

A temporada de 1972 consagrou Emerson Fittipaldi, a bordo do Lotus 72D, como o primeiro campeão brasileiro na F1. Apenas dois anos depois de estreiar na Fórmula 1, Emerson Fittipaldi, ao volante do lendário Lotus preto e dourado de Colin Chapman, surpreendeu na pista e faturou o título, após um empolgante duelo com o talentoso Jackie Stewart na Tyrrell. A consagração antecipada veio ainda em Monza, com a vitória no GP da Itália. Stewart, mesmo tendo ficado de fora de uma prova (o GP da Bélgica) por problemas estomacais, foi vice. Brincalhona, a imprensa italiana da época não perdoou: "A úlcera de Stewart chama-se Emerson". Naquele ano, o público brasileiro finalmente descobriu a Fórmula 1. Na verdade depois da morte de Jim Clark, nenhum piloto chegou ao nível de Jackie Stewart que ganhou os campeonatos de 1969 e 1971 com extrema facilidade. Mas o surgimento de Emerson Fittipaldi mudou a história da F1, já que o brasileiro era rápido, consistente, regular e tinha baixo nível de erros. Sem a menor dúvida ele foi o grande rival do escocês nas temporadas de 1972 e 1973. A se lamentar no GP França, a pedra vinda da Lotus de Emerson Fittipaldi que bateu no olho de Helmut Marko (que anos mais tarde seria dirigente da equipe Red Bull), na qual fez o austríaco perder um olho e o fez abandonar a F1.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 550 kg. Proibição de motor com mais de 12 cilindros. Valiam os 5 melhores resultados de cada metade da temporada.

PERFORMANCES:

Lotus melhor: Esp, Bel, Ing, Aut, Ita,
Tyrrell melhor: Arg, Fra, EUA
McLaren melhor: Afr, Can
BRM: Mon
Ferrari: Ale

Lotus 7x5 Tyrrell

OBS: Stewart não correu na Bélgica.

Quebras:

Lotus 11 (Fittipaldi 3, Walker 5, Charlton 2 e Wisell 1)
Tyrrell 6 (Stewart 2, Cevert 4)

Vitórias:

Lotus 5 (Fittipaldi 5)
Tyrrell 4 (Stewart 4)
McLaren 1 (Hulme 1)
BRM 1 (Beltoise 1)
Ferrari 1 (Ickx 1)

Poles:

Ferrari 4 (Ickx 4)
Lotus 3 (Fittipaldi 3)
Tyrrell 2 (Stewart 2)
Brabham 1 (Reutemann 1)
McLaren 1 (Revson 1)
Matra 1 (Amon 1)

VMR:

Tyrrell 4 (Stewart 4)
Ferrari 3 (Ickx 3)
Matra 2 (Amon 2)

*BRM 1 (Beltoise 1)
Surtees 1 (Hailwood 1)
McLaren 1 (Hulme 1)*

OBS: Emerson não fez nenhuma VMR nessa temporada.

*Hat Trick
Tyrrell 1 (Stewart 1)
Ferrari 1 (Ickx 1)*

*Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)
Tyrrell 1 (Stewart 1 EUA)
Ferrari 1 (Ickx 1 Alemanha)*

*Dobradinhas de largada:
McLaren 1*

*Dobradinhas de chegada:
Ferrari 2
Tyrrell 1*

OBS 1: LOTUS:

Nesse ano marcou a parceria da John Player Special com a Lotus 72D que passou a ser PRETA e DOURADA. Esse carro foi o primeiro carro a usar os radiadores nas laterais do carro.

OBS 2: BRM:

BRM tinha dinheiro e chegou a correr com 5 carros.

OBS 3: BRABHAM:

Nesse ano Bernie Ecclestone estreia como chefe da equipe Brabham com o novo carro BT37, mas o carro não trouxe bons resultados.

OBS 4: WILSON FITTIPALDI FICA SEM FREIOS NO GP ÁUSTRIA:

A Brabham do Wilson Fittipaldi ficou sem freios no GP Áustria, pois o mecânico esqueceu uma chave de fenda dentro do carro e ela foi parar embaixo do pedal do freio, por sorte ele não sofreu um acidente.

OBS 5: FERRARI:

Em 72 a Ferrari inaugura sua pista de testes particular de Fiorano, que possui réplicas de alguns trechos dos circuitos mais exigentes do mundo. (Anuário Francisco Santos 97 pg 26 e 27)

OBS 6: McLAREN:

John Barnard acabara de chegar na equipe, e era responsável pelo projeto dos carros.

OBS 7: MONZA

A pedido da GPDA (Grand Prix Drivers Associate), nesse ano foram introduzidas duas chicanes em Monza, uma na curva Ascari e outra no final da reta dos boxes.

Fonte: Filme o Fabuloso Fittipaldi (1973).

OBS 8: JOSÉ CARLOS PACE:

José Carlos Pace estreou na equipe de Frank Williams no GP Brasil, que corria com um March 711, defasada ao March 721 que era mais moderno e usado pela equipe MARCH oficial. Mas para a temporada seguinte ele assinou com a Surtees.

OBS 9: PRIMEIRO GP BRASIL DE F1:

A Rede Globo transmitiu o primeiro GP Brasil, que era uma prova extra oficial de F1, com Geraldo José de Almeida e outro narrador narrando a corrida. A FISA classificou a pista de Interlagos como uma das 5 melhores pistas da F1. Petrobras já patrocinava a F1 nessa época.

Vídeo dessa corrida: <https://www.youtube.com/watch?v=7Bp9yVKkR2Q>

209)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

1)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m12s46 Estreia do Reutemann, que fez a pole com pneus especiais Goodyear, mas na corrida seus pneus não duraram muito tempo.

2)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m12s68

3)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m12s74

4)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m12s99

5)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m13s28 Lotus 72D quebrou a suspensão.

6)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m13s28

7)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m13s39

8)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m13s50

9)Mario Andretti(EUA)Ferrari-1m13s61

10)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m14s06

11)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m14s17

12)Chris Amon(NZE)Matra-1m14s28

13)Howden Ganley(NZE)BRM-1m14s28

14)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m14s34

15)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m14s49

16)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m14s52

17)Reine Wisell(SUE)BRM-1m14s52

18)Peter Gethin(ING)BRM-1m15s11

19)Helmut Marko(AUT)BRM-1m15s53

20)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m15s55 Lotus 72D

21)Alex Soler-Roig(ESP)BRM-1m15s66

22)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m15s92

Corrida: 23/01/1972 - 95 voltas

Classificação Final:

1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h57m58s82 (9 pontos)

2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 25s96 (6 pontos)

3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 59s39 (4 pontos)

4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m06s72 (3 pontos)

5) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-a 1m09s11 (2 pontos)

6) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 2 voltas

8) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-a 2 voltas

9) Howden Ganley(NZE)BRM-a 2 voltas

10) Helmut Marko(AUT)BRM-a 2 voltas

11) Niki Lauda(AUT)March/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m13s66

OBS: Um dia agradável: quente, mas de um calor confortável e memoravelmente luminoso.

Emerson estava na quinta posição do grid. **O argentino Carlos Reutemann conseguiria a pole position em seu GP de estreia, um fato com três únicos precedentes na história da Fórmula 1.** Ao lado de Reutemann, Jackie Stewart no grid. Na saída para a volta de apresentação, todos os pilotos procuraram arrancar como se fosse para valer, a fim de verificar com quantos giros deveriam deixar o motor para a largada, minutos depois. Completada a volta de apresentação, os pilotos alinharam dois a dois. Emerson Fittipaldi ficou no lado interno da terceira fila, ao lado da Ferrari de Clay Regazzoni. Três minutos antes da largada, Colin Chapman aproximou-se para falar com Emerson. "Sabendo que ele se preocupa sempre com as minhas más largadas, prometi-lhe que dessa vez sairia o melhor possível", comentou Emerson. Fittipaldi largou bem, "queimando" a bandeirada por uma fração de segundo. "Se tivesse me adiantado um pouco mais, teria recebido uma penalidade de trinta segundos, o que praticamente liquidaria minhas chances de obter boa colocação final", falou. Emerson passou Peter Revson, que largava na segunda fila, ao lado de Denis Hulme. **Na primeira volta, antes do fim da reta, Jackie Stewart ultrapassou Carlos Reutemann, assumindo a primeira posição. Os dois largaram na primeira fila e o argentino havia conseguido uma ligeira vantagem inicial. Em terceiro lugar estava Hulme e em quarto Fittipaldi, correndo pelo lado interno da pista. O brasileiro tentou várias investidas para tomar a posição de Hulme, porém, todas sem sucesso. Na terceira volta, entretanto, finalmente conseguiu passar o neozelandês na freada para a curva 1. Na sexta volta, foi a vez de Reutemann ser ultrapassado por Emerson, no mesmo ponto e da mesma maneira que havia passado Denis Hulme. Emerson Fittipaldi tinha problemas com o câmbio, culminando na ultrapassagem de Hulme, bem em frente aos boxes. Nessa altura, François Cevert, companheiro de Stewart, corria em quarto lugar, cerca de meio minuto atrás do brasileiro.** Ao passar pelo box, no início da 62ª volta, levantaram a plaqueta de sinalização advertindo que a vantagem de Emerson sobre Cevert diminuía para dezessete segundos. Ainda faltavam mais de trinta voltas para o fim da corrida (que teve 95 voltas) e, no embalo em que vinha, o francês certamente alcançaria Emerson. Entretanto, o carro de Cevert quebrou. **No início da 63ª volta, Emerson sentiu que o volante saía de sua posição normal. Sabia que isso sempre significa um problema qualquer na suspensão", disse o brasileiro, que resolveu parar no box. Um dos mecânicos gritou para que ele continuasse, julgando que o problema do Lotus era só no câmbio. Fittipaldi pediu que examinasse a suspensão e então foi verificado que o tensor da roda dianteira traseira estava quebrado; e o da esquerda entortara. A corrida havia terminado para o brasileiro.** Nas 32 voltas restantes da prova, não houve modificação alguma nas principais posições: Stewart continuou liderando tranquilamente até receber a bandeirada. Embora a briga pelo Mundial seja longa, ele é quem leva mais chances de vencer. Não só é realmente o melhor piloto do mundo, como seu carro continua ótimo. Os McLaren - de Hulme e Peter Revson - também estão correndo muito, além de contar, com uma equipe muito bem organizada. Quanto às Ferrari, andaram muito menos do que seria de esperar, mesmo considerando-se que o traçado do circuito argentino não os favorece. **Também não impressionaram bem os novos March pilotados por Peterson, Pescarolo e Niki Lauda.** Já o Lotus nunca esteve tão bem quanto está agora. "Acredito que nossas chances neste campeonato serão bem maiores do que no ano passado", falou Fittipaldi.

210)GP DA ÁFRICA DO SUL (10 pilotos no mesmo segundo)

Local: Kyalami

Pole-Position:

1) Jackie Stewart(ESC) Tyrrell/Ford-1m17s0 Stewart quebra o câmbio quando liderava e abandona a corrida.

2) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-1m17s3

3) Emerson Fittipaldi(BRA) Lotus/Ford-1m17s3

4) Mike Hailwood(ING) Surtees/Ford-1m17s4

5) Denis Hulme(NZE) McLaren/Ford-1m17s4

6) Mario Andretti(EUA) Ferrari-1m17s5

7) Jacky Ickx(BEL) Ferrari-1m17s7

8) François Cevert(FRA) Tyrrell/Ford-1m17s8

9) Ronnie Peterson(SUE) March/Ford-1m17s8

10) Tim Schenken(AUS) Surtees/Ford-1m17s8

11) Jean-Pierre Beltoise(FRA) BRM-1m17s9

12) Peter Revson(EUA) McLaren/Ford-1m18s0

13) Chris Amon(NZE) Matra-1m18s0

14) Graham Hill(ING) Brabham/Ford-1m18s1

15) Carlos Reutemann(ARG) Brabham/Ford-1m18s2

16) Howden Ganley(NZE) BRM-1m18s3

17) Dave Charlton(AFS) Lotus/Ford-1m18s5

18) Peter Gethin(ING) BRM-1m18s7

19) Dave Walker(AUS) Lotus/Ford-1m18s7

20) Andrea de Adamich(ITA) Surtees/Ford-1m18s9

21) Niki Lauda(AUT) March/Ford-1m18s9

22) Henri Pescarolo(FRA) March/Ford-1m19s0 Equipe de Frank Williams.

23) Helmut Marko(AUT) BRM-1m19s0

24) José Carlos Pace(BRA) March/Ford-1m20s3 Estreia do Pace, na equipe de Frank Williams com um MARCH 711.

25) Rolf Stommelen(ALE) March/Ford-1m20s4

26) John Love(ROD) Surtees/Ford-1m21s0

Corrida: 04/03/1972 - 79 voltas

Classificação Final:

1) Denis Hulme(NZE) McLaren/Ford-1h45m49s1 (9 pontos)

2) Emerson Fittipaldi(BRA) Lotus/Ford-a 14s1 (6 pontos) Ultrapassou Hulme e Stewart, mas perdeu rendimento no final da corrida.

3) Peter Revson(EUA) McLaren/Ford-a 25s8 (4 pontos)

4) Mario Andretti(EUA) Ferrari-a 38s5 (3 pontos)

5) Ronnie Peterson(SUE) March/Ford-a 49s0 (2 pontos)

6) Graham Hill(ING) Brabham/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Niki Lauda(AUT) March/Ford-a 1 volta Melhor resultado do Niki Lauda no ano.

8) Jacky Ickx(BEL) Ferrari-a 1 volta

9) François Cevert(FRA) Tyrrell/Ford-a 1 volta

10) Dave Walker(AUS) Lotus/Ford-a 1 volta

11) Henri Pescarolo(FRA) March/Ford-a 1 volta

12) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-a 2 voltas

13) Rolf Stommelen(ALE) March/Ford-a 2 voltas

14) Helmut Marko(AUT) BRM-a 3 voltas

15) Chris Amon(NZE) Matra-a 3 voltas

16) John Love(ROD)Surtees/Ford-a 6 voltas

17) José Carlos Pace(BRA)March/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m18s9

OBS: Não havia nada particularmente manhoso nessa pista de Johannesburgo, África do Sul, exceto pelo fato de que ela se beneficiava de uma série de curvas rápidas e muitos locais ideais para ultrapassagem. Também não havia nada secreto no neozelandês Denis Hulme - um cara simples, durão, taciturno e completamente desprezioso. Mas em Kyalami ele deu conta do serviço como ninguém. Na pista sul-africana, sua disciplina, autocontrole e habilidade para entender a dinâmica da corrida lhe davam uma vantagem decisiva diante dos adversários. Hulme deveria ter vencido em 1967 e 1971, porém seu carro teve problemas a poucos metros da bandeirada. Mas a estratégia magistral lhe rendeu o primeiro lugar em 1972, num estilo bem próprio do neozelandês. Ele foi humilde e inteligente para tirar o pé nas primeiras voltas, privando-se da briga inicial pela liderança. Como era seu costume, Hulme estava mais preocupado em ter um carro perfeito no fim da corrida - em sua visão, estar na liderança não era tão importante naquele momento. Quando o calor e os esforços impostos pela longa reta começaram a se fazer notar em todos os carros, e os líderes sentiam as primeiras dificuldades, Denis aumentou seu ritmo e os passou um por um até receber a bandeirada como vencedor. Foi sensacional, uma vitória da inteligência. **"Dê uma boa largada, mesmo que isso o faça queimar a embreagem ou explodir o carro". Colin Chapman disse isso a Emerson Fittipaldi, minutos antes da largada. Mas a verdade é que largar mal sempre foi o ponto fraco do brasileiro.** E isso é um problema muito sério, pois não adianta nada perder tempo e arriscar o carro nos treinos para obter uma boa colocação e depois desperdiçar tudo, ficando para trás no início da corrida. Quando veio a ordem para os competidores se movimentarem, Emerson procurou deixar que Stewart e Regazzoni, seus parceiros da primeira fila, ficassem meio carro à sua frente, de modo que, quando parassem ao atingir a linha de partida, seu carro ainda estivesse em movimento. O truque deu certo: ao ser baixada a bandeira, Emerson já havia tirado o pé da embreagem e o Lotus deu um pulo para a frente. Logo após a linha de largada, havia uns 100 metros em subida e depois um declive. Nesse declive, Fittipaldi foi ultrapassado, quase simultaneamente por Hulme, à direita, e por Stewart, à esquerda. Eles também haviam dado boas largadas e os motores de seus carros estavam mais fortes do que o de Fittipaldi. Ao completarem a primeira volta, Hulme liderava, seguido de Stewart e de Emerson, com uns 50 metros de vantagem sobre Peter Revson, que vinha em quarto. **Na segunda volta, Jackie Stewart tomou a ponta, saindo do vácuo de Hulme. Emerson percebeu que o McLaren/Ford de Hulme estava derrapando muito de frente: havia sido regulado para se portar assim no início da corrida, quando ainda estivesse de tanque cheio. "Procurei então manter meu carro no vácuo dele até surgir uma chance de ultrapassagem", disse o brasileiro.** Essa oportunidade só apareceu na terceira volta, quando Stewart já desgarrara uns 100 metros do pelotão. **No fim da reta principal, Emerson freou um pouquinho mais tarde do que Hulme e conseguiu passá-lo. Começou então a tentar recuperar a distância que o separava de Stewart: uns 2 segundos. Na volta seguinte, essa distância continuava mais ou menos a mesma, mas Emerson já havia aberto uns 4 ou 5 segundos de vantagem sobre Hulme.** Na quinta ou sexta volta, Mike Hailwood passou Hulme e ficou em terceiro, enquanto Fittipaldi conseguia, pouco a pouco, aproximar-se de Stewart, ganhando uns 2 ou 3 décimos de segundo por volta. **Nesse momento, quando a diferença entre o brasileiro e o escocês caíra para 1 segundo, Emerson notou que Stewart obtinha nítida vantagem nas retas: saíam das curvas bem juntos e ao chegar ao final da reta, o piloto da Tyrrell tinha uma diferença de dois ou três carros à frente do brasileiro.** Hailwood fez várias tentativas para ultrapassar Emerson, até conseguir, abrindo logo uns 15 metros de vantagem e já ameaçando Stewart. Essa briga prolongou-se até a metade da corrida (que teria 79 voltas). **Mais ou menos na 40ª volta, Hailwood ainda tentava ultrapassar Stewart, enquanto Emerson os seguia de perto. Foi quando o carro de Hailwood descontrolou-se e começou a dançar na pista, à frente do brasileiro, que foi obrigado a frear para evitar uma batida. Com isso, Stewart livrou uns 100 metros de vantagem. Nas três voltas seguintes, Emerson pôde recuperar cerca de 1 segundo por volta e ficar**

novamente perto de Stewart, que a essa altura começara a ter problemas de estabilidade em seu carro. O Lotus 72D de Fittipaldi, já com o tanque mais vazio, também começava a mostrar tendência a derrapar de traseira. Pouco depois, Stewart errou uma mudança de marcha e Emerson quase conseguiu passá-lo, mas ele reagiu e manteve a ponta. Entretanto, ao chegar ao fim da reta, Stewart não conseguiu engatar a 3ª marcha para fazer a curva. E, logo em seguida, sua 4ª marcha recusou-se a engatar e o motor do Tyrrell ficou em ponto morto. Era o fim da corrida para o campeão. Do boxe, sinalizaram a Emerson informando que Hulme estava a 15 segundos atrás. O brasileiro procurou então manter o carro no limite, freando o mais tarde que podia. Mas Hulme prosseguia diminuindo sua distância da Lotus. Duas voltas depois, o boxe informou que a vantagem de Emerson caíra para 13 segundos. "Percebi que não adiantaria forçar mais ainda o Lotus, que já não se mostrava estável como antes. Essa queda de rendimento tinha duas explicações: a pista estava cada vez mais ruim, com uma camada de óleo e borracha que a deixava escorregadia; e a regulagem de meu carro, que o fazia sair um pouco de traseira com o tanque mais vazio. Essa tendência para sair de traseira agravou-se por causa do estado da pista", relatou Fittipaldi. Quando finalmente Hulme tomou a ponta, restou ao brasileiro apenas prosseguir lutando para manter o segundo lugar, que já começava a ser ameaçado por Peter Revson: ao ser ultrapassado por Hulme, a vantagem do brasileiro para o McLaren de Revson era de uns 22 ou 23 segundos, mas diminuiu para 12 ou 13 segundos quando cruzou a linha de chegada.

211)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

- 1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m18s43
- 2)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m19s18
- 3)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m19s26**
- 4)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m19s33 Teve um acidente na volta 69 e abandonou.**
- 5)Mario Andretti(EUA)Ferrari-1m19s39
- 6)Chris Amon(NZE)Matra-1m19s52
- 7)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m19s57
- 8)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m19s71
- 9)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m19s86
- 10)Reine Wisell(SUE)BRM-1m19s89
- 11)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m20s11
- 12)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s50
- 13)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m20s79
- 14)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m20s83 Estreia do Wilsinho Fittipaldi.**
- 15)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m20s97
- 16)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m21s00**
- 17)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-1m21s04
- 18)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m21s06
- 19)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m21s24
- 20)Howden Ganley(NZE)BRM-1m21s43
- 21)Peter Gethin(ING)BRM-1m22s43
- 22)Alex Soler-Roig(ESP)BRM-1m22s57
- 23)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m22s59**
- 24)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m22s74
- 25)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m24s96**

Corrida: 01/05/1972 - 90 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2h03m41s23 (9 pontos) Stewart assumiu a ponta, depois Emerson o ultrapassou. Meio da corrida volta 20 a 30 foi com chuva, depois secou.
- 2) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 18s92 (6 pontos) Quando começou a garoar ele chegou no Emerson, pois estava usando pneus intermediários e pressionou o brasileiro.
- 3) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1 volta (4 pontos)
- 4) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) José Carlos Pace(BRA)March/Ford-a 1 volta Pontuou na 2ª corrida, equipe de Frank Williams.
- 7) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 2 voltas Melhor estreia de um brasileiro na F1, até Nasr chegar em 5º lugar na Austrália 2015.
- 8) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 9) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-a 3 voltas Teve pane seca quando estava em 7º lugar.
- 10) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-a 4 voltas
- 11) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m21s01

OBS: Circuito de rua.

O dia da corrida amanheceu com chuva, mas duas horas antes da corrida, **havia parado de chover, embora ainda garoasse um pouco de vez em quando.** Alinhado para a largada, Emerson Fittipaldi ouviu com surpresa as instruções do juiz, um conde espanhol, que avisava aos competidores que a bandeirada seria dada a qualquer momento, após a sinalização de trinta segundos. **"Sinalizou e eu segurei o motor em primeira, a 8000 ou 8500 giros. Aí o conde começou a levantar a bandeira, mas, antes que estivesse bem erguida, deu a bandeirada - como se estivesse dando uma estocada com uma faca", comentou Emerson.** Apesar disso, Emerson largou relativamente bem. Hulme largou melhor e Ickx, que saíra na posição de honra, ficou um pouco para trás. "Pelo canto do olho, vi que Stewart, que largara na segunda fila, avançava para me passar", relatou o brasileiro. **Ao engatar a segunda marcha, na reta, o Lotus de Fittipaldi derrapou, obrigando-o a tirar o pé do acelerador, para não rodopiar. Logo acelerou de novo, mas, já havia permitido as ultrapassagens de Stewart e Ickx. Na primeira curva, tentou ultrapassar o belga, freando no limite, mas nesse momento levou uma tremenda fechada de Regazzoni, que o ultrapassava pela direita, com duas rodas sobre a grama do acostamento. Passou quase raspando em seu carro.** Ao completarem a primeira volta, Emerson estava em quinto, louco de raiva com Regazzoni, pela maneira maluca como o ultrapassou. Ainda assim, concluiu que estava com um bom ritmo de corrida e tratou de ganhar terreno rapidamente. No circuito de Jarama, o único ponto que permite ultrapassagens é a reta que antecede os boxes. Para isso, é preciso sair bem rápido da curva antes dessa reta, sair do vácuo e ultrapassá-lo por dentro na curva seguinte. **Foi assim que o brasileiro ultrapassou Regazzoni na segunda volta, Ickx e Hulme (quase simultaneamente) na sétima e Stewart na nona. Mas, logo após ter ultrapassado Regazzoni e recuperado a quarta posição, Fittipaldi levou um dos maiores sustos de sua carreira como piloto de corridas. Observe o depoimento do brasileiro: "Na freada para a curva do cotovelo ouvi um estouro dentro do carro e uma nuvem branca explodiu à minha frente: foi um dos extintores automáticos de incêndio, que havia disparado sem motivo. O líquido gelado do extintor cobriu meu macacão e nas duas voltas seguintes eu pilotei tremendo de frio". Depois que passou Stewart (na nona volta), Emerson procurou andar o mais forte possível, para aumentar sua vantagem. Na 14ª volta, quando já estava a cinco segundos dele, Ickx também passou o escocês, ficando em segundo. O brasileiro tinha de ganhar mais espaço enquanto ainda tivesse gasolina para isso. Mas, entre a vigésima e a trigésima volta, a garoa recomeçou, deixando Emerson apavorado: "Enquanto eu optara por pneus para a pista seca, Ickx preferira os do tipo intermediário, que se comportariam melhor na pista molhada", disse. Após duas voltas sob a garoa, a vantagem do brasileiro de sete segundos desaparecera quase toda e a frente vermelha da Ferrari já ocupava todo o seu espelho retrovisor. Ickx**

ainda tentou passar por fora, mas não conseguiu. A briga continuou assim durante seis ou sete voltas, que para Emerson foram as mais difíceis da prova. Mas, em seguida, o tempo voltou a clarear e a garoa parou. Fittipaldi começou a partir daí, a abrir de meio a um segundo por volta. Ao faltarem apenas quinze para o final, o boxe da Lotus sinalizou para Emerson, avisando que sua vantagem sobre Ickx era de 22 segundos. "A partir desse momento, compreendi que só seria vencido pela falta de gasolina ou por um imprevisto mecânico. Meu Lotus estava rendendo como nunca, mas eu já sabia que teria de economizar combustível se quisesse mantê-lo em movimento até o final das noventa voltas. Mas acabei conseguindo", disse eufórico o piloto da Lotus.

212)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m21s4
- 2)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m21s6
- 3)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m21s9 Sofreu acidente na volta 51 e abandonou.
- 4)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m22s5
- 5)Peter Gethin(ING)BRM-1m22s6
- 6)Chris Amon(NZE)Matra-1m22s6
- 7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m22s7
- 8)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m22s9
- 9)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m22s9
- 10)Brian Redman(ING)McLaren/Ford-1m23s1
- 11)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m23s7
- 12)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m23s8
- 13)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m23s9
- 14)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m24s0
- 15)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m24s1
- 16)Reine Wisell(SUE)BRM-1m24s4
- 17)Helmut Marko(AUT)BRM-1m24s6
- 18)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m24s7
- 19)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m24s7
- 20)Howden Ganley(NZE)BRM-1m24s7
- 21)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m25s2
- 22)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m25s6
- 23)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m26s5
- 24)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m26s6
- 25)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-1m29s5

Corrida: 14/05/1972 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-2h26m54s7 (9 pontos) Corrida na chuva, assumiu a liderança na largada e venceu. Ele era bom de chuva, foram 2h e 27 minutos de corrida.
- 2) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 38s2 (6 pontos) Bom de chuva. Bateu nas proteções de pneus fora da pista e levou batida do Peterson por trás, mas não abandonou a corrida
- 3) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 1 volta (4 pontos) Saiu da pista pelo menos duas vezes durante a corrida.
- 4) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 2 voltas (3 pontos)
- 5) Brian Redman(ING)McLaren/Ford-a 3 voltas (2 pontos)
- 6) Chris Amon(NZE)Matra-a 3 voltas (1 ponto)
- 7) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-a 3 voltas

8) Helmut Marko(AUT)BRM-a 3 voltas

9) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 3 voltas Abandonou por pane seca quando estava em 3o, por erro da equipe.

10) Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-a 3 voltas

11) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 4 voltas Se envolveu num acidente com o lckx na volta 76, batendo na traseira do lckx e este último conseguiu completar a corrida.

12) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-a 4 voltas

13) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 4 voltas

14) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-a 5 voltas

15) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 6 voltas Teve algum problema na corrida.

16) Niki Lauda(AUT)March/Ford-a 6 voltas

17) José Carlos Pace(BRA)March/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m40s

OBS: Em Mônaco, Emerson Fittipaldi fez a pole, mas qualquer chance real de vitória ficou descartada com o aguaceiro que inundou a pista. "Deviam ter cancelado a corrida e promovido uma regata", comentou Graham Hill. Os competidores alinharam para o GP de Mônaco de dois a dois e Emerson ficou no lado direito da primeira fila. Quando o juiz levantou o braço, Emerson saltou para a frente, quase queimando a largada. Isso significa que, ao contrário de outras vezes, Emerson não se atrasou na bandeirada. "Meu carro foi o primeiro a sair", disse. Mas acontece que, naquele trecho "ensaboadado" da pista, as rodas deslizaram obrigando-o a segurar um pouco o carro e **dando chance a lckx e Beltoise - que havia dado uma bela largada da segunda fila - de o passarem. Na primeira curva, à direita, Beltoise entrou por dentro já liderando e obrigando lckx a conter o carro.** Emerson, que vinha logo atrás, teve também de tirar o pé do acelerador, permitindo a passagem de Regazzoni na freada dessa curva. Assim, ao iniciarem a subida entre o Cassino e o Hotel de Paris, o brasileiro já estava em quarto lugar, tomando um tremendo banho com a água levantada pelas rodas da Ferrari de Regazzoni. "À minha frente conseguia ver apenas a sombra da Ferrari e a pequena luz traseira que agora todos os F1 são obrigados a usar quando chove. Desse modo, com a visibilidade quase a zero, completamos a curva do Hotel de Paris: Beltoise na frente, aproveitando habilmente a vantagem de não ter ninguém despejando água sobre ele; lckx colado em sua traseira; Regazzoni colado em lckx e eu colado em Regazzoni. Era impossível ver pelo espelho os que estavam atrás, pois a água levantada pelas rodas não deixava", comentou o brasileiro. Ainda nessa primeira volta, ao chegarem à entrada da avenida junto ao mar, onde há uma descida e uma curva de 90 graus para a direita **antes da entrada do túnel, lckx freou um pouco atrasado, bloqueando as rodas e ficando completamente desgovernado. Seu carro derrapou em direção ao muro e chegou a bater com a frente e com uma das rodas traseiras. Esse acidente fez com que Regazzoni e Emerson conseguissem deixar o belga para trás, enquanto Beltoise tinha dois segundos de vantagem sobre Regazzoni, que passara a ser o seu perseguidor mais próximo.** A situação continuou mais ou menos a mesma nas três ou quatro voltas seguintes, quando Fittipaldi se limitou a manter a mesma distância entre seu Lotus e a Ferrari de Regazzoni. "Praticamente, estava confiando a ele a tarefa de descobrir o caminho certo sob a cortina de água formada pelo carro do líder", relatou o brasileiro. **Então, na quinta volta, Regazzoni freou atrasado antes da gincana situada após os boxes. E, como Emerson estava na esteira de água deixada por ele, não podia ver onde estava freando. Por isso, também freou demasiado tarde e o resultado desse duplo erro foi que tanto as rodas da Ferrari com as do Lotus bloquearam, fazendo-os seguir em diante em vez de entrarem na gincana. Por causa desse erro, ao voltarem à pista, estavam outra vez atrás de lckx.** Poucas voltas depois, Fittipaldi repetiria o cochilo, ao tentar ultrapassar Mike Beuttler na freada da gincana, que aliás era um dos raros pontos do circuito que permitem ultrapassagem. Regazzoni havia ultrapassado Beuttler - que vinha com uma volta de atraso - logo na saída do Special Rapir, a curva da Estação. **Emerson, que vinha um pouco atrás, atravessou todo o túnel colado em Beuttler, preocupado em ultrapassá-lo sem demora para não perder Regazzoni de vista. Mas foi exatamente isso o que aconteceu: freou tarde demais na gincana, seguiu em frente e teve de esperar que**

Peter Gethin e Jackie Stewart passassem para poder voltar à pista. "Creio que também passaram mais outros dois e assim caí para o oitavo lugar na corrida", disse. A partir daí o brasileiro preocupou-se unicamente em correr o mais rápido possível em meio a todo aquele aguaceiro, para ganhar alguns segundos por volta e tentar melhorar de posição. Essa tática deu certo a princípio, mas, quando se aproximou de um grupo de carros onde estavam Graham Hill, Stommelen e Niki Lauda, ficou bem atrás de Hill e ele começou a segurar o piloto da Lotus. "Fizemos duas ou três voltas assim - o "Velho" na frente, sem dar moleza, e eu colado a ele, tomando um banho completo com a água lançada pelas rodas do Brabham. Para piorar a situação, o motor de algum carro havia explodido, derramando óleo sobre a pista. Esse óleo, flutuando sobre a água, transformou o piso num inferno escorregadio", disse um preocupado Emerson. **Ao encontrar finalmente uma oportunidade de ultrapassar Hill, Emerson quase perdeu por completo o controle sobre o carro. Estava fazendo a ultrapassagem por fora, mas de repente achou que não teria espaço suficiente para completá-la. Então meteu o pé no freio e o carro simplesmente não obedeceu, patinando no molhado. E assim teve que continuar a ultrapassagem, vendo o guard rail aproximar-se, sem nada poder fazer para deter o carro. Virou a direção e conseguiu apenas fazer com que o carro ficasse um pouco de lado, até que a roda da frente raspou de leve no guard-rail. Em seguida bateu com a traseira, o carro foi empurrado de volta e deu mais uma batida, dessa vez numa roda de Hill. Foi desse jeito, batendo de um lado e de outro, que terminou a ultrapassagem. José Carlos Pace, o "Môco", que vinha logo atrás, perguntou a Emerson como conseguira ultrapassar daquela maneira. Fittipaldi respondeu que a escolha não fora dele, mas sim do carro.** A importância desse pequeno acidente está em que, durante toda a corrida, aconteceram dezenas de outros iguais ou piores, com quase todos os competidores. Se não houve qualquer desastre mais sério é porque a sorte ajudou. Além do risco de arrebentar o Lotus, ultrapassar Hill trouxe a Emerson um novo problema, ou melhor: agravou uma dificuldade que já existia desde a largada - a falta de visibilidade. No momento em que o ultrapassara, as rodas do carro de Hill lançaram uma torrente de água misturada com óleo sobre o visor do capacete de Emerson. De repente, ele ficou completamente embaçado. "Imediatamente apanhei um pano que havia trazido comigo, preso entre uma perna e o monocoque do Lotus. Acontece que o monocoque é de alumínio e deixou o pano todo sujo de poeira metálica. Ao passá-lo no visor, essa poeira se misturou ao óleo e piorou ainda mais a situação", comentou. Isso foi na 15ª ou 16ª volta. Nas trinta voltas seguintes, até que a chuva removesse aos poucos a sujeira do visor, teve que pilotar quase às cegas. De vez em quando, levantava com uma das mãos o visor para poder enxergar alguma coisa, enquanto controlava a direção com a outra. Nessas condições, o brasileiro fez muito em conseguir se manter na pista até o fim da corrida, pois somente nas últimas vinte voltas recuperou visibilidade suficiente para que pudesse lutar por uma posição melhor. Evidentemente, seus adversários enfrentavam problemas semelhantes. Regazzoni bateu e quebrou o carro, sendo obrigado a desistir. Stewart, após mostrar uma sensacional capacidade de recuperação (ele largou na quarta fila, em oitavo lugar), chegando a ameaçar o segundo lugar de Ickx, começou a ter dificuldades no motor de seu Tyrrell e foi perdendo velocidade até que Emerson o ultrapassou, três voltas antes do fim. Ainda assim, o escocês tinha uma vantagem suficientemente larga sobre os demais e pôde por isso garantir o quarto lugar. **Ickx, que correu extraordinariamente, só não venceu, porque naquele dia, Beltoise estava mesmo imbatível. O belga quase sofreu um acidente feio a três voltas do final. Sua Ferrari vinha uns 100 km/h mais depressa do que o carro de Stewart, que nessa altura apenas se arrastava na pista. E, quando a chuva deixou que Ickx percebesse o Tyrrell, o carro já bem na sua frente, Ickx freou e Peterson, que vinha atrás, bateu violentamente na traseira da Ferrari. A frente do carro de Peterson ficou toda arrebentada e ele teve de sair da corrida. Ickx disse a Emerson mais tarde que, no momento, pensou que tivesse se arrebentado também. Mas, por pura sorte, seu carro nada sofreu de grave e ele assim pôde ir em frente e terminar a prova em segundo.** Após a prova, Emerson deu a seguinte declaração: "Por tudo isso, acho que posso me dar por satisfeito, não só pelo terceiro lugar que consegui, como porque consegui ir até o final da corrida sem quebrar o carro e o pescoço. Nesse Grande Prêmio de Mônaco, não sofrer um desastre já foi uma vitória".

Ickx e Stewart tentaram acompanhar Beltoise não mas conseguiram. Stewart rodou sozinho e chegou em 4º lugar. Fittipaldi assume a liderança do mundial.

213)GP DA BÉLGICA

Local: Nivelles

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m11s43
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m11s58 Sofreu um acidente na volta 57 e abandonou.**
- 3)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m11s80
- 4)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m11s84
- 5)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m11s93
- 6)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m12s12
- 7)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m12s19
- 8)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m12s35
- 9)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m12s50
- 10)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m12s54
- 11)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m12s64 Na frente do Pescarolo.**
- 12)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m12s76
- 13)Chris Amon(NZE)Matra-1m12s80
- 14)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m13s00**
- 15)Howden Ganley(NZE)BRM-1m13s01
- 16)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m13s10
- 17)Peter Gethin(ING)BRM-1m13s15
- 18)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m13s20 Teve que segurar a alavanca de câmbio com uma das mãos na corrida.**
- 19)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m13s40
- 20)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-1m13s43
- 21)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m13s60
- 22)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m13s70
- 23)Helmut Marko(AUT)BRM-1m14s10
- 24)Nanni Galli(ITA)Tecno-1m14s60
- 25)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m16s50**

Corrida: 04/06/1972 - 85 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h44m06s7 (9 pontos)**
- 2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 26s6 (6 pontos)
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 58s1 (4 pontos)
- 4) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 1m12s0 (3 pontos)
- 5) José Carlos Pace(BRA)March/Ford-a 1 volta (2 pontos) Mais pontos na 4ª corrida. Equipe de Frank Williams.**
- 6) Chris Amon(NZE)Matra-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 8) Howden Ganley(NZE)BRM-a 2 voltas
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 2 voltas
- 10) Helmut Marko(AUT)BRM-a 2 voltas
- 11) Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-a 2 voltas
- 12) Niki Lauda(AUT)March/Ford-a 3 voltas
- 13) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 4 voltas
- 14) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-a 6 voltas

OBS: Stewart não correu por que estava com úlcera gástrica.

Melhor Volta: Chris Amon(NZE)Matra-1m12s2

OBS: Emerson Fittipaldi largou razoavelmente bem, mas as suas rodas derraparam, e Regazzoni junto com Hulme saíram na frente. Na primeira freada no fim da reta, Regazzoni entrou por dentro na frente de Hulme, que se atrapalhou um pouco, saiu com uma das rodas na terra e reduziu a velocidade. Emerson se aproveitou e passou por ele. Logo depois, Hulme teve outro problema e Ickx também passou, ficando em terceiro. Completaram a primeira volta e Emerson sentiu que estava relativamente fácil seguir Regazzoni, apesar da Ferrari do suíço andar melhor do que o Lotus nas retas. Como o brasileiro levava um pouco de vantagem nas curvas, em que se aproximava bem de Regazzoni, começou a estudar qual seria o melhor ponto para tentar a ultrapassagem. Seu carro estava perfeito, inteiramente balanceado, com os freios ótimos. "Por isso, na freada do cotovelo eu podia esperar mais do que ele para frear. Então achei que esse seria o melhor lugar para tentar ultrapassá-lo. Mas ele percebeu que eu me aproximava demais nas curvas e começou a usar de malandragem. Quando entrava na curva tirava o pé do acelerador para que eu também fosse forçado a desacelerar. Então, quando eu tirava o pé para não bater na traseira da Ferrari, ele acelerava imediatamente e saía da curva mais de dois carros na minha frente. Muito esperto, ele fazia a manobra muito bem feita: no ponto em que normalmente a gente começa a acelerar, ele tirava o pé e, na fração de segundo em que acelerava antes de mim, abria um bom espaço. Com isso, Ickx se aproximou e tentou me passar na reta. Era o que Regazzoni queria, ao mesmo tempo que me impedia de tentar passar por ele", resumiu o brasileiro. Na nona volta, Emerson caprichou bem no trecho misto e grudou na Ferrari. Quando entrou nas curvas em "S", estava bem perto e Regazzoni começou a fazer a tomada para o cotovelo aberta. Logo que ele abriu, Emerson enfiou o carro por dentro, freou mais tarde do que ele e, quando o suíço começou a fazer a curva, Fittipaldi já estava do lado. "Como eu havia cortado sua linha de curva, ele teve de desacelerar um pouco, porque não daria para passar. Então saí da curva com vantagem e mais acelerado", relatou. Em seguida, a tática do brasileiro foi abrir o mais possível para abalar o moral dele, de Ickx e de Hulme. Cevert vinha logo depois. Mas com esse esforço os pneus começaram a esquentar. Eram Firestone para pista bem seca, que nessa altura já estava meio oleosa. Por isso, Emerson procurou manter um ritmo menos forte, só para manter a diferença. Mesmo assim, foi abrindo aos poucos e, na altura da quadragésima volta, estava uns doze segundos na frente de Regazzoni. Começou então a encontrar os carros mais atrasados. Mas nenhum deles tentou atrapalhar. Pelo contrário, alguns até facilitaram sua passagem. Aproximadamente nesse ponto (37ª volta), Wilsinho que tinha largado em 18º, foi obrigado a parar com o câmbio quebrado quando estava em nono lugar. Môco, que havia largado em 12º, entretanto, continuava bem em oitavo, procurando melhorar no grupo intermediário. A preocupação de Emerson nesse momento era François Cevert, que havia passado os outros pilotos e estava em segundo. Quando faltavam vinte voltas, o brasileiro estava com dezoito segundos de vantagem. Provavelmente, Cevert achou que não teria mais chance de alcançar Emerson, porque reduziu o ritmo e contentou-se com o segundo lugar, depois que Regazzoni bateu sua Ferrari contra o Martini-Tecno, carro novo que Nanni Galli estava estreando. Com mais de vinte segundos de vantagem, Fittipaldi passou a dirigir suavemente, com maior delicadeza possível, procurando ouvir ou sentir qualquer anormalidade no carro. Mas não havia nada e cruzou a linha de chegada tranquilamente, vendo o chapuzinho de Colin Chapman ser arremessado para cima e ouvindo o enorme barulho da torcida brasileira, que aplaudia também o excelente quinto lugar de Môco. O que ninguém em Nivelles pôde explicar foi o grande número de torcedores brasileiros no autódromo. E com suas bandeiras e seu entusiasmo eles surpreenderam os torcedores e jornalistas de outros países. **Quando Emerson Fittipaldi estava no pódio, José Carlos Pace chegou com uma bandeira do Brasil.** Os dois e vários amigos brasileiros festejaram longamente a própria glória e a pátria distante. Emerson após a corrida comentou: "Acho que foi uma boa vitória. Mas ela teria valido mais se Jackie Stewart tivesse participado. Mas eu soube depois que ele tinha sido proibido pela médica de correr por algum

tempo por causa de uma úlcera que começara a sangrar. Mas é quase certo que não perderá outras provas do campeonato".

214)GP DA FRANÇA

Local: Clermont-Ferrand

Pole-Position:

- 1)Chris Amon(NZE)Matra-2m53s4
- 2)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-2m54s2
- 3)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-2m55s0**
- 4)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-2m55s1
- 5)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-2m57s2
- 6)Helmut Marko(AUT)BRM-2m57s3 Abandonou na volta 8, atingido por uma pedra lançada do carro de Fittipaldi. Ele perdeu um olho.**
- 7)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-2m58s1 Saiu da pista na volta 60.**
- 8)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2m58s1**
- 9)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-2m58s2
- 10)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-2m58s3
- 11)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-2m58s6**
- 12)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-2m59s1
- 13)Brian Redman(ING)McLaren/Ford-2m59s4
- 14)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-2m59s5**
- 15)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-2m59s6
- 16)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-2m59s6 Estreia do Depailler.**
- 17)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-3m00s7
- 18)Reine Wisell(SUE)BRM-3m00s7
- 19)Nanni Galli(ITA)Ferrari-3m00s7
- 20)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-3m03s0 Saiu da pista na volta 47.**
- 21)Niki Lauda(AUT)March/Ford-3m03s1**
- 22)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-3m04s7
- 23)Mike Beuttler(ING)March/Ford-3m05s9
- 24)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM

Corrida: 02/07/1972 - 38 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h52m21s5 (9 pontos) Stewart estreia o carro novo Tyrrell 005 e vence.**
- 2) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 27s7 (6 pontos)**
- 3) Chris Amon(NZE)Matra-a 31s9 (4 pontos) Estava liderando, mas teve problemas no final.**
- 4) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 49s3 (3 pontos)
- 5) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 56s8 (2 pontos) Saiu da pista na volta 70.**
- 6) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 1m36s1 (1 ponto)
- 7) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1m48s1
- 8) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 2m25s1
- 9) Brian Redman(ING)McLaren/Ford-a 2m55s5
- 10) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-a 2m59s5
- 11) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta
- 12) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1 volta
- 13) Nanni Galli(ITA)Ferrari-a 1 volta
- 14) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-a 1 volta
- 15) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1 volta
- 16) Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-a 1 volta

- 17) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 18) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-a 4 voltas
- 19) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 5 voltas Teve pane seca.**
- 20) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 5 voltas

OBS: 20 pilotos completaram a corrida. Apenas 4 não completaram.

Melhor Volta: Chris Amon(NZE)Matra-2m53s9

OBS: A prova francesa quase foi vencida por Chris Amon e sua Matra, o que seria um fato único para o piloto neozelandês. Emerson fez o seguinte comentário sobre o piloto da Matra: "Ele é talvez um dos corredores mais azarados que já participaram da F1: seu novo Matra, estava em ponto de bala e ele pilotou magistralmente; não teria perdido a corrida se não fosse sua falta de sorte". O GP da França era uma corrida particularmente difícil. A pista não era um autódromo, mas sim estradas vicinais num trecho de serra. Emerson, como era de rotina, não largou bem. Isso passou despercebido porque largou na quarta fila. O brasileiro perdeu a posição para Mike Hailwood, terminando a primeira volta em nono lugar. Atrás de Emerson estavam Peterson e Cevert (que estava com um pulso engessado, em consequência do acidente que sofreu com o Tyrrell novo, durante os treinos). Mais atrás, Wilsinho, que dera uma largada sensacional, já havia melhorado do 14º para o 12º lugar. José Carlos Pace estava bem atrás de Wilsinho. A partir da segunda volta, Emerson começou a melhorar. Os pneus de seu carro, já mais aquecidos, começavam a render melhor e a cada volta ele conseguia ultrapassar um adversário. Por algum motivo, era grande a quantidade de pequenas pedras que se acumulavam ao longo do trajeto. Para Jackie Stewart, o caminho da vitória era manter-se longe delas, capazes de provocar furos nos pneus. Amon e Denis Hulme, segundo colocado, foram dois entre tantas vítimas. Em outro caso, as consequências foram mais graves: **o austríaco Helmut Marko feriu-se em um dos olhos, atingido por uma pedra lançada pelo carro de Ronnie Peterson. Apesar do ferimento, Marko conseguiu parar o carro no acostamento, antes de perder os sentidos. Marko foi levado a uma clínica em Clermont Ferrand, onde um dos melhores cirurgiões da Europa operou a sua vista ferida. Uma semana depois, ele já estava enxergando com o olho operado, mas precariamente, apenas distinguindo luz e sombra. Nesta altura, Amon tem que parar nos boxes, voltando atrasado, perdendo qualquer possibilidade de vitória.** Emerson conseguiu passar Ickx a nove voltas do final, quando ele entrou demasiado aberto na curva à esquerda que fica logo após os boxes. O brasileiro notou que Ickx estava com um problema de estabilidade: um dos seus pneus furara. Na volta seguinte, **o boxe da Lotus sinalizou que Stewart estava 38 segundos à frente, com problemas de pneus. Como ainda faltavam oito voltas para o final, Emerson chegou a acreditar que ainda teria a possibilidade de vitória, se a dificuldade de Stewart com seus pneus fosse mesmo séria. Entretanto, o escocês não estava com problema algum em seus pneus e a informação que o boxe da Lotus dera a Emerson, não passava de um palpite de Chapman. E a prova terminou com a vitória de Stewart, prêmio merecido pela maneira inteligente e segura como o escocês correu.**

215)GP DA INGLATERRA

Local: Brands Hatch

Pole-Position:

- 1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m22s2
- 2)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m22s6**
- 3)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m22s7
- 4)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m22s9
- 5)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m23s2
- 6)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m23s4

- 7)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m23s5
- 8)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m23s7
- 9)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m23s7**
- 10)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m23s8
- 11)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m23s9
- 12)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m23s9 Saiu da pista na volta 60 e abandonou.**
- 13)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m24s0**
- 14)Jackie Oliver(ING)BRM-1m24s4
- 15)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m24s4
- 16)Peter Gethin(ING)BRM-1m24s5
- 17)Chris Amon(NZE)Matra-1m24s6
- 18)Nanni Galli(ITA)Tecno-1m25s1
- 19)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m25s1**
- 20)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m25s2
- 21)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m25s2
- 22)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m25s5**
- 23)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m25s6
- 24)Dave Charlton(AFS)Lotus/Ford-1m25s6
- 25)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-1m26s3
- 26)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m27s4

Corrida: 15/07/1972 - 76 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h47m50s2 (9 pontos)
- 2) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 4s1 (6 pontos) Tyrrell 005 quebrou e correu com o 004.**
- 3) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 1m12s5 (4 pontos)
- 4) Chris Amon(NZE)Matra-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)**
- 7) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 2 voltas Saiu da pista e abandonou a 2 voltas do final.**
- 8) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 3 voltas
- 9) Niki Lauda(AUT)March/Ford-a 3 voltas
- 10) Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-a 5 voltas
- 11) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 6 voltas
- 12) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 7 voltas
- 13) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m24s0

OBS: Jackie Stewart não conseguiu acompanhar o ritmo de Emerson Fittipaldi. O Tyrrell não teve problemas, nem sequer um parafuso frouxo que permitisse explicar a derrota. Emerson foi simplesmente mais rápido, não se incomodando nem um pouco em ser perseguido por toda a corrida, com Stewart apenas alguns centímetros atrás do Lotus. "Quando recebi a bandeirada em Brands Hatch, acho que senti o maior alívio de minha vida. Que eu me lembre, o Grande Prêmio da Inglaterra foi a vitória mais difícil, porque nunca, em nenhuma outra corrida, eu tinha sido obrigado a andar tanto tempo no limite", relatou Fittipaldi. Na largada, Jacky Ickx saiu melhor do que Emerson, abrindo nas primeiras voltas, uma distância considerável. Emerson, entretanto, reagiu. "Notei que seu carro (Ickx) começou a soltar fumaça do lado esquerdo. Eu o acompanhava bem e sabia que, sem ele na frente, poderia andar uns três ou quatro décimos de segundo mais rápido por volta. Ao mesmo tempo, percebia que só poderia passá-lo se ele errasse em algum ponto", relatou Fittipaldi. Na oitava volta, quando os dois primeiros já estavam longe de Jean-Pierre Beltoise, o pessoal do boxe da Lotus fez sinais ao brasileiro, avisando que agora Stewart é que estava em terceiro, a 4s5. Foi então nesse momento, que a corrida começou de

fato, embora Ickx já estivesse andando bem desde o começo. Ele também recebeu o aviso de que Stewart estava descontando meio segundo por volta e então aumentou o ritmo. Mesmo assim não conseguia se distanciar de Emerson. Seis ou sete voltas depois, Stewart estava colado em Fittipaldi e Ickx. Nesse ponto, Ickx começou a correr de fato no limite máximo. Quando alcançaram Dave Walker, que estava atrasado, ele os deixou passar e os seguiu. Logo, chegaram na curva Druids, um cotovelo virado para a direita. Lá, o asfalto por onde passavam as rodas do lado esquerdo do carro, as rodas de apoio, estava gasto, deixando uma trilha de pó, pedregulho e borracha de pneu dos lados. Por fora da linha, portanto, a pista estava escorregadia. Esse era um dos pontos em que Emerson sempre alcançava Ickx porque freava depois dele. Mas na saída da curva, o belga sempre abria um pouco. Depois que passaram Walker e chegaram na Druids, Ickx derrapou, ficando de lado na curva. Emerson errou a freada e saiu da pista. Jackie Stewart tomou a posição do brasileiro. "Na minha volta para a pista, Walker quase levou a roda dianteira do meu carro. Achei estranha a atitude dele: corre pela Lotus como eu, sabia que eu estava disputando a liderança, ia uma volta atrás e mesmo assim quase bateu, quando podia ter facilitado minha volta. Foi uma coisa inexplicável", observou indignado, Fittipaldi. A derrapada na curva, custou a Emerson uns três ou quatro segundos de atraso em relação a Stewart. Mas seus problemas com Walker não terminaram aí. Quando o alcançou e tentou passá-lo, o brasileiro percebeu que Walker não estava facilitando nada. Corria feito maluco, entrando de lado nas curvas, como se estivesse disputando a mesma volta dos líderes. O pessoal do boxe da Lotus fazia sinais para que ele desse passagem a Emerson e ele não atendia. Um negócio ridículo: Ickx e Stewart indo embora e Emerson ali, atrás de Walker, que tinha resolvido aparecer fora de hora. Como o carro dele acelerava igual ao do brasileiro, Emerson só podia tentar passá-lo numa curva. Mas nas curvas ele entrava como doido, meio atravessado. Enquanto isso, Chapman e o pessoal da Lotus estavam loucos da vida com ele. Numa das curvas em que quase saiu para a grama, Fittipaldi conseguiu passá-lo por dentro. Então, com a pista livre, procurou tirar a diferença. Cinco voltas depois se aproximou de Stewart, que continuava grudado a Ickx. Continuaram assim, andando desesperadamente no limite e afastando-se do resto do grupo. Nesse ponto, Ickx alcançou Wilsinho, uma volta atrasado, e começou a passá-lo na curva Druids. Acontece que Wilsinho freou tarde, como o próprio Ickx tinha feito na volta em que Stewart ultrapassou Emerson. Quando o carro de Wilsinho derrapou, Ickx passou por dentro, mas aconteceu com Stewart o que tinha acontecido com Emerson: também derrapou, abriu muito e entrou de lado. Como o brasileiro da Lotus vinha colado, aproveitou e passou por dentro. Essa ultrapassagem foi decisiva para Fittipaldi e na verdade foi aí que ganhou a corrida. "Logo que comecei a passar por dentro, vi com o rabo do olho que ele vinha saindo da curva", disse. Faltando cerca de 30 a 25 voltas para o final, o carro de Ickx perdeu velocidade, mesmo com o motor acelerando como antes. O belga levantou o braço e parou no acostamento. Emerson era o líder, posição que não mais perdeu.

216)GP DA ALEMANHA

Local: Nurburgring

Pole-Position:

1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-7m07s0

2)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-7m08s7 Teve uma colisão na volta 11 e abandonou.

3)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-7m09s9 Abandonou com câmbio quebrado quando estava em 2o lugar perseguindo Ickx na volta 10.

4)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-7m11s6

5)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-7m12s2

6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-7m12s4

7)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-7m13s4 Tirou o Stewart da pista quando estava em 2o lugar.

8)Chris Amon(NZE)Matra-7m13s9

9)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-7m14s4

10)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-7m14s5

11)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-7m16s6

- 12) Tim Schenken(AUS) Surtees/Ford-7m17s2
- 13) Jean-Pierre Beltoise(FRA) BRM-7m17s3
- 14) Rolf Stommelen(ALE) March/Ford-7m17s5
- 15) Graham Hill(ING) Brabham/Ford-7m18s4
- 16) Mike Hailwood(ING) Surtees/Ford-7m21s0
- 17) Reine Wisell(SUE) BRM-7m21s4
- 18) Howden Ganley(NZE) BRM-7m22s3
- 19) Brian Redman(ING) McLaren/Ford-7m23s2
- 20) Andrea de Adamich(ITA) Surtees/Ford-7m23s7
- 21) Wilson Fittipaldi(BRA) Brabham/Ford-7m24s8**
- 22) Arturo Merzario(ITA) Ferrari-7m25s9
- 23) Dave Walker(AUS) Lotus/Ford-7m29s5
- 24) Niki Lauda(AUT) March/Ford-7m32s2**
- 25) Derek Bell(ING) Tecno-7m33s3
- 26) Dave Charlton(AFS) Lotus/Ford-7m34s1
- 27) Mike Beuttler(ING) March/Ford-7m35s9

Corrida: 30/07/1972 - 14 voltas

Classificação Final:

1) Jacky Ickx(BEL) Ferrari-1h42m12s3 (9 pontos) 2ª vitória em Nurburgring, na corrida ele andava 3s mais rápido que os demais.

2) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-a 48s3 (6 pontos) Ferrari muito bem nessa pista, mas jogou sujo com o Stewart.

3) Ronnie Peterson(SUE) March/Ford-a 1m06s7 (4 pontos)

4) Howden Ganley(NZE) BRM-a 2m20s2 (3 pontos)

5) Brian Redman(ING) McLaren/Ford-a 2m35s7 (2 pontos)

6) Graham Hill(ING) Brabham/Ford-a 2m59s6 (1 ponto)

7) Wilson Fittipaldi(BRA) Brabham/Ford-a 3m00s1

8) Mike Beuttler(ING) March/Ford-a 5m10s7

9) Jean-Pierre Beltoise(FRA) BRM-a 5m20s2

10) François Cevert(FRA) Tyrrell/Ford-a 5m43s7

11) Jackie Stewart(ESC) Tyrrell/Ford-a 1 volta Regazzoni lhe tirou da corrida na penúltima volta, quando estava em 2º lugar.

12) Arturo Merzario(ITA) Ferrari-a 1 volta

13) Andrea de Adamich(ITA) Surtees/Ford-a 1 volta

14) Tim Schenken(AUS) Surtees/Ford-a 1 volta

15) Chris Amon(NZE) Matra-a 1 volta

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL) Ferrari-7m13s6

OBS: O dia da corrida, 30 de julho, amanheceu perfeito. O céu muito claro afastava o receio de Emerson - e o de todos os outros pilotos - de que nos 22 835 metros da pista de Nürburgring pudesse haver trechos molhados por chuvas repentinas, como acontece muitas vezes por lá. A tensão do campeonato estava atingindo níveis intensos. Emerson Fittipaldi largou bem, mas perdeu posição para Regazzoni, demorando a ultrapassá-lo. Quando finalmente superou o suíço, partiu para cima de Stewart, conseguindo em uma bela manobra, a segunda colocação. Ao se aproximar de Jacky Ickx, tem problemas mecânicos, abandonando à prova. "Nürburgring é a melhor pista do mundo. A mais completa, a mais difícil e uma das mais perigosas. Na corrida, quando estava passando pela reta de trás dos boxes, vi todo mundo dando sinal para mim, com cara de apavorado. Eles estavam sinalizando para eu parar. Sabia que o câmbio tinha alguma coisa de errado, percebi que o automóvel estava pegando fogo e parei", disse o Rato. **Jackie Stewart estava tentando ultrapassar Clay Regazzoni. Antes de começar a última volta, Regazzoni desceu a reta fazendo ziguezagues para evitar a tentativa de ultrapassagem de Stewart. Na saída do último S, Regazzoni errou e saiu completamente de lado. Stewart,**

mais embalado, começou a passar Regazzoni, já se preparando para a próxima, que era à direita. Regazzoni estava por dentro, meio carro atrás, bateu na traseira do carro de Stewart, que rodou, saiu e chocou no guard-rail, perdendo a roda da frente. Stewart ficou furioso, porque achou que Regazzoni poderia ter evitado a batida. Regazzoni no entanto, se defendeu, dizendo que ele e não Stewart estava na frente na hora do choque. "Pelos precedentes, prefiro acreditar em Stewart", comentou Emerson. De qualquer maneira, o azar de Stewart foi vantajoso para Fittipaldi, que manteve a liderança do campeonato, com uma diferença de 16 pontos em relação ao escocês. Para Ickx não houve nenhum problema. Ele correu como um mestre e mostrou que é o piloto que anda melhor em Nürburgring. Uma vitória perfeita para Ferrari, que ficou com os dois primeiros lugares, com Ronnie Peterson na terceira posição. Stewart, principal adversário de Fittipaldi, não marcou pontos. Wilsinho foi bem e chegou em sétimo lugar. Uma vitória, para quem saiu em 21º. José Carlos Pace, o Môco, teve azar de novo: depois de três voltas teve de parar no boxe com a barra estabilizadora quebrada. Voltou muito atrasado à corrida, só para treinar.

[Câmbio do Fittipaldi quebra, mas Stewart bate com o Regazzoni no finalzinho da corrida e abandona, segundo Stewart culpa do suíço, que nessa época começa a ganhar fama de "piloto perigoso".](#)

217)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m35s97
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m36s04
- 3)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m36s35
- 4)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m36s63
- 5)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m37s15
- 6)Chris Amon(NZE)Matra-1m37s16
- 7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m37s20
- 8)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m37s25
- 9)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m37s33
- 10)Howden Ganley(NZE)BRM-1m37s55
- 11)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m37s58**
- 12)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m37s77
- 13)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m38s08
- 14)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m38s14
- 15)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m38s25 Ficou sem freios na corrida, pois o mecânico esqueceu uma chave de fenda dentro do carro e ela foi parar embaixo do pedal!!!**
- 16)Peter Gethin(ING)BRM-1m38s48
- 17)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-1m38s62
- 18)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m38s62**
- 19)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m38s81
- 20)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m38s85
- 21)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m38s89
- 22)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m39s04**
- 23)Nanni Galli(ITA)Tecno-1m39s13
- 24)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m39s92
- 25)François Migault(FRA)Connew/Ford-1m43s88

Corrida: 13/08/1972 - 54 voltas

Classificação Final:

1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h29m16s66 (9 pontos) Stewart assume a liderança da largada, mas Emerson passa por ele e ganha. Segundo Emerson nessa pista ele só usa a 4ª e a 5ª marchas. (Fonte: Filme "O Fabuloso Fittipaldi")

2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1s18 (6 pontos)

3) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 36s53 (4 pontos)

4) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 44s76 (3 pontos)

5) Chris Amon(NZE)Matra-a 45s64 (2 pontos)

6) Howden Ganley(NZE)BRM-a 1m01s19 (1 ponto)

7) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 1m09s09 Chegou a liderar a corrida, mas teve problema no carro.

8) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1m21s45

9) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

10) Niki Lauda(AUT)March/Ford-a 1 volta

11) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-a 2 voltas

12) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 2 voltas

13) Peter Gethin(ING)BRM-a 3 voltas

14) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m38s32

OBS: Emerson Fittipaldi venceu o GP disputado na pista mais rápida da temporada. Sua média horária foi de 212 km/h, uma velocidade respeitável mesmo para os padrões atuais. O autódromo recebia uma massa de torcedores calculada em 160 mil pessoas que se espalhavam alegres e alcoolizadas pelas colinas em torno da pista. Emerson largou na pole mas passou apenas em terceiro na primeira volta. Jackie Stewart liderava, com Clay Regazzoni em segundo. Na quinta volta, Emerson o ultrapassou e começou uma perseguição implacável ao escocês, que disputava a prova com o novo Tyrrell. Seria a disputa mais cerrada de todo o campeonato, até que Emerson tomou a frente e disparou. Com problemas, Stewart vai perdendo posições enquanto Denis Hulme passou a apertar o brasileiro. Mas este resistiu e venceu. Observe o depoimento de Denis Hulme sobre o brasileiro: "É um ótimo piloto. Quando o segui no GP da Áustria, ele não cometeu um erro sequer. Eu estava colado nele e ele sabia que se errasse eu o ultrapassaria. Isso é um sinal de um piloto muito maduro". Um fato interessante marcou a prova austríaca. Em 1972, o inglês Peter Connew e um punhado de colaboradores partiram de uma oficina improvisada em um pequeno depósito para disputar provas do Campeonato Mundial. Naquele ano, o monoposto feito pela nova equipe largou em Zeltweg e completou 22 voltas antes de abandonar com um problema de suspensão. Chamado de PC1, o protótipo participou de outras cinco provas antes de sair completamente de cena. Connew tinha 26 anos e havia investido até o último centavo no projeto. "Houve muitas frustrações, é claro, mas não me arrependo de nada", disse. "A aventura compensou tudo". O GP da Áustria, disputado no velho circuito de Österreichring, foi o ponto alto do sonho desse construtor improvisado. Com François Migault ao volante, as tentativas de disputar os GPs da Inglaterra e da Alemanha também foram frustradas, antes de o carro finalmente conseguir largar na Áustria. Duas provas extracampeonato disputadas no circuito inglês de Brands Hatch, também foram mal-sucedidas. Depois disso, o projeto teve de ser abortado. "Em Brands, percebi que nosso sonho estava acabando", disse Connew. "Aqueles foram os dias mais emocionantes da minha vida. Na Áustria, onde estreamos, não me senti exatamente orgulhoso porque havia muito trabalho e sobrava pouco tempo para pensar no que estava acontecendo. Além disso, durante os treinos nosso carro derramou óleo na pista. Assim, não éramos exatamente os caras mais populares dos boxes..." O projetista e seus amigos procuraram largar em cinco provas, mas só atingiram a meta uma vez. Diante disso, será que o sonho de competir na F1 foi realizado? "Claro, garantiu Connew. "É comum as pessoas dizerem: 'Você quase fez uma corrida', referindo-se ao fato de termos dado apenas 22 voltas na Áustria. Às vezes, dizem isso de uma forma que soa praticamente como crítica. Talvez elas não tenham a intenção de ser maldosas, mas me incomoda quando falam assim. O importante é que, apesar de não termos sido competitivos, nós, um punhado de pessoas comuns, construímos uma equipe e um carro de F1 e fomos correr. Há livros sobre a categoria

em que nosso monoposto aparece ao lado da Ferrari, Tyrrell e outros grandes esquemas. Algumas pessoas podem não entender mas, ao contrário do que elas pensam, nós realizamos, sim, o nosso sonho". No total, a aventura desse projetista caseiro contou com a ajuda de um piloto, três amigos, uma namorada (Íris, que se tornou a sra. Connew) e dois sujeitos que davam uma força de graça. "Esses dois tinham uns 15 anos de idade", disse Connew. "Apareceram lá na oficina e nós os deixamos polir o carro. Ficaram até fecharmos as portas". Certamente, esse não é o processo de seleção de pessoal na McLaren, Williams ou Ferrari.

218)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m35s65 Saiu da pista, retornou e depois fundiu o motor.
- 2)Chris Amon(NZE)Matra-1m35s69 Abandonou com problemas de freios.
- 3)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m35s79 Quebrou o câmbio na largada e por milagre não foi atropelado pelos demais pilotos.
- 4)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m35s83 Bateu na March de Pace na volta 16.
- 5)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m35s97
- 6)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m36s29 O caminhão que transportava os carros da Lotus capotou danificando o carro titular. Ele teve que correr com o carro usado em 1970, que não teve rendimento bom no treino. Quando alinhou para o grid surgiu vazamento no tanque, então tiveram que desmontar o carro e trocar o tanque antes da largada. Ele usou pneus MACIOS com um DURO na traseira esquerda. (Fonte: Filme "O Fabuloso Fittipaldi")
- 7)Mario Andretti(EUA)Ferrari-1m36s32
- 8)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m36s42
- 9)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m36s50
- 10)Reine Wisell(SUE)BRM-1m36s68
- 11)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m37s12
- 12)Peter Gethin(ING)BRM-1m37s21
- 13)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m37s61
- 14)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m37s79
- 15)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m37s82
- 16)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m37s86
- 17)Howden Ganley(NZE)BRM-1m37s91
- 18)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m37s98 Sofreu uma batida do Regazzoni na volta 16 e abandonou.
- 19)John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m38s31
- 20)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m38s52 Na frente do Peterson!!
- 21)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m38s60
- 22)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m38s61
- 23)Nanni Galli(ITA)Tecno-1m38s64
- 24)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m38s70
- 25)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m39s73

Corrida: 10/09/1972 - 55 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h29m58s4 (9 pontos) Teve muitos problemas nos treinos, mas se recuperou na corrida, ajudado pelo azar dos demais pilotos.
- 2) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 14s5 (6 pontos)
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 23s8 (4 pontos)
- 4) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 35s7 (3 pontos)
- 5) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-a 1m05s6 (2 pontos) Últimos pontos do Hill na F1 no dia que o Emerson ganhou seu 1º título.

- 6) Peter Gethin(ING)BRM-a 1m21s9 (1 ponto)
- 7) Mario Andretti(EUA)Ferrari-a 1 volta
- 8) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1 volta
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 1 volta
- 10) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 1 volta
- 11) Howden Ganley(NZE)BRM-a 3 voltas
- 12) Reine Wisell(SUE)BRM-a 4 voltas
- 13) Niki Lauda(AUT)March/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m36s3

OBS: Em 10 de setembro de 1972, o Brasil vivia a ressaca de uma grande festa. A proclamação da Independência completava 150 anos e foram procurar no dicionário o termo adequado para data tão significativa: sesquicentenário. O Brasil não tinha problemas, apenas sonhos, e os insatisfeitos poderiam ir embora, afinal, ame-o ou deixe-o era o bordão. Outros, mais insatisfeitos, eram tratados com energia, em nome da ordem e do bem-estar. Nesse cenário idílico, Emerson Fittipaldi, brasileiro, 25 anos, conquistou seu primeiro título mundial de F1. Era a prova, inconteste: o país poderia dar certo. Se o Brasil deu certo ou não, cada um que responda. É fato, porém, que depois de Emerson Fittipaldi, o automobilismo se tornou mais um campo onde o país poderia ser o maior, o melhor. Emerson, porém, nunca quis ser o melhor. Enquanto o país pegava fogo, no final dos anos 60, ele era apenas mais um filho alienado da elite a se divertir em Interlagos. Deixou a boa vida de lado, em 69, quando resolveu tentar a sorte na Europa. Com o dinheiro de um Fusca no bolso, voou para a Inglaterra com um único pensamento: "Se um dia eu conseguir dar a largada numa corrida de F1, posso morrer em seguida". Quinze meses mais tarde, ele largou na F1. Era 19 de julho de 1970, GP da Inglaterra, em Brands Hatch, o primeiro a ser transmitido ao vivo para o Brasil. **Dois anos depois, com a Lotus preta, o primeiro carro a abraçar totalmente as cores de um patrocinador, Emerson já era o favorito absoluto quando chegou a Monza, em 10 de setembro. Tinha 25 pontos de vantagem sobre Jackie Stewart, o grande rival, e bastaria administrar os resultados de três corridas para ser campeão. Nem ele acreditava. Por pouco não largou. A caminho do autódromo, o caminhão da equipe se envolveu em sério acidente, que destruiu seu carro. "Eu já estava dormindo no quarto do hotel quando o Colin Chapman (dono da Lotus) entrou e contou que o caminhão que trazia os carros havia capotado. Na quinta-feira, fui ao local do acidente, vi os três carros da equipe na grama e senti que a situação era grave", lembrou Fittipaldi. Coincidentemente, Colin Chapman, dono do time, havia deixado outro caminhão na fronteira com a França - temia a justiça italiana, por causa da morte de Jochen Rindt, ocorrida em 1970. Emerson poderia correr. Mas o carro reserva, porém, não rendia, e ele foi apenas sexto na classificação. Para piorar, seu tanque de gasolina furou no warm up. "O trabalho naquela época era muito grande. Para tirar o tanque, tinha que desmontar uma parte do carro", contou Emerson. Com um trabalho fantástico, a equipe solucionou o problema possibilitando sua participação na corrida.** Emerson largou bem. Jackie Stewart andou 200 metros e parou na pista, praticamente dando o título à Fittipaldi, já que Denis Hulme vinha muito mal na prova. Na primeira volta, Emerson passou em terceiro, atrás de Clay Regazzoni e Jacky Ickx. Com o abandono dos dois primeiros colocados, Fittipaldi levou suavemente seu Lotus/Ford para a vitória. Naquele ensolarado dia 10 de setembro, Fittipaldi se tornou o mais jovem campeão mundial de Fórmula 1 (25 anos, oito meses e 29 dias), um recorde que permanece até hoje, e deu ao Brasil seu primeiro título na categoria. Claro, não salvou o país do buraco, mas, mesmo sem querer, provou que era possível vencer. E transformou o automobilismo, uma brincadeira da elite, em um segundo futebol.

Stewart quebrou na largada, as Ferraris assumem a ponta, Regazzoni bateu com Pace, Ickx teve problema de ignição, e Emerson vence passando apenas um piloto.

219)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

- 1)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m13s6
- 2)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m13s9
- 3)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m14s0 Foi desclassificado por ter sido empurrado após colisão.
- 4)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m14s4
- 5)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m14s4
- 6)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m14s5
- 7)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m14s5
- 8)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m14s7
- 9)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m14s9
- 10)Chris Amon(NZE)Matra-1m15s4
- 11)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m15s6
- 12)Peter Gethin(ING)BRM-1m15s7
- 13)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m15s7
- 14)Howden Ganley(NZE)BRM-1m15s7
- 15)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m15s9
- 16)Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford-1m16s0
- 17)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m16s2
- 18)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m16s4
- 19)Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m16s8 Foi desclassificado por receber assistência externa.
- 20)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m16s8
- 21)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m17s0
- 22)Skip Barber(EUA)March/Ford-1m17s1
- 23)Bill Brack(CAN)BRM-1m17s9
- 24)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m18s4

Corrida: 24/09/1972 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h43m16s9 (9 pontos) Venceu com o Tyrrell 005 melhor ajustado.
- 2) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 48s2 (6 pontos)
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 54s6 (4 pontos)
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 1m00s7 (3 pontos)
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m07s0 (2 pontos)
- 6) Chris Amon(NZE)Matra-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta
- 8) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-a 1 volta
- 9) José Carlos Pace(BRA)March/Ford-a 2 voltas Teve pane seca.
- 10) Howden Ganley(NZE)BRM-a 2 voltas
- 11) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 2 voltas Teve que entrar nos Boxes para consertar a asa dianteira.
- 12) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 5 voltas
- 13) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-a 7 voltas

OBS: Peterson e Lauda foram desclassificados por respectivamente ser empurrado após saída de pista e por receber assistência externa.

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m15s7

OBS: Emerson largou na segunda fila, ao lado de Jackie Stewart. Na sua frente, Peter Revson e Denis Hulme, os dois pilotos com McLaren formavam com Ronnie Peterson a primeira fila. A largada do brasileiro foi apenas regular, onde permitiu perceber que o velho Lotus já não tem o mesmo fôlego de antes. Stewart largou esplendidamente e ao chegar à primeira curva já havia ultrapassado Hulme, que parecia estar enfrentando problemas mecânicos em seu carro. Logo depois passou também Revson e, ao terminarem a primeira volta, estava colado ao ponteiro, Peterson. Em terceiro vinha Revson, em quarto Ickx e Emerson em quinto, com Regazzoni o perseguindo de perto. Três voltas depois, a sinalização do boxe da Lotus informava ao piloto brasileiro que Stewart assumira a liderança da corrida. Ickx estava em terceiro, deixando Revson em quarto. O motor do Lotus não conseguia alcançar os 10 800 giros necessários para permitir a Fittipaldi correr no limite. Wilsinho abandonou a corrida na segunda volta, com a caixa de marchas de seu Brabham quebrada. Ao iniciarem a 11ª volta, Emerson estava se aproximando bastante de Revson, que, por sua vez, se mantinha encostado a Ickx, ainda o terceiro colocado. Lá na frente, Stewart já levava 6s5 de vantagem sobre seu adversário mais próximo, que era Peterson. E a diferença entre o sueco e Ickx era de uns três segundos. Na 15ª volta, Revson reconquistou a terceira posição, ultrapassando Ickx. E três voltas depois Emerson ultrapassou também a Ferrari, que diminuía sensivelmente seu ritmo de corrida. Enquanto isso, Stewart aumentava firmemente sua vantagem sobre Peterson. Na 15ª volta, ela era de dez segundos. Faltavam umas seis voltas para a metade da corrida, quando Emerson começou a achar que poderia ultrapassar Peter Revson, melhorando para a terceira posição, apesar de seu carro estar com problemas de freio. Chegou a entrar no vácuo do americano, duas ou três vezes, no miolo do circuito. Nas retas, porém, Revson ainda conseguia recuperar distância, embora sem a mesma facilidade de antes. Essa perseguição continuou durante dez ou onze voltas, quando o brasileiro começou a perder estabilidade e a falha na segunda e quarta marchas se acentuou. Revson então pôde fugir tranquilamente e três voltas depois, tinha quase 3s5 de vantagem. Na 57ª volta, Peterson teve de abandonar a corrida: ele bateu de propósito em Graham Hill, porque queria vingar-se pensando que o inglês não o deixava passar numa curva, e teve de parar. Foi uma atitude criticada por todos os pilotos. Peter Revson passou então para o segundo lugar. Na ponta, Stewart já levava então mais de meio minuto de vantagem. Emerson, no entanto, não chegou a ficar em terceiro com o afastamento de Peterson, pois no momento em que o sueco bateu e parou, Emerson acabava de ser ultrapassado por Clay Regazzoni. E no fim dessa volta teve de parar no boxe, perdendo com isso dois minutos irrecuperáveis. O brasileiro continuou correndo apenas para manter-se na competição até o fim, inclusive porque também teve problemas quando quebrou o pino de um dos aerofólios da frente de seu Lotus. Nessas últimas voltas da prova, a atenção do público já não se concentrava na disputa do primeiro e segundo lugares, que pareciam definidos, mas na briga do argentino Carlos Reutemann com o neozelandês Denis Hulme pelo terceiro lugar. Ambos haviam deixado Regazzoni para trás. O duelo entre os dois prosseguiu até a volta final, quando Hulme conseguiu sair do vácuo de Reutemann e ultrapassá-lo para receber a bandeirada do terceiro lugar. **Uma volta antes do final, José Carlos Pace, que estava em 7º, teve de parar com os tanques de gasolina de seu March vazios. O GP do Canadá serviu para mostrar, o quanto se enganaram os críticos, que se apressaram em considerar o reinado de Stewart na F1, terminado. O escocês ainda será o adversário mais perigoso para Emerson Fittipaldi em 1973. Ainda mais porque ele estará lutando para bater o recorde do grande Jim Clark, que somou 25 vitórias em provas do mundial. Só lhe faltam cinco vitórias para isso e Stewart procurará obtê-las o mais rapidamente possível.**

220)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

1)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m40s481

- 2) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m40s527
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m41s084
- 4) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m41s445
- 5) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m41s692
- 6) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m41s951
- 7) Chris Amon(NZE)Matra-1m41s979

8) Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m42s058 Estreia do Scheckter na F1, mostrando muita velocidade, foi mais rápido que o Emerson.

9) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m42s400 Abandonou com problema no carro.

- 10) Mario Andretti(EUA)Ferrari-1m42s482
- 11) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m42s521
- 12) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m42s597
- 13) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m42s766**
- 14) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m43s204
- 15) José Carlos Pace(BRA)March/Ford-1m43s319**
- 16) Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford-1m43s543
- 17) Howden Ganley(NZE)BRM-1m44s075
- 18) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m44s240
- 19) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m44s279

20) Skip Barber(EUA)March/Ford-1m44s280

21) Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m44s369

22) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m44s433

23) Sam Posey(EUA)Surtees/Ford-1m44s525

24) Brian Redman(ING)BRM-1m44s925

25) Niki Lauda(AUT)March/Ford-1m45s290

26) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m46s142

27) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m46s313

28) Peter Gethin(ING)BRM-1m46s599

29) Derek Bell(ING)Tecno-1m47s023

30) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m50s600 Foi dispensado da Lotus, não marcou um ponto sequer.

31) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m57s674

Corrida: 08/10/1972 - 59 voltas

Classificação Final:

1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h41m45s354 (9 pontos) Goodyear dominou a corrida, e Stewart ganhou de ponta a ponta. Corrida com chuva.

2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 32s268 (6 pontos)

3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 37s528 (4 pontos)

4) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 1m22s516 (3 pontos) Ganhou 22 posições.

5) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1m23s119 (2 pontos)

6) Mario Andretti(EUA)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)

7) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1 volta

9) Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-a 1 volta

10) Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford-a 2 voltas

11) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-a 2 voltas

12) Sam Posey(EUA)Surtees/Ford-a 2 voltas

13) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 2 voltas

14) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-a 2 voltas

15) Chris Amon(NZE)Matra-a 2 voltas

16) Skip Barber(EUA)March/Ford-a 2 voltas

- 17) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 18) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m41s644

OBS: Quando a bandeira baixou, Emerson Fittipaldi deu uma largada excepcional, porque o carro estava em movimento, e as rodas derraparam menos. Depois do pulo, desenvolveu a primeira marcha ao máximo, engatou a segunda com perfeição e, quando chegou ao fim da reta, já havia passado três carros. A primeira curva era para a direita e por isso o grupo da frente procurou abrir para a esquerda na reta, para pegar a linha ideal da curva. "Eu também ia fazer isso, mas, quando vi que todos estavam se colocando à esquerda, resolvi entrar por dentro, porque, embora tivesse de frear antes, talvez conseguisse passar alguém", comentou Fittipaldi. Entretanto, Clay Regazzoni tentou passar Carlos Reutemann por dentro, bateu nele e os dois desaceleraram quando entraram com as rodas na terra. Assim, Emerson saiu da curva em quarto lugar. Era um bom começo. Na frente iam Stewart, Denis Hulme e Scheckter. Outro que vinha surpreendentemente bem era Wilsinho. Também havia largado muito bem e estava acompanhando o grupo da frente em décimo lugar. **Numa das curvas da primeira volta, Scheckter não entrou direito numa curva de baixa velocidade e derrapou com uma roda na terra: Emerson se aproveitou e passou por dentro. Na segunda volta, portanto, já estava em terceiro. Mas foi por pouco tempo, porque, com o carro sem aderência suficiente, o brasileiro não podia acompanhar o ritmo dos mais velozes: o carro não andava como os outros. Por isso, na reta em subida que há antes da chegada, Scheckter passou pelo brasileiro saindo do vácuo da Lotus, acelerando bem seu McLaren quase sem aerofólio.** Logo depois, quando entrou no miolo da pista, Emerson percebeu que o carro estava saindo muito de traseira. Como estava com o problema da falta de aderência dos pneus, imaginou que eles estivessem soltando borracha. Continuou tentando andar forte, mas nas curvas ele derrapava cada vez mais. Com isso, Ickx e Cevert se aproximaram muito e ameaçavam passar. "Percebi que era inevitável e, quando, numa curva em que normalmente não derrapa, o Lotus saiu de traseira, vi que o problema era sério. Tirei o pé do acelerador. Foi minha sorte, porque a próxima curva era de alta velocidade e, se eu tivesse entrado nela de pé embaixo, talvez não estivesse falando a estas alturas. O carro saiu completamente de lado e pude fazer a correção: um pneu traseiro estava furado", comentou preocupado o piloto da Lotus. Quando Emerson estava parando, Wilsinho estava grudado nos Ferrari de Mario Andretti e Regazzoni. Foi sensacional ver o "Tigrão" mandando uma bota violenta nessa corrida. **Depois que os mecânicos trocaram os pneus da Lotus de Fittipaldi, o piloto saiu de novo, meio desconfiado com o estado do carro. Duas voltas depois, o carro começou a mexer de traseira. Emerson resolveu parar de novo e foi sorte, porque uma roda traseira estava trincada.** Se o miolo da roda saísse, enquanto o brasileiro estivesse correndo, o acidente poderia ser dos mais sérios. Feita a troca da roda, Fittipaldi voltou à pista, mas não durou muito, parando em definitivo, algumas voltas mais tarde. Jackie Stewart estava irresistível nos Estados Unidos. Saiu na ponta e se manteve assim até o fim. A vitória do escocês foi perfeita. "Se seu carro continuar andando bem, vai ser difícil vencê-lo", reconheceu Emerson Fittipaldi.

PROVAS EXTRA-OFICIAIS (NÃO VALEM PONTOS PARA O CAMPEONATO)

CORRIDA DOS CAMPEÕES

Local: Brands Hatch (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m23s9
- 2)Peter Gethin(ING)BRM-1m24s1
- 3)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m24s1
- 4)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s3
- 5)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m24s3

- 6)Howden Ganley(NZE)BRM-1m24s8
- 7)Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m24s8
- 8)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m25s6
- 9)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m25s8
- 10)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m25s8
- 11)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m26s0
- 12)Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-1m26s2
- 13)Graham McRae(AFS) Leda/Chevrolet-1m26s3
- 14)Gijs Van Lennep(HOL)Surtees/Chevrolet-1m26s9
- 15)Brian Redman(ING)Lola/Chevrolet-1m27s2
- 16)Alan Rollinson(ING)Lola/Chevrolet-1m27s4
- 17)Keith Holland - McLaren/Ford-1m28s6
- 18)Ray Allen - McLaren/Chevrolet-1m29s9
- 19)Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet

Corrida: 19/03/1972 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-56m40s6
- 2) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-56m54s**
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-57m05s7**
- 4) Peter Gethin(ING)BRM-57m06s3
- 5) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-57m07s
- 6) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-57m07s4
- 7) Howden Ganley(NZE)BRM-57m14s7
- 8) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-57m33s8
- 9) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-a 1 volta
- 10) Alan Rollinson(ING)Lola/Chevrolet-a 1 volta
- 11) Rolf Stommelen(ALE)March/Ford-a 2 voltas
- 12) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 2 voltas
- 13) Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet-a 2 voltas
- 14) Ray Allen - McLaren/Chevrolet-a 3 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m23s8

OBS: Emerson Fittipaldi se atrapalhou na largada, perdendo algum terreno para Peter Gethin e Mike Hailwood, que alinharam com ele na primeira fila. A curva do Paddock Bend, a primeira após a largada, é considerada uma das mais difíceis do mundo: ela começa logo depois de uma subida, ficando assim invisível para os pilotos, até pouco metros antes. Quando chegou a essa curva pela primeira vez, Peter Gethin, que liderava a corrida, mantendo-se no lado interno da pista, cometeu um erro: entrou demasiado aberto, deixando uma brecha suficiente para dar passagem ao carro de Emerson. O brasileiro aproveitou desse descuido para tomar a ponta. Ao tomar a liderança, Fittipaldi tratou de abrir a maior distância possível sobre o segundo colocado. Terminada a primeira volta, Emerson estava em primeiro, Gethin bem próximo e Hulme em terceiro. No fim da segunda volta, a vantagem de Emerson sobre Gethin já era de 3 segundos, onde seu Lotus comportava-se maravilhosamente bem: a suspensão, os freios e o motor trabalhavam como um relógio. Na sétima volta, o boxe da Lotus sinalizou para Fittipaldi, informando que agora era Hulme que estava em segundo lugar, a 7 segundos do brasileiro. "Isso me preocupou bastante, pois em Kyalami ele havia conseguido tirar uma diferença de 25 segundos, passar por mim e terminar a corrida uns 15 segundos à minha frente", comentou Emerson. Mais ou menos na 14ª volta, Emerson começou a chegar perto dos carros mais atrasados: estava com quase uma volta de vantagem sobre eles. Sua vantagem para Hulme aumentara para 10 segundos. Gethin continuava em terceiro, com Hailwood tentando passá-lo. Na 17ª volta, novo motivo de preocupação: o boxe informou ao brasileiro, que o seu perseguidor agora, era Hailwood, a 10 segundos. Ele havia conseguido descontar em média 1 segundo por

volta, para passar do quarto para o segundo lugar. E ganhou mais 1 segundo na volta seguinte, a 18ª. Emerson se esforçou para correr um pouco mais depressa e conseguiu virar a 19ª volta em 1m23s9, batendo o recorde da pista, que era seu desde outubro de 1971. Voltou a marcar novo recorde na 20ª volta: 1m23s8. Com isso, sua vantagem sobre Hailwood cresceu para 10,5 segundos. "Só então fiquei um pouco mais tranquilo. Desse momento em diante meu problema seria manter essa diferença até a linha de chegada, vinte voltas depois", relatou Fittipaldi. Na altura da 30ª ou 31ª volta, Denis Hulme e Peter Gethin brigavam pelo terceiro lugar, enquanto Hailwood se firmara em segundo. Mais atrás, estavam Tim Schenken, com Surtees/Ford e Jean-Pierre Beltoise com BRM. Ambos sem chances de ameaçar os da frente, mas procurando garantir colocações. Nessa ordem, a corrida prosseguiu até o final. Emerson relatou: "Ao cruzar finalmente a linha de chegada, avistei Colin Chapman pulando de alegria como um garoto, em frente ao boxe, enquanto a manchinha branca do seu boné rodopiava no ar. A última vez em que havia visto o vôo dessa manchinha branca fora um ano e meio antes, quando venci o GP dos EUA. Uma emoção inédita me aguardava para receber o troféu da vitória: a banda de música começou a tocar o Hino Nacional Brasileiro. Tocava tão mal que demorei um pouco a reconhecer a música".

GP DO BRASIL

Local: Interlagos (PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2m32s363 Fez a pole na última volta

2)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-2m34s387

3)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-2m34s616

4)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-2m36s344 Chegou a liderar o começo da corrida.

5)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-2m36s793

6)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-2m37s686 Tomou 5 segundos do Emerson.

7)José Carlos Pace(BRA)March/Ford-2m39s376 Abandonou na volta 3.

8)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-2m40s021

9)Peter Gethin(ING)BRM-2m40s988

10)Luís Pereira Bueno(BRA)March/Ford-2m41s606

11)Helmut Marko(AUT)BRM-2m46s391

12)Alex Soler-Roig(ESP)BRM-2m51s541

Corrida: 30/03/1972 - 37 voltas

Classificação Final:

1) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1h37m16s248

2) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1h38m43s904

3) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1h39m19s627

4) Helmut Marko(AUT)BRM-a 1 volta

5) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-a 1 volta

6) Luís Pereira Bueno(BRA)March/Ford-a 2 voltas

7) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2m35s248

OBS: Dia 30 de março de 1972. A data histórica marcou a primeira corrida de Fórmula 1, realizada no Brasil. A novidade levou mais de 100 mil pessoas ao autódromo de Interlagos, em São Paulo. O circuito paulista era praticamente sinônimo de tradição e de espetaculares provas internacionais, que viram lendas do automobilismo hipnotizar o público, desafiando a física e o promissor herói local, Emerson Fittipaldi. Espalhado por um trajeto de 7.960 metros, o traçado era um dos mais interessantes daqueles tempos, com longas retas, curvas que exigiam coragem e

muita técnica. A prova, extraoficial, não contou pontos para o campeonato mundial. Doze pilotos alinharam seus carros na largada, entre eles quatro brasileiros: Emerson Fittipaldi, com Lotus; Wilson Fittipaldi Jr., com Brabham; **José Carlos Pace com March, e Luís Pereira Bueno, com um March alugado especialmente para a corrida.** A multidão, é claro, torcia por uma vitória de Emerson Fittipaldi, que já era um dos grandes nomes da categoria. O duelo da prova estava previsto desde os treinos: Emerson Fittipaldi x Ronnie Peterson, que correu com um March. Emerson largou emparelhado com Reutemann. mas o argentino logo conseguiu uma vantagem de meio carro, ao engatar a 2ª marcha com mais rapidez. **Ao chegarem pela primeira vez à curva 1, foram ultrapassados por Wilsinho, que largara esplendidamente da segunda fila.** Ele ultrapassou Reutemann por dentro, obrigando o argentino a desacelerar um pouco, do que se aproveitou Emerson para ultrapassá-lo também. Ao chegarem à curva 2, Emerson já estava com meio carro de vantagem sobre Reutemann, enquanto Wilsinho se firmava na ponta, controlando seu Brabham no limite da aderência. Na freada da Ferradura, Emerson tirou o pé, mas o carro não desacelerou. Quase bateu na traseira de Wilsinho. Diante desse problema, procurou manter o carro bem por dentro nas freadas de curva, que era obrigado a fazer bem antes do ponto ideal, a fim de ter algum espaço de reserva se o acelerador voltasse a bloquear. Completaram assim a primeira volta, **com Wilsinho na frente, Emerson em segundo. Reutemann e Peterson atrás do brasileiro da Lotus,** seguidos de longe por Dave Walker, Helmut Marko, Luís Pereira Bueno e Soler-Roig. Essas posições continuaram inalteradas durante a segunda volta, mas, ao iniciar a terceira, **Emerson percebeu que o motor do carro de Wilsinho estava falhando. Mesmo assim, só conseguiu ultrapassá-lo ao descer o retão, na volta 4 na freada para a curva 3. Passou-o por dentro, quase o obrigando a sair da pista, pois seu acelerador voltou a travar, obrigando Emerson a fazer a curva no limite.** Passando a liderar, Emerson procurou concentrar-se ao máximo em livrar uma vantagem mais cômoda sobre seus perseguidores. Ainda na terceira volta, Wilsinho, com o motor de seu carro rateando, foi ultrapassado por Reutemann e por Peterson, caindo para o 4º lugar. Nas voltas seguintes, Emerson foi aumentando gradativamente a distância que o separava de Reutemann, que continuava resistindo solidamente ao assédio de Peterson. O carro de Emerson estava ótimo, respondendo com firmeza a todas as suas solicitações. Mesmo correndo com a preocupação de não forçar o motor, Fittipaldi conseguia ganhar mais de meio segundo de vantagem por volta, em média. E na 20ª volta, bateu o recorde do circuito, com 2m35s e 248 milésimos, com média de 184,639 km/h. Entretanto, quando faltavam apenas seis das 37 voltas da corrida, uma enorme frustração tomou conta da torcida. **A suspensão traseira da Lotus de Emerson quebrou e o brasileiro abandonou a prova.** A vitória ficou com Carlos Reutemann, deixando o segundo lugar para Ronnie Peterson.



Primeira corrida de F1 no Brasil, Interlagos 1972, vencida por Carlos Reutemann.

Vídeo da corrida: <https://www.youtube.com/watch?v=7Bp9yVKkR2Q>

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m18s1
- 2)Peter Gethin(ING)BRM-1m18s7
- 3)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m18s8
- 4)John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m19s2
- 5)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m19s2
- 6)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m19s4
- 7)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m19s7
- 8)Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m20s1
- 9)Graham McRae(AFS) Leda/Chevrolet-1m20s4
- 10)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m20s5
- 11)Brian Redman(ING)McLaren/Chevrolet-1m20s6
- 12)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m20s8
- 13)Gijs Van Lennep(HOL)Surtees/Chevrolet-1m21s1
- 14)Alan Rollinson(ING)Lola/Chevrolet-1m21s2
- 15)John Cannon(CAN)March/Oldsmobile-1m21s7
- 16)Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet-1m22s2
- 17)Ray Allen - McLaren/Chevrolet-1m22s2
- 18)Gordon Spice - Kitchmac/Chevrolet-1m24s1
- 19)Steve Thompson - Surtees/Chevrolet-1m25s4

- 20)Clive Santo - McLaren/Chevrolet-1m25s8
- 21)David Prophet(ING) McLaren/Chevrolet-1m26s3
- 22)Trevor Taylor(ING)Leda/Chevrolet-1m26s5
- 23)Martin Ridehalgh - Lola/Chevrolet-1m45s6
- 24)Jack Russell - Lotus/Ford

Corrida: 23/04/1972 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-53m17s8
- 2) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-53m19s6
- 3) John Surtees(ING)Surtees/Ford-53m28s6
- 4) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-53m59s3
- 5) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-54m01s0
- 6) Peter Gethin(ING)BRM-54m11s3
- 7) Graham Hill(ING)Brabham/Ford-54m15s0
- 8) Graham McRae(AFS) Leda-54m30s1
- 9) Gijs Van Lennep(HOL)Surtees/Chevrolet-a 1 volta
- 10) John Cannon(CAN)March/Oldsmobile-a 1 volta
- 11) Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet-a 1 volta
- 12) Steve Thompson - Surtees/Chevrolet-a 2 voltas
- 13) Clive Santo - McLaren/Chevrolet-a 3 voltas
- 14) David Prophet(ING)McLaren/Chevrolet-a 7 voltas

Melhor Volta: Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m18s8

OBS: Embora a corrida não contasse pontos para o Mundial, oferecia às equipes de Fórmula 1 uma excelente - e última - oportunidade para testar seus carros antes da maratona de provas europeias do Campeonato. Emerson era o único piloto brasileiro inscrito para a corrida, pois o Brabham de Wilsinho estava na fábrica, sendo preparado para o GP da Espanha; **e o March 711 de Môco também estava sendo acertado (Frank Williams só enviou a Silverstone o carro de Henri Pescarolo, primeiro piloto de sua equipe).** Somente nove carros alinharam para a largada, na manhã de domingo. Os demais competidores eram de Formula 5000, classificados numa corrida da categoria realizada na véspera. O primeiro lugar nos treinos de classificação, garantia a Emerson a colocação no lado interno da primeira fila, onde teria a preferência para a primeira tomada de curva e onde, em compensação, enfrentaria mais poeira, pois aquela é a parte menos usada da pista. Ao ser baixada a bandeira, Emerson saiu na frente dos outros dois carros que alinharam com ele na primeira fila: o de Peter Gethin e Jean-Pierre Beltoise. Mas as rodas do carro do brasileiro começaram a patinar e, enquanto ele engatava a segunda marcha, Gethin e Beltoise o ultrapassaram por fora. Emerson procurou então manter o Lotus junto ao acostamento interno, para não deixar passar mais alguém. Nessa altura, Pescarolo já estava colado no piloto da Lotus. Ao começaram a segunda volta, Beltoise continuava na frente, seguido por Gethin e Emerson. Atrás vinha Pescarolo, Mike Hailwood, John Surtees, Denis Hulme, Peter Revson e Graham Hill (que estreava a Brabham BT 37), perseguidos por uma fila de F 5000. Nessa volta, Beltoise abriu maior vantagem sobre Gethin, em cujo vácuo Emerson estava. "Comecei a estudar a possibilidade de passá-lo, mas a sua BRM estava andando muito forte. Com o frio, os motores de doze cilindros melhoram bastante de rendimento e Gethin aproveitava isso para aumentar sua vantagem nas retas e saídas de curva", comentou o primeiro piloto da Lotus. Para ultrapassar Gethin, Emerson deveria sair da Woodcote mais acelerado que o carro do inglês, sair do vácuo na pequena reta e passar à frente na freada da curva à direita, por dentro. Tentou fazer isso ainda na terceira volta e deu certo. Agora estava em segundo, a uns 80 metros de Beltoise. Nas duas voltas seguintes, aproximou-se bastante de Beltoise, enquanto Mike Hailwood, com o Surtees TS9B, já ultrapassara Pescarolo e avançava em terceiro. Na nona volta, Hailwood passou também Gethin e começou a perseguir Fittipaldi. Beltoise estava correndo no limite de seu carro, que derrapava muito nas curvas (em algumas, uma das rodas traseiras

chegava a sair da pista). Emerson terminou ultrapassando-o na 11ª volta, do mesmo jeito como havia passado por Gethin. "Concentrei-me em abrir vantagem sobre Beltoise, e, ao começar a 12ª volta, o boxe me informou que estava um segundo à sua frente. Mas de repente meu carro começou a sair de traseira. E, para piorar a situação, as rodas dianteiras, nas freadas, bloqueavam, tirando toda a estabilidade direcional", disse. O brasileiro reduziu sua velocidade em meio segundo por volta, apenas por medida de segurança, mas isso não fez o Lotus melhorar. Mesmo assim, na vigésima volta, o boxe avisou que Emerson estava com três segundos de vantagem sobre Beltoise. Na 22ª volta, Hailwood ultrapassou Beltoise e chegou mais perto do brasileiro. Emerson percebeu que ele terminaria por o passar, pois o Lotus não tinha condições de correr mais rápido. Assim, a doze voltas do final, Hailwood entrou no vácuo do brasileiro. "Tentei ainda segurá-lo, tomando as curvas por dentro, mas numa das curvas mais fechadas o Lotus ficou quase atravessado na pista, quase fazendo um cavalo de pau. Só parou de derrapar, por sorte, quando a roda dianteira esquerda já estava sobre a grama do acostamento", relatou Fittipaldi. A partir daí, passou a entrar cada vez menos veloz nas curvas. E, na décima volta, aproveitando um erro do brasileiro numa mudança de marcha na reta, Hailwood saiu do seu vácuo pela esquerda e tomou a ponta. Restava ao piloto da Lotus, apenas segui-lo o mais perto possível. Pouco depois, entretanto, o carro de Hailwood estava soltando uma fumaça azulada pelo escapamento, sintoma típico de motor prestes a fundir. Isso não demorou a acontecer. Novamente na ponta, o problema de Emerson era terminar a corrida antes que Beltoise desfizesse a vantagem de três segundos que ainda levava sobre ele, nas sete voltas restantes. Conseguiu: cruzou a linha de chegada um segundo e oito décimos antes dele.

GOLD CUP

Local: Oulton Park (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1) Peter Gethin(ING)BRM-1m24s6
- 2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s8
- 3) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m25s2
- 4) Dave Walker(AUS)Lotus/Ford-1m25s8
- 5) Alan Rolinson - Lola/Chevrolet-1m26s6
- 6) Vern Schuppan(AUS) BRM-1m26s6
- 7) Reine Wisell(SUE)BRM-1m27s8
- 8) Brian Redman(ING)Chevron/Chevrolet-1m28s0
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m28s6
- 10) Ray Allen - McLaren/Chevrolet-1m29s2
- 11) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-1m29s8
- 12) Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet-1m30s8
- 13) David Prophet(ING) McLaren/Chevrolet-1m32s2
- 14) Ian Ashley(ING)Lola/Chevrolet-1m34s0
- 15) Gijs Van Lennep(HOL)Surtees/Chevrolet-1m35s6
- 16) Guy Edwards(ING)McLaren/Chevrolet-1m37s0
- 17) Keith Holland - McLaren/Chevrolet-1m38s8
- 18) Ray Calcutt - McLaren/Chevrolet-1m45s6

Corrida: 29/05/1972 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-57m15s6
- 2) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-57m53s0
- 3) Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta
- 4) Brian Redman(ING)Chevron/Chevrolet-a 1 volta
- 5) Vern Schuppan(AUS) BRM-a 1 volta

- 6) Ray Allen - McLaren/Chevrolet-a 2 voltas
- 7) Guy Edwards(ING)McLaren/Chevrolet-a 2 voltas
- 8) Ian Ashley(ING)Lola/Chevrolet-a 3 voltas
- 9) Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet-a 3 voltas
- 10) Ray Calcutt - McLaren/Chevrolet-a 5 voltas
- 11) David Prophet(ING) McLaren/Chevrolet-a 5 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s4

OBS: Em Oulton Park, os Fórmula 1 e Fórmula 5 000 participariam de uma corrida juntos, com classificação em separado. Pela ordem de largada, Emerson sairia em terceiro, depois de Peter Gethin e de Denis Hulme. Nas primeiras voltas, como os pneus do Lotus eram novos e não estavam bem assentados, Hulme, seguido de Gethin, abriu vantagem. A partir da terceira e quarta voltas, Emerson Fittipaldi começou a chegar em Gethin, enquanto, grudado no brasileiro, vinha Brian Redman com o Chevron 5 000. Redman vinha colado em Emerson o tempo todo. Era surpreendente como o seu Fórmula 5 000 corria em Oulton Park, que é uma pista bem mista, com subidas e descidas, mais favorável a F1, nunca a um F 5000. Fittipaldi conseguiu chegar em Gethin e, quando grudou na sua traseira, a BRM começou a vaziar óleo e o inglês teve de parar. Ao passar, Emerson estava mais ou menos uns quatro segundos atrás de Denis Hulme, que já estava abrindo muito. O brasileiro sabia que se não começasse a chover não teria chance nenhuma, mas mesmo assim tentava conseguir o máximo dentro dos limites dos pneus intermediários. Assim, abria aos poucos vantagem sobre Brian Redman, que já vinha em terceiro, enquanto Hulme se distanciava mais de meio segundo por volta. O resto da corrida, para Emerson, foi uma torcida só para que chovesse e infelizmente não choveu uma gota sequer em quase uma hora de disputa. Denis Hulme terminou então uns 35 segundos na frente de Fittipaldi. Brian Redman, que vinha em terceiro, teve de parar nos boxes porque sentiu um defeito no carro, que acabou não sendo descoberto. Por causa dessa parada, Tim Schenken passou para terceiro com seu Surtees. Hulme fez uma ótima corrida, guiou muito bem e não teve nenhum problema desde a primeira volta, quando assumiu a liderança. Redman fez também uma excelente corrida, porque mostrou pela primeira vez, que um Chevron 5 000 pode andar ao lado de bons F1, passando até muito deles. Emerson correu com o carro velho, muito bom, pois o novo estava sendo preparado para a Bélgica.

GP DA ITÁLIA

Local: Vallelunga (PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m09s82
- 2)Howden Ganley(NZE)BRM-1m10s81
- 3)Peter Gethin(ING)BRM-1m10s81
- 4)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m10s98
- 5)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m11s08
- 6)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m12s02
- 7)Nanni Galli(ITA)Tecno-1m12s78

Corrida: 18/06/1972 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h37m31s9
- 2) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1h38m04s7

- 3) Nanni Galli(ITA)Tecno-a 1 volta
- 4) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 1 volta

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m11s06

OBS: Não foi a falta de bons prêmios o que afastou do GP da República Italiana, em Vallelunga, algumas das principais equipes de Fórmula 1. A prova seria a primeira da categoria realizada em Roma nos últimos quinze anos e seus promotores fizeram o possível para obter um grande número de inscrições. Mas o problema é que, após o GP da Bélgica, muitas equipes resolveram revisar minuciosamente os seus carros. Enviá-los para a Roma teria sido, assim, a perda de duas semanas de preparo que poderia ser decisivo para a sua atuação no GP da França, etapa seguinte do campeonato. Foi um fim de semana com muito sol, calor e céu sem nuvens em Vallelunga. O autódromo recebeu um público bastante grande, apesar do número reduzido de competidores e da ausência marcante da Ferrari. Emerson Fittipaldi deu uma boa largada, saltando na frente, seguido por Ganley, Gethin, Pescarolo e Adamich. O brasileiro foi abrindo uma vantagem cada vez mais cômoda sobre seus concorrentes - cerca de um segundo por volta -, até que na quinta volta, surgiu um problema que afetou bastante o desempenho de seu carro: voou um pedaço do spoiler de magnésio do aerofólio e com isso a aderência traseira ficou diminuída. Para quem estava olhando a corrida, a impressão era de que Emerson estava dominando calmamente seus adversários. Só ele, entretanto, podia perceber o risco que passara a enfrentar, para se manter no limite com a redução da estabilidade traseira. Ainda assim, conseguiu aumentar, pouco a pouco, sua vantagem sobre o BRM de Ganley, que continuava em segundo. Lá pela vigésima volta (a corrida seria em oitenta voltas), Emerson estava quase quinze segundos à frente de Gethin, que passara a ser seu perseguidor mais próximo, pois Ganley a essa altura já havia abandonado a corrida, com um problema na suspensão de seu carro, que o fez rodopiar na pista, quase batendo no guard-rail. Pescarolo e Adamich corriam então bem colados a Gethin. A situação não se modificou nas vinte voltas seguintes. Na quadragésima, Emerson perdeu o que restava do spoiler do aerofólio traseiro. Quando isso aconteceu, quase deu um cavalo de pau, provocado pela súbita perda de estabilidade. O nariz do carro dava a impressão de tentar enterrar-se no chão, enquanto a traseira erguia-se como se estivesse sendo levantada por um macaco. "Sem exagero: essa foi a corrida mais trabalhosa que fiz neste ano", revelou Fittipaldi. Faltavam quarenta voltas para o final e Emerson pilotava um carro cuja aerodinâmica tornara-se completamente errada. Nas três voltas seguintes, Gethin conseguiu descontar mais de um segundo por volta de sua desvantagem para o brasileiro. Em todas as saídas de curva, o Lotus dançava como um louco. Foi então que Gethin abandonou a prova, com o seu BRM quebrado. Pescarolo passou para segundo lugar e começou a se aproximar de Fittipaldi. Faltavam ainda umas vinte voltas para a chegada e o piloto da Lotus estava com vinte segundos à frente do francês. Observe o depoimento do brasileiro: "Nessa altura, achei que, se pudesse manter o mesmo ritmo com que vinha correndo desde a perda total do spoiler, talvez alcançasse a bandeirada uns dois ou três segundos antes de Pescarolo". Mas, cinco voltas depois, Pescarolo parou, com uma avaria no motor. No rastro de Emerson ficara agora Adamich, que vinha correndo uns cinco segundos atrás de Pescarolo, quando este desistiu. Adamich, entretanto, pareceu satisfeito com o segundo lugar, pois nessas últimas quinze voltas não fez esforço algum para alcançar Emerson. O trabalho do brasileiro ficou assim limitado a manter o carro funcionando, apesar de sua falta de estabilidade. Acabou a corrida com uns vinte segundos de vantagem sobre o Surtees/Ford TS 9 de Adamich. O terceiro lugar ficou para Nanni Galli, o que foi um bom resultado para a Tecno, que fazia sua segunda apresentação na Fórmula 1.

ROTHMANS 50 000

Local: Brands Hatch (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m22s5

- 2) Brian Redman(ING)McLaren/Ford-1m23s4
- 3) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m24s5
- 4) Howden Ganley(NZE)BRM-1m24s7
- 5) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m25s2
- 6) Gerry Birrell - March/Ford-1m25s3
- 7) Graham McRae(AFS) McRae/Chevrolet-1m25s4
- 8) Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m26s0
- 9) John Watson(IRL)Chevron/Ford-1m26s0
- 10) Peter Westbury(ING)Brabham/Ford-1m26s0
- 11) John Cannon(CAN)March/Rover-1m26s4
- 12) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m26s6
- 13) James Hunt(ING)March/Ford-1m26s1
- 14) Steve Thompson - Surtees/Ford-1m26s6
- 15) David Purley(ING)March/Ford
- 16) Alan Rollinson(ING)Lola/Chevrolet-1m26s8
- 17) Tom Belso(DIN)Brabham/Ford-1m26s8
- 18) Gijs Van Lennep(HOL)Surtees/Chevrolet-1m26s8
- 19) Vern Schuppan(AUS) March/Ford-1m26s8
- 20) Ray Allen - McLaren/Chevrolet-1m27s2
- 21) Tim Schenken(AUS)Brabham/Ford-1m27s3
- 22) David Prophet(ING) McLaren/Chevrolet-1m27s4
- 23) John Wingfield - Brabham/Ford-1m28s1
- 24) Claude Bourgoigne - GRD/Ford-1m28s2
- 25) Alan Jones(AUS)GRD/Ford-1m28s3
- 26) Gordon Spice - Kitchmac/Kitchiner-1m28s4
- 27) Richard Scott - Brabham/Ford-1m28s4
- 28) Keith Holland - Lola/Chevrolet-1m28s5
- 29) Mario Casoni - Lola/Ford-1m28s7
- 30) Ronnie MacKay - Brabham/Ford-1m28s7

Corrida: 28/08/1972 - 118 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2h50m49s1
- 2) Brian Redman(ING)McLaren/Ford-2h51m36s7
- 3) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-a 2 voltas
- 4) Gerry Birrell - March/Ford-a 2 voltas
- 5) James Hunt(ING)March/Ford-a 3 voltas
- 6) John Watson(IRL)Chevron/Ford-a 3 voltas
- 7) Alan Rollinson(ING)Lola/Chevrolet-a 6 voltas
- 8) Tom Belso(DIN)Brabham/Ford-a 8 voltas
- 9) David Prophet(ING) McLaren/Chevrolet-a 9 voltas
- 10) Claude Bourgoigne - GRD/Ford-a 10 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m25s1

OBS: Em Brands Hatch, Rothmans 50 000, o **Lotus de Emerson Fittipaldi 72-D conservava as mesmas características de quando ele correu no GP da Inglaterra. A única alteração que a Lotus fez, foi colocar atrás da cabeça do brasileiro, embaixo do santantônio, um tanque suplementar de gasolina com 10 litros.** A largada foi estilo Indianápolis e o juiz disse aos pilotos para manter uma linha paralela, depois que o carro-madrinha entrasse no boxe e até o juiz de partida dar a largada. A partida foi sensacional, onde Emerson deu uma tremenda queimada, abrindo mais de um carro de vantagem para o segundo colocado. Quando chegou na curva Druids, o brasileiro tomou cuidado, freando antecipadamente. Redman, que vinha em segundo, quase escapou reto e segurou todo mundo, beneficiando a Fittipaldi, que completou a primeira

volta com mais de três segundos de vantagem. Ninguém andava no limite. Como o prêmio era grande, todos queriam terminar (o quinto colocado recebeu um prêmio maior que qualquer vencedor de GP válido para o Mundial). A partir da décima volta, os ponteiros começaram a colocar voltas de vantagem sobre os retardatários. Todos davam passagem na hora. Alguns chegavam até a frear antes para deixar os mais rápidos tomar a linha da curva. Foi sem dúvida, a corrida mais segura do ano. Emerson não teve problemas, vencendo a prova com uma certa facilidade, derrotando não apenas os Fórmula 1, como também os Fórmula 5000, fazendo a festa da John Players, no evento de uma concorrente a Rothmans.

VICTORY RACE

Local: Brands Hatch (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m20s8
- 2)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m21s4
- 3)Brian Redman(ING)McLaren/Ford-1m21s8
- 4)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m22s4
- 5)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m22s4**
- 6)Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m22s4
- 7)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m23s0
- 8)Graham McRae(AFS) McRae/Chevrolet-1m23s2
- 9)Peter Gethin(ING)BRM-1m23s2
- 10)John Watson(IRL)March/Ford-1m23s6
- 11)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m24s0
- 12)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m24s0
- 13)Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m24s0
- 14)Graham Hill(ING)Brabham/Ford-1m24s2
- 15)Vern Schuppan(AUS) BRM-1m24s2
- 16)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m24s6
- 17)Gijs Van Lennep(HOL)Surtees/Chevrolet-1m25s6
- 18)John Cannon(CAN)March/Rover-1m25s6
- 19)Alan Rollinson(ING)Lola/Chevrolet-1m25s8
- 20)Chris Amon(NZE)Matra-1m26s4
- 21)Steve Thompson - Surtees/Chevrolet-1m27s0
- 22)Ray Allen - McLaren/Chevrolet-1m28s8
- 23)Ian Ashley(ING)Lola/Chevrolet-1m28s8
- 24)Guy Edwards(ING)McLaren/Chevrolet-1m29s2
- 25)Tony Lanfranchi - McLaren/Chevrolet-1m29s8
- 26)Clive Baker - McLaren/Chevrolet-1m30s2
- 27)David Prophet(ING) McLaren/Chevrolet-1m30s2
- 28)Teddy Pilette(BEL)McLaren/Chevrolet-1m30s4
- 29)David Purley(ING)Connew/Ford-1m30s8
- 30)Jack Russell - McRae/Chevrolet-1m32s0
- 31)Roger Williamson(ING)Kitchmac/Chevrolet-1m33s8
- 32)Keith Holland - Chevron/Chevrolet

Corrida: 22/10/1972 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-59m47s8
- 2) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-59m54s0**
- 3) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1h00m42s8
- 4) Vern Schuppan(AUS) BRM-a 1 volta

- 5) Peter Gethin(ING)BRM-a 1 volta
- 6) John Watson(IRL)March/Ford-a 1 volta
- 7) Brian Redman(ING)McLaren/Ford-a 1 volta
- 8) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 1 volta
- 9) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 1 volta
- 10) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m23s8

OBS: A corrida em Brands Hatch, a John Player Victory Race, organizada em homenagem ao campeão do mundo, foi uma festa muito bonita. Só que quem comeu a fatia maior do bolo dessa festa foi Jean-Pierre Beltoise. Ele ganhou bem, mantendo o ritmo tranquilo que o fraco motor de sua BRM permitia. Sua vitória na corrida patrocinada pela John Player Special foi uma espécie de vingança: ele corre pela Marlboro e Emerson Fittipaldi havia vencido a corrida de Vallelunga, patrocinada pela Marlboro. Embora não se possa negar o valor da vitória de Beltoise, é preciso dizer que José Carlos Pace, o segundo colocado, só não ganhou porque começou a cair a pressão do óleo do motor do Surtees TS9B, que estreou nesse prova. Foi um excelente começo de Môco na Surtees. De qualquer forma, tanto Beltoise como Pace tiveram a vantagem da boa escolha de pneus. Foi exatamente nessa escolha que Emerson começou a perder. Havia chovido, a pista estava molhada e, pelo céu nublado, não se podia ter certeza de que continuaria a chover. Os pilotos tinham três tipos de pneus para escolher, de acordo com o estado da pista: os normais, lisos, para pista seca; os intermediários, que podem ser usados tanto em pista molhada como em seca, embora o carro não renda o máximo nem no seco nem no molhado; e os para pista totalmente molhada. Como a pista estava molhada e Emerson pensou que no máximo poderia garoar, achou melhor usar pneus intermediários. Mas Chapman ficou com medo de que chovesse forte novamente e convenceu o brasileiro a usar pneus para chuva. Emerson acabou concordando e foi aí que perdeu a corrida. Na hora da largada a chuva havia parado. Beltoise tinha escolhido pneus intermediários - o que lhe garantiu a vitória - e, José Carlos Pace estava com pneus para pista seca. John Surtees havia feito um sorteio: como tinha três carros, cada um sairia com pneus de um tipo. Môco teve sorte, porque dez voltas depois a pista estava quase seca e ele pôde andar bem. Fittipaldi largou mal, e Peterson, ao seu lado, com pneus intermediários, saiu na frente, seguido de Hailwood, que estava na segunda fila. Na quinta ou sexta volta, Emerson passou Hailwood, porque a pista continuava molhada e o brasileiro teve alguma vantagem no início. Mas a pista começou a secar e Peterson foi se distanciando. Pouco depois, o Lotus começou a derrapar muito de traseira. De repente, na 11ª volta, na curva Botton Band, o carro quase virou ao contrário. Emerson conseguiu controlá-lo e foi devagar para o boxe, imaginando que o pneu traseiro direito tivesse furado ou que a suspensão houvesse quebrado. No boxe, os mecânicos viram que os biscoitos do pneu tinham se estragado. Dos seis sulcos, que servem para drenar a água, o pneu tinha apenas dois. Até a informação do técnico da Firestone, que havia dito que esses pneus podiam andar na pista seca sem se danificar estava errada. Emerson voltou à pista em 28º lugar, se recuperou ao sexto posto, mas devido a uma queda violenta da pressão do óleo, abandonou a prova, dez voltas antes do fim. Se contentou em apenas, [ver Môco levar seu Surtees ao segundo lugar, primeiro pódio do brasileiro.](#)

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford 61**
- 2º Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford 45**
- 3º Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford 39
- 4º Jacky Ickx(BEL)Ferrari 27**
- 5º Peter Revson(EUA)McLaren/Ford 23
- 6º François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford 15
- 7º Clay Regazzoni(SU)Ferrari 15**
- 8º Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford 13**
- 9º Ronnie Peterson(SUE)March/Ford 12**

10º Chris Amon(NZE)Matra 12 Perdeu a vitória GP França, pois teve problema no final.

11º Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM 9

12º Mario Andretti(EUA)Ferrari 4

Howden Ganley(NZE)BRM 4

14º Brian Redman(ING)McLaren/Ford 4

15º Graham Hill(ING)Brabham/Ford 4

16º Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford 3

Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford 3 Nos treinos deu pau no Graham Hill, mas pontuou pouco.

18º José Carlos Pace(BRA)March/Ford 3 Na equipe de Frank Williams.

19º Tim Schenken(AUS)Surtees/Ford 2

20º Peter Gethin(ING)BRM 1

Arturo Merzario(ITA)Ferrari 1

OBS: Rob Walker fez ZERO ponto na Lotus 72 e se tornou um dos únicos pilotos que jamais marcou pontos num carro campeão.

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 300

CONSTRUTORES PONTOS

1º Lotus/Ford 61

2º Tyrrell/Ford 51

3º McLaren/Ford 47

4º Ferrari 33

5º Surtees/Ford 18

6º March/Ford 15

7º BRM 14

8º Matra 12

9º Brabham/Ford 7

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 258

OBS: O campeonato de Construtores foi dividido em duas partes, ou seja, na primeira parte era computado às seis primeiras corridas, descartando-se o pior resultado, o mesmo ocorrendo na segunda parte, com às seis corridas restante do campeonato.

MOTORES PONTOS

1º Ford 227

2º Ferrari 47

3º BRM 14

4º Matra 12

TOTAL DE PONTOS: 300

PAÍSES PONTOS

1º Brasil 64

2º Nova Zelândia 55

3º Escócia 45

4º Bélgica 27

Estados Unidos 27

6º França 24

7º Inglaterra 22

8º Suíça 15

9º Suécia 12
10º Itália 4
11º Argentina 3
12º Austrália 2

TOTAL DE PONTOS: 300

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)