

O campeonato de 1976 foi a primeira temporada com 16 corridas e sofreu uma das maiores reviravoltas da história da F1. O título estava indo Niki Lauda, mas o acidente do austríaco no GP Alemanha mudou os rumos do campeonato e o título foi para as mãos de James "Shunt" Hunt (James "Trombada" Hunt). Sem nunca chegar aos pés de pilotos cerebrais como Stewart, Fittipaldi e Lauda e sem ser bom acertador de carros, o "playboy" da F1 era indiscutivelmente muito rápido, teve a sorte de sentar na McLaren acertada pelo Emerson Fittipaldi, como ele mesmo chegou a agradecer ao brasileiro: "Devo muito ao trabalho do Emerson no final de 75 com o McLaren 23" (Anuário Motores 77 pg 100) e ainda o fato do Niki Lauda ficar afastado por algumas corridas (Emerson e Peterson chegaram a serem contactados pela Ferrari para substituí-lo). Hunt nunca foi um exemplo de esportista, bebia, fumava, curtia as noitadas com mulheres, não demorou muito para que seu modo de vida afetasse negativamente sua carreira. Na metade de 1979, com apenas 31 anos de idade, se deu conta que estava se destruindo e parou de correr, pois não era mais competitivo. Mesmo assim nada tira os méritos do título do Hunt, que ganhou o título mesmo sendo desclassificado e perdido sua vitória no GP Inglaterra. Na última corrida do ano no Japão, a disputa estava parelha (Lauda 78 x 75 Hunt) e chovia demais, Lauda cumpriu um acordo entre os pilotos e Bernie Ecclestone antes da corrida e se retirou na 2ª volta (Fonte: Daniele Audetto, Canal Enerto <https://www.youtube.com/watch?v=I11BViyADGU>), mas James Hunt continuou, se arriscou e conseguiu os pontos que precisava para ser campeão, por isso ninguém pode falar nada do "playboy da F1". E Emerson Fittipaldi? Poderia ter ganho seu terceiro título se continuasse na McLaren, mas preferiu arriscar a sorte no Copersucar-Fittipaldi. Trocou a glória dos títulos pela triste condição de andar no meio do pelotão. Na Formula 1, o piloto precisa estar no carro certo, na hora certa. James Hunt estava lá e ganhou...

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Valiam os 7 melhores resultados das primeiras 8 corridas e os 7 melhores das 8 últimas corridas. Diminuição da largura das rodas traseiras de 23 para 21 polegadas e o diâmetro foi fixado em 13". A largura dos carros não pode ser superior a 215 cm e a entrada de ar do motor não pode passar de 80 cm da parte suspensa mais baixa. A partir da Espanha 76: Aerofólio traseiro deve estar posicionado a 0,80m do eixo traseiro.

MUDANÇA NO REGULAMENTO A PARTIR DO GP ESPANHA:

A partir do GP Espanha, os carros passaram a ter altura máxima e as tomadas de ar do motor foram abaixadas por causa disso. James Hunt foi desclassificado pois seu carro estava 1,8 cm mais largo que o permitido, mas o Diretor de Competições da Goodyear disse que o tipo de pneu usado faz o carro ficar mais largo quando ele está parado, pois o pneu sai do aro da roda. Depois do apelo da McLaren a FISA voltou atrás na desclassificação.

PERFORMANCE:

Ferrari melhor: Bra, EUA I, Bel, Mon, Ing, Hol, Ita
McLaren melhor: Esp, Fra, Ale, Aut, Can, EUA II, Jap
Empate: Afr, Sue

OBS Ferrari não correu na Áustria.

Ferrari 7 x 7 McLaren (Empate) Ver comparação entre Lauda e Hunt nos treinos.

Quebras:

Ferrari 3 (Lauda 1 e Regazzoni 2)
McLaren 5 (Hunt 2 e Mass 3)

Vitórias:

Ferrari 6 (Lauda 5 e Regazzoni 1)
McLaren 6 (Hunt 6)
Tyrrell 1 (Scheckter 1)
Penske 1 (Watson 1)
March 1 (Peterson 1)
Lotus 1 (Andretti 1)

Poles:

McLaren 8 (Hunt 8)
Ferrari 4 (Lauda 3 e Regazzoni 1)
Lotus 1 (Andretti 1)
Tyrrell 1 (Scheckter 1)
March 1 (Peterson 1)
Ligier 1 (Laffite 1)

VMR:

Ferrari 7 (Lauda 4 e Regazzoni 3)
McLaren 3 (McLaren 2 e Mass 1)
Tyrrell 2 (Scheckter 1 e Depailler 1)
Shadow 1 (Jarrier 1)
March 1 (Peterson 1)
Lotus 1 (Andretti 1)
Ligier 1 (Laffite 1)

Hat Trick

Ferrari 3 (Lauda 2 e Regazzoni 1)
McLaren 1 (Hunt 1)

Grand Chelem:

Ferrari 2 (Regazzoni 1 EUA e Lauda 1 Bélgica)

Dobradinhas de largada:

Ferrari 2

Dobradinhas de chegada:

Ferrari 2

Tyrrell 1

OBS 1: COMPARATIVO ENTRE PILOTOS:

Comparação Hunt x Lauda:

Largadas: 9x5 (empate)

Chegadas: 6x8

Vitórias: 6 (5 delas com Lauda na pista) x 4 (todas antes do acidente do Lauda)

Poles: 8x3 (todas antes do acidente do Lauda)

Largadas na 1a fila: 11 x 8 (todas antes do acidente)

Pódios: 8x9

VMR's: 2x4 (todas antes do acidente)

Quebras: 2x1

>>Hunt teve 2 quebras, 2 acidentes, 1 desclassificação e 1 rodada.

>> Lauda teve 1 quebra e o acidente de Nurburgring, que ficou fora por duas corridas e abandonou o GP Japão, por que não quis correr na chuva.

>> Ficou a impressão que a Ferrari estagnou o desenvolvimento do seu carro no final do ano.

Luta pelo campeonato Lauda x Hunt (ponto a ponto):

Bra 9 x 0
Afr 18 x 6
EUA I 24 x 6
Esp 30 x 15
Bel 39 x 15
Mon 48 x 15
Sue 52 x 17
Fra 52 x 26
Ing 61 x 26
Ale 61 x 35 (Acidente do Lauda)
Aut 61 x 38 (Lauda não correu)
Hol 61 x 47 (Lauda não correu)
Ita 64 x 47
Can 64 x 56
EUA II 68 x 65
Jap 68 x 69 (Lauda não quis correr)

Das 16 corridas, 15 vencedores saíram da 1ª fila do grid. Não houve muitas evoluções em relação aos carros de 1975, e com os pneus menos aderentes, passou-se a trabalhar mais a aerodinâmica dos carros. (Livre Motores 77 pg 22)

Largadas e Chegadas Lauda x Regazzoni:

ANTES DO ACIDENTE:

Largadas: 9x1 (0,4s Lauda*)
Chegadas: 8x2

DEPOIS DO ACIDENTE:

Largadas: 4x0 (0,7s Lauda*)
Chegadas: 1x3 (Lauda perdeu ritmo de corrida)

(*) Sem contar Nurburgring pista longa. A diferença para Regazzoni nos treinos aumentou após o acidente, mas Lauda perdeu nitidamente ritmo de corrida.

OBS 2: SETE VENCEDORES DIFERENTES:

Nessa temporada houve 7 vencedores diferentes (Lauda, Hunt, Regazzoni, Peterson, Andretti, Scheckter, Watson)

OBS 3: JAMES HUNT:

Hunt foi chamado para substituir Emerson na McLaren. Para 1976 foram feitas algumas alterações testadas e pedidas por Emerson Fittipaldi em Paul Ricard antes de ter assinado contrato com a equipe Copersucar para 1976. (Livre Motores 77 pg 24)

“Devo muito ao trabalho que Emerson fez no final de 75 com o McLaren M23.” (Motores 77 pg 100)

OBS 4: TYRRELL 6 RODAS PROJETADO POR DEREK GARDNER:

Nessa temporada estreou o famoso Tyrrell 6 rodas, que tinha vantagem da redução dos efeitos aerodinâmicos na seção dianteira e o monoposto podia fazer curvas mais rápido, mas a Goodyear não quis desenvolver os pneus dianteiros e o carro teve que ser abandonado. Tyrrell: “A Goodyear desenvolveu misturas que não trabalhavam bem em nossos quatro pneus da frente e tivemos que regressar ao carro convencional.” (Anuário Francisco Santos 2001 pg 30)



Foto: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/blogs/f1-memoria/post/2018/04/22/maquinas-eternas-4-tyrrell-de-seis-rodas-marcou-epoca-na-formula-1-dos-anos-1970.shtml>

Ensaio em túnel mostraram que o Tyrrell 008 com 6 rodas ganhou 12% de aerodinâmica em relação ao Tyrrell 007. (Livro Fórmula Um Campeonato mundial de 1976 pg 23).

Fora a área frontal menor, a vantagem era ter maior área de frenagem com 4 pneus dianteiros nas pistas de baixa. (Livro Motores 1977 pg 22)

OBS 5: BRABHAM:

Gordon Murray estava na Brabham. E José Carlos Pace estreou os primeiros freios de Carbono na F1, mas ele não gostou dizendo que o freio fica “esponjoso” (Fonte: Automobilismo Brasil). Watson foi para a Penske.

OBS 6: ALFA ROMEO:

Os motores Alfa Romeo V12 eram os mais potentes da F1, mas não eram confiáveis, bebiam muita gasolina e tinha problema com os pontos de fixação do motor, pois havia diferenças entre eles. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 59). Além disso tinham falta de torque em baixa rotação. (Livro motores77 pg 22)

OBS 7: PETERSON BRIGA COM A LOTUS E MARIO ANDRETTI É CONVIDADO:

Lotus estava muito mal nesse ano. Segundo o Anuário Motores 77 de Francisco Santos pg 43, as relações entre Ronnie Peterson e a equipe Lotus estavam tensas e por isso Peterson se transferiu para a equipe a March. Depois do GP África do Sul 76, Peterson saiu da Lotus e foi para a March. Alguns meses depois, Peterson foi cotado para substituir Lauda na

Ferrari, mas Lauda vetou o piloto sueco.

Mario Andretti, que abandonou a etapa brasileira após uma batida com seu companheiro de equipe (Ronnie Peterson), disputou às duas provas seguintes pela equipe Parnelli antes do time abandonar a F1. Ao mesmo tempo, Peterson trocou a Lotus pela March, e Colin Chapman convidou Andretti para substituir o sueco. Entrava na equipe britânica, o piloto que viria a conquistar um título para a Lotus pela última vez (1978). O piloto americano correu pela Parnelli, depois voltou para a Lotus no GP Espanha.

OBS 8: LAUDA VETA PETERSON NA FERRARI:

Depois do acidente do Lauda, Enzo Ferrari pediu para Danielle Audetto perguntar a Emerson Fittipaldi se queria correr na Ferrari, mas o brasileiro disse que não podia correr devido aos compromissos que tinha com a Copersucar. Ele já tinha recebido convite da Ferrari em 1971 e também não aceitou. (Fonte Livro Fórmula 1 Sinal Verde- de Eduardo Correia pg 104 e 105)

Depois tentaram contratar Ronnie Peterson, que estava correndo pela March de Max Mosley, para correr em Monza, estava tudo certo, mas Niki Lauda VETOU o sueco, alegando que a relação deles não foi boa e Enzo Ferrari mandou cancelar o teste de Peterson. Acabou que Bernie Ecclestone cedeu Carlos Reutemann para correr na Ferrari.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=5d56TtGr7g0> (CANAL ENERTO)

OBS 9: NURBURGRING E O ACIDENTE DE NIKI LAUDA:

Segundo Jack Ickx Nurburgring tem 22 quilômetros, 168 curvas e 17 saltos, é a pista de pilotagem pura. Jackie Stewart disse que é a pista mais desafiadora e mais perigosa pista da F1. Mas eles não conseguiam imobilizar (acessar) a pista, precisaria de um exército de bombeiros para conseguir. (Fonte: Vídeo Who is the fastest man F1?)



Acidente do Lauda em Nurburgring. Brett Lunger da Surtees e Arturo Merzario ajudaram o austríaco a sair do carro em chamas. (Fonte: Reproduzido do Vídeo Who is the fastest man F1?) Devido o acidente do Lauda, a excessiva extensão da pista e demora para chegar o socorro, essa pista saiu do calendário da F1 para as próximas temporadas.

Largada com pista úmida, Lauda e outros pilotos largam com pneus slicks. Depois que começou a chover forte ele troca para pneus de chuva, quando teve o sério acidente. Seu carro saiu de frente. Nas curvas anteriores quase ele saiu da pista duas vezes, provando

que algo errado tinha no carro. Mesmo Regazzoni rodou 3 vezes na corrida. Arturo Mezario (Brett Lunger também) ajudou o Lauda a sair do carro, que foi transportado de helicóptero para o hospital de Ludwigshafen. A prova foi interrompida e teve relargada. (Livro Motores 1977 pg 75 e 76)

OBS 10: PIQUET CAMPEÃO DA FÓRMULA VW 1600 BRASIL:

22 • ESPORTES

O GLOBO
Segunda-feira, 25/10/78

Nelson Piquet chega em quinto mas é o campeão da VW-1.600

SAO PAULO (O GLOBO) — Nelson Piquet conquistou ontem por antecipação o Campeonato Brasileiro de Fórmula Volkswagen 1.600 após chegar em quinto lugar na classificação geral da penúltima prova, vencida por Francisco Lamelirão, da equipe Motorádio. Alfredo Guarani Meneses abandonou a competição na segunda volta e disputará o vice-campeonato no dia 28 de novembro em Interlagos.

Na primeira bateria, disputada ainda na pista seca de Interlagos, o vencedor foi Fernando Jorge com Piquet em segundo, procurando não forçar muito o carro. Os outros classificados: Maurício Chulan, Luis Teloso Veiga, Francisco Lamelirão e Luis Moura Brito. Guarani parou depois de acusar problemas com o motor, que se tornou fundido logo após a curva 4:

— Perdi a oportunidade de tentar o título, mas várias imprevistos atrapalharam o barro na temporada.

Um violento temporal — que chegou a paralisar uma das baterias da Fórmula 1.600 — atrasou a largada para a segunda bateria, corrida sob chuva fina. Piquet havia sido o pole-position na primeira bateria mas na segunda conseguiu permitir a vitória a Fernando Jorge, ultrapassado logo no início por Francisco Lamelirão. Enquanto o carro de Piquet apresentava problemas no motor, o carioca Maurício Chulan dava passagem a Fernando Jorge e terminou em quinto, ficando Nelson Piquet na 12ª colocação, que ainda lhe permitiu garantir pontos para liderar o Campeonato.

Esta foi a última temporada de Piquet no Brasil, ocorrendo pela equipe Gledson — já assinou contrato com a Brastemp/Arno para disputar a temporada de Fórmula-3 na Europa, ao lado de Fernando Jorge. Na segunda bateria do ontem, os outros classificados, atrás de Lamelirão, foram Mário Patil Jr., Antonio Castro Pedro, Luis Moura Brito e Maurício Chulan, que decidirá a segunda posição no Campeonato com Alfredo Guarani.

Em Fórmula 1.600, Francisco Serra, da equipe Reatro, assumiu a liderança (30 pontos) após vencer a prova de ontem, seguido por Marcos Tidemann Duarte, Plácido Iglesias, Marcos Lara Geaves, Marcello Tidemann Duarte e Rômulo Gama.

Em Fórmula VW-1600, a situação no campeonato é a seguinte: Nelson Piquet, campeão, 50 pontos; 2º, Alfredo Guarani Meneses, 35 pontos; 3º, Maurício Chulan, 30; 4º, Marcos Tronconi, 20; 5º, Fernando Jorge, 15; 6º, Francisco Lamelirão, 14; 7º, Mário Patil Jr., Ronaldo Ely e Luis Moura Brito, 10; 10º, José Pedro Chateaubriand, 8.

Reproduzido Jornal O Globo de 25/10/1976 pg 22.



Piquet campeão da F Super V. Reproduzido da Revista Auto Esporte Junho de 1976.

OBS 11: WILLIAMS + WOLF:

Com problemas financeiros Frank Williams vende parte da sua equipe para Walter Wolf, a partir do GP Espanha. Mas só em 1977 a equipe assumiria o nome de WOLF.

OBS 12: PILOTO “BRAÇO DURO” IMPEDIDO DE CORRER:

No GP Canadá, o piloto austríaco Otto Stuppacher foi impedido de correr, por ser muito lento. Ele fez 1m55s22 e claro que fez o último tempo. Fato único na história da F1.

OBS 13: COPERSUCAR TEM PROBLEMAS NA SUÉCIA:

A nova suspensão da Copersucar funcionou bem em Mônaco, mas não na Suécia. Os mecânicos da Copersucar mudaram as molas dianteiras para 225 libras e não dando resultado, desligaram a barra estabilizadora dianteira, e por incrível que pareça o carro melhorou. (Livro Motores 77 pg 64)

OBS 14: PACE FICA SEM ACELERADOR NO GP EUA:

A Brabham de José Carlos Pace ficou com acelerador limitado no GP EUA (Long Beach), pois o mecânico esqueceu uma chave de fenda dentro do carro e ela foi parar embaixo do pedal do acelerador. Situação idêntica a de Wilsinho Fittipaldi no GP Áustria 1972 pela mesma Brabham, só que Wilson ficou sem freios.

OBS 15: BERNIE ECCLESTONE:

Bernie Ecclestone era o dono da Brabham e detinha os direitos de transmissão da F1 por US\$ 1 milhão. Por isso o GP Japão teve que começar no horário previsto pela TV, sem que fosse cancelada a largada. Anos mais tarde ele confessou que naqueles dias o negócio era gerido como uma DITADURA e não uma DEMOCRACIA. (Fonte: vídeo Who is the fastest man F1 (1:23)).

265)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-2m32s50 Sofreu um acidente na volta 32 por causa de um acelerador travado, voltou à corrida e abandonou.
- 2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-2m32s52
- 3)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-2m32s66 Saiu da pista no óleo deixado por outro piloto, quando era o 2º colocado e abandonou.
- 4)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-2m33s17
- 5)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-2m33s33 Correu com o FD04.
- 6)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-2m33s59
- 7)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-2m33s63
- 8)John Watson(IRE)Penske/Ford-2m33s87
- 9)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-2m34s49
- 10)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-2m34s54
- 11)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-2m34s67
- 12)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-2m34s84
- 13)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-2m35s03
- 14)Hans Stuck(ALE)March/Ford-2m35s38
- 15)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-2m35s97
- 16)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-2m36s01 Bateu com Peterson na volta 6 e abandonou a corrida, deixando o suco furioso.
- 17)Renzo Zorzi(ITA)Williams/Ford-2m37s07
- 18)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-2m37s19 Sofreu batida do Andretti na volta 6 e abandonou na volta 1.
- 19)Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-2m37s62
- 20)Ingo Hoffmann(BRA)Copersucar/Ford-2m40s35 Correu com o modelo FD 01- tomou 7s do Emerson.
- 21)Ian Ashley(ING)BRM-2m40s94
- 22)Lella Lombardi(ITA)March/Ford-2m40s95

Corrida: 25/01/1976 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h45m16s78 (9 pontos) Ferrari dominou a corrida com Regazzoni em 1º e Lauda em 2º, mas Regazzoni teve que trocar os pneus e chegou em 7º.
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 21s47 (6 pontos)
- 3) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 23s84 (4 pontos)
- 4) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 1m28s17 (3 pontos)
- 5) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1m56s46 (2 pontos)
- 6) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1m58s27 (1 ponto)
- 7) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 2m15s24 Liderou a corrida, mas teve que trocar os pneus e perdeu a liderança.
- 8) Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-a 1 volta
- 9) Renzo Zorzi(ITA)Williams/Ford-a 1 volta
- 10) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1 volta
- 11) Ingo Hoffmann(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta Estreia do Ingo Hoffmann na F1.
- 12) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Alfa Romeo-a 3 voltas Teve pane seca.
- 13) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 3 voltas Chegou a estar em 3º, mas o motor começou a falhar e ele teve que trocar a caixa de ignição na volta 25, perdeu muito tempo.
- 14) Lella Lombardi(ITA)March/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-2m35s07

OBS: Emerson cumpriu muito bem seu papel neste 5º Grande Prêmio do Brasil de F1. Não chegou a prometer vitória em nenhum momento, apenas admitindo a possibilidade de terminar entre os seis primeiros colocados. **Nos treinos, ficou em quinto lugar, com o ótimo tempo de 2m33s33, menos de um segundo atrás do McLaren de James Hunt, que havia usado em duas temporadas. Este sim, surpreendeu pela rápida adaptação a um carro totalmente diferente do Hesketh a que estava acostumado.** Os cansativos testes, os treinos oficiais de classificação, e até mesmo o treino de aquecimento realizado pela manhã da corrida deram muito otimismo a Emerson, Wilsinho e toda a equipe Copersucar-Fittipaldi. Afinal, o carro correspondia bem, e o quinto melhor tempo para a largada representava uma vitória. Ingo Hoffmann que pela primeira vez corria em Interlagos com um F1, também não decepcionava, ao se classificar para a largada com um tempo razoável, em um carro sem muita estabilidade. As grandes incógnitas para a corrida eram a Ligier-Matra JS 5, que sofrera um acidente na véspera da prova, e também o Lotus-Ford 77 de Ronnie Peterson, que não conseguiu passar do 18º tempo de classificação, resultado muito ruim para um carro que é a esperança de Colin Chapman para recuperar o prestígio de antes. A largada foi dada exatamente às 12:30 horas. Debaixo do sol forte, na primeira fila estava James Hunt e Niki Lauda, seguidos por Jean-Pierre Jarrier e Clay Regazzoni. Dois motores Ford-Cosworth V8 e dois doze cilindros da Ferrari. Baixada a bandeira, Emerson conseguiu pular à frente de Jarrier, enquanto Clay Regazzoni assumia o primeiro lugar na Curva Um. E foi logo nessa curva que Emerson sentiu que não poderia mais brigar por uma boa colocação. A bomba de gasolina cortou a alimentação do motor, e o FD-04 caiu para o oitavo lugar na descida do Retão. Na sua frente: Clay Regazzoni, Niki Lauda, James Hunt, Vittorio Brambilla, Jean-Pierre Jarrier, Jochen Mass e John Watson. Aliás, Watson deveria lutar pelos primeiros lugares, se não tivesse tido um problema no motor que começou a rater e, ao parar nos boxes, teve um princípio de incêndio. Ao completarem a primeira volta, Regazzoni liderava, seguido de Lauda. Mais atrás, vinha James Hunt. Vittorio Brambilla já não conseguia acompanhar os ponteiros, perdendo o vácuo enquanto Jean-Pierre Jarrier demonstrava estar mais amadurecido, não tentando nenhuma ultrapassagem insegura e esperando o melhor momento para atacar os líderes. Emerson, no oitavo lugar, sofria o ataque de Tom Pryce (um piloto um pouco estável, pois é rápido numa volta e lento em outras, quando deixa o carro escorregar demais), Patrick Depailler e Jody Scheckter. Nenhum dos novos carros estava bem no início da prova. José Carlos Pace, com o Brabham-Alfa BT 45, largou razoavelmente bem e passou em 12º na primeira volta, enquanto seu companheiro de equipe, Carlos Reutemann, estava em 17º. A Ligier-Matra de Laffite largou mal e passou em 13º, enquanto que as melhores disputas nos últimos lugares ficaram por conta de Mario Andretti e Ronnie Peterson (respectivamente em 15º e 16º lugares) e Renzo Zorzi e Jacky Ickx (18º e 19º). Ingo Hoffmann conseguiu largar bem e chegou a entusiasmar o público ao correr várias voltas logo atrás de Zorzi e Ickx. Dois carros se atrasaram na largada: o BRM de Ian Ashley, que completou duas voltas, e o March-Ford 761 de Lella Lombardi. A italiana terminou a prova em 14º lugar, com quatro voltas a menos que os vencedores, e sua volta mais rápida foi dada em 2m41s75, tempo melhor que o de Ingo Hoffmann. Entretanto, por ter um carro exatamente igual aos de Vittorio Brambilla e Hans Stuck (que tiveram boas atuações) deveria se esperar mais de Lella Lombardi, que quebra um pouco a seriedade da F1. Na segunda volta não houve muitas alterações, a não ser a saída de Jochen Mass, que bateu de leve em Tom Pryce e precisou entrar nos boxes para consertar o bico de seu McLaren. Mass voltou em 19º e realizou uma excelente corrida, terminando em sexto lugar. Enquanto Regazzoni liderava (segurando os demais, pelo seu ritmo mais lento), James Hunt foi se aproximando de Niki Lauda até ficar no seu vácuo, mas sem possibilidade de ultrapassá-lo, já que seu carro era mais lento que nas retas. Jarrier também conseguiu ultrapassar Brambilla na quarta volta, ficando a menos de dois segundos de Hunt. Somente esses quatro demonstravam condições de brigar pelo 1º lugar. Na quarta volta o público começou a se decepcionar com o Copersucar-Fittipaldi. Primeiro foi Patrick Depailler que o ultrapassou na freada da curva da Ferradura; depois foi Jody Scheckter, e finalmente Jacques Laffite. Emerson caiu para o 11º lugar, já sem condições de recuperação, pois o motor falhava muito nas curvas para a esquerda, principalmente na Um e Dois e na Ferradura, onde o carro quase chegava a parar. O que houve

com o Copersucar foi que o minúsculo comutador elétrico acabou dando defeito. A liderança de Clay Regazzoni durou até a oitava volta, quando foi ultrapassado no final do retão por Niki Lauda, que já tinha James Hunt e Jean-Pierre Jarrier incomodando. Como era de se esperar, Lauda conseguiu fugir rapidamente, enquanto Regazzoni segurava Hunt e Jarrier. Para se ter uma idéia de como Regazzoni ajudou seu companheiro, basta dizer que numa única volta, a nona, Lauda conseguiu quase 6 segundos de vantagem. Hunt e Jarrier tentaram - sem conseguir - ultrapassar Regazzoni nessa volta e, felizmente para ambos, o piloto suíço teve o pneu dianteiro direito furado na curva do Lago. Com muita habilidade, ele conseguiu controlar o carro, mesmo levando fechadas de Hunt, Jarrier e Pryce, que tentaram jogá-lo fora da pista. Regazzoni perdeu quase uma volta com esse problema, mas voltou à pista e chegou em sétimo. Várias desistências aconteceram logo no início - **e a mais estranha foi a de Mario Andretti, fechado e jogado fora de pista por seu companheiro de equipe Ronnie Peterson, na sexta volta (Peterson parou na décima). Na 26ª volta, Hunt teve problemas com o motor, que começou a funcionar com apenas sete cilindros**, e foi ultrapassado por Jarrier na freada da curva do Lago. Com o caminho livre, Jarrier começou a descontar um segundo por volta de Lauda. Jarrier pilotou de forma sensacional. Niki Lauda conseguia abrir um segundo de vantagem da reta dos boxes até a curva da Ferradura (parte de alta velocidade), enquanto Jarrier descontava dois segundos da curva da Ferradura até a reta dos boxes (parte de baixa velocidade). Na 32ª volta, Hunt que corria em quinto lugar, desgarrou na saída da curva do Sol e bateu nas telas de proteção, arrancando o nariz e o aerofólio traseiro de seu McLaren. Ele tentou continuar, e o motor explodiu um pouco antes da frenagem da curva do Sargento. Na volta seguinte, quando estava a menos de dois segundos de Lauda, Jarrier freou bem em cima da mancha de óleo e teve as rodas dianteiras travadas, saindo da pista e batendo no guard-rail, perdendo uma ótima oportunidade de vencer o GP do Brasil, **já que a Ferrari de Lauda não apresentava o mesmo rendimento do início da prova**. Além de Jarrier e Hunt, outros dois pilotos se destacaram na corrida: Hans Stuck, com uma regularidade impressionante, e Jochen Mass, com uma bonita recuperação e a melhor atuação da prova. Patrick Depailler acabou conquistando o segundo lugar nas últimas voltas. Ingo Hoffmann levou o carro cuidadosamente ao 11º lugar. "É relativo dizer que eu consegui um bom resultado. O segredo foi me manter na pista enquanto os outros iam quebrando", disse Hoffmann.

266)GP DA ÁFRICA DO SUL (11 pilotos no mesmo segundo)

Local: Kyalami

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m16s10**
- 2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m16s20
- 3)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m16s43
- 4)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m16s45
- 5)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m16s64
- 6)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m16s77
- 7)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m16s84
- 8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m16s88
- 9)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m16s94
- 10)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m17s03 Sofreu acidente na volta 15 e abandonou.**
- 11)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m17s09
- 12)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m17s18
- 13)Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-1m17s25
- 14)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m17s26**
- 15)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m17s35
- 16)Ian Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m17s40
- 17)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m17s44
- 18)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m17s73**
- 19)Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-1m18s13

- 20) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m18s36
- 21) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m18s40**
- 22) Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-1m18s82
- 23) Bob Evans(ING)Lotus/Ford-1m19s35
- 24) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m22s11
- 25) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m22s70

Corrida: 06/03/1976 - 78 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h42m18s4 (9 pontos) Teve um furo lento no pneu no final da corrida, mas conseguiu controlar a corrida. (Anuário Motores 77 pg 43)**
- 2) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 1s3 (6 pontos)**
- 3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 45s9 (4 pontos)
- 4) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1m08s4 (3 pontos)
- 5) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 1 volta (2 pontos)**
- 6) Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 8) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta Andou em 2o lugar, mas teve que fazer um splash and go no final da corrida.**
- 9) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 10) Bob Evans(ING)Lotus/Ford-a 1 volta
- 11) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 1 volta
- 12) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 2 voltas
- 13) Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-a 2 voltas
- 14) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-a 2 voltas
- 15) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 4 voltas
- 16) Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-a 5 voltas
- 17) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m17s94

OBS: A segunda prova do Campeonato Mundial de Fórmula 1 foi mais uma demonstração clara da superioridade da Ferrari e de Niki Lauda. O piloto austríaco, já com 12 pontos de vantagem - 18 a 6 - sobre o inglês James Hunt, da McLaren, e o francês Patrick Depailler, da Tyrrell, é mais que nunca o grande favorito do ano. Assim como a Ferrari, com suas duas vitórias e conseqüentes 18 pontos - o dobro da Tyrrell -, já se apresenta como pinta de bicampeã dos construtores. **Mesmo largando na pole-position, como em Interlagos, James Hunt não pôde impedir que já na primeira curva Niki Lauda tomasse a ponta - onde desfilou da primeira à última volta, deixando para os outros uma inglória luta pelo segundo lugar, na proa e no Campeonato.** Foi uma largada impressionante, uma das mais bonitas que o público da F1 já teve a chance de ver. Por conta principalmente de Vittorio Brambilla e Ronnie Peterson. Ambos colocaram seus March por fora, forçando passagem, e conseguiram pular da quinta para a segunda e da nona para a sexta posição, respectivamente. Brambilla não resistiu por muito tempo e cedeu posição para Hunt, e, logo depois, para Mass. Ficou então lutando pelas posições secundárias, com muitas idas e vindas. Aliás, a atração maior da corrida em Kyalami foi justamente a briga intensa do quarto lugar para trás - incluindo Emerson Fittipaldi -, já que Lauda está tornando monótona a luta pela ponta. Seu favoritismo foi ameaçado apenas por alguns minutos, antes da corrida: no treino livre da manhã, o Ferrari nº 1 apresentou falhas na alimentação de combustível. Mas 5 minutos de reunião entre o chefe da equipe, o invicto Danielle Audetto, e o engenheiro-chefe Mauro Foglielle foram bastantes para corrigir o problema e acabar com as poucas esperanças da concorrência. **Na vigésima volta, Lauda já tinha 9 segundos de frente sobre Hunt.** Seguiam-se Mass, Tom Pryce, Brambilla, Regazzoni, Jody Scheckter, John Watson - que deu uma péssima largada -, Reutemann e Andretti. Os brasileiros estavam lá atrás. Moco penou muito desde os treinos - até a largada, trocou seis vezes o motor Alfa Romeo - e

acabou parando na 22ª volta com superaquecimento no Brabham. Emerson - que só conseguiu treinar em uma das cinco sessões - saiu confiando mais no braço que no carro. Desistiu de aumentar a distância entre eixos do Copersucar e, numa pista inteiramente diferente, manteve praticamente o mesmo acero de Interlagos. No apronto final - o warm up, aquele treino antes da prova -, ainda teve a terceira marcha quebrada; os mecânicos substituíram a caixa de câmbio no tempo recorde de 100 minutos; o serviço só ficou pronto 10 minutos antes de Emerson alinhar na 21ª posição. Mesmo assim, **Emerson fez uma boa corrida com o Fitti 1. Chegou a figurar em oitavo lugar, mas logo depois de ultrapassar o Ensign de Chris Amon, o motor do Copersucar fundiu, na 71ª volta.** Uma pena, pois, com a parada de Brambilla, Emerson passaria para o sétimo lugar, com chance de alcançar o pontinho do sexto lugar, já que Mario Andretti conduzia seu Parnelli bastante devagar. **Se Emerson chegou tão longe, beneficiado por sete abandonos - Jarrier, Reutemann, Pace, Ian Scheckter, Ronnie Peterson, Jacques Laffite e Clay Regazzoni -, fez também sei ultrapassagens, sobre Brett Lunger, Jacky Ickx, Hans Stuck, Chris Amon, Tom Pryce e Patrick Depailler (os bois últimos quando pararam no boxe).** Uma dura luta, enquanto Lauda passeava lá na frente. Sua estratégia foi a de sempre: abrir o máximo possível no início, com tanque cheio, para depois manter um ritmo tranquilo. **Sorte a dele que a vantagem era grande: nas últimas seis voltas, um dos pneus traseiros murchou lentamente e Hunt chegou a reduzir a diferença para pouco mais de 1 segundo.** Foi a quarta vitória consecutiva da Ferrari e a terceira de Lauda - as duas deste ano e as duas finais de 1975, com Regazzoni vencendo em Monza -, aliás, começa-se a comentar que o austríaco, além de tudo, tem muita sorte. É que, com um carro que a equipe garante ser absolutamente igual, Regazzoni teve problemas graves nas últimas provas: motor em Watkins Glen, pneu em Interlagos e bomba de gasolina em Kyalami. Com sorte ou não, lá está Niki Lauda no pódio outra vez. A seu lado, mas abaixo, o único que pode ameaçá-lo por enquanto: James Hunt. **Com o McLaren de seis marchas, Hunt conseguiu a pole-position duas vezes seguidas - e teria sido segundo colocado no Brasil, se não quebrasse.** Que a McLaren anda bem se vê, ainda, pelas corridas de Jochen Mass, terceiro em Kyalami e sexto em Interlagos, depois de ter parado no boxe para trocar o bico do carro. Em quarto chegou Jody Scheckter, que treinou mal e correu bem, beneficiando-se ainda das várias desistências e de seu conhecimento da pista. O quinto lugar ficou com John Watson, que se recuperou bem da má largada, e o sexto, com Mario Andretti, de volta à Parnelli Jones. **A se registrar ainda o azar de Brambilla, que tinha o quinto posto nas mãos e ficou sem gasolina a três voltas do final. Ainda parou na bomba e voltou, mas já era tarde demais.**

Lauda lidera a corrida, seguido de Hunt e Brambilla. O italiano acaba passando Hunt, mas Brambilla teve que fazer um pit stop no final da corrida para abastecer com um cone tipo de papelão, com isso ele caiu de 2o para 8o lugar.

267)GP DOS ESTADOS UNIDOS I

Local: Long Beach

Pole-Position:

- 1)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m23s099
- 2)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m23s292
- 3)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m23s420 Levou uma fechada do Depailler na volta 3 e abandonou.**
- 4)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m23s647
- 5)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m23s677
- 6)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m24s157 Saiu brigado da Lotus e foi para a March.**
- 7)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m24s163
- 8)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m24s168
- 9)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m24s170
- 10)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m24s265 Sofreu colisão na largada e**

abandonou.

11) Jody Scheckter (AFS) Tyrrell/Ford-1m24s344

12) Jacques Laffite (FRA) Ligier/Matra-1m24s442

13) José C. Pace (BRA) Brabham/Alfa Romeo-1m24s472

14) Jochen Mass (ALE) McLaren/Ford-1m24s541

15) Mario Andretti (EUA) Parnelli/Ford-1m24s566

16) Emerson Fittipaldi (BRA) Copersucar/Ford-1m24s779

17) Chris Amon (NZE) Ensign/Ford-1m24s803

18) Hans Stuck (ALE) March/Ford-1m25s122 Sofreu acidente na volta 2 e abandonou.

19) Alan Jones (AUS) Surtees/Ford-1m25s214

20) Gunnar Nilsson (SUE) Lotus/Ford-1m25s277

Ingo ficou fora do grid, mesmo estando com o FD 04, mesmo carro do Emerson. Foi 2,5s mais lento que o pole e 0,8s mais lento que Emerson. Ickx e Leclerc não se classificaram, sendo que Leclerc foi mais rápido que o Ickx.

Corrida: 28/03/1976 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Clay Regazzoni (SUI) Ferrari-1h53m18s471 (9 pontos) Liderou toda a corrida, fez Hat Trick e marcou os primeiros pontos na temporada.

2) Niki Lauda (AUT) Ferrari-a 42s414 (6 pontos)

3) Patrick Depailler (FRA) Tyrrell/Ford-a 49s972 (4 pontos)

4) Jacques Laffite (FRA) Ligier/Matra-a 1m12s828 (3 pontos)

5) Jochen Mass (ALE) McLaren/Ford-a 1m22s292 (2 pontos)

6) Emerson Fittipaldi (BRA) Copersucar/Ford-a 1 volta (1 ponto) Primeiro ponto do ano. Na corrida chegou a andar em 1m24s2 mais rápido que no treino.

7) Jean-Pierre Jarrier (FRA) Shadow/Ford-a 1 volta

8) Chris Amon (NZE) Ensign/Ford-a 2 voltas

9) José Carlos Pace (BRA) Brabham/Alfa Romeo-a 3 voltas Seu mecânico esqueceu uma ferramenta embaixo do acelerador, teve que voltar aos boxes e perdeu muito tempo.

10) Ronnie Peterson (SUE) March/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni (SUI) Ferrari-1m23s076

OBS: Pela primeira vez a Fórmula 1 chegou ao **circuito de rua de Long Beach**, nos Estados Unidos. E para garantir a segurança, os organizadores tomaram medidas inéditas. O circuito de 3.250 m foi cercado por blocos de concreto de um metro de base, com um metro e meio de altura, pesando 2 mil quilos cada um. Atrás dessa barreira foi erguido um alambrado de cinco metros de altura, protegendo 61 arquibancadas armadas ao longo da pista. E os moradores da vizinhança, para não serem incomodados pelo barulho dos motores, tiveram um fim de semana na praia pago pelos organizadores da corrida. No final, foi um sabor de vitória. Mesmo para Emerson, acostumado com o primeiro degrau do pódio, a coroa de louros e os nove pontos recebidos pelo vencedor, o primeiro e solitário ponto conquistado com o Copersucar-Fittipaldi teve um sabor de vitória, e nos boxes da equipe a festa de comemoração foi tão grande quanto a da Ferrari. O GP dos EUA do Oeste marcou também a ascensão ao primeiro plano de outra nova equipe: a Ligier/Matra. O quarto lugar conquistado por Jacques Laffite (que dividiu com outro francês, Patrick Depailler, as honras de melhor piloto da prova) surpreendeu a todas as equipes, que não esperavam um bom desempenho da grande e pesada Ligier equipada com motor Matra de doze cilindros em uma pista teoricamente desfavorável. Outro destaque foi o desempenho de Jochen Mass. Largando em 14º lugar, ele teve um pneu furado na terceira volta, perdeu muito tempo nos boxes, retornou à pista e ainda conseguiu o quinto lugar. Utilizado pela primeira vez para uma corrida de F1, o circuito de 3.250 metros traçado nas ruas de Long Beach era uma incógnita para todas as equipes. A primeira sessão de treinos terminou com Niki Lauda na primeira posição, e Emerson, enfrentando problemas de alimentação no Copersucar, fez a volta de 1m26s663 e ficou

com o nono tempo. Ingo, estreando no novo modelo, ficou em 21º, enquanto José Carlos Pace continuava enfrentando problemas de alimentação no motor Alfa de seu Brabham. Parando seguidamente nos boxes, Moco deu poucas voltas e apenas esperava que, com a troca da bomba injetora, o carro melhorasse na segunda sessão. A segunda sessão modificou bastante os resultados da primeira, e a maior surpresa foi Patrick Depailler, que conseguiu o melhor tempo do dia: 1m23s884, superando Niki Lauda que, com 1m24s701 ficou atrás de James Hunt (1m23s929), Clay Regazzoni (1m24s016) e Mario Andretti (1m24s566). Na equipe Brabham, as esperanças não eram tantas. Com problemas persistindo, Moco não conseguiu mais que o 16º tempo, e Reutemann foi o 18º. Ingo Hoffmann, com 1m27s666, foi superado por outros concorrentes e caiu do 21º para o 24º lugar. Logo no início da segunda sessão, Emerson bateu, destruindo o bico do carro. O bico antigo, estreito, foi então instalado provisoriamente - e acabou melhorando o tempo de volta em mais de um segundo. Emerson fez 1m25s453, mantendo o nono lugar na classificação geral. No sábado, as coisas melhoraram para a Ferrari: Regazzoni fez 1m23s099 e ficou com a pole-position, superando Depailler que, com problemas elétricos, deu poucas voltas cronometradas. Lauda também melhorou seu tempo, passando para o quarto lugar. James Hunt continuou em terceiro, enquanto Emerson caía para 16º. Com os mesmos problemas no sistema de alimentação que tinham surgido nos treinos de sexta, ele deu apenas cinco voltas cronometradas, e na última conseguiu 1m24s779 - tempo melhor que o de sexta-feira, mas insuficiente para garantir-lhe posição melhor que a 16ª. Os Brabham melhoraram: Moco passou para o 13º lugar e Reutemann para o 10º. E a maior decepção foi sofrida por Ingo: no final dos treinos, por um engano da cronometragem, ele aparecia como o 20º colocado - o que lhe dava condições de largar (apenas 20, dos 27 inscritos, poderiam participar). Depois de comemorar, Ingo foi surpreendido com a notícia do erro. Seu tempo era o 22º, e ele não largaria. Com uma largada perfeita, Regazzoni manteve a dianteira, seguido por Depailler, Hunt, Lauda, Tom Pryce e Ronnie Peterson. **James Hunt tentou passar por Depailler para tentar acompanhar Regazzoni, e foi nesse momento a fechada e a batida que o tirou da prova. Emerson largou muito bem, e na segunda volta era o 11º colocado, seguido por Hans Stuck. Na terceira volta, no entanto, o piloto alemão bateu na traseira do Copersucar, Emerson rodopiou e caiu para último.** No pelotão intermediário, [Moco enfrentava problemas: o acelerador de seu Brabham não ia até o fim, enroscando em alguma coisa. Não demorou muito para que ele descobrisse uma chave de fenda esquecida ali por um dos mecânicos, e teve que parar nos boxes. Voltou à pista e chegou em nono lugar. "Eu ia chegar em quarto ou quinto", dizia ele, revoltado também porque não foi esse o primeiro erro do mesmo mecânico, que foi despedido.](#) No pelotão da frente, Lauda passava para o segundo lugar, seguido de Jody Scheckter, Tom Pryce, Ronnie Peterson, Depailler e Jean-Pierre Jarrier. Andando muito forte e tentando alcançar Niki Lauda - que parecia conformado com o segundo lugar - Scheckter perdeu o controle de seu Tyrrell e bateu, saindo da prova. Tom Pryce quebraria o motor, também saindo, enquanto Peterson, com problemas, acabou em 10º, com três voltas a menos que Regazzoni. O melhor espetáculo acontecia no pelotão intermediário, com Laffite e Depailler executando ultrapassagens perigosas na freada do final da grande reta, travando as rodas e levantando fumaça dos pneus em cada volta. Jarrier resistiu como pôde, mas acabou sendo ultrapassado, caindo para sexto enquanto Depailler ia para terceiro, Laffite para quarto, Jochen Mass para quinto. Na última volta, Jarrier foi ultrapassado por Emerson. Os abandonos foram de Brambilla, Reutemann, Stuck, Nilsson, Hunt, Scheckter, Pryce e Andretti.

[Segundo o Anuário Motores 77 de Francisco Santos pg 43, as relações entre Ronnie Peterson e a equipe Lotus estavam tensas e por isso Peterson se transferiu para a March.](#)

268)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m18s52 Nessa corrida entrou em vigor o novo regulamento das dimensões do carro.

2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m18s84 Antes desse GP Lauda quebrou duas costelas e ficou com hematomas, devido acidente com o trator na sua casa. E ainda chegou em 3º lugar.

3)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m19s11 Estreia do Tyrrell 6 rodas para Depailler, cujo o segredo era o menor arrasto aerodinâmico (12% menos) causado pelos pneus.

4)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m19s14

5)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m19s15

6)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m19s27

7)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m19s35

8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m19s39

9)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m19s59 Voltou para a Lotus para o lugar de Peterson.

10)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m19s83

11)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m19s93

12)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m20s12

13)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m20s17

14)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m20s19

15)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m20s21

16)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m20s34

17)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m20s40

18)Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m20s63

19)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m20s71 Abandonou na volta 4 com seletor de marchas quebrado.

20)Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m20s87

21)Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-1m21s13

22)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m21s19

23)Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-1m21s19

24)Larry Perkins(AUS)Boro/Ford-1m21s52

Corrida: 02/05/1976 - 75 voltas

Classificação Final:

1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h42m20s43 (9 pontos) Foi desclassificado, pois a largura do carro estava 1,8 cm acima. A equipe apelou e a FISA voltou atrás.

2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 30s97 (6 pontos) Lauda liderou boa parte da corrida, mas foi ultrapassado pelo Hunt na volta 30. Ele correu com dores devido o acidente com seu trator.

3) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 48s02 (4 pontos)

4) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta (3 ponto)

5) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-a 1 volta (2 ponto)

6) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta (1 ponto)

7) Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-a 1 volta

8) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta

9) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta

10) Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-a 2 voltas

11) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 3 voltas

12) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 3 voltas Foi desclassificado por estar com o aerofólio traseiro 2 cm mais recuado que o permitido, mas a FISA também voltou atrás.

13) Larry Perkins(AUS)Boro/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m20s93

OBS: Circuito de rua.

Inicialmente, James Hunt foi desclassificado do GP da Espanha, por seu carro ter apenas 1,8 cm de diferença na bitola traseira. Essa decisão não foi ratificada pela FIA. A respeito desse assunto, Jody Scheckter disse: "Não há uma mulher meio grávida. Em termos de regulamento, ou se está dentro ou fora dele". Na pista, Hunt foi o melhor. Fez a pole-

position, largou relativamente bem - colando na traseira de lauda - e perseguiu-o implacavelmente até perceber que o piloto da Ferrari sentia as conseqüências das duas costelas fraturadas quinze dias antes. Então, na 32ª volta, passou por dentro da curva no final da reta, de forma sensacional, e correu na frente até o fim. Seu companheiro de equipe, Jochen Mass, foi para o segundo lugar na 34ª volta, mas seu motor quebrou e o alemão teve que abandonar a prova na 65ª volta. Esta prova marcou a estreia oficial do famoso Tyrrell de seis rodas, o Project 34. Na corrida, seu comportamento foi muito bom. Pulando para o terceiro posto, foi logo ultrapassado por Vittorio Brambilla, mas se recuperou na segunda volta, mantendo-se junto a Hunt e Lauda com uma diferença mínima e ameaçando os líderes com aproximações rápidas nas entradas de curva. Esse foi o seu desempenho até a 24ª volta, quando saiu da pista e bateu na rede de proteção, ficando fora da corrida. Patrick Depailler acusou um defeito nos freios, coisa que Ken Tyrrell não chegou a admitir, pois nada surgiu na primeira vistoria e, além do mais, o chefe da equipe tratou de manter seu costume de só discutir com os pilotos em particular. O motivo exato do problema ficou em suspense; muita gente, entretanto, preferiu acreditar mais num erro do piloto do que propriamente numa falha mecânica. Para Emerson e a equipe Copersucar, nada deu certo. Depois de largar na 19ª posição, parou na terceira volta com a quebra de um parafuso no trambulador de câmbio. Em condições normais - sem as costelas quebradas - Lauda deveria ter vencido a corrida. Liderou até a 32ª volta, quando deu passagem a Hunt e depois a Mass, ambos com seus McLaren correndo de forma sensacional. A Ferrari de Regazzoni teve problemas na parte elétrica e ele perdeu três voltas nos boxes. A Ligier/Matra de Laffite correu também muito bem, e estava em quarto lugar quando teve o pneu furado. Bons também os desempenhos dos Lotus 77 de Gunnar Nilsson e Mario Andretti, com Nilsson chegando em terceiro. Os Brabham/Alfa continuaram com problemas de estabilidade, mas começam a mostrar um bom potencial a ser desenvolvido. Para a equipe brasileira, o incidente mais comentado acabou não existindo: a demissão do chefe de equipe, Jo Ramirez. Anunciada por vários jornais, ela foi desmentida por Wilson Fittipaldi Jr. no dia seguinte à corrida. Uma novidade era anunciada na Espanha: a associação de Frank Williams com Walter Wolf. A transação não passou despercebida, pois as aparências mudaram. A equipe, que até então contava com um judiado caminhão, passou a circular com um luxuoso trailer com ar refrigerado, sala de repouso, mini-hall para coquetéis e cozinha própria. Seus boxes passaram a ter equipamentos novos e sofisticados. Um sabor de luxo e ostentação que, definitivamente, o veterano Williams jamais poderia patrocinar, ele que formava seus times com carros comprados a March, entregando-os a pilotos novos ou sem prestígio.

269)GP DA BÉLGICA

Local: Zolder

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m26s55
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m26s60
- 3)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m26s74 Abandonou quando era o 2o colocado com câmbio quebrado.
- 4)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m26s91 Sofreu acidente na volta 25 e abandonou.
- 5)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m26s93
- 6)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m27s14
- 7)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m27s19
- 8)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m27s54 Sofreu um acidente na corrida por causa de uma roda solta, quando estava em 5º lugar na volta 51.
- 9)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m27s66 Teve problema elétrico no final.
- 10)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m27s72 Sofreu acidente na volta 16 e abandonou.
- 11)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m27s75
- 12)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m28s30

- 13) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m28s37
- 14) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m28s38
- 15) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m28s41
- 16) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m28s44
- 17) John Watson(IRL)Penske/Ford-1m28s44
- 18) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m28s50
- 19) Patrick Neve(BEL)Brabham/Alfa Romeo-1m28s80
- 20) Larry Perkins(AUS)Ensign/Ford-1m28s81
- 21) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m28s84
- 22) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m28s99
- 23) Lorris Kessel(SUI)Brabham/Alfa Romeo-1m29s09
- 24) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m29s40
- 25) Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-1m29s46**
- 26) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m29s76

Corrida: 16/05/1976 - 70 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h42m53s23 (9 pontos) 3 motores 12 cilindros entre os 3 primeiros colocados.**
- 2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 3s46 (6 pontos)**
- 3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 35s38 (4 pontos) Pódio pela Ligier.**
- 4) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 1m31s08 (3 pontos) Primeiros pontos da Tyrrell 6 rodas, completou a prova com a suspensão traseira rompida.**
- 5) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta (2 pontos) Primeiros pontos da Surtees em 76.**
- 6) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 1 volta
- 8) Larry Perkins(AUS)Ensign/Ford-a 1 volta
- 9) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford - a 1 volta
- 10) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 11) Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-a 2 voltas
- 12) Lorris Kessel(SUI)Brabham/Alfa Romeo-a 7 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m25s98

OBS: Agora, só por milagre ou por outro incrível acontecimento qualquer - o comendador Enzo Ferrari resolver retirar seus carros das competições, por exemplo -, a Ferrari deixará de conquistar mais um Mundial de F1. Depois do GP da Bélgica, em Zolder, onde Niki Lauda deu mais um passeio, seguido por seu companheiro de equipe, Clay Regazzoni, os homens da Ferrari, esnobação ou não, confessaram um novo tipo de preocupação daqui para frente, como confessou, nos boxes, o mecânico Borsari: "Estamos fazendo tudo certo, mas agora temos um compromisso maior diante do público: colocar sempre os dois carros na frente, e acho que podemos continuar assim. O impossível é fazer com que os dois cheguem em primeiro." Nem tanto. Afinal, os regulamentos prevêem a possibilidade de um empate. O que realmente está parecendo impossível é fazer o Copersucar correr direito. Na prova, em Zolder, Emerson Fittipaldi mantinha o mesmo desânimo que o acometeu após o final dos treinos oficiais de sábado. Simplesmente, não obteve o tempo necessário para alinhar o carro. Depois de inúmeras tentativas em trocas de molas e regulagens na suspensão, Wilsinho desabafava: "Estamos completamente perdidos. A gente faz mudanças pensando em obter bons resultados e o carro acaba tendo menos velocidade. O negócio é partir para uma revisão total". Emerson, desconsolado, só repetia: "Sem muitos testes, não se consegue mesmo acertar um F1. Nós temos é que parar de vez com certos tipos de improvisações. O que aconteceu aqui não pode se repetir novamente". Esta foi a primeira vez, desde que se tornou piloto, que não obteve o tempo mínimo e necessário para a largada, fato que deixou muita gente incrédula dentro do autódromo, a começar pelo seu ex-companheiro da McLaren, Jochen Mass: "Deve ter sido um erro na

cronometragem". Mass é uma espécie de fã e ex-aluno de Emerson. Ao saber que não houvera qualquer problema com os relógios, limitou-se a balançar a cabeça e a repetir: "É incrível, incrível". O outro brasileiro, José Carlos Pace, continua às voltas com seu novo Brabham. Moco declarou que, no início da corrida, faria o possível para não perder posições e que só da metade em diante trataria de aproveitar o carro mais leve, graças à diminuição no volume da gasolina, partindo para a luta. Mas, quando já estava em sétimo lugar, sentiu que o carro sofria problemas na alimentação elétrica, além de mostrar má estabilidade. Parou na volta 58, quando a parte elétrica foi totalmente cortada. E a corrida? A corrida foi quase um video-tape da prova de 1975, quando Niki Lauda foi o vencedor, conquistando a pole position e batendo Clay Regazzoni, que alinhou a seu lado na posição de partida. Na largada, Lauda pulou na frente, enquanto James Hunt ultrapassava Regazzoni e partia em sua perseguição, o que não chegou a durar mais do que uma volta. Regazzoni retornou à carga e voltou a formar a dobradinha da Ferrari. Com dez voltas de corrida, o GP já tinha quatro pilotos destacados dos demais: Lauda, Regazzoni, Hunt, Jacques Laffite, sendo que este, com seu Ligier/Matra, mostrou que não apenas ele, mas o carro francês também melhora de corrida para corrida. A seguir vinham Depailler, Scheckter, Chris Amon, Mario Andretti, Pace, Reutemann e Peterson, próximos ao primeiro pelotão. Atrás, embotados, os Shadow de Pryce e Jarrier, mais Stuck, Watson e Mass. Esse circuito, os freios eram um fator essencial. E até nisso o Ferrari provou que estava melhor que os concorrentes. Lauda e Regazzoni freavam quase dentro das curvas, ganhando um tempo precioso. Na tentativa de imitar os líderes, muita gente quebrou exatamente por forçar os freios, casos do March de Brambilla, das Lotus de Nilsson e Andretti, do Penske de Watson e do Ensign de Amon, que voou fora da pista na volta 53. Hunt, que formava a maior atração desta corrida, graças ao duelo com Depailler e Laffite, ficou fora ao bater na volta 18 com Laffite. Ambos ainda retornaram à pista, mas o britânico acabou sofrendo problemas de transmissão e suspensão.

[Emerson teve problema de falha no motor, trocou caixa de ignição e as velas até quebrar o motor. Ele teve que usar o carro reserva e não conseguiu se classificar pela primeira vez na carreira. \(Livro Motores 77 pg 57\)](#)

[Ickx na Williams também não se classificou, o companheiro do Ickx \(Leclerc\) conseguiu.](#)

270)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m29s65**
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m29s91 Sofreu acidente na volta 73 e abandonou.**
- 3)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m30s08 Bom treino de classificação, com o "velho" Lotus 72. (Livro Motores 77 pg 60) Mas sofreu acidente na volta 26 e abandonou.**
- 4)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m30s33
- 5)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m30s55
- 6)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m30s60
- 7)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m31s39 Bom tempo.**
- 8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m31s46
- 9)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m31s47
- 10)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m31s65
- 11)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m31s67 Bateu Hunt nos treinos.**
- 12)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m31s75**
- 13)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m31s81**
- 14)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m31s89 Atrás do Emerson, do Pace e do Mass. Quebrou o motor na corrida e abandonou.**
- 15)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m31s98
- 16)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m32s10
- 17)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m32s14

18) Michel Lècrere(FRA)Williams/Ford-1m32s17

19) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m32s33

20) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m32s43 Sofreu acidente na volta 1 e abandonou.

Corrida: 30/05/1976 - 78 voltas

Classificação Final:

1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h59m51s47 (9 pontos) Liderou de ponta a ponta.

2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 11s13 (6 pontos) As Tyrrells de 6 rodas andando bem.

3) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m04s84 (4 pontos) Completou a corrida com a suspensão traseira quebrada!!!

4) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta (1 ponto) Bom resultado para a Copersucar.

7) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta

8) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1 volta

9) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 2 voltas

10) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 2 voltas

11) Michel Leclère(FRA)Williams/Ford-a 2 voltas

12) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 3 voltas

13) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-a 4 voltas

14) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 5 voltas Errou passou reto na 1ª chicane e bateu na Rascasse.

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m30s28

OBS: O resultado do GP de Mônaco, disputado dia 30 de maio no circuito de rua de Monte Carlo, eliminou possíveis dúvidas sobre quem será o campeão mundial dessa temporada. Venceu Niki Lauda, totalizando cinco primeiros lugares nas seis primeiras provas já disputadas, cabendo a vitória restante a seu companheiro de equipe, Clay Regazzoni, o que dá a Ferrari uma superioridade também absoluta na atual disputa do Campeonato Mundial de Fórmula 1. A rigor, apenas uma ameaça paira sobre os planos de vencer todas as provas da atual temporada: são os Tyrrell P34, de seis rodas, cuja atuação no GP de Mônaco foi altamente convincente. Tendo como ponte forte a saída de curvas de baixa velocidade, esses carros mostraram que logo poderão se tornar os mais rápidos em circuitos de baixa velocidade, como é o de Mônaco. Mas ainda não é possível, com a mesma segurança, afirmar que esse bom rendimento se repetirá nos circuitos de alta velocidade, que predominarão na segunda fase do campeonato. Mas além do passeio de Niki Lauda e do descontrolado emocional de Clay Regazzoni, que poderia perfeitamente ter sido o segundo colocado, o GP de Mônaco serviu para mostrar a excelente recuperação do Copersucar-Fittipaldi. Para um carro que não havia obtido sequer a classificação para o GP da Bélgica, o sétimo lugar na largada e o sexto na chegada foi um resultado excelente e que reforçou o entusiasmo de Emerson para as próximas corridas. Os McLaren, devido a grande distância entre eixos, decepcionaram em Mônaco, como era previsto, apesar de equipados com câmbio de seis marchas para melhor aproveitar as curvas de baixa velocidade. O sinuoso circuito de Mônaco, por sinal, apenas continua incluído no Campeonato Mundial devido a sua grande tradição. Em 1976 algumas modificações foram feitas no traçado da pista, como a inclusão de duas novas gincanas (uma na curva que antecede a reta dos boxes e outra na que antecede a subida para a curva do Cassino), mas que somente contribuíram para tornar o circuito ainda mais perigoso e praticamente sem lugares para ultrapassagem. Laffite, por exemplo, teve que voar sobre uma guia para ultrapassar Emerson, que o vinha segurando, legalmente, durante algumas voltas.

Destaque para a atuação de Patrick Depailler, que soube conduzir até o fim um carro em más condições, dada a quebra da suspensão traseira, guiando com delicadeza e sem

[perder terreno para Scheckter e Lauda.](#)

271)GP DA SUÉCIA

Local: Anderstop

Pole-Position:

- 1) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m25s659
- 2) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m26s008 Assumiu a liderança na largada, mas quebrou o motor quando liderava. Esse carro mostrava que iria dar trabalho nos próximos anos!!**
- 3) Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m26s163 Abandonou quando estava em 3o na frente do Lauda, com a suspensão dianteira quebrada na volta 38.**
- 4) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m26s362
- 5) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m26s441**
- 6) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m26s570
- 7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m26s773
- 8) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m26s958**
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m27s040
- 10) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m27s133**
- 11) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m27s157
- 12) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m27s527
- 13) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m27s568
- 14) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m27s618
- 15) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m27s640
- 16) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m27s762
- 17) John Watson(IRL)Penske/Ford-1m28s065 Teve acidente na 1ª volta e abandonou.**
- 18) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m28s207
- 19) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m28s221
- 20) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m28s230
- 21) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m28s670 Ele abandonou a corrida por que quis, pois o carro saía MUITO de frente. Veja o problema da Copersucar abaixo.**
- 22) Larry Perkins(AUS)Boro/Ford-1m28s815
- 23) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m28s885
- 24) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m29s343
- 25) Michel Leclère(FRA)Williams/Ford-1m29s597
- 26) Loris Kessel(SUI)Brabham/Alfa Romeo-1m30s020

Corrida: 13/06/1976 - 72 voltas

Classificação Final:

- 1) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1h46m53s729 (9 pontos) 1ª vitória do Tyrrell 6 rodas e dobradinha. Desde Clark na Lotus 49, nenhum carro tinha vencido na estreia.**
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 19s766 (6 pontos)**
- 3) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 33s866 (4 pontos) Pior resultado do Lauda no ano até então. Fez 17 GPs completados seguidos.**
- 4) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 55s819 (3 pontos)
- 5) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 59s483 (2 pontos) Também teve problema de saída de frente no seu carro.**
- 6) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1m00s366 (1 ponto)**
- 7) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 1m03s493
- 8) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 1m11s613
- 9) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta
- 10) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 11) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta

- 12) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1 volta
- 13) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 1 volta
- 14) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-a 2 voltas
- 15) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m28s002

OBS: Pela primeira vez, em 1976, a Ferrari não cruzou a linha de chegada como vencedora absoluta. **Em Anderstop, no GP da Suécia, dia 13 de junho, foi a vez dos Tyrrell - Jody Scheckter na frente, Patrick Depailler em segundo, que mostraram que o seis rodas não é apenas um golpe publicitário, como muitos acreditam. Para explicar a derrota da Ferrari é preciso considerar as características de Anderstop, um circuito que, ao contrário de todas as outras pistas de Fórmula 1, provoca understeering (subesterço). Assim, apenas dois carros tiveram bom comportamento nessa pista: o Lotus e o Tyrrell.** Mario Andretti, com o Lotus - até então muito criticado por sua frágil suspensão dianteira - liderou até a 45ª volta, quando seu motor quebrou. Depois a liderança ficou com os Tyrrell de seis rodas, o que prova que Anderstop realmente prejudica os carros normais. Com seis rodas, os Tyrrell tinham maior aderência nas curvas, e isso acabou por lhes dar a vitória. A corrida começou com Andretti antecipando-se na largada - foi penalizado em um minuto -, abrindo boa vantagem sobre Scheckter, Chris Amon, Depailler e Niki Lauda. Dois pilotos abandonaram na primeira volta: John Watson, que bateu, e Carlos Reutemann, com o Brabham quebrado. **Logo em seguida, Gunnar Nilsson também se acidentou em frente aos boxes. Na décima volta, foi a vez de Emerson abandonar.** Quando Andretti quebrou, Scheckter assumiu a ponta, seguido por Patrick Depailler e Niki Lauda. Chris Amon, que era o terceiro antes da quebra de Andretti, saiu da pista na 39ª volta, quando tentava ultrapassar Jean-Pierre Jarrier. Apenas Arturo Merzario, em suas tentativas de ultrapassar Harald Ertl, fez o público vibrar. Ele abandonou a duas voltas do final, quando ameaçava o oitavo lugar de José Carlos Pace. Niki Lauda mostrou ser um piloto maduro, preocupado em terminar a corrida e marcar pontos, satisfeito com o terceiro lugar. José Carlos Pace gostou do desempenho do seu Brabham/Alfa Romeo, que pelo menos, já consegue chegar ao fim da prova. Para Emerson, apenas um consolo: descobrir que a geometria da suspensão dianteira está errada e precisa mudar. "A suspensão dianteira, que não deu a mínima aderência ao carro, foi meu maior problema. Eu sabia que seria difícil acertar o Copersucar em Anderstop, um circuito que faz com que os carros saiam de frente na curva", relatou Emerson, que parou devido ao perigo que representava o Copersucar, difícilíssimo de ser controlado nas curvas.

272)GP DA FRANÇA

Local: Paul Ricard

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m47s89
- 2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m48s17 Assumiu a ponta, mas quebrou quando liderava. Primeira quebra do Lauda na temporada e primeira quebra desde EUA 74.**
- 3)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m48s59
- 4)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m48s69 Quebrou também.
- 5)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m48s75 Brabham estreou nova suspensão dianteira e o carro melhorou.**
- 6)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m49s07
- 7)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m49s19
- 8)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m49s22
- 9)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m49s63
- 10)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m49s79**
- 11)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m49s79
- 12)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m49s83

- 13) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m50s06
- 14) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m50s10
- 15) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m50s12
- 16) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m50s27
- 17) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m50s31
- 18) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m51s11
- 19) Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-1m51s41
- 20) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m51s79
- 21) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m52s11 Copersucar continuava com saídas de frente.**
- 22) Michel Leclère(FRA)Williams/Ford-1m52s29
- 23) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m52s41
- 24) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-1m52s60
- 25) Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-1m52s63
- 26) Patrick Neve(BEL)Ensign/Ford-1m52s82
- 27) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m53s59

Corrida: 04/07/1976 - 54 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h40m58s60 (9 pontos)
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 12s70 (6 pontos) Boa corrida.**
- 3) John Watson(IRE)Penske/Ford-a 23s55 (4 pontos) Foi desclassificado por ter o aerofólio 1,5 cm maior, mas depois a Penske recorreu e a FISA devolveu os pontos.**
- 4) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 24s82 (3 pontos) Boa corrida levando em conta que o motor falhava nas curvas e o carro saía de frente. (O Globo 05/07/1976 pg 30)**
- 5) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 43s92 (2 pontos) Primeiros pontos da Lotus no ano.**
- 6) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 55s07 (1 ponto)
- 7) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 1m21s55
- 8) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1m30s67
- 9) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-a 1m53s57
- 10) Jacky Ickx(BEL)Williams/Ford-a 1 volta
- 11) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta
- 12) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1 volta
- 13) Michel Leclère(FRA)Williams/Ford-a 1 volta
- 14) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1 volta
- 15) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta
- 16) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 1 volta
- 17) Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 18) Patrick Neve(BEL)Ensign/Ford-a 1 volta
- 19) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 2 voltas Abandonou quando estava em 3o lugar.

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m51s02

OBS: A excelente performance de Niki Lauda até a oitava volta, quando seu motor fundiu, mostrou que ele venceria novamente se não quebrasse. Na terceira volta, ele havia conseguido o tempo de 1m51s, o melhor da corrida, e James Hunt já se mostrara incapaz de acompanhar o ritmo da Ferrari. Com Lauda fora, Hunt manteve a liderança até o fim. Regazzoni, vendo a possibilidade de vencer, tentou alcançá-lo e acabou derrapando, saindo fora da pista e batendo nas telas de proteção na 17ª volta - repetindo, assim, a decepção das últimas voltas de Mônaco. Com as duas Ferrari fora, a ameaça a Hunt parecia vir dos Tyrrell de Depailler e Scheckter, ou do Penske de John Watson e do Brabham de José Carlos Pace. Com seu carro bem melhor, embora ainda lento nas retas e saídas de curva. Moco fez uma corrida excelente e terminou em quarto lugar. A princípio, John Watson fora desclassificado da prova: seu aerofólio estava 1,6 cm mais alto que o regulamento permite. Entretanto, a FIA não ratificou tal decisão, e o irlandês voltou ao

terceiro posto. **Emerson, que chegou a ocupar o 17º lugar graças às desistências de Lauda, Regazzoni, Gunnar Nilsson e Henri Pescarolo, parou definitivamente na 21ª volta, com o motor do Copersucar rendendo pouco e sérios problemas de estabilidade nas curvas.** Com Hunt liderando tranqüilo, toda a emoção da prova ficou para a disputa do terceiro lugar: Scheckter, Peterson, Watson e Moco lutaram muito, até que o Tyrrell do sul-africano começou a perder rendimento e foi ultrapassado por Peterson na 34ª volta. Pilotando de forma sensacional, o sueco acabou parando a três voltas do final, com problemas de injeção de gasolina de seu March 761. **Depois de vencer na França, usando motor Cosworth especial, James Hunt venceu de novo nos tribunais. A FIA aceitou o recurso da McLaren e devolveu-lhe os nove pontos do GP da Espanha, onde ele havia sido desclassificado por causa da bitola traseira 1,8 cm mais larga. Com isso, Hunt passou para o segundo lugar no Campeonato, junto com Depailler, enquanto Lauda perdeu três de seus 55 pontos.**

273)GP DA INGLATERRA

Local: Brands Hatch

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s35
- 2)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m19s41 Hunt venceu, mas foi desclassificado, por que pegou o carro reserva para a re-largada.
- 3)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m19s76 Lotus mostrando evolução no seu carro.
- 4)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m20s05 Provocou acidente na largada, tocando rodas com a Ferrari do Lauda e sobrou para Hunt. A prova foi interrompida e ele foi desclassificado.
- 5)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s15
- 6)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-1m20s27
- 7)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m20s29
- 8)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m20s31
- 9)Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m20s32
- 10)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m20s36
- 11)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m20s41
- 12)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m20s61
- 13)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m20s67
- 14)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m20s67
- 15)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m20s99
- 16)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m21s03
- 17)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m21s20
- 18)Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m21s30
- 19)Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m21s42
- 20)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m21s84
- 21)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m22s06
- 22)Bob Evans(ING)BRM-1m22s47
- 23)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m22s72
- 24)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m22s75
- 25)Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-1m22s76
- 26)Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-1m22s76

OBS: Foi o único GP da F1 onde duas pilotas mulheres estavam escritas: Lella Lombardi e Divina Galica, mas ambas não se classificaram para o GP.

Corrida: 18/07/1976 - 76 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h44m19s66 (9 pontos) Lauda estava com o seletor de marchas com defeito e não quis forçar.
- 2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 16s18 (6 pontos) Completou a corrida com a suspensão traseira quebrada como na Bélgica.
- 3) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 1 volta (4 pontos)
- 4) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford a 1 volta (3 pontos)
- 5) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford a 1 volta (2 pontos)
- 6) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford a 2 voltas (1 ponto) Estreou nova suspensão da Copersucar, que endureceu a direção do carro e chegou exausto. (Livro Motores 77 pg 73)
- 7) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 3 voltas
- 8) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 3 voltas
- 9) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s01

James Hunt venceu, mas foi desclassificado em 24/09 pela FISA por irregularidades do carro. 9 pontos que poderiam fazer falta do final do ano.

OBS: Foi quando as latas de cerveja começaram a chover por sobre a cerca que se percebeu que James Hunt havia alcançado o estrelato. **Um desvio na primeira curva tinha provocado a interrupção da corrida; os organizadores estavam indecisos em relação às regras para uso dos carros reserva e espalhou-se entre o público das arquibancadas que James - subitamente ele se tornara "O Nosso" James - não teria permissão para a relargada em sua McLaren.** A batalha pelo Campeonato Mundial de 1976 ainda não havia atingido seu clímax quando Lauda e Hunt chegaram a Brands Hatch para o GP da Inglaterra. O austríaco havia vencido quatro GPs contra dois de Hunt e ninguém imaginava que duas semanas mais tarde Lauda ficaria gravemente ferido em Nürburgring. Os ingleses haviam ocorrido em número recorde para torcer por Hunt, pois atividades fora das pistas, estavam atraindo sobre ele mais atenção na imprensa do que seu desempenho como piloto. Com a multidão prestes a provocar um tumulto e se preparando para acompanhar as latas atiradas por sobre as barreiras, decidiu-se apressadamente permitir que Hunt de qualquer forma fosse incluído. Na relargada, "O Nosso" James ficou um pouco para trás e não iniciou o ataque a Lauda antes do ponto intermediário. Foram os pneus, explicou: ele havia largado com um problema de deslocamento que desapareceu à medida que a corrida se desenrolava. **A segunda metade da corrida foi fascinante. Negociando voltas mais rápidas, Hunt aproximou-se de seu rival austríaco. Faltando 21 voltas, ele atacou a Ferrari por dentro do hairpin do Druid e a ultrapassou. Ele seria o primeiro inglês a vencer um GP da Inglaterra desde Peter Collins, em 1958. Mais de dois meses depois, sobre uma mesa coberta com feltro verde, em Paris, ficou decidido que Hunt não deveria, afinal de contas, ter recebido permissão para largar na prova. Por essa época, entretanto, ele havia vencido outras duas corridas e estava se preparando para conquistar o título de 1976. Independente do que os dirigentes viessem a decretar, Brands havia sido seu grande dia.**

Campeonato: Lauda estava com 61 pontos e Hunt 26, disparado na frente do campeonato.

274)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-7m06s5

2)Niki Lauda(AUT)Ferrari-7m07s4 Com a pista úmida passou na parte molhada, saiu de frente, bateu, o capacete saiu da cabeça e o carro pegou fogo. Prova foi interrompida.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=rtoA47UeqD0> (CANAL Projeto Motor)

3)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-7m08s8 Bateu na volta 1 e abandonou.

4)Hans Stuck(ALE)March/Ford-7m09s1

5)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-7m09s3 Na relargada bateu rodas com Laffite, fazendo o francês sair da pista a danificando a bateria da Ligier. Depois Saiu da pista e fez Depailler abandonar a corrida.

6)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-7m11s3

7)José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-7m12s0

8)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-7m12s2

9)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-7m13s0

10)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A. Romeo-7m14s9

11)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-7m14s9 Bateu na volta 1 e abandonou.

12)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-7m16s1

13)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-7m17s7

14)Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-7m19s9

15)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Alfa Romeo-7m21s6

16)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-7m23s0

17)Chris Amon(NZE)Ensign/Ford-7m23s1

18)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-7m23s3

19)John Watson(IRL)Penske/Ford-7m23s5

20)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-7m28s0

21)Arturo Merzario(ITA)March/Ford-7m28s8

22)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-7m30s0

23)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-7m30s9

24)Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-7m32s7

25)Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-7m38s6

26)Alessandro Pesenti-Rossi(ITA)Tyrrell/Ford-7m48s5

Corrida: 01/08/1976 - 14 voltas

Classificação Final:

1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h41m42s7 (9 pontos) Corrida com chuva.

2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 27s7 (6 pontos) Ótimo resultado, mostrando que o Tyrrell é bom carro.

3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 52s4 (4 pontos)

4) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 54s2 (3 pontos) Fez boa corrida, apesar de estar com febre.

5) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1m57s3 (2 pontos)

6) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 2m30s3 (1 ponto)

7) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 2m33s9

8) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 2m48s2

9) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 3m46s0

10) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 3m47s3

11) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 4m51s7

12) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 4m58s1

13) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 5m25s2 Teve problema sério de saída de frente do Copersucar. Não andou bem.

14) Alessandro Pesenti-Rossi(ITA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

15) Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta

Melhor Volta: Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-7m10s8

OBS: Ainda chovia no autódromo de Nürburgring, no dia 1º de agosto, pouco antes do começo da décima prova do Campeonato Mundial, o GP da Alemanha. Mas o céu parecia indicar que a chuva podia ser passageira, por isso os pilotos estavam em dúvida sobre que pneus usar. No

alinhamento para a largada, apenas Jochen Mass se arriscou a utilizar os pneus slick para pista seca, mas todas as equipes já tinham prontos esquemas de troca de pneus para o caso de a chuva parar. Esse deveria ser um trunfo da Ferrari, a mais rápida equipe da Fórmula 1 na troca de pneus depois que a Tyrrell passou a utilizar carros de seis rodas. **Lauda e Hunt, que ocupavam a primeira fila, largaram muito mal, sendo ultrapassados por Clay Regazzoni. Hunt recuperou a liderança após completar o circuito pequeno, enquanto que Jochen Mass, que largou na nona posição com os pneus slicks, conseguiu alcançar o segundo lugar ao ultrapassar José Carlos Pace e Ronnie Peterson. Na segunda volta a pista começou a secar e quase todos os concorrentes pararam para trocar pneus. Niki Lauda parou apenas 17 segundos, mas nem assim conseguiu descontar a vantagem que Mass tinha no início da terceira volta: 47 segundos. Na série de curvas que antecedem o Carrossel, a mais famosa curva de Nürburgring, Lauda sofreu um acidente. A causa mais provável parece estar na troca de pneus muito rápida: uma das rodas traseiras aparentemente não foi bem apertada e acabou se soltando na entrada de uma curva. O carro saiu da pista, ficando atravessado na frente do Surtees de Brett Lunger e do Hesketh de Harald Ertl. Eles não conseguiram desviar seus carros e bateram violentamente contra a Ferrari, que logo começou a pegar fogo. Como Lauda tinha dificuldades para sair, Lunger, Ertl e mais Arturo Merzario e Guy Edwards, que vinham logo atrás, pararam e correram para socorrê-lo. Inexplicavelmente o extintor de 7,5 quilos de espuma de Lauda não foi disparado no acidente (seu disparo deveria ser automático). Nem o tubo de oxigênio ligado ao capacete do piloto ligou automaticamente como deveria. Por causa da falha desses equipamentos importantes, Lauda sofreu queimaduras de primeiro e terceiro graus na cabeça. E também aspirou por alguns segundos os gases expelidos pelas chamas do combustível e da fibra de vidro queimados. Por isso logo depois do acidente, os médicos diziam que ele poderia perder um dos pulmões. Brett Lunger, que ajudou a retirar Lauda do carro em chamas, ainda recebeu nos boxes a notícia de que seu pai havia falecido nos Estados Unidos. Niki Lauda chegou a receber a extrema-unção, porém um mês e meio mais tarde (ficou fora duas corridas) já estava novamente sentado na Ferrari.**

Três dias antes do acidente da "bola de fogo", Lauda teve uma terrível premonição. No dia primeiro de agosto, quando levava o jornalista Helmut Zwicky para dar uma volta na pista em um Fiat, ele parou depois de percorrer 10,5 quilômetros para apontar os perigos de Nürburgring, estacionando por incrível que pareça no local onde ocorreria o acidente. Ali havia aterros, valas por toda parte e nenhuma área de escape. Era uma pista de corridas medieval que, nos anos 90, não seria mais aceitável. Quando Niki bateu na mesma encosta onde havia parado durante o passeio, possivelmente porque a suspensão da Ferrari quebrou, seu carro se transformou em uma bola de fogo. **O acidente com Lauda fez com que o diretor da prova suspendesse a corrida a fim de que a pista fosse desobstruída.** Observe o depoimento de Emerson sobre o acidente do austríaco da Ferrari: "Quando chegava na ponte de Adenau, percebi a fumaça preta subindo. Pensei logo num acidente. Eu tinha parado com quase todos os pilotos no fim da reta de largada para trocar os pneus. Antes havia conseguido passar três carros e não podíamos continuar com pneus de sulcos. Depois que passei a ponte, pensando no que poderia ter acontecido, vi os fiscais de pista muito agitados com suas bandeiras amarelas. Diminuí a velocidade e na curva seguinte tive de parar na pista obstruída por um acidente. Saltei imediatamente e vi um carro atravessado quase no meio da pista, pegando fogo. Entre o fogo e a fumaça via um capacete branco se movendo depressa, de um lado para outro. Estava a uns 200 metros e ainda não sabia quem era pois havia muita fumaça. Quando cheguei mais perto vi Niki Lauda estendido na grama, ao lado na pista, socorrido pelo Arturo Merzario e pelo Guy Edwards. Acho que alguns fiscais mais próximos ficaram com medo de se aproximar. Ele estava sem o capacete, com a cabeça muito queimada e um ferimento no rosto. O maior problema dele foi desatar o cinto de segurança. Como não conseguia, tirou o capacete, certamente desesperado, e então se queimou muito. Tanto que a balaclava (capuz anti-fogo) se queimou e grudou na pele em alguns pontos. Niki ficou seguramente 1 minuto dentro do carro depois do choque e mais 7 minutos até ser transportado pela ambulância. Foi uma coisa horrível. Se não fosse a coragem do Merzario e do Edwards, que o arrancaram do carro em chamas, ele poderia ter morrido lá mesmo, como aconteceu com o Roger Williamson na Holanda em 1973". Além dos carros de Niki Lauda, Brett Lunger e Harald Ertl, envolvidos no acidente, o Ligier/Matra de Jacques Laffite também não alinhou para a segunda largada por problemas na parte elétrica. James Hunt largou na frente,

seguido por Jody Scheckter, José Carlos Pace, Clay Regazzoni e Jochen Mass. **Antes de ser completada a primeira volta houve mais quatro abandonos: Vittorio Brambilla e Ronnie Peterson, por batidas no guard-rail,** Carlos Reutemann e Patrick Depailler, por problemas mecânicos. Na segunda volta Moco conseguiu ultrapassar Jody Scheckter e assumiu o segundo lugar por apenas uma volta. Bem distanciados de Moco e Mass, que disputavam o quarto lugar, corriam os outros competidores, entre os quais Emerson Fittipaldi, que não largou bem, passando em 15º na primeira volta. Emerson conseguiu ganhar duas posições, chegando em 13º lugar, com muitos problemas de estabilidade. Nas últimas voltas Clay Regazzoni perdeu o terceiro lugar ao danificar o bico dianteiro do carro numa saída da pista. Precisou parar nos boxes para consertá-lo e chegou em nono lugar. Com isso Moco ganhou o quarto lugar, atrás de Jochen Mass. Segundo os médicos que atenderam Niki Lauda, era pouco provável que ele voltasse a correr este ano, o que tornaria James Hunt o maior favorito para o título mundial de 1976.

Campeonato: Lauda 61 e Hunt 35. Em 1976, Lauda não largou mais na 1a fila, talvez traumatizado pelo acidente.

275)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m35s02 Na corrida seu carro saia muito de frente, e não conseguiu andar bem.

2)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m35s84

3)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m36s34

4)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m36s46

5)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m36s52

6)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m36s56

7)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m36s59

8)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m36s66 Os novos freios de carbono do Concorde falharam e ele bateu. (Motores 77 pg 80)

9)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m36s68

10)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m36s91 Pulou de 10º para a liderança na largada, mas quebrou a suspensão dianteira e abandonou.

11)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m36s95

12)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m37s22

13)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m37s24 Também quebrou a suspensão dianteira.

14)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/A.Romeo-1m37s24

15)Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m37s60 Sofreu acidente na volta 30 e abandonou.

16)Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m37s62

17)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m37s76 Sofreu batida do Brambilla na volta 43 e abandonou quando era o 10o.

18)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m37s88

19)Hans Binder(AUT)Ensign/Ford-1m38s36

20)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m39s09

21)Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m39s33

22)Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-1m39s84

23)Alessandro Pesenti-Rossi(ITA)Tyrrell/Ford-1m40s67

24)Lella Lombardi(ITA)Brabham/Ford-1m42s25

25)Loris Kessel(SUI)Brabham/Ford-1m56s01

OBS: As Ferraris não correram nessa corrida.

Corrida: 15/08/1976 - 54 voltas

Classificação Final:

1) John Watson(IRE)Penske/Ford-1h30m07s86 (9 pontos) 1ª vitória do Watson e vitória da Penske, numa corrida disputada com 3 líderes diferentes: Scheckter, Peterson e Watson.

2) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 10s79 (6 pontos)

3) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 11s98 (4 pontos)

4) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 12s44 (3 pontos)

5) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 21s49 (2 pontos)

6) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 34s34 (1 ponto)

7) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 59s45

8) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 1 volta

9) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford- a 2 voltas

10) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 3 voltas

11) A. Pesenti-Rossi(ITA)Tyrrell/Ford- a 3 voltas

12) Lella Lombardi(ITA)Brabham/Ford- a 4 voltas

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m35s91

OBS: Há muito tempo não via tanto empenho na disputa de uma freada, nem tantos pilotos voltando a pé para os boxes depois de sucessivas batidas ou quebras no meio do circuito. Por isso, e pelo excelente nível técnico, o GP da Áustria, disputada em Osterreichring, foi a melhor corrida de 1976. A vitória ficou com o irlandês John Watson, com um Penske PC4, mas também poderia ter sido, merecidamente de Ronnie Peterson (6º colocado), Jacques Laffite (2º colocado) ou mesmo Jody Scheckter, que quebrou na 15ª volta. Esses pilotos foram personagens dos melhores momentos da prova, que fizeram com que o público austríaco nem tivesse tempo de lamentar a ausência da Ferrari. Dos doze pilotos que tiveram de voltar a pé para os boxes um se destacou de forma negativa: Vittorio Brambilla. **Pilotando fora do limite, Brambilla, depois de rodar na segunda volta e perder o bico do carro, acabou por jogar Emerson Fittipaldi para fora da pista na 45ª volta. Emerson, em 10º lugar, não disputava nenhuma posição, mas mesmo abrindo passagem para Brambilla foi atingido pelo carro do italiano,** tendo de abandonar a prova. "Quando eu cheguei ao fim da reta oposta vi pelo espelho que o Vittorio estava se aproximando. Fazendo a curva leve para a esquerda, levantei a mão fazendo sinal para o Vittorio me ultrapassar. Foi quando recebi uma violenta batida na traseira do meu carro, não tendo tempo de reagir. O carro virou para a esquerda percorrendo de lado a reta de 50 metros. Quando ele bateu no guard-rail, saiu muita fumaça. Pulei logo para fora e notei que o Vittorio estava meio atordoado, não conseguindo sair do seu carro. Fui em sua direção e o ajudei a sair, atravessando a pista em seguida. O Vittorio falava apenas que não sabia o que tinha acontecido. O comissário da FIA, por coincidência um italiano, viu o acidente e veio me pedir desculpas pelo Vittorio. Peter McIntosh, secretário da Associação dos Construtores de Fórmula 1 também estava perto do local do acidente. Ele notou que o Vittorio estava descontrolado nessa curva, e acha que ele calculou errado a velocidade dos nossos carros e não teve tempo de desviar", relatou Fittipaldi. Jody Scheckter comentou: "Taí, sirva isso de mais uma lição para Brambilla. É uma vergonha que um rapaz tão bacana como Vittorio seja capaz de cometer erros tão incríveis e estúpidos de vez em quando. Ele é uma pessoa agradável, de ar inocente, lembrando um camponês italiano, e nós todos nos damos bem com ele. Quando ele corre, corre muito, mas se alguém tiver propensão para acidente..." James Hunt, o grande favorito, fez uma corrida inteligente: sem condições de disputar o primeiro lugar, preferiu manter o quarto durante quase toda a prova, garantindo mais 3 pontos. Hunt e Watson ocupavam a primeira fila na largada. Logo atrás, Ronnie Peterson e Gunnar Nilsson. Eles largaram quase juntos, mas foi Watson quem primeiro ganhou a ponta. Hunt foi ultrapassado também por Peterson, que estava à frente de Nilsson, Scheckter e Jochen Mass. Mais atrás, vinha Jacques Laffite, desvantagem a cada volta. Watson e Peterson correram colados as duas primeiras voltas. Alguns trechos da pista ainda estavam molhados pela chuva que caiu de manhã, e nesses pontos Peterson demonstrava toda a sua categoria, tentando várias maneiras de ultrapassar Watson, até mesmo pelo lado externo da curva. Na terceira volta, Peterson conseguiu o primeiro lugar, abrindo

boa vantagem. Na volta seguinte, Scheckter começou a se destacar. Primeiro ultrapassou Nilsson, depois Hunt, e, na sétima volta, John Watson. Chegou a ficar na liderança durante uma volta, a 11ª, mas logo foi ultrapassado - de forma sensacional - por Peterson e Watson, na reta dos boxes. Primeiro foi Peterson quem saiu do seu vácuo, e, quando Scheckter tentou aproveitar o vácuo do carro do sueco, percebeu que Watson já estava ao seu lado. Foi obrigado a tirar o pé, perdendo alguns metros em relação aos dois ponteiros, enquanto Watson assumia a liderança definitivamente, na 12ª volta. Quando Watson ganhou a ponta, conseguiu abrir boa vantagem de Peterson, principalmente porque a pista já estava bem seca. Se esse fato melhorou o rendimento do Penske, acabou piorando o do March, pois Peterson foi ultrapassado por Gunnar Nilsson na 18ª volta. Jacques Laffite, que correu as primeiras voltas em 7º lugar, também teve ótimo desempenho. Depois da batida de Scheckter, na 13ª volta, Laffite passou a atacar Peterson, conseguindo ultrapassá-lo na 29ª volta. Brigou durante dez voltas com Nilsson, até passar por ele na 44ª volta, um pouco antes do acidente entre Vittorio Brambilla e Emerson. Peterson foi ultrapassado também por Mario Andretti, mas conseguiu manter o 6º lugar, pois tinha boa vantagem sobre Jochen Mass. John Watson cruzou a linha de chegada mais de 11 segundos à frente de Laffite, enquanto Nilsson correu o risco de perder o 3º lugar, pois seu motor quebrou ao receber a bandeirada final. A equipe Penske, do norte-americano Roger Penske, teve uma curta carreira na Fórmula 1 dos anos 70: apenas 30 corridas. Suficiente, porém, para obter uma vitória, a do GP da Áustria de 1976, através do irlandês John Watson. Roger preferiu voltar aos Estados Unidos, onde, em 25 de novembro de 1978, participou da fundação da CART, o órgão regulador da Fórmula Indy, criado por donos de equipes para quebrar o domínio da USAC. Desde então, colecionou recordes. Tem o time que mais venceu, mais poles e mais títulos conquistou na série norte-americana. Em 1994, acabou voltando à Fórmula 1, para costurar o acordo entre McLaren e Mercedes, sua então fornecedora na Indy. À época, especulou-se que Penske havia adquirido participação no time de Ron Dennis, em nome da montadora alemã. Ele confirmou apenas que era sócio da Mercedes na Ilmor, a preparadora de motores da McLaren e Penske na ocasião. O vencedor da Áustria, John Marshall Watson, um irlandês de Belfast, estreou na Fórmula 1, em 1973, no circuito de Silverstone, após duas temporadas discretas na Fórmula 2, não chamou a atenção por suas qualidades de piloto, mas, sim, pela espessa barba ruiva que usava. Ele venceu a prova austríaca, com o mesmo modelo em que tinha morrido Mark Donohue, um ano antes no mesmo autódromo. Vencedor, cortou a barba e prometeu que só voltaria a usá-la quando vencesse outro grand prix.

[Ferrari não correu em protesto contra a decisão de reversão da desclassificação de Hunt na Espanha. Erro da equipe italiana, pois Regazzoni poderia tirar pontos do Hunt.](#)

Campeonato Lauda 61, Hunt 38.

276)GP DA HOLANDA (14 pilotos no mesmo segundo)

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m21s31 TREINO COM CHUVA.

2)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m21s39

3)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m21s55

4)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m21s62 Quebrou o motor quando perseguia Hunt pela liderança da corrida.

5)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m21s85 Só uma Ferrari correu na Holanda.

6)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m21s88

7)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m21s88

8)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m21s91

- 9) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m22s03
- 10) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m22s06
- 11) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-1m22s13
- 12) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Alfa Romeo-1m22s16
- 13) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m22s16
- 14) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m22s27
- 15) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m22s48
- 16) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m22s51
- 17) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m22s55**
- 18) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m22s59
- 19) Larry Perkins(AUS)Boro/Ford-1m23s10
- 20) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m23s18
- 21) Boy Hayje(HOL)Penske/Ford-1m23s26
- 22) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-1m23s55
- 23) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m24s09
- 24) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m24s37
- 25) Rolf Stommelen(ALE)Hesketh/Ford-1m24s71
- 26) Conny Andersson(SUE)Surtees/Ford-1m24s74

Corrida: 29/08/1976 - 75 voltas

Classificação Final:

1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h44m52s09 (9 pontos) Hunt fez duelo com o Watson por várias voltas, mas Watson quebrou.

- 2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 0s92 (6 pontos)
- 3) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 2s09 (4 pontos)
- 4) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 6s94 (3 pontos)
- 5) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 22s46 (2 pontos)
- 6) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 45s03 (1 ponto)
- 7) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 56s28
- 8) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta
- 9) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta
- 10) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1 volta
- 11) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-a 1 volta
- 12) Rolf Stommelen(ALE)Hesketh/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m22s59

OBS: Mais duas voltas apenas, e o resultado do GP da Holanda poderia ter sido outro. James Hunt o vencedor, tinha problemas de câmbio e de freios ao final da corrida, permitindo que Clay Regazzoni e Mario Andretti descontassem quatro segundos nas voltas finais e chegasse colados à traseira de seu McLaren. Depois do GP da Áustria, esta foi a corrida mais disputada da temporada. Temendo a vitória de Hunt, a Ferrari reconsiderou sua decisão de abandonar o Campeonato e resolveu inscrever Clay Regazzoni para a prova, na tentativa de manter ao menos a liderança do Campeonato de Construtores. Como mais obstáculos à vitória de Hunt, Ronnie Peterson e John Watson apareciam entre os favoritos - e mostraram que poderiam ter vencido se não fossem os problemas mecânicos. **Pela primeira vez em 1976, Emerson participou satisfeito de um GP. Mesmo tendo que abandonar por problemas na parte elétrica, ele gostou do rendimento do Copersucar, melhor acertado por Maurice Phillip.** Surpreendentemente, Ronnie Peterson ocupava a pole-position, tendo ao lado James Hunt. Na fila de trás estavam John Watson e Tom Pryce. Autorizada a largada, Peterson assumiu imediatamente a ponta, seguido por Hunt até a primeira curva, à direita, quando Watson ultrapassou o inglês por fora. Peterson liderou as onde primeiras voltas, com Watson colado em sua traseira durante as quatro iniciais. Por duas vezes Watson tentou ultrapassar Peterson no fim da reta, mas em ambas saiu pelo lado de fora, ficando completamente atravessado na curva e

permitindo a recuperação de Peterson. Na quinta volta, Hunt passou para segundo lugar, aproveitando-se de uma das travessadas de Watson, e passou a correr no vácuo de Peterson. O sueco fazia uma excelente corrida, mas acabou sendo superado por Hunt na 11ª volta, e na seguinte caiu para o terceiro lugar ao ser ultrapassado também por Watson. Nessa mesma volta, Carlos Reutemann abandonou pela última vez com seu Brabham: em Monza, a próxima prova do Campeonato, ele já correria de Ferrari. Com onze voltas as colocações eram: Hunt, Watson, Peterson, Regazzoni, Mario Andretti, Tom Pryce, Jody Scheckter, José Carlos Pace, Vittorio Brambilla, Patrick Depailler, Jacky Ickx, Jochen Mass, Larry Perkins, Jacques Laffite e Emerson Fittipaldi. Na 16ª volta, Emerson ultrapassou Laffite, enquanto Jody Scheckter, depois de muito esforço, passou Tom Pryce na 19ª volta. Hunt não teve um segundo de descanso até a 47ª volta, quando Watson abandonou por quebra da quarta e da quinta marchas. Em todas as voltas, Watson tentava ultrapassar Hunt, mas o inglês não deu chance e continuou em primeiro.

Emerson acabou abandonando na 40ª volta por problemas na parte elétrica do Copersucar quando estava em 12º lugar, enquanto Moco saiu na 53ª volta com problemas na bomba de óleo. A vitória de Hunt parecia tranquila nas últimas dez voltas, quando Regazzoni e Andretti, que disputavam posições desde o início da corrida, começaram a se aproximar. Estavam a seis segundos de diferença, mas faltando cinco voltas a diferença diminuiu para três segundos. Percebia-se claramente que Hunt tinha problemas com seu McLaren, pois na última volta Regazzoni praticamente entrou no seu vácuo. Quando isso aconteceu os três encontraram pela frente Alan Jones, com Surtees, que estava atrasado. Hunt passou sem problemas, mas Regazzoni e Andretti não tiveram a mesma facilidade, perdendo décimos de segundo preciosos e suficientes para permitir nova vitória de Hunt.

Campeonato Lauda 61, Hunt 47.

277)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

1)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m41s35 1a pole da Ligier e do Laffite. Motor Matra tinha 500 HP.

2)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m41s38

3)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m41s53

4)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m42s06

5)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m42s09 Retorno do Lauda, depois de duas corridas de fora e 42 dias depois do acidente.

6)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m42s18 Teve acidente na volta 23 e abandonou.

7)Carlos Reutemann(ARG) Ferrari-1m42s38 Foi contratado pela Ferrari para o final da temporada. Ele foi bem e seu contrato foi renovado para 77 no lugar do Clay Regazzoni.

8)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m42s64

9)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m42s96 Tomou do Reutemann.

10)Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-1m43s29

11)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/A. Romeo-1m43s29

12)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m43s30

13)Larry Perkins(AUS)Boro/Ford-1m43s32

14)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m43s34 Teve acidente na volta 23 e abandonou.

15)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m43s63

16)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m43s94

17)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m44s05

18)Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m44s41

19)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m44s56

20)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m44s57

21)A. Pessenti-Rossi(ITA)Tyrrell/Ford-1m44s62

- 22)Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-1m45s12
23)Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-1m45s79
24)Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m46s48
25)James Hunt(ING)McLaren/Ford-2m08s76 Punido por GASOLINA FORA DO Regulamento 101,6 octanas (Motores 77 pg 87). E ele saiu da pista e abandonou na volta 11. Limite na Itália 101 octanas.
26)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-2m11s06 Punido por GASOLINA FORA DO Regulamento 101,6 octanas (Motores 77 pg 87). E ele saiu da pista e abandonou na volta 11. Limite na Itália 101 octanas.
27)John Watson(IRL)Penske/Ford-2m13s95 Punido por GASOLINA FORA DO Regulamento 105,7 octanas.

OBS: Otto Stuppacher foi impedido de correr, por ser muito lento. Ele fez 1m55s22 e fez o último tempo. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1976_Italian_Grand_Prix

Corrida: 12/09/1976 - 52 voltas
Classificação Final:

- 1) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1h30m35s6 (9 pontos) Corrida foi interrompida por causa da chuva.**
2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 2s3 (6 pontos)
3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 3s0 (4 pontos)
4) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 19s4 (3 pontos)
5) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 19s5 (2 pontos)
6) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 35s7 (1 ponto) Chegou a ultrapassar o Peterson na chuva, mas teve problemas com o motor, e foi caindo de posições.
7) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 43s9
8) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 52s9
9) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 57s5
10) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-a 1m12s4
11) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 1m42s2
12) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta
13) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta
14) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 2 voltas
15) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 2 voltas Foi prejudicado pelo erro da direção de prova, que sinalizou a bandeira preta com cruz branca.
16) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 3 voltas
17) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-a 3 voltas
18) Alessandro Pessenti-Rossi(ITA)Tyrrell/Ford-a 3 voltas
19) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m41s3

OBS: Os italianos conseguiram se vingar das decisões da FIA em relação aos GP da Espanha e França, onde James Hunt e John Watson foram beneficiados mesmo tendo sido encontradas irregularidades em seus carros. Depois do segundo treino de classificação para o GP da Itália, os comissários da corrida recolheram amostras de combustível de todos os carros, encontrando gasolina de maior octanagem que a permitida nos McLaren de Hunt e Mass e no Penske de Watson. Enquanto o máximo permitido pela FIA é de 101 octanas nas gasolinas comerciais utilizadas pelos Fórmula 1, os McLaren utilizavam gasolina com 101-6 octanas e o Penske tinha combustível de 105,7 octanas. Assim, James Hunt, Jochen Mass e John Watson tiveram seus tempos de classificação anulados, e foram obrigados a largar na última fila - o que tirou suas chances de lutar pelos primeiros lugares e favoreceu Niki Lauda, que retornou menos de dois meses após sofrer o acidente em Nürburgring. Para reforçar suas chances, a Ferrari tinha também o argentino Carlos

Reutemann, contratado para as provas finais do campeonato e que poderá ocupar o lugar de Regazzoni na próxima temporada. Lauda voltou em grande forma. Conseguiu o quinto tempo de classificação - o melhor entre os carros Ferrari, e acabou em quarto lugar, fazendo mais três pontos e aumentando para cinco sua vantagem sobre Hunt, que abandonou a corrida na 11ª volta depois de uma batida na primeira gincana após a reta dos boxes. Apesar de ocupar a pole-position, Jacques Laffite não conseguiu manter a liderança na largada e foi ultrapassado por Jody Scheckter na gincana. **Moco, que ocupava o terceiro lugar no grid, teve problemas com seu carro ainda na primeira volta, perdendo várias posições até abandonar na quinta volta com um pistão quebrado.** Lauda largou bem e manteve o quinto lugar nas primeiras voltas, enquanto Clay Regazzoni saiu muito mal, caindo de nono para o 12º lugar na primeira volta. Emerson manteve o 21º lugar nas primeiras voltas, e Laffite perdeu a segunda posição na quarta volta, ultrapassado por Ronnie Peterson, que uma volta antes superara Depailler. Jody Scheckter e Peterson disputaram a liderança até a décima volta, quando Ronnie saiu do vácuo de Scheckter na reta e foi para primeiro, colocação que manteve até a bandeirada final - sua segunda vitória consecutiva em Monza, e a primeira da March nesta temporada. Nessa altura da corrida, quem mais se destacava era Clay Regazzoni. Sentindo sua posição de segundo piloto da equipe ameaçada pelo argentino Reutemann, Regazzoni fez uma corrida perfeita. Do 12º lugar nas primeiras voltas, passou para quarto na décima, um pouco distanciado de Peterson, Depailler e Scheckter, que ocupavam as três primeiras colocações. Na 20ª volta, Regazzoni conseguiu encostar em Scheckter, ultrapassando-o na 22ª. **E duas voltas depois começou a chover em Monza. Em consequência da pista escorregadia, Mario Andretti e Hans Stuck (que tocou no norte americano), que disputavam o nono lugar, rodaram na gincana após a reta dos boxes, abandonando a corrida. Peterson, então, aumentou um pouco a diferença para Depailler - enquanto outra confusão acontecia nos bastidores. O diretor da prova sinalizou vários pilotos, acenando a bandeira preta com uma cruz branca - que, segundo os novos regulamentos, manda os pilotos pararem nos boxes na próxima volta, para um posterior reinício da corrida. Alguns pilotos pararam nos boxes, inclusive Emerson, mas a maioria não obedeceu e pouco depois a bandeira foi retirada e a prova continuou como se nada tivesse acontecido. Emerson ficou indignado: "Simplesmente não havia nenhum carro parado lá (boxes), e quando parei no nosso boxe o Wilsinho perguntou se eu queria trocar os pneus. Falei que não, pois a pista ainda permitia os pneus slicks, e saí novamente, fazendo sinais com o braço para o diretor da prova. Perdi 15 segundos nessa parada e uma posição para o Brett Lunger, e fiquei louco da vida. No fim da corrida fui falar com o diretor da prova e ele disse que como nenhum carro havia obedecido a bandeira, ele resolveu deixar a corrida continuar. Eu lhe mostrei o artigo 13 do regulamento da prova, que explicava muito bem as consequências dessa bandeira e ele me deu razão, pedindo desculpas pelo acontecido e prometendo que esse erro não se repetiria". Depailler conseguiu assumir o primeiro lugar por alguns metros, quando ultrapassou Peterson na entrada da gincana após a reta dos boxes. Entretanto, Peterson manteve a tomada ideal de curva e conseguiu sair novamente em primeiro.** Mais atrás Lauda conseguiu encostar em Scheckter, ultrapassando-o na 41ª volta. No final da corrida, Peterson manteve o primeiro lugar com facilidade, enquanto Depailler começou a ter problemas com o motor do seu Tyrrell e caiu para sexto. Regazzoni foi segundo, Laffite terceiro e Lauda quarto, com Scheckter colado em seu carro dando a impressão de que não quis ultrapassá-lo na reta de chegada em respeito ao campeão mundial.

Campeonato Lauda 64, Hunt 47.

278)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m12s389

- 2) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m12s783
- 3) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m12s799
- 4) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1n12s837
- 5) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m13s028
- 6) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m13s060**
- 7) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m13s191
- 8) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m13s322 Se retirou da corrida na volta 36.
- 9) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m13s425
- 10) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m13s438**
- 11) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1n13s439
- 12) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m13s500
- 13) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m13s665
- 14) John Watson(IRL)Penske/Ford-1m13s973
- 15) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1n14s397
- 16) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-1m14s461
- 17) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m14s471 Estreou novo ajuste de molas, mas os pneus ficaram com bolhas e ainda rompeu o aerofólio traseiro.**
- 18) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m15s113
- 19) Larry Perkins(AUS)Brabham/Alfa Romeo-1m15s598
- 20) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1n15s652
- 21) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-1n15s846
- 22) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m16s201
- 23) Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-1m17s217
- 24) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m17s288
- 25) Otto Stuppacher(AUT)Tyrrell/Ford-1m25s084 Foi impedido de correr por ser muito lento!!!**

Corrida: 03/10/1976 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h40m09s626 (9 pontos)**
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 6s331 (6 pontos)
- 3) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 10s366 (4 pontos)
- 4) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 19s745 (3 pontos)
- 5) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 41s811 (2 pontos)
- 6) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 46s256 (1 ponto) Fechou o Pace e não deixou ele passar, e o fez bater no muro, o que deixou o brasileiro furioso.**
- 7) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 46s472**
- 8) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m12s957**
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 1 volta
- 10) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 1 volta
- 11) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 12) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta
- 13) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-a 1 volta
- 14) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-a 1 volta
- 15) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 16) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 17) Larry Perkins(AUS)Brabham/Alfa Romeo-a 2 voltas
- 18) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 3 voltas
- 19) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 20) Guy Edwards(ING)Hesketh/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m13s817

OBS: Beneficiado pela decisão da FIA, que uma semana antes tirara de James Hunt os nove pontos conquistados no GP da Inglaterra, Niki Lauda chegou ao Canadá com uma vantagem de

17 pontos sobre o piloto da McLaren - e a quase certeza de que se tornaria ali, por antecipação, o bicampeão mundial de Fórmula 1. Logo na primeira sessão de treinos, no entanto, as previsões começaram a mudar: enquanto Hunt ficava com o melhor tempo - 1m13s381 -, Lauda não conseguia passar de um decepcionante 1m14s3. E na segunda sessão, embora Hunt não melhorasse seu tempo - o melhor acabou ficando com Vittorio Brambilla, um surpreendente 1m13s333 -, Hunt se manteve bem à frente de Lauda, que marcou 1m14s117. No sábado, debaixo de um sol forte, os tempos baixaram muito. Hunt reconquistou a pole-position com 1m12s389, seguido por Peterson (1m12s783), Brambilla (1m12s837) e Andretti (1m13s028), com Lauda em sexto marcando 1m13s060. Pace, que na sexta-feira tinha feito o 11º tempo, reclamava da cronometragem oficial que lhe dava o nono lugar com 1m13s438: segundo os cronômetros da equipe Brabham, Pace tinha conseguido 1m12s9 ficando em quinto lugar. Emerson, que na sexta-feira ficara em 13º com 1m14s712, baixou seu tempo para 1m14s471, mas acabou ficando, em consequência da melhora dos outros, em 17º lugar. Os problemas com a má organização do GP do Canadá começaram no treino de sexta-feira, quando vários pilotos reclamaram da inscrição do austríaco Otto Stuppacher, um novato cuja inexperiência e lentidão poderiam causar acidentes. Otto já havia sido impedido de participar do GP da Itália, e no Canadá ficou com o último lugar no pelotão de largada. As críticas à desorganização e ao mau estado da pista aumentaram depois dos acidentes de Merzario, Harald Ertl, Chris Amon e Tom Pryce no treino de sexta-feira. No domingo, um acidente na prova preliminar, de Fórmula 3, danificou as cercas de proteção e atrasou a corrida em 45 minutos. Quando a largada foi dada, Ronnie Peterson pulou na frente seguido por Hunt, Depailler e Mario Andretti, com o segundo pelotão bem próximo. No entanto, o March de Ronnie não suportou o ritmo; na oitava volta cedeu a liderança a James Hunt e foi caindo de posições até terminar a prova em nono lugar. Curta e com poucos pontos de ultrapassagem, a pista de Mosport colaborou para que o GP do Canadá fosse um dos mais disputados da temporada, com os carros correndo bastante próximos do começo ao fim. Da quinta volta até a bandeirada final, as três primeiras posições - Hunt, Depailler e Andretti - não se alteraram, com o piloto do Tyrrell de seis rodas ameaçando Hunt o tempo todo. **Emerson abandonou na 41ª volta e Lauda, que chegou em oitavo, terminaram a prova fisicamente esgotados (durante a prova, sua equipe temia que ele não conseguisse chegar ao fim).** Em quarto ficou Jody Scheckter, em quinto Jochen Mass e em sexto Clay Regazzoni, que segurou Pace durante toda a prova e quase provocou um acidente. Na penúltima volta, Pace ia ultrapassar Regazzoni na reta dos boxes e foi fechado violentamente, sendo jogado de encontro à mureta de proteção e raspando ali a roda traseira de seu Brabham durante quase cem metros. Com isso, Pace terminou em sétimo e depois da corrida, nervoso, só conseguia dizer uma coisa: "Não entendo como ainda deixam o Regazzoni correr".

Campeonato Lauda 64, Hunt 56.

279)GP DOS ESTADOS UNIDOS II

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m43s622

2)Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m43s870

3)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m43s941

4)Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m44s250

5)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m44s257

6)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m44s265

7)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m44s516

8)John Watson(IRL)Penske/Ford-1m44s719

9)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m45s102

10)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m45s274 Sofreu colisão na volta 31 e abandonou.

- 11) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m45s311
- 12) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m45s324
- 13) Larry Perkins(AUS)Brabham/Alfa Romeo-1m45s363
- 14) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m45s534 Teve algum problema no treino.
- 15) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m45s646**
- 16) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m45s979
- 17) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m46s067
- 18) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m46s402
- 19) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-1m46s605 Sofreu um forte acidente na corrida na volta 14 e quebrou o tornozelo.**
- 20) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m46s776
- 21) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m49s148
- 22) Alex Dias Ribeiro(BRA)Hesketh/Ford-1m49s669 Estreia na F1 com um carro de 3 anos de idade (carro de 1974) e chegou 3 voltas na frente de Harald Ertl. (Anuário Motores 77 pg 94)**
- 23) Warwick Brown(AUS)Williams/Ford-1m51s124
- 24) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-1m51s373
- 25) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-2m00s939
- 26) Henri Pescarolo(FRA)Surtees/Ford-2m05s211

Corrida: 10/10/1976 - 59 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h42m40s741 (9 pontos)**
- 2) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-a 8s030 (6 pontos)
- 3) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m02s324 (4 pontos)**
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1m02s458 (3 pontos)
- 5) Hans Stuck(ALE)March/Ford-a 1m07s978 (2 pontos)
- 6) John Watson(IRL)Penske/Ford-a 1m08s190 (1 ponto)
- 7) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 1 volta
- 8) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta
- 9) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 2 voltas O Aerofólio se soltou e completou a corrida andando devagar.**
- 10) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 11) Brett Lunger(EUA)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 12) Alex Dias Ribeiro(BRA)Hesketh/Ford-a 2 voltas Na frente do dono da equipe.**
- 13) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 5 voltas
- 14) Warwick Brown(AUS)Williams/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m42s851

OBS: Ao vencer o GP dos EUA, em Watkins Glen, deixando Niki Lauda em terceiro lugar, James Hunt, talvez, conseguiu os nove pontos mais preciosos de sua vida. Seu favoritismo para essa prova tinha se confirmado no único treino de classificação, quando obteve a pole-position quase meio segundo à frente de Lauda. Entretanto, dada a largada, Jody Scheckter assumiu o primeiro lugar, tendo na sua cola James Hunt, Vittorio Brambilla, Ronnie Peterson, Niki Lauda, Patrick Depailler, John Watson, Mario Andretti, Jacques Laffite e José Carlos Pace. Com apenas três voltas, Scheckter e Hunt já tinham alguma vantagem sobre Brambilla. Na quarta, Lauda ultrapassou Peterson e, logo depois, Brambilla. Parecia que poderia brigar pelo primeiro lugar, mas na sétima volta Jody e Hunt já estavam com seis segundos de vantagem. Emerson não largara bem, caindo para a 18ª posição, enquanto Alex Dias Ribeiro, que ocupava o 22º lugar na largada, conseguia ultrapassar Harald Ertl, melhorando para o 21º. Moco se recuperou durante as primeiras voltas e, depois de ultrapassar John Watson, assumiu o sexto lugar, bem próximo de Vittorio Brambilla. Na 15ª volta, Jody levava quatro segundos de vantagem sobre Hunt quando aconteceu o acidente com Jacky Ickx. Ao passar pelo local do acidente, Jody Scheckter diminuiu a velocidade, atendendo ao sinal das bandeiras amarelas, mas James Hunt manteve o mesmo

ritmo. Com isso, encostou de novo no Tyrrell, mas só conseguiu ultrapassá-lo na 36ª volta. A liderança de Hunt durou apenas três voltas, pois errou na curva e permitiu que Scheckter de novo o ultrapassasse. Finalmente, na 45ª volta, Hunt reassumiu a liderança, mantendo-a até o final, Niki Lauda chegou a mais de 30 segundos atrás, mas manteve com facilidade o terceiro lugar. Jochen Mass, que jogara Moco fora da pista na 31ª volta ao forçar uma ultrapassagem, estava muito distanciado. Jacky Ickx sofreu um grande acidente em Watkins Glen. Observe o depoimento de Emerson Fittipaldi: "Duas coisas me impressionaram em Watkins Glen. Primeiro, o acidente com o Jacky Ickx, que me abalou a ponto de influir na minha atuação nas voltas seguintes. Acho que o Ickx nasceu de novo, seu carro ficou completamente destruído. Ele estava logo na minha frente, e sem menos esperar, seu Ensign desgarrou e foi de encontro ao guard-rail batendo a 90 graus e voltando para a pista pegando fogo. O Ickx conseguiu sair do carro sem auxílio de ninguém, só com fratura numa das pernas. Para mim nasceu de novo. O outro susto foi comigo mesmo. Faltando duas voltas para o final, me aproximei de uma curva de baixa velocidade e quando virei o volante, o carro começou a rodar na pista. Depois de umas três voltas é que parou no acostamento. Olhei pelos espelhos para saber qual dos pneus traseiros estava furado e senti um frio na barriga quando vi que estava sem o aerofólio traseiro".

Campeonato Lauda 68, Hunt 65.

280)GP DO JAPÃO

Local: Monte Fuji

Pole-Position:

- 1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m12s77
- 2) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m12s80 No dia do GP Patrick Head viu ele com uma aeromoça nos fundos dos boxes da Williams.
- 3) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m13s08 Liderava o campeonato por 3 pontos, mas se retirou da corrida na volta 2.
- 4) John Watson(IRL)Penske/Ford-1m13s29
- 5) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-1m13s31
- 6) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m13s43 Se retirou da corrida na volta 7.
- 7) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m13s64
- 8) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-1m13s72
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m13s85
- 10) Masahiro Hasemi(JAP)Kojima/Ford-1m13s88
- 11) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m13s88
- 12) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m14s05
- 13) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m14s15
- 14) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m14s23
- 15) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m14s32
- 16) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m14s35
- 17) Larry Perkins(AUS)Brabham/Alfa Romeo-1m14s38
- 18) Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m14s38
- 19) Arturo Merzario(ITA)Williams/Ford-1m14s41
- 20) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-1m14s60
- 21) Kazuyoshi Hoshino(JAP)Tyrrell/Ford-1m14s65 Com os pneus Bridgestone chegou a fazer o 4º tempo nos treinos.
- 22) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m15s26
- 23) Emerson Fittipaldi(BRA)Fittipaldi/Ford-1m15s30 Se retirou da corrida na volta 9.
- 24) Noritake Takahara(JAP)Surtees/Ford-1m15s77
- 25) Hans Binder(AUT)Williams/Ford-1m17s36

Corrida: 24/10/1976 - 73 voltas

Classificação Final:

- 1) **Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1h43m58s86 (9 pontos) Corrida com chuva.**
- 2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (6 pontos)
- 3) **James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 1 volta (4 pontos) Abriu distância no começo da corrida e teve um furo no pneu, o fez trocar os pneus a 5 voltas do final, a troca foi feita em 27s. Ele passou Jones e Regazzoni e cruzou em 3º lugar, não sabendo que tinha sido o campeão.**
- 4) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1 volta
- 8) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 9) **Noritake Takahara(JAP)Surtees/Ford-a 3 voltas**
- 10) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 4 voltas
- 11) **Masahiro Hasemi(JAP)Kojima/Ford-a 7 voltas**

Melhor Volta: Jacques Laffite (FRA) Ligier/Matra-1m19s970

OBS: Era o primeiro GP do Japão. O autódromo de Fuji tinha um traçado especialmente estúpido. O toque final foi uma pesada chuva que tornou a corrida uma aventura sem sentido. A quantidade de poças d'água na pista era incrivelmente grande e várias delas se formaram em zonas de frenagem. Não era preciso dar a largada para saber que as condições de visibilidade durante a prova seriam terríveis. A prova estava marcada para as 13h30min, mas foi retardada em uma hora e meia por causa da chuva. Mais de 150 mil pessoas estavam no autódromo. A importância da televisão para a Fórmula 1 nessa altura já era suficientemente grande, porém, para forçar uma largada. Quando finalmente a prova foi iniciada as condições de pista eram péssimas. Os pilotos haviam feito várias reuniões para seu adiamento ou cancelamento, e desde as primeiras conversas cinco deles queriam correr de qualquer maneira: Ronnie Peterson, Brambilla, John Watson, Tom Pryce e Alan Jones. Niki Lauda, terceiro no grid, atrás de Hunt, decidiu não correr. - A Ferrari me paga para guiar, não para me jogar pela janela. Depois de um acidente tão grave (Nürburgring-76), tive de buscar forças para enfrentar as últimas corridas. Passei perto da morte e não foi fácil. Gastei minhas últimas reservas numa corrida que exigia um homem forte, capaz de dizer a si mesmo: OK, está chovendo, mas eu não ligo e vou dar o máximo. Então às condições pioraram ainda mais e achei que estava fraco para correr mais este risco. Por isso, abandonei a prova. Foi falta de sorte. Após 20 minutos de corrida, a chuva parou. Perdi o campeonato, mas a decisão foi correta - disse o austríaco. Deu apenas duas voltas vagarosas pela pista e abandonou. Moco e Emerson fizeram o mesmo logo depois. Na visão pragmática de Mario Andretti, a decisão de Lauda de abandonar o GP do Japão na segunda volta, alegando falta de segurança não fazia sentido. "Numa luta pelo campeonato, corro até o pico daquela montanha", dizia Andretti, apontando para o famoso Monte Fuji. James Hunt disparou na frente, abrindo vantagem sobre os demais em meio ao dilúvio. Bastava-lhe agora um quarto lugar. Empatando com Lauda, beneficiava-se por ter uma vitória a mais. A pista ficou seca no terço final da corrida e os pneus de Hunt começaram a se deteriorar rapidamente. Ele caiu para terceiro. Recuperou uma posição, mas percebeu que os seus pneus não agüentariam. Parou para trocá-los a cinco voltas do final. As equipes não estavam habituadas a trocas rápidas e o que se viu nos boxes foi uma correria que beirou a comédia. O tempo gasto na troca dos quatro pneus foram de 27 segundos. Hunt voltou em quinto. À sua frente, Andretti, Depailler, Regazzoni e Alan Jones. Com duas voltas para o final, ultrapassou Jones e Regazzoni. **Hunt, porém, não tinha certeza de que havia conseguido os pontos necessários para o título e desceu do carro xingando o chefe da equipe por não o ter feito parar antes. Mario Andretti venceu a prova japonesa, iniciando uma série de vitórias da Lotus, o que viria acontecer muito freqüentemente nas duas temporadas seguintes (1977 e 78).**

Hunt assumiu a ponta na chuva. Lauda ficou para trás na largada e abandonou na volta 2 dizendo: "As condições são de suicídio. Não enxergo nada. Existem coisas mais

importantes na vida do que um campeonato. Ano que vem eu estou de volta.” Hunt teve um problema nos pneus e teve que trocá-los. Ele passou Jones e Regazzoni a duas voltas do final da corrida. Hunt achou que não tinha conseguido chegar em 3º e achou que tinha perdido o título.

Segundo Danielle Audetto, membro da Ferrari em 1976, havia um acordo de Lauda, Hunt, Fittipaldi e Bernie Ecclestone que a corrida duraria 2 voltas por causa da chuva intensa que estava caindo em Fuji. Depois desse acordo Teddy Mayer disse a James Hunt que se ele parasse na 2ª volta da corrida, ele estaria destruído para a F1, então Lauda parou na 2ª volta e James Hunt descumpriu o acordo e continuou na corrida. Como as condições de chuva melhoraram, a prova não foi interrompida e o inglês acabou sendo o campeão.

Fonte: Canal Enerto: <https://www.youtube.com/watch?v=I11BViyADGU>

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

CORRIDAS DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

- 1) Jody Scheckter (AFS) Tyrrell/Ford-1m20s42
- 2) Niki Lauda (AUT) Ferrari-1m22s77
- 3) Gunnar Nilsson (SUE) Lotus/Ford-1m23s56
- 4) Jacky Ickx (BEL) Williams/Ford-1m23s72
- 5) James Hunt (ING) McLaren/Ford-1m23s80
- 6) Alan Jones (AUS) Surtees/Ford-1m23s81
- 7) Bob Evans (ING) Lotus/Ford-1m24s05
- 8) John Watson (IRL) Penske/Ford-1m24s26
- 9) Tom Pryce (ING) Shadow/Ford-1m24s32
- 10) José C. Pace (BRA) Brabham/Alfa Romeo-1m24s50
- 11) Chris Amon (NZE) Ensign/Ford-1m25s08
- 12) Loris Kessel (SUI) Brabham/Ford-1m25s98
- 13) Patrick Neve (BEL) Brabham/Ford-1m26s39
- 14) Harald Ertl (AUT) Hesketh/Ford-1m26s76
- 15) Giancarlo Martini (ITA) Ferrari-1m27s75
- 16) Vittorio Brambilla (ITA) March/Ford-1m30s23

Corrida: 14/03/1976 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt (ING) McLaren/Ford-58m01s23
- 2) Alan Jones (AUS) Surtees/Ford-40 voltas
- 3) Jacky Ickx (BEL) Williams/Ford-40 voltas
- 4) Vittorio Brambilla (ITA) March/Ford-40 voltas
- 5) Chris Amon (NZE) Ensign/Ford-a 1 volta
- 6) Tom Pryce (ING) Shadow/Ford-a 1 volta
- 7) Patrick Neve (BEL) Brabham/Ford-a 1 volta
- 8) Gunnar Nilsson (SUE) Lotus/Ford-a 1 volta
- 9) Bob Evans (ING) Lotus/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: James Hunt (ING) McLaren/Ford-1:23.78

OBS: Quando todos esperavam um duelo entre Niki Lauda e James Hunt, o que se viu em

Brands Hatch foi a surpreendente atuação de Alan Jones que, com o novo Surtees TS19, manteve a liderança com facilidade durante as primeiras vinte voltas, perdendo depois para Hunt. Este foi o fato mais importante da Corrida dos Campeões, realizada no dia 14 de março na Inglaterra, que em 1976 ganhou destaque porque serviu de teste para os carros de F1 modificados segundo os novos regulamentos da FIA. Havia muito interesse pela estreia da nova Ferrari 312 T2. Mas o frio intenso não permitiu um teste em condições regulares, afetando principalmente os pneus, que não conseguiram um nível ideal de aquecimento. Assim as posições de largada não foram as previstas. Jody Scheckter ficou com a pole position, seguido por Lauda e - duas surpresas - pelo Lotus de Gunnar Nilsson e o Williams de Jacky Ickx. Nilsson conseguiu em Brands Hatch o terceiro tempo nos treinos e na corrida ficou na liderança durante a primeira volta, atrasando depois por defeitos na ignição. Evans também esteve nas primeiras posições. Mas a grande revelação foi mesmo o novo Surtees, um carro de boa aerodinâmica, bem feito, que permitiu a Jones mostrar suas qualidades. Jones, mesmo com pouco tempo para andar, obteve o sexto tempo nos treinos, e durante a corrida conseguiu resistir durante vinte voltas a James Hunt, terminando em segundo lugar. O suíço Loris Kessel e o belga Patrick Neve estrearam na F1 com os Brabham BT44 da nova escuderia RAM. Tiveram atuações corretas, mas os motores de seus carros não funcionaram direito, o que impediu que disputassem as primeiras colocações. No fim, Kessel quebrou o motor. Giancarlo Martini, outro piloto que devia estrear, saiu fora da pista nos treinos, danificou o carro e não pôde largar. Vittorio Brambilla, com o March ligeiramente modificado, teve de enfrentar alguns problemas durante a corrida - defeitos no câmbio e uma leve colisão com Bob Evans - mas conseguiu chegar ao fim em quarto lugar. O Williams, ex-Hesketh 308C, teve muitas modificações experimentais na suspensão, e com ele Ickx pôde fazer uma boa corrida. O Brabham de José Carlos Pace apareceu com o sistema de injeção Spica, muito pesado, mas que economiza combustível em relação ao modelo Lucas. Na corrida, depois de algumas voltas, o motor ficou sem corrente por causa de um curto-circuito. Mas o carro parece estar melhorando. John Watson, com o Penske, e Tom Pryce, com o Shadow, não puderam andar muito bem, apesar de Watson ter conseguido uma boa disputa com Lauda. Chris Amon guiou em Brands Hatch o Ensign de modelo antigo. Com o novo carro que será usado na Espanha ele espera conseguir melhores posições. A prova de Brands Hatch foi bem regular. Nilsson e Brambilla queimaram a largada e por isso foram penalizados em um minuto. Na metade da primeira volta, Nilsson estava na frente, seguido por Lauda, Alan Jones, Bob Evans, Jody Scheckter, Jacky Ickx, John Watson e James Hunt. No fim da primeira volta as posições estavam mais definidas, com Alan Jones liderando, seguido por Scheckter, Hunt, Lauda e Watson. Durante a segunda volta Scheckter começou a pressionar Jones, conseguindo ultrapassá-lo. Mas logo em seguida entrou forte demais numa curva e saiu da pista, destruindo o carro. O comentário no boxe da Tyrrell, dizem, foi que "fazia muito frio para um cérebro sul-africano". Assim, sobravam no comando Jones, Hunt, Lauda e Watson, seguidos mais de longe por Brambilla, Evans, Ickx e Amon, enquanto Nilsson era obrigado a diminuir porque seu motor estava funcionando com apenas sete cilindros. Mais tarde Evans teve que enfrentar o mesmo problema. Lauda teve de parar, com os freios quebrados, e Brambilla precisou diminuir o ritmo. Hunt, que havia quebrado dois motores nos treinos, mas acertara o carro, estava guiando muito bem e com garra, mantendo-se no vácuo de Jones. [Na metade da corrida, James Hunt conseguiu ultrapassar Jones, quando o carro deste se tornava cada vez mais sobesterçante \(saía de frente\) devido aos pneus dianteiros que continuavam frios, enquanto os traseiros já estavam aquecidos.](#) Essas posições foram mantidas até o fim da corrida. O terceiro lugar ficou com Ickx, depois de ultrapassar Brambilla.

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-OFICIAL)

Pole-Position:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m17s91
- 2) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford

- 3) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford
- 4) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford
- 8) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo

Corrida: 11/04/1976 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-53m04s30
- 2) Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford-40 voltas
- 3) Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford-40 voltas
- 4) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-40 voltas
- 5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-40 voltas
- 6) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-40 voltas
- 7) Mario Andretti(EUA)Williams/Ford-40 voltas
- 8) Alan Jones(AUS)Surtees/Ford-40 voltas
- 9) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta
- 10) Giancarlo Martini(ITA)Ferrari-a 1 volta
- 11) Patrick Neve(BEL)Brabham/Ford-a 1 volta
- 12) Loris Kessel(SUI)Brabham/Ford-a 1 volta

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-1:18.81

OBS: A vitória do inglês James Hunt, com McLaren/Ford M23 no Graham Hill International Trophy, disputado no dia 11 de abril em Silverstone, não pode ser considerada extraordinária. Afinal, Niki Lauda não pôde correr por causa de uma greve na Itália. **O mais importante, pelo menos para os britânicos, foi a volta do excêntrico lorde Hesketh, que inscreveu um antigo carro, o modelo 308B, pilotado por Guy Edwards. [O carro tinha o patrocínio da revista "Penthouse", não menos excêntrica que o jovem lorde. Entretanto não se deve levar em consideração essa aparição-surpresa do ex-team Hesketh pois a corrida foi realizada na Inglaterra em homenagem a um dos maiores pilotos ingleses, Graham Hill.](#)** James Hunt provou ser o mais rápido já nos treinos de classificação quando obteve o primeiro lugar para a largada com o tempo de 1m17s91, quase um segundo à frente do italiano Vittorio Brambilla (March/Ford). Na segunda fila, alinharam Tom Pryce (Shadow) e, a primeira surpresa, Gunnar Nilsson (Lotus 77), com quase dois segundos de vantagem em relação a James Hunt. O brasileiro José Carlos Pace largou em oitavo lugar, na quarta fila. A única Ferrari inscrita foi um modelo antigo da 312 T, pilotado pelo italiano Giancarlo Martini que, segundo os italianos, estaria sendo preparado para entrar na equipe em 1977 com um dos novos carros do comendador Enzo Ferrari. Para felicidade da televisão inglesa, um acidente nos treinos retirou o Surtees TS 19 pilotado por Brett Lunger da corrida. É que o carro de Surtees é patrocinado por um preservativo masculino, e a televisão se negava a focalizá-lo. James Hunt largou muito bem, seguido de perto por Vittorio Brambilla. Mas as poucas pessoas presentes ao autódromo de Silverstone mantiveram-se em suspense apenas nas quinze primeiras voltas, pois Brambilla forçava muito Hunt obrigando-o a pilotar no limite do carro. Daí em diante, no entanto, Brambilla começou a ter problemas com seu March e foi ficando para trás, deixando Hunt à vontade para vencer com muita facilidade. Aliás, poucas vezes se viu uma corrida fria e sem emoções, a partir dos problemas de Brambilla, como essa. Tão fria como a temperatura daquele dia em Silverstone. Jody Scheckter, que deu uma boa largada, manteve-se em terceiro lugar sem ser incomodado e sem ameaçar ninguém. Atrás vinham Tom Pryce e Jean-Pierre Jarrier, com os Shadow, que tiveram um pequeno trabalho no início para conter o ímpeto do sueco Gunnar Nilsson. Mas Nilsson também acabou se acomodando na sexta colocação. Duas desistências logo no início da prova também serviram para acabar muito cedo com a movimentação dos boxes. O primeiro carro a parar foi o Hesketh de Guy Edwards, com problemas na embreagem. O segundo foi Jacky Ickx que continua na equipe Williams apenas por ser amigo pessoal de Frank Williams, pois não está justificando a sua fama até pouco tempo atrás como um dos mais rápidos pilotos da Fórmula 1. Ickx parou por falta de freios (ou talvez por excesso). [Mario Andretti, que correu com um Williams \(já estava à](#)

[procura de uma nova equipe depois da decisão da Parnelli de não continuar no Campeonato Mundial de Pilotos e recentemente acertou um contrato com a Lotus](#)) também não teve nenhuma participação especial. Deve-se levar em conta que pilotava o segundo carro de Frank Williams, o modelo antigo que não foi bem nas mãos de nenhum piloto. O brasileiro José Carlos Pace chegou a desabafar depois da corrida: "Assim não dá. O motor não desenvolveu nada e não adiantou andar pendurado nas curvas pois não passei do nono lugar". Bernie Ecclestone procurava consolá-lo, mas o que precisa ser feito urgentemente nos motores Alfa Romeo é domar os cavalos de potência para fazê-los funcionar convenientemente. Na realidade o grande momento do Graham Hill International Trophy foi a apresentação oficial ao público do Project Four, o Tyrrell de seis rodas que foi pilotado por Jody Scheckter, na impossibilidade de Patrick Depailler (o piloto oficial do Project 34, pelo menos nos testes) de fazê-lo. O carro mostrou ser muito rápido e Scheckter afirmou ser mais fácil pilotá-lo do que o modelo convencional de quatro voltas: "Esse carro já está pronto para competir, faltando apenas um teste de resistência com a duração de um verdadeiro grande prêmio". Ken Tyrrell era só sorrisos, afirmando: "Os testes mostraram que estávamos certos, pelo menos na teoria. Na prática, só veremos competindo". Na entrega do troféu a Hunt a presença da viúva Graham Hill foi um dos poucos momentos emocionantes dessa corrida. Vale salientar ainda, que Chris Amon, com um Ensign, não alinhou para a largada, apesar de classificado, e Brett Lunger não largou por causa de um acidente nos treinos.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º James Hunt(ING)McLaren/Ford 69
- 2º Niki Lauda(AUT)Ferrari 68
- 3º Jody Scheckter(AFS)Tyrrell/Ford 49 Fez uma ótima temporada.
- 4º Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford 39 Pontuação próxima a do Scheckter.
- 5º Clay Regazzoni(SUI)Ferrari 31 Foi muito mal nesse ano e foi dispensado da Ferrari.
- 6º Mario Andretti(EUA)Parnelli/Ford e Lotus/Ford 22
- 7º John Watson(IRL)Penske/Ford 20
- 8º Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra 20
- 9º Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford 19
- 10º Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford 11
- 11º Ronnie Peterson(SUE)March/Ford 10 Teve 11 abandonos. Correu pela Lotus e depois correu pela equipe March.
- 12º Tom Pryce(ING)Shadow/Ford 10
- 13º Hans Stuck(ALE)March/Ford 8
- 14º José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo 7 Enquanto correu com Reutemann na Brabham deu Pace 7 x 3 Reuteman nos pontos.
- 15º Alan Jones(AUS)Surtees/Ford 7
- 16º Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Alfa Romeo 3 Não marcou pontos pela Ferrari (correu da Itália em diante na equipe italiana).
- 17º Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford 3
- 18º Chris Amon(NZE)Ensign/Ford 2
- 19º Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Alfa Romeo 1
- Vittorio Brambilla(ITA)March/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 400

OBS: O regulamento do campeonato de 1976, programou dezesseis provas automobilísticas. O campeonato foi dividido em duas séries com oito provas cada, sendo permitido os pilotos escolherem os sete melhores resultados em cada série.

CONSTRUTORES PONTOS

1º Ferrari 83 Na 1a metade da temporada a Ferrari venceu 5 corridas.

2º McLaren/Ford 74 Na 2a metade da temporada, McLaren venceu 4 corridas e a Ferrari venceu apenas uma.

3º Tyrrell/Ford 71

4º Lotus/Ford 29

5º Ligier/Matra 20

Penske/Ford 20

7º March/Ford 19

8º Shadow/Ford 10

9º Brabham/Alfa Romeo 9

10º Surtees/Ford 7

11º Copersucar/Ford 3

12º Ensign/Ford 2

13º Parnelli/Ford 1

Equipe Williams e Jack Ickx fizeram ZERO pontos nesse ano.

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 348

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

MOTORES PONTOS

1º Ford 270

2º Ferrari 99

3º Matra 20

4º Alfa Romeo 11

TOTAL DE PONTOS: 400

PAÍSES PONTOS

1º Inglaterra 79

2º Áustria 68

3º França 59

4º África do Sul 49

5º Suíça 31

6º Alemanha 28

7º Estados Unidos 22

8º Suécia 21

9º Irlanda 20

10º Brasil 10

11º Austrália 7

12º Argentina 3

13º Nova Zelândia 2

14º Itália 1

TOTAL DE PONTOS: 400

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