carros, acabaram o ultrapassando, com os carros recebendo a bandeira de chegada nessa ordem: 1º Jaime Ferreira (Corcel), 2º José Giupponi (Corcel), 3º Nelson Slaviero (Corcel), 4º Donald Stipanich (VW 1300), e 5º Mário D'Ángelo (VW 1300).

A segunda prova foi disputada por Estreantes, com carros da Divisão 1, até 1.500 cc e, tão logo foi iniciada, Lage Mourão Guzzi assumiu a ponta que manteve até o final, enquanto uma luta muito interessante foi travada entre Luiz Aladino Osório e Nilson da Silva. Na luta pelo quarto lugar, Masahaki Yoshimoto se impôs a Roberto Strahos, todos os pilotos com VW 1500).

A terceira prova do programa foi destinada a pilotos novatos, com carros da Divisão 3 até 1.600 cc. Logo de início despontou o VW 1600 de Luiz Antônio Teleco Veiga, da equipe Ultrazoom, que dominou a prova com facilidade. Outros pilotos que se destacaram foram Idimir Fernandes, Luiz Rattes, Luiz Celso Giannini e Kenity Yoshimoto, que terminara a prova nessa ordem.

Em seguida foi disputada uma prova para Pilotos Novatos, com carros GT e marcou a segunda vitória de Luiz Teleco Veiga. Largando na primeira fila, ao lado do carioca Cleber Mansur, Veiga o superou na arrancada, mas quase perdeu a primeira colocação na curva um, quando não contornou corretamente curva. Veiga e José Martins Júnior, que corriam com Puma, se aproveitaram do melhor rendimento dos seus carros para se distanciarem do Karmann Ghia de Mansur.

Da quinta e última corrida participaram pilotos Novatos, com carros da Divisão 2 acima de 1.601 cc, e GT. O vencedor foi Aryon Cornelsen pilotando um Opala 4.100, ficando em segundo o Dodge Dart de Salomão

Michaeff. O terceiro foi Carlos Luiz Tatsch (Simca), o quarto Murilo de Paula (Simca), e o quinto Luiz Carlos Perussolo (Karmann Ghia VW).

[Ver RESULTADOS 1972/40](#)



16 – Luiz Teleco Veiga (VW 1600)

52 – 1ª ETAPA DO TORNEIO SULAM DE CARROS ESPORTE – BUENOS AIRES

O que deveria ser uma festa com o início de um Torneio Sul-americano de Automobilismo, se transformou em mais um passeio do Berta Tornado de Luís Di Palma no autódromo de Buenos Aires, no dia 18 de junho. O referido torneio foi iniciado e encerrado nessa prova. A primeira etapa estava prevista para ser realizada em Interlagos no mês de maio, mas a prova acabou sendo cancelada pelo desinteresse dos pilotos argentinos. O mesmo quase aconteceu com a prova disputada na Argentina, mas a presença de Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo T22/3), Pedro Victor Delamare (Avallone Chrysler) e Marinho Antunes, acabaram validando a prova, muito embora, Marinho não tenha conseguido largar por causa de problemas no motor da Lola T70 Mk3B Chevrolet (ex Avallone).

A prova foi organizada em duas baterias de 35 voltas, com o resultado final apurado pela soma dos tempos das duas baterias.

Na prova de classificação, Emílio Bertolini, pilotando o Berta LR, carro fabricado por Oreste Berta para disputa do campeonato mundial de carros esporte, ficou com a pole-position, com o tempo de 1m21s33, ficando em segundo Luís Di Palma.

A largada da primeira bateria, ao estilo Indianápolis, Marivaldo Fernandes, parou na curva “Forquilla”, conseguiu retornar, para abandonar logo depois.

Com Di Palma tranquilo na liderança, o Berta LR ficou muito tempo nos boxes, completando apenas 16 voltas, terminando a bateria na 15ª colocação. Pedro Victor Delamare foi o sexto, e Di Palma venceu com 31,95 segundos de vantagem para Esteban Fernandino II. O terceiro foi Gaston Perkins, o quarto Jorge Ternengo, e o 5º Norberto Pauloni.

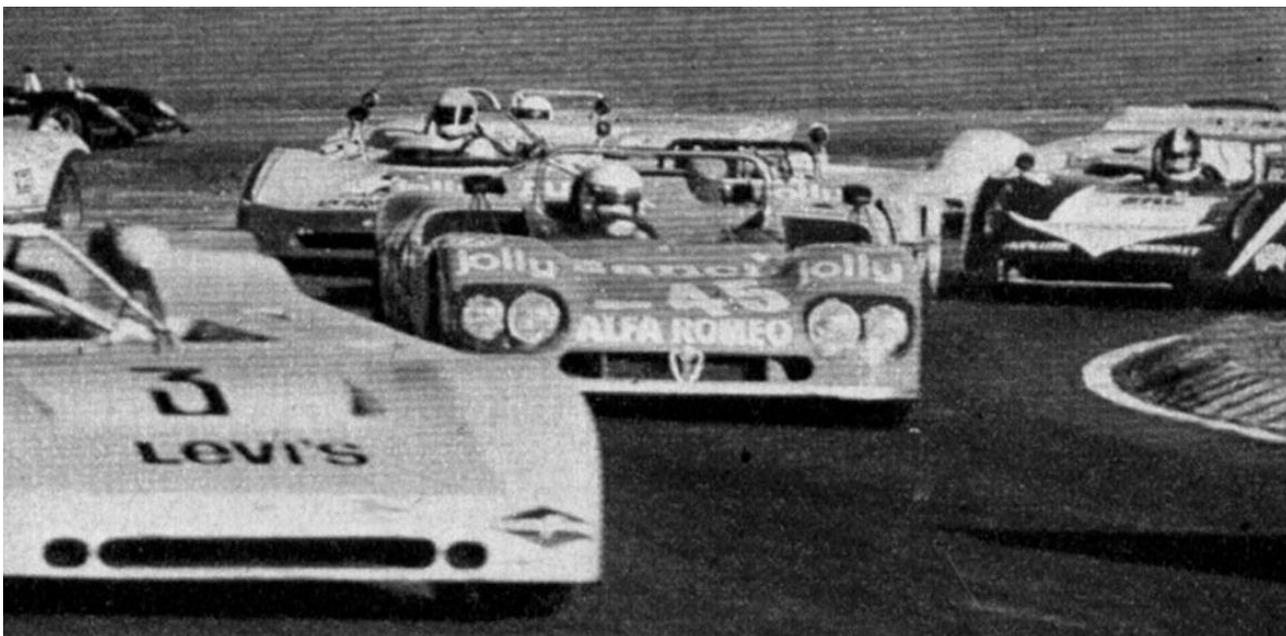
A segunda bateria foi ainda mais fácil para Di Palma, pois Bertolini completou apenas 3 voltas e os demais não tinham a menor condição de oferecer resistência.

A liderança de Di Palma foi tão tranquila que acabou diminuiu o ritmo, permitindo que Fernandino terminasse a bateria com o mesmo número de voltas.

O único brasileiro a participar dessa bateria foi Delamare que, no entanto, teve que visitar os boxes e abandonar com a junta do cabeçote do motor do seu carro queimada, completando apenas 21 voltas. O terceiro foi Pauloni, o quarto Salatino, e o quinto Ternengo.

Pela soma de tempos das duas baterias, Luís Di Palma (Berta Tornado) ficou em primeiro, Esteban Fernandino II (McLaren Chevrolet) em segundo, Norberto Pauloni (Mavicapache Chevrolet) em terceiro, Jorge Ternengo (Berta Tornado) em quarto, e Juan Carlos Salatino (Martos Chevrolet) em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/41](#)



3 – Emílio Bertolini (Berta LR), 45 – Marivaldo Fernandes (Alfa Romeo T33/3), e 84 – Pedro Victor Delamare (Avalone Chevrolet)

53 – GP DA REPÚBLICA ITALIANA - VALLELUNGA

Com a participação de apenas sete carros, o Automóvel Clube de Roma organizou o GP da República Argentina, no autódromo de Vallelunga, no dia 18 de junho.



Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford) vencedor da prova

A prova foi tranquilamente vencida por Emerson Fittipaldi, que somente não colocou uma volta de vantagem sobre Andrea de Adamich.

Apenas quatro carros receberam a bandeirada de chegada, com Emerson em primeiro, Andrea de Adamich em segundo, Nanni Galli em terceiro e Mike Beuttler em quarto.

[Ver RESULTADOS 1972/42](#)

54 – PROVA DE ESTREANTES E NOVATOS EM BRASÍLIA

No dia 24 de junho foi realizada mais uma prova para pilotos Estreantes e Novatos, no circuito do Estádio Peleção em Brasília. Participaram das duas baterias com 45 minutos cada uma, 19 carros, sendo as duas baterias dominadas por Marco Emílio Pires, pilotando um Chevrolet Opala 4.100, sempre seguido por Aray Xavier e por Arui Pinheiro, ambos correndo com carros Volkswagen.

A se registrar os dois capotamentos, do Corcel nº 11 de Roberto Torres na primeira bateria e do Puma de Marcos Cyranka na segunda bateria.

O vencedor foi Marco Emílio Pires (Opala), ficando em segundo Aray Xavier (VW 1900, em terceiro Arui Pinheiro (VW 1700), em quarto Eduardo Cardoso/Sidney Abrão Haja (VW 1600) e em quinto João Carlos Roller/Oswaldo Pinto Borba (VW 1600).

[Ver RESULTADOS 1972/43](#)



O vencedor da prova, Marco Emílio Pires (Chevrolet Opala)

55 – XX GP DE ROUEN – 7ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

Emerson Fittipaldi obteve sua 4ª vitória em quatro finais de semana seguidas, na sétima etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, no Circuito de Rouen-les-Essarts, na Normandia, França, no dia 25 de junho.

Devido ao grande número de participantes, os carros foram divididos, por sorteio, em duas baterias, classificando os seis primeiros de cada uma e os quatro com voltas mais rápidas, além dos pilotos graduados, classificando 20 carros para a prova final, que foi disputada em 30 voltas.

Com os tempos obtidos nos treinos, Emerson Fittipaldi ficou com o melhor tempo, largando a pole-position da primeira bateria classificatória, que ficou com o seguinte grid de largada: 1) Emerson Fittipaldi; 2) Carlos Reutemann; 3) Jean-Pierre Beltoise; 4) Jody Scheckter; 5) John Watson; 6) Jochen Mass; 7) Dave Morgan; 8) Jean-Pierre Jabouille; 9) Graham Hill; 10) Mike Beuttler; 11) Carlos Ruesch; 12) Hiroshi Kazato; 13) Giancarlo Gagliardi; 14) Peter Westbury; 15) Peter Gethin; 16) Tom Belso; 17) Tetsu Ikuzawa; 18) Claude Bourgoignie; 19) Adam Potocki; 20) Fred Stalder.

Nessa bateria, Emerson foi superado por Scheckter e Reutemann na primeira volta, com Schenken assumindo a ponta na segunda, logo abrindo vantagem sobre Reutemann que não deixava espaço para que o brasileiro o superasse. Emerson se manteve com paciência em terceiro até que na 13ª volta passou pelo argentino, partindo em perseguição a Scheckter que se assustou e saiu da pista numa das curvas, deixando o campo aberto para mais uma vitória de Emerson Fittipaldi. Reutemann foi o segundo, Beltoise o terceiro, Mass o quarto, e Morgan o quinto.

O grid de largada da segunda bateria ficou assim formado: 1) Henri Pescarolo; 2) Mike Hailwood; 3) François Cevert; 4) Jean-Pierre Jaussaud; 5) David Purley; 6) Niki Lauda; 7) Roger Williamson; 8) Patrick Depailler; 9) Richard Scott; 10) Bob Wolleek; 11) José Dolhem; 12) Wilson Fittipaldi Jr.; 13) John Surtees; 14) Cláudio Francisci; 15) Patrick Dal Bo; 16) Adrian Wilkins; 17) Lian Duarte; 18) Brett Lunger; 19) Tom Walkinshaw.

Nessa bateria, Mike Hailwood assumiu a liderança logo após a largada, que manteve até o final, cruzando a linha de chegada com mais de dez segundos de vantagem para François Cevert. Entre os brasileiros, destaque para Wilson Fittipaldi Jr., que tendo completado a primeira volta na 11ª colocação, terminou a bateria em quarto a apenas meio segundo de Jean-Pierre Jaussaud que foi o terceiro.



Largada da bateria final, com Emerson Fittipaldi (3) e Mike Hailwood (37) na primeira fila

A bateria final teve o seguinte grid de largada:

3 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford
--

37 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford
--

9 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford
--

4 François Cevert March 722 Ford
--

5 Jean-Pierre Beltoise Brabham BT38 Ford
--

10 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford

28 Jochen Mass March 722 Ford

12 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford
--

14 Dave Morgan Brabham BT38 Ford
--

8 Bob Wolleek Brabham BT38 Ford

36 Jody Scheckter McLaren M21 Ford
--

41 José Dolhem March 722 Ford

29
Mike Beuttler
March 722 Ford

45
John Watson
Leda Tui AM29 Ford

27
Niki Lauda
March 722 Ford

21
Patrick Dal Bo
Pygmée MDB17 Ford

6
Henri Pescarolo
Brabham BT38 Ford

30
David Purley
March 722 Ford

38
Carlos Ruesch
Surtees TS10 Ford

1
Graham Hill
Brabham BT38 Ford

Hailwood fez uma ótima largada tomando a ponta, completando a primeira volta na liderança, com Emerson muito próximo. Nessa primeira volta, a número de participantes foi reduzido de 20 para 17, quando três carros se envolveram num acidente: Jaussaud, Pescarolo e Beuttler. Segundo Jaussaud, ele tinha acabado de ultrapassar Beuttler e, quando estava fazendo a tomada para a curva “Six Frères”, viu que um carro tinha se posicionado à sua direita, continuou sua trajetória, mas o carro perdeu aderência e Pescarolo que vinha pela direita o pegou no meio, levando junto o Beuttler.

Pescarolo sofreu uma luxação no joelho, enquanto Jaussaud durante a noite sentiu uma tontura e teve que ser levado para um hospital para exames.

Enquanto isso, Emerson e Hailwood lutavam pela liderança, com o brasileiro assumindo-a na segunda volta, com Hailwood na sua cola, os dois se distanciaram de Reutemann que corria em terceiro. O ritmo imposto pelo dois líderes era tão elevado, que no meio da corrida tinham mais de 15 segundos de vantagem para o terceiro.



A disputa entre Emerson Fittipaldi (Lotus 69 nº 3) e Mike Hailwood (Surtees TS10 nº 37)

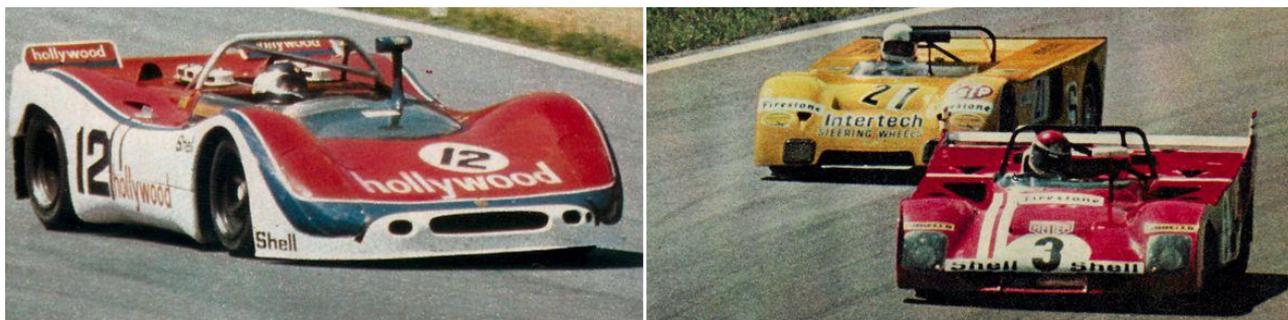
Hailwood acabou rodando e, com isso, Fittipaldi abriu uma boa vantagem na liderança. Quando o piloto inglês conseguiu, novamente, se aproximar do brasileiro, acabou rodando de novo, não tendo mais tempo de se aproximar de Fittipaldi que recebeu a bandeirada de chegada na primeira colocação.

Beltoise, enquanto esteve na pista, fez uma ótima corrida correndo em quarto, muito próximo de Reutemann, mas na sétima volta teve problemas com os freios e acabou abandonando. Wilson Fittipaldi Jr., por sua vez também teve que abandonar com problemas no motor, assim como Scheckter e Lauda. Emerson foi o primeiro, Hailwood o segundo, Reutemann o terceiro, Morgan o quarto, e Watson o quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/44](#)

56 – 1000 QUILÔMETROS DE ZELTWEG – 10ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

Nos Mil Km de Zeltweg, na Áustria, disputada no dia 25 de junho, José Carlos Pace fez sua estreia na Equipe Ferrari de carros Sport, e a Equipe Hollywood inscreveu o seu Porsche 908/2, para a dupla Luiz Pereira Bueno/Tite Catapani.



12 – Luiz Pereira Bueno/Tite Catapani (Porsche 908/2), 3 – José Carlos Pace/Helmut Marko (Ferrari 312PB), e 21 – Trevor Twaites/Brenan McInerney (Chevron B21 Ford)

A equipe Ferrari se inscreveu com 4 carros, tendo como adversários na categoria acima de 2.001 cc, além do Porsche brasileiro, o novo Mirage de John Wyer e uma Lola T280 da equipe Bonnier, inscrita apesar do falecimento do dono da equipe, Jo Bonnier, recentemente, durante a disputa das 24 Horas de Le Mans. E curiosamente, esses dois últimos carros ficaram com as duas primeiras colocações do grid de largada, com o Mirage de Derek Bell/Gijs Van Lennep em primeiro e a Lola de Gerard Larrousse/Vic Elford em segundo, relegando as Ferrari à segunda e terceiras filas do grid. O Porsche brasileiro abriu a quarta fila, com o sétimo tempo. O grid de largada ficou assim formado:

7 Derek Bell/Gijs Van Lennep Mirage M6 Ford - 1m40s600 (211,527 km/h)	9 Gerard Larrousse/Vic Elford Lola T280 Ford - 1m41s320 (210,024 km/h)
1 Jacky Ickx/Brian Redman Ferrari 312PB - 1m41s670 (209,301 km/h)	2 Tim Schenken/Ronnie Peterson Ferrari 312PB - 1m42s020 (208,583 km/h)
3 Helmut Marko/José Carlos Pace Ferrari 312PB - 1m42s180 (208,256 km/h)	4 Arturo Merzário/Sandro Munari Ferrari 312PB - 1m42s650 (207,302 km/h)
12 Luiz Pereira Bueno/Tite Catapani Porsche 908/2 - 1m50s650 (192,315 km/h)	25 Sívlio Moser/Antônio Nicodemi Lola T290 Abarth - 1m52s020 (189,963 km/h)
20 Peter Gaydon/John Gray Chevron B19 Ford - 1m55s220 (184,687 km/h)	28 Jean-Louis Lafosse/Hughes de Fierlant Lola T290 Ford - 1m53s240 (187,916 km/h)

27
Claude Swietlik/Gilbert Salles
Lola T290 Ford - 1m54s210 (186,320 km/h)

11
Kurt Rieder/Otto Stuppacher
Abarth Fiat - 1m55s040 (184,976 km/h)

15
Michel Dupont/Paul Blancpain
Chevron B19 Ford - 1m55s240 (184,655 km/h)

21
Trevor Twaites/Bredan McInerney
Chevron B21 Ford - 1m56s570 (182,548 km/h)

33
Alex Janda/Hans Schulze-Schwering
De Tomaso Pantera - 2m02s490 (173,725 km/h)

36
Willi Nolte/Jurgen Barth
Porsche 911S - 2m04s460 (170,975 km/h)

19
Hanno Maurer-Stroh/Heinz Derflinger
Lola T212 Ford - 1m56s410 (182,799 km/h)

24
Walter Frey/Peter Etmuller
Chevron B19/21 Ford - 1m55s020 (185,008 km/h)

16
Rolf Stommelen/Toine Hezemans
Chevron B21 BMW - 1m55s070 (184,927 km/h)

18
José Juncadella/John Bridges
Chevron B21 Ford - 1m55s210 (184,703 km/h)

5
Gunther Stekkonig/Bjorn Waldegaard
Porsche 911S - 2m01s410 (175,271 km/h)

37
John Fitzpatrick/Erwin Kremer
Porsche 911S - 2m03s130 (172,822 km/h)

32
Bent Ekberg/Roland Larsson
Porsche 911S - 2m03s130 (172,822 km/h)

14
Kurt Hild/Hans Muller-Perschl
Porsche 910 Spyder - 2m04s280 (171,223 km/h)

Ao ser iniciada a corrida, Ickx partiu na frente com Bell em segundo, enquanto a Lola de Larrousse ficou parada na linha de largada, com problemas no acelerador, indo para os boxes, iniciando sua corrida depois de perder quatro voltas. Ao ser completada a primeira volta, as Ferrari ocupavam os quatro primeiros lugares, com Ickx, Marko, Schenken e Merzário, com o Mirage de Bell em quinto.



Os carros liderados pela Ferrari 312PB nº 1 de Jacky Ickx/Brian Redman

Definidas as posições nas primeiras voltas, Ickx passou a liderar, seguido por Marko, Bell que tinha subido para a terceira colocação, Schenken, Merzário, Stommelen que liderava a classe até 2 litros e Luiz Pereira Bueno.

Com trinta e duas voltas completadas, aconteceu um acidente envolvendo o Porsche Luizinho e a Ferrari de Marko, tendo Luizinho derrapado e batido no guard-rail, danificando a suspensão do seu carro e sendo obrigado a abandonar a prova, sem que Tite Catapani pudesse pilotá-lo.

Em seguida, José Carlos Pace se aproveitou das paradas de Peterson/Schenken e Ickx/Redman para verificação de pequenos problemas e trocas de pneus e passou a liderar a prova por seis voltas, até entregar a direção para Marko. Depois disso, a dupla Ickx/Redman assumiu a liderança que foi mantida até o final.

Stommelen/Hezemans fizeram uma ótima corrida no Chevron B21 BMW, chegando a incomodar a Ferrari de Merzário/Munari, vencendo na sua classe, completando o mesmo número de voltas da Ferrari. O outro Chevron B21, este com motor Ford, de Juncadella/Bridges, ficou com a sexta colocação.

A Ferrari de Jacky Ickx/Brian Redman ficou em primeiro, completando 170 voltas no tempo de 4h58m46s280, média de 201,688 km/h. Em segundo, terceiro e quarto lugares ficaram as Ferrari de Helmut Mako/José Carlos Pace, Tim Schenken/Ronnie Peterson, e Arturo Merzário/Sandro Munari, respectivamente. Em quinto ficou o Chevron BMW de Rolf Stommelen/Toine Hezemans e em sexto o outro Chevron, mas com motor Ford, de José Juncadella/John Bridges.

[Ver RESULTADOS 1972/45](#)



A Ferrari 312PB vencedora da prova pilotada por Jacky Ickx/Brian Redman

57 – 2ª ETAPA DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

A segunda etapa da Copa Independência de Estreantes e Novatos, foi disputada no dia 25 de junho no Autódromo de Curitiba, com a disputa de quatro provas.

A primeira corrida do programa foi disputada por pilotos estreantes, com preparação da Divisão 1 até 1.300 cc, competindo carros Ford Corcel e VW 1200/1300. O favorito era Anuar Riscalah que havia se destacado em corridas disputada em Interlagos. Mas quando o piloto se preparava para assumir a liderança da prova, foi jogado fora da pista pelo paranaense Ogier Veras, que empurrou o paulista quando este o ultrapassava por fora numa curva. Anuar rodou e voltou à pista na sexta posição, conseguindo melhorar para segundo quando foi novamente prejudicado pelo paranaense, sendo novamente jogado fora da pista, sob os olhares dos comissários desportivos paranaenses, que não tomaram nenhuma atitude contra o piloto local, que

acabou sendo declarado vencedor da prova. Em segundo lugar ficou Nelson Slaviero, em terceiro Adair Marques, em quarto Roberto Fanucchi, e em quinto Rotildo Slaviero.

A segunda prova, para Estreantes, Divisão 1 até 1.500 cc, tendo como participantes apenas VW 1500, teve a vitória do paulista Lage Mourão, repetindo a vitória da primeira etapa, terminando em segundo lugar Luís Aladino Osório, que também foi o segundo na primeira etapa. O terceiro foi Paulo Corsini, o quarto Marcos Gomes Jr., e em quinto José Herculano de Quadros.

A terceira prova foi disputada por pilotos novatos com carros da Divisão 3 até 1.600 cc, e Luiz Teleco Veiga venceu de ponta a ponta. No final da prova foram apresentados protestos contra os carros de Teleco que tinha vencido, Luiz Rattes que terminara em segundo, e Mauri Fabri que tinha sido o quarto. Depois da vistoria técnica, as classificações foram mantidas e confirmada a vitória de Teleco. O terceiro colocado foi Mauri Fabri.

A última prova disputada reuniu os pilotos novatos das categorias GT e Turismo Divisão 3 acima de 1.601 cc. Nessa prova, Teleco, então correndo num Puma VW, venceu com tranquilidade, seguido pelo Puma de José Martins Jr. O terceiro foi Manoel Simeão (Puma VW), o quarto Luiz Carlos Perussolo (Karmann Ghia VW) e o quinto Aryon Cornelsen, pilotando um Opala 6 cilindros, que foi o vencedor da classe Turismo.

Ver RESULTADOS 1972/46



Largada da prova

58 – XIV GP DA LOTERIA DE MONZA – FÓRMULA 2

Essa tradicional prova, que não fez parte do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 29 de junho no Autódromo de Monza e estavam inscritos dois pilotos brasileiros: José Carlos Pace e Lian Duarte. Mas como os dois pilotos faziam parte da equipe Pygmée, que tinha uma participação muito instável nas provas de 1972, acabaram não correndo, pois a equipe poucas vezes tinha seus carros em condição de participar das provas e nas que participava, demonstrava um desempenho muito abaixo do mínimo esperado.

A primeira bateria foi vencida por Graham Hill, com Sílvio Moser em segundo, Jean-Pierre Jarier em terceiro, Cláudio Francisci em quarto, e Andrea de Adamich em quinto.

A segunda bateria também foi vencida por Graham Hill, com as posições seguintes sendo iguais às da primeira.

Dessa forma, o resultado final também coincidiu com as colocações das duas baterias, ou seja, Graham Hill em primeiro, Sílvio Moser em segundo, Jean-Pierre Jarier em terceiro, Cláudio Francisci em quarto, e Andrea de Adamich em quinto.

Ver RESULTADOS 1972/47



*24 – Jean-Pierre Jarier (March 722 Ford), 3 – Sílvio Moser (Brabham BT38 Ford), 1 – Graham Hill (Brabham BT38 Ford),
8 – Richard Scott (Brabham BT38 Ford)*

59 – ELEIÇÃO NA FEDERAÇÃO AUTOMOBILÍSTICA DO DF

No dia 30 de junho foi realizada uma Assembleia da Federação Automobilística do DF – FADF, na sede do Automóvel Clube da Brasília (o mesmo da CBA), convocada por edital publicado no DOU de 23 de junho, tendo como objeto a eleição da Diretoria da entidade.

O edital foi assinado pelo interventor designado pela CBA, consoante Portaria nº 10/72, Sr. Luiz Leme Venturoso de Araújo, estando presentes à reunião, além do interventor, os Srs. José Victor Ferreira Covas (presidente do Motor Clube do Planalto); Osdyr Victor Ferreira Covas (representando o Automóvel Clube de Brasília); Walmir Montenegro Matos (presidente do Brasília Kart Clube); e Mário Garófalo (representando o Grêmio Brasiliense de Automodelismo). Pouco depois compareceram à reunião os Srs. Ramon Van Buggenhout (que era presidente do Automóvel Clube de Brasília, mas que se registrou como assessor da CBA); ministro Geraldo Starling Soares; Nelson Garcia Lacerda e Luiz Antônio Cavalcanti.

Nessa assembleia foi eleita a nova diretoria que passou a ser assim constituída: Presidente – Geraldo Starling Soares; 1º vice-presidente – Luiz Antônio Coelho Cavalcanti; 2º vice-presidente: Luiz Leme Venturoso de Araújo; Membros titulares de Conselho Fiscal: Rubens Antônio Marconato; Wandler de Pádua; Edgar Bezerra Leite Filho. Suplentes: Jedson Viegas Fernandes e Geraldo Domingues. Membros titulares do Tribunal de Justiça Desportiva: Lucas Godoy Ilha; Erick Tinico Marques; João do Carmo Maciel; Gilberto Teixeira Alves; Antônio Valim Teixeira; Jomar Maciel Pires; Pedro Gordilho. Membros suplentes: Orestes Mesquita Kunze Bastos; Maurílio França de Lacerda; Maciel França Campos; Mário Garófalo; e Marco Aurélio Macedo.

Registre-se que os clubes que se fizeram representar nessa assembleia: Automóvel Clube de Brasília, Motor Clube do Planalto, Brasília Kart Clube, e Grêmio Brasiliense de Automodelismo, não possuíam alvará de funcionamento, que naquela época era expedido pelo Conselho Nacional de Desportos e ainda, que o Grêmio Brasiliense era presidido pela Sra. Clea Speranza Van Buggenhout, esposa do Sr. Ramon.

60 – TORNEIO DE ESTREANTES E NOVATOS EM BRASÍLIA

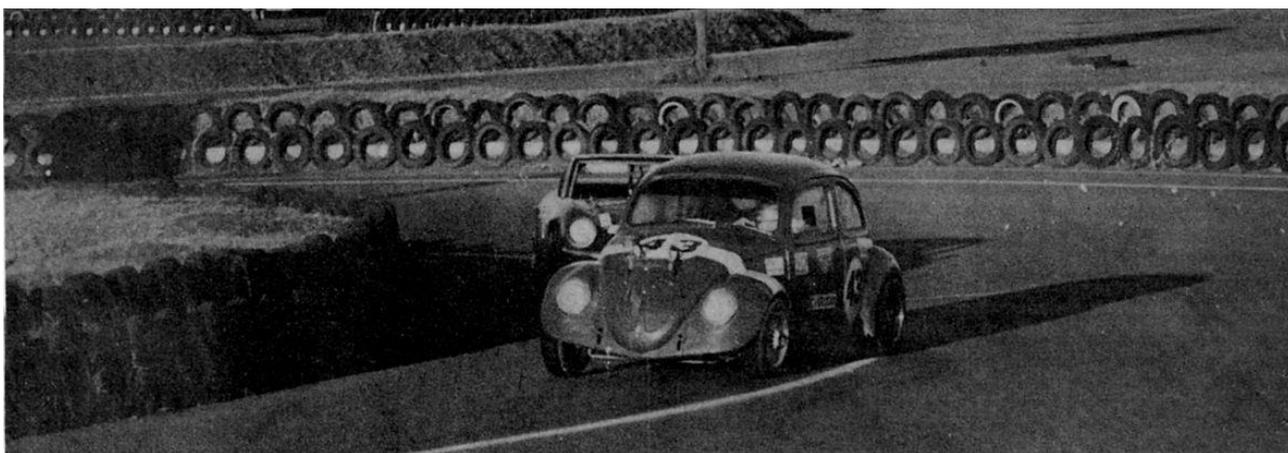
Apesar da realização da Assembleia Geral que elegeu a nova diretoria da FADF, a “antiga” FADF, presidida pelo Major Fábio Vilela, organizou no sábado, dia 1º de julho, a terceira etapa do torneio de estreantes e novatos, no circuito do Pelezão.

A pole-position foi registrada por Arui Pinheiro com o VW nº 43, com o tempo de 1m35s4, ficando com a segunda posição o Opala de Marco Emílio e a terceira com o Puma de Marcos Cyranka.

Iniciada a primeira bateria, com 45 minutos de duração, Marco Emílio tomou a ponta, sendo seguido pelo Puma e pelo VW, com os três correndo muito próximos, até que o Opala teve uma válvula quebrada. Como piloto insistiu em continuar na corrida, seu motor acabou explodindo, impedindo que participasse da segunda bateria. A primeira foi vencida pelo Puma de Marcos Cyranka, ficando em segundo o VW de Arui Pinheiro.

Para a segunda bateria, o favorito passou a ser o Puma de Cyranka, que largou na frente, posição que manteve até enfrentar problemas de motor e abandonar a corrida. Com isso, Arui Pinheiro venceu a segunda bateria e conseqüentemente foi declarado vencedor na classificação geral. Cyranka ficou em segundo, Ricardo Teixeira Alves em terceiro, Paulo Baeta/Antônio Morgado Jr. em quarto, e Sérgio Martinelli em quinto.

Ver RESULTADOS 1972/48



Arui Pinheiro (VW Sedan TC), vencedor da prova, perseguido por Marcus Cyranka (Puma VW)

61 – LVIII GP DA FRANÇA – 6ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

A 6ª etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 2 de julho, no Circuito de Estrada de Clermont-Ferrand, na região de Auvergne, com a 58ª edição do GP do Automóvel Clube da França.

A pista escolhida não poderia ser pior. Embora com um traçado muito interessante e perigoso e numa região das mais belas, não tinha as mínimas condições de segurança para a disputa de uma prova válida para o Campeonato Mundial de Fórmula 1.

Clermont-Ferrand era um circuito que aproveitava parte de uma estrada nas montanhas, cheio de subidas e descidas e com 52 curvas, totalizando 8,055 quilômetros de extensão. A região é constituída de pequenas pedras de origem vulcânica que se acumulavam pelo circuito. Os organizadores tentaram varre-las todos os dias, mas no domingo de manhã, não fizeram o trabalho corretamente oferecendo mais um perigo para os pilotos que corriam próximos, pelo levantamento dessa pedras pelos carros que iam à frente.

Antes do GP foi disputado o Troféu de Auvergne de Fórmula 3 que foi vencido pelo jovem inglês Roger Williamson à frente dos franceses Pierre-François Rousselot e Lucien Guitteny. O evento de Fórmula Renault, que o seguiu, foi vencido pelo jovem francês Jacques Laffite.

Na prova de Fórmula 3, o carro do piloto Richard Knight bateu no do francês Christian Ethuin e saiu da pista atingido três espectadores, capotou e ficou encostado em uma árvore, sendo o piloto retirado para o hospital, felizmente sem maiores consequências.

Para o GP da França, a equipe Tyrrell levou para Clermont-Ferrand o seu novo carro, o 005 tendo como diferença em relação ao 004 uma carroceria abaulada nos lados, conservando porém, o mesmo bico. O chassi continuava do tipo monocoque e a suspensão idêntica ao modelo anterior, mas acabou não participando da prova ficando o 003 com Jackie Stewart, o 002 com François Cevert e o 004 com Patrick Depailler.

A equipe Matra inscreveu o novo MS120D, com carroceria completamente redesenhada, para Chris Amon. Na Marlboro BRM, a principal novidade foi a apresentação do modelo 160C, que tinha a suspensão do P180 e que foi destinado a Jean-Pierre Beltoise. Além desse carro, a BRM levou outros 160B para Helmut Marko, Reine Wisell, Howden Ganley e Peter Gethin.

A McLaren inscreveu um M14C para Denny Hulme e um M14A para Brian Redman, que substituía Peter Revson que estava participando da Pocono 500, nos Estados Unidos.

A equipe Surtees inscreveu mais uma vez Tim Schenken, Andrea de Adamich e Mike Hailwood.

Também a Tecno tinha novidade, com a presença de Derek Bell em revezamento com Nanni Galli, que ficaria de fora dessa prova, acabou substituindo Clay Regazzoni, que tinha quebrado a mão jogando futebol com os mecânicos. Além de Galli, a Ferrari tinha apenas Jack Ickx, pois Andretti também participava da Pocono 500. O pessoal da March tinha Ronnie Peterson e Niki Lauda, na equipe oficial, ambos com modelos 721G, mesmo modelo utilizado por Mike Beuttler. Rolf Stommelen, corria com o March 721 Eifelland, com sua carroceria modificada, enquanto a equipe Williams inscreveu um 721 para Henri Pescarolo e um antigo 711 para José Carlos Pace.



Largada da prova, com 2 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford) e 9 – Chris Amon (Matra Simca MS120C) na primeira fila

Por sua vez, a Lotus inscreveu seus dois tradicionais 72D para Emerson Fittipaldi e Dave Walker, sendo inscrito mais um Lotus para o sul-africano Dave Charlton.

Finalmente, a Brabham levou para Clermont-Ferrand os dois BT37 para Carlos Reutemann e Graham Hill e o BT34 para Wilson Fittipaldi Jr.

Os treinos oficiais começaram na tarde de sexta-feira e logo a Tyrrell levou para a pista o carro novo, levando os nomes de Stewart e Cevert, causando especulação, pois ninguém sabia quem o iria pilotar, até que pouco antes do início do treino, um mecânico cobriu o nome de Stewart, ficando claro que a preferência seria pelo

francês que tinha maior conhecimento da pista, e essa experiência levou-o a estabelecer o segundo tempo, que não adiantou muito, pois logo escapou numa curva, bateu de frente e estourou o radiador e luxou o pulso. O carro foi encostado e Cevert teve que continuar treinando num dos carros antigos.

Emerson Fittipaldi enfrentou muitos problemas e ficou apenas com o 13º tempo, enquanto Pace ficava com o 11º e Wilsinho com o vigésimo.

No sábado, as sessões foram duas, ambas à tarde, com Amon sendo o mais rápido nas duas, enquanto Emerson ficou com o quinto tempo. Wilsinho praticamente não treinou pois quebrou o pino da sua transmissão, mas mesmo assim, foi o mais bem classificado da equipe Brabham.



Nanni Galli substituiu Clay Regazzoni na Ferrari nº 30

Por sua vez, Beltoise estourou seus dois carros, batendo com um e quebrando o motor do outro e acabou correndo com o carro que seria de Ganley, que tinha sido o mais lento da equipe.

Dois pilotos ficaram sem correr, Pescarolo e Gethin, que bateram com os carros na segunda sessão e não houve jeito de serem recuperados para a corrida. Com a saída dos dois, Dave Walker e Mike Beuttler, que não tinham se classificado entre os 25 que largariam, assumiram as posições e puderam largar, num grid que ficou assim formado:

9 Chris Amon Matra MS120D - 2m53s4 (167,232 km/h)

2 Denny Hulme McLaren M19C Ford - 2m54s2 (166,464 km/h)

4 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 2m55s0 (165,703 km/h)

3 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 2m55s1 (165.608 km/h)
--

27 Tim Schenken Surtees TS9B Ford - 2m57s2 (163.646 km/h)

25 Helmut Marko BRM P160B - 2m57s3 (163,553 km/h)

7 François Cevert Tyrrell 002 Ford - 2m58s1 (162,819 km/h)
--

1 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 2m58s1 (162,819 km/h)

12
Ronnie Peterson
March 721G Ford - 2m58s2 (162,727 km/h)

17
José Carlos Pace
March 711 Ford - 2m58s6 (162,363 km/h)

28
Andrea de Adamich
Surtees TS9B Ford - 2m29s1 (161,910 km/h)

19
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT34 Ford - 2m59s5 (161,549 km/h)

8
Patrick Depailler
Tyrrell 004 Ford - 2m59s6 (161,459 km/h)

24
Reine Wisell
BRM P160B - 3m00s7 (160,476 km/h)

22
Howden Ganley
BRM P160B - 3m02s0 (159,330 km/h)

18
Graham Hill
Brabham BT37 Ford - 3m03s0 (158,459 km/h)

6
Dave Walker
Lotus 72D Ford - 3m04s7 (157,001 km/h)

21
Derek Bell
Tecno PA123 Ford - 3m06s9 (155,153 km/h) – não largou

29
Dave Charlton
Lotus 72D Ford - 3m11s6 (151,347 km/h) – não largou

26
Mike Hailwood
Surtees TS9B Ford - 2m58s3 (162,636 km/h)

16
Henri Pescarolo
March 721 Ford - 2m59s0 (162,000 km/h) – não largou

11
Brian Redman
McLaren M19A Ford - 2m59s4 (161,639 km/h)

10
Rolf Stommelen
March 721 Eifelland Ford - 2m59s6 (161,459 km/h)

20
Carlos Reutemann
Brabham BT37 Ford - 3m00s7 (160,476 km/h)

30
Nanni Galli
Ferrari 312B2 - 3m00s7 (160,476 km/h)

23
Peter Gethin
BRM P160B - 3m02s8 (158,632 km/h) – não largou

14
Niki Lauda
March 721G Ford - 3m03s1 (158,372 km/h)

15
Mike Beuttler
March 721G Ford - 3m05s9 (155,987 km/h)

5
Jean-Pierre Beltoise
BRM P160B

Baixada a bandeira, Amon, que dominara todos os treinos e largava na pole-position, assumiu a ponta, seguido por Hulme, Stewart, Ickx, etc., sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Amon; 2º Hulme; 3º Stewart; 4º Ickx; 5º Marko; 6º Schenken; 7º Hailwood; 8º Emerson; 9º Peterson; 10º Cevert; 11º Adamich; 12º Wilsinho; 13º Pace; 14º Depailler; 15º Wisell; 16º Redman; 17º Stommelen; 18º Hill; 19º Beltoise; 20º Reutemann; 21º Galli; 22º Walker; 23º Beuttler; 24º Lauda.

Na segunda volta Ickx começou a ter problemas em seguir os líderes e se distanciou 3 segundos em relação ao do trio que comandava a prova, com Lauda parando nos boxes por causa de problemas de dirigibilidade. Na terceira, Amon não conseguiu abrir vantagem para Hulme e Stewart, devido ao excesso de peso da sua Matra, muito carregada de combustível por causa do motor V12, com Ickx se aproximando dos líderes e com Emerson passando por Hailwood.

Na quarta volta, Amon tinha 2 segundos de vantagem para Hulme, três para Stewart, oito para Ickx e dezoito para Marko. Emerson continuava a sua recuperação, passando por Schenken para assumir a sexta posição, estando a vinte segundos do líder.

Na quinta volta, Emerson passou por Marko assumindo a quinta colocação, enquanto Peterson e Cevert ameaçavam a posição de Hailwood. Depois de parar mais duas vezes, Niki Lauda abandonou a corrida pela quebra da transmissão, e na volta seguinte Schenken foi ultrapassado por Hailwood e Peterson.

Na 8ª volta Peterson passou por Hailwood, assumindo a sétima posição. Ao fazer uma curva, Emerson tocou na terra com o pneu traseiro do seu carro levantando uma pedra que vazou a viseira do capacete de Helmut Marko que vinha logo atrás. Atordoado, o piloto austríaco conseguiu parar o carro, com o rosto ferido. Depois foi constatado que a pedra havia atingido o seu olho, do qual acabou perdendo a visão, fazendo com que fosse obrigado a abandonar o automobilismo.

Nessa volta, Redman teve um pneu do seu carro furado, sendo obrigado a parar nos boxes para efetuar a sua substituição.

Completadas 10 voltas, a ordem dos carros era a seguinte: 1º Amon; 2º Hulme (1s); 3º Stewart (3s); 4º Ickx (24s); 5º Emerson (30s); 6º Peterson (32s); 7º Hailwood (34s); 8º Cevert (35s); 9º Schenken; 10º Wilsinho; 11º Pace; 12º Adamich; 13º Depailler; 14º Wisell; 15º Stommelen; 16º Hill; 17º Beltoise; 18º Reutemann; 19º Galli; 20º Walker; 21º Redman; 22º Beuttler.

Na volta 13 Cevert tomou a sétima colocação de Hailwood, Depailler parou nos boxes para substituir um pneu furado, retornando em 21º lugar.

Na volta 15, Beuttler tomou uma volta dos três primeiros, enquanto Stewart se aproximou de Hulme e Peterson de Emerson.

Na 17ª volta Stewart passou por Hulme assumindo o segundo lugar, partindo em perseguição a Amon.

Na volta seguinte, Schenken entrou nos boxes para verificar a pressão de combustível, retornando com uma volta de atraso.



Terminando em segundo, Emerson Fittipaldi manteve a liderança do campeonato

Na volta 19. José Carlos Pace teve uma biela do motor quebrada, ficando fora da prova, quando ocupava a 10ª posição.

Na vigésima volta, grande clamor se ouvia nas arquibancadas, quando Stewart despontou na curva Rosier, à frente de Amon que vinha lentamente com um pneu dianteiro esquerdo furado, entrando nos boxes,

perdendo 50 segundos para a troca de pneu, e retornando na oitava colocação. Com isso, completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Hulme (10s); 3º Amon (nos boxes); 4º Ickx (30s); 5º Emerson (31s); 6º Peterson (32s); 7º Cevert (45s); 8º Hailwood (46s); 9º Wilsinho; 10º Adamich; 11º Wisell; 12º Stommelen; 13º Hill; 14º Reutemann; 15º Galli; 16º Walker; 17º Redman; 18º Beltoise; 19º Schenken; 20º Depailler; 21º Beuttler.

Na volta 22, De Adamich foi vítima do furo de um pneu dianteiro direito, se dirigindo aos boxes e, após os reparos, retornou na 18ª posição.

Com 23 voltas, os pneus de Hulme estavam muito desgastados forçando o piloto da McLaren a entrar nos boxes substituindo três pneus, retornando à pista na décima colocação, correndo entre Stommelen e Hill.

Na volta 24 Stewart tinha trinta segundos de vantagem para Ickx que era perseguido por Emerson, enquanto Peterson tinha desistido de atacar o brasileiro e era ameaçado por Cevert. Iniciando uma recuperação, Amon ocupava a sétima colocação.

Depois de completar 25 voltas, Reine Wisell abandonou com a quebra da caixa de câmbio do seu carro. Nesse momento da prova, Amon era quatro segundos mais rápido que o líder e na volta 26 ultrapassou Hailwood assumindo a sexta colocação.

Na volta 28 foi a vez de Stommelen parar seu March Eifelland para trocar dois pneus caindo de décimo para décimo nono lugar.



Chris Amon liderou, fez a melhor volta, mas um furo de pneu tirou suas chances de vitória

Na volta 29 Ickx furou o pneu dianteiro direito, sendo obrigado a se dirigir aos boxes em baixa velocidade.

Completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Emerson (35s); 3º Peterson (45s); 4º Cevert (49s); 5º Amon; 6º Hailwood; 7º Wilsinho; 8º Hulme; 9º Hill; 10º Reutemann; 11º Redman; 12º Ickx; 13º Galli; 14º Walker; 15º Adamich; 16º Beltoise; 17º Schenken; 18º Stommelen; 19º Beuttler; 20º Depailler.

Na volta 32 Stewart colocou uma volta de vantagem em Ickx. Amon fez a melhor volta da prova, com o tempo de 2m53s9, enquanto Cevert atacou Peterson, para ultrapassá-lo na volta seguinte. Nessa volta foi a vez de Hulme passar por Wilsinho, com Beuttler abandonando com vazamento de combustível, enquanto Depailler, enfrentando problemas com a pressão de combustível do seu carro, ficou nessa volta quando a prova terminou.

Na volta 35, no alto de S. Thedes, Amon passou por Peterson e Cevert, ocupando a terceira colocação, fazendo uma corrida espetacular.

Na volta 36, Stewart tinha 33 segundos de vantagem para Emerson e 42 para Amon. Hulme pressionava Hailwood, sem obter sucesso, enquanto Redman ultrapassou Reutemann e Hill subindo para a nona colocação.

Na penúltima volta Stewart reduziu seu ritmo, ao mesmo tempo em que Amon reduziu a diferença para Emerson para apenas 8 segundos.

E a corrida chegou ao seu final com Stewart recebendo a bandeirada de chegada com 27,7 segundos de vantagem para Emerson que tinha apenas 4,2 de vantagem para Amon que terminou em terceiro, demonstrando que, caso não tivesse o pneu furado, dificilmente a vitória não seria sua. O quarto foi François Cevert, o quinto Ronnie Peterson, e o sexto Mike Hailwood.

[Ver RESULTADOS 1972/49](#)



Jackie Stewart retornou às corridas vencendo o GP da França

62 – 5ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILENSE DE AUTOMOBILISMO

Mesmo diante de toda a confusão provocada pela intervenção da CBA e posterior eleição de outra diretoria para a FADF, a quinta etapa do Campeonato Brasileiro foi realizado no dia 9 de julho, contando com a participação de 8 dos 11 carros inscritos.

A expectativa era de que participassem carros de Minas Gerais e Goiânia, porém a “outra” diretoria da FADF, emitiu telex (que utilizava naquela época...) ameaçando de suspensão nacional os pilotos que participassem da corrida. Essa era e continua sendo uma constante no automobilismo nacional. Desde os tempos da disputa entre o Automóvel Clube do Brasil e a Confederação Brasileira de Automobilismo, os “dirigentes” dessas entidades apelavam para a “chantagem” da ameaça da suspensão dos pilotos, sem se preocuparem com o mal que causavam e causam ao automobilismo nacional. Na ausência de bons argumentos, como a realização de outra prova que atraíssem os pilotos, os “dirigentes” simplesmente os ameaçam de suspensão, o que raramente foi colocado em prática, mas que serviu e continua servindo, para “sabotar” as realizações automobilísticas organizadas por seus “adversários”, como eles consideram. As ameaças não passaram de simples “chantagem”, uma vez que ninguém acabou sendo punido, inclusive Alex Dias Ribeiro, que naquele

ano defendia a Equipe Hollywood, a mais forte do País, que participou da prova formando dupla com Nelson Piquet, no protótipo Camber, no que seria despedida do carro das pistas nacionais.

Mesmo diante das ameaças, a FADF, até então oficial, presidida pelo Major Fábio, se reuniu na sede do Departamento de Esportes do DF, com os pilotos interessados em participarem da prova até altas horas de sexta-feira, ficando acertada a sua realização.

Apesar de tudo isso, o evento foi um sucesso de público e agradável tecnicamente. Onze carros foram inscritos, porém três deles não puderam participar da prova. O Fúria de Olavo Pires, que tinha substituído o motor Chevrolet Opala de 4 cilindros por um Dodge V8, de 5.212 cc, por falta de acertos, embora Olavo tenha comparecido à pista. Outra baixa foi do VW da equipe Ideal Auto Peças, que seria pilotado por Fernando Batista Ramos e João Luiz da Fonseca, assim como o VW da Volksilva, do piloto Hélio Silva.



Waldir Lomazzi foi destaque no campeonato pilotando o protótipo de sua fabricação com motor Ford Corcel

Na prova de classificação, realizada no sábado, o mais rápido, para surpresa geral, foi Alex Dias Ribeiro, ao volante do Camber VW, que fez o tempo de 1m23s0, ficando em segundo o favorito, o Royale Opala de Luiz Estevão/Luiz Barata, que enfrentou problemas mecânicos durante os treinos, enquanto Waldir Lomazzi ficou com a terceira posição no grid de largada, que acabou se atrasando em função da falta de representantes do Corpo de Bombeiros, só se iniciando quando estes chegaram, e o diretor da prova, Inácio Corrêa Leite Jr., que substituíra Sebastião Roberto do Carmo que estava enfermo baixou a bandeira de largada. Quem tomou a ponta, para surpresa geral foi o protótipo Corcel de Waldir Lomazzi, que foi ultrapassado por Luiz Barata antes dos carros chegarem ao “miolo” da pista, sendo completada a primeira volta com Barata em primeiro, Nelson Piquet, que havia largado no Camber em segundo, Bernardo em terceiro, e Toninho Martins, VW Brasal nº 29 em, quarto. Mais atrás, Ruyter Pacheco, que corria num Puma amarelo praticamente sem preparação, disputava posição com o Lorena Spyder de Márcio Hildebrand, com o VW de Arui Pinheiro e com o Interlagos com motor VW de José Carlos Catanhede.

Com Barata na liderança e Piquet em segundo, o veterano Toninho Martins superou Bernardo assumindo a terceira colocação. Depois de completar 15 voltas, Barata entrou nos boxes com o motor falhando, com os mecânicos ajustando a injeção de combustível do carro, Com isso, Piquet tomou a ponta, com Barata retornando à corrida na segunda colocação, correndo a 36 segundos do novo líder e iniciando uma reação descontando a diferença e, quando se aproximava de Piquet, teve que diminuir a velocidade, pois o motor voltou a falhar. Piquet recebeu a bandeirada de chegada, com Barata em segundo e Toninho em terceiro, Bernardo em quarto e Márcio Hildebrand (Lorena VW) em quinto.

Depois que o Major Fábio deu a bandeirada de chegada, informou aos participantes que pretendia iniciar a segunda bateria imediatamente, o que acabou não sendo possível, pois muitos carros precisavam de reparos. No boxe da equipe Importadora/OK, o mecânico Veridiano que havia trocado a equipe da Retífica Brasília pela Importadora, decidiu substituir o sistema de injeção do motor Chevrolet, pela dupla carburação Weber. Os outros concorrentes agiram com espírito esportivo e aguardaram até que o carro ficasse pronto, o que demorou bem mais do que o esperado.

Com a primeira fila formada por Alex Dias Ribeiro (Camber), Luiz Estevão (Royale) e Paulo Guaraciaba (VW nº 29), foi baixada a bandeira de largada, com Estevão tomando a ponta seguido por Alex, Guaraciaba, Haroldo Meira, no Puma, Carlão no lugar de Arui, Zé Galinha no Lorena, Zé Márcio no Interlagos e por último Lomazzi no Protótipo Corcel, que deveria fazer mais um milagre de recuperação.

Estevão liderou sem precisar forçar muito o Royale, com Alex em segundo, muito próximo. Esta disputa acabou durando pouco, quando o Camber parou com a alavanca de câmbio quebrada. O imprevisto custou quatro voltas a Alex que teve seu carro reparado na pista por sua equipe. O VW nº 29 logo entregou o motor e, com isso, Estevão passou a liderar com Lomazzi em segundo, depois de bela recuperação, Zé Márcio Toscano em terceiro, e Haroldo Meira em quarto. O Puma logo parou nos boxes com problemas de motor, perdendo muito tempo até retornar.



O Royale RP6 Chevrolet de Luiz Estevão e Luiz Barata (na foto com Barata ao volante) venceu mais uma vez

Enquanto isso, Alex que tinha retornado à prova, procurava recuperar as posições perdidas, e vinha correndo logo atrás de Estevão e, como o Royale fazia uma corrida apenas para terminar, se aproximou. Estevão se empolgou com um possível pega e passou a apertar o passo e acabou batendo num barranco na entrada do miolo. Houve um momento de tensão quando se esperava que o Royale tivesse ficado fora da prova, perdendo uma corrida ganha. Mas, mesmo com a frente bastante danificada e pendurada, o carro conseguiu retornar à prova, com a equipe Camber insistindo que o carro deveria receber bandeira preta de desclassificação, mas nessa volta o Royale acabou recebendo a bandeirada de chegada, com Lomazzi em segundo, Alex em terceiro, Toscano em quarto e José C. Ross em quinto.

Nos boxes, enquanto não se divulgava o resultado final, surgiram protestos por parte de alguns concorrentes. Bernardo Baessa, chefe da equipe de Waldir Lomazzi, que seria o maior beneficiado com a possível desclassificação de Estevão, afirmou que não protestaria. O que chamou a atenção era de que, a equipe Camber, que mais vociferava contra a não desclassificação de Estevão, deixou de verificar que, de acordo com o regulamento da prova, da CBA e internacional, um carro não poderia ser reparado na pista e, com isso também deveria ser desclassificado. Além disso, para efetuar um protesto, o interessado deveria depositar

um valor correspondente a dois salários-mínimos, o que contribuiu para que tudo não passasse de gritaria, sem resultado efetivo nenhum.

Com isso, o Royale Chevrolet de Luiz Estevão/Luiz Barata ficou com a vitória geral, com o Camber de Nelson Piquet/Alex Dias Ribeiro em segundo, O Protótipo Corcel de Waldir Lomazzi em terceiro, o Willys com motor VW de José Carlos Catanhede/José Márcio Toscano em quarto, e o Lorena VW de Márcio Hildebrand/José C. A. Ross em quinto.

Ver RESULTADOS 1972/50

63 – RESULTADO DO CAMPEONATO BRASILENSE DE AUTOMOBILISMO

Diante de tanta confusão, com a FADF tendo duas diretorias distintas, o campeonato acabou não tendo prosseguimento, valendo o resultado conquistado pelos pilotos até a sua 5ª etapa, que deu o título de Campeão a Nelson Piquet, que anos depois se sagraria tricampeão mundial de Fórmula 1.



P	PILOTO	UF	CARRO	22/04/72 Pelezão	23/04/72 Pelezão	27/05/72 Pelezão	11/06/72 Pelezão	09/07/72 Pelezão	TOTAL
1º	Nelson Piquet	DF	Camber VW	12	15	18	18	18	81
2º	Luiz Estevão	DF	Royale RP6 Chevrolet	18	0	18	18	18	72
3º	Ruyter Pacheco	DF	Camber VW	12	12	18	15	4	61
4º	Waldir Lomazzi	DF	BW Ford	9	12	15	9	15	60
5º	Luiz Barata	DF	Royale RP6 Chevrolet	18	0	0	15	15	48
6º	Alex Dias Ribeiro	DF	Porsche 910	15	18	0	0	12	45
7º	Toninho Martins	DF	VW Sedan TC	3	0	9	12	12	36
8º	Haroldo Meira	DF	Elgar 104GT VW	15	9	3	0	4	31
9º	Carlos Alberto Braz	DF	VW Sedan	0	15	0	4	3	22
10º	Bernardo Baessa	DF	BW Ford	0	1	0	12	9	22
11º	Luiz André Reis	DF	Interlagos VW	6	0	15	0	0	21
12º	Fernando Batista Ramos	DF	VW Sedan	3	6	6	0	0	15
13º	Carlos César Nascimento	DF	VW Sedan TC	4	6	4	0	0	14
14º	Luiz Gladstone	DF	Elgar 104GT VW	9	4	0	0	0	13
15º	Paulo Guaraciaba	DF	VW Sedan TC	0	3	0	6	2	11
16º	Hélio Silva	DF	VW Sedan	0	0	0	9	0	9
	Márcio Hildebrand	DF	Lorena Spyder VW	0	0	0	0	9	9
	José Márcio Toscano	DF	Interlagos VW	0	0	0	0	9	9
	Paulo César Lopes	DF	VW Sedan	0	0	9	0	0	9
20º	José Carlos Catanhede	DF	Interlagos VW	0	0	0	3	6	9
21º	João Luiz da Fonseca	DF	VW Sedan	6	2	0	0	0	8
22º	Arui Pinheiro	DF	VW Sedan	0	0	0	4	3	7
23º	Aray Xavier	DF	VW Sedan	0	0	0	6	0	6
	José C. A. Ross	DF	Lorena Spyder VW	0	0	0	0	6	6
25º	Beto Toscano	DF	VW Sedan TC	2	3	0	0	0	5
26º	Walter Freire	DF	VW Sedan	0	4	0	0	0	4
27º	Anderson Leite	DF	VW Sedan	2	2	0	0	0	4

64 – II JOCHEN RINDT MEMORIAL - 8ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

O Jochen Rindt Memorial, foi disputado no dia 9 de julho no circuito austríaco de Österreichring, nas proximidades de Zeltweg, valendo para a 8ª etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2.

Com 32 carros inscritos, mas com apenas 25 podendo largar, as provas de classificação foram muito importantes e, no primeiro dia dessa provas, Mike Hailwood foi o mais rápido, mas na sessão disputada no sábado, Emerson Fittipaldi, que tinha ficado em segundo na primeira sessão, registrou o melhor tempo com 1m42s57 que acabou sendo a pole-position.



A largada da prova com Hailwood (5) e Emerson (1) na primeira fila

O brasileiro Lian Duarte, com problemas na embreagem do seu carro, não conseguiu tempo para a classificação, ficando assim formado o grid de largada:

1 Emerson Fittipaldi Lotus 69 Ford - 1m42s57 (207,464 km/h)

5 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 1m42s96 (206,678 km/h)
--

21 Andrea de Adamich Surtees TS10 Ford - 1m43s50 (205,600 km/h)

11 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford - 1m43s54 (205,521 km/h)
--

20 Dave Morgan Brabham BT38 Ford - 1m43s57 (205,461 km/h)

9 Patrick Depailler March 722 Ford - 1m43s97 (204,671 km/h)

7 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford - 1m44s05 (204,513 km/h)

25 Jody Scheckter McLaren M21 Ford - 1m44s12 (204,376 km/h)

17 Peter Gethin Chevron B20 Ford - 1m44s37 (203,886 km/h)

18 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford - 1m44s61(203,418 km/h)
--

26 John Watson Leda Tui AM29 Ford - 1m44s92 (202,817 km/h)
--

3 Niki Lauda March 722 Ford - 1m44s92 (202,817 km/h)
--

4
Dieter Quester
Surtees TS10 Ford - 1m45s00 (202,663 km/h)

31
Richard Scott
Brabham BT38 Ford - 1m45s09 (202,489 km/h)

10
Bob Wollek
Brabham BT38 Ford - 1m45s35 (201,990 km/h)

27
José Dolhem
March 722 Ford - 1m45s63 (201,454 km/h)

8
Jean-Pierre Jabouille
Alpine A367 Ford - 1m45s81 (201,111 km/h)

33
Roger Williamson
March 722 Ford - 1m45s81 (201,111 km/h)

34
Adrian Wilkins
March 722 Ford - 1m47s55 (197,858 km/h)

6
Carlos Ruesch
Brabham BT38 Ford - 1m45s01 (202,644 km/h)

29
Vittorio Brambilla
March 712M Ford - 1m45s29 (202,105 km/h)

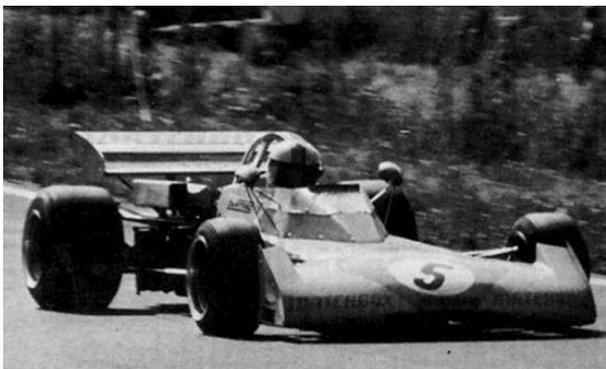
32
David Purley
March 722 Ford - 1m45s45 (201,798 km/h)

28
Tino Brambilla
March 712M Ford - 1m45s78 (201,168 km/h)

22
Silvio Moser
Brabham BT38 Ford - 1m45s81 (201,111 km/h)

19
Hiroshi Kazato
March 722 Ford - 1m46s33 (200,128 km/h)

A largada foi atrasada por dez minutos, pois os comissários precisaram limpar a pista do óleo depositado pelo carro de Gethin durante a sua volta se reconhecimento e, tão logo foi baixada a bandeira, Hailwood tomou a ponta seguido por Emerson Fittipaldi, que se aproveitou de um erro de troca de marcha do inglês para assumir a liderança.



Hailwood (5) foi o segundo, e Reutemann (11) foi o terceiro

Os dois logo abriram uma grande vantagem para os demais, com Reutemann liderando o segundo grupo, seguido por Scheckter, Morgan, Depailler, Wilson Fittipaldi, Adamich e Jaussad, vindo a seguir um terceiro grupo liderado por Niki Lauda, enquanto Dieter Quester vinha muito atrasado, pois um problema na sua caixa de câmbio o obrigou a largar quando os demais estavam além da metade da volta.

A primeira modificação nas primeiras colocações ocorreu na sexta volta, quando Wilson Fittipaldi conseguiu ultrapassar Depailler e se aproximou muito de Morgan. Mas a alegria de Wilsinho terminou na volta seguinte quando o motor do seu Brabham quebrou. Outro que abandonou nessa volta foi Niki Lauda, também com problemas de motor.

Na frente, Emerson e Hailwood continuavam andando juntos cada vez mais distanciados dos demais. Reutemann via sua posição ameaçada por Scheckter, mas o sul-africano teve que parar nos boxes quando o bico dianteiro do seu carro se soltou.

Essa parada gerou uma pequena confusão, pois na afobação, ao parar, deixou a traseira do seu carro na pista de circulação dos boxes. Assim que o carro parou, os mecânicos começaram os trabalhos para a troca do bico, quando chegou um comissário de boxe que deu uma cutucada nas costas do mecânico e falou que o carro não poderia ficar naquela posição. O mecânico não deu bola e continuou trabalhando e, com isso, o comissário deu um tapa nas costas do mecânico que lhe retribuiu com um empurrão que o atirou à distância. Então começou um bate-boca e o comissário fez as anotações devidas. Com a parada de Scheckter, Morgan assumiu a quarta colocação correndo com Depailler na sua cola. Adamich era o sexto seguido de perto por Wolleck e Ruesch.

Aos poucos Emerson foi abrindo vantagem para Hailwood, que mantinha o segundo lugar e primeiro dos não graduados, garantindo a pontuação como vencedor da prova.

Enquanto Emerson foi aumentando sua vantagem, o motor do carro de Adamich começou a cair de rendimento, até que na 23ª volta o italiano perdeu a posição e pouco depois abandonou. Wolleck assumiu a posição de Adamich e logo se aproximou de Depailler que continuou firme na cola de Morgan. Mas nada foi modificado até o final da corrida, com Emerson recebendo a bandeirada de chegada 17 segundos à frente de Hailwood, com Reutemann em terceiro, Morgan em quarto, Depailler em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/51](#)



No seu grande ano, Emerson Fittipaldi venceu mais uma, desta vez na Fórmula 2

65 – XXV GP DA INGLATERRA – 7ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1 – BRANDS HATCH

No dia 15 de julho a XXV edição do GP da Inglaterra, valendo para a 7ª etapa do Campeonato do Mundo de Fórmula 1, foi disputada no maltratado circuito de Brands Hatch.

Como sempre, as provas disputadas na Inglaterra atraíam pilotos novos, com a Lotus inscrevendo um terceiro carro para Tony Trimmer e a March, outro para Ray Allen, sendo que essas participações acabaram não se concretizando.

Essa prova também teve a estreia da equipe de Peter Connew, um ex-engenheiro da equipe de John Surtees, com o Connew PC1 equipado com motor Ford Cosworth emprestado pela McLaren, e que seria pilotado pelo francês François Migault.

Entretanto, a maior atração eram o novo carro da equipe de Frank Williams, com o patrocínio da fábrica de brinquedos italiana, Politoys. Este carro tinha sido projetado por Len Bailey, se inspirando no Tyrrell 001, sendo a primeira tentativa de Williams e criar seu próprio carro e que seria pilotado por Henri Pescarolo, enquanto José Carlos Pace permanecia ao volante do modelo 711 do ano anterior.

Na equipe BRM, a crise tinha se instalado, desde o fracasso do projeto P180, com a equipe chefiada por Tim Parnell tendo que se contentar com os P160 modificados. Se não fosse pela heroica vitória de Beltoise em Mônaco, a equipe não teria ainda pontuado no campeonato, fazendo com que diminuísse o número de participantes com carros mais bem preparados. Dessa forma, Marko que tinha se acidentado na França, Wisell e Ganley foram afastados temporariamente, restando no GP as participações de Beltoise, numa versão P160 com frente nova, Peter Gethin e Jackie Oliver.

Na Ferrari, ainda com as ausências de Regazzoni e de Andretti, Ickx teria como companheiro o italiano Arturo Merzário.



Logo após a largada, Ickx lidera seguido por Emerson e Beltoise

Na McLaren, Hulme tinha novamente como companheiro Peter Revson com Nanni Galli retornando ao volante do Tecno.

Na Lotus, Fittipaldi passou a ter tratamento igualitário ao que a Firestone fornecia à Ferrari, correndo com pneus traseiros de 14 polegadas de largura. A equipe Tyrrell levou para Brands Hatch o seu modelo 005, que deveria ser pilotado por Jackie Stewart, mas após uma falha no freio provocando um acidente, o fez se contentar com o 003, ficando o 002 para François Cevert.

Por fim, a Matra se apresentou com o MS120D que tanto sucesso alcançara na França, nas mãos de Chris Amon.

Nas provas de qualificação, Jacky Ickx se impôs, quebrando o recorde da pista e conquistando a pole-position, com quatro décimos de vantagem para Emerson Fittipaldi que ficou em segundo. Para surpresa geral, Peter Revson ficou com a terceira colocação e Stewart com a quarta, ficando assim formado o grid de largada:

8 Emerson Fittipaldi Lotus 72D Ford - 1m22s6 (185,889 km/h)

5 Jacky Ickx Ferrari 312B2 - 1m22s2 (180,788 km/h)
--

1 Jackie Stewart Tyrrell 003 Ford - 1m22s9 (185,211 km/h)

19 Peter Revson McLaren M19A Ford - 1m22s7 (185,659 km/h)

11
Jean-Pierre Beltoise
BRM P160C - 1m23s4 (184,101 km/h)

3
Ronnie Peterson
March 721G Ford - 1m23s7 (183,441 km/h)

27
Carlos Reutemann
Brabham BT37 Ford - 1m23s8 (183,222 km/h)

2
François Cevert
Tyrrell 002 Ford - 1m23s9 (183,004 km/h)

14
Jackie Oliver
BRM P160B - 1m24s4 (181,919 km/h)

12
Peter Gethin
BRM P160B - 1m24s5 (181,704 km/h)

30
Nanni Galli
Tecno Pa123/3 Ford - 1m25s1 (180,423 km/h)

23
Andrea de Adamich
Surtees TS9B Ford - 1m25s2 (180,211 km/h)

28
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT34 Ford - 1m25s5 (179,579 km/h)

29
Dave Charlton
Lotus 72D Ford - 1m25s6 (179,369 km/h)

24
Henri Pescarolo
Williams FX3 Ford - 1m27s4 (175,675 km/h)

22
Tim Schenken
Surtees TS9B Ford - 1m23s2 (185,543 km/h)

21
Mike Hailwood
Surtees TS9B Ford - 1m23s5 (183,880 km/h)

6
Arturo Merzário
Ferrari 312B2 - 1m23s7 (183,441 km/h)

18
Denny Hulme
McLaren M19C Ford - 1m23s9 (183,084 km/h)

25
José Carlos Pace
March 711 Ford - 1m24s0 (182,786 km/h)

9
Dave Walker
Lotus 72D Ford - 1m24s4 (181,919 km/h)

17
Chris Amon
Matra Simca MS120C - 1m24s6 (181,489 km/h)

4
Niki Lauda
March 721G Ford - 1m25s1 (180,423 km/h)

26
Graham Hill
Brabham BT37 Ford - 1m25s2 (180,211 km/h)

31
Mike Beuttler
March 721G Ford - 1m25s6 (179,369 km/h)

33
Rolf Stommelen
March 721 Eifelland Ford - 1m26s3 (177,914 km/h)

34
François Migault
Connew PC1 Ford - 1m30s3 (170,033 km/h) – não largou



Peter Revson (McLaren M19A0 ficou em terceiro

Devido à quebra de uma longarina traseira, o Connew não pode largar para a corrida.

Iniciada a corrida, Ickx e Emerson largaram bem e assumiram as duas primeiras colocações, enquanto Stewart era superado por Beltoise e Revson, com os carros completando a primeira volta na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Emerson; 3º Beltoise; 4º Revson; 5º Stewart; 6º Schenken; 7º Peterson; 8º Cevert; 9º Hailwood; 10º Reutemann; 11º Oliver; 12º Gethin; 13º Pace; 14º Merzário; 15º Hulme; 16º Adamich; 17º Walker; 18º Wilsinho; 19º Hill; 20º Beuttler; 21º Stommelen; 22º Charlton; 23º Amon; 24º Lauda; 25º Pescarolo; 26º Galli. Enquanto Beltoise tinha dificuldades em se manter à frente de Revson e Stewart, Hailwood passou por Cevert e Peterson na segunda volta.

Na terceira volta, Stewart passou por Revson na descida para a curva “Hawthorn”.

Na quarta volta, Ickx estava um segundo à frente de Emerson, ao mesmo tempo em que Stewart atacava Beltoise, e Revson era ameaçado pelos Surtees de Schenken e Hailwood. Adamich foi atingido pelo carro de Walker, saindo da pista e abandonando, enquanto o inglês entrou lentamente nos boxes, com o motor do seu carro apresentando problemas de alimentação.

Na sexta volta, enquanto Ickx e Emerson lutavam pela liderança, Beltoise e Stewart vinham com dez segundos de distância e Gethin abandonava com o motor falhando, quando ocupava a 12ª colocação.

Na sétima volta finalmente Stewart conseguiu ultrapassar Beltoise, enquanto Pescarolo era vítima de um acidente na curva Dingle Dell, por causa da ruptura da suspensão do seu carro.

Na volta seguinte, Stewart descontou a diferença para Emerson, para cinco segundos, enquanto Revson também passou por Beltoise.



François Cevert (Tyrrell 002 Ford)

Na volta seguinte foi a vez de Schenken superar Beltoise após uma derrapagem do francês.

Com a pista cheia de auxiliares na curva Dingle Dell, para remover o carro de Pescarolo, os carros completaram a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Emerson; 3º Stewart; 4º Revson; 5º Schenken; 6º Beltoise; 7º Hailwood; 8º Cevert; 9º Peterson; 10º Reutemann; 11º Pace; 12º Oliver; 13º Merzário; 14º Hulme; 15º Wilsinho; 16º Hill; 17º Beuttler; 18º Amon; 19º Stommelen; 20º Lauda; 21º Charlton; 22º Walker. Na volta 11, o carro de Frank Williams tinha sido retirado da pista, ao mesmo tempo em que Ickx mantinha 1 segundo de vantagem para Emerson, com Stewart 4 segundos atrás. Galli saiu da pista na curva “Clark”, se chocando com o guard-rail e abandonando a prova.

Na 12ª volta, Beltoise volta a superar Schenken.

Na volta 15, Ickx tinha 1 segundo de vantagem para Emerson, que tinha 6 para Stewart. Revson era o quarto a dez segundos, precedendo um grupo composto por Beltoise, Schenken, Hailwood, Cevert, Peterson e Reutemann.

Na volta 18, Stewart tinha reduzido a diferença para Emerson para três segundos, e na volta seguinte, Beltoise enfrentou problemas para engatar a quinta marcha, sendo novamente superado por Schenken.

Na volta 20, Beltoise passou lentamente com um pneu traseiro esvaziando, com os carros completando a volta na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Emerson (1s); 3º Stewart (4s); 4º Revson; 5º Schenken; 6º Hailwood; 7º Cevert; 8º Peterson; 9º Reutemann; 10º Pace; 11º Beltoise; 12º Merzário; 13º Hulme; 14º Oliver; 15º Wilsinho; 16º Beuttler; 17º Amon; 18º Stommelen; 19º Lauda; 20º Charlton; 21º Hill; 22º Walker.

Nas volta 22, Beltoise se encontrava parado no boxe da BRM, assim como Hill no da Brabham, e Charlton abandonou com problemas de câmbio.

Na volta 25, muito pressionado por Stewart, Emerson cometeu um erro na curva “Druids”, sendo ultrapassado pelo escocês, que partiu em perseguição a Ickx.

Na volta 28 Hailwood começou a enfrentar problemas de câmbio e acabou sendo superado por Cevert e na volta seguinte por Peterson, Pace e Reutemann, com os carros completando 30 voltas na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Stewart (1s); 3º Emerson (2s); 4º Revson (20s); 5º Schenken; 6º Cevert; 7º Peterson; 8º Reutemann; 9º Pace; 10º Hailwood; 11º Merzário; 12º Hulme; 13º Oliver; 14º Beuttler; 15º Wilsinho; 16º Amon; 17º Lauda; 18º Stommelen; 19º Hill; 20º Walker; 21º Beltoise.

Na volta 32 Hailwood entrou nos boxes abandonando com o câmbio quebrado, e Merzário parou nos boxes, para reparos, retornando atrás de Hulme e Oliver.



Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT34 Ford) à frente de Mike Beuttler (March 721G Ford)

Na volta 36, Ickx, Stewart e Emerson se aproximaram de um grupo de retardatários formado por Amon, Beuttler e Wilsinho. Ickx passou bem por Wilsinho, mas Stewart vacilou, sendo ultrapassado por Emerson que assim recuperou a segunda colocação.

Na volta seguinte, Oliver abandonou a corrida com problemas na suspensão do seu carro, e Beuttler entrou nos boxes com problemas de freios, e na volta seguinte José Carlos Pace abandonou com problemas na transmissão do seu March.

Completadas 40 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Ickx; 2º Emerson (1s); 3º Stewart (2s); 4º Revson (40s); 5º Schenken; 6º Cevert; 7º Peterson; 8º Hulme; 9º Amon; 10º Wilsinho; 11º Merzário; 12º Lauda; 13º Stommelen; 14º Reutemann; 15º Hill; 16º Walker; 17º Beltoise; 18º Beuttler.

Na volta 49, Ickx de repente diminui a velocidade e entrou nos boxes devido a um vazamento de óleo no motor da sua Ferrari, sendo obrigado a abandonar. Com isso, Emerson assumiu a liderança. Schenken saiu

pela grama perdendo sua posição para Cevert e Peterson. Hill abandonou depois de completar 47 voltas, depois de se acidentar na Paddock Hill.

Completadas 50 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Stewart; 3º Revson; 4º Cevert; 5º Peterson; 6º Schenken; 7º Hulme; 8º Amon; 9º Merzário; 10º Wilsinho; 11º Lauda; 12º Stommelen; 13º Reutemann; 14º Walker; 15º Beltoise; 16º Beuttler.

Na volta 52 a vantagem e Emerson para Stewart tinha subido para 5 segundos, com Revson correndo em terceiro com 50 segundos de atraso.

Na volta 58 Stewart registrou a melhor volta da prova com o tempo de 1m24s0 e Schenken, com problemas mecânicos, perdeu posição para Hulme, Amon e Merzário.

Com 60 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Stewart (3s); 3º Revson; 4º Cevert; 5º Peterson; 6º Hulme; 7º Amon; 8º Merzário; 9º Schenken; 10º Wilsinho; 11º Lauda; 12º Reutemann; 13º Stommelen; 14º Beltoise; 15º Beuttler.

Depois de completar 59 voltas, Walker, que corria muito atrasado, abandonou com a suspensão quebrada e na volta 61, Cevert saiu da pista na Paddock Hill, indo de encontro ao guard-rail e abandonando.

Com 62 voltas, Emerson tinha apenas 2 segundos de vantagem para Stewart, e Amon ameaçava a quinta colocação de Hulme.

Depois de 64 voltas, Schenken foi obrigado a abandonar com problemas na suspensão traseira do seu Surtees.

Na volta 68, Amon ultrapassou Hulme, assumindo a quinta posição, com 69 voltas completadas abandonou Wilsinho, também com problemas na suspensão e, com 70 voltas completadas, faltando apenas 6 para o final da corrida, a ordem era a seguinte: 1º Emerson; 2º Stewart (3s); 3º Revson; 4º Peterson; 5º Amon; 6º Hulme; 7º Merzário; 8º Lauda; 9º Reutemann; 10º Stommelen; 11º Beltoise.

Stommelen continuava na prova, em velocidade reduzida quando ocupava a quarta colocação, Peterson viu o motor do seu carro parando de funcionar na curva Paddock Hill e com isso, Amon subiu para quarto, Hulme para quinto e Merzário para sexto.

Emerson acabou recebendo a bandeirada de chegada com 4,1 segundos de vantagem para Stewart, com Revson em terceiro, os únicos a completarem as 76 voltas da prova. Amon foi o quarto, Hulme o quinto, e Merzário o sexto.

[Ver RESULTADOS 1972/52](#)



Com a vitória, Emerson Fittipaldi ampliou sua vantagem na liderança do campeonato

66 – 500 QUILÔMETROS DE PORTO ALEGRE

A segunda etapa do Campeonato Gaúcho de Turismo, foi disputada no dia 16 de julho, com a 8ª edição dos 500 Quilômetros de Porto Alegre, com a participação de 28 carros 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).

Tendo largado na pole-position, o único carro da classe D, o Opala pilotado por Pedro Carneiro Pereira e tendo como parceiro Ismael Chaves Barcelos, assumiu a ponta da corrida, mas essa liderança durou apenas 3 voltas, pois o carro ficou fora da prova com a quebra da chaveta das válvulas do motor.

A partir de então assumiu a liderança o VW 1600 de Raffaele Rosito/Lionel Friedrich, que liderou até a volta 71, quando teve furado o radiador de óleo do motor, também sendo obrigado a abandonar a corrida.

Com mais esse abandono, assumiu a ponta o VW nº 8 de Lino e Denis Reginato, que pouco depois teve que parar nos boxes com a embreagem quebrada, onde permaneceu por muito tempo até retornar.

O novo líder, então, passou a ser o VW 1600 de Benoni e Ayrton de Carvalho, que era seguido a grande distância do Opala 4 cilindros nº 32, de José Asmuz/Alfredo Oliveira que tinha perdido tempo parado nos boxes.

Aos poucos o Opala foi descontando a diferença e, na volta 130, a vantagem do VW era de 1 minuto, com o Opala tirando a vantagem à ordem de mais de 1 segundo por volta.

Finalmente, na volta 142, faltando 24 para o final da prova, o Opala alcançou e passou pelo VW, assumindo a liderança que manteve até o final, à frente de doze outros carros que receberam a bandeirada de chegada, com Benoni e Ayrton de Carvalho (VW 1600) em segundo, José Luiz Madrid/Abílio Weiand (Ford Corcel) em terceiro, Décio Michel/Elói Heinz (Ford Corcel) em quarto, e Edgar e Joel Echel (VW 1600).

Ver RESULTADOS 1972/53



A dupla José Asmuz/Alfredo Oliveira venceu os 500 Quilômetros de Porto Alegre ao volante do Chevrolet Opala de 4 cilindros nº 32. Na foto inicia uma ultrapassagem sobre o VW 1600 de Edgar e Joel Echel.

67 – 6 HORAS DE WATKINS GLEN

O Campeonato Mundial de Marcas foi encerrado no dia 22 de julho, com a disputa das “6 Horas de Watkins Glen”.

A prova contou com a participação de 30 carros, e o mais rápido na classificação foi a Ferrari de Ronnie Peterson/Tim Schenken, ficando em segundo lugar outra Ferrari, de Jacky Ickx/Mário Andretti. Em terceiro se classificou o Mirage de Derek Bell/José Carlos Pace, em quarto a terceira Ferrari inscrita, pilotada por Brian Redman/Arturo Merzário, em quinto a Lola T280 Ford de Reine Wisell/Gerard Larrousse, e o sexto o outro Mirage de Gijs Van Lennep/Tony Adamowicz.



José Carlos Pace estreou na Equipe de John Wyer formando dupla com Derek Bell nesse Mirage M6 Ford.

Dada a largada da prova, Ronnie Peterson assumiu a ponta, muito apertado por Jacky Ickx, com Derek Bell em terceiro, Redman em quarto, Wisell em quinto e Van Lennep em sexto.

A primeira baixa nos carros que ocupavam as primeiras colocações foi da Lola de Wisell, e, com dez voltas, Derek Bell entrou nos boxes com o motor esquentando e com a queda da pressão de óleo e, quando retornou ocupava a quinta colocação.

As Ferrari lideraram a prova por mais de três horas, com Peterson/Schenken e Ickx/Andretti lutando acirradamente pela liderança, com Redman/Merzário mais distante. Se recuperando, o Mirage de Bell/Pace ocupava a quarta colocação, que se tornou terceira quando a Ferrari de Redman/Merzário abandonou, mas estava com cerca de dez voltas de desvantagem em relação às outras duas Ferrari.

Faltando onze minutos para terminar a prova, a Ferrari de Andretti, que liderava a prova, entrou nos boxes, onde perdeu 50 segundos, para retornar com um atraso de 7 segundos para a Ferrari de Peterson. Com Ickx ao volante, a Ferrari passou a andar de forma alucinante, chegando a registrar a melhor volta da prova com o tempo de 1m47s204, ultrapassar a Ferrari líder e vencer a prova com 13,9 segundos de vantagem.

A Ferrari de Jacky Ickx/Mário Andretti, completou 195 voltas em 6h01m11s276, média de 176,057 km/h. O segundo foi a Ferrari de Ronnie Peterson/Tim Schenken, o terceiro o Mirage de Derek Bell/José Carlos Pace, o quarto o Porsche 908/2 de Tony Dean Bobby Brown, o quinto o Porsche 908/3 de Reinhold Joest/Mario Casoni e o sexto a Ferrari 365 GTB4 de Jean-Pierre Jarier/Gregg Young, que venceu entre os carros GT.

[Ver RESULTADOS 1972/54](#)



Jacky Ickx/Mário Andretti (Ferrari 312PB) foram os vencedores da 6 Horas de Watkins Glen

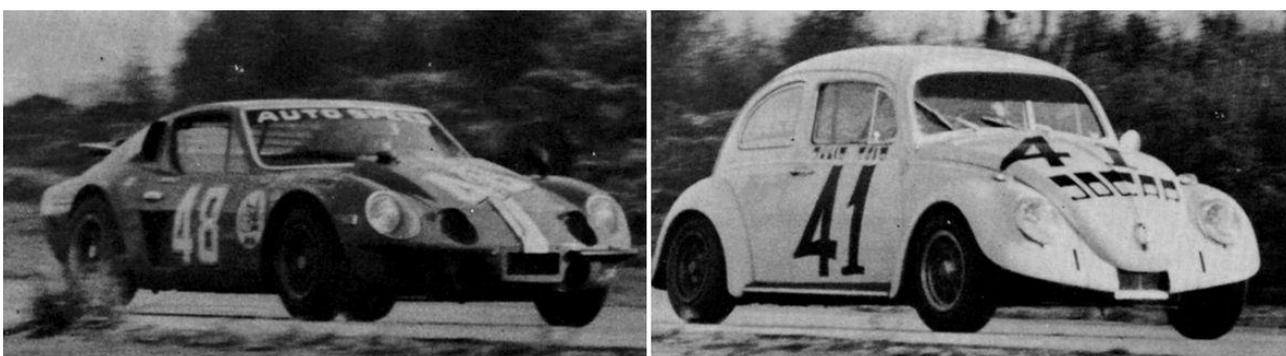
68 – 3ª ETAPA DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

A terceira etapa da Copa Independência de Estreantes e Novatos foi disputada no Autódromo de Curitiba no dia 23 de julho, com a disputa de seis provas.

Inicialmente foi disputada a prova de Estreantes, Divisão 1, carros Ford Corcel com 1.300 cc, e o vencedor foi Ogier Renato, seguido por José Giupponi, ficando em terceiro Nelson Slaviero, em quarto Rotildo Slaviero, e em quinto Arnaldo Didoné.

A segunda prova foi destinada aos pilotos estreantes, com carros VW Sedan 1300 da Divisão 1, e foi vencida por Roberto Fanucchi, ficando em segundo Mário D'Ángelo, em terceiro Cesaltino Covacci, em quarto Donald Stipanich, e em quinto Nelson Giacomelli.

A terceira prova do programa foi destinada a pilotos Estreantes, com carro VW Sedan 1500 da Divisão 1, vencida por Luís Aladino Osório, com Ingo Hoffmann em segundo, Délio Marodin Filho em terceiro, José Quadros em quarto, e Teodoro Kitice em quinto.



Dois dos vencedores: 48 – José Martins Jr. (Puma VW) e 41 – Júlio Caio Marques (VW 1600)

A quarta etapa foi destinada a pilotos estreantes, com carros da Divisão 1 até 3.000 cc, sagrando-se vencedor Jaime Ferreira (Ford Corcel), com Evaldo Luiz Vita (Ford Corcel) em segundo, Antônio Funiel (Simca) em terceiro, Teófilo Franco (Simca) em quarto, e Francisco Alves Maia (Esplanada) em quinto.

A quinta prova foi destinada a pilotos Novatos, com carros da Divisão 3 e GT, e o vencedor foi José Martins Jr. (Puma VW), com Luiz Teleco Veiga (Puma VW) em segundo, Érico Pereira (Karmann Ghia VW) em terceiro, Luiz Carlos Perussolo (Karmann Ghia VW) em quarto, e Adair Pam (Chevrolet Opala) em quinto.

O programa foi encerrado com a disputa da prova de Novatos até 1.600 cc que foi vencida por Júlio Caio Marques, ficando em segundo Heitor Guimarães Jr., em terceiro Kenity Yoshimoto, em quarto Luiz Carlos Portugal, e em quinto Arturo Fernandes, todos com VW Sedan 1600.

[Ver RESULTADOS 1972/55](#)

69 – PRIMEIRA CORRIDA DE STOCK CAR NO BRASIL – RIO DE JANEIRO

Numa promoção dos associados do “Stock Motor Clube” foi disputado no dia 23 de julho, a primeira prova da categoria Stock Car, no Brasil, com carros Chevrolet Opala 6 cilindros.

Participaram da prova 9 carros, disputando a primeira etapa da prova, pelo anel externo da pista de Jacarepaguá, que deveria ter uma distância de 15 voltas, porém, depois de 5 voltas completadas, quando o piloto Leone Del Debbio liderava a prova seguido por Giu Ferreira, a prova foi suspensa por determinação do presidente da Federação Carioca de Automobilismo, Charles Naccache, ao observar que a corrida tinha pouco policiamento, com a presença de apenas 5 policiais militares e três carros do Departamento de Trânsito, cada um contando com três policiais, o que foi considerado insuficiente para conseguir manter fora da pista o numeroso público que se encontrava em Jacarepaguá.

Pela manhã foi disputada um corrida para estreantes, vencida por Pedro La Rocque, em prova organizada pela Associação Carioca de Volantes de Competição, ficando Paulo Lessa em segundo, e José Eduardo da Cunha em terceiro.

[Ver RESULTADOS 1972/56](#)



A prova foi interrompida por falta de segurança no Autódromo de Jacarepaguá, que se encontrava num estado lamentável de abandono, conforme pode ser constatado na foto acima

70 – XI GP CIDADE DE ÍMOLA - 9ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

A 9ª etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2 foi disputada no dia 23 de julho no Autódromo italiano de Ímola, num prova que reuniu 24 pilotos e que foi disputada em duas baterias de 28 voltas cada uma, com o resultado final apurado pela soma dos tempos das duas baterias.

O mais rápido nas provas de classificação foi o francês Jean-Pierre Jaussaud, com o tempo de 1m32s05, ficando em segundo o inglês Mike Hailwood, com 1m32s21, ficando assim formado o grid de largada:

8 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford - 1m32s05 (196,250 km/h)	1 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 1m32s21 (195,909 km/h)
6 Peter Gethin Chevron B20 Ford - 1m32s22 (195,888 km/h)	44 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford - 1m32s37 (195,570 km/h)
3 John Surtees Surtees TS10 Ford - 1m32s46 (195,380 km/h)	11 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford - 1m32s61 (195,063 km/h)
32 Niki Lauda March 722 Ford - 1m33s34 (193,538 km/h)	45 Jean-Pierre Jabouille March 722 Ford - 1m33s35 (193,517 km/h)
35 Peter Westbury Brabham BT38 Ford - 1m33s37 (193,475 km/h)	15 Dave Morgan Brabham BT38 Ford - 1m33s40 (193,413 km/h)
22 John Watson Leda Tui AM29 Ford - 1m33s42 (193,372 km/h)	29 Vittorio Brambilla March 712M Ford - 1m33s48 (193,248 km/h)
34 Andrea de Adamich Surtees TS10 Ford - 1m33s52 (193,165 km/h)	2 Graham Hill Brabham BT38 Ford - 1m33s57 (193,062 km/h)
46 Patrick Depailler March 722 Ford - 1m33s60 (193,000 km/h)	14 Hiroshi Kazato March 722 Ford - 1m33s81 (192,568 km/h)
12 Bob Wollek Brabham BT38 Ford - 1m33s86 (192,465 km/h)	4 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford - 1m33s87 (192,445 km/h)
16 David Purley March 722 Ford - 1m33s88 (192,424 km/h)	5 Sívio Moser Brabham BT38 Ford - 1m33s97 (192,240 km/h)
21 Jody Scheckter McLaren M21 Ford - 1m34s05 (192,077 km/h)	28 Tino Brambilla March 712M Ford - 1m34s16 (191,852 km/h)
24 Lian Duarte Pygmée MDB17 Ford - 1m34s22 (191,730 km/h)	30 Cláudio Francisci Brabham BT38 Ford - 1m34s39 (191,385 km/h)

Na primeira bateria, Jaussaud largou na frente, mas antes de completar a primeira volta já tinha sido ultrapassado por Hailwood, Reutemann e Gethin, caindo para a quarta colocação. Na segunda volta,

Hailwood tinha boa vantagem para os demais, com Reutemann e Gethin lutando pela segunda colocação, enquanto Lian Duarte abandonava depois de completar essa volta, com o rompimento da linha de óleo do motor do seu carro.

Mike Hailwood vinha liderando com tranquilidade até atingir a penúltima volta, quando Gethin se aproximou, com os dois passando pela Água Mineral juntos, e a última volta foi iniciada com Hailwood ainda na frente, mas na curva Tamborelo, Gethin conseguiu a ultrapassagem, liderando menos de uma volta, mas o bastante para cruzar a linha de chegada em primeiro lugar, com Hailwood em segundo, com o cano de escapamento solto, fazendo com que o seu motor caísse de rendimento. Em terceiro chegou Carlos Reutemann, em quarto John Surtees, e em quinto Jean-Pierre Jaussaud.

Para a segunda bateria alinharam apenas quinze carros e dois destes não largaram: o March de Tino Brambilla e o Brabham de Wilson Fittipaldi Jr.

Dessa feita, quem assumiu a liderança foi Reutemann, tendo na sua cola Gethin e Hailwood. O argentino conseguiu manter a liderança por três voltas, quando Hailwood, que tinha superado Gethin, assumiu a ponta, Reutemann ainda perdeu o segundo lugar para Gethin na volta seguinte.

Foi quando surgiram abandonos importantes: primeiro foi Gethin depois de completar 9 voltas, por causa da queda da pressão de óleo do motor do seu carro e Hailwood, uma volta depois, que teve a quebra da bomba de óleo do motor do seu carro. Com isso, Reutemann assumiu a liderança, com Bob Wollek em segundo e Jody Scheckter em terceiro.

Mas Reutemann não teve melhor sorte, pois na volta 14 ficou de fora com o motor quebrado. Com isso, Wollek assumiu a liderança, que manteve até o final, com John Watson em segundo e John Surtees, que mesmo enfrentando problemas com a embreagem, vinha subindo de posição. Passou por Graham Hill e depois por Lauda, que terminaram em quarto e quinto lugares, respectivamente.

Pela soma de tempos, a vitória ficou com o veterano John Surtees, com Bob Wollek ficando em segundo lugar, Niki Lauda em terceiro, Andrea de Adamich em quarto, e Graham Hill em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/57](#)

71 – ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DA CBA

No dia 29 de julho, às 18 horas, foi realizada uma assembleia geral extraordinária da CBA, na sua sede, localizada à CLS 310, conjunto B, Lola 34, em Brasília, DF, por convocação do presidente do Conselho Fiscal, para tratar dos seguintes assuntos:

- a) Tomar ciência do relatório do Secretário Geral, concernente a ocorrências administrativas, deliberando as medidas a serem adotadas;
- b) Conhecer e decidir a respeito de questões contábeis e financeiras da CBA, do período compreendido entre 28/08/71 e 30/07/1972;
- c) Decidir acerca da Deliberação do Conselho Nacional de Desportos transmitida pelo ofício nº 1668, de 15/06/1972, até aquele momento sem cumprimento;
- d) Assuntos gerais constantes da pauta.

A assembleia foi presidida pelo Sr. Nelson Garcia de Lacerda, tendo presentes: José Carlos Steiner (presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo); Luiz Fernando Rocha Lima (presidente da Federação Goiana de Automobilismo); Luiz Carlos Brasil (representante da Federação Catarinense de Automobilismo); Paulo Emmanuel do Nascimento (presidente da Federação Paranaense de Automobilismo); Hésio Alcântara Noronha (representante da Federação Mineira de Automobilismo); José Luiz Milosky Vieira de Barros (presidente da Federação Fluminense de Automobilismo); Aurélio Gonçalves (presidente da Federação

Bahiana de Automobilismo); Amadeu Quintino de Macedo Girão (representando a Federação Carioca de Automobilismo); e Luiz Antônio Coelho Cavalcanti (representando a Federação Automobilística do DF).

Estavam presentes ainda, o Dr. Roberto Abranches (assessor jurídico do CND); Orlando Cariello (consultor jurídico da CBA); Ernesto Augusto Pinto Dornelles (membro do conselho fiscal da CBA).

Iniciados os trabalhos, o Sr. Amadeu Girão levantou uma questão de ordem para que a Assembleia tomasse conhecimento de uma Portaria assinada pelo presidente da CBA, datada de 21/07/1972, tornando insubsistentes as decisões da Assembleia de 20/05/1972 que resultou na intervenção na FADF e ainda anulando a Assembleia Geral Extraordinária da FADF realizada no dia 30/06/1972 que elegeu nova diretoria para a referida Federação.

Em seguida o Sr. Nelson Lacerda declarou que o presidente da CBA, Sr. Evânio Galvão e seus “companheiros”, tudo fizeram para impedir a prestação de contas perante o Conselho Fiscal e realização desta Assembleia. Demitiram funcionários, tentaram retirar material e documentos da sede de Brasília, intentaram ações na justiça e queixa crime na polícia contra o Sr. Ramon Van Buggenhout, tentaram impedir a publicação dos Editais de Convocação e, por fim, entraram com um mandado de segurança, cuja liminar foi concedida pelo juiz da terceira vara proibindo a assembleia, que foi cassada pelo Tribunal Federal de Recursos.

Reportou-se então ao relatório do Sr. Ramon Buggenhout, secretário geral, contendo os seguintes itens:

- a) Furto de documentos privativos da CBA, mediante invasão de domicílio;
- b) Desvio de dinheiro público recebidos do CND e não depositados em conta bancária da CBA;
- c) Desídia no cumprimento do dever, deixando de pagar despesas da CBA que agravaram os débitos causando prejuízos graves ao patrimônio da entidade;
- d) Incapacidade administrativa, demonstrada com o desmantelamento da estrutura da CBA;
- e) Falta de cumprimento a determinação da Assembleia Geral e Conselho Fiscal referente ao Decreto-Lei 7674;
- f) Negativa de apresentar extratos bancários e relações de cheques emitidos;
- g) Negativa de pagamento de despesas administrativas da CBA.

Em seguida foi lido o ofício nº 1668 do CND, onde era levantada a incompatibilidade de exercício simultâneo das presidências da CBA e da Federação Paulista.

Não ficando nada decidido, iniciou-se nova Assembleia Geral Extraordinária, convocada pelos presidentes das Federações: Carioca de Automobilismo (Charles Naccache); Federação Fluminense de Automobilismo (José Luiz Milosky Vieira de Barros); Federação Goiana de Automobilismo (Luiz Fernando Rocha Lima); Federação Automobilística do DF (Luiz Antônio Coelho Cavalcanti); Federação Paranaense de Automobilismo (Paulo Emmanuel do Nascimento); Federação Catarinense de Automobilismo (José Manuel Brasil); Federação Bahiana de Automobilismo (Aurélio Gonçalves); Federação Gaúcha de Automobilismo (José Carlos Steiner), com o fim de eleger os poderes cujos mandados expiravam em 9 de agosto de 1972.

Efetuada a chamada e notando-se algumas ausências, da assembleia foi iniciada em segunda chamada à 22 horas, com as seguintes presenças: Aurélio Gonçalves (presidente da Federação Bahiana de Automobilismo); Luiz Carlos Brasil (credenciado da Federação Catarinense de Automobilismo); Luiz Fernando Rocha Lima (presidente da Federação Goiana de Automobilismo); Paulo Emmanuel do Nascimento (presidente da Federação Paraense de Automobilismo); Hésio Alcântara Noronha (representante da Federação Mineira de Automobilismo); José Luiz Milosky Vieira de Barros (presidente da Federação Fluminense de Automobilismo); José Carlos Steiner (presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo); Amadeu Quintino de Macedo Girão (representante da Federação Carioca de Automobilismo); Luiz Antônio Coelho Cavalcanti (representante da Federação Automobilística do DF); Orlando Cariello (consultor jurídico da CBA); e Roberto Abranches (assessor jurídico do CND).

Efetuada a votação, foi proclamado o seguinte resultado para um mandato de 3 anos, com validade até 9/8/1975: Presidente – Eloy Massey Oliveira de Menezes; Primeiro vice-presidente – José Carlos Steiner; Segundo vice-presidente – Piero Valerino Gancia; Terceiro vice-presidente – Flávio Chagas Lima; Presidente do Conselho Fiscal – Nelson Garcia de Lacerda; Membros titulares do Conselho Fiscal – Ernesto Augusto Pinto Dornelles e Orlando Cariello; Membros suplentes: Jedson Viegas Fernandes, Osdyr Brasileiro Mattos e José Ribamar Martins;

72 – 4ª ETAPA DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

A 4ª etapa da Copa Independência de Estreantes e Novatos, que foi disputada no Autódromo de Curitiba, no dia 30 de julho, tendo como novidade, a realização de uma corrida da categoria Turismo Divisão 3, para Pilotos Graduados.

A primeira prova, foi disputada por pilotos estreantes, com carro da Divisão 1 até 1.300 cc, que foi vencida por Nelson Slaviero (Ford Corcel), ficando em segundo Rotildo Slaviero (Ford Corcel), terceiro José Luiz Nogueira (Ford Corcel), quarto Mário D'Ângelo (VW 1300), e quinto Roberto Fanucchi (VW 1300).

A segunda prova, também para pilotos estreantes, da Divisão 1 até 1.500 cc, foi vencida por Gigi Miura (Ford Corcel), com Jaime Ferreira (Ford Corcel) em segundo, Evaldo Luiz Vita (Ford Corcel) em terceiro, Ingo Hoffmann (VW 1500) em quarto, e Paulo Corsini (VW 1500) em quinto.

A terceira prova, de pilotos novatos, carros da Divisão 3 até 1.600 cc, foi vencida por Luiz Celso Giannini, com Luís Aladino Osório em segundo, Luiz Teleco Veiga em terceiro, Idimir Fernandes em quarto, e Luiz Carlos Portugal em quinto, todos com VW 1600.

A quarta prova, para pilotos Novatos, Divisão 3 acima de 1.601 cc e GT, foi vencida por José Martins Jr. (Puma VW), Luiz Teleco Veiga (Puma VW) em segundo, Adair Pam (Chevrolet Opala) em terceiro, e Luiz Carlos Perussolo (Karmann Ghia VW) em quarto.

O encerramento do programa, teve uma prova para pilotos graduados e carros da Divisão 3, que foi vencida por Pedro Victor Delamare (Opala), com Cacó Quartin Moraes (Opala) em segundo, Alfredo Guaraná (VW 1600) em terceiro, Plínio Riva Giosa (VW 1600) em quarto, e Amândio Ferreira (VW 1600) em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/58](#)

73 – XXXIV GP DA ALEMANHA – 8ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F-1

O XXXIV GP da Alemanha, oitava etapa do campeonato mundial de Fórmula 1 foi disputada no dia 30 de julho no difícilíssimo circuito de Nürburgring.



Largada da prova vendo-se da esquerda para a direita: Peterson, Stewart, Emerson, e Ickx

A luta pelo campeonato estava restrita a Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart e Jacky Ickx, sendo que o brasileiro teria que se preocupar com o grande conhecimento que os dois outros pilotos tinham do circuito alemão.

Para essa prova, a Lotus levou três Lotus 72D, que seriam pilotados por Emerson Fittipaldi, Dave Walker e Dave Charlton, este último, embora recebendo apoio da fábrica, correndo como inscrição particular.

Por sua vez, Ken Tyrrell decidiu não levar o novo modelo 005 que, embora mais rápido que os modelos em uso, sofria de fortes vibrações que causaram acidentes nos treinos dos GPs da França e da Inglaterra, e com isso, manteve o 003 para Stewart e o 002 para Cevert.

Ausente em dois grandes prêmios, Clay Regazzoni reapareceu na equipe Ferrari, ao lado do primeiro piloto da equipe, Jacky Ickx e de Arturo Merzário que mais uma vez substituía Mário Andretti, envolvido em corridas norte-americanas.

Essas corridas eram também causa da ausência de Peter Revson que mais uma vez foi substituído por Brian Redman que formava dupla com Hulme na equipe McLaren.

A BRM dessa feita se apresentou com três modelos 160C, que foram pilotados por Beltoise, Ganley e Wisell, ficando ausente Peter Gethin.



O momento do abandono de Emerson Fittipaldi

A equipe March inscreveu dois 721G para Peterson e Lauda, tendo ainda defendendo a marca Mike Beuttler e Rolf Stommelen. Também com carros March, estava presente a equipe de Frank Williams, com Pescarolo no modelo 721 e José Carlos Pace no antigo 711.

A Brabham inscreveu seus três carros, sendo os BT37 para Reutemann e Hill e o BT34 para Wilsinho Fittipaldi. A Surtees inscreveu seus tradicionais TS9B para Mike Hailwood, Tim Schenken e Andrea de Adamich, fechando a lista de inscritos o Matra de Amon e o Tecno de Derek Bell.

Logo no primeiro dia de treino ficou claro que a Ferrari de Ickx era o carro a ser batido, que fez a sua melhor volta em 7m10s0, dois segundos mais rápido que Cevert. Os acidentes nesse primeiro dia não foram poucos: Cevert, Redman, Merzário e Walker. Como o acidente de Cevert não foi pequeno, o piloto francês teve que treinar no carro reserva, o 004 enquanto os mecânicos consertavam o carro para a corrida.

No sábado, Ickx foi ainda mais rápido, fazendo tempo de 7m07s0, deixando Stewart em segundo com 7m08s7, e Emerson em terceiro. Os outros brasileiros obtiveram bons tempos, ficando Pace em 11º e Wilsinho em 21º. Dave Charlton e Mike Beuttler não conseguiram tempo suficiente para classificação, mas

acabaram podendo largar, depois de todos os pilotos assinarem uma petição para que corresse, ficando o pelotão de largada formado por 27 carros, assim formado:

1
Jackie Stewart
Tyrrell 003 Ford - 7m08s7 (192,756 km/h)

10
Ronnie Peterson
March 721G Ford - 7m11s6 (190,468 km /h)

12
Carlos Reutemann
Brabham BT37 Ford - 7m12s4 (190,116 km/h)

8
Chris Amon
Matra Simca MS120D - 7m13s9 (189,458 km/h)

3
Denny Hulme
McLaren M19C Ford - 7m14s5 (189,197 km/h)

15
Tim Schenken
Surtees TS9B Ford - 7m17s2 (188,028 km/h)

22
Rolf Stommelen
March 721 Eifelland Ford - 7m17s5 (187,899 km/h)

14
Mike Hailwood
Surtees TS9B Ford - 7m21s0 (186,408 km/h)

17
Howden Ganley
BRM P160C - 7m22s3 (185,860 km/h)

16
Andrea de Adamich
Surtees TS9B Ford - 7m23s7 (185,274 km/h)

19
Arturo Merzário
Ferrari 312B2 - 7m25s9 (184,360 km/h)

23
Niki Lauda
March 721G Ford - 7m32s2 (181,791 km/h)

29
Dave Charlton
Lotus 72D Ford - 7m34s1 (181,031 km/h)

4
Jacky Ickx
Ferrari 312B2 - 7m07s7 (192,520 km/h)

2
Emerson Fittipaldi
Lotus 72D Ford - 7m09s9 (191,221 km/h)

7
François Cevert
Tyrrell 002 Ford - 7m12s2 (190,204 km/h)

9
Clay Regazzoni
Ferrari 312B2 - 7m12s4 (189,677 km/h)

20
Henri Pescarolo
March 721 Ford - 7m14s4 (189,240 km/h)

21
José Carlos Pace
March 711 Ford - 7m16s6 (188,287 km/h)

6
Jean-Pierre Beltoise
BRM P160C - 7m17s3 (187,985 km/h)

11
Graham Hill
Brabham BT37 Ford - 7m18s4 (187,514 km/h)

18
Reine Wisell
BRM P160C - 7m21s4 (186,239 km/h)

5
Brian Redman
McLaren M19A Ford - 7m23s2 (185,483 km/h)

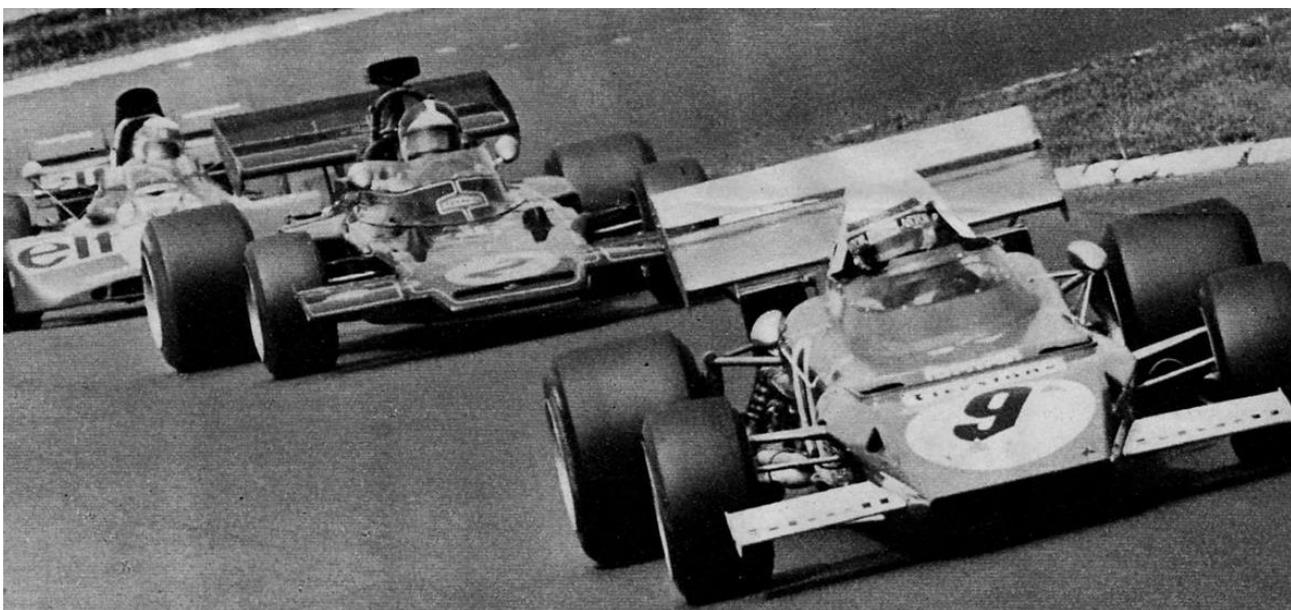
26
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT34 Ford - 7m24s8 (184,816 km/h)

25
Dave Walker
Lotus 72D Ford - 7m29s5 (182,883 km/h)

27
Derek Bell
Tecno PA 123/3 Ford - 7m33s3 (181,350 km/h)

28
Mike Beuttler
March 721G Ford - 7m35s9 (180,316 km/h)

Com o tempo firme, sem ameaça de chuva, quando os carros se postaram no grid de largada, Amon teve um problema de ignição, que fez com que o neozelandês retornasse aos boxes para reparos, de onde partiu, com atraso, para a corrida.



9 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2), 2 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford), e 1 – Jackie Stewart (Tyrrell 003 Ford)

Ickx fez uma ótima largada e assumiu a liderança, sendo acompanhado por Peterson e Regazzoni, sendo completada a primeira volta na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Peterson; 3º Regazzoni; 4º Emerson; 5º Stewart; 6º Reutemann; 7º Pescarolo; 8º Cevert; 9º Pace; 10º Schenken; 11º Beltoise; 12º Stommelen; 13º Hailwood; 14º Hulme; 15º Ganley; 16º Merzário; 17º Wisell; 18º Wilsinho; 19º Redman; 20º Lauda; 21º Hill; 22º Adamich; 23º Beuttler; 24º Charlton; 25º Walker; 26º Bell; 27º Amon, bem distante.

Na segunda volta Ickx tinha 6 segundos de vantagem para Peterson e Fittipaldi, que no início da volta passou por Regazzoni. Em seguida vinha um pelotão comandado por Stewart e Reutemann.

Na terceira volta, Ickx estava cada vez com mais distância para Peterson e Fittipaldi que lutavam arduamente pela segunda colocação, com Regazzoni e Stewart lutando pelo quarto lugar, observados por Reutemann. Pace entrou nos boxes da Williams por causa de problemas na suspensão, sendo substituída a barra estabilizadora. Hailwood subiu para a nona colocação depois de passar por Beltoise e Schenken.

Na quarta volta Reine Wisell abandonou com o motor da sua BRM falhando.

Na quinta volta, Emerson conseguiu ultrapassar Peterson, e Hailwood a Cevert, ocorrendo três abandonos: Lauda com vazamento de óleo, Bell com problemas no motor e Charlton também com vazamento de óleo. No final da volta, a ordem era a seguinte: 1º Ickx; 2º Emerson; 3º Peterson; 4º Regazzoni; 5º Stewart; 6º Reutemann; 7º Pescarolo; 8º Hailwood; 9º Cevert; 10º Beltoise; 11º Schenken; 12º Ganley; 13º Stommelen; 14º Hulme; 15º Redman; 16º Adamich; 17º Merzário; 18º Hill; 19º Wilsinho; 20º Walker; 21º Beuttler; 22º Pace; 23º Amon.

Na 6ª volta, Ickx levava 15 segundos de vantagem para Emerson, que tinha Peterson na sua cola. Com cerca de 20 segundos vinham Regazzoni e Stewart, com Beltoise passando por Cevert, cujo Tyrrell se apresentava instável, ao mesmo tempo em que Stommelen recorreu aos boxes com problemas mecânicos.

Na sétima volta, a vantagem de Ickx para Emerson tinha subido para 17 segundos, vindo Peterson a 19, Regazzoni e Stewart a 24, Peterson a 51, Beltoise a 1m6s, Hailwood e os demais. Nessa volta ocorreram mais três abandonos: Reutemann com quebra da transmissão, Walker com vazamento de óleo e Stommelen com pane elétrica.

Na 8ª volta, Cevert parou nos boxes para trocar um pneu esquerdo dianteiro, com o francês retornando na 16ª posição, enquanto Schenken também parou nos boxes com um pneu furado.

Na volta 9 Peterson rodou um pouco antes do “Karussell”, sendo ultrapassado por Regazzoni e Stewart. Nessa volta mais dois abandonos: Hailwood com quebra da suspensão e Hulme com falha no motor.

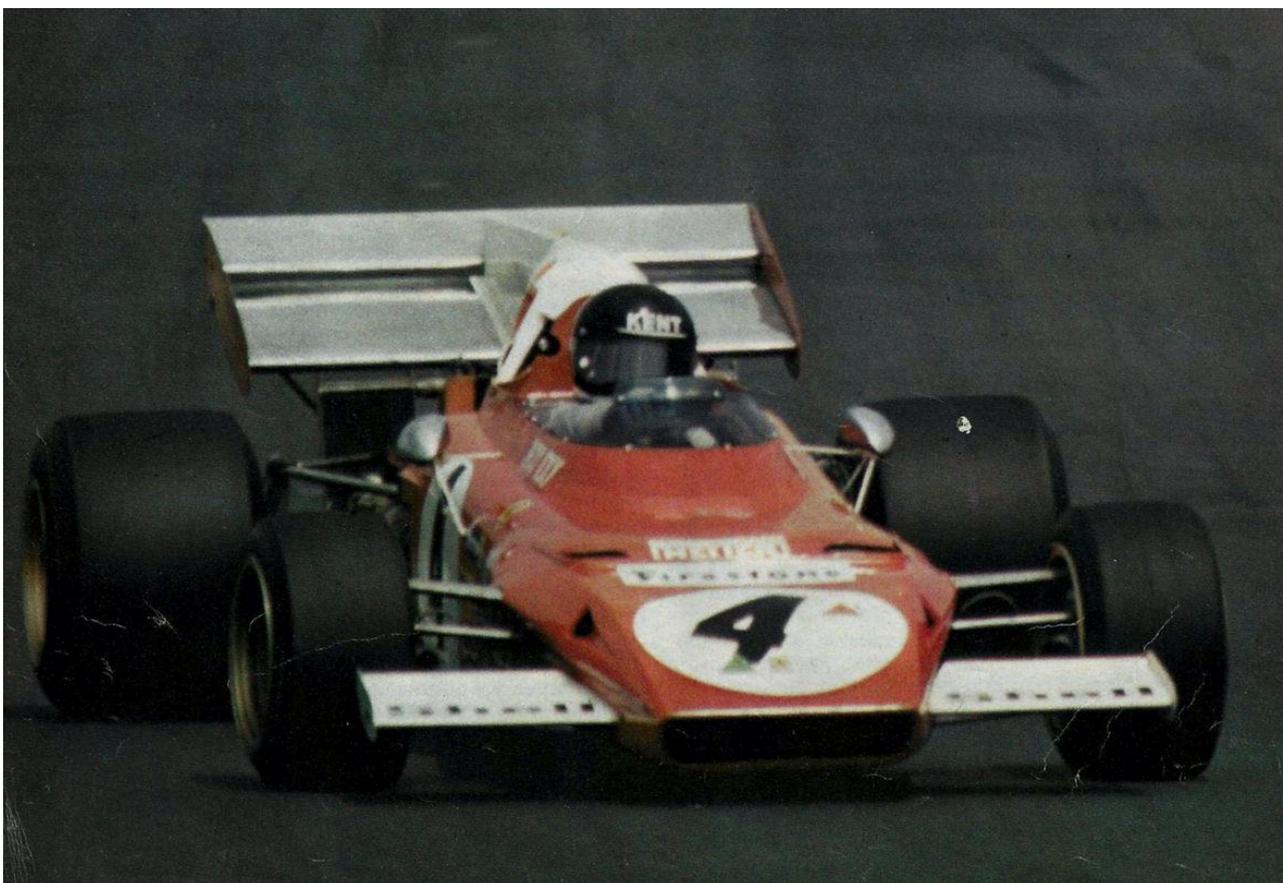
Na 10ª volta, Ickx registrou a melhor volta da prova, com 7m13s6, e depois de completar essa volta, o carro de Emerson começou a soltar fumaça, ao mesmo tempo em que Schenken entrou nos boxes para trocar a ignição do seu carro. Os carros completaram a 10ª volta na seguinte ordem: 1º Ickx; 2º Emerson; 3º Regazzoni; 4º Stewart; 5º Peterson; 6º Pescarolo; 7º Beltoise; 8º Ganley; 9º Redman; 10º Hill; 11º Merzário; 12º Wilsinho; 13º Beuttler; 14º Cevert; 15º Adamich; 16º Schenken; 17º Amon; 18º Pace.

Na 11ª volta, Emerson abandonou com princípio de incêndio no seu carro, e Pescarolo se acidentou, reduzindo para 16 o número de “sobreviventes”.

Na 12ª volta, Ickx tinha 45 segundos sobre Regazzoni que tinha assumido a segunda colocação, perseguido por Stewart, depois do abandono de Emerson. Peterson era o quarto com mais de 1 minuto de atraso, vindo depois Beltoise, Ganley, Redman, Hill, Wilsinho e Beuttler. Merzário tinha parado nos boxes para efetuar a troca dos pneus. Beltoise teve que entrar nos boxes depois de receber bandeira preta da direção da prova, com o carro sendo revisado e retornando perdendo a quinta colocação que ocupava.

Na última volta finalmente Stewart conseguiu passar por Regazzoni, que no último trecho da pista, no “Ticino”, tocou no Tyrrell que saiu da pista, permitindo que o piloto suíço reconquistasse a segunda colocação na corrida, 58,3 segundos atrás do vencedor, Ickx. O terceiro foi Ronnie Peterson, o quarto Howden Ganley, o quinto Brian Redman, e o sexto Graham Hill.

[Ver RESULTADOS 1972/59](#)



Jacky Ickx (Ferrari 312B2) vencedor da prova

74 – III MANTORP PARK F2 – TROFEN - 10ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F2

A 10ª etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 2 foi disputada no dia 6 de agosto, no circuito sueco de Mantorp Park, em prova dividida em duas baterias com 36 voltas cada uma, com resultado final apurado pela soma de tempos das duas.

Estravam inscritos para essa prova os brasileiros Wilson Fittipaldi Jr, José Carlos Pace e Lian Duarte, mas nenhum deles participou da corrida.

Nos treinos de classificação, Peter Gethin, com seu Chevron B21 marcou o tempo de 1m25s6, ficando com a pole-position, sendo completada a primeira fila por Ronnie Peterson e Patrick Depailler, ficando assim formado o grid de largada:

19 Peter Gethin Chevron B20 Ford - 1m25s6	2 Ronnie Peterson March 722 Ford - 1m26s4	17 Patrick Depailler March 722 Ford - 1m26s5
6 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 1m26s6	9 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford - 1m26s6	
15 Jody Scheckter McLaren M21 Ford - 1m26s7	44 Tim Schenken Brabham BT38 Ford - 1m26s7	38 Gerry Birrell March 722 Ford - 1m26s8
27 José Dolhem March 722 Ford - 1m27s3	18 Jean-Pierre Jabouille March 722 Ford - 1m27s3	
10 Bob Wollek Brabham BT38 Ford - 1m27s6	4 Reine Wisell Brabham BT38 Ford - 1m27s6	16 Mike Beuttler March 722 Ford - 1m27s6
37 Richard Scott Brabham BT38 Ford - 1m27s9	5 Tetsu Ikuzawa GRD 272 Ford - 1m28s0	
20 Patrick Dal Bo Pygmée MDB17 Ford - 1m28s5	11 Jean-Pierre Jaussaud Brabham BT38 Ford - 1m28s8	32 Brett Lunger March 722 Ford - 1m29s1
39 Adrian Wilkins March 722 Ford - 1m29s2	8 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford - 1m29s2	
24 John Watson Leda Tui AM29 Ford - 1m29s3	1 Niki Lauda March 722 Ford - 1m30s0	

Na largada, Depailler assumiu a liderança, seguido por Gethin, Scheckter e Peterson. Ao final de três voltas, Gethin passou por Depailler, assumindo a liderança, com Scheckter permanecendo em terceiro e Peterson em quarto. Scheckter demorou para conseguir passar por Depailler e, com isso, Gethin conseguiu abrir uma vantagem de seis segundos. Em quinto lugar corria Reine Wisell, seguido por Hailwood e Schenken, enquanto Reutemann enfrentava problemas no seu Brabham, tendo Wilkins no seu encalço. Birrell tinha abandonado na primeira volta, e Dal Bo com superaquecimento do motor também tinha abandonado.

A luta entre Scheckter e Peterson era sensacional, mas a disputa acabou na volta 11, quando o motor do sueco quebrou.

Depailler e Scheckter também não terminaram a corrida, enquanto Hailwood que corria num discreto quinto lugar, acabou ganhando a segunda colocação sem precisar ultrapassar ninguém.

O primeiro foi Gethin, seguido por Hailwood, Jabouille, Wollek e Ruesch.

Para a segunda bateria não alinharam Dal Bo, Schenken, Dolhem e Scott. Jody Scheckter, graças aos esforços da Equipe McLaren, conseguiu alinhar o seu carro. Por sua vez, a equipe de Peterson instalou no carro do sueco o motor reserva que a equipe dispunha.

Peter Gethin largou na frente, com Hailwood em segundo, vindo a seguir Jabouille, Wollek, Ruesch Scheckter. Depois vinha outro grupo formado por Jaussaud, Reutemann e Peterson.

As quebras continuaram, com Peterson abandonando na volta 8, juntamente com Depailler. Wollek parou na volta 11, Watson na 13, Scheckter na 15, Birrell na 16, Lauda na 18 e finalmente o líder Gethin, na volta 19 depois de sofrer um acidente.

Com isso, Hailwood acabou vencendo com grande tranquilidade, com Jabouille em segundo, Jaussaud em terceiro, Reutemann em quarto e Lunger em quinto.

Na soma dos tempo, sagrou-se vencedor Mike Hailwood, ficando em segundo Jean-Pierre Jabouille, em terceiro Jean-Pierre Jaussaud e em terceiro Brett Lunger, os únicos que completaram as 72 voltas da prova.

[Ver RESULTADOS 1972/60](#)



Mike Hailwood (Surtees TS10 Ford) vencedor da prova.

75 – 6 HORAS DE NOVA LISBOA - ANGOLA

Com a participação dos brasileiros Norman Casari e Jan Balder foi disputada no dia 6 de agosto a prova “6 Horas de Nova Lisboa”, em Angola.

Casari e Balder deveriam ter participado da edição de 1971, pois mesmo presentes com a Lola T70, não chegaram a correr, por problemas mecânicos, mas dessa vez foram inscritos com um Porsche 907 da equipe Wicky Racing Team, do piloto britânico André Wicky.

No sábado à tarde, véspera da corrida foi efetuada a prova de classificação, disputada em dois turnos com uma hora cada um.

No 1º turno, um equívoco da cronometragem oficial fez com que a Equipe Bonnier protestasse contra o tempo obtido pela dupla brasileira, que aparecia com o melhor tempo. Efetuada a correção, o melhor tempo

ficou com a Lola T290 de Vic Elford/Gerard Larrousse, com o tempo de 1m47s0, ficando os brasileiros com o tempo de 1m54s1.



Largada da prova

No segundo, a Equipe Bonnier acabou ficando com a pole-position, com Vic Elford fazendo a volta no tempo de 1m43s89, tendo ao seu lado na primeira fila, o outro carro da equipe, pilotado por Nicha Cabral/Claude Swietlick, com o tempo de 1m45s69, ficando assim formado o grid de largada:

10
Gerard Larrousse/Vic Elford
Lola T290 Ford - 1m43s89 (123,361 km/h)

9
Claude Swietlick/Nicha Cabral
Lola T290 Ford - 1m45s69 (121,260 km/h)

15
Carlos Gaspar/João Carlos Moura
Lola T280 Ford - 1m47s81 (118,876 km/h)

14
Carlos Santos/Roger Heavens
Chevron B21 Ford - 1m51s24 (115,210 km/h)

25
Norman Casari/Jan Balder
Porsche 907 - 1m54s10 (112,323 km/h)

26
Jean-Pierre Aeszhlmann/Philippe Carron
Porsche 910 - 1m54s57 (118,862 km/h)

24
André Wicky/Max Olivar
Porsche 908/2 - 1m55s86 (110,616 km/h)

12
Emílio Marta/Herculano Areias
Ford GT40 - 1m57s63 (108,952 km/h)

28
Mabilio Albuquerque/José Bandeira
BMW 2002 TI - 1m59s23 (107,490 km/h)

23
Manuel Larama/Valdemar Teixeira
Ford Capri 2600 RS - 1m59s80 (106,978 km/h)

29
Porfirio de Oliveira/Carlos Bandeira
BMW 2002 TI - 2m01s18 (105,760 km/h)

3
Silveira Machado/Nelder de Souza
Opel Manta - 2m03s36 (103,891 km/h)

20
Ivon Brandão/Cardoso Albernaz
Porsche 911S
2m03s92 (103,422 km/h)

6
Antônio Oliveira/Fernando Coelho
BMW 2002 TI
2m04s87 (102,635 km/h)

8
Santos Pera/Henrique Cardão
Subaru 1300 GT - 2m13s30 (96,144 km/h)

7
Gil Morgado/Amadeu Inácio
NSU TT 1200 - 2m13s78 (95,799 km/h)

2
Pedro Queiroz Pereira/João Carlos
Alfa Romeo GTA - 2m14s32 (95,414 km/h)

16
Tino Pereira/Dio
Ford Capri 2600 GT - 2m16s94 (93,588 km/h)

19
José Viegas/José Reis
NSU TT 1200 - 2m24s45 (88,723 km/h)

4
Emílio Poizres/Jorge Bom Pastor
Lotus Europa - 2m24s64 (88,606 km/h)

Dada a largada, ao estilo Indianápolis, para as 6 Horas, assumiu a liderança a Lola de Larrousse, seguida pela outra Lola da equipe Bonnier, de Swietlick, com Norman Casari em terceiro e Carlos Gaspar em quarto.

Na 2ª volta, Gaspar ultrapassou o Porsche de Casari, com o Porsche dos brasileiro mantendo a quarta colocação por mais quatro voltas, quando foi ultrapassado pelo Porsche de Max Olivar, que tinha ultrapassado o Chevron de Heavens.

Com isso, as três Lola mantiveram as primeiras colocações, sendo que Gaspar, na 8ª volta estava a 12 segundos de Swietlick, sendo seguido com oito segundos de distância pelo Porsche 908 de Olivar e pelo Chevron de Gaspar que tinha superado o Porsche de Casari. Este, por sua vez, tinha 15 segundos de vantagem para o Ford GT40 de Marta, que por sua vez tinha 5 segundos para o Porsche 910 de Aeshlimann.

As Lola da Ecurie Bonnier começam a ultrapassar os carros mais lentos antes de serem completadas 10 voltas e na 10ª volta, Larrousse estabeleceu a melhor volta da prova com o tempo de 1m42s40.

Completada a primeira hora da corrida, as Lola de Larrousse e de Swietlick mantinham uma vantagem na casa dos 15 segundos para os demais, com o Porsche dos brasileiros mantendo a sexta colocação, mas correndo com uma volta a menos. O Ford GT40 entrou nos boxes e abandonou a prova com problemas de motor.

Com 90 minutos de corrida foi a vez de Casari entrar nos boxes com problema de vazamento no radiador de óleo. O Porsche 907 perdeu 8 voltas e retornou à corrida na 16ª posição, com Balder ao volante. Em seguida, todos os carros começam a parar para reabastecimento e troca de pilotos.



O Porsche 907 dos brasileiros Norman Casari/Jan Balder

A Lola T280 de Gaspar, entrou nos boxes e o motor não pegou mais, sendo obrigado a abandonar a corrida.

O Chevron de Heavens/Santos subiu para o terceiro lugar, seguido pelos Porsche 908 e 910.

Quando foram completadas duas horas de corrida, Jan Balder tinha subido para o 10º lugar. A partir de então, o Porsche 908 de Wicky/Olivar começou a efetuar sucessivas paradas nos boxes, devido a uma colisão contra o saco de areia e, com isso, quem assumiu a quinta colocação foi o Porsche 911S de Brandão/Albernaz e em sexto aparecia o BMW de Oliveira/Coelho.

Com três horas de corrida completadas, Balder ocupava a 8ª colocação, mas parou novamente com a queda da pressão de óleo e o para-brisa completamente sujo, devido a um pequeno vazamento do radiador de óleo. Os mecânicos trabalham no carro e Casari substitui Balder ao volante e retornou à corrida.

Com 3 horas e meia de corrida, foi a vez do Porsche 910 abandonar com problemas de válvulas no motor, permitindo que a dupla brasileira passasse para o sétimo lugar, apenas 2 voltas atrás do 4º colocado que era o Porsche 911S de Brandão/Albernaz. O Ford Capri de Tino Pereira/Dio corria em quinto e o BMW de Albuquerque/Bandeira em sexto. A liderança era da Lola de Elford que tinha duas voltas de vantagem para a outra Lola da Ecurie Bonnier, de Nicha Cabral, que, por sua vez, estava 5 voltas à frente do Chevron de Heavens/Santos.



A Lola T290 Ford de Gerard Larrousse/Vic Elford, terminou em segundo lugar

Com 3 horas e 45 minutos, Casari parou novamente nos boxes, com o para-brisa coberto de óleo. Entrou Balder, e o Porsche permaneceu na sétima colocação, mas logo depois foi superado pela dupla Wicky/Oliver. Com 4 horas, não apareceu a Lola de Swietlick, que tinha quebrado a suspensão na pista. Os mecânicos correram até Nicha Cabral, companheiro de Swietlick, e o aconselharam a abandonar a prova, mas Nicha resolveu trocar a suspensão com a orientação do mecânico da Lola, uma vez que o carro somente poderia ser reparado na pista pelo próprio piloto.

A esta altura, terminou a corrida para os brasileiros, depois que furou um pneu e o carro foi de encontro ao meio-fio, quebrando a suspensão. Balder conseguiu ainda chegar aos boxes, mas o tempo necessário para o reparo tirou qualquer possibilidade de retornar à corrida.

A Lola de Elford/Larrousse seguia tranquilo na liderança, com 8 voltas de vantagem para o Chevron de Heavens/Santos, em terceiro corrida o Ford Capri de Larama/Teixeira, em quarto o Porsche de Brandão/Albernaz, e em quinto o Porsche de Wicky/Oliver.

Com 5 horas de corrida as posições se mantinham inalteradas, com Nicha tentando recuperar terreno, deixando o público de pé. Quando tudo indicava que a vitória seria da Lola de Elford/Larrousse, o carro entrou nos boxes onde permaneceu por 10 minutos. Os mecânicos da Lola mexeram na injeção de combustível e o carro retornou à corrida lentamente, mas então com apenas 3 voltas de vantagem para o Chevron.

Para tristeza da Ecurie Bonnier, Elford não conseguiu completar a volta com o motor quebrado e, com isso, o Chevron de Roger Heavens/Carlos Santos acabou ganhando a corrida, com a Lola de Larrousse/Elford, mesmo não completando a prova, conquistando a segunda colocação. Em terceiro se classificou o Ford Capri

de Manuel Larama/Valdemar Teixeira, em quarto o Porsche 911S de Ivon Brandão/Cardoso Albernaz, e em quinto a Lola T290 de Claude Swietlick/Nicha Cabral.

[Ver RESULTADOS 1972/61](#)



O Chevron B21 Ford vencedor da prova, pilotado por Carlos Santos/Roger Heavens

76 – 5ª ETAPA DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

A quinta etapa da Copa Independência de pilotos estreantes e novatos, foi disputada em Curitiba no dia 7 de agosto, e a primeira prova do programa foi destinada a pilotos estreantes, Divisão 1 até 1.300 cc, sendo vencida por Nelson Slaviero (Ford Corcel), com Roberto Fanucchi (VW 1300) em segundo, Donald Stipanich (VW 1300) em terceiro, Mário D'Ângelo (VW 1300 em quarto, e Arnaldo Didoné (Corcel) em quinto.

A segunda prova foi disputada por pilotos estreantes, Divisão 1, VW 1500, e vencida por Paulo Corsini, com Délio Marodin Filho em segundo, Afonso Dotti Neto em terceiro, José Quadros em quarto, e Carlos Alberto Ribeiro em quinto.

A prova seguinte foi destinada aos pilotos Novatos Divisão 3 sem limite de cilindrada e GT, tendo a vitória de Luiz Teleco Veiga (Puma VW), com José Martins Jr. (Puma VW) em segundo, Érico Pereira (Puma VW) em terceiro, Raul de Quadros (Puma VW) em quarto, e Luiz Carlos Perussolo (Karmann Ghia) em quinto.

A última prova do programa, destinada aos novatos, Divisão 3, foi vencida por Júlio Caio Marques, com Luiz Celso Giannini em segundo, Luiz Rattes em terceiro, Sid Mosca em quarto, e Idimir Fernandes, todos com VW 1600.

[Ver RESULTADOS 1972/62](#)

77 – 6ª ETAPA DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

A última etapa da Copa Independência foi disputada no dia 13 de agosto, com sete provas.

A primeira foi de Estreantes, Divisão 1, Ford Corcel com 1.300 cc, vencida mais uma vez por Nelson Slaviero, com José Luiz Nogueira em segundo, Rotildo Slaviero em terceiro, Juarez Picanço em quarto, e Arnaldo Didoné em quinto.

A prova de Estreantes, Divisão 1, VW 1300, foi vencida por Luiz André Ferreira, seguido por Mário D'Ângelo, Donald Stipanich, Carlos Jereissatti, e Antônio Luiz Ferreira.

Em seguida foi disputada a prova de Estreantes, Divisão 1, VW 1500 e o vencedor foi Paulo Corsini, seguido por Afonso Dotti Neto, Ingo Hoffmann, Carlos Alberto Ribeiro e Fernando Ricardo.

A prova de Novatos, classe GT, foi vencida por José Martins Jr., com Luiz Teleco Veiga em segundo e Tadeu Briggmann em terceiro, todos com Puma VW.

A prova de Novatos, Divisão 3 até 1.600 cc teve como vencedor Júlio Caio Marques, com Luiz Rattes em segundo, Luiz Carlos Portugal, em terceiro, Luiz Celso Giannini em quarto, e Ipojucan Jusius em quinto, todos com VW 1600.

A sexta prova do programa foi destinada a pilotos Estreantes, Divisão 1, Turismo acima de 1301 cc e GT, que teve como vencedor Luiz Carlos Perussolo (Karmann Ghia VW), com Gigi Miura (Ford Corcel) em segundo, Givani Guido (Opala) em terceiro, Francisco Alves Maia (Esplanada) em quarto, e Jaime Ferreira (Ford Corcel) em quinto.

Finalizando o programa automobilístico foi disputada uma corrida para pilotos graduados de Turismo Divisão 3 até 1.600 cc, que foi vencida por Paulo Bossoni, com José Chemin em segundo, José Chateaubriand em terceiro, Emílio Pederneiras em quarto, e Fausto Dabbur em quinto, todos com VW 1600.

Ver RESULTADOS 1972/63

78 – RESULTADO DA COPA INDEPENDÊNCIA DE ESTREANTES E NOVATOS - CURITIBA

1 – Estreantes – Divisão 1 – até 1.300 cc – Ford Corcel:

P	PILOTO	UF	CARRO	13/06	25/06	23/07	30/07	07/08	13/08	TOTAL
1º	Nelson Slaviero	PR	Ford Corcel	4	6	4	9	0	9	32
2º	José Giupponi	RS	Ford Corcel	6	0	6	0	9	0	21
3º	Ogier Renato	PR	Ford Corcel	0	9	9	0	0	0	18
4º	Rotildo Slaviero	PR	Ford Corcel	0	3	3	6	0	4	16
5º	Arnaldo Didoné	SP	Ford Corcel	0	0	2	3	6	2	13
6º	José Luiz Nogueira	SP	Ford Corcel	0	0	0	4	0	6	10
7º	Jaime Ferreira	PR	Ford Corcel	9	0	0	0	0	0	9
8º	Anuar Riscalah	SP	Ford Corcel	3	2	0	0	0	0	5
9º	Adair Marques	PR	Ford Corcel	0	4	0	0	0	0	4
	Jorge Saad	PR	Ford Corcel	0	0	0	0	4	0	4
11º	Juarez Picanco	PR	Ford Corcel	0	0	0	0	0	3	3
12º	José Carlos Maciel	PR	Ford Corcel	0	0	0	0	0	1	1



44 – Nelson Slaviero (Ford Corcel)

2 – Estreantes – Divisão 1 – até 1.300 cc – VW:

P	PILOTO	UF	CARRO	13/06	25/06	23/07	30/07	07/08	13/08	TOTAL
1º	Roberto Fanucchi	SP	VW Sedan	0	9	9	6	9	1	34
2º	Mário D'Ângelo	SP	VW Sedan	6	0	6	9	4	6	31
3º	Donald Stipanich	PR	VW Sedan	9	4	3	4	6	4	30
4º	Luiz André Ferreira	SP	VW Sedan	0	6	0	0	0	9	15
5º	Cesaltino Covacci	PR	VW Sedan	4	3	4	0	0	0	11
6º	Estevão Nascimento	PR	VW Sedan	0	0	1	3	3	0	7
7º	Nelson Giacomelli	PR	VW Sedan	0	0	2	2	0	0	4
8º	Paulo Ricardo Costa	PR	VW Sedan	3	0	0	0	0	0	3
	Carlos Jereissatti	SP	VW Sedan	0	0	0	0	0	3	3
10º	Adair Pam	PR	VW Sedan	2	0	0	0	0	0	2
	Artur Flavinha	PR	VW Sedan	0	2	0	0	0	0	2
	Irineu Butenas	PR	VW Sedan	0	0	0	0	2	0	2
	Aristides Furman Jr.	PR	VW Sedan	0	1	0	1	0	0	2
14º	Antônio Luiz Ferreira	PR	VW Sedan	0	0	0	0	0	2	2



27 – Roberto Fanucchi (VW 1500)

3 – Estreantes – Divisão 1 – até 1.500 cc – VW:

P	PILOTO	UF	CARRO	13/06	25/06	23/07	30/07	07/08	13/08	
1º	Luís Aladino Osório	SP	VW Sedan	9	9	9	4	0	0	31
2º	Paulo Corsini	SP	VW Sedan	0	6	0	6	9	9	30
3º	Ingo Hoffmann	SP	VW Sedan	0	0	6	9	0	4	19
4º	Délio Marodin Fº	PR	VW Sedan	0	0	4	3	6	0	13
5º	Afonso Dotti Neto	PR	VW Sedan	0	0	0	0	4	6	10
6º	José Quadros	PR	VW Sedan	0	3	3	0	3	0	9
7º	Nilson da Silva	SP	VW Sedan	6	0	0	0	0	0	6
8º	Marcos Gomes Jr.	PR	VW Sedan	2	4	0	0	0	0	6
9º	Carlos Alberto Ribeiro	PR	VW Sedan	0	0	1	0	2	3	6
10º	Masahaki Yoshimoto	SP	VW Sedan	4	0	0	0	0	0	4
11º	Teodoro Kitice	SP	VW Sedan	0	0	2	2	0	0	4
	Roberto Strahos	PR	VW Sedan	3	0	0	0	1	0	4
13º	Fernando Ricardo	PR	VW Sedan	0	0	0	0	0	2	2
	José Luiz Pimenta	SP	VW Sedan	0	2	0	0	0	0	2
15º	Alírio Teixeira	PR	VW Sedan	0	0	0	0	1	0	1
	Geraldo Rocha de Souza	PR	VW Sedan	0	0	0	0	0	1	1

4 – Novatos – GT:

P	PILOTO	UF	CARRO	13/06	25/06	23/07	30/07	07/08	13/08	TOTAL
1º	Luiz Teleco Veiga	SP	Puma VW	9	9	6	6	9	6	45
	José Martins Jr.	SP	Puma VW	6	6	9	9	6	9	45
3º	Érico Pereira	PR	Puma VW	3	0	4	0	4	0	11
4º	Cleber Mansur	RJ	Karmann Ghia VW	4	0	0	0	0	0	4
	Manoel Semião	SP	Puma VW	0	4	0	0	0	0	4
	Tadeu Briggmann	PR	Puma VW	0	0	0	0	0	4	4
7º	Raul Quadros	PR	Puma VW	0	0	0	0	3	0	3



16 – Luiz Teleco Veiga (Puma VW)

5 – Novatos – Divisão 3 – até 1.600 cc (VW)

P	PILOTO	UF	CARRO	13/06	25/06	23/07	30/07	07/08	13/08	TOTAL
1º	Júlio Caio Marques	SP	VW Sedan	0	0	9	0	9	9	27
2º	Luiz Teleco Veiga	SP	VW Sedan	9	9	0	4	0	0	22
3º	Luiz Celso Giannini	SP	VW Sedan	2	1	0	9	6	3	21
4º	Luiz Rattes	SP	VW Sedan	4	6	0	0	4	6	20
5º	Idimir Fernandes	PR	VW Sedan	6	4	0	3	2	0	15
6º	Luiz Carlos Portugal	PR	VW Sedan	0	2	3	2	0	4	11
7º	Kenity Yoshimoto	SP	VW Sedan	3	0	4	0	1	0	8
8º	Heitor Guimarães Jr.	SP	VW Sedan	0	0	6	0	0	0	6
	Luís Aladino Osório	SP	VW Sedan	0	0	0	6	0	0	6
10º	Sid Mosca	SP	VW Sedan	0	0	0	0	3	2	5
11º	Mauri Fabri	PR	VW Sedan	0	3	0	0	0	0	3
12º	Arturo Fernandes	SP	VW Sedan	0	0	2	0	0	0	2
	Ipojuca Jusius	PR	VW Sedan	0	0	0	0	0	2	2
14º	Ivan Bertolucci	PR	VW Sedan	1	0	1	0	0	0	2
15º	Francisco Camargo	PR	VW Sedan	0	0	0	0	0	1	1



41 – Júlio Caio Marques (VW 1600)

79 – X GP DA ÁUSTRIA – 9ª ETAPA DO CAMPEONATO MUNDIAL DE F1

O GP da Áustria, nona etapa do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi disputado no dia 13 de agosto no belo circuito de Österreichring, com Emerson Fittipaldi à frente da pontuação do campeonato, tendo como principais oponentes Jackie Stewart, Jock MacLure e Denny Hulme.

Para essa prova, a Lotus manteve seus dois carros para Emerson e Walker. Na Tyrrell, finalmente Stewart teria à sua disposição o novo 005, enquanto Cevert se manteve fiel ao modelo 002.

MacLure, que tinha vencido na Alemanha, melhorando as suas chances com relação ao campeonato, continuava com a Ferrari 312B2, tendo como companheiro Clay Regazzoni, com a equipe inscrevendo apenas esses dois.

Na McLaren, Hulme tinha o retorno do seu companheiro Peter Revson, que correu com uma nova M19C.

Entre os demais concorrentes, nenhuma novidade, a Surtees com seus três carros para Hailwood, Adamich e Schenken, a Brabham com Reutemann, Hill e Wilson Fittipaldi Jr., a BRM com as P160C para Beltoise, Gethin e Ganley, ficando de fora, dessa vez, Wisell. A Matra mais uma vez se apresentou com apenas um carro para Amon e os participantes de March eram seis: Peterson e Lauda com 721G de fábrica, Beuttler com outra 721G, Stommelen com a 721 modificada pela Eifelland, e a equipe Williams com uma 721 para Pescarolo e a antiga 711 para Pace.



A largada da prova: 1 – Jackie Stewart (Tyrrell 005 Ford), 19 – Clay Regazzoni (Ferrari 312B2), 31 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford), 10 – Chris Amon (Matra MS120C), 14 – Peter Revson (McLaren M19C Ford), 17 – Carlos Reutemann (Brabham BT37 Ford), e 12 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford)

Mais uma vez a Tecno inscreveu um carro para Nanni Galli e a Connew ressurgia com um carro inscrito para o francês François Migault.

Os treinos foram iniciados na quinta-feira pela manhã, sem Chris Amon que não estava presente no circuito devido ao atraso do seu avião. Para compensar essa ausência, Bruno Morin, chefe da equipe Matra, confiou um Matra MS120C para Niki Lauda, que ficou empolgado em pilotar um carro melhor que seu March, mas infelizmente, o jovem austríaco teve o motor V12 da Matra quebrado e, com a chegada de Amon, o piloto austríaco retornou para a equipe March.

Com o desenrolar das provas de classificação, Emerson Fittipaldi acabou alcançando sua terceira pole-position do ano, dividindo a primeira fila com Clay Regazzoni, que ficou a apenas 7 centésimos de segundos do brasileiro, ficando assim formado o grid de largada:

31
Emerson Fittipaldi
Lotus 72D Ford - 1m35s97 (221,732 km/h)

1
Jackie Stewart
Tyrrell 005 Ford - 1m36s35 (220,857 km/h)

17
Carlos Reutemann
Brabham BT37 Ford- 1m37s15 (219,039 km/h)

12
Denny Hulme
McLaren M19C Ford - 1m37s20 (218,926 km/h)

18
Jacky Ickx
Ferrari 312B2 - 1m37s33 (218,634 km/h)

5
Ronnie Peterson
March 721G Ford - 1m37s58 (218,073 km/h)

11
Andrea de Adamich
Surtees TS9B Ford - 1m38s08 (216,962 km/h)

28
Wilson Fittipaldi Jr.
Brabham BT34 Ford - 1m38s48 (216,080 km/h)

27
Rolf Stommelen
March 721 Eifeland Ford - 1m38s62 (215,774 km/h)

21
Dave Walker
Lotus 72D Ford - 1m38s81 (215,359 km/h)

7
Jean-Pierre Beltoise
BRM P160C - 1m38s89 (215,185 km/h)

15
Nanni Galli
Tecno PA 123/3 Ford - 1m39s13 (214,664 km/h)

22
Henri Pescarolo
March 721 Ford - 1m40s28 (212,966 km/h)

19
Clay Regazzoni
Ferrari 312B2 - 1m36s04 (221,570 km/h)

14
Peter Revson
McLaren M19C Ford - 1m36s63 (220,217 km/h)

10
Chris Amon
Matra Simca MS120D - 1m37s16 (219,016 km/h)

24
Tim Schenken
Surtees TS9B Ford - 1m37s25 (218,813 km/h)

9
Howden Ganley
BRM P160C - 1m37s55 (218,140 km/h)

25
Mike Hailwood
Surtees TS9B Ford- 1m37s77 (217,650 km/h)

16
Graham Hill
Brabham BT37 Ford - 1m38s14 (216,829 km/h)

6
Peter Gethin
BRM P160C - 1m38s48 (216,080 km/h)

23
José Carlos Pace
March 711 Ford - 1m38s62 (215,774 km/h)

2
François Cevert
Tyrrell 002 Ford - 1m38s85 (215,272 km/h)

4
Niki Lauda
March 721G Ford - 1m39s94 (214,859 km/h)

3
Mike Beuttler
March 721G Ford - 1m39s92 (212,966 km/h)

29
François Migault
Connew PC1 Ford - 1m43s88 (208,842 km/h)

Na largada, Emerson e Regazzoni largaram na frente, mas Stewart largou melhor e tomou a ponta antes da primeira curva, enquanto Regazzoni superou Emerson e Pescarolo ficou parado na largada, abandonando a prova.

A primeira volta foi completada na seguinte ordem: 1º Stewart; 2º Regazzoni; 3º Emerson; 4º Hulme; 5º Reutemann; 6º Revson; 7º Amon; 8º Schenken; 9º Hailwood; 10º Peterson; 11º Hill; 12º Wilsinho; 13º Ickx;

14º Adamich; 15º Ganley; 16º Beltoise; 17º Gethin; 18º Walker; 19º Galli; 20º Stommelen; 21º Pace; 22º Cevert; 23º Lauda; 24º Beuttler; 25º Migault.

Na terceira volta a vantagem de Stewart para Regazzoni era de dois segundos, e na quarta, Peterson passou por Schenken assumindo o nono lugar.

Na quinta volta, Emerson passou por Regazzoni e Wilson Fittipaldi Jr. entrou nos boxes para resolver um problema com a ignição do seu Brabham.



José Carlos Pace (March 711 Ford)

Na sétima volta Hailwood e Peterson ultrapassam Amon, e Walker parou seu Lotus com o motor fervendo na altura da “Curva Bosch”, abandonando.

Na 8ª volta Stewart tinha 2 segundos de vantagem para Emerson e 7 para Regazzoni que tinha um pelotão na sua traseira, composto por Hulme, Reutemann, Hailwood, Peterson, Revson e Amon.

Na nona volta Hulme passou por Regazzoni ao mesmo tempo em que Peterson passou por Hailwood e Reutemann. O medidor de pressão de combustível do motor do carro de Pace quebrou e o piloto entrou no boxe da Williams para verificação.

Completadas 10 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Emerson (1,5s); 3º Hulme (10s); 4º Peterson; 5º Hailwood; 6º Reutemann; 7º Regazzoni (que vinha perdendo rendimento); 8º Revson; 9º Amon; 10º Schenken; 11º Hill; 12º Ganley; 13º Ickx; 14º Beltoise; 15º Galli; 16º Cevert; 17º Gethin; 18º Lauda; 19º Beuttler; 20º Adamich; 21º Migault; 22º Wilsinho; 23º Stommelen; 24º Pace.

Na 11ª volta Adamich parou seu Surtees para que fosse reconectado um fio de vela que tinha se soltado.

Na 13ª volta Reutemann enfrentava problemas, sendo ultrapassado por Revson e Amon, enquanto Adamich fazia nova parada para reconectar um fio de vela.

Na volta 14 Regazzoni abandonou com vazamento de combustível e na volta seguinte foi a vez de Reutemann ficar de fora com problemas na alimentação de combustível do seu Brabham.

Na volta 16 Pace retornou à pista depois dos reparos no manômetro do seu March.

Na 17ª volta Ickx enfrentou problemas e caiu para a décima quarta posição.

Completadas 20 voltas, a ordem era a seguinte: 1º Stewart; 2º Emerson (1,5s); 3º Hulme (4s); 4º Peterson; 5º Hailwood; 6º Revson; 7º Amon; 8º Schenken; 9º Ganley; 10º Beltoise; 11º Hill; 12º Galli; 13º Cevert; 14º Lauda; 15º Ickx; 16º Beuttler; 17º Gethin; 18º Migault; 19º Wilsinho; 20º Adamich; 21º Stommelen; 22º Pace.

Na volta seguinte, Ickx abandonou com o mesmo problema que teve Regazzoni: vazamento de combustível, ficando os dois carros da Ferrari fora.

A partir da 21ª volta Stewart passou a sofrer problemas de dirigibilidade devido a vibrações no eixo dianteiro do novo Tyrrell 005, problema crônico desde a apresentação do carro e, com isso, a ultrapassagem de Emerson parecia inevitável.

Depois de completar 22 voltas, o Connew do francês Migault abandonou com a quebra da suspensão traseira, e Stommelen fez nova parada nos boxes, o mesmo acontecendo com Gethin que tinha danificado o defletor da frente da BRM, e efetuada a trocar do bico do carro, retornou à prova.

Na volta 24, Emerson ultrapassou Stewart na reta principal, sem que o escocês tivesse mais condições de enfrentar o líder do campeonato. Com 24 voltas completadas, Beuttler abandonou com problemas de alimentação do motor do seu carro.

Os problemas de Stewart eram fragrantos e na volta 26 Hulme despontou no segundo lugar, que nessa altura estava 3 segundo distante de Emerson. Stewart estava a 7 segundos, Peterson a 14, Revson a 17, Hailwood a 18 e Amon a 25.

Na volta 28 o Surtees de Schenken teve um pneu furado e o piloto parou nos boxes, efetuou a troca e retornou na 15ª posição.

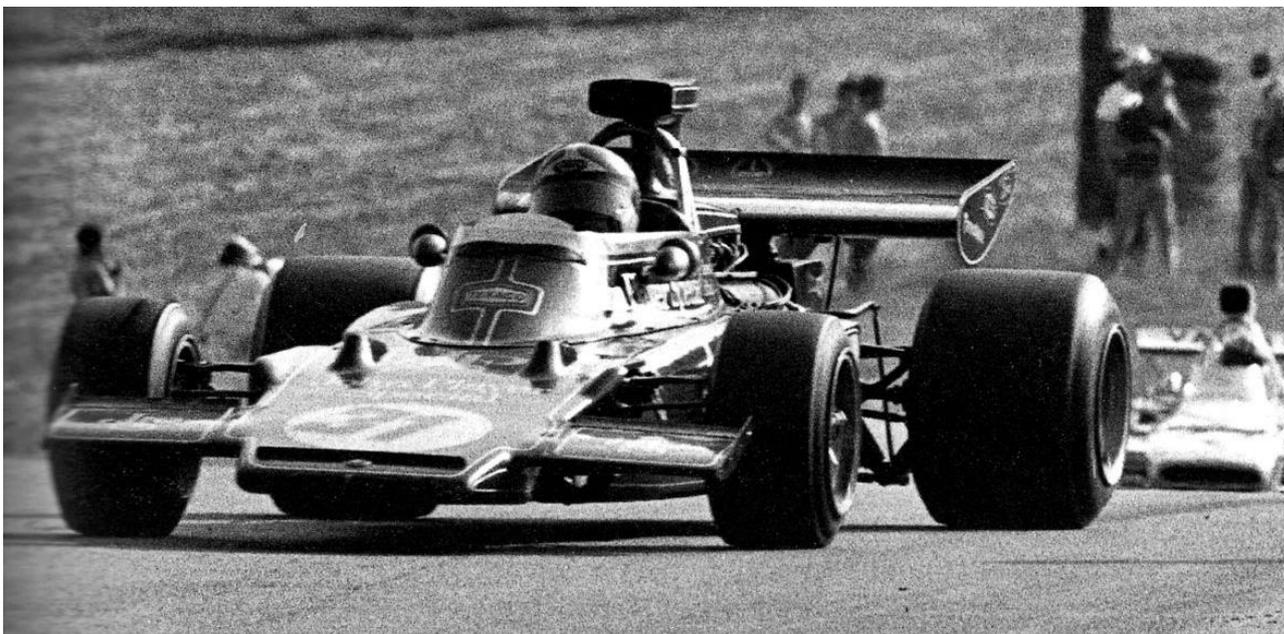
Completadas 30 voltas, a ordem era a seguinte: 1º E. Fittipaldi; 2º Hulme (2s); 3º Stewart; 4º Peterson; 5º Revson; 6º Hailwood; 7º Amon; 8º Ganley; 9º Beltoise; 10º Cevert; 11º Hill; 12º Lauda; 13º Gethin; 14º W. Fittipaldi; 15º Schenken; 16º Adamich; 17º Stommelen; 18º Galli; 19º Pace.

Na volta 31 Galli entrou no boxe da Tecno para recolocar o cárter de óleo que tinha se soltado e na volta seguinte, Wilsinho abandonou quando se rompeu a linha de fluido de freios do seu carro.

Na volta 32, a dirigibilidade do Tyrrell de Stewart continuava péssima e o piloto foi ultrapassado por Peterson e Revson.

Na volta 36 Revson passou por Peterson assumindo o terceiro lugar, e Adamich parava novamente com problemas nas velas.

Depois de completar 36 voltas, Graham Hill entrou no boxe da Brabham e abandonou com problemas na ignição, e Galli retornou à prova, em último lugar.



Emerson Fittipaldi (Lotus 62D Ford)

Completadas 40 voltas a ordem dos carros era a seguinte: 1º Emerson; 2º Hulme (2,5s); 3º Revson (25s); 4º Peterson; 5º Stewart; 6º Hailwood; 7º Amon; 8º Ganley; 9º Beltoise; 10º Cevert; 11º Lauda; 12º Gethin; 13º Schenken; 14º Adamich; 15º Stommelen; 16º Pace; 17º Galli.

Na volta 43 Hailwood superou Stewart, passando a ocupar a quinta colocação e na volta seguinte foi a vez de Amon e Ganley superarem o piloto escocês.

Na volta 47, na tentativa de alcançar Emerson, Hulme faz a melhor volta da prova com o tempo de 1m38s2, ao mesmo tempo em que Peterson começava a enfrentar problemas de dirigibilidade, sendo ultrapassado por Hailwood.

Na volta seguinte foi a vez de Amon e Ganley passarem por Peterson, na volta seguinte Stewart passou por Peterson e na outra volta foi Beltoise que passou pelo sueco.

Na volta 49 Gethin entrou nos boxes para trocar um pneu que tinha furado, perdendo duas voltas antes de retornar.

Com 50 voltas, a vantagem de Emerson para Hulme era de apenas 1 segundo, com Revson em terceiro a 32s, Hailwood a 43, Amon a 45, Ganley a 1 minuto, e Stewart a 1,3 segundos.

Peterson continua perdendo desempenho e antes do final da corrida foi superado por Cevert, Lauda e Schenken.

Emerson Fittipaldi recebeu a bandeirada de chegada com 1,18 segundos de vantagem para Hulme, ficando Revson em terceiro, muito distante. O quarto foi Hailwood, o quinto Amon, e o sexto Ganley.

Com essa vitória Emerson Fittipaldi praticamente garantiu a conquista do campeonato mundial.

[Ver RESULTADOS 1972/64](#)



31 – Emerson Fittipaldi (Lotus 72D Ford) e 12 – Denny Hulme (McLaren M19C Ford)

80 – 2ª PROVA DE STOCK CAR EM JACAREPAGUÁ

O “Stock Motor Clube”, tentou organizar a segunda etapa da categoria no dia 13 de agosto no autódromo de Jacarepaguá. Mais uma vez foi uma total desorganização e acabou encerrada depois de poucas voltas, depois que uma série de acidentes provocados pela chuva que caía no Rio de Janeiro e mais uma vez pelo comportamento do pequeno público que compareceu ao evento.

Leone Del Debbio largou na pole-position, tendo ao seu lado Norman Casari e na terceira posição Dante Fracalanza. Fábio Crespi, que largara um pouco mais atrás, acabou assumindo a ponta depois de tocar na traseira do carro de Del Debbio que capotou. Casari e Aurelino Machado também rodaram pouco depois. Não foi divulgado o resultado o oficial da prova, mas o resultado “oficioso” foi o seguinte: 1º Fábio Crespi, 2º Norman Casari, 3º Aurelino Machado, 4º Dante Fracalanza, 5º José Munhoz, e 6º Leone Del Debbio.



À esquerda o carro de Leone Del Debbio capotado e, à direita, Fábio Crespi

81 — X GP DO MEDITERRÂNEO - 11ª ETAPA DO CAMPEONATO EUROPEU DE F-2

No dia 20 de agosto foi disputada a 11ª etapa do Campeonato Europeu de Fórmula 2, o X GP do Mediterrâneo, no circuito de Enna-Pergusa, na Sicília.

José Carlos Pace, que estreava na equipe Surtees, foi o mais rápido no primeiro dia de treinos, com o tempo de 1m26s4, ficando com o segundo tempo o seu companheiro na equipe Williams de Fórmula 1, Henri Pescarolo, com 1m26s7. Wilsinho ficou com o oitavo tempo com 1m29s7.

No segundo dia de treinos, Mike Hailwood ficou com a pole-position, com o tempo de 1m25s7, ficando Pace em segundo com 1m25s8. Wilsinho acabou ficando em décimo e Lian Duarte não pôde participar, embora estivesse inscrito.

2 Mike Hailwood Surtees TS10 Ford - 1m25s7 (203,524 km/h)

4 José Carlos Pace Surtees TS10 Ford - 1m25s8 (203,287 km/h)
--

28 Jean-Pierre Jabouille Alpine A367 Ford - 1m25s9 (203,050 km/h)

9 Andrea de Adamich Surtees TS10 Ford - 1m26s3 (202,109 km/h)

24 Carlos Reutemann Brabham BT38 Ford - 1m26s3 (202,109 km/h)

11 Henri Pescarolo Brabham BT38 Ford - 1m26s6 (202,409 km/h)
--

25 José Dolhem March 722 Ford - 1m26s7 (201,176 km/h)

1 Carlos Ruesch Surtees TS10 Ford - 1m26s8 (200,945 km/h)

19 Hiroshi Kazato March 722 Ford - 1m27s4 (199,565 km/h)
--

5 Wilson Fittipaldi Jr. Brabham BT38 Ford - 1m27s4 (199,565 km/h)

27
Patrick Depailler
March 722 Ford - 1m28s3 (197,531 km/h)

10
Cláudio Francisci
Brabham BT38 Ford - 1m28s8 (196,419 km/h)

14
Patrick Dal Bo
Pygmée MDB17 Ford - 1m29s6 (194,665 km/h)

7
Adam Potocki
Brabham BT38 Ford - 1m33s5 (186,545 km/h)

22
Mike Beuttler
March 722 Ford - 1m28s6 (196,862 km/h)

6
Sílvio Moser
Brabham BT38 Ford - 1m29s2 (195,538 km/h)

8
Jean-Pierre Jaussaud
Brabham BT38 Ford - 1m30s0 (193,800 km/h)

26
Georges Schafer
Chevron B18 Ford - 1m38s4 (177,256 km/h)

A prova foi disputada em duas baterias e na primeira, José Carlos Pace liderava quando teve que abandonar devido a uma rachadura no chassi. Seu companheiro de equipe Mike Hailwood venceu, com Pescarolo em segundo, Ruesch em terceiro e Wilsinho em quarto. A melhor volta foi de Pace, com o tempo de 1m25s1.

Na segunda bateria, Hailwood, que liderava, teve o motor estourado e abandonou, deixando Pescarolo na liderança, perseguido por Depailler. Pescarolo não se preocupou muito com a perseguição, pois tinha obtido uma boa vantagem sobre Depailler na primeira bateria. E quando parecia que Pescarolo venceria a segunda bateria, poucos metros antes da linha de chegada, os dois líderes foram atrapalhados pelo retardatário Potocki, obrigando Pescarolo a frear, do que se aproveitou Depailler para vencer a bateria. O terceiro foi Carlos Ruesch, o quarto Carlos Reutemann, e o quinto Hiroshi Kazato.

Pela soma dos tempos das duas baterias o vencedor foi Henri Pescarolo, com Patrick Depailler em segundo, ficando o argentino Ruesch em terceiro e o brasileiro Wilson Fittipaldi Jr. em quarto, e Hiroshi Kazato em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/65](#)



5 – Wilson Fittipaldi Jr. (Brabham BT38 Ford) e 7 – Adam Potocki (Brabham BT38 Ford)

82 – 200 QUILÔMETROS BRASILEIROS – BELO HORIZONTE - MG

No dia 20 de agosto a Federação Mineira de Automobilismo organizou a prova 200 Quilômetros Brasileiros, na pista improvisada, com 2.850 metros, no estacionamento do Estádio de Futebol “Mineirão”, na Capital mineira.



Largada da prova: 1 – Antônio Carlos Avallone (Avallone Chrysler), 4 – Clóvis Ferreira (Porsche 910), 48 – Angi Munhoz (Porsche 907), 38 – Francisco Lameirão (VW 1900), 18 – Camillo Christóforo (Fúria Ferrari), 87 – Newton Pereira (Newcar II VW), 93 – Antônio Castro Prado (Alfa Romeo GTA), 39 – Paulo Gomes (BMW 2002 TI), e 7 – Cláudio Vidigal (VW 1600)

Sem corrida de carros esporte no Brasil, há bastante tempo, a prova despertou grande interesse, sendo cogitada a participação do Porsche 908 de Luiz Pereira Bueno, que acabou não aparecendo na prova, mas a Equipe Hollywood estava representada pelo seu novo carro, a Lola T210, de Tite Catapani e com o Porsche 910 que tinha sido vendido para o mineiro Clóvis Ferreira.

Entre os carros favoritos, também estavam inscritos o Porsche 907 de Angi Munhoz, o Fúria Ferrari de Camillo Christóforo, o BMW Spyder de Paulo Gomes, a Alfa Romeo GTA de Antônio Castro Prado e os dois Avallone Chrysler, de Antônio Carlos Avallone e do mineiro Kid Cabeleira.

Merece uma informação a participação dos pilotos brasilienses nessa prova. Com o impasse na Federação, havendo duas diretorias e, como naquela época, quem emitia as licenças dos pilotos eram as Federações, havia a necessidade da autorização para que esses pilotos participassem da prova, porém, a CBA reconhecia a nova diretoria, capitaneada por Luiz Cavalcanti, mas como os pilotos reconheciam a antiga presidida por Fábio Vilela, que continuava à frente da entidade em face de recurso impetrado no CND, havia um impasse. Foi então que o General Eloy Menezes, usando da sua autoridade de General do Exército, e não de presidente da CBA, mesmo porque não lhe cabia tal atitude, mas querendo agradar a nova corriola da FADF, convocou à sede da entidade, em Brasília, o Major Fábio e o assecla do Ramon Buggenhout, Sr. Jorge de Moraes, e determinou que o major Fábio entregasse os cadastros dos pilotos ao funcionário da nova FADF, para que

essa Federação emitisse as autorizações de participação na referida prova. Cinco pilotos estavam interessados em participar da prova, mas não quiseram se submeter às novas autoridades e acabaram desistindo de participar da prova. Apenas Luiz Estevão chegou a levar seu Royale a Belo Horizonte e participado dos primeiros treinos, porém, pressionado pelos demais brasileiros, acabou alegando problemas mecânicos no seu carro e retirou sua inscrição.

O autoritarismo comum na CBA e acentuado numa época de governo militar ficou muito patente nesse episódio, para desagrado dos pilotos, que deveriam ser os prestigiados no automobilismo.



4 – Clóvis Gama Ferreira (Porsche 910)

Nas provas de classificação, Tite Catapani logo se destacou ao volante da Lola, ficando com a pole-position, com o tempo de 1m05s7. Para surpresa geral, em segundo lugar ficou o Avallone Chrysler de Antônio Carlos Avallone, com 1m19s4. Em terceiro ficou o Porsche 907 de Angi Munhoz, em quarto Clóvis Ferreira (Porsche 910), em quinto o Fúria Ferrari de Camillo Christófaro e em sexto o VW 1900 de Francisco Lameirão.

Paulo Melo Gomes treinava com o BMW Spyder, quando o carro começou a pegar fogo, ficando muito danificado e sem condições de participar da prova. Com isso, o chefe da equipe Cebem, Aguinaldo Góes, que estava inscrito na BMW 2002, acabou cedendo seu lugar a Paulo Gomes que com isso pode participar da prova.

Kid Cabeleira, que deveria pilotar um Avallone Chrysler, acabou desistindo de correr, alegando que o carro não estava devidamente acertado.

O grid de largada ficou assim definido:

94 Tite Catapani Lola T210 Ford - 1m15s7 (135,535 km/h)

1 Antônio Carlos Avallone Avallone Chrysler - 1m19s4 (129,219 km/h)

48 Angi Munhoz Porsche 907 - 1m19s9 (128,411 km/h)
--

4 Clóvis Ferreira Porsche 910 - 1m23s2 (123,317 km/h)

18 Camillo Christófaro Fúria Ferrari - 1m25s5 (120,000 km/h)
--

38 Francisco Lameirão VW Sedan - 1m25s7 (119,720 km/h)
--

93 Antônio Castro Prado Alfa Romeo GTA - 1m27s3 (117,526 km/h)
--

87 Newton Pereira Newcar II VW - 1m30s4 (113,496 km/h)
--

33
Toni Zauza
Puma VW - 1m32s5 (110,919 km/h)

81
Jayme Levy
Puma VW - 1m33s8 (109,382 km/h)

11
João Stherling
VW Sedan - 1m35s4 (107,547 km/h)

41
Rodrigo Castro
VW Sedan - 1m39s9 (102,703 km/h)

43
Jorge Balbi
VW Sedan - 1m41s5 (101,084 km/h)

8
Oswaldo Amorim
IVP Spyder Corcel - 1m44s2 (98,464 km/h)

39
Paulo Gomes
BMW 2002 TI - 1m32s8 (110,560 km/h)

7
Cláudio Vidigal
VW Sedan - 1m35s4 (107,547 km/h)

71
Ramon Guimarães
Chevrolet Opala - 1m39s0 (103,636 km/h)

32
Tony Bastos
VW Sedan TC - 1m40s0 (102,600 km/h)

31
Marcos Guimarães
VW Sedan - 1m41s6 (100,984 km/h)

37
Gilberto Carvalho
VW Sedan TC

Iniciada a corrida, Catapani assumiu rapidamente a liderança, seguido por Angi Munhoz, com os dois se distanciando dos demais.

Nas primeiras voltas, formou-se uma fila de veículos devido aos poucos pontos de ultrapassagem que o circuito oferecia, com os carros correndo na seguinte ordem: 1º Catapani; 2º Munhoz; 3º Avallone; 4º Lameirão; 5º Paulão; 6º Prado; 7º Clóvis; 8º Gilberto; 9º Camillo; 10º Stherling, etc.



Dois carros acidentados: 48 – Angi Munhoz (Porsche 917) e 39 – Paulo Gomes (BMW 2002 TI)

Aos poucos foram se formando alguns blocos, sendo que o que chamava maior atração para o público era o pega entre o BMW de Paulo Gomes e o Alfa Romeo de Antônio Castro Prado.

Entre os carros da Divisão 4, Avallone conduziu a categoria durante a maior parte da corrida, quando um vazamento de combustível sobre seus próprios pneus o fez rodar diversas vezes, acabando por abandonar a prova.

Francisco Lameirão surpreendeu correndo em quarto lugar nas primeiras voltas e, mesmo tendo que parar nos boxes com problemas mecânicos, ainda conquistou a sétima posição ao final.

Newton Pereira acabou abandonando no início da corrida, por causa da quebra da caixa de câmbio do seu Newcar, enquanto Camillo Christófaru decepcionou, ficando de fora logo no início da corrida, com princípio de incêndio no Fúria Ferrari.

Clóvis Ferreira, que corria em quarto, logo atrás de Avallone, entre a nona e a décima voltas, quando ameaçava ultrapassar o piloto paulista, ficou completamente sem visibilidade, quando uma pedra estilhaçou o para brisa do seu Porsche. Na volta seguinte, parou nos boxes, quando foi arrancado o para-brisa, retornando depois de perder uma volta.

O melhor da prova continuava sendo a luta entre Paulão e Castro Prado, quando inesperadamente Paulão parou nos boxes para reparar o acelerador. Dez voltas depois, foi obrigado a parar nos boxes novamente, desta feita para trocar os pneus e, quando saiu dos boxes, quase se chocou contra o carro da Avallone que nesse momento estava ultrapassando alguns retardatários.

Uma volta depois, na mesma curva onde conseguira evitar a colisão com Paulão, Avallone rodou devido ao vazamento de combustível sobre seus pneus traseiros, o mesmo ocorrendo na volta seguinte, quando o motor do seu carro morreu, forçando o piloto a parar na reta de chegada, em frente à tribuna de cronometragem, onde a gasolina continuou escorrendo para a pista, provocando uma série de rodadas.

Os fiscais de pista começaram a agitar suas bandeiras amarelas, recomendando atenção e cuidado aos participantes, mas Paulão ignorando os avisos, não diminuiu a velocidade do BMW e ainda tentou ultrapassar, no local, a um VW que estava atrasado e, nessa tentativa, o seu carro passou sobre o meio-fio do lado direito da pista, capotou e ficou com as quatro rodas para o ar. Na tentativa de se desviar do acidente, Newton Pereira bateu na guia e parou com as rodas e suspensão quebradas. Em seguida, Angi Munhoz que corria em segundo lugar, também derrapou, passou por cima da guia e continuou desgovernado até parar com a suspensão quebrada no canteiro central.

Alheio a toda essa confusão, Tite Catapani rumou direto para a vitória, com Clóvis Ferreira se aproveitando para receber a bandeirada em segundo, com Castro Prado em terceiro. Munhoz, mesmo tendo abandonado, ainda ficou com a quarta colocação, terminando em quinto lugar e primeiro entre os carros nacionais, o Puma de Toni Zauza, o mesmo que pertencera a Marcelo Campos e com o qual Toninho da Matta e Clóvis Ferreira teve excelente atuação nos Mil Quilômetros de Brasília em 1970.

[Ver RESULTADOS 1972/66](#)



Tite Catapani (Lola T210) vencedor da prova

83 – 2ª ETAPA DO TORNEIO NORTE-NORDESTE DE AUTOMOBILISMO - FORTALEZA

A 2ª etapa do “III Torneio Norte-Nordeste de Automobilismo” foi disputada no dia 20 de agosto no autódromo de Fortaleza, com a participação de 17 concorrentes.

A prova foi dividida em duas baterias com 30 voltas cada uma e a primeira foi vencida pelo cearense Arialdo Pinho, que pilotou o protótipo Onça III, depois de estabelecer a pole-position no treino realizado na véspera da corrida, com o tempo de 1m15s4. Arialdo venceu essa bateria com grande vantagem, registrando o tempo de 39m37s2, ficando nada menos que 44,5 segundos à frente do Opala do pernambucano Armando da Fonte. Na segunda bateria, Arialdo assumiu a liderança, seguido por Da Fonte, Antônio Cirino, Roberto Fiuza e Ivan Cravo. Mas, quando parecia que Arialdo repetiria a vitória da primeira bateria, teve um pneu furado, que fez com que o piloto perdesse muitas voltas, permitindo com isso que Da Fonte assumisse a liderança e vencesse com o tempo de 40m21s7. O segundo nessa bateria foi o cearense Antônio Cirino que completou as 30 voltas no tempo de 40m56s4.



Os carros alinhados para a largada: 33 – Arialdo Pinho (Elva II VW), 80 – Antônio Cirino (Cirino VW) e 11 – João Quevedo (Karmann Ghia VW)

O resultado da prova, pela soma dos tempos, teve Armando da Fonte em primeiro, Roberto Fiuza em segundo, Joca Ferraz em terceiro, Antônio Cirino em quarto, e Gilvan Machado em quinto.

[Ver RESULTADOS 1972/67](#)



Armando da Fonte (Chevrolet Opala)