

Jackie Stewart ganhou com um “pé nas costas” os títulos de 1969 e 1971. Mas em 1973 a história foi bem diferente, finalmente ele teve um adversário à altura: Emerson Fittipaldi. O brasileiro ganhou três das quatro primeiras corridas e deu impressão que seria campeão, mas Emmo teve cinco abandonos (Sue, Fra, Ing, Hol e Aut) no meio da temporada e a equipe Lotus resolveu priorizar o rapidíssimo Ronnie Peterson para dividir com o brasileiro a vaga de primeiro piloto, a Tyrrell melhorou o carro ao longo do ano e a Lotus acabou pondo tudo a perder. Veja a declaração de Fittipaldi sobre esse assunto: “Eu acho que os esforços da equipe estavam muito divididos com dois caras. Muito divididos mesmo. A história realmente já provou que se não tiver um número um, não se terá também um piloto campeão mundial.” (Anuário Motores 73 pg 44) Com tudo isso, quem se aproveitou foi Jackie Stewart, que chegou ao tricampeonato com extrema regularidade e recorde de pontuação numa temporada (71 pontos). Só que o escocês nem pôde comemorar. Campeão por antecipação, ele ficou tão chocado com a morte de seu companheiro na Tyrrell, François Cevert, nos treinos para o último GP da temporada, em Watkins Glen, que desistiu ali mesmo de correr. Nem sequer largou para a prova, onde completaria a histórica marca de 100 GPs. Ao abandonar as corridas, Stewart deixou de ser um simples piloto para se tornar um mito e o chefe de sua própria equipe (nos anos 90). Vale ressaltar dois fatos: nessa temporada um brasileiro talentoso (José Carlos Pace) estava na Surtees que tinha problemas crônicos com quebra da suspensão do carro, mas ainda assim fazia boas atuações. Outro fato a equipe ISO era a equipe de Frank Williams que iria se tornar muito famosa nos anos 80. Essa temporada marcou a morte de Roger Williamson que morreu queimado na sua March com as 4 rodas para cima no GP Holanda, tudo filmado pela TV.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Valiam 7 melhores resultados nas 8 primeiras corridas, e os 6 melhores resultados das 7 últimas corridas. Introdução dos reservatórios espumados. Introdução de estruturas laterais deformáveis (Espanha em diante). Tanque com capacidade total de 250 litros. A partir de 1973 o grid de largada passou a ter 2 carros em todas as filas. O GP Canadá 73 foi a primeira corrida com Pace Car na F1. A partir do GP Bélgica as equipes deveriam manter os mesmos números dos carros durante toda a temporada e o campeão da temporada tem direito a usar o número 1 no ano seguinte e o número 2 seria do seu companheiro de equipe.

PERFORMANCES:

Lotus melhor: Bra, Afr, Esp, Ita, Can
Tyrrell: Bel, Mon, Ing, Hol, Ale
Empate: Arg, Sue, Fra, Ing, Aut

OBS: EUA Tyrrell não correu, não contabilizei.

Lotus 5x5 Tyrrell, Lotus era o carro mais rápido nos TREINOS teve muitas quebras em CORRIDAS (principalmente de pressão de combustível), enquanto a Tyrrell foi muito mais regular.

Quebras:

Lotus 9 (Peterson 6 e Fittipaldi 3)
Tyrrell 2 (Stewart 1 e Cevert 1)

OBS: Fittipaldi abandonou o GP Holanda, com dores no tornozelo.

Vitórias:

Lotus 7 (Fittipaldi 3 e Peterson 4)
Tyrrell 5 (Stewart 5)
McLaren 3 (Revson 2 e Hulme 1)

OBS: Ford Cosworth ganhou todas as corridas da temporada.

Poles:

Lotus 10 (Peterson 9 e Fittipaldi 1)
Tyrrell 3 (Stewart 3)
BRM 1 (Regazzoni 1)
McLaren 1 (Hulme 1)

VMR:

Lotus 7 (Fittipaldi 5 e Peterson 2)
Tyrrell 2 (Stewart 1 e Cevert 1)
McLaren 2 (Hulme 2)
March 2 (Hunt 2) Equipe Hesketh
Surtees 2 (Pace 2)

Pódios:

Tyrrell 15 (Stewart 8 e Cevert 7) não correu nos EUA
Lotus 15 (Fittipaldi 8 e Peterson 7)
McLaren 8 (Hulme 3, Revson 3 e Ickx 1)
Shadow 2 (Follmer 1 e Oliver 1)
Brabham 2 (Reutemann 2)
March 2 (Hunt 2) Equipe Hesketh
Surtees 1 (Pace 1)
BRM 1 (Beltoise 1)

Hat Trick:

Não teve

Dobradinhas de largada:

Lotus 2

Dobradinhas de chegada:

Tyrrell 3
Lotus 1

>> Nesse ano para o Mundial de Construtores valia apenas o resultado do melhor piloto da equipe em cada corrida. Se contasse os resultados dos dois pilotos, a Tyrrell seria campeã.

OBS 1: COMPARATIVO ENTRE STEWART E FITTIPALDI EM 1972 E 1973:

Vitórias: Stewart 9 x 8 Fittipaldi

Poles: Stewart 5 x 4 Fittipaldi

Pontos: Stewart 116 x 116 Fittipaldi

>> Duelo absolutamente equilibrado.

No período de 72 e 73 Stewart e Fittipaldi disputaram em 25 GP's, Stewart venceu 9 corridas, fez 5 poles, fez 116 pontos e conquistou 1 título e um vice. Fittipaldi venceu 8 corridas, fez 4 poles e marcou 116 pontos, conquistou 1 título e 1 vice. Performance bem similares entre ambos, por isso eles foram os melhores pilotos dessa época.

“Eu sempre pensei que havia dois Jackie Stewart: um muito sério e dedicado à causa de segurança e havia também o Jackie Stewart que estava ligado dentro de um carro de competição, como uma lâmpada e o candeeiro, e enquanto estava a pilotar esse carro

conduzia até o limite das suas possibilidades. Mas esse limite era sempre um pouco abaixo do verdadeiro limite. Nunca fui um piloto que fosse além do limite e creio que foi isto que me permitiu sobreviver a treze anos de competição. E nota, tenho muito orgulho em dizer que durante todo esse tempo nunca deitei (derramei) uma gota de sangue nem fiquei com qualquer marca no corpo..." (Jackie Stewart –Motores 73 pg 42)

"Esse "galo" (problema) de pressão de combustível me deu muito em treino também. Aliás aconteceu a mesma coisa umas seis ou sete vezes este ano em Grande Prêmios. Esse problema aconteceu de repente no carro e nós não o conseguimos solucionar." (Fittipaldi-Motores 73 pg 45 e 47)

Nesse ano Emerson utilizou o Lotus 72 pela última vez (1970 a 1973) e utilizou o mesmo chassi número 5 em todas as corridas. Emerson pesava 76 kg nessa época. (Revista Racing Setembro 2013 número 319 pg 57 e 59)

OBS 2: COMPARTIVO ENTRE PILOTOS:

Problemas:

Fittipaldi (9): Esp (problema no treino, mas venceu a corrida), Bel (pressão de gasolina, chegou em 3º), Sue (câmbio), Fra (acidente com Scheckter), Ing (transmissão), Hol (acidente), Ale (pressão de combustível, chegou em 6º), Aut (pressão de combustível), Can (ganhou a corrida, mas a direção errou a cronometragem).

Peterson (8): Arg (pressão de óleo), Bra (pneu), Esp (câmbio), Bel (acidente), Sue (furo no pneu quando liderava, chegou em 3º), Hol (motor), Ale (ignição), Can (suspensão)

Stewart (5): Arg (furo lento no pneu, chegou em 3º), Afr (bateu nos treinos e largou em 16º, mas venceu a corrida), Esp (problema no freio), Ing (perdeu tempo nos boxes para consertar o carro devido a saída de pista na 2ª largada), Ita (furou o pneu, mas chegou em 3º)

Cevert (3) Aut (suspensão), Can (acidente com Scheckter), EUA (acidente fatal no treino)

OBS 3: TYRRELL:

Sobre a equipe Tyrrell: O CX da Tyrrell era 0,50 enquanto que o da concorrência era 0,54 a 0,56. Derek Gardner teve problemas com os freios dianteiros internos do Tyrrell. Depois ainda teve que redesenhar as entradas de ar de do motor, pois no meio da temporada ele descobriu que o ar quente dos radiadores estava passando sobre o capacete do piloto e entrando nas tomadas de ar do motor o que não era desejável. Essa evolução do Tyrrell 005 se tornou o 006. (Anuário Motores 73 pg 53 e 54)

"O maior piloto contra quem pilotei foi sem dúvida Jim Clark. O único outro piloto que eu vi com a mesma classe foi o Fangio." (Jackie Stewart)

"Emerson Fittipaldi está numa situação difícil devido a sua falta de experiência. Por ter apenas ganho 3 grandes prêmios este ano, pensa que teve um ano mau. No entanto terá ainda durante a sua carreira muitos anos maus. Emerson não há dúvida que conduz muito, muito bem e tem grande maturidade. Ronnie é igualmente muito rápido num estilo de condução comparável a Jochen Rindt, mas falta-lhe ainda maturidade." (Jackie Stewart-Motores 73 pg 44)

Jo Ramirez era mecânico da equipe Tyrrell.

OBS 4: BRABHAM:

Gordon Murray não tinha sido aceito como projetista da Lotus, mas foi aceito na Brabham, estreando na F1 com o BT42 (Anuário F1 1989 pg 59). Ele era o engenheiro do Wilson Fittipaldi.

OBS 5: FERRARI:

Luca de Montezemolo assumiu o cargo de Diretor Técnico da Ferrari e foi ele que sugeriu a contratação de Niki Lauda para a equipe em 1974. (Anuário Francisco Santos 1997 pg 27) Nesse ano a Ferrari abandona as corridas de esporte protótipos para se dedicar exclusivamente à F1. (Livro Formula Um Campeonato Mundial de 76 pg 21)

A Ferrari não correu o GP Holanda e liberou Ickx correr pela McLaren.

OBS 6: FRANK WILLIAMS:

A equipe ISO era a equipe de Frank Williams que anos mais tarde se chamaria equipe Williams.

OBS 7: PROBLEMAS NA SURTEES:

A Surtees 1973 tinha problema crônico de quebra da suspensão traseira, por sorte Pace não teve nenhum acidente sério. Ele quebrou a suspensão traseira na: Argentina, Brasil e EUA. Fora isso a equipe de mecânicos não era das melhores, e teve problema com aerofólio traseiro se soltou duas vezes: Bélgica e em um treino em Brands Hatch.

Fonte: Livro José Carlos Pace, Campeão Sem Título pg 100.

OBS 8: PNEUS:

Correram com Goodyear: Lotus (), Tyrrell, McLaren, Brabham, March (*), Ferrari, Shadow.*

Correram com Firestone: Lotus (), March (*), BRM, Surtees, ISO, Tecno e Ensign. Os pneus Firestone eram melhores na chuva, como mostrou Lauda no Canadá.*

() Lotus e March usaram os dois pneus.*

A Lotus trocou os pneus Firestone pelos Goodyear. (Anuário F1 1989 pg 59)

OBS 9: PIOR ACIDENTE DE FITTIPALDI NA F1:

No acidente da Holanda 73, Emerson teve ruptura dos ligamentos do pé, e não fez a recuperação com gesso, por causa da corrida em Nurburgring que ele teria na semana seguinte. Isso retardou a recuperação do tornozelo, que ficou dolorido até o final do ano. (Motores 1973 pg 46 e 47)

Segundo o próprio Emerson, a roda do carro quebrou, ele ficou 25 minutos preso no carro, com combustível sendo injetado. Jo Ramirez e Graham Hill vieram socorrê-lo, cortaram a frente do carro e tiraram a pedaleira que mantinha seus pés presos no carro.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=a8zFYI-EQHg> (CANAL ENERTO)

OBS 10: ACIDENTE NA LARGADA DO GP INGLATERRA:

No GP Inglaterra 73 aconteceu na largada um dos maiores acidentes da história da F1: 20

carros no grid, 11 pilotos abandonaram num acidente na 1a volta (Scheckter, Mass, Hailwood, Pace, Beltoise, Adamich, Williamson, Follmer e Oliver) talvez seja recorde na F1. Scheckter foi considerado o culpado e foi suspenso por 4 corridas!!

Esse acidente é comparável ao que aconteceu na largada no GP Bélgica 1998, também com 11 carros envolvidos.

OBS 11: MORTE DE CEVERT:

No dia 04 de outubro de 1973, Jackie Stewart saiu para jantar com François Cevert e Ronnie Peterson. Já era o campeão da temporada e decidira que o GP dos Estados Unidos, três dias depois, seria o último de sua carreira - uma prova festiva para a Tyrrell, pois Cevert tinha chances de ser vice-campeão e Stewart se retiraria após 100 Gps disputados. Mas a despedida foi antecipada de forma trágica pelo acidente fatal de Cevert no último treino. Era encerrada, de uma só vez, duas das maiores carreiras do automobilismo, a do tricampeão, e a de um possível campeão mundial. O piloto brasileiro Emerson Fittipaldi ia logo atrás de Cevert. Veja o que o campeão mundial disse: "Eu ia 20 segundos atrás dele e quando ele bateu, eu parei e fui tentar ajudar. Mas cheguei lá e vi tudo desintegrado. O Cevert morreu porque o guard-rail era fraco demais. Se fosse um guard-rail resistente, como eu exigi que fosse, ele não teria morrido. Eu tinha vistoriado o autódromo e avisado que aquele guard-rail não aguentava. Mas perdi energia, tempo e saco e ninguém tomou a mínima providência. Fui para o estacionamento e fiquei 5 horas trancado no meu carro, brigando muito com a minha cabeça. Pensei em parar, mas estava muito preso à Fórmula 1 e o jeito era tentar melhorar a segurança dos carros". Outro que parou para socorrer Cevert, foi José Carlos Pace. A visão do corpo sem vida do amigo abalou Moco. Pace foi para os boxes de Wilson Fittipaldi, descontrolado. "Nós somos loucos! O que estamos fazendo aqui?" - dizia chorando. "Estive envolvido em muitos acidentes automobilísticos. Vi muita gente morrer e perdi muitos amigos. Mas o acidente de François foi a gota d'água. Foi a pior coisa que poderia acontecer na minha carreira", comentou Jackie Stewart, sobre a morte de seu então companheiro. Em meio a tragédia, uma curiosidade: Jody Scheckter usou o número 0 em seu carro, em caráter excepcional.

Duas semanas depois da morte do Cevert, Stewart anunciou sua aposentadoria das pistas e disse que desde o começo do ano estava com a decisão tomada com Ken Tyrrell.

OBS 11: MORTE DE ROGER WILLIAMSON TRANSMITIDA AO VIVO PELA TV:

Diante das câmeras de televisão, o novato Roger Williamson, sem motivo aparente, capotou seu carro e ficou dentro dele, desacordado. Williamson, enfrentando problemas para conseguir dar partida em seu Ford V8, teve que largar na última fila. Irritado com esse contratempo, ele brigou muito e conseguiu chegar ao 13º lugar em apenas oito voltas. Porém, na volta seguinte, a March foi lançada contra o muro em uma nova curva na parte posterior do circuito, quase certamente devido a uma falha nos pneus ou na suspensão. O guard rail se despedaçou parcialmente lançando o carro para o alto.

O carro girou e caiu de rodas para o ar no meio da pista e com um princípio de incêndio no motor. O carro não estava especialmente danificado e tudo parecia que terminaria bem. David Purley, outro piloto recém-chegado à Fórmula 1, parou seu carro e foi ajudar Williamson, já que os fiscais holandeses, aturdidos e assustados, ficaram apenas olhando tudo o que acontecia. Neste momento, o incêndio de aparência pouco ameaçadora foi ficando mais forte, sem que Purley e os dois ou três fiscais que apareceram por lá com pequenos extintores conseguissem dominá-lo ou retirar Williamson. Enquanto os espectadores gritavam, o carro foi envolto em uma bola de fogo. Os minutos passavam, Purley se desesperou. Quando o socorro finalmente chegou, inundou totalmente a pista

com pó químico, pondo em risco a segurança dos demais corredores, que continuavam normalmente a prova. Williamson provavelmente morreu sufocado pela fumaça de seu carro, numa perfeita tragédia, só totalmente entendida anos depois, quando o diretor da prova explicou ao jornalista português Francisco Santos, que, ao ser comunicado pelo rádio do acidente, olhou em direção ao local com o binóculo e viu um piloto andando a pé pela pista. Pensou que fosse Williamson e não autorizou o ingresso de um pesado caminhão de combate a incêndio. Mas não era Williamson e sim Purley quem o diretor vira andando pela pista. Jackie Stewart chegou a afirmar que correr em Zandvoort, era o mesmo que se equilibrar numa corda bamba sobre uma banheira de gasolina com um charuto aceso na boca. A tentativa corajosa de Purley, ao tentar salvar sozinho seu companheiro, ganhou reconhecimento mundial para este ex-oficial do grupo de pára-quedista: a George Medal foi uma entre as várias condecorações que recebeu. A morte de Williamson não era propriamente um acidente, na definição estrita da palavra. Naquele tempo, morrer numa pista era um acontecimento malditamente regular, quase um imposto pago para continuar tocando os negócios.

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



No GP Holanda 1973, David Purley tentou tirar Roger Williamson do carro, sem sucesso, tudo filmado pela TV,

OBS 13: PRIMEIRO SAFETY CAR DA HISTÓRIA DA F1:

O GP Canadá foi a primeira corrida da F1 com Safety Car na história da F1 devido um acidente entre Cevert e Scheckter. O Safety Car era um Porsche 914, com o piloto neozelandês Howden Ganley. Mesmo que tenha sido de forma extraoficial, na Áustria 1973, a F1 já tinha testado o SC na pista.

Os norte-americanos sempre na frente da segurança das corridas.

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=WZtfp4t_wQ8

OBS 14: McLAREN:

John Barnard (que ficaria muito famoso nos anos 80 e 90) acabara de chegar na equipe, e era responsável pelo projeto dos carros. Nesse ano o McLaren estreou o M23, pois o M19 estava defasado e venceu corrida com Peter Revson.

OBS 15: HESKETH:

A equipe do milionário Lorde Hesketh aos 22 anos, funda a equipe HESKETH e estreia na F1 com James Hunt ao volante, numa March Ford Cosworth desenvolvido por Harvey Postlethwaite.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/James_Hunt

OBS 16: JODY SCHECKTER CORREU EM TRÊS CAMPEONATOS:

Jody Scheckter correu na F1, F5000 (foi campeão) e no Can-Am (ficou em 6º lugar) em 1973.

OBS 17: CAMPEÕES DE OUTRAS CATEGORIAS:

Campeonato Can-Am: Mark Donohue 139 pontos (campeão), Follmer 82 pontos (vice), Scheckter 39 pontos (6º lugar).

OBS 18: BRASILEIROS PONTUANDO:

O GP Alemanha 1973, marcou a corrida com 3 brasileiros pontuando: Emerson, Wilsinho e Pace. Igualando Bélgica 1990 e 1991 e Mônaco 2004.

221)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

- 1)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m10s54** Surpresa, mas ficou sem pneus em 29 voltas!
- 2)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m10s84** Lotus 72E.
- 3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m11s01
- 4)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m11s03**
- 5)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m11s06** Lotus 72E.
- 6)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m11s46**
- 7)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m11s48
- 8)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m11s70
- 9)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m12s08
- 10)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m12s13
- 11)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m12s22
- 12)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m12s33**
- 13)Niki Lauda(AUT)BRM-1m12s39**
- 14)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m12s54
- 15)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m12s80** Quebrou a suspensão traseira.
- 16)Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-1m13s97**
- 17)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m14s27
- 18)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m15s15

19)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m15s29 Equipe de Frank Williams.

Corrida: 28/01/1973 - 96 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h56m18s22 (9 pontos) Grande corrida do Emerson foi arrojado ao ultrapassar o Cevert na freada a 11 voltas do final.**
- 2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 4s69 (6 pontos) Liderou boa parte da corrida.**
- 3) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 33s19 (4 pontos) Teve “furo lento” no final da corrida.**
- 4) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 42s57 (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 1 volta (1 ponto)Primeiro ponto na F1, boa corrida.**
- 7) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 3 voltas Liderou por 29 voltas, mas ficou sem pneus.**
- 8) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 4 voltas
- 9) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 4 voltas
- 10) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m11s22

OBS: A corrida na Argentina foi espetacular e emocionante. Clay Regazzoni largou na pole position e disparou na frente, mas com poucas voltas ficou sem pneus. Emerson Fittipaldi perdeu a segunda posição para François Cevert e a terceira para Jackie Stewart. **O que se seguiu é uma das perseguições épicas do automobilismo: sem condições de alcançar Cevert, Stewart fez o papel de segundo piloto e passou a proteger acintosamente Cevert dos ataques de Emerson. Isso era fácil porque o Tyrrell era mais veloz nos trechos rápidos do autódromo. Nos trechos de baixa velocidade, em apenas uma curva Emerson tinha chance real de ultrapassagem. Nessa curva, uma imensa mancha de óleo tornava a operação de bloqueio de Stewart fácil para quem tinha a sua habilidade e experiência. A pressão de Emerson durou umas 40 voltas. Ele usou um recurso nunca visto na TV até então: gesticulava vigorosamente com os braços por vezes em plena curva, pedindo passagem a Stewart. As fotos mostram a Lotus horivelmente tombada, com um Emerson furioso gesticulando contra Stewart, alguns centímetros a sua frente. Este resistiu o quanto pode, mas acabou ultrapassado. Restavam vinte voltas para o final e cinco segundos de desvantagem para Cevert a serem descontados, o que Emerson fez em poucas voltas. Ultrapassar o francês representou o mesmo problema e para fazê-lo, desta vez, Emerson teve de jogar metade do seu carro para fora da pista, freando em plena mancha de óleo, controlando o carro além de qualquer limite. Para quem achava que ele vencia corridas esperando que os outros quebrassem...** A festa foi brasileira no país vizinho, na terra do ídolo local Carlos Reutemann, que abandonou a prova com 16 voltas. O companheiro de Reutemann, Wilson Fittipaldi Jr., terminou em sexto lugar e conquistou seu primeiro ponto na Fórmula 1. Já José Carlos Pace estreou mal com o Surtees, quebrando a suspensão logo no início da prova.

222)GP DO BRASIL (4 brasileiros no grid)

Local: Interlagos

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-2m30s5 Largou mal e perdeu a ponta.**
- 2)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2m30s7**
- 3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-2m32s0
- 4)Clay Regazzoni(SUI)BRM-2m32s4**
- 5)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-2m32s7
- 6)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-2m32s7 Andou em 2º lugar atrás do Emerson mas quebrou a suspensão traseira na volta 9. Seu carro saía de frente (O Globo 12/02/1973 pg 32)**

- 7) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-2m32s9
- 8) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-2m33s3**
- 9) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-2m33s4**
- 10) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-2m33s5
- 11) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-2m34s3**
- 12) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-2m34s3
- 13) Niki Lauda(AUT)BRM-2m35s1**
- 14) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-2m35s5
- 15) Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-2m37s6
- 16) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-2m37s6**
- 17) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-2m37s7
- 18) Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-2m38s7**
- 19) Mike Beuttler(ING)March/Ford-2m39s9
- 20) Luis Pereira Bueno(BRA)Surtees/Ford-2m42s5 Alugou carro da Surtees para correr.**

Corrida: 11/02/1973 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h43m55s6 (9 pontos) Ganhou fácil.**
- 2) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 13s5 (6 pontos) Fez o possível com um carro instável.
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1m46s4 (4 pontos)
- 4) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 1 volta
- 8) Niki Lauda(AUT)BRM-a 2 voltas
- 9) Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-a 2 voltas
- 10) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas
- 11) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 2 voltas
- 12) Luis Pereira Bueno(BRA)Surtees/Ford-a 4 voltas**

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2m35s00

OBS: Não faltaram a garrafa de champanha nem a cerimônia formal do pódio. Emerson Fittipaldi não tinha nada para se queixar. Antes da explosão da bebida borbulhante, Maria Helena foi lhe levar uma providencial garrafa de água mineral, não muito gelada, é verdade, embora o calor de 32 graus à sombra se tornasse bem-vinda. E, antes da monótona coroa de louros, foi erguido por uma pequena multidão no meio da reta de chegada, carregando uma bandeira do Brasil. - Brasil, Brasil, Brasil - gritou retumbante o locutor do autódromo. As quase 100 000 pessoas que lotavam Interlagos, repetiam o brado de guerra.

- Ergue mais alto essa bandeira, Emerson - voltou a pedir Geraldo José de Almeida.

Com o sorriso triunfal dos campeões, Emerson Fittipaldi fez tremular, patriótico, a bandeira brasileira. Ele acabava de vencer sua oitava corrida em provas válidas pelo Campeonato Mundial de Pilotos de Fórmula 1, como todos esperavam - só que ninguém, nem o próprio Emerson, imaginava que seria tão fácil. Na quinta-feira, quando deu sua primeira volta pelos 7 960 metros do circuito de Interlagos, Jackie Stewart já admitia:

- Aqui, será muito difícil vencer o Emerson.

Na sexta-feira, durante os treinos, ao bater extra-oficialmente o recorde de volta na pista, com a marca surpreendente de 2m30s5, Ronnie Peterson reconhecia: "Eu só superei o Emerson porque ele ainda não trocou de motor. Ele é o favorito". No sábado, porém, ao dar um passeio de ônibus pela pista de corrida, Emerson explicava que não tinha a convicção da vitória: "Nesta curva, a curva do Sargento, eu poderei fazer alguma ultrapassagem com segurança". No domingo, às 13 horas, estão todos alinhados. Na primeira fila, Peterson à esquerda, Emerson no meio e Ickx à direita. Anunciam uma temperatura de 32 graus, mas aqui, no local da largada, está muito mais quente. Carros parados, os mecânicos seguram guarda-chuvinhas para os pilotos. François

Cevert, com as olheiras de uma noite mal dormida, limita-se a tirar o capacete azul. Quantas pessoas estão na pista? Uma duzentas, seguramente. Mas os guardas estão prontos para evacuar o bolo.

- Um, dois, três, Stewart é freguês. Stewart não ouve os gritos do povo, muito menos os entendes. Pelos alto-falantes, a voz de Murilo Néri ordena:

- Atenção! A pista deve ficar livre para a largada.

Os sinalizadores erguem a placa dos 5 minutos, enquanto os guardas rapidamente tiram todos dali. Surge a dos 3 minutos, depois a dos 2 minutos. Os chefes de equipes e mecânicos vão saindo. Os motores são ligados e é dada a largada. Peterson larga mal e Emerson assume a ponte, para delírio da multidão. O sueco também perde a posição para Pace e Stewart, que observam Emerson abrir uma vantagem de 4 segundos na terceira volta. A briga maior, agora, é entre Moco e Peterson pelo 3º lugar. Peterson o ultrapassa na curva do Sol e encosta em Stewart na quinta volta. Então, o Lotus de Peterson pára na pista, com problemas na tampa do cilindro e no câmbio. Ele tira o capacete e vai caminhando de cabeça erguida até o boxe. Mas não foi o primeiro. Antes dele, Peter Revson já desistira, devido a falhas no distribuidor de seu McLaren. Ele engole uma garrafa de água e, irritado, retira-se do autódromo. Nesse momento, a sirena da área dos boxes soa pela segunda vez e entra o Brabham de Wilsinho, com a mangueira arrebentada. Os mecânicos gastam 4 minutos para consertá-la, enquanto ele espera de mão juntas, como se rezasse. Moco, que largara tão bem, vai ficando para trás: primeiro é Jacky Ickx que o ultrapassa, depois Jean-Pierre Beltoise. Absoluto na liderança, Emerson, em mais algumas voltas, livra 14 segundos de vantagem sobre Stewart. Nas colocações seguintes, estão Stewart, Ickx, Beltoise, Hulme e Cevert. Na 12ª volta, Hulme passa Beltoise na curva do S e aperta Ickx superado na curva 1. Na 14ª, Beltoise ultrapassa Ickx. Mike Hailwood já desistira, queixando-se do excesso de vibrações em sua caixa de câmbio. Jean-Pierre Jarrier também. Dois brasileiros haviam parados juntos na 8ª volta: Wilsinho e Moco. E logo desistem.

- O meu motor - explicou Wilsinho - rateou demais, como eu temia. Não dava mais.

- Devido ao excesso de calor, os pneus Firestone não resistiram e acabaram comprometendo a suspensão. Se fosse Goodyear, não teria acontecido isso - contou Moco.

Mas, na 15ª, Cevert pára: apesar dos pneus Goodyear, sua suspensão dianteira apresenta defeitos, logo corrigidos. Na 18ª, Ickx, cujo rendimento vinha caindo tanto, aparece no boxe. Os mecânicos da Ferrari trocam um pneu traseiro em 45 segundos. Mais um é obrigado a desistir: Mike Beuttler. O velho motor de seu March pifou. De todos, ele é quem demonstra maior irritação.

- Esses caras são uns loucos de realizarem a prova numa hora dessas. O calor atrapalhou tudo. O calor, porém, não impedia que Emerson, na 30ª volta, aumentasse para 17 segundos sua vantagem em relação a Stewart. Tudo muito fácil - pelo seu retrovisor, Emerson não notava mais o Tyrrell azul atrás dele. Nos boxes, o movimento diminuía: rapidamente, apareceram Luís Pereira Bueno (o motor emperrara, mas ele voltou logo e, surpreendentemente, foi até o fim, terminando em 12º lugar, ainda que só fazendo 36 voltas), Regazzoni (para trocar os pneus da frente) e Cevert (para trocar um pneu traseiro). Contudo, na 33ª volta o boxe da Lotus viveu seu momento de maior agitação. Dramático, **o sisudo Peter Warr**, chefe da equipe, ordena que preparem dois pneus traseiros. A qualquer momento, Emerson pode entrar ali, para trocá-los. E, restando apenas sete voltas, isso por certo significará a derrota. Mas os pneus resistem. **A duas voltas do final, convictos de que nada mais poderá acontecer, Chapman e Warr aproximam-se da pista. O Lotus negro, já sem brilho, contorna a junção, penúltima curva do autódromo, penetra pela subida dos boxes e, vitorioso, Emerson surge na reta final erguendo a mão esquerda, pela primeira vez sem exigir as 10 500 rotações do John Player Special. Peter Warr dá um pulo, Colin Chapman atira ao ar seu boné preto, o público delira, os alto-falantes gritam seu nome, Maria Helena vem correndo com a garrafinha. Como se previa, os outros se conformam.**

- Meu carro esteve bem e estou feliz com o 2º lugar - disse Stewart, muito alegre.

Os demais corredores que fizeram pontos (pela ordem, Denis Hulme, Arturo Merzario, Jacky Ickx e Clay Regazzoni) também sorriem.

Emocionado, apesar da aparente rotina de vitórias, Emerson fala pouco.

- Graças a Deus, foi tudo muito bem. Estou feliz por ter ganho.

Enfim, na hora da vitória não se deve esperar declarações históricas dos campeões.

223)GP DA ÁFRICA DO SUL (13 pilotos no mesmo segundo)

Local: Kyalami

Pole-Position:

- 1)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m16s28 Única pole do Hulme.
- 2)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m16s41
- 3)Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m16s43
- 4)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m16s44
- 5)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m16s47 Sofreu acidente na volta 2, ficou inconsciente, seu carro incendiou, mas foi salvo por Mike Hailwood.
- 6)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m16s72
- 7)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m16s84
- 8)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m16s94
- 9)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m17s06 Ganhou 10 posições em 5 voltas, mas sofreu acidente na volta 69 e abandonou.
- 10)Niki Lauda(AUT)BRM-1m17s14
- 11)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m17s16 Sofreu acidente na volta 2 e abandonou.
- 12)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m17s17
- 13)Dave Charlton(AFS)Lotus/Ford-1m17s18
- 14)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m17s64
- 15)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m17s64
- 16)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m17s65 Bateu nos treinos por problemas nos freios e pegou o carro do Cevert (Motores 73 pg 13).
- 17)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m17s95
- 18)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m17s98
- 19)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m18s07
- 20)Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-1m18s66
- 21)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m18s82
- 22)Eddie Keizan(AFS)Tyrrell/Ford-1m18s82
- 23)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m20s37
- 24)Jackie Pretorius(AFS)ISO/Ford-1m20s54
- 25)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford Ficou sem tempo.

Corrida: 03/03/1973 - 79 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h43m11s07 (9 pontos) Fez CORRIDA DE GÊNIO, foi relatado que o escocês passou pelo menos um carro em bandeira amarela e NÃO FOI PUNIDO!!
- 2) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 24s55 (6 pontos)
- 3) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 25s06 (4 pontos) Chegou empurrando o Revson.
- 4) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Georges Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 2 voltas (1 ponto) Pontuou na sua estreia.
- 7) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 2 voltas
- 8) Andrea de Adamich(ITA)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 9) Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-a 4 voltas Poderia ter vencido se não fossemos os problemas mecânicos.
- 10) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 6 voltas
- 11) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m17s10

OBS: Nesta prova, houve um acidente de grandes proporções, onde o carro de Clay Regazzoni ficou encoberto por chamas. Memorável foi o esforço e a coragem de Mike Hailwood, abandonando seu carro e indo de encontro ao de Regazzoni, para salvá-lo do fogo. Observe o depoimento de Hailwood: "Charlton perdeu o controle na primeira curva, bati em seu carro, rodei e parei no meio da pista. Regazzoni apareceu, bateu no meu carro, explodimos em chamas e fomos parar na lateral da pista. Apaguei o fogo no meu carro com extintor de incêndio, sai do carro e quando olhei para 'Rega' vi que estava inconsciente. Fui até ele, desamarrei o seu cinto de segurança, tentei tirá-lo de lá. Estava sentado no meio do fogo, que era intenso. Não consegui tirá-lo porque suas pernas estavam presas nas ferragens do carro, que estava todo amassado. Minha roupa pegou fogo, porque vazava gasolina do tanque, sai de perto e quando conseguiram apagar o fogo, ele ainda estava inconsciente". Hailwood, por este gesto de bravura, foi condecorado com uma medalha de honra ao mérito. Jackie Stewart destruiu seu carro nos treinos e teve de largar em 16º. GANHOU SEIS POSIÇÕES NA PRIMEIRA VOLTA, MAIS TRÊS ATÉ A TERCEIRA E MAIS QUATRO ATÉ A SEXTA, PASSANDO EM PRIMEIRO NA VOLTA SEQUINTE, DE ONDE CONDUZIRIA A CORRIDA ATÉ O FINAL. MAS FOI ACUSADO, E TODAS AS EVIDÊNCIAS CONFIRMAM A ACUSAÇÃO, DE QUE ULTRAPASSOU PELO MENOS UM CARRO SOB BANDEIRA AMARELA, situação em que ultrapassagens são proibidas. Na época, pareceu claro que faltou coragem aos comissários para desclassificar Stewart depois de uma corrida antológica. José Carlos Pace largou mal e caiu da nona para a 21ª posição na primeira volta. Ganhou dez posições em cinco voltas, apesar de vários problemas. Mais 20 voltas e corria em sexto. Os problemas tornaram-se mais graves e ele caiu para oitavo, quando parou nos boxes. Voltou a subir até o quinto na volta 50, mas seus pneus estavam no limite extremo de aderência e ele acabou saindo da pista. Seria quarto colocado se os pneus resistissem. Emerson Fittipaldi foi o terceiro, resultado que ainda deixava o brasileiro numa posição folgada no campeonato. Entretanto, a grande surpresa da prova foi o dono da casa, Jody Scheckter, que terminou os treinos de classificação na primeira fila, ao lado de Fittipaldi e Denis Hulme. Ainda no final da reta de largada, já estava em 2º, e poderia até ter vencido a prova se não fossem os problemas mecânicos que teve. Depois da prova, Emerson diria sobre ele: "Até o fim do ano, Scheckter será um dos cinco melhores do mundo".

Campeonato: Fittipaldi 22, Stewart 19.

224)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m21s8 Meteu 2s no Fittipaldi no treino, o sueco liderava quando quebrou o carro na volta 56.
- 2)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m22s5
- 3)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m22s7
- 4)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m23s2 Abandonou com problema no freio na volta 46.
- 5)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m23s4
- 6)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m23s5
- 7)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m23s7 Teve problemas nos treinos.
- 8)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m23s7
- 9)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m24s2
- 10)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m24s2
- 11)Niki Lauda(AUT)BRM-1m24s4
- 12)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m24s5
- 13)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m24s6
- 14)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m24s7
- 15)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m24s7

- 16) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m25s0
- 17) Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-1m25s2
- 18) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-1m26s1
- 19) Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m26s2
- 20) Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-1m26s3
- 21) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m26s5 Teve Pane Seca na volta 63.
- 22) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m30s3

Corrida: 29/04/1973 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h48m18s7 (9 pontos) Venceu com pneu esvaziando.
- 2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 42s7 (6 pontos)
- 3) Georges Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 1m13s1 (4 pontos) Pódio na sua 3ª corrida na F1.
- 4) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 1 volta
- 8) Henri Pescarolo(FRA)March/Ford-a 2 voltas
- 9) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 6 voltas
- 10) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 6 voltas
- 11) Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-a 6 voltas
- 12) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 6 voltas

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m23s8

Nessa corrida os carros estreadam estruturas laterais deformáveis de acordo com o novo regulamento.

OBS: Emerson Fittipaldi venceu na Espanha com um pneu que perdia pressão a tal ponto que era possível perceber pela televisão. Ronnie Peterson liderou a maior parte da prova, mas o câmbio quebrou. Havia sido 2 segundos mais rápido do que Emerson nos treinos, mas de que adiantava toda aquela velocidade se no final o Lotus 2 estava sendo encaixotado de volta para a Inglaterra antes do final da corrida, enquanto Emerson seguia para a bandeirada com aquele seu enorme pneu cada vez mais flácido, como um grande balão que vai perdendo pateticamente a pressão. Reutemann poderia tê-lo ultrapassado: vinha logo atrás e apertou o ritmo, mas quebrou.

Campeonato: Fittipaldi 31, Stewart 19.

225)GP DA BÉLGICA

Local: Zolder

Pole-Position:

- 1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m22s46 Foi o pole, assumiu a liderança da corrida até ser ultrapassado por Stewart e abandonou com acidente na volta 42.
- 2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m23s00
- 3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m23s10
- 4) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m23s22
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m23s25
- 6) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m23s28
- 7) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m23s34
- 8) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m23s34 Largou na frente do Emerson, mas o

aerofólio traseiro de soltou e ele perdeu 4 voltas no boxe.

9)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m23s44

10)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m23s52

11)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m23s86

12)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m23s91 Se envolveu num acidente na volta 63 e abandonou.

13)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m23s96

14)Niki Lauda(AUT)BRM-1m24s51

15)Chris Amon(NZE)Tecno/Ford-1m24s79

16)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m24s83

17)Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-1m24s89

18)Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-1m25s28

19)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m25s57

20)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m25s77

21)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m26s68

22)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m28s12

23)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m30s45

Corrida: 20/05/1973 - 70 voltas

Classificação Final:

1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h42m13s43 (9 pontos)

2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 31s84 (6 pontos)

3) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 2m02s79 (4 pontos) Estava liderando, mas motor falhou no final.

4) Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Niki Lauda(AUT)BRM-a 1 volta (2 pontos)

6) Chris Amon(NZE)Tecno/Ford-a 3 voltas (1 ponto)

7) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 3 voltas

8) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 4 voltas, perdeu 4 voltas para prender o aerofólio traseiro que estava se soltando.

9) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-a 5 voltas

10) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 7 voltas

11) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m25s42

OBS: Faltavam só duas voltas para terminar o GP da Bélgica, no circuito de Zolder, no dia 20 de maio. Com o motor de seu Lotus quase parando, Emerson Fittipaldi se arrastava pela pista, tentando apenas continuar em movimento até que Jackie Stewart, que estava lá na frente com quase uma volta completa de vantagem sobre ele, recebesse a bandeirada da vitória.

Aconteceu então um mal-entendido curioso que, apesar de toda aquela tensão, foi uma cena cômica. "Como eu estava andando muito devagar - a não mais do que uns 20 ou 30 km/h - e as condições da pista estavam péssimas, não podia me arriscar a sair da linha ideal da curva, pois do contrário os pneus deslizariam sobre o pedrisco e o carro simplesmente ficaria sem freio, estabilidade e direção. E acabaria batendo no guard-rail. Então resolvi levantar o braço, para avisar a quem viesse atrás, evitando assim que se chocasse contra a minha traseira. Fiz isso ao iniciar a última volta. E o público, ao me ver de braço erguido, julgou que eu havia ganho a corrida e começou a me aplaudir. Até os fiscais de pista pensaram o mesmo, largaram suas bandeiras e batiam palmas à minha passagem, lento como uma tartaruga. Jean-Pierre Beltoise, ao passar por mim com uma volta ou mais de atraso, ao me avistar com a mão levantado e o público de pé me aplaudindo, também fez um sinal de cumprimento e desacelerou sua BRM, acreditando que a prova tivesse terminado, sem saber que ainda estávamos na última volta e que minha única ambição era não parar antes da chegada. E também não levar uma trombada", revelou Emerson. Na manhã do domingo, dia da corrida, o tempo estava firme e um treino extra foi autorizado, sem contar tempos para a classificação. Emerson treinou com seu carro reserva, apenas para testar os

pneus antes da prova. Mas serviu também para descobrir os dois pontos do circuito onde seria possível uma ultrapassagem: na freada do cotovelo e na freada da gincana. O brasileiro verificou que nesses pontos a parte interna da pista dava boa aderência. Essa descoberta era muito importante para ele pois, tendo se classificado em décimo lugar nos treinos, teria de largar na quinta fila, ao lado de Moco, que obtivera o nono melhor tempo de classificação. E se quisesse melhorar de posição teria de ultrapassar vários adversários, se possível, logo na saída. Fittipaldi largou bem, mas ficou contido num bloco de carros, o que o obrigou até a desacelerar um pouco para evitar uma batida. Moco pulou na sua frente e fez toda a primeira volta colado atrás dele, que por sua vez perseguia de perto Stewart. Na segunda volta, Moco ultrapassou Stewart na freada da gincana, deixando Emerson grudado no escocês. Nas três voltas seguintes, ficaram todos em fila, concentrados em não cometer erros pois, embora o asfalto ainda estivesse inteiro, já começara a soltar pó. Por isso ninguém se atrevia a abusar muito nas tomadas de curva. Mesmo assim, na quarta ou quinta volta, Stewart tentou passar Moco no fim da reta, chegou a emparelhar com ele, mas logo percebeu que não dava e voltou a seu lugar na fila. Emerson vinha logo atrás e aproveitou esse recuo para passar Stewart, na freada do fim da reta dos boxes, numa curva à esquerda. E nessa mesma volta, na freada do cotovelo, conseguiu também passar José Carlos Pace. Nessa altura, Cevert continuava folgado na ponta, que tomara de Ronnie Peterson desde a segunda volta. Atrás dele vinham Peterson, Carlos Reutemann, Jacky Ickx e Emerson. O argentino estava começando a perder velocidade e pouco depois caiu para quarto lugar. Emerson se aproximou dele, que pouco depois parava, com o motor de seu carro fundido. Isso foi na 14ª volta. Fittipaldi ficou então logo atrás de Ickx, que também tinha problemas no motor da Ferrari, que soltava muita fumaça. Emerson conseguiu passá-lo e agora estava em terceiro, com Cevert e Peterson na sua frente e tendo Stewart e Moco como seus perseguidores mais próximos. Emerson Fittipaldi começou então a diminuir a diferença que o separava de Peterson. Quando conseguiu finalmente entrar no vácuo de seu companheiro de equipe, ele teve uma reação simpática: abriu caminho e o deixou passar. Stewart também aproveitou a chance e passou para terceiro. "Creio que isso aconteceu na 16ª volta, numa altura em que meu carro ainda reagia otimamente, fazendo-me até acreditar que teria chance de vencer a corrida. Afinal, em dezesseis voltas eu conseguira passar do décimo para o segundo lugar", disse Emerson. Entretanto, Cevert ainda tinha 15 segundos de vantagem sobre Emerson. Nas duas voltas seguintes, o brasileiro reduziu essa diferença em apenas meio segundo. "Achei então que se conseguisse manter meu carro no limite de aderência talvez pudesse descontar esses 14,5 segundos em umas trinta voltas. Essa esperança terminou, porém, logo depois, quando minha pressão de gasolina caiu de 120 para 80 libras e o motor do Lotus começou a falhar em alta rotação", declarou Fittipaldi. Acontece que Cevert, ao perceber que Emerson começara a reduzir aos poucos sua vantagem, tratou de baixar a bota. E na 19ª volta ele cometeu o pequeno erro que terminou por lhe roubar a oportunidade de obter sua primeira vitória neste campeonato. Seu Tyrrell rodopiou na curva do cotovelo e, para evitar um choque contra o guard-rail, ele teve de derrapar e parar o carro no acostamento. Ficou lá, parado, tendo de deixar vários adversários passarem até que a pista estivesse livre para que ele pudesse voltar. Emerson passou à liderança. Mas o "Rato" já sabia que não tinha condições de se conservar na ponta por muito tempo, pois o motor do seu carro estava com 800 rotações a menos em velocidade máxima, enquanto Stewart o perseguia cada vez mais de perto, num ritmo violento. O brasileiro ficou em primeiro somente da 19ª à 24ª volta, quando foi ultrapassado por Stewart na reta. Quando isso aconteceu, Cevert, que vinha fazendo uma bela corrida, recuperava terreno rapidamente e já estava a uns 10 segundos do primeiro piloto da Lotus. O francês conseguiu diminuir essa diferença em quase 2 segundos por volta, acabando por ultrapassá-lo, cinco ou seis voltas depois. A partir daí, Emerson tinha como preocupação exclusiva, terminar a prova, se possível colocado entre os cinco primeiros. Seu carro não havia piorado nas voltas anteriores, continuava com 800 giros a menos no motor. A certa altura, na reta, o brasileiro experimentou dar uma guinada, para ver se o problema se originava dentro do tanque de gasolina. Mas a pressão do combustível continuou inalterada: 80. Experimentou também ligar e desligar a bomba elétrica (há outra, mecânica), mas também não fez diferença. Logo atrás de Emerson, vinha Niki Lauda, em quarto lugar, na posição que fora de Pace antes de o aerofólio de seu Surtees soltar-se e ele parar no boxe para retirá-lo, voltando em seguida a correr, mas já muito atrasado e sem chance de lutar por uma boa colocação. Revelou depois que seu carro vinha vibrando muito desde a largada e que foi isso que o fez perder o aerofólio. Wilson Fittipaldi chegou a correr em

oitavo lugar, depois de ter parado uma vez no boxe com problemas de freio. Mas então seu motor quebrou e ele teve de abandonar a prova. No fim, quando faltavam umas três voltas para chegada, Emerson tinha mais de 20 segundos de vantagem sobre Niki Lauda, que vinha em quarto. "Achei que estava com o terceiro lugar garantido, pois mesmo com o carro rendendo pouco, não perderia quase meio minuto para o austríaco em apenas três voltas", pensava o brasileiro. Mas, na volta seguinte, seu motor apagou subitamente. "Olhei para o marcador de pressão de gasolina: ele estava marcando só 50 libras. Desacelerei, o motor voltou a pegar, mas muito fraco, quase só em marcha lenta. É que a bomba mecânica havia quebrado e a elétrica só dá 50 libras de pressão. Só me restava agora seguir devagarzinho, rezando para Niki Lauda não me ultrapassar antes que Stewart recebesse a bandeirada da vitória. Foi aí que tive a idéia de levantar o braço para prevenir um acidente, o que fez muita gente achar que eu havia vencido", disse. Agora, Stewart está somente sete pontos atrás do brasileiro na contagem do campeonato. "Não posso me queixar pois, com a bomba de gasolina de meu carro ruim como estava, um terceiro lugar foi até um ótimo resultado", descreveu Fittipaldi. Mais motivos para se lamentar tem Ronnie Peterson, que conseguiu bater três vezes no mesmo dia: as duas primeiras foram no treino extra da manhã. Bateu na cerca de proteção, o carro foi recolhido pelos mecânicos e ele voltou à pista com o carro reserva, batendo outra vez. Esteve quase a pique de não poder entrar na corrida, por falta de carro. Mas conseguiram consertar o que havia batido primeiro e ele largou. No GP, chegou a liderar durante a primeira volta, manteve-se em segundo bastante tempo e, mesmo depois que Emerson o ultrapassou, ainda continuou bem colocado. Mas lá pela 50ª volta, voltou a bater no guard-rail, na mesma curva de alta em que havia batido pela manhã. Possivelmente, o sueco estava muito nervoso, pois não é brincadeira ter três acidentes com um F1 no mesmo dia. Um fato interessante: a equipe Tecno, marcou seu primeiro ponto na categoria, através de Chris Amon. **O Tecno-Martini/Ford, tinha 12 cilindros, 2.995 cm3, 10.800 rpm, e estreou em 1972, pilotado por Nanni Galli.**

Campeonato: Fittipaldi 35, Stewart 28.

226)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m27s5**
- 2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m27s7**
- 3)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m27s8
- 4)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s9**
- 5)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m28s1**
- 6)Niki Lauda(AUT)BRM-1m28s5 Na corrida estava num ótimo 3o lugar atrás de Stewart e Fittipaldi, quando o motor quebrou. (Fonte: Fórmula um campeonato mundial 1976 pg 58)**
- 7)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m28s7
- 8)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m28s9
- 9)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m28s9**
- 10)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m29s0**
- 11)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m29s0 Sofreu um acidente e abandonou.**
- 12)Chris Amon(NZE)Tecno-1m29s3
- 13)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m29s4
- 14)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m29s4
- 15)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m29s4
- 16)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m29s5
- 17)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m29s6**
- 18)James Hunt(ING)March/Ford-1m29s9 Estreia do Hunt, que era chamado de "James Shunt", ou seja, James Trombada! Na equipe Hesketh.**
- 19)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m30s1
- 20)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m31s0

- 21)Nanni Galli(ITA)ISO/Ford-1m31s1
- 22)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m31s2
- 23)David Purley(ING)March/Ford-1m31s9
- 24)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m31s9
- 25)Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-1m32s1

Corrida: 03/06/1973 - 78 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h57m44s3 (9 pontos)
- 2) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 1s3 (6 pontos)
- 3) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta (4 pontos) Teve problema de pressão de gasolina. Primeiros pontos do sueco no ano.
- 4) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (3 pontos) Tocou no muro na volta 2 e foi ao boxe.
- 5) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-a 3 voltas
- 8) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 9) James Hunt(ING)March/Ford-a 5 voltas Correu numa March da equipe Hesketh.
- 10) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-a 6 voltas
- 11) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 7 voltas, estava em 3º atrás do Fittipaldi, mas parou nos boxes com problema no PESCADOR de gasolina. (Motores 73 pg 23) Se não tivesse problema, seria a primeira vez com dois irmãos juntos no pódio da F1. Gordon Murray era o seu engenheiro.

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m28s1 (Igualou o tempo de treino na última volta da corrida)

OBS: François Cevert largou na frente. Um pneu furou logo na primeira volta (ele tocou o muro Motores 73 pg 22) e ele parou nos boxes. Quando voltou, estava grudado em Jackie Stewart, que liderava seguido por Emerson Fittipaldi. Ficaria ali durante toda a corrida, terminando em quarto, recuperando 21 posições e demonstrando que venceria se não fosse o furo. A disputa entre Emerson e Stewart foi épica. **Durou toda a prova, mas Emerson nunca teve uma chance real de ultrapassar o escocês, apesar de ter gesticulado abundantemente, como na Argentina. No final, estava a apenas 1s3 de Stewart, a menor distância entre o primeiro e segundo numa prova em Mônaco entre 50 e 77. Emerson marcou o novo recorde do circuito na última volta.** Foi uma corrida tensa e os dois desaceleraram tão logo cruzaram a linha de chegada, iniciando uma volta plena de acenos e brincadeiras possíveis naquelas condições. Emerson e Stewart eram amigos íntimos e o clima entre ambos na pista era de perfeito cavalheirismo. **E então, logo depois do túnel, os dois melhores pilotos do mundo, pilotando carros de milhares de dólares, bateram a 60 ou 70 km/h, como se tivessem saído da auto-escola no dia anterior. Emerson estava lado a lado com Stewart e alguma coisa fez com que os seus carros se chocassem. O Lotus chega a subir um metro do chão e teve duas rodas quebradas. "Nunca cumprimente o Stewart depois de uma corrida", brincou Emerson.** Entretanto, a maior atração de Mônaco/73, foi sem dúvida Wilson Fittipaldi. O brasileiro que havia largado em nono, estava na quinta posição já na décima volta. Wilsinho estava usando um truque para ultrapassar quem estivesse na sua frente. Ele tinha andado muito a pé pela pista e reparado que a guia na calçada, na pequena reta de acesso ao gancho da Loews, era baixa o bastante para permitir que ele subisse sem estragar a suspensão do Brabham. Com isso, ganhou um traçado diferente num trecho da pista em que as ultrapassagens são impossíveis. Pouco depois estava em terceiro, com alguma vantagem sobre Ronnie Peterson, o quarto. Pensava que aquele seria o primeiro GP da história com dois irmãos no pódio quando, com oito voltas para o final, o motor começou a falhar. A luz do alarme de pressão do combustível se acendeu e o motor acabou morrendo. Wilsinho passou para ponto morto, ligou a bomba elétrica, embalou o carro na descida para o túnel e conseguiu fazer o motor pegar. Na piscina, o carro parou de novo: a gasolina tinha

acabado. Alguém calculou errado o consumo durante a corrida e colocou menos gasolina do que cabia no tanque. Quando desceu do carro e caminhava para os boxes, o brasileiro foi demoradamente aplaudido pelo público.

Campeonato: Fittipaldi 41, Stewart 37, Peterson 4.

227)GP DA SUÉCIA (1ª corrida na Suécia)

Local: Anderstop

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m23s810**
- 2)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m23s899**
- 3)Jackie Stewart(ESC)Lotus/Ford-1m23s912**
- 4)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m24s084**
- 5)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m24s489
- 6)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s625
- 7)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m24s937
- 8)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m25s604
- 9)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m25s738
- 10)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m25s776
- 11)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m25s800**
- 12)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m25s995**
- 13)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m26s127 Sofreu acidente na volta 1 e abandonou.**
- 14)Reine Wisell(SUE)March/Ford-1m26s187
- 15)Niki Lauda(AUT)BRM-1m26s211**
- 16)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m26s255**
- 17)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m26s305
- 18)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m26s382**
- 19)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m26s632
- 20)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m26s874
- 21)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m28s580

Corrida: 17/06/1973 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1h56m46s049 (9 pontos) Fez grande corrida de recuperação.
- 2) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 4s039 (6 pontos) Liderou por 78 voltas, mas furou pneu a duas voltas do final e Hulme ganhou.**
- 3) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 14s667 (4 pontos)**
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 18s068 (3 pontos)
- 5) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 25s998 (2 pontos) Teve problemas de freio no final.**
- 6) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 1 volta
- 8) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 2 voltas
- 9) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 3 voltas
- 10) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 11) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 3 voltas
- 12) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 4 voltas Problemas de freio e câmbio.**
- 13) Niki Lauda(AUT)BRM-a 5 voltas
- 14) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m26s146

OBS: O GP da Suécia foi uma corrida tão louca e sensacional, que as primeiras colocações mudaram completamente nas dez voltas finais e só se decidiu na última, quando o neozelandês Denis Hulme ultrapassou com seu McLaren o sueco Ronnie Peterson - que vinha liderando desde a largada - e venceu a prova. Emerson manteve o segundo lugar o tempo todo, mas perdeu o freio, quebrou a caixa de câmbio e teve de desistir, a três voltas do final; Jackie Stewart, que vinha atrás dele, quase ganhou, mas também teve problemas com os freios e terminou em quinto. De qualquer maneira, fez dois pontos e agora aperta Emerson no Campeonato Mundial de Pilotos de Fórmula 1 (41 a 39). Desde os treinos, parecia óbvio que a luta seria entre os Lotus (Emerson e Peterson) e os Tyrrell (Stewart e François Cevert). E assim foi. Na largada, Peterson saiu na frente, seguido de Emerson (numa bela partida, pois figurava no segundo pelotão, com o quarto tempo), Cevert e Stewart. As 40 mil pessoas presentes vibravam. Elas não chegavam a lotar o bonito Scandinavian Raceway, junto à pequena cidade industrial de Anderstorp, 450 quilômetros ao sul de Estocolmo, mas naturalmente torciam para que o primeiro GP realizado no país ficasse com Peterson, afinal o único que conhecia bem o circuito de 4 018 metros e oito curvas. Durante das 80 voltas do percurso, os quatro primeiros correram praticamente colados, aproximando-se nas curvas e distanciando-se um pouco no único retão. Atrás, quase despercebidos do público, vinham Hulme e o argentino Carlos Reutemann. Até então, a única alteração importante foi a ultrapassagem de Stewart por Cevert, iniciando uma implacável perseguição a Emerson. Na 62ª volta, porém, Hulme passou Cevert e começou a aproximar-se dos três primeiros - mas ninguém ainda fazia fé de que ele chegasse a ameaçar. As grandes emoções começaram na 71ª volta, quando **Emerson ficou sem freio e foi finalmente ultrapassado por Stewart; nas cinco voltas seguintes, preocupou-se apenas em se colocar, mas foi sendo ultrapassado por Hulme, Cevert e Reutemann. Estava em sexto quando quebrou a caixa de câmbio, forçada pela falta de freios.** A essa altura, a torcida acompanhava de pé o sensacional duelo entre Peterson, Stewart e Hulme. Para a sorte de Emerson Fittipaldi, que estava prestes a perder a liderança do Mundial, na volta seguinte - a 77ª - os freios do Tyrrell de Stewart falharam. O escocês foi rapidamente ultrapassado por Hulme, Cevert (que terminou em terceiro) e Reutemann (um excelente quarto lugar). Os suecos, a essa altura, já temiam pela sorte de Peterson; era visível que o McLaren de Hulme andava muito mais do que o Lotus. Na última volta, ante o assombro da torcida, Hulme ultrapassou Peterson no fim do retão, a 150 metros da curva que leva à reta das tribunas, ganhando a corrida com 4 segundos de vantagem. Um belo presente de aniversário para o neozelandês, que já foi campeão do mundo e que completou 37 anos. Em tempo: Jacky Ickx foi o sexto colocado, uma volta atrás de Stewart. Já os brasileiros, estes não foram bem na Suécia. Wilson Fittipaldi, que já largou certo de que não terminaria a prova, devido aos problemas de suspensão do Brabham, desistiu logo na primeira volta, quando saiu da pista e quebrou o radiador. Moco também parou nos boxes, para trocar um pneu, mas apesar de tudo completou 77 voltas e terminou em décimo lugar - na frente inclusive de Emerson, que foi o 12º na classificação geral do Grande Prêmio da Suécia.

Peterson e Fittipaldi lideram a corrida, mas Emerson abandona no final e Peterson fura o pneu na última volta, Stewart chega em 5º lugar. Depois dessa corrida Stewart ficou a 2 pontos do Fittipaldi no campeonato.

Campeonato: Fittipaldi 41, Stewart 39, Peterson 10.

228)GP DA FRANÇA

Local: Paul Ricard

Pole-Position:

1)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m48s37 Fez esse tempo na sexta-feira.

2)Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m49s18 McLaren muito forte, Scheckter toca com Emerson na volta 41 e abandona na volta 43.

3)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m49s36 Ele errou ao tentar passar Scheckter na corrida na volta 41, bateu e abandonou. Desse dia em diante os dois não se deram bem!!

4)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m49s39

5)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m49s45

6)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m49s68

7)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m50s69

8)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m50s75

9)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m50s99

10)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m51s17

11)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m51s17

12)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m51s44

13)Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-1m51s53

14)James Hunt(ING)March/Ford-1m51s63

15)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m51s67

16)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m51s70

17)Niki Lauda(AUT)BRM-1m51s78

18)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m51s88

19)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m52s07

20)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m52s30

21)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m52s94

22)Reine Wisell(SUE)March/Ford-1m53s20

23)Henri Pescarolo(FRA)ISO/Ford-1m53s56

24)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m53s87

25)Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m55s55

Corrida: 01/07/1973 - 54 voltas

Classificação Final:

1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h41m36s52 (9 pontos) 1ª vitória do Peterson.

2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 40s92 (6 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 46s48 (4 pontos)

4) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 46s93 (3 pontos) Novo Líder do campeonato.

5) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 48s90 (2 pontos)

6) James Hunt(ING)March/Ford-a 1m22s54 (1 ponto) Correu numa March da equipe Hesketh e marcou seus primeiros pontos na F1.

7) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 1m29s19

8) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1m29s53

9) Niki Lauda(AUT)BRM-a 1m45s76

10) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-a 1 volta

11) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1 volta

12) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 1 volta

13) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 3 voltas

14) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 3 voltas

15) Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-a 3 voltas

16) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m50s99

OBS: Isto iria acontecer mais cedo ou mais tarde, e aconteceu sob um intensamente ensolarado céu provençal quando Ronnie Peterson finalmente venceu o Grande Prêmio - [com uma pequena ajuda do enroscado que eliminou o companheiro de equipe Emerson Fittipaldi e Jody Scheckter.](#) Ronnie havia ingressado na Lotus em março de 1973. Colin Chapman estava tão ansioso para garantir a permanência do sueco que prometeu a ele o status de piloto principal junto com Fittipaldi, o novo campeão mundial. **Os dois venceriam sete provas, Jackie Stewart terminou ficando com o título ao conquistar todas as cinco vitórias da Tyrrell. Enquanto**

Fittipaldi era o grande estrategista, Ronnie era especialista em pole position: ele obteve um recorde de nove delas em 1973. Em Paul Ricard, entretanto, teve de largar na segunda fila devido a um misterioso problema de necessidade excessiva de combustível. Uma inteligente passagem entre dois carros o colocou na segunda posição, atrás da McLaren do novo astro sul-africano Jody Scheckter que fazia sua terceira largada em um GP. Scheckter havia optado por uma configuração de asa baixa que lhe proporcionou a velocidade de que precisava para permanecer à frente na reta do Mistral, mas que o deixava frustradoramente lento nas curvas. **Sem condições de pressionar Scheckter, Peterson tomou a decisão unilateral (não havia comunicação por rádio nessa época) de sinalizar a Fittipaldi para que este passasse à frente. Como em todos os GP's daquela época, esta era uma longa prova, sem paradas planejadas para troca de pneus. Ronnie talvez tenha até imaginado que o duelo entre o inexperiente sul-africano e um frustrado brasileiro atuaria a seu favor. Fittipaldi percebeu uma oportunidade exatamente quando se aproximaram para colocar uma volta sobre a BRM de Beltoise. Ele avançou pelo lado externo, ocupando o mesmo espaço de pista, que Scheckter precisava para ultrapassar Beltoise. A colisão que se seguiu eliminou a ambos e entregou a vitória a Ronnie Peterson, de bandeja. Observe o depoimento de Fittipaldi sobre a conduta de Scheckter: "Ele não é mau caráter. Seu problema é não dar importância à sua segurança e a dos adversários. Há certos limites de risco numa pista, mas Jody Scheckter parece não ter limite algum".**

Scheckter assumiu a liderança na largada, mas abandona depois de sofrer um toque do Fittipaldi, ambos abandonaram e Jackie Stewart agradeceu, assumindo a liderança do campeonato.

Campeonato: Stewart 42, Fittipaldi 41, Peterson 19.

229)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m16s3**
- 2)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m16s5**
- 3)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m16s5**
- 4)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m16s7**
- 5)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m16s7** Quebrou o motor quando era o 2o.
- 6)Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m16s9** Rodou na primeira volta provocando acidentes em série. 11 carros baterram e por sorte NINGUÉM MORREU. A prova foi interrompida.
- 7)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m17s3**
- 8)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m17s4**
- 9)Niki Lauda(AUT)BRM-1m17s4**
- 10)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m17s5**
- 11)James Hunt(ING)March/Ford-1m17s6**
- 12)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m18s0**
- 13)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m18s1**
- 14)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m18s3**
- 15)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m18s3**
- 16)David Purley(ING)March/Ford-1m18s4**
- 17)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m18s4**
- 18)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m18s6**
- 19)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m18s9**
- 20)Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford-1m19s1** Quebrou a perna devido ao acidente.
- 21)Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m19s2**
- 22)Roger Williamson(ING)March/Ford-1m19s5**
- 23)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m20s1** Estreia do Watson que viria a sofrer um grave acidente nos testes de Brands Hatch, quebrando as pernas e ficando 3 meses parado.

24)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m20s1
25)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m20s3
26)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m20s3
27)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m20s5
28)Graham McRae(AFS)ISO/Ford-1m20s8
29)Chris Amon(NZE)Tecno-1m21s0

Corrida: 14/07/1973 - 67 voltas

Classificação Final:

1) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1h29m18s5 (9 pontos) Ele ganhou uma prova que foi interrompida depois da rodada do Scheckter.

2) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 2s8 (6 pontos)

3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 3s0 (4 pontos)

4) James Hunt(ING)March/Ford-a 3s4 (3 pontos) Correu numa March da equipe Hesketh e chegou num ótimo em 4º lugar.

5) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 3s6 (2 pontos)

6) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 4s7 (1 ponto)

7) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 1m11s7

8) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1m17s4

9) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 1 volta

10) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 1 volta Saiu da pista na 2ª largada e perdeu muito tempo para consertar o carro (Motores 73 pg 27).

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

12) Niki Lauda(AUT)BRM-a 4 voltas

13) Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: James Hunt(ING)March/Ford-1m18s6

OBS: Jody Scheckter provocou, ao sair muito forte da Woodcote, a mais bela e terrível curva da Fórmula 1, um dos maiores acidentes da história. Scheckter admitiu que cometeu um "erro". Ele rodou, atravessou a pista e bateu no muro dos boxes, parando o seu carro atravessado diante de uns 20 Fórmula 1 acelerados e cheios de gasolina. O que se seguiu foi o mais próximo que a Fórmula 1 chegou de uma comédia de cinema mudo, da qual, felizmente, os nove pilotos envolvidos saíram ilesos, à exceção de Andrea Adamich, com a perna esquerda quebrada. Alguns bateram no carro de Scheckter, outros desviaram e bateram nas barreiras e outros, ainda, bateram em carros parados por causa do acidente. Os restos de muitas máquinas tiveram de ser recolhidos com pás. José Carlos Pace foi um dos que ficaram como os seus dois companheiros de equipe. Para a equipe Surtees, o GP da Grã-Bretanha, que ela disputava com três carros, durou uma volta. Andrea de Adamich foi a grande vítima do acidente. O italiano ficou preso pelo pé no cockpit. Os tanques de combustível se romperam e o piloto ficou mergulhado na gasolina enquanto os bombeiros a esgotavam e serravam vagarosamente a árvore de direção, sem produzir faíscas. Foi a última corrida de Adamich na Fórmula 1. Scheckter, pela atitude, foi suspenso por quatro provas. Na nova largada, Peterson partiu na frente. Emerson correu em segundo, da sétima volta até a metade da corrida, quando seu motor quebrou. Peter Revson partiu então em perseguição ao sueco para vencer com o McLaren M23. Ele apostara 50 libras em si próprio, com uma cotação de 14 para 1. O prêmio pela vitória em Silverstone foi consideravelmente reforçado. Tom Wheatcroft, chefe da indústria da construção civil na Inglaterra, comprou com seu dinheiro uma March para Roger Williamson participar da etapa inglesa. Williamson silenciou algumas das críticas ao se qualificar na 22ª posição em um grid com um total de 29 carros. Ele foi eliminado, ileso, no tumulto que se seguiu após o notório rodopio de Scheckter.

Scheckter roda na reta dos boxes e é atingido pelos carros que vinham atrás provocando um grave acidente, que só gerou um piloto ferido (Adamish quebrou a perna e ficou preso

uma hora dentro do carro). A prova foi interrompida. Na 2ª largada Stewart roda e perde tempo, Fittipaldi também abandona. Na cronometragem o vencedor foi Revson.

Campeonato: Stewart 42, Fittipaldi 41, Peterson 25.

230)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m19s47**
- 2)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m19s97**
- 3)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s12**
- 4)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m20s31
- 5)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m20s59
- 6)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m20s60
- 7)James Hunt(ING)March/Ford-1m20s70 Equipe Hesketh.**
- 8)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m21s02**
- 9)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m21s14
- 10)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m21s23
- 11)Niki Lauda(AUT)BRM-1m21s43**
- 12)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m21s56
- 13)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m21s82 Sofreu acidente na volta 27 e abandonou.**
- 14)Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m22s01
- 15)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m22s10**
- 16)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m22s24 Bateu no treino, ficou com os pés presos no carro, machucando o tornozelo. Ele correu na base de anestésicos. Depois abandonou a corrida sentindo fortes dores. Segundo Emerson esse foi seu pior acidente na F1.**
- 17)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m22s50**
- 18)Roger Williamson(ING)March/Ford-1m22s72 Ele morreu com o carro incendiado, tudo filmado pelas câmeras de TV ao vivo. O piloto David Purley tentou salvá-lo sem sucesso.**
- 19)Chris Amon(NZE)Tecno-1m22s73
- 20)Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-1m22s95**
- 21)David Purley(ING)March/Ford-1m23s09
- 22)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m24s14
- 23)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m24s45
- 24)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m32s33

OBS: Ferrari não correu por problema no seu carro.

Corrida: 29/07/1973 - 72 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h39m12s45 (9 pontos) Recorde de 26 vitórias na F1.**
- 2) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 15s83 (6 pontos)**
- 3) James Hunt(ING)March/Ford-a 1m03s01 (4 pontos) Correu numa March da equipe Hesketh e chegou no pódio.**
- 4) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 1m09s13 (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1m13s37 (2 pontos)
- 6) Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-a 2 voltas (1 ponto) Equipe de Frank Williams.**
- 7) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 8) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 4 voltas
- 9) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 4 voltas

10) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 5 voltas

11) **Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-a 6 voltas Era o líder, quebrou o motor no final.**

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m20s31

OBS: Um acidente nos treinos tirou Emerson Fittipaldi da prova: uma roda quebrou e ele bateu, forte e de frente, no guard-rail, destruindo o Lotus e machucando com alguma gravidade o pé. Fittipaldi foi socorrido por Jo Ramirez, mecânico da Tyrrell. Emerson insistiu em largar, mas percebeu nas primeiras voltas que não aguentaria a dor e parou. Jackie Stewart chegou à sua 26ª vitória em GPs, depois de Peterson ter dominado toda a corrida e quebrado a nove voltas do final. Assim, Stewart tornou-se o maior vencedor de GPs da história. Não há qualquer possibilidade de comemoração.

Campeonato: Stewart 51, Fittipaldi 41, Peterson 25. Emerson teve 4 abandonos seguidos.

231)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

1)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-7m07s8

2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-7m08s3 Quebrou a ignição na volta 1, quando era o 3o.

3)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-7m09s3

4)Jacky Ickx(BEL)McLaren/Ford-7m09s7 Mostrando seu valor nessa pista.

5)Niki Lauda(AUT)BRM-7m09s9 Sofreu acidente na volta 2 e abandonou.

6)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-7m15s1

7)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-7m15s9

8)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-7m16s5

9)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-7m18s1

10)Clay Regazzoni(SUI)BRM-7m18s2

11)**José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-7m18s8 Melhor brasileiro no grid.**

12)Henri Pescarolo(FRA)ISO/Ford-7m18s8

13)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-7m19s1

14)**Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-7m19s7 Ainda se recuperando do tornozelo.**

15)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-7m20s4

16)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-7m22s2

17)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-7m22s3

18)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-7m22s3

19)Mike Beuttler(ING)March/Ford-7m26s6

20)**Graham Hill(ING)Shadow/Ford-7m27s1**

21)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-7m28s3

22)David Purley(ING)March/Ford-7m54s2

Corrida: 05/08/1973 - 14 voltas

Classificação Final:

1) **Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1h42m43s0 (9 pontos) Dobradinha da Tyrrell.**

2) **François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 1s6 (6 pontos) Grande corrida do Cevert.**

3) **Jacky Ickx(BEL)McLaren/Ford-a 41s2 (4 pontos) Boa corrida. A Ferrari não correu nesse GP e liberou Ickx para correr pela McLaren.**

4) **José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 53s8 (3 pontos) Primeiros pontos da Surtees.**

5) **Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 1m19s9 (2 pontos)**

6) **Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 1m24s3 (1 ponto) Teve problemas na pressão de combustível (Motores 73 pg 30). 3 brasileiros entre os 6 primeiros, só Inglaterra 88, na**

Bélgica 90 e 91 e Mônaco 2004, isso aconteceu!!

- 7) Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-a 1m25s2
- 8) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-a 1m25s7
- 9) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 2m11s8
- 10) Henri Pescarolo(FRA)ISO/Ford-a 2m22s5
- 11) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 3m27s3
- 12) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 3m38s7
- 13) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-a 3m49s0
- 14) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 1 volta
- 15) David Purley(ING)March/Ford-a 1 volta
- 16) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 1 volta

Melhor Volta: José Carlos Pace (BRA)Surtees/Ford-7m11s4 (7 segundos mais rápido que no treino Sensacional!)

OBS: O Grande Prêmio da Alemanha de 1973 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em Nürburgring em 5 de agosto de 1973. Foi a corrida 11 de 15 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1973 e na Copa Internacional de 1973 para Fabricantes de Fórmula Um. A corrida de 14 voltas foi ganha da pole position por Jackie Stewart, pilotando um Tyrrell-Ford. Foi a 27ª e última vitória de Stewart no Grand Prix, um recorde que permaneceria até 1987. O companheiro de equipe François Cevert terminou em segundo, com Jacky Ickx em terceiro em uma McLaren-Ford. A equipe de trabalho March não participou desta corrida após o acidente no Grande Prêmio da Holanda no fim de semana anterior que tirou a vida de Roger Williamson. As equipes Ferrari, Ensign, Tecno e Hesketh também não participaram. Para impulsionar o campo, as equipes McLaren, Brabham e Surtees entraram em três carros: a Ferrari liberou Ickx para dirigir o terceiro McLaren; Rolf Stommelen dirigiu o terceiro Brabham no lugar do ferido Andrea de Adamich; e Jochen Mass dirigiu o terceiro Surtees.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1973_German_Grand_Prix

José Carlos Pace terminou em quarto, resistindo as fortes dores nas costas, seqüelas do acidente de Silverstone. Ele tinha se tornado grande amigo de Jacky Ickx, o especialista em Nürburgring. Juntos, deram muitas voltas na pista num carro de passeio. Nos saltos, quando se perdia a visão da pista, Ickx ensinou-o a olhar para as árvores certas. Moco acabou conhecendo a pista muito bem.

OBS: Alemanha 1973, Bélgica 1990 e 1991 e Mônaco 2004, tiveram 3 brasileiros na zona de pontuação.

Campeonato: Stewart 60, Fittipaldi 42, Peterson 25.

232)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

- 1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m34s98 1a pole no ano, mas abandonou com problemas de combustível a 6 voltas do fim.**
- 2)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m35s37**
- 3)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m35s69
- 4)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m35s86
- 5)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m36s01
- 6)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m36s42

7) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m36s44
 8) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m36s48
 9) James Hunt(ING)March/Ford-1m36s63
 10) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m36s77
 11) Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m36s83
 12) Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m36s93
 13) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m37s46
 14) Clay Regazzoni(SUI)BRM-01m37s52
 15) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m37s60
 16) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m37s81
 17) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m37s85
 18) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m37s97
 19) Rikky von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m38s22
 20) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m38s30
 21) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m39s38
 22) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m39s50
 23) Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-1m41s04

Corrida: 19/08/1973 - 54 voltas

Classificação Final:

1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h28m48s78 (9 pontos)
 2) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 9s01 (6 pontos)
 3) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 46s64 (4 pontos) Chegou a estar a 2s do Stewart, mas teve pane seca na última volta e chegou bem devagar. Grande corrida do Pace!!
 4) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 47s91 (3 pontos)
 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1m21s60 (2 pontos)
 6) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 1m38s40 (1 ponto)
 7) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 1 volta
 8) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta
 9) Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-a 2 voltas
 10) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m37s29 (Pace muito rápido)

OBS: José Carlos Pace chegou em terceiro, com pneus usados em outras corridas, conseguindo a melhor volta da prova, um segundo mais rápido que a anterior, a uma média de 218 km/h. Correu entre os primeiros desde o começo da corrida e poderia ser segundo colocado se nas voltas finais seu motor não começasse a falhar, quebrando a poucos metros da chegada. Moco arrastou-se em direção a ela ladeira abaixo. Reutemann, que vinha em quarto, descontando furiosamente a vantagem do brasileiro, vai batê-lo na reta de chegada. O azar tem limites: o argentino chega apenas um segundo atrás.

Campeonato: Stewart 66, Fittipaldi 42, Peterson 34.

233)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m34s8
 2) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m35s29
 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m35s45
 4) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m35s68

- 5) **José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m36s06**
- 6) **Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m36s10**
- 7) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m36s37
- 8) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m36s44
- 9) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m36s54
- 10) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m36s55
- 11) François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m36s58
- 12) Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m36s67
- 13) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m36s88
- 14) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m36s99
- 15) **Niki Lauda(AUT)BRM-1m37s26 Sofreu acidente na volta 33 e abandonou.**
- 16) **Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m37s30**
- 17) Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m37s40
- 18) Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m37s58
- 19) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m37s81
- 20) **Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m38s13**
- 21) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m38s66
- 22) **Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m38s88**
- 23) **Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford-1m39s24**
- 24) David Purley(ING)March/Ford-1m39s28

OBS: James Hunt sofreu acidente no treino livre e não correu na corrida.

Corrida: 09/09/1973 - 55 voltas

Classificação Final:

- 1) **Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h29m17s0 (9 pontos)**
- 2) **Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 0s8 (6 pontos)** Lotus não fez jogo de equipe, e isso chateou o Emerson pois se vencesse ainda teria chance matemática no campeonato.
- 3) **Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 28s8 (4 pontos)**
- 4) **Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 33s2 (3 pontos)** Furou o pneu caiu para 20º lugar, mas se recuperou brilhantemente e chega em 4º lugar. Jackie Stewart TRI CAMPEÃO!!
- 5) **François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-a 46s2 (2 pontos)**
- 6) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 59s8 (1 ponto)
- 7) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 1m28s7
- 8) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta
- 9) David Purley(ING)March/Ford-a 1 volta
- 10) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 1 volta
- 11) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 12) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 1 volta
- 13) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Brabham/Ford-a 1 volta
- 14) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 15) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m35s3

OBS: Emerson chegou em segundo, atrás de Peterson, sem que Colin Chapman se desse ao trabalho de inverter as posições. Emerson estava 24 pontos atrás de Stewart, com 27 pontos em jogo. As chances do brasileiro eram meramente retóricas, como as de Stewart depois do GP da Áustria em 1972. Houve uma esperança no começo da corrida: enquanto os Lotus dispararam na frente, Stewart teve um pneu furado e caiu para vigésimo lugar na volta número 10. Iniciou uma recuperação sensacional e chegou ao quarto lugar quando restavam sete voltas para o final. Se Emerson vencesse o campeonato permaneceria matematicamente em aberto. Se vencesse os dois GPs restantes e Stewart não pontuasse em nenhum deles (nas 13 corridas até Monza, o escocês só falhara duas vezes), estariam

empatados com 69 pontos e Emerson seria o campeão por ter seis vitórias contra cinco de Stewart. Naturalmente, era apenas retórica, mas havia uma chance. Antes da corrida, Chapman combinara sinalizar para Peterson ceder o lugar a Emerson, caso necessário, quando restassem dez voltas para o final. **Os Lotus sumiram na frente com Peterson em primeiro sem que Emerson se preocupasse em forçá-lo. Inexplicavelmente, Chapman não sinalizou uma mudança de posição. Emerson tentou passar por Peterson mas encontrou resistência feroz. As últimas voltas foram de disputa crua entre ambos. Peterson venceu.** Em quase todos os desenhos animados e comédias que incluem corridas de automóvel, o vilão vai ganhar quando tropeça no último metro. Pois faltou pouco para que acontecesse isso em Monza. Chapman tinha descoberto uma forma infalível de aparecer nas fotos: toda vez que um dos seus pilotos ganhava, ele pulava para a pista e, junto com a bandeirada, jogava o seu boné para o alto. Quando Peterson viu o boné de Chapman voando a sua frente, desacelerou, certo que a corrida terminara. Tinha esquecido que a linha de chegada era alguns metros à frente. Na cronometragem oficial, sua vantagem sobre Emerson foi de apenas 8 décimos de segundo. **Mas, o campeonato de 1973 era mesmo de Jackie Stewart. O escocês foi perfeito na temporada, onde não deu chance alguma à concorrência. As más línguas diziam que, um dos motivos para a boa campanha de Stewart no campeonato, era o fato de sua equipe, a Tyrrell, ter um acordo com a Cosworth, que beneficiaria a equipe inglesa sempre com uma versão melhorada do motor Ford, antes das outras equipes, também equipadas com o propulsor americano.**

Campeonato: Stewart 69, Fittipaldi 48, Peterson 43. Emerson teria chances no campeonato, mas a Lotus não deu ordens para Peterson trocar de posição com Fittipaldi.

234)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m13s697** Bateu sozinho na chuva quando era o 2º.
- 2)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m14s737
- 3)Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m14s758** Acidente com Cevert na volta 32 e abandonou. Culpa do Jody.
- 4)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m14s813
- 5)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m15s035**
- 6)François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford-1m15s118** Sofreu Acidente com Scheckter na volta 32.
- 7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m15s319
- 8)Niki Lauda(AUT)BRM-1m15s400** Primeira grande corrida do Lauda que chegou a liderar na chuva aproveitando a performance dos Firestone de chuva, mas quebrou a transmissão.
- 9)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m15s641**
- 10)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m16s112**
- 11)Chris Amon(NZE)Tyrrell/Ford-1m16s228** Andando com o 3o carro da Tyrrell.
- 12)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m16s290
- 13)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m16s358
- 14)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m16s436
- 15)James Hunt(ING)March/Ford-1m16s504**
- 16)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m16s623
- 17)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m16s740**
- 18)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m16s846
- 19)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m17s028**
- 20)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m17s350
- 21)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m17s383
- 22)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m17s579**
- 23)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m17s721
- 24)Tim Schenken(AUS)ISO/Ford-1m18s402**
- 25)Peter Gethin(ING)BRM-1m18s498

26)Rikky von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m18s682

Corrida: 23/09/1973 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1h59m04s083 (9 pontos) 2a vitória de Revson em 73. Saiu da pista na 1ª volta e caiu para último. Corrida foi interrompida pela chuva e na cronometragem final Revson foi declarado vencedor e isso foi muito contestado na época.

2) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 32s734 (6 pontos) Para muitos ele ganhou a corrida.

3) Jacky Oliver(ING)Shadow/Ford-a 34s505 (4 pontos)

4) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 36s514 (3 pontos)

5) Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 1 volta (1 ponto) Equipe de Frank Williams.

7) James Hunt(ING)March/Ford-a 2 voltas

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

9) Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-a 2 voltas

10) Chris Amon(NZE)Tyrrell/Ford-a 3 voltas

11) Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-a 3 voltas

12) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 4 voltas

13) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 5 voltas

14) Tim Schenken(AUS)ISO/Ford-a 5 voltas

15) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 5 voltas

16) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-a 7 voltas

17) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 7 voltas

18) José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-a 8 voltas Quando começou a chover, chegou a ser o 3º colocado, mas o carro quebrou quando chegou no Emerson.

Melhor Volta: Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m15s49

OBS: Já se passaram anos, mas não há ninguém na face da terra que saiba apontar com absoluta certeza quem foi o vencedor do Grande Prêmio do Canadá de 1973. Os livros oficiais registram como sendo o norte-americano Peter Revson, mas perguntem a Emerson Fittipaldi o que ele acha. **A corrida que marcou a estreia do Safety Car na Fórmula 1 (era um VW Porsche 914) é séria candidata ao título de mais caótica na história da categoria.** Os ingredientes são os habituais de provas assim, como Nürburgring-99 ou Interlagos-2003: chuva depois seco, acidentes, Safety Car (a idéia de copiar o pace-car dos americanos era uma decorrência direta do acidente de Williamson). Mas um tempero para lá de picante foi adicionado na receita: a cronometragem na época era manual, com oficiais e cada equipe tendo sua própria planilha de voltas, que volta e meia não batiam umas com as outras. Na pista de Mosport então, naquele 23 de setembro, ninguém se entendia. **Chuva e neblina adiaram a largada em uma hora. Quando a prova começou, o asfalto permanecia encharcado apesar de não chover mais. Niki Lauda aproveitou o excelente desempenho dos pneus de chuva da Firestone para pular da quarta fila no grid à liderança em quatro voltas. Na 15ª passagem, sua vantagem para o segundo colocado era de 23 segundos. A primeira vitória do austríaco na F1 parecia garantida. Mas a pista começou a secar. Lauda começou a perder terreno e parou nos boxes para colocar pneus intermediários. A liderança passou então para Jackie Stewart e, depois, para Jean-Pierre Beltoise. Na volta 24 praticamente todo mundo resolveu fazer sua parada ao mesmo tempo e o pessoal da planilha foi à loucura. Para complicar o quadro ainda mais, houve o acidente entre Jody Scheckter e François Cevert na 33ª volta. Culpa de Jody, como esperado, tanto que Cevert saiu correndo dos destroços de seu Tyrrell para reclamar com o sul-africano.** Foi necessária a intervenção dos fiscais de pista para que não houvesse cenas de pugilato. Como havia muitos pedaços de carro na pista, a direção de prova optou pela intervenção do Safety Car. Vamos fazer uma pausa aqui para lembrar acontecimentos anteriores. O início dos anos 70 foi farto em acidentes fatais e naquele ano já haviam acontecido dois terríveis. Em Kyalami, Mike Hailwood havia retirado Clay Regazzoni da bola de fogo que o carro do suíço se

transformou após um acidente. Sua coragem lhe valeu inclusive uma medalha de bravura dada pela própria Rainha Elizabeth. Pouco tempos, em Zandvoort, David Purley não teve o mesmo sucesso ao tentar salvar a vida de Roger Williamson, em cenas que chocaram a opinião pública. Os dirigentes resolveram reagir e adotaram o Safety Car, que já era uma tradição em provas norte-americanas. Na Áustria foi feito um teste durante os treinos livres, com sucesso. No Canadá, a história foi diferente. Em Mosport, o Safety Car era ocupado pelo piloto local Eppie Witzes e pelo representante da direção de prova, Peter Macintosh. Este ficou de olho na passagem de Jackie Stewart para entrar na frente do escocês, o líder da prova. Mas o piloto da Tyrrell entrou para mais um pit-stop, caindo na classificação da prova. Sem perceber o que acontecia, Macintosh sinalizou para que diversos pilotos passassem o Safety Car, entre eles Revson, Beltoise e Jackie Oliver. Quando perguntou à torre na frente de quem o SC deveria entrar, a resposta foi: “do número 25”. Macintosh não acreditou e repetiu a pergunta duas vezes, obtendo a mesma resposta. Quando passou o número 25, o Safety Car finalmente entrou na pista. O piloto em questão era o neo-zelandês Howden Ganley, que ficou surpreso e assustado ao ver aquele Porsche 914 amarelo à sua frente. “Sou eu mesmo o líder?”, sinalizava para os boxes. Não era, mas resolveu aproveitar a chance do erro dos organizadores para acelerar quando o Safety Car voltou aos boxes, cinco voltas depois. Com o modesto Iso-Ford da pequenina equipe de Frank Williams, Ganley se manteve na ponta por três voltas antes de ser ultrapassado por Emerson e, depois, por Stewart. “Nunca guiei tão depressa e com tanta vontade como nestas três voltas. Bufei tanto que quase fiquei sem respirar”, contou o neozelandês depois da prova. Emerson liderava, mas começou a circular nos boxes a versão de que o verdadeiro líder era Jackie... Oliver? O inglês da Shadow seguia pouco atrás do brasileiro na fila formada logo após a saída do Safety Car, o que significava que Emerson tinha de descontar praticamente uma volta de desvantagem. Ainda faltavam 40 voltas, metade da corrida, e o Lotus 72 era o carro mais estável daquela tarde. Juntando isto com o talento de Emerson, a recuperação não era apenas possível, mas provável. Na fase final da corrida, Oliver começou a se debater com problemas de acelerador e o brasileiro começou a descontar diversos segundos por volta, alcançando o rival e o ultrapassando na última volta. Após quase duas horas de caos e confusão, Emerson Fittipaldi cruzou a linha de chegada com Oliver colado na sua traseira. O chefe da Lotus, Colin Chapman, estava na beira da pista para jogar seu boné para o alto – sua marca registrada a cada vitória da equipe. Mas o boné de Chapman caiu no chão e o oficial ainda não havia mostrado a bandeira quadriculada. Instantes depois, um grupo de quatro carros passa embolado na reta e a bandeira é agitada para um deles – Revson! A confusão é geral, mas depois de cinco horas vendo e relendo uma montanha de planilhas de tempos e voltas, o resultado é confirmado: Revson venceu, com Emerson em segundo e Jackie Oliver em terceiro. O curioso é que, na largada, o norte-americano teve problemas e caiu para último lugar. Mas a sorte estava a seu lado. No momento de intervenção do Safety Car, Revson foi um dos pilotos que teve a passagem permitida pelo fiscal Peter Macintosh – e descontou naquele momento a volta que tinha perdido para os líderes. Depois, com os problemas de acelerador de Oliver, acabou ultrapassando o inglês quase que despercebidamente, quando este fez uma espécie de “drive-through” pelo pit lane tentando resolver o problema. Por isso, Revson venceu. Ou não?

SOBRE A CONFUSÃO DA CRONOMETRAGEM:

Revson se envolveu em confusão na largada e caiu para último. Quando aconteceu o acidente, a direção da prova errou ao colocar o PACE CAR na frente do carro do Ganley e ainda liberou Beltoise, Oliver e Revson (estava uma volta atrás e erradamente colocaram na volta do líder) para dar uma volta a mais com o Pace Car na pista, isso os deixou em vantagem na corrida de uma volta em relação aos demais pilotos, inclusive o Emerson Fittipaldi. Sendo que o Revson foi o principal beneficiado.

“Antes, no molhado, estava o Niki à frente, o Ronnie em segundo e eu em terceiro. Fui chegando no Ronnie, aí ele bateu e fiquei em segundo... Aí Niki parou no boxe, e eu fiquei a

frente. Depois eu parei nos boxes fui um dos últimos carros a trocar pneu... Então sai atrás, se não me engano do Beltoise e do Oliver que estavam à frente, ficando eu em terceiro. Ai deu o “galo” do acidente, saiu o Pace Car que erradamente se colocou à frente do Ganley, em vez do Oliver ou do Beltoise, que eram quem estava ganhando a corrida. Com isso os dois mais o Revson deram mais uma volta do que eu, quando entrou o Pace Car na pista, eu estava atrás do Ganley. Eles deram uma volta enquanto eu ficava preso e grudaram na minha traseira. Eles estavam ganhando a corrida com uma volta de avanço... Quando o Pace Car saiu da pista, com metade da corrida ainda por correr, já no seco, ainda se recuperando em relação a Oliver e Beltoise que passei quando faltavam 3 voltas. Recuperei cerca de 70 segundos. Naquela altura o boxe da McLaren dava sinais que Revson estavam em terceiro, e a Lotus dava sinal que eu estava em primeiro, e a Shadow para o Oliver que estava em segundo. Todo mundo nos boxes certo que era essa a situação. Mas terminou a corrida, e os caras falaram que o Revson ganhou. “
(Emerson Fittipaldi- Motores 73 pg 47)

Campeonato: Stewart 71, Fittipaldi 54, Peterson 43.

235)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1m39s657**
- 2)Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-1m40s013
- 3)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m40s393**
- 4)James Hunt(ING)March/Ford-1m40s520 A grande surpresa da temporada de 1973, que era chamado de James Shunt, “James Trombda”.**
- 5)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m40s635 Não correu devido o acidente fatal do Cevert.**
- 6)Mike Hailwood(ING)Surtees/Ford-1m40s844
- 7)Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-1m40s895
- 8)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m40s907
- 9)José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford-1m41s125 Quebrou a suspensão traseira.**
- 10)Jody Scheckter(AFS)McLaren/Ford-1m41s321**
- 11)Arturo Merzario(ITA)Ferrari-1m41s455
- 12)Chris Amon(NZE)Tyrrell/Ford-1m41s679 Não correu por causa da morte do Cevert.**
- 13)Brian Redman(ING)Shadow/Ford-1m42s247
- 14)Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1m42s417
- 15)Clay Regazzoni(SUI)BRM-1m42s468
- 16)Jochen Mass(ALE)Surtees/Ford-1m42s517
- 17)Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-1m42s752
- 18)Graham Hill(ING)Shadow/Ford-1m42s848**
- 19)Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-1m43s166**
- 20)George Follmer(EUA)Shadow/Ford-1m43s387
- 21)Niki Lauda(AUT)BRM-1m43s543**
- 22)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m43s650
- 23)Jacky Ickx(BEL)ISO/Ford-1m43s885**
- 24)John Watson(IRL)Brabham/Ford-1m43s887**
- 25)Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford-1m44s478**
- 26)Mike Beuttler(ING)March/Ford-1m45s032
- 27)Rikky Von Opel(LIE)Ensign/Ford-1m45s441

Corrida: 07/10/1973 - 59 voltas

Classificação Final:

- 1) Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1h41m15s799 (9 pontos)
- 2) **James Hunt(ING)March/Ford-a 0s668 (6 pontos) Pressionou o Peterson a corrida toda e chegou no vácuo dele, ótima corrida do inglês, ele foi o estreante do ano na F1.**
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford-a 22s930 (4 pontos)
- 4) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 50s226 (3 pontos)
- 5) Peter Revson(EUA)McLaren/Ford-a 1m20s367 (2 pontos)
- 6) **Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 1m47s945 (1 ponto)**
- 7) Jacky Ickx(BEL)ISO/Ford-a 1 volta
- 8) Clay Regazzoni(SUI)BRM-a 1 volta
- 9) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-a 1 volta
- 10) Mike Beuttler(ING)March/Ford-a 1 volta
- 11) Jean-Pierre Jarrier(FRA)March/Ford-a 2 voltas
- 12) Howden Ganley(NZE)ISO/Ford-a 2 voltas
- 13) Graham Hill(ING)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 14) George Follmer(EUA)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 15) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-a 4 voltas
- 16) Arturo Merzario(ITA)Ferrari-a 4 voltas

Melhor Volta: James Hunt(ING)March/Ford-1m41s652

OBS: No dia 04 de outubro de 1973, Jackie Stewart saiu para jantar com François Cevert e Ronnie Peterson. Já era o campeão da temporada e decidira que o GP dos Estados Unidos, três dias depois, seria o último de sua carreira - uma prova festiva para a Tyrrell, pois Cevert tinha chances de ser vice-campeão e Stewart se retiraria após 100 Gps disputados.

Mas a despedida foi antecipada de forma trágica pelo acidente fatal de Cevert no último treino. Era encerrada, de uma só vez, duas das maiores carreiras do automobilismo, a do tricampeão, e a de um possível campeão mundial. O piloto brasileiro Emerson Fittipaldi ia logo atrás de Cevert. Veja o que o campeão mundial disse: "Eu ia 20 segundos atrás dele e quando ele bateu, eu parei e fui tentar ajudar. Mas cheguei lá e vi tudo desintegrado. O Cevert morreu porque o guard-rail era fraco demais. Se fosse um guard-rail resistente, como eu exigi que fosse, ele não teria morrido. Eu tinha vistoriado o autódromo e avisado que aquele guard-rail não agüentava. Mas perdi energia, tempo e saco e ninguém tomou a mínima providência. Fui para o estacionamento e fiquei 5 horas trancado no meu carro, brigando muito com a minha cabeça. Pensei em parar, mas estava muito preso à Fórmula 1 e o jeito era tentar melhorar a segurança dos carros". Outro que parou para socorrer Cevert, foi José Carlos Pace. A visão do corpo sem vida do amigo abalou Moco. Pace foi para os boxes de Wilson Fittipaldi, descontrolado. "Nós somos loucos! O que estamos fazendo aqui?" - dizia chorando.

"Estive envolvido em muitos acidentes automobilísticos. Vi muita gente morrer e perdi muitos amigos. Mas o acidente de François foi a gota d'água. Foi a pior coisa que poderia acontecer na minha carreira", comentou Jackie Stewart, sobre a morte de seu então companheiro. Em meio a tragédia, uma curiosidade: Jody Scheckter usou o número 0 em seu carro, em caráter excepcional.

A corrida de 59 voltas foi vencida na pole position por Ronnie Peterson, pilotando um Lotus-Ford. Peterson segurou James Hunt no March-Ford inscrito em Hesketh para conquistar sua quarta vitória da temporada, com Carlos Reutemann em terceiro em um Brabham-Ford.

A corrida foi ofuscada pela morte de François Cevert durante a qualificação, no dia anterior, no que seria o 100º e último Grande Prêmio do companheiro de equipe da Tyrrell e tricampeão mundial Jackie Stewart. Como consequência, a equipe Tyrrell retirou-se do evento, entregando a Copa dos Fabricantes à Lotus.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1973_United_States_Grand_Prix

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

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

1) Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM-1:21.1

Corrida: 18/03/1970 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 Peter Gethin Chevron-Chevrolet B24 '72-05' 57m22.9, 110.34mph F5000
- 2 Denny Hulme McLaren-Cosworth M23 'M23/1' 57m26.3
- 3 James Hunt Surtees-Cosworth TS9 '006' 40 laps
- 4 Tony Trimmer Williams-Cosworth FX3 '1' 40 laps
- 5 Tony Dean Chevron-Chevrolet B24 '72-02' 39 laps
- 6 Jean-Pierre Beltoise BRM P160 '160-03' 39 laps
- 7 Tom Belso Lola T330-Chevrolet 39 F5000
- 8 Ray Allen Surtees TS8-Chevrolet 38 F5000
- 9 Clive Santo Surtees TS11-Chevrolet 38 F5000
- 10 Ian Ashley Lola T330-Chevrolet 38 F5000
- 11 Bob Brown Chevron B24-Chevrolet 38 F5000
- 12 Gijs van Lennep Lola T330-Chevrolet 37 F5000
- 13 Jock Russell McRae GM1-Chevrolet 36

John Watson correu com o Brabham BT42 e bateu nessa prova, quebrando as duas pernas, ficando 3 meses parado (Anuário Francisco Santos 1989 pg 59).

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)BRM/ Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM/ Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1:23.0

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

1)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1:16.4

Corrida: 08/04/1970 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 Jackie Stewart Tyrrell-Cosworth 006 '2' 52m53.2, 132.82mph
- 2 Ronnie Peterson Lotus-Cosworth 72 'R8' 53m03.6
- 3 Clay Regazzoni BRM P160 '160-07' 40 laps
- 4 Peter Revson McLaren-Cosworth M32 'M32/2' 40 laps
- 5 Niki Lauda BRM P160 '160-01' 40 laps
- 6 George Follmer Shadow-Cosworth DN1 '2A' 39 laps
- 7 Gijs van Lennep Lola T330-Chevrolet 38 F5000
- 8 Tom Belso Lola T330-Chevrolet 38 F5000
- 9 Vern Schuppan BRM P160E 38
- 10 Keith Holland Trojan T101-Chevrolet 38 F5000
- 11 Tony Dean Chevron B24-Chevrolet 38 Accident F5000
- 12 Clive Santo Surtees TS11-Chevrolet 37 F5000

13 Bob Brown Chevron B24-Chevrolet 37 F5000

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford-1:17.5

Corrida extra-campeonato. Peterson liderou a corrida desde a largada, Jackie Stewart rodou, mas depois foi ganhando posições perdidas na rodada. **No final da corrida nevou (era na Inglaterra), Peterson rodou e Jackie Stewart acabou ganhando a corrida.**

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=cUCEUdbEFk8&t=379s> (Canal Boteco F1)

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Jackie Stewart (ESC)Tyrrell/Ford 71 Fez 3 poles, 5 vitórias em 15 corridas. Recorde de pontos numa temporada até então!!

2º Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford 55 Teve vários problemas durante o ano (3 quebras, abandono na Holanda, acidente na França e erro de cronometragem no Canadá).

3º Ronnie Peterson(SUE)Lotus/Ford 52 Foi o piloto mais rápido do ano, com 8 poles.

4º François Cevert(FRA)Tyrrell/Ford 47

5º Peter Revson(EUA)McLaren/Ford 38

6º Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford 26

7º Carlos Reutemann(ARG)Brabham/Ford 16

8º James Hunt(ING)March/Ford 14 Foi o estreante do ano numa March da equipe Hesketh.

9º Jacky Ickx(BEL)Ferrari e McLaren/Ford 12

10º Jean-Pierre Beltoise(FRA)BRM 9

11º José Carlos Pace(BRA)Surtees/Ford 7

12º Arturo Merzario(ITA)Ferrari 6

13º Georges Follmer(EUA)Shadow/Ford 5

14º Jacky Oliver(ING)Shadow/Ford 4

15º Andrea de Adamich(ITA)Brabham/Ford 3

16º Wilson Fittipaldi(BRA)Brabham/Ford 3

17º Niki Lauda(AUT)BRM 2 Começou como 3º piloto da BRM e fez uma temporada apagada.

18º Clay Regazzoni(SUI)BRM 2

19º Chris Amon(NZE)Tecno/Ford 1

Gijs Van Lennep(HOL)ISO/Ford 1

Howden Ganley(NZE)ISO/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 375

CONSTRUTORES PONTOS

1º Lotus/Ford 92 Teve problema crônico de pressão de combustível.

2º Tyrrell/Ford 82 Pontuou em todas as corridas, com exceção EUA que não correram. A Tyrrell teve poucas quebras.

3º McLaren/Ford 58

4º Brabham/Ford 22

5º March/Ford 14

6º BRM 12

Ferrari 12

8º Shadow/Ford 9

9º Surtees/Ford 7

10º ISO/Ford 2 Equipe de Frank Williams.

11º Tecno/Ford 1

OBS: Em 1973 para o Mundial de Construtores valia apenas o resultado do melhor piloto da equipe por corrida. Se contasse os resultados dos dois

pilotos, a Tyrrell seria campeã de construtores.

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 311

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

MOTORES PONTOS

1º Ford 348
2º Ferrari 14
3º BRM 13

TOTAL DE PONTOS: 375

PAÍSES PONTOS

1º Escócia 71
2º Brasil 65
3º França 56
4º Suécia 52
5º Estados Unidos 43
6º Nova Zelândia 28
7º Inglaterra 18
8º Argentina 16
9º Bélgica 12
10º Itália 9
11º Áustria 2
Suíça 2
13º Holanda 1

TOTAL DE PONTOS: 375