

[illegible]

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Diminuíram a largura dos pneus traseiros. Valiam os 7 melhores resultados das primeiras 8 corridas e os 7 melhores das 8 últimas corridas. Estrearam os motores 1.5 turbos e os pneus radiais Michelin em parceria com a Renault.

PERFORMANCES:

Ferrari melhor: Bra, Afr, Ale, Aut, Hol

Brabham melhor: Arg

Lotus melhor: EUA, Esp, Bel, Sue, Fra, Ita

Wolf: Mon e Can

McLaren: Ing, EUA II, Jap

Empate Ferrari e Lotus: Can

Ferrari 8 x 8 Lotus

Ferrari 10 x 6 McLaren

Quebras:

Ferrari 3 (Lauda 1, Reutemann 1 e Villeneuve 1)

McLaren 11 (Hunt 5, Mass 3, Lunger 2 e Giacomelli 1)

Lotus 13 (Andretti 8 e Nilson 5)

Vitórias:

Lotus 5 (Andretti 4 e Nilson 1)

Ferrari 4 (Lauda 3 e Reutemann 1)

Wolf 3 (Scheckter 3)

McLaren 3 (Hunt 3)

Ligier 1 (Laffite 1)

Shadow 1 (Jones 1)

Poles:

Lotus 7 (Andretti 7)

McLaren 6 (Hunt 6)

Ferrari 2 (Lauda 2)

Brabham 1 (Watson 1)

Wolf 1 (Scheckter 1)

VMR:

Lotus 5 (Peterson 5)

McLaren 3 (Hunt 3)

Ferrari 3 (Lauda 3)

Brabham 2 (Watson 2)

Wolf 2 (Scheckter 2)

Tyrrell 1 (Peterson 1)

Ligier 1 (Laffite 1)

Surtees 1 (Brambilla 1)

Hat Trick

McLaren 1 (Hunt 1)

Lotus 1 (Andretti 1)

Dobradinhas de largada e de chegada:

Não teve

OBS 1: RENAULT TURBO:

A Renault estreou equipe própria com motor turbo em parceria com a Michelin (usou pneus radiais) que também era estreante na F1. E devido a nova concorrência, a Goodyear teve

que construir pneus mais resistentes e com carcaça mais grossa (Anuário Motores 77 pg 35).



Motor Renault turbo com cerca de 500 HP

OBS 2: LAUDA SAIU BRIGADO DA FERRARI:

Numa entrevista recente, Niki Lauda disse que Enzo Ferrari descumpriu o contrato de 1º piloto da Ferrari que era de Niki Lauda, para dar o posto de 1º piloto a Carlos Reutemann. Isso por que Enzo não achava que Lauda se recuperaria a tempo para disputar o título da F1. O austríaco ficou amargurado com a equipe italiana.

Lauda ganhou o campeonato e assinou com a equipe Brabham para 1978.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=IOhN7oYIxPc> (CANAL ENERTO)

OBS 3: BRABHAM:

A equipe Brabham continuou com problemas de peso e consumo excessivo do motor Alfa Romeo, e o tamanho desse motor dificultava a aerodinâmica da parte de baixo dos carros solos que iriam dominar a F1 nos anos seguintes. (Anuário F1 Francisco Santos 1989 pg 59 e 62)

OBS 4: WOLF e FRANK WILLIAMS:

Nesse ano a equipe Wolf, em associação com Frank Williams, venceu sua corrida de estreia no GP Argentina com Jody Scheckter, igualando o feito da equipe Mercedes em 1954 e Brawn em 2009. Harvey Postlethwaite também estava na equipe WOLF nesse ano.

OBS 5: LOTUS 78 COM REGULAGEM DE BARRA ESTABILIZADORA:

Muito provavelmente Lotus de 1977, de Colin Chapan, foi o primeiro carro a ter regulagem de barra estabilizadora de dentro do carro feito pelo piloto. Esse mecanismo ajudou a performance dos carros com efeito solo, que estavam surgindo na F1.

Linha do tempo resumida

Época	Equipe / Engenheiro	Contribuição
1977–78	Lotus / Colin Chapman	Primeiras ideias com ajustes dinâmicos de suspensão (Lotus 78 e 79)
1982–84	Williams e McLaren	Introdução prática de ajuste de barra de dentro do cockpit
1990s	Difundido	Quase todas as equipes adotaram o sistema
2010s em diante	Ainda permitido	Ajuste mecânico simples segue legal e usado até hoje

Conclusão:



Embora não haja um “inventor único” com patente registrada, a origem conceitual vem de Colin Chapman

Fonte: ChatGPT.

OBS 6: RECORDES DE VENCEDORES DIFERENTES:

Nesse ano teve 8 vencedores diferentes. Empatou com 1983, 1985, 2003 e 2012.

1977 (8): Lauda, Andretti, Hunt, Jones, Laffite, Nilson, Reutemann e Scheckter
1983 (8): Piquet, Patrese, Prost, Tambay, Arnoux, Watson, Rosberg e Alboreto.
1985 (8): Alboreto, Senna, De Angelis, Prost, Lauda, Piquet, Mansell e Rosberg.
2003 (8): Raikkonen, Coulthard Fisichella, Ralf, Montoya, Schumacher, Barrichello e Alonso.
2012 (8): Raikkonen, Alonso, Vettel, Webber, Rosberg, Button e Hamilton e Maldonado

E perdeu somente para 1975 e 1982:

1982 (11): Villeneuve, Pironi, Tambay, Piquet, Rosberg, Alboreto, Arnoux, De Angelis, Patrese, Lauda e Prost.
1975 (9): Pace, Fittipaldi, Lauda, Regazzoni, Mass, Reutemann, Brambila, Hunt, Scheckter

OBS 7: PIT STOP MAIS RÁPIDO NA ÉPOCA:

No GP Japão 1977, a Brabham fez um pit stop em 18 segundos no carro de Hans Stuck, mas só trocou os pneus dianteiros, na época foi considerado um pit stop rápido. Nos anos 2020 o pit stop passou a ser feito em cerca de 2 segundos.

281)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m48s68
- 2)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m48s96
- 3)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m49s13
- 4)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m49s73**
- 5)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m49s81 Saiu da pista e abandonou na volta 28.**

- 6) José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m49s97
7) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m50s02
8) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m50s13
9) Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m50s65
10) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m50s66
11) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m50s76 Trocou a Tyrrell pela equipe Wolf.
12) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m50s97
13) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m51s03
14) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m51s34 Teve algum problema no treino. Saiu da pista e abandonou na volta 28.
15) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m51s52
16) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m51s53
17) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m52s40
18) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m53s11
19) Ingo Hoffmann(BRA)Copersucar/Ford-1m53s28
20) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m53s54
21) Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford-1m54s19

Corrida: 09/01/1977 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1h40m11s19 (9 pontos) Equipe canadense Wolf em associação com Frank Williams. Venceu na estreia da equipe, igualando a Brabham em 2009.
2) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 43s24 (6 pontos) Ótimo resultado pela Brabham, Moco teve esgotamento físico, desmaiou e teve que ser levado ao hospital.
3) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 46s02 (4 pontos)
4) Emerson Fittipaldi(BR)Copersucar/Ford-a 55s48 (3 pontos) Ótimo resultado.
5) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 2 voltas (2 pontos)
6) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 2 voltas (1 ponto)
7) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 5 voltas Teve pane seca.

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m51s06

OBS: A vitória de um carro estreante na Fórmula 1, e que nos treinos conseguira apenas o 11º tempo de classificação, certamente foi um resultado inesperado para o GP da Argentina - mas não absurdo, já que o forte calor na pista, superior a 62 graus, afastou da disputa mais de 50% dos carros que largaram. Para os quatro brasileiros (é o maior número de participantes de um só país) o resultado também foi inesperadamente bom: Moco ficou em segundo depois de perder para o cansaço uma corrida totalmente dominada, Emerson chegou em quarto e logo atrás da Ferrari de Reutemann, Alex não decepcionou mesmo com os muitos problemas em seu March e Ingo deu 22 voltas sem erros até parar com o motor quebrado. No final, um balanço animador para a temporada, que começa com ainda mais carros e pilotos candidatando-se ao título. Confirmando o entusiasmo de Moco durante os treinos de dezembro na Europa, os Brabham/Alfa Romeo foram o grande destaque, perdendo a ponta apenas pelo estado físico de Pace, que desmaiou depois da corrida e teve que ser hospitalizado. As Ferraris por sua vez decepcionaram - assim como os Tyrrell. Lauda abandonou na 20ª volta, Peterson teve problemas desde a primeira volta, Depailler correu sempre atrás e Reutemann só levou a Ferrari para os primeiros postos no final, quando havia poucos carros na pista. Não foi surpresa a pole position de James Hunt, com o mesmo McLaren M23 que lhe deu o título em 76, mas poucos esperavam ver o irlandês John Watson na segunda colocação. Moco teve problemas no circuito de água de seu carro titular e logo depois bateu com o reserva, no primeiro dia de treinos. No sábado, voltou a ter problemas no sistema de refrigeração e teve que conseguir sua classificação com o carro de John Watson: deu apenas sete voltas e conseguiu o sexto tempo. Alex teve dificuldades com o motor e o câmbio de seu March, o mesmo acontecendo com Ingo Hoffmann (nos dois dias, seu Copersucar andou com excesso de temperatura de água). Além do calor havia o medo de

atentados - foi o GP mais policiado de toda a história da F 1. No primeiro dia de treinos, logo no final da segunda sessão, o pânico tomou conta do autódromo: no meio da reta dos boxes explodiu o extintor de incêndio do Lotus de Mano Andretti e o barulho provocou uma grande correria. Largando melhor, Watson assumiu a ponta seguido por Hunt, Lauda, Andretti, Mass, Reutemann, Scheckter, Moco e Depailler. Emerson, que alinhara em 16º, passou em 13º lugar na primeira volta, enquanto Alex vinha em 17º e Ingo em 19º. Com problemas no motor, Laffite largou mal e ficou em último. **Ronnie Peterson teve uma má estreia na Tyrrell: entrou nos boxes logo na primeira volta e retornou à pista em último**, enquanto Watson abria mais e mais vantagem de Hunt graças aos pneus traseiros mais macios que tinha escolhido para seu Brabham, enquanto os demais preferiram pneus duros para resistir a 53 voltas e ao forte calor. Moco largou mal, caindo para oitavo mas ganhando a sétima posição logo na sexta volta, quando passou Scheckter. Lutando para descontar o tempo perdido, **Pace foi o piloto mais combativo no início da prova**. Watson liderou várias voltas com tranquilidade, já que Hunt, correndo em segundo sem ser ameaçado, parecia esperar pelo fim da corrida para acelerar mais. A melhor disputa ficava entre Lauda, Andretti e Mass, enquanto mais atrás Reutemann segurava Pace, Scheckter e Depailler. No último pelotão, Laffite e Peterson se recuperavam momentaneamente e ultrapassavam Alex e Ingo - este último perdendo um segundo por volta para Alex em consequência do excesso de temperatura da água que o obrigava a poupar o motor. Na oitava volta Watson tinha três segundos de vantagem sobre Hunt e sete sobre Reutemann, que liderava o segundo pelotão. **Na volta seguinte, Moco ultrapassou o argentino e partiu em perseguição a Jochen Mass. Aos poucos, Hunt diminuía a diferença para Watson, que começava a ter problemas nos pneus, enquanto Moco se aproximava rapidamente dos líderes e Patrick Depailler, que estava logo atrás de Reutemann, rodava e caía para 13º lugar.** Na 11ª volta, Hunt ultrapassou Watson e começou a abrir uma vantagem de um segundo por volta. Jacques Laffite, com problemas de motor, parou nos boxes e retornou uma volta depois na última posição. Na 12ª volta Niki Lauda começou a ter problemas de superaquecimento, foi ultrapassado por Jochen Mass e, na 16ª volta, por Scheckter, decidindo abandonar na 20ª volta. Nessa altura da corrida os primeiros colocados começaram a alcançar os últimos, tendo dificuldades nas ultrapassagens. Na 20ª volta, Alex teve problemas para engatar uma marcha e acabou saindo reto na curva da entrada do miolo, mas conseguiu voltar rapidamente e manter sua posição. Na volta seguinte, rodou de novo na mesma curva, também por problemas no câmbio, e depois rodou uma terceira vez, no mesmo local, ao desligar a chave geral do carro. Moco realizava uma excelente corrida e o mesmo acontecia com Emerson, que melhorava seguidamente de posição. Na 24ª volta, foi a vez de Carlos Reutemann rodar na curva da entrada do miolo. Perdendo muito tempo, Reutemann voltou à pista na décima colocação. Na 25ª volta Moco ultrapassou Andretti, ganhou mais uma colocação na 28ª volta com a parada de Jochen Mass e outra na 31ª volta, quando o líder Hunt bateu no fim da reta e abandonou a corrida. Watson então assumiu a ponta, seguido por Moco que acabou indo para primeiro lugar na 36ª volta, quando apenas onze carros continuavam na pista. **A essa altura, Emerson era o sexto colocado.** Na 41ª volta Watson teve que abandonar e Moco, dez segundos à frente de Scheckter, parecia ter a vitória garantida. Mas faltando apenas dez voltas ele começou a diminuir, permitindo que Scheckter o ultrapassasse e vencesse a corrida, enquanto Emerson perdia o terceiro lugar, para Reutemann, a três voltas do final. Depois da corrida, Moco foi levado para o hospital do autódromo com esgotamento físico. "Acho que foi a primeira vez que aconteceu e vai ser a última. Dentro do cockpit estava uma temperatura insuportável, coisa de 70 a 80 graus. Era a mesma coisa que eu andar com todo meu uniforme, dentro de uma sauna, não tem ser humano capaz de aguentar o calor, eu acho que agüentei, foi demais, estou contente por ter terminado em segundo lugar", disse o brasileiro. Jody Scheckter comemorava uma vitória histórica, pois seu Wolf havia sido recebido na Argentina com indiferença e descrédito. O carro canadense derrubou todos os prognósticos; ganhou a corrida e entrou para a história como o primeiro F1 a estreiar vitoriosamente. "Eu já fiz exercícios de flexão em sauna só para ver como é que era. Então, quando o calor começou a me esgotar, eu repetia para mim mesmo: Vamos lá, Scheckter, você já fez ginástica num calor desses, portanto pode também dirigir um carro", comentou o sul-africano sobre as condições da pista argentina. Foi um sucesso total. Para os italianos, acabava de aparecer um "bólide negro". Para os franceses, era uma autêntica "maravilha negra". Os austeros ingleses chamaram-no de "flecha negra". Os canadenses, então, não cabiam em si de

tanto orgulho. Um fato acontecido na prova argentina, mostrou o amadorismo que ainda rondava a Fórmula 1 dos anos 70. Gunnar Nilsson, segundo piloto da Lotus, não largou pois teve que ceder seu carro a Mario Andretti, já que a equipe inglesa não dispunha de carro reserva. Alheio a tudo isso, Wilsinho Fittipaldi, após passagem do Copersucar de seu irmão, atirou seu boné para a pista, festejando o quarto lugar no estilo de Colin Chapman.

ÚLTIMO PÓDIO DO “MOCO” NA F1.

282)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-2m30s11
- 2)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-2m30s18**
- 3)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-2m30s35
- 4)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-2m30s36
- 5)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-2m30s57 Na largada Pace sai de 5o para a ponta, liderou a corrida por 7 voltas, mas rodou e acertou Hunt na volta 38 e abandonou.**
- 6)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-2m30s69 Teve acidente na volta 23 e abandonou.
- 7)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-2m31s09 Teve acidente na volta 30 e abandonou.
- 8)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-2m31s63 Teve acidente na volta 12 por pedrisco na pista e abandonou. Muitos acidentes nessa corrida por causa do asfalto soltando.**
- 9)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-2m31s69 Teve acidente na volta 12 e abandonou.
- 10)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-2m32s14
- 11)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-2m32s19 Teve acidente na volta 12 e abandonou.
- 12)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-2m32s22
- 13)Niki Lauda(AUT)Ferrari-2m32s37
- 14)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-2m32s43 Teve acidente na volta 26 e abandonou.
- 15)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-2m32s81
- 16)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-2m32s94 Quatro brasileiros no grid.**
- 17)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-2m33s46
- 18)Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford-2m34s62
- 19)Ingo Hoffmann(BRA)Copersucar/Ford-2m35s57**
- 20)Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-2m35s79
- 21)Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-2m36s19**
- 22)Larry Perkins(AUS)BRM-2m42s22

Corrida: 23/01/1977 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1h45m07s72 (9 pontos) Ganhou com abandono dos concorrentes e assumiu a liderança do campeonato.
- 2) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 10s71 (6 pontos) Liderou a corrida depois que passou o Pace, mas foi pressionado pelo Reutemann e desgastou os pneus, tendo que trocá-los.
- 3) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m47s51 (4 pontos)
- 4) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta (3 pontos) Furou o pneu quando chegava no Lauda.**
- 5) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Ingo Hoffmann(BRA)Copersucar/Ford-a 2 voltas Estava em 6º lugar quando o pneu furou no final da corrida. MUITO AZAR!**

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-2m34s55

OBS: Luciano do Vale narrou a corrida pela Globo. O argentino Carlos Reutemann teve dois grandes aliados para vencer o GP Brasil: sua Ferrari, perfeita durante as 40 voltas, e a Prefeitura de São Paulo, responsável pelo atraso nas obras do autódromo que o ajudaram a eliminar os mais perigosos concorrentes. No final, o asfalto mal consolidado da curva 3 deixou muitas interrogações em Interlagos: Reutemann teria vencido se Moco não tivesse atravessado à frente de Hunt, e se não tivessem acontecido as batidas de Mass, Regazzoni, Peterson e Depailler, que mantinham bom ritmo no início? Assim, enquanto o argentino vencia, Interlagos começava a perder definitivamente o direito de sediar o GP Brasil de Fórmula 1: o autódromo do Rio de Janeiro, moderno e seguro, inaugurado em 1977, seria o local do GP 78. Depois da corrida, o coro de reclamações era engrossado pelo próprio diretor da prova, Mário Patti: "Eu nunca mais organizo uma corrida aqui. As reformas são sempre feitas em cima da hora e o resultado aí está: não podia ser pior". A reclamação mais violenta dos pilotos era com relação à qualidade do asfalto colocado apenas um mês antes na curva 3, que durante os treinos já apresentara problemas ao soltar muitos pedriscos. Segundo Francisco Rosa, assessor do administrador de Interlagos, o tipo de asfalto usado pela empreiteira Dual teria sido o mesmo que havia antes: "Eu não entendo de asfalto. Havia especificações, e a empreiteira deve tê-las seguido. O problema foi o retardamento das obras. Se a pista tivesse sido recapeada antes, e fosse feita uma corrida qualquer para assentar o piso, não teria havido nada agora". Oito carros se acidentaram ao rodar nos pedriscos soltos da 3, e se não fossem as telas de proteção (muito elogiadas pelos pilotos) esses acidentes poderiam ter tido outros desfechos. O primeiro, na 12ª volta, foi o mais impressionante, pois envolveu três carros. Jochen Mass foi o primeiro a atravessar na curva: depois de passar sobre os pedriscos soltos, bateu nas telas de proteção e jogou uma delas para a pista, sobre o Ensign de Clay Regazzoni, que se emaranhou nela e parou, Depailler, que vinha logo atrás, rodou e também ficou na pista. Mais atrás, Ronnie Peterson, quando percebeu o acidente, forçou uma derrapagem de seu Tyrrell e acabou indo parar também nas telas de proteção, e depois foi a vez de Vittorio Brambilla. Na 26ª volta, mais um carro a Ligier de Jacques Laffite - foi parar na 3, e quatro voltas depois Patrick Depailler e John Watson deixaram seus carros no cemitério de automóveis que se formou na curva, onde o último a bater foi José Carlos Pace. Todos foram unânimes em culpar o asfalto, e só não aconteceram outros acidentes graças à habilidade dos pilotos: Ingo rodou ali quase no fim da corrida, Niki Lauda chegou a ficar completamente atravessado, e o próprio Emerson admitiu que teve alguns sustos apesar do cuidado com que passava por essa curva. Uma verdadeira guerra se travou nas provas de classificação para a largada do GP Brasil. No primeiro treino, o mais rápido foi Pace, que estabeleceu 2m30s57, tempo considerado insuperável por muitos especialistas. Entretanto, no segundo e último dia de treinos, quatro pilotos conseguiram ultrapassar Moco: James Hunt (que ficou com a pole position), Carlos Reutemann, Mario Andretti e Jochen Mass, sendo que Pace poderia também ter melhorado se não estivesse irreconhecível, rodando duas vezes - uma na curva do S e outra na do Laranja. O acidente de maior gravidade nos treinos aconteceu com Mario Andretti, que já havia tido problemas (o estouro de seu extintor) nos treinos para o GP da Argentina. Quando treinava com os tanques cheios na tarde de sábado, puxando o companheiro de equipe Gunnar Nilsson, o Lotus de Andretti pegou fogo na curva do Bico de Pato (possivelmente em consequência das fagulhas que o fundo do carro soltou ao raspar no chão durante a freada). O piloto pressentiu logo o fogo e desengrenou a marcha do carro, ao mesmo tempo que acionava o extintor de Incêndio. Como o fogo não diminuiu, Andretti soltou o cinto de segurança, ficou em pé no cockpit e pulou para o acostamento, enquanto o carro deslizava sozinho por mais de 100 metros. Ao meio-dia os carros deram uma volta completa pelo autódromo, obedecendo suas posições, para o alinhamento definitivo no grid. A largada foi pelo sistema de luzes e quem saiu na frente foi Reutemann, seguido de Pace, que se antecipou em frações de segundos à luz verde. Na curva 1, Reutemann ainda era o líder, seguido por Moco, Hunt, Mass. Andretti, Regazzoni e Patrick Depailler. **Moco assumiu a primeira colocação logo no final do retão, e para delírio do público passou em frente aos boxes com um segundo e meio de vantagem sobre Reutemann, aumentando para mais de dois segundos na volta seguinte. Nessa volta, Hunt conseguiu ultrapassar Reutemann no retão e partiu em perseguição a Moco.** A diferença entre eles, de quase três segundos na terceira volta,

caiu para menos de um segundo na sexta volta, quando James saiu da curva 2 colado na traseira do Brabham. **Como todos esperavam, Hunt saiu do vácuo de Moco 200 metros antes da curva 3, mas percebendo que não daria para ultrapassá-lo voltou para trás; o brasileiro, que esperava a tentativa de ultrapassagem, resolveu frear um pouco mais tarde, e quando estava no meio da curva seu Brabham começou a derrapar. Hunt, que vinha colado, só teve tempo de virar um pouco a direção, mas ainda assim seu pneu traseiro direito passou por cima do nariz do Brabham. Esse acidente permitiu que Hunt abrisse boa vantagem de Carlos Reutemann, que só foi ultrapassar o brasileiro na saída da curva da Ferradura. Moco entrou nos boxes ao final dessa volta, retornando duas depois na 20ª e última posição. [Na 12ª volta aconteceu o primeiro acidente na curva 3, envolvendo três carros e tirando da prova fortes concorrentes às primeiras colocações: Mass, Regazzoni e Peterson.](#)** O principal beneficiado foi John Watson, que estava a mais de dez segundos de Peterson e acabou ganhando quatro colocações: as três ocupadas pelos acidentados e mais a de Patrick Depailler, que corria em sexto e rodou na mesma curva, retornando à pista atrás de Watson. Uma volta antes, Niki Lauda conseguiu superar Emerson na Curva 1, partindo em perseguição a Jody Scheckter, que abandonou em seguida com problema de estabilidade em seu Wolf. Após o acidente a corrida ameaçou tornar-se monótona. Hunt mantinha a ponta com facilidade, o mesmo acontecendo com Reutemann no segundo lugar e Mario Andretti no terceiro. Essas posições ficaram inalteradas até a 19ª volta, quando Andretti abandonou devido à queda na pressão de gasolina e problemas na parte elétrica. A essa altura o número de participantes já estava bastante reduzido, devido também ao abandono de Alex Dias Ribeiro, na 16ª volta, com muitos problemas em seu March. Na 22ª volta, Reutemann (que descontou quase meio segundo por volta) conseguiu superar Hunt no final da reta. Tinha-se a impressão de que haveria uma boa briga pelo primeiro lugar, mas Hunt perdeu o controle do seu carro na curva do Sol e ficou mais de 40 segundos atrás de Reutemann, que caminhava com facilidade para uma nova vitória em Interlagos. Tom Pryce, que exigiu muito de seu Shadow no início da corrida, acabou jogando fora um tranquilo segundo lugar. Para manter um ritmo veloz, **Pryce atravessou demais nas curvas e isso acabou com os pneus traseiros** - até que um deles estourou na entrada da reta. **[Até a bandeirada de chegada, as únicas novidades foram as batidas de John Watson, Patrick Depailler, Jacques Laffite e José Carlos Pace, todos na curva 3.](#)** e a volta de vantagem de Carlos Reutemann sobre Emerson Fittipaldi - como o próprio Emerson queria, para não ter que completar mais uma volta no mais acidentado GP realizado em Interlagos. Ingo Hoffmann, sétimo colocado, perdeu a grande chance de marcar um ponto em sua carreira. **O sexto lugar seria um prêmio justo ao esforçado brasileiro, pela terceira e suada vez em duas temporadas montado no cockpit do capenga Copersucar-** Fittipaldi, utopia brasileira de ter uma equipe na mais importante categoria no automobilismo. Seria, assim parecia a três voltas do final, um prêmio mais que justo - impossível. Ele está em casa, Interlagos, pista que conhece como poucos ali. O carro até que vem bem. Faltavam só três voltas - e, pronto, um pontinho para a história. **Então o pneu furou. Começou a vazar, perder pressão, e o carro, sem estabilidade, literalmente dançava na pista.** O Shadow do italiano Renzo Zorzi, tão obscuro quanto o Copersucar, veio na boa e passou. Pintou a bandeirada, cruel: sétimo lugar.

283)GP DA ÁFRICA DO SUL (12 pilotos no mesmo Segundo)

Local: Kyalami

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m15s96
- 2)José C. Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m16s01 Ótimo tempo, na frente do Lauda.
- 3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m16s29
- 4)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m16s33
- 5)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m16s35
- 6)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m16s38 Teve acidente na volta 43 e abandonou.
- 7)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m16s44
- 8)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m16s54
- 9)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m16s64

- 10)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m16s65
- 11)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m16s71
- 12)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m16s74
- 13)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m16s99
- 14)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m17s08
- 15)Tom Pryce(ING)Shadow/Ford-1m17s11 Atropelou um fiscal de pista que estava com extintor na mão e o extintor arrancou o capacete dele, os dois morreram na hora.**
- 16)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m17s21
- 17)Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m17s44**
- 18)Hans Stuck(ALE)March/Ford-1m17s49
- 19)Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m18s07
- 20)Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford-1m18s42
- 21)Boy Hayje(HOL)March/Ford-1m19s59
- 22)Larry Perkins(AUS)BRM-1m21s77
- 23)Brett Lunger(EUA)March/Ford-1m24s35

Corrida: 05/03/1977 - 78 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h42m21s6 (9 pontos)
- 2) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-a 5s2 (6 pontos)**
- 3) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 5s7 (4 pontos)
- 4) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 9s5 (3 pontos)
- 5) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 19s9 (2 pontos)
- 6) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-a 20s2 (1 ponto)
- 7) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 23s6
- 8) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 26s7
- 9) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 46s2
- 10) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1m11s7
- 11) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-a 1 volta
- 12) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta
- 13) José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 2 voltas
- 14) Brett Lunger(EUA)March/Ford-a 2 voltas
- 15) Larry Perkins(AUS)BRM-a 5 voltas

Melhor Volta: John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m17s63

OBS: A morte do piloto Tom Pryce acabou relegando a segundo plano a vitória do austríaco Niki Lauda no Grande Prêmio da África do Sul, terceira prova do Campeonato Mundial de Pilotos, disputada em Kyalami. Lauda, que alguns consideraram acabado para o automobilismo após seu acidente no Grande Prêmio da Alemanha em 1976, voltou a vencer como nos seus melhores tempos de campeão mundial. Ele não cometeu nenhum erro durante a corrida, mas não pôde comemorar a vitória como os imigrantes italianos radicados na África do Sul gostariam. Ao receber a notícia da morte de Tom Pryce Lauda balançou a cabeça e abandonou o pódio carregando a taça displicentemente. **A morte de Pryce deve ser atribuída à falta de orientação que os comissários de pista e bombeiros receberam por parte dos organizadores da prova, já que uma das regras básicas é a de não atravessar a pista. Outro ponto contra a organização que acabou resultando no acidente, foi a má distribuição dos comissários e bombeiros na pista. Naquele ponto da pista - a reta - e em outras partes onde a visibilidade é pequena, deveriam ser colocados bombeiros nos dois lados da pista. A morte de Pryce foi provocada involuntariamente pelo seu companheiro de equipe Renzo Zorzi. É que na 21ª volta Zorzi parou no meio da reta com um princípio de incêndio no carro. Zorzi conseguiu saltar do carro e ante a demora da chegada dos bombeiros, ele próprio acionou o extintor de seu carro. Um bombeiro conseguiu chegar ao local atravessando a pista e quase sendo atingido pelo March de Hans Stuck, mas o segundo bombeiro não teve a mesma sorte e acabou**

sendo atropelado pelo Shadow de Tom Pryce. Com o impacto, a mais de 250 km/h o bombeiro, Jansen Van Vuuren, voou a mais de 20 metros do local e seu pesado extintor acertou a cabeça de Tom Pryce, arrancando-lhe o capacete, fraturando-lhe o crânio e provocando sua morte imediata. Jacques Laffite, que momentos antes do atropelamento saía do vácuo do Shadow para ultrapassá-lo notou que Pryce estava sem capacete e aparentemente desacordado, mas imediatamente teve de voltar sua atenção para a pista pois o Shadow desgovernado acabou se chocando com seu carro, indo parar ambos para fora da pista no final da reta. Quando os médicos chegarem ao local do acidente, Tom Pryce já estava morto, e Laffite, levemente ferido.

Foi como em 1975. Uma vitória matemática, bem calculada, bem ao estilo de Niki Lauda. Apesar de vitória fácil, quem largou na frente foi James Hunt, o pole position. Lauda o seguiu, enquanto Moco que também estava na primeira fila, caiu para o terceiro lugar. Hunt ficou na liderança apenas durante as cinco primeiras voltas, tempo suficiente para que os pneus de Lauda atingissem a temperatura ideal. Na sexta volta Lauda saiu do vácuo do carro de Hunt na reta, ultrapassando-o sem problemas. Moco começou a ter problemas com os pneus dianteiros logo nas primeiras voltas, sendo ultrapassado por Jody Scheckter e Patrick Depailler. O primeiro a desistir foi Ronnie Peterson, que havia largado bem, mas parou com o motor quebrado. Lauda conseguiu distanciar-se de Hunt na décima volta, enquanto Jody Scheckter se aproximava de Patrick Depailler. Moco foi ficando para trás, até perder o vácuo do carro de Patrick Depailler, enquanto Jochen Mass e Mario Andretti o apertavam nas curvas de alta velocidade. A única vantagem de Moco era o ótimo desempenho que o motor Alfa Romeo apresentava na reta. Na décima segunda volta os sul-africanos vibram com a ultrapassagem de Jody Scheckter sobre James Hunt (o inglês reclamou no final da corrida dos problemas do motor). Emerson era o décimo colocado, enquanto Alex Dias Ribeiro corria no 18º lugar. Nas posições intermediárias, havia um bom duelo entre Vittorio Brambilla e Hans Stuck, Tom Pryce e Jacques Laffite. Carlos Reutemann, que não havia dado boa largada, corria em sétimo lugar, **mas caiu para nono ao ser tocado por Mario Andretti.** Apesar de não se descontrolar, Reutemann perdeu o vácuo dos carros de Watson. Na 21ª volta Zorzi pára ao lado da pista e acontece o acidente com Pryce. Como os sinalizadores começaram a agitar bandeira amarela nessa parte da pista, Niki Lauda diminuiu um pouco o ritmo permitindo que Jody Scheckter descontasse a diferença que, de quase 3 segundos, caiu para menos de 1 segundo. Foi então que Jody ficou no vácuo da Ferrari de Lauda na 25ª volta. Entretanto Lauda acelerou forte sua Ferrari aumentando novamente a vantagem. A partir dessa fase da corrida os pilotos começaram a ter problemas com os pneus dianteiros. **Por causa das características de Kyalami os carros tendem a sair de frente nas curvas de alta velocidade e os pneus dianteiros se desgastam prematuramente.** Um dos primeiros a ter um problema foi Gunnar Nilsson, que cedeu o 13º lugar para Regazzoni na 34ª volta e na seguinte entrou nos boxes para trocar os pneus dianteiros. **O segundo a ir para os boxes foi Mario Andretti, que preferiu desistir, pois também tinha problemas de motor.** Lauda se distanciava cada vez mais de Jody, que também não era ameaçado por Hunt a essa altura já preocupado com a rápida aproximação de Patrick Depailler. Na 48ª volta Moco perdeu o quinto lugar porque teve de parar para trocar os pneus dianteiros voltando a corrida uma volta depois, mas logo atrás de Depailler. Na 58ª volta a diferença de Lauda para Jody Scheckter era de 8 segundos e a de Hunt para Depailler de 8 segundos. Na 66ª volta Moco retornou aos boxes para trocar novamente os pneus dianteiros voltando à corrida sem nenhuma chance de se colocar bem. Emerson mantinha-se com muitas dificuldades pois os pneus dianteiros de seu carro estavam em péssimo estado, enquanto que Alex, após permanecer bom tempo em 13º lugar desistiu na 69ª volta com o motor quebrado. Duas voltas antes Depailler conseguiu ultrapassar Hunt: esse foi o último momento de emoção do GP, pois Niki Lauda recebeu a bandeirada na 78ª volta com boa vantagem sobre Jody. Felizmente para Lauda a corrida terminou na 78ª volta, pois logo após a bandeirada ele encostou ao lado da pista com os pneus dianteiros quase acabados. **Alex Dias Ribeiro vivia seu inferno astral na Fórmula 1. "O fato de ter sido alguns centésimos de segundo mais rápido que Hans Stuck nas provas de classificação foi a minha última alegria em 1977 na F1.** Mas este fato provava também que o March não era nem sombra do que havia sido em 1976. Eu era o décimo sétimo e Stuck o décimo oitavo no grid de largada, numa pista onde o carro se classificara entre os primeiros na prova do ano anterior", disse o brasileiro. Alex, porém, não terminou a corrida na África. Seu motor fundiu a

doze voltas do final, além do carro ter perdido os freios no princípio da corrida.

284)GP DOS ESTADOS UNIDOS I

Local: Long Beach

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m21s630**
- 2)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m21s868**
- 3)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m21s887**
- 4)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m22s260 Teve acidente na volta 5 e abandonou.**
- 5)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m22s296
- 6)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m22s372
- 7)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m22s382**
- 8)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m22s529
- 9)Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m22s611
- 10)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m22s655
- 11)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m22s659 Teve acidente na 1a volta e abandonou.**
- 12)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m22s675
- 13)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m22s762
- 14)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m23s056 Substituindo Pryce morto na corrida anterior.**
- 15)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m23s231
- 16)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m23s384
- 17)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m23s811 Substituindo o Pace que morreu num acidente de avião.**
- 18)Brian Henton(ING)March/Ford-1m24s036
- 19)Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m24s173
- 20)Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford-1m24s357
- 21)Brett Lunger(EUA)March/Ford-1m24s979
- 22)Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m25s080**

Corrida: 03/04/1977 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1h51m35s470 (9 pontos)**
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 0s773 (6 pontos)
- 3) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-a 4s857 (4 pontos) Assumiu a ponta na largada e liderou 75 das 80 voltas, mas furou o pneu no final.**
- 4) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m14s487 (3 pontos)
- 5) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1m20s908 (2 pontos)**
- 6) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 1 volta
- 8) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1 volta
- 9) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 2 voltas
- 10) Brian Henton(ING)March/Ford-a 3 voltas
- 11) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m22s753

OBS: Quando Colin Chapman jogou seu boné preto para cima, comemorando a vitória de Mário Andretti e da Lotus no GP dos Estados Unidos/Oeste, outras coisas muito importantes estavam acontecendo nesta segunda corrida em Long Beach: confirmava-se que o **MK 3 é um carro competitivo, digno da grandeza da Lotus**; confirmava-se que Niki Lauda, com a pole-position, com o segundo lugar e com a liderança do Campeonato de Pilotos, voltou a plenitude de sua forma

e é sem dúvida o primeiro piloto da Ferrari: **confirmou-se que o Wolf já nasceu grande e que Jody Scheckter, terceiro colocado depois de liderar até a antepenúltima volta e ainda co-líder com 19 pontos é um sério candidato ao título mundial.** Os três foram os donos absolutos da quarta corrida desta temporada de Fórmula 1, desde os treinos. Na largada, Niki Lauda bobeou e o valente Jody Scheckter pulou da segunda fila para superar também Mário Andretti na tomada da primeira curva. E assim os três carros - Wolf, Lotus e Ferrari - andaram em fila durante toda a prova, um esperando o erro do outro porque a ultrapassagem é quase impossível no sinuoso circuito norte-americano. O Wolf levava vantagem mínima na única e pequena reta do Pacific Boulevard, mas nas apertadas curvas em auge e declive o Lotus e a Ferrari encostavam de novo. Assim andaram os três até a 60ª volta, quando um pequeno erro de Scheckter permitiu a Andretti assumir a ponta. Por pouco tempo: antes que o norte-americano completasse a volta, o sul-africano ultrapassou-o de novo em brilhante arrancada. Era, no entanto, um aviso. Na 77ª volta, quando a vitória do brilhante Scheckter parecia garantida, o motor Cosworth do Wolf soltou fumaça e perdeu um pouco de potência. Andretti ultrapassou-o imediatamente; Lauda pulou para segundo na volta seguinte, sempre pressionando e ameaçando ultrapassar o Lotus; Scheckter teve de se contentar com o terceiro lugar, que não foi ameaçado porque os outros vinham muito, muito longe. Era difícil tirar os olhos de um duelo tão emocionante. Mas valia a pena acompanhar a brilhante recuperação de James Hunt com o McLaren. O campeão batera na primeira curva, com o Ferrari de Carlos Reutemann e o Surtees de Vittorio Brambilla. O italiano ficou por ali mesmo; o argentino tentou voltar, mas teve de desistir na oitava volta; o inglês completou a volta, trocou o bico dianteiro destruído, retornou à pista, babando e ainda chegou em honroso sétimo lugar, embora com uma volta de atraso e com um McLaren mal adaptado ao circuito - fez apenas o oitavo tempo no treino. Tirando os três primeiros e James Hunt, para os outros a corrida foi tranqüila. **Patrick Depailler, que largara em 12º lugar com o Tyrrell de seis rodas, ganhou posições logo de cara** e, quando chegou ao quarto lugar, parecia que estava sozinho na pista, muito atrás do terceiro e muito na frente de Emerson, o quinto colocado. Na pista em que conquistara seu primeiro ponto, ano passado, o carro dos Fittipaldi surpreendeu já nos treinos, com o sétimo lugar. Com Emerson demonstrando sua vontade nos circuitos sinuosos, o carro chegou à quinta colocação e a seu oitavo ponto este ano. Melhor que muita gente grande. Melhor, por exemplo, que a Brabham. Verdade que a morte de José Carlos Pace abalou a equipe talvez irreversivelmente. John Watson, promovido a primeiro piloto e que andou lá pela frente no começo da corrida, foi vencido pelos problemas do Brabham-Alfa Romeo BT 46; Hans Stuck, chamado às pressas, treinou mal, saiu lá atrás e lá atrás ficou até parar. Dos pilotos que estreavam em suas novas equipes, Jean-Pierre Jarrier foi o mais efetivo. Com o Penske, agora da equipe ATS, largou em nono, maneirou por ali e, beneficiado pelas quebras, chegou em sexto e marcou ponto, embora com uma volta de atraso. Brian Henton, com um March, foi mais discreto - mas pelo menos chegou em nono, três voltas atrás, enquanto seu companheiro de equipe, o brasileiro Alex Dias Ribeiro, não conseguiu sair do último lugar, nem nos treinos nem na corrida, enquanto esteve na pista. De mais, acrescenta-se que Jacques Laffite treinou bem e corria em quinto lugar até quase o final da prova; quando parou despercebidamente (as rádios brasileiras chegaram a anunciar que ele terminara em quinto). **E registre-se ainda a péssima fase de Ronnie Peterson, que não fez nada de bom desde sua passagem para a Tyrrell.**

285)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

1)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m18s70 Lotus MK3

2)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m19s42

3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s48 Lauda rodou no treino e fraturou uma costela na volta de aquecimento e não correu na corrida.

4)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m19s52

5)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m19s57

6)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m19s87

- 7)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m20s11
8)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m20s13 Teve acidente com Brambilla na volta 9 e abandonou.
9)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m20s14
10)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s16
11)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m20s26 Teve acidente com Regazzoni na volta 9 e abandonou.
12)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m20s38
13)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m20s55
14)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m20s74 Teve acidente na volta 56 e abandonou.
15)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m20s96
16)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m21s03
17)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m21s05
18)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m21s16
19)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m21s56
20)Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m21s73
21)Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m21s82
22)Patrick Neve(BEL)Williams/Ford-1m21s92
23)Emilio Villota(ESP)McLaren/Ford-1m21s97 Era o pai da pilota espanhola Maria de Villota que perdeu o olho num teste de F1 em 2012.
24)Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford-1m22s09
25)Brett Lunger(EUA)March/Ford-1m22s24

Corrida: 08/05/1977 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1h42m52s22 (9 pontos)
- 2) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 15s85 (6 pontos)
- 3) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-a 24s51 (4 pontos)
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 24s87 (3 ponto)
- 5) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1m05s83 (2 ponto)
- 6) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta (1 ponto)**
- 7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1 volta
- 8) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 9) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 10) Brett Lunger(EUA)March/Ford-a 3 voltas
- 11) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-a 3 voltas
- 12) Patrick Neve(BEL)Williams/Ford-a 4 voltas
- 13) Emilio Villota(ESP)McLaren/Ford-a 5 voltas
- 14) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m20s81

Campeonato ficou Scheckter 23 pontos, Andretti 20, Lauda e Reutemann 19.

OBS: Pela segunda vez consecutiva Colin Chapman jogou seu boné preto para o alto na passagem de Mario Andretti na bandeirada de chegada. A primeira foi em Long Beach, em abril, a segunda no Grande Prêmio da Espanha, quinta prova do Campeonato Mundial de Pilotos, disputada no dia 8 de maio em Jarama. A fácil vitória de Mario Andretti foi apoiada em três fatores decisivos: a vontade do piloto norte-americano de conquistar o título mundial, tanto que abandonou as milionárias provas norte-americanas como as 500 Milhas de Indianápolis; **o talento de Chapman, que resolveu sentar-se novamente numa prancheta para criar o extraordinário Lotus MK-3,** tão avançado quanto foi o Lotus 72 que deu um título a Emerson Fittipaldi; e, finalmente, o desenvolvimento do motor Ford-Cosworth. Todos esses fatores indicam que a vitória de Andretti não foi apenas um acaso. Assim como não é por acaso que Jody Scheckter, com o

novo Wolf, lidera o campeonato à frente de Mario Andretti, Niki Lauda e Carlos Reutemann. Para os brasileiros, o GP da Espanha foi a primeira decepção desta temporada. O Copersucar-Fittipaldi não se adaptou ao circuito. Emerson, que antes não exigia tanto do novo carro, na Espanha lamentou muito que o F-05 não estivesse pronto, como era previsto originalmente. Emerson conseguiu apenas manter o carro na pista até o final. A supremacia da Lotus ficou demonstrada nos treinos de classificação, quando Mario Andretti assegurou a pole position, sendo seguido por Jacques Laffite e as duas Ferrari, de Niki Lauda e Carlos Reutemann. James Hunt, com o novo McLaren M26, conseguiu apenas o sétimo melhor tempo, e sua atuação sem brilho na corrida não o credencia a tentar o bicampeonato. **Niki Lauda fraturou uma costela na volta de aquecimento e Luca de Montezemolo que voltou aos boxes da Ferrari resolveu que ele não deveria participar do GP da Espanha.** Brett Lunger, com March 761 B, completou o número de 24 corredores. Alex Dias Ribeiro não ficou entre os 24 pilotos admitidos para a largada, e Emerson alinhou na 19ª posição, muito ruim para quem esperava marcar mais alguns pontos com o velho FD-04. Mario Andretti foi o mais rápido na largada, assumindo a ponta antes do final da reta. Foi seguido pelo francês Jacques Laffite (que teve a melhor atuação na corrida), Carlos Reutemann, James Hunt, John Watson, Jody Scheckter, Clay Regazzoni e Vittorio Brambilla, enquanto que Emerson mantinha o mesmo 19º lugar na primeira volta. Andretti conseguiu abrir mais de um décimo de segundo a cada volta sobre o segundo colocado, mas na oitava volta Laffite começou a apertá-lo. James Hunt, que manteve o quarto lugar até a quarta volta, quando foi ultrapassado por John Watson e Jody Scheckter, parou nos boxes na sexta volta, retornou, mas desistiu pouco depois, quando o motor quebrou definitivamente. Regazzoni e Brambilla assustavam a todos pela maneira com que disputavam o sexto lugar. **O resultado dessa disputa já era esperado: na nona volta, quando Brambilla forçou a ultrapassagem sobre Regazzoni, ambos saíram da pista e da corrida.** A diferença entre Andretti e Laffite, que era de 2 segundos na quinta volta, acabou caindo para menos de um segundo na nona, mas na volta seguinte Laffite foi obrigado a parar nos boxes para trocar os pneus traseiros, que já começavam a apresentar desgastes. A troca não foi muito rápida e o piloto francês perdeu uma volta, retornando à corrida na 16ª posição. As desistências e paradas nos boxes foram muitas no início da corrida. Por isso, Emerson, que não conseguia ultrapassar a Surtees de Binder, na 15ª volta ocupava o 14º lugar. Jody Scheckter não largou muito bem e preferiu, nas primeiras voltas, manter um ritmo de corrida que não provocasse o desgaste prematuro dos pneus. Ficou atrás de John Watson muito tempo, só forçando a ultrapassagem depois da vigésima volta. Watson, que tinha problemas com os pneus, acabou perdendo o terceiro lugar para Scheckter na 24ª volta. O Copersucar-Fittipaldi não apresentou nenhuma melhora na corrida e, na 31ª volta, Emerson parou nos boxes para trocar o pneu traseiro direito. Na metade da corrida, com os dois primeiros lugares definidos para Andretti e Reutemann, as atenções se voltaram para Jochen Mass e Jody Scheckter, que corriam juntos. Mass deu a impressão de que poderia ultrapassar Scheckter nas últimas voltas, mas seus pneus começaram a perder aderência, o que fez com que ele se limitasse a garantir o quarto lugar. Enquanto isso, Jacques Laffite fazia uma excelente corrida de recuperação: do 16º lugar que ocupava ao retornar à pista, conseguiu terminar em sétimo, logo atrás de Hans Stuck. **Ronnie Peterson decepcionou mais uma vez com o Tyrrell de seis rodas, correndo sem qualquer agressividade.**

286)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m29s86 Treino foi na chuva.

2)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m30s27

3)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m30s44

4)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m30s72

5)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m30s73 Piloto bom de chuva.

6)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m30s76

7)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m30s85

8)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m31s16

- 9) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m31s36
- 10) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m31s50
- 11) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m32s04
- 12) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m32s32
- 13) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m32s37
- 14) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m32s40
- 15) Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m32s52 Estreia do Patrese.**
- 16) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m32s65
- 17) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-1m33s25
- 18) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m33s39
- 19) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m33s49
- 20) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m33s78

Corrida: 22/05/1977 - 76 voltas

Classificação Final:

- 1) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1h57m52s77 (9 pontos) Assumiu a ponta na largada, essa foi a 100ª vitória do motor Ford Cosworth. Líder do campeonato com 32 pontos e Lauda 25.**
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 0s89 (6 pontos) Lauda passou Reutemann e pressionou Scheckter, chegou “empurrando” o Scheckter.**
- 3) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 32s80 (4 pontos)**
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 34s60 (3 pontos)
- 5) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 35s55 (2 pontos)
- 6) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 36s61 (1 ponto)
- 7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1m04s44
- 8) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 1m08s64
- 9) Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-a 1 volta**
- 10) Jacky Ickx(BEL)Ensign/Ford-a 1 volta
- 11) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-a 2 voltas
- 12) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m31s07

OBS: Foi a segunda vitória de Jody Scheckter no atual campeonato mundial de pilotos e a centésima do motor Ford-Cosworth em provas oficiais da Fórmula 1. Por isso o GP de Mônaco se transformou no mais importante da temporada. Scheckter recebeu tantas homenagens quanto o velho Keith Duckworth, que junto com Tim Costi (Cosworth é uma composição de seus nomes) construiu e desenvolveu o motor que venceu 100 GPs em 10 anos. Sua estreia foi no dia 4 de junho de 1967, no GP da Holanda, onde equipou os carros de Graham Hill (que obteve a pole position) e Jim Clark (que conseguiu a primeira vitória para a Cosworth naquele GP). **Em Mônaco, os Brabham-Alfa Romeo se destacaram nos treinos, com Hans Stuck (O substituto de Moco) fazendo o melhor tempo no primeiro dia e John Watson garantindo a pole position no sábado.** O segundo melhor tempo acabou sendo de Jody Scheckter, seguido por Reutemann, Peterson, Stuck e Lauda. Entre os seis primeiros, portanto, apenas dois carros - o Tyrrell e Wolf de Scheckter - estavam em condições de dar a **100ª vitória ao motor Cosworth**. Jody Scheckter deu uma excelente largada, assumindo o primeiro lugar a frente da Watson, Reutemann, Peterson, Stuck, Lauda, Hunt, Depailler e Andretti, enquanto Emerson mantinha a sua posição: 18º classificado. Na primeira volta o único piloto a conseguir uma ultrapassagem foi o italiano Vittorio Brambilla, que ficou em 13º ao ultrapassar Alan Jones - embora, para isso, tivesse que passar sobre o bico do Shadow do adversário. Nas cinco primeiras voltas, Watson ficou no vácuo de Scheckter, colocando o nariz de seu Brabham em várias curvas na esperança de que o sul-africano cometesse um erro. Como isso não aconteceu, Watson resolveu manter-se mais atrás para evitar os problemas de refrigeração causados pelo vácuo. O primeiro carro a parar nos boxes foi o Lotus de Gunnar Nilsson, que retornou à pista três voltas depois. Com essa parada, Emerson subiu para a 17ª posição atrás de Jean-Pierre Jarrier, Alan

Jones e Jacky Ickx (que substituiu Regazzoni no Ensign). Niki Lauda procurava fazer uma corrida de espera, não forçando em demasia os pneus nem o câmbio (que é muito exigido em Mônaco) e Peterson começava a ter problemas na nona volta, quando foi ultrapassado por Andretti e Mass, parando na volta seguinte com defeitos na caixa de direção e nos freios. Scheckter, Watson e Reutemann corriam sem problemas nas três primeiras posições, ficando os melhores momentos da prova para a luta de Stuck, Lauda, Hunt e Mass pelo terceiro lugar e entre Emerson e Rupert Keegan pelo 15º. Na vigésima volta Stuck abandonou por causa de um princípio de incêndio, enquanto na 25ª volta foi a vez de James Hunt desistir, por quebra do motor. Na 27ª volta todos sentiram que Lauda começava a aumentar seu ritmo: primeiro, ultrapassou Reutemann com certa facilidade, indo em busca do segundo lugar de Watson. **Logo depois Emerson era alcançado pelos primeiros colocados, com o FD-04 (aposentado após essa corrida) cheio de problemas de estabilidade e falta de potência. Perdendo muito tempo em relação aos demais, Emerson abandonou definitivamente na 36ª volta com superaquecimento do motor.** A partir da 49ª volta, Scheckter deixou de sofrer a ameaça de Watson, que corria com problemas no câmbio e acabou desistindo quando a caixa travou e ele rodou na pista. A vantagem que Scheckter tinha sobre Lauda, então, era de quase 15 segundos e foi mantida até faltarem dez voltas. Nas últimas voltas o Wolf de Scheckter começou a ter problemas no sistema de alimentação e Niki foi diminuindo a diferença - na última volta, já estava no vácuo de Scheckter, mas era tarde demais. "Há 3 corridas no mundo que todo piloto quer vencer um dia: o GP de seu próprio país, por uma questão de patriotismo, o GP da Alemanha em Nürburgring, por que é o mais brutal circuito que existe; e finalmente, Mônaco o GP que exige mais precisão e cuidados de todos", comentou Scheckter. Entretanto, um imprevisto sério diminuía a festa de Jody Scheckter: seu irmão, Ian Scheckter fraturou uma costela, depois de sofrer um acidente no principado.

287)GP DA BÉLGICA

Local: Zolder

Pole-Position:

1)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m24s64 Lotus MK3 Bateu no John Watson na 1ª volta.

2)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m26s18 Foi tirado pelo Andretti na 1a volta.

3)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m26s45

4)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m26s48

5)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m26s71

6)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m26s81 Teve acidente na volta 39 e abandonou. Uma das raras vezes que bateu Hunt nos treinos.

7)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m26s85 Teve acidente na volta 14 e abandonou.

8)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m26s95

9)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m27s04

10)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m27s05

11)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m27s11

12)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m27s23

13)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m27s28

14)Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m27s33

15)Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m27s35 Teve acidente na volta 12 e abandonou.

16)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m27s47 Estreiou o novo F-05, mas abandonou na volta 2, era o 11º, entrou água no circuito elétrico do carro.

17)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m27s55

18)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m27s75

19)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m28s02

20)David Purley(ING)LEC/Ford-1m28s10

21)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m28s50

22)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m28s51

23)Larry Perkins(AUS)Surtees/Ford-1m28s53

24)Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m28s67

25)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m29s02
26)Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m29s11
27)Boy Hayje(HOL)March/Ford-1m29s46

Corrida: 05/06/1977 - 70 voltas

Classificação Final:

- 1) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1h55m05s71 (9 pontos) Corrida na chuva. Única vitória do Nilsson.
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 14s19 (6 pontos) Lauda liderava quando a pista estava seca, mas foi ultrapassado por Nilsson no final.
- 3) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 19s95 (4 pontos) Dois suecos no pódio.
- 4) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 24s98 (3 pontos)
- 5) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 1m15s47 (2 pontos)
- 6) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta (1 ponto)
- 7) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 1 volta Arriscou largar de pneus slick na chuva, mas a pista secou somente no final da corrida.
- 8) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 9) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 10) Patrick Neve(BEL)March/Ford-a 2 voltas
- 11) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-a 2 voltas
- 12) Larry Perkins(AUS)Surtees/Ford-a 3 voltas
- 13) David Purley(ING)LEC/Ford-a 3 voltas
- 14) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m27s30

OBS: Corrida com chuva. O excelente Lotus MK3 foi responsável por mais uma surpresa no campeonato mundial de Fórmula 1: a vitória de Gunnar Nilsson no Grande Prêmio da Bélgica, disputado no dia 5 de junho em Zolder e o mais tumultuado deste ano. Mesmo não marcando ponto, Jody Scheckter - que errou ao colocar pneus de chuva na parte final da corrida, quando caiu uma fina garoa que não chegou a molhar a pista - continua liderando o campeonato, apenas um ponto à frente de Niki Lauda, segundo em Zolder. A largada oficial do GP da Bélgica, deveria acontecer às 15 horas locais. **Mas uma fina chuva começou a cair, colocando os pilotos em dúvida quanto ao tipo de pneu a ser utilizado. Muitos largaram com pneus slick para tempo seco, mas após a volta de apresentação o diretor da prova resolveu que todos deveriam trocar de pneus e que a prova não seria interrompida antes das 70 voltas ou duas horas de corrida.** Depois de quase uma hora, os carros foram novamente alinhados para a largada. A grande expectativa era quanto à estreia do novo F-5 da Emerson Fittipaldi, que se classificou no 16º lugar para a largada. Na primeira fila estavam Mario Andretti (O pole position) e John Watson, que largou melhor, assumindo a liderança no final da reta. Andretti o seguia de perto, vindo depois Jody Scheckter, Jochen Mass, Carlos Reutemann, Gunnar Nilsson, Patrick Depailler e Ronnie Peterson. Emerson perdeu uma posição na largada, mas na primeira curva conseguiu ultrapassar dois carros, pulando para o 15º lugar. **Ainda na primeira volta, os dois maiores favoritos ficaram fora da competição. Na freada para o S de baixa velocidade, Mario Andretti bloqueou demais as rodas e bateu na traseira do Brabham-Alfa Romeo de Watson. Os dois saíram da pista e da corrida.** A liderança ficou para Scheckter, que logo abriu boa vantagem sobre Gunnar Nilsson e Jochen Mass, enquanto Carlos Reutemann perdia contato com os três primeiros. **Emerson, beneficiado pelas desistências, estava em 11º lugar, logo atrás de Clay Regazzoni. O F-5 corria bem, apesar de nunca ter sido testado em pista molhada. Entretanto, a esperança de Emerson terminou na terceira volta, quando passou vagarosamente pelos boxes, parando na reta oposta. O motivo: entrou água no circuito elétrico e o motor apagou.** Scheckter mantinha-se no primeiro lugar com facilidade, mas Nilsson era pressionado por Jochen Mass, que há muito tempo não corria tão próximo da ponta. Carlos Reutemann não era ameaçado por ninguém, e as melhores emoções ficaram por conta de Vittorio

Brambilla, um piloto que atua muito bem na chuva. Brambilla largou na 12ª posição, mas conseguiu ultrapassar Niki Lauda nas primeiras voltas, colando na traseira de Ronnie Peterson. Na terceira volta ultrapassou Peterson e, na quarta, Patrick Depailler, partindo em perseguição a Jacques Laffite. Na quinta volta começou a reação de Niki Lauda. Forçando um pouco mais, ele ultrapassou Depailler passando para o sétimo lugar, já que Peterson atrasou-se ao sair fora da Pista, apesar de retomar em seguida. Na nona volta a chuva parou e os boxes começaram a se preparar para receber os carros. Seria inevitável a troca de pneus de chuva pelos slick, venceria aquele que conseguisse ser mais rápido nessa operação. Na décima volta, Brambilla ganhou mais uma posição ao ultrapassar Jacques Laffite, o mesmo acontecendo com Niki Lauda na volta seguinte. Nessa mesma volta, Jochen Mass atravessou demais numa curva e perdeu o terceiro lugar para Carlos Reutemann, que três voltas depois iria abandonar, ao sair fora da pista e ficar preso nas telas de proteção. O primeiro piloto a parar nos boxes para trocar os pneus foi Niki Lauda. Seus mecânicos trocaram os quatro pneus com muita rapidez, e o austríaco retornou à pista em nono lugar, na mesma volta que os primeiros colocados. Na 16ª volta Scheckter perdeu o primeiro lugar para Gunnar Nilsson ao rodar numa das curvas, retornando à competição em décimo lugar, atrás de Harald Ertl. Com essa rodada, Scheckter teve que adiar por algumas voltas sua entrada nos boxes para a troca de pneus. Nilsson esteve na liderança apenas uma volta, pois logo parou para trocar os pneus, ficando a ponta para Jochen Mass, também por uma volta. Foi a vez, então, de Vittorio Brambilla assumir a liderança, que manteve até a 21ª volta, quando parou nos boxes para trocar os pneus. Lauda foi para a ponta, seguido por Jochen Mass e Alan Jones, enquanto Brambilla retornava no quarto lugar. Scheckter ainda mantinha esperanças de uma boa classificação, já que se encontrava em quinto lugar. A corrida continuou sem alterações até a trigésima volta, quando Lauda começou a perder terreno em relação a Jochen Mass, por ficar preso por quatro carros, entre os quais os de Merzario, Depailler e Hans Stuck, que dificultaram sua ultrapassagem. Lauda preferiu diminuir o ritmo e esperar que eles se distanciassem para correr mais rápido. Avisado pelo boxe que Lauda havia reduzido o ritmo, Mass aumentou, mas acabou fora da corrida na 19ª volta, quando rodou e bateu no guard-rail. Nilsson foi para o segundo lugar, tendo atrás Ronnie Peterson e Vittorio Brambilla. Jody Scheckter perdeu o terceiro lugar ao trocar novamente os pneus slicks pelos de chuva (a chuva fina voltou na 14ª volta, mas logo parou), perdendo várias posições, tanto que na 46ª volta foi alcançado por Lauda e Nilsson. Na 64ª volta, Scheckter parou. Lauda manteve-se na frente até a 49ª volta, quando foi ultrapassado por Gunnar Nilsson, que fez uma excelente corrida. A pouca aderência dos pneus da Ferrari impediu que Niki Lauda se mantivesse no vácuo de Nilsson até a bandeira final.

288)GP DA SUÉCIA

Local: Anderstop

Pole-Position:

1)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m25s404 Largou leve e fez reabastecimento. Foi um dos poucos a fazer PIT STOP na F1 nos anos 70.

2)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m25s545

3)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m25s626

4)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m25s681 Bateu na traseira do Watson na volta 29 e abandonou.

5)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m26s127

6)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m26s209

7)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m26s227

8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m26s259

9)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m26s380

10)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m26s383

11)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m26s529

12)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m26s542

13)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m26s573

14)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m26s616

15)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m26s826 Rodou sozinho e estava mal na corrida. Se retirou na volta 47.

16)Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m27s492

17)Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m27s537

18)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m27s620 Bateu no treino e destruiu o F-5 e por isso votou a correr no velho FD-04.

19)David Purley(ING)LEC/Ford-1m27s716

20)Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m27s758

21)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m27s806

22)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m28s205

23)Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-1m28s377

24)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m28s404

Corrida: 19/06/1977 - 72 voltas

Classificação Final:

1) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1h46m55s520 (9 pontos) 1ª vitória do Laffite.

2) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 8s449 (6 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 14s369 (4 pontos)

4) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 16s308 (3 pontos)

5) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-a 18s735 (2 pontos)

6) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 25s277 (1 ponto) Liderou boa parte da corrida mas parou no final para um abastecimento, perdendo mais de 35s e perdeu a vitória da corrida.

7) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 31s266

8) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-a 1m04s567

9) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-a 1m22s479

10) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta

11) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-a 1 volta

12) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 1 volta

13) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta

14) David Purley(ING)LEC/Ford-a 2 voltas

15) Patrick Neve(BEL)March/Ford-a 3 voltas

16) Harald Ertl(AUT)Hesketh/Ford-a 4 voltas

17) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 5 voltas Teve algum problema na corrida.

18) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 6 voltas

19) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m27s607

OBS: A três voltas do final, ninguém mais duvidava que Mário Andretti daria outra vitória para a Lotus, e o próprio Colin Chapman já se aproximava do local da bandeirada para jogar o boné preto para o alto, sua tradicional comemoração. **Apenas um detalhe causava preocupação no boxe da Lotus: a cada volta, Andretti fazia estranhos sinais com a mão esquerda, apontando para a traseira do carro. Pneus foram preparados e, na 69ª volta, Andretti entrou nos boxes e teve que gritar com os mecânicos que seu problema era falta de gasolina e não os pneus traseiros, que quase foram trocados. O abastecimento foi feito irregularmente (05 mecânicos jogaram gasolina no tanque sem utilizar o funil, como manda o regulamento), mas mesmo assim Andretti perdeu mais de 35 segundos - suficientes para que Jacques Laffite fica-se tranquilo na liderança e cruzasse a bandeirada em primeiro, enquanto ele terminava em sexto lugar, conquistando apenas um ponto no Campeonato. O problema de Andretti, no entanto, acabou premiando o melhor piloto da corrida: Jacques Laffite. O pequeno francês de 33 anos conquistou assim sua primeira vitória na Fórmula 1 e também a primeira para um carro que, de francês, só não tem o câmbio (Hewland, inglês) e os pneus (Goodyear). Laffite foi o melhor da corrida, com ultrapassagens sensacionais sobre Hans Stuck, Jochen Mass, Patrick Depailler e James Hunt, chegando a diminuir quase meio segundo por volta**

de Mário Andretti até que o piloto da Lotus parou nos boxes. **Emerson, mais uma vez, não teve sorte. Nos treinos bateu violentamente com o novo F-5, destruindo-o a ponto do carro não poder ser recuperado para a corrida. O remédio foi sentar novamente no Fittipaldi FD-04 (que Emerson pensava ter abandonado definitivamente após o GP da Bélgica)** para conseguir apenas o 18º tempo de classificação para a largada e igual colocação na corrida. O velho carro apresentou problemas de estabilidade que obrigaram Emerson a abandonar na 66ª volta, depois de parar nos boxes para trocar os pneus dianteiros. Watson largou na frente, mas antes de ser completada a primeira volta foi ultrapassado por Mario Andretti. Mais atrás estavam Hunt, Scheckter, Stuck, Depailler, Nilsson, Laffite, Mass e Peterson. Emerson manteve o 18º lugar nessa primeira volta, e na quarta ganhou uma posição com a parada de Vittorio Brambilla nos boxes. Na sétima volta foi a vez de Gunnar Nilsson parar, para trocar os pneus dianteiros, voltando em seguida. Na volta seguinte Emerson passou para 15º lugar com a desistência de Ronnie Peterson. Gunnar Nilsson, vencedor do Grande Prêmio da Bélgica, teve que entrar nos boxes logo nas primeiras voltas: sofreu uma batida na largada e seu carro saiu do chão atingindo o aerofólio dianteiro. No final, Nilsson acabou desistindo por problemas da suspensão dianteira, danificada nesse acidente. Andretti tinha mais de quatro segundos de vantagem sobre Watson na décima volta, quando Patrick Depailler assumiu o quinto lugar ultrapassando Hans Stuck. **Niki Lauda, que estava em 11º, rodou na curva do Carrossel e caiu para 13º, à frente de Emerson que ganhara mais uma posição com o abandono de Harald Ertl.** Andretti já tinha a corrida praticamente definida, tanta era sua vantagem sobre John Watson. O interesse ficou então na disputa da segunda colocação entre Watson, Jody Scheckter, James Hunt, Patrick Depailler, Jochen Mass, Carlos Reutemann e Jacques Laffite. Na 26ª volta, Laffite, em sensacional recuperação, ultrapassou Reutemann, indo para sétimo lugar, e **pouco depois ganhou mais duas posições graças a uma manobra precipitada de Scheckter, que forçou uma ultrapassagem sobre Watson, bateu na traseira do Brabham e acabou fora da prova,** enquanto o irlandês rodava e perdia a posição. Na trigésima volta Andretti tinha 15 segundos de vantagem sobre Hunt, enquanto Emerson começava a perder posições, indo parar no 17º lugar até parar nos boxes na 37ª volta, para trocar os pneus dianteiros. Na 38ª volta Laffite passou Jochen Mass na freada da curva Gislaved, e na volta seguinte, no mesmo lugar, ultrapassou Patrick Depailler, partindo em perseguições a James Hunt, que então já tinha problemas de estabilidade em seu McLaren. **Na quadragésima volta Lauda abandonou definitivamente a corrida.** Restava apenas uma Ferrari, Reutemann fazia uma corrida regular, mas sem qualquer possibilidade de alcançar a liderança, e mesmo porque Jochen Mass, que estava à sua frente, fazia uma excelente corrida e não dava chances de ultrapassagem. Hunt, também fora da disputa, ainda precisou trocar os pneus dianteiros, perdendo quase 30 segundos nos boxes, e a partir da 50ª volta Laffite começou a diminuir a diferença que o separava de Mário Andretti, embora fosse evidente que o norte-americano estava poupando seu carro, já que tinha mais de 18 segundos de vantagem. A corrida parecia definida quando, na 69ª volta, Andretti entrou nos boxes. Laffite, então líder da corrida, só percebeu que estava na frente depois de verificar por duas voltas as informações fornecidas por seu box. Andretti terminou em sexto, à frente de Regazzoni, que ao final da prova protestou contra a maneira como foi abastecido o carro de Andretti e a forma como o Lotus retornou à pista, sem respeitar o sinal vermelho na saída do box. No entanto, os organizadores suecos resolveram manter a classificação de Andretti, embora lhe aplicassem uma multa pelas irregularidades.

289)GP DA FRANÇA

Local: Dijon-Prenois

Pole-Position:

- 1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m12s21
- 2) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m12s73
- 3) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m12s79
- 4) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m12s83
- 5) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m13s30
- 6) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m13s36

- 7) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m13s41
- 8) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m13s45 Teve acidente na volta 66 e abandonou.**
- 9) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m13s52
- 10) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m13s56
- 11) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m13s61
- 12) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m13s66 Teve acidente na volta 21.**
- 13) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m13s67 Teve acidente na volta 64 e abandonou.**
- 14) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m13s71
- 15) Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m13s87**
- 16) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m13s90
- 17) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m13s92
- 18) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m13s92
- 19) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m14s17 Teve acidente na volta 4 e abandonou.**
- 20) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m14s24
- 21) David Purley(ING)LEC/Ford-1m14s39
- 22) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m14s45

Corrida: 03/07/1977 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1h39m40s13 (9 pontos) Hat Trick do Andretti, Lotus MK3 se mostrando estar forte. Ganhou a corrida na última volta e ficou sem gasolina.**
- 2) John Watson(IRE)Brabham/Alfa Romeo-a 1s55 (6 pontos) Teve pane seca.**
- 3) James Hunt(ING)McLaren/Ford-a 33s87 (4 pontos) Liderou grande parte da corrida, mas teve cólica intestinal pior ter comido frutos do mar e cedeu a liderança.**
- 4) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 1m11s08 (3 pontos)
- 5) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m14s15 (2 pontos)**
- 6) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 1 volta
- 8) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 2 voltas
- 9) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 10) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 2 voltas
- 11) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 3 voltas Teve que fazer uma parda na última volta de reabastecimento.**
- 12) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 3 voltas
- 13) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m13s73

OBS: Depois de liderar 75 das 80 voltas da prova, o irlandês John Watson ficou sem gasolina e perdeu o GP da França para Mario Andretti na última volta. Andretti, que correu quase todo o tempo em segundo lugar, soube esperar o momento para a ultrapassagem, que aconteceu quando o Brabham-Alfa Romeo de Watson falhou numa das curvas por falta de combustível - mesmo problema que vitimou Emerson Fittipaldi, também na última volta. Emerson, que terminaria em oitavo - colocação excelente para quem largou em último - não escondia sua irritação ao final da prova: "Faltar gasolina é admissível numa corrida de F Ford, F 3, nunca na F 1, não se pode admitir um erro de cálculo desses". O ambiente na equipe Fittipaldi, tenso com a saída do projetista David Baldwin, só foi amainado com a chegada de seu substituto, o norte-americano descendente de paquistaneses Sahadab Ahamad, que encontrou uma solução completamente diferente para equilibrar o F-5 nas curvas sem inclinação do autódromo de Dijon: colocar cambagem (rodas mais abertas na área de contato com o solo) na suspensão traseira. Nas equipes Lotus e Brabham, o contraste era total: enquanto Chapman festejava a vitória e as esperanças, cada vez mais concretas, de um novo título, na Brabham o desânimo dominava. Nas três provas anteriores ao GP da França, Watson fora tirado da corrida por erros de outros pilotos; na Argentina, José Carlos Pace perdera por cansaço nas últimas voltas um GP praticamente

ganho; agora, a gasolina. No final do primeiro dia de treinos, Watson e Andretti estavam com os melhores tempos - o que já não surpreende mais ninguém na F1. Andretti fora o melhor na primeira sessão, quando fez 1m12s95, e Watson melhorou na segunda; 1m12s83. Emerson terminou o treino com o 22º tempo, enquanto Alex Dias Ribeiro exibia uma alegria que só durou até o final da tarde: por um erro na cronometragem, seu tempo aparecia como o 14º. Corrigido, ele caiu para 1m14s74 - correspondente ao 23º. No segundo dia de treinos, Andretti melhorou ainda mais seu desempenho e baixou a volta para 1m12s21, mas a grande surpresa foi o tempo obtido por James Hunt: 1m12s73, que lhe valeu a segunda posição no grid de largada. Gunnar Nilsson também melhorou e passou para terceiro, enquanto Watson ficava, com o mesmo tempo, em quarto lugar. Emerson também manteve a 22ª posição, enquanto Alex ficava como reserva, posição que vem repetindo há cinco GPs. Hunt foi o melhor na largada, passando para a ponta à frente de John Watson (Outro que largou muito bem), Andretti e Laffite. Nessa primeira volta, Reutemann e Mass (sexto e sétimo lugares) encostaram as rodas um no outro, fazendo com que Reutemann caísse para 12º e Mass para último lugar, de onde iniciou uma recuperação sensacional e transformou-se num dos melhores da prova. Para evitar superaquecimento do motor (fazia muito calor em Dijon), Watson evitou ficar no vácuo de Hunt, que graças a isso abriu dois segundos de vantagem nas primeiras voltas. Andretti, atrás de Watson, aplicava a mesma tática, enquanto Emerson corria em penúltimo sem arriscar a passagem sobre David Purley, pois o inglês quase arrancara o bico do F-5 na largada. Hunt liderou até a quarta volta, quando Watson o passou. Andretti vinha logo atrás, e os três primeiros já abriam boa vantagem de um segundo pelotão formado por Laffite, Nilsson e Lauda. Na 14ª volta, Reutemann forçou a ultrapassagem sobre Brambilla e bateu em seu Surtees, obrigando-o a parar nos boxes, e na 17ª, Andretti finalmente passou Hunt, iniciando a caçada a Watson, então com quase cinco segundos de vantagem. Na 20ª volta Ronnie Peterson parou para trocar os dois pneus dianteiros esquerdos, e na volta seguinte foi a vez do outro Tyrrell ficar de fora: **Depailler rodou**, foi abalroado por Hans Stuck e abandonou. **A essa altura Emerson estava em 14º e tentava inutilmente passar o sul-africano Ian Scheckter, que fechava o caminho em todas as curvas. Emerson só conseguiu passar Ian na 46ª volta, quando o desempenho do F-5 melhorou com o esvaziamento dos tanques e ele freou mais tarde no final da reta.** Enquanto isso, Andretti diminuía em dois segundos a desvantagem para Watson e começava a prometer um final sensacional para a prova. Logo depois de passar Ian, Emerson partiu em perseguição a Regazzoni, que então corria em 10º, com quase dez segundos de vantagem. A vinte voltas do final, Hans Stuck, uma volta atrasado, rodou à frente de Laffite, que não pôde evitar a batida. Laffite, que antes da prova era um dos favoritos para o GP, teve que parar nos boxes para trocar o bico de sua Ligier e caiu para nono lugar, bem atrás de Emerson e Jochen Mass, que apesar de fazer uma corrida excelente não conseguiu ultrapassar Emerson, devido ao bom comportamento do F-5. A dez voltas do final, a diferença de Andretti para Watson era inferior a um segundo, e o motor do Brabham começava a falhar nas curvas para a direita, já indicando problemas com o combustível. Andretti entrou em seu vácuo diversas vezes, mas não conseguiu passar, e ficou à espera da oportunidade que acabou acontecendo na última volta. **Wilsinho Fittipaldi, no final, esperava uma parada de Emerson nos boxes para reabastecimento (Emerson havia sinalizado), o que acabou não acontecendo: na última volta o F-5 parou, terminando a prova em 11º lugar. Apesar dos protestos de Emerson e de teoricamente não ser mesmo admissível que uma equipe de Fórmula 1 erre no cálculo do combustível, na prática esta temporada parece estar demonstrando o contrário.** No GP da Suécia, o agora beneficiado Andretti perdeu nas últimas voltas uma corrida tranqüilamente dominada e ganha - exatamente por falta de combustível. **E, depois de vencer na França, Andretti também parou sem gasolina logo após a bandeirada.** Altamente sofisticada, a F1 é uma categoria onde cada fração de segundo é importante - para conseguir isso os carros correm com o mínimo possível de combustível, pois cada litro significa quase um quilo a mais, e quanto mais leve, mais veloz. A reserva de gasolina é a menor possível - e quando, durante a prova alguma coisa altera o consumo do motor (temperatura, necessidade de mais frequentes trocas de marcha, ritmo mais violento da corrida), tudo pode dar errado. Um fato porém, marcou a prova francesa. **James Hunt, que ficou famoso por ser o mais extrovertido dos campeões mundiais, andando descalço, fumando compulsivamente e assíduo consumidor de cerveja, perdeu o GP da França por causa de uma diarreia. Hunt abusou na degustação de frutos do mar na véspera e sentiu os efeitos durante a corrida. Liderou 80%**

da prova, mas cedeu a vitória a Andretti quando a cólica ficou insuportável. No final, já aliviado, admitiu: "Reconheço: o cockpit da McLaren não era o trono ideal desta tarde".

290)GP DA INGLATERRA (10 pilotos no mesmo Segundo)

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m18s49**
- 2)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m18s77
- 3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m18s84
- 4)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m18s85
- 5)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m18s95
- 6)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m19s11
- 7)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m19s16
- 8)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m19s20
- 9)Gilles Villeneuve(CAN)McLaren/Ford-1m19s32 Estreia do Villeneuve no M23, que fez um ótimo tempo. Ele foi recomendado pelo Hunt à McLaren.**
- 10)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m19s42**
- 11)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m19s55**
- 12)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m19s60
- 13)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m19s64
- 14)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m19s64
- 15)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m19s75
- 16)Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-1m19s81 Estreia do Tambay.**
- 17)Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m19s88
- 18)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m19s90
- 19)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m20s06
- 20)Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m20s10
- 21)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m20s11 Estreia do Motor 1.5 turbo e dos pneus Michelin radiais na F1. Mas abandonou depois de 17 voltas com o turbo quebrado.
- 22)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m20s20**
- 23)Vern Schuppan(AUS)Surtees/Ford-1m20s24
- 24)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m20s31
- 25)Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m20s35
- 26)Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m20s36

Corrida: 16/07/1977 - 68 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h31m46s06 (9 pontos)
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 18s31 (6 pontos)
- 3) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-a 19s57 (4 pontos)
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 47s76 (3 pontos)
- 5) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 1m11s73 (2 pontos)**
- 6) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 1 volta
- 8) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 1 volta
- 9) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-a 1 volta
- 10) Patrick Neve(BEL)March/Ford-a 2 voltas
- 11) Gilles Villeneuve(CAN)McLaren/Ford-a 2 voltas**
- 12) Vern Schuppan(AUS)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 13) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-a 4 voltas
- 14) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 6 voltas

15) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 6 voltas Teve algum problema durante a corrida.

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m19s60

OBS: No ano do jubileu de prata da rainha Elizabeth II, o resultado do GP da Inglaterra não poderia ter sido melhor para os ingleses - embora vencer uma corrida sem nenhuma disputa ou emoção não fosse exatamente o que James Hunt queria. O campeão mundial tinha planejado uma vitória espetacular, onde seriam vencidas as Ferrari, Watson (que pela sexta vez largou na primeira fila) e os Lotus, um mito que ressurgiu com toda a força na F1. Todos esses seus adversários, no entanto, tiveram problemas, e a vitória de Hunt foi a menos emocionante de toda a temporada. Na corrida, apenas um acontecimento positivo: a revelação do jovem canadense Gilles Villeneuve. Poucos sabiam de quem se tratava. Ele só havia corrido uma vez na Europa - uma discreta participação numa corrida de F2 em Pau, na França, quando largou em 10º lugar e abandonou por problemas elétricos. **O estilo arrojado do canadense, tinha uma boa explicação: antes de se dedicar ao automobilismo, Villeneuve foi bicampeão canadense de trenó motorizado na neve - "uma corrida maluca disputada em florestas cobertas de neve", como preferia seu futuro companheiro na Ferrari, Jody Scheckter. O GP de estreia foi o único, dos 67 que disputou, no qual Villeneuve não pilotou uma Ferrari. Algumas corridas depois, exatamente no Canadá, ele estreou na equipe italiana, recomendado pelo ex-piloto Chris Amon. Com 24 anos, campeão da Fórmula Atlantic (intermediária entre a F3 e a F2) nos EUA, Villeneuve correu com um McLaren M23 oficial (o velho carro de Hunt) e nos treinos seletivos para os 14 pilotos de equipes não pertencentes à Associação dos Construtores foi o mais rápido com o tempo de 1m19s48.** Apenas os cinco mais rápidos desse treino participaram da prova final de classificação junto com os demais, mas acabaram sendo admitidos sete, por influência de Bernie Ecclestone (presidente da Associação), que não quis deixar de fora Arturo Merzario e Patrick Neve. Nesse treino, acabou acontecendo o único acidente grave do GP: **David Purley teve o acelerador de seu LEC travado na curva Becketts e bateu violentamente contra o guard-rail, quebrando as duas pernas e várias costelas.** O finlandês Mikko Kozarowizty, que integrou em 1977 a equipe RAM, que tinha dois March/Ford 761 e os alugava a quem pagasse mais, não deu sorte na Fórmula 1. Sua carreira na maior categoria do automobilismo foi curta e obscura: não se classificou para largar na Suécia e bateu forte na pré-qualificação do GP da Inglaterra, sofrendo fraturas múltiplas nas pernas. Tinha 28 anos na época do acidente. Depois, ninguém mais ouviu falar dele. Nos treinos oficiais de classificação, Hunt foi o melhor desde o primeiro dia: marcou 1m18s99 e foi o único a fazer menos de 1m19s. Villeneuve surpreendeu com o nono melhor tempo, enquanto Emerson ficava em 22º com 1m 20s90. Na segunda sessão Hunt baixou para 1m18s49 (tempo que lhe deu definitivamente a pole position), enquanto Emerson piorava e caía para 28º lugar. Com essa colocação, estaria fora da prova, pois apenas 26 iriam largar. Até então, um dos mais contentes era Alex Dias Ribeiro: tinha melhorado bastante e estava com o 22º tempo. Além disso, a March lhe prometera novos pneus para o último treino; e ele tinha certeza de que finalmente ia conseguir um lugar num GP. O último treino foi tenso e cercado de expectativa, pois muitos pilotos famosos tinham que melhorar suas marcas para não ficar de fora. Emerson conseguiu garantir seu lugar apenas nas cinco últimas voltas, e a mesma coisa aconteceu com Jean-Pierre Jabouille, que conseguiu o 21º lugar para o Renault. Outros dois pilotos melhoraram - Rupert Keegan e Patrick Tambay e com isso Alex ficou em 27º, como primeiro reserva. E até Regazzoni não conseguiu se classificar. Enquanto James Hunt deixava suas rodas patinarem, girando em falso pelo excesso de rotação (depois da prova, ele explicaria que calculou o mal o momento da largada), Watson arrancava com perfeição e assumia a ponta, seguido por Lauda e Scheckter. Hunt ficou em quarto até a última volta, seguido por Gunnar Nilsson, Mario Andretti e Gilles Villeneuve, enquanto **Emerson - que largava bem - encontrou Rupert Keegan atravessado na pista (havia batido em Reutemann) na curva Becketts e teve que tirar o pé do acelerador, caindo para 22º lugar novamente.** Keegan, com a suspensão traseira quebrada no choque, foi o primeiro a abandonar. Watson logo abriu grande vantagem dos demais, dando novamente a impressão de que venceria facilmente. Até a sétima volta, as posições se mantiveram inalteradas, com exceção de Hunt, que passou Scheckter, **e da troca de posição entre Andretti e Nilsson, ordenada por Colin Chapman que acreditava nas**

chances de seu primeiro piloto. Ronnie Peterson, definitivamente ainda não adaptado ao Tyrrell de seis rodas, desistiu na terceira volta com o motor quebrado, enquanto o argentino Reutemann rodava em plena reta com os freios travados. A monotonia de prova aumentou com a parada de Villeneuve nos boxes, por causa do aumento da temperatura da água. Logo depois, Jabouille parou pela primeira vez com o Renault Turbo: perdeu seis voltas e abandonou definitivamente na 16ª volta. Watson mantinha calmamente uma vantagem de oito segundos sobre Lauda, que tinha problemas nos freios e foi ultrapassado sem luta por Hunt na 22ª volta. O inglês começou então a descontar meio segundo por volta, mas Watson não parecia preocupar-se, como se tivesse reservas de potência. E estava certo: Hunt encostou sua traseira na 31ª volta, e só passou na 49ª, apenas quando o Brabham-Alfa parou nos boxes com problemas no injetor de combustível. Mesmo a pouco heróica conquista do primeiro lugar foi comemorada pela torcida, que lá parecia sonolenta em consequência da pouca competitividade da prova: Lauda, com os freios ruins, não ambicionava nada além dos seis pontos do segundo lugar; Nilsson estava muito atrás em terceiro e Scheckter brigava apenas com a má estabilidade de seu Wolf, mantendo-se em quarto até a repentina quebra de motor na 59ª volta. James Hunt, o vencedor da prova inglesa, sempre foi considerado desligado e até mesmo frio pelos jornalistas que cobrem a Fórmula 1. Sempre sabendo separar os problemas pessoais do automobilismo, Hunt após sua vitória na Inglaterra, subiu ao pódio, mesmo sabendo que sua mulher, a modelo Suzi Miller, o havia trocado pelo ator Richard Burton. O automobilismo tem dessas coisas.

291)GP DA ALEMANHA

Local: Hockenheim

Pole-Position:

1)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m53s07 Pole com a Wolf.

2)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m53s34

3)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m53s53

4)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m53s68

5)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m53s91

6)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m53s97

7)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m53s99

8)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m54s27

9)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m54s44

10)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m54s53

11)Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-1m54s77

12)Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m55s19

13)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m55s25

14)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m55s70

15)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m55s92

16)Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m56s09

17)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m56s22 Teve acidente na 1a volta, por causa do Regazzoni e abandonou.

18)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m56s35

19)Vern Schuppan(AUS)Surtees/Ford-1m56s54

20)Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m56s63

21)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m56s64

22)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m56s68 Teve acidente na 1a volta e abandonou.

23)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m56s89

24)Hector Rebaque(MEX)Hesketh/Ford-1m57s18

25)Hans Heyer(ALE)ATS/Ford-1m57s58

Corrida: 31/07/1977 - 47 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h31m48s62 (9 pontos)
- 2) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-a 14s33 (6 pontos) Liderou a corrida, mas foi ultrapassado pelo Lauda.
- 3) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 20s90 (4 pontos)
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 1m00s27 (3 pontos)
- 5) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 1m27s37 (2 pontos)
- 6) Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-a 1m29s81 (1 ponto)
- 7) Vern Schuppan(AUS)Surtees/Ford-a 1 volta
- 8) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-a 1 volta
- 9) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 5 voltas
- 10) Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m55s99

OBS: Se Niki Lauda pretende de fato conquistar o campeonato mundial mais uma vez antes de abandonar o automobilismo, parece estar no caminho certo, porque pilotou como verdadeiro campeão no GP da Alemanha, disputado no circuito de Hockenheim. Esperou apenas que Jody Scheckter assumisse a liderança nas primeiras voltas para depois combatê-lo pouco a pouco, até ultrapassá-lo na 12ª volta. Dai em diante afastou-se de Scheckter chegando ao fim com mais de 14 segundos de vantagem sobre ele e mais 20 segundos sobre Hans Stuck. Com a desclassificação de Emerson, a esperança dos brasileiros era Alex Dias Ribeiro, que havia vibrado muito com a classificação, em vigésimo lugar. Alex largou na décima fila e fez uma corrida de paciência, mas com alguma personalidade. No início conseguiu ultrapassar seu companheiro de equipe, Ian Scheckter, e depois Vern Schuppan. E chegou em oitavo lugar, com a parada forçada de vários pilotos do grupo intermediário. Chegaria em sétimo, não fosse o acidente com Rupert Keegan, que corria com um Hesketh, uma volta atrás. Keegan resolveu forçar uma ultrapassagem na curva da Arena e acabou batendo no March de Alex. Os dois saíram da pista, e, enquanto Alex tentava fazer o motor pegar, Vern Schuppan o ultrapassou e abriu grande vantagem. Logo na largada, Clay Regazzoni e Alan Jones ficaram fora da corrida. Regazzoni, que estava na 11ª fila, largou bem, mais foi por dentro, tentando passar entre os pilotos que estavam a sua frente, e acabou batendo no carro de Alan Jones. Os carros dos dois perderam as rodas traseiras. Mesmo assim Regazzoni tentou continuar na pista, percorrendo uns 100 metros até parar de vez junto ao guard-rail. Na largada, um fato cômico. Hans Heyer teve, literalmente, uma passagem relâmpago pela categoria máxima do automobilismo mundial. Este austríaco bochechudo, saiu acelerando no meio do grid, que estava parado, antes da largada. Acabou desclassificado. Enquanto isso Jody Scheckter já corria na frente e, depois de ter largado muito bem e se mantido à frente no final da reta. Foi seguido de perto por John Watson. Niki Lauda, James Hunt, Hans Stuck, Reutemann e Andretti. Scheckter conseguiu abrir dois segundos de vantagem sobre Watson, Lauda e Hunt, que formavam o grupo da frente. Mas Watson parou na oitava volta com problemas na bomba de gasolina. Scheckter liderou até a 12ª volta, quando foi ultrapassado por Lauda, para delírio da torcida italiana. A partir daí a corrida só não ficou muito monótona por causa da disputa entre Reutemann e Andretti pelo quinto lugar. Os dois correram juntos por várias voltas até que Andretti desistiu na 38ª volta. No final a corrida voltou a ser emocionante, porque o Wolf de Scheckter e o Brabham de Hans Stuck ficaram sem gasolina: perto do fim os dois sentiram os motores falharem, mas conseguiram cruzar a linha de chegada. Hans Stuck, com o motor desligado.

292)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

- 1)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m39s32

- 2) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m39s45
- 3) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m39s74
- 4) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m39s97**
- 5) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m40s12
- 6) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m40s22
- 7) Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-1m40s29
- 8) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m40s40 Saiu da pista na volta 45 e abandonou.**
- 9) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m40s44
- 10) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m40s62
- 11) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m40s74 Teve acidente na 1a volta e abandonou.**
- 12) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m40s92**
- 13) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m40s93
- 14) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m41s00
- 15) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m41s13
- 16) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m41s24
- 17) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m41s40
- 18) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m41s70
- 19) Hans Binder(AUT)ATS/Ford-1m41s71
- 20) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m41s92
- 21) Arturo Merzario(ITA)March/Ford-1m41s92
- 22) Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m41s96
- 23) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m42s15
- 24) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m42s22
- 25) Vern Schuppan(AUS)Surtees/Ford-1m42s31
- 26) Emilio Villota(ESP)McLaren/Ford-1m42s38 Rodou na volta 50. Era o pai da pilota espanhola Maria de Villota que perdeu o olho num teste de F1 em 2012.**

Corrida: 14/08/1977 - 54 voltas

Classificação Final:

- 1) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1h37m16s49 (9 pontos) Começo com chuva. 1ª vitória do Jones e largando do 14º lugar.**
- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 20s13 (6 pontos)
- 3) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 34s50 (4 pontos) 2º pódio seguido. Bom de chuva.**
- 4) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 34s75 (3 pontos)
- 5) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 1m02s09 (2 pontos)
- 6) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 8) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta
- 9) Patrick Neve(BEL)March/Ford-a 1 volta
- 10) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-a 1 volta
- 11) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta
- 12) Hans Binder(AUT)ATS/Ford-a 1 volta
- 13) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 14) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-a 2 voltas
- 15) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 16) Vern Schuppan(AUS)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 17) Emilio Villota(ESP)McLaren/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m40s96

OBS: Até faltarem doze voltas para o final ninguém duvidava de que James Hunt venceria o GP da Áustria, 12ª corrida do Campeonato Mundial de Pilotos de 1977, disputada no circuito de Zeltweg, dia 14 de agosto. Ele liderava com muita facilidade, mas depois da ter percorrido 43 voltas parou

com o motor quebrado. Sua parada significou a primeira vitória do australiano Alan Jones na Fórmula 1 e também a primeira de sua equipe, a Shadow, depois de cinco anos de atividades. A vitória de Jones, 30 anos, 31 grandes prêmios disputados, também não foi má para Niki Lauda, o segundo colocado, que se isolou ainda mais na liderança, porque seus principais concorrentes, Jody Scheckter e Mario Andretti não chegaram ao fim da corrida. Emerson Fittipaldi, com problemas de motor, chegou em 11º lugar porque vários pilotos à sua frente tiveram que parar. Antes da corrida, no entanto, os austríacos tinham esperanças de que Niki Lauda vencesse, porque ele havia se classificado em primeiro lugar nos treinos dos dois dias anteriores, com o tempo de 1m39s32 à média de 215,39 km/h. James Hunt havia ficado em segundo e Mario Andretti em terceiro. Emerson, lutando contra os problemas de seu carro, alinharia em 23º lugar, e Alex Dias Ribeiro, com pouco tempo para treinar por causa de um choque com o carro de Ronnie Peterson, não havia conseguido classificar-se. O dia da corrida amanheceu chuvoso, e o treino matinal foi feito com chuva. Depois de alinharem com pneus próprios para pista molhada, os pilotos, com exceção de quatro - Gunnar Nilsson, Jacques Laffite, Jean-Pierre Jarrier e Arturo Merzario - substituíram-nos por lisos, para pista seca, porque o tempo melhorou. Lauda largou mal e Andretti passou na liderança na primeira volta, seguido por James Hunt. Para decepção da maioria, Lauda passou em quinto lugar, porque fora ultrapassado também por Scheckter e Gunnar Nilsson. Emerson largou bem, mas na freada da gincana foi prensado por Arturo Merzario e não pôde progredir. Andretti distanciou-se de Hunt, que ainda manteve o segundo lugar nas três primeiras voltas, mas depois foi ultrapassado por Nilsson que, com pneus para chuva, já havia passado Scheckter na pista ainda molhada. Lauda continuou ficando para trás, passado por Hans Stuck, Alan Jones, Patrick Tambay e Merzario. Lauda contou depois que os pneus não aderiam direito à pista porque não aqueciam à temperatura ideal. Era o mesmo problema de Carlos Reutemann, com a outra Ferrari, que corria atrás dele. Enquanto isso ocorriam as primeiras desistências: Regazzoni saiu da pista e encalhou num riacho; Jarrier e Hans Binder tiveram problemas com a bomba de gasolina; Andretti e Nilsson, os dois com Lotus, também pararam com os motores quebrados mais tarde, embora tivessem dado uma boa demonstração de força. Com a parada de Andretti, Hunt começou a correr na frente, seguido por Scheckter, Hans Stuck, Alan Jones, Jochen Mass, Niki Lauda e Patrick Tambay. Jones corria muito bem e passou Scheckter na 16ª volta, mas Hunt distanciou-se dele. Quando a pista começou a secar, os problemas das Ferrari desapareceram, e Lauda começou a reconquistar posições até chegar ao quinto lugar. Merzario, que correu pela primeira vez com um Shadow, dava um show de derrapagens, apesar de não estar entre os dez primeiros. Mas foi ridículo na 26ª volta quando rodou espetacularmente na gincana, saindo da pista e quase encalhando na lama. Faltando doze voltas para o fim da corrida, a vantagem de Hunt sobre Jones era de mais de 10 segundos, e Niki Lauda já corria em terceiro lugar, 18 segundos atrás de Jones. Na 43ª volta Hunt parou logo depois da gincana com o motor do McLaren quebrado. O público austríaco e italiano delirou, mas o pessoal do boxe da Ferrari não se entusiasmou muito, porque não via possibilidade de Lauda descontar os 18 segundos que o separavam de Alan Jones. Principalmente porque o australiano não havia cometido erros e seu carro rendia muito bem. Daí em diante não houve alterações importantes e Jones recebeu a bandeirada na frente.

Pista úmida alguns pilotos correram com pneus slick e outros de pneus de chuva. Na 1ª volta Andretti passou Lauda e Hunt, mas seu motor falhou na 12ª volta. Alan Jones passou Scheckter e ganhou a corrida de Shadow.

293)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m18s65

2)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m19s27

3)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m19s50 Hunt liderava quando sofreu colisão do Andretti na volta 5 e abandonou a corrida.

- 4) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s54
- 5) Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m19s57 Teve acidente na volta 34 e abandonou.**
- 6) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m19s66
- 7) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m19s85
- 8) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m19s93
- 9) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m19s93
- 10) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m20s13
- 11) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m20s14
- 12) Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-1m20s23
- 13) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m20s24
- 14) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m20s24 Teve acidente na 1a volta e abandonou.**
- 15) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m20s24
- 16) Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m20s43**
- 17) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m20s53**
- 18) Hans Binder(AUT)ATS/Ford-1m20s84
- 19) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m20s86
- 20) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m20s87
- 21) Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m21s06
- 22) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m21s12 Teve acidente na volta 67 e abandonou.**
- 23) Brian Henton(ING)March/Ford-1m21s13
- 24) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m21s16**
- 25) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m21s19
- 26) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m21s53

Corrida: 28/08/1977 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1) Niki Lauda(AUT)Ferrari-1h41m45s93 (9 pontos)
- 2) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1s89 (6 pontos)**
- 3) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-a 1 volta (4 pontos)
- 4) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta (3 pontos)**
- 5) Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-a 2 voltas (2 pontos) Teve pane Seca.**
- 6) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-a 2 voltas
- 8) Hans Binder(AUT)ATS/Ford-a 2 voltas
- 9) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 10) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-a 2 voltas
- 11) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m19s99

OBS: Em condições normais, dificilmente Niki Lauda teria vencido o Grande Prêmio da Holanda, disputado no circuito de Zandvoort. Isso porque a Ferrari dera mostras evidentes de má adaptação ao circuito e também aos pneus moles que haviam sido fornecidos pela Goodyear. Mas, com a batida dos favoritos Mario Andretti e James Hunt, na quinta volta, Lauda acabou vencendo até com certa facilidade e praticamente assegurando a conquista do título mundial da temporada. No entanto, essa vitória, que foi a 15ª de Lauda em GP de Fórmula 1 e a 15ª conquistada com a Ferrari, guardava outra surpresa para os automobilistas: a notícia de sua saída da Ferrari depois do término do atual Campeonato. E, para completar a série de surpresas, no dia seguinte a realização do GP da Holanda, a Brabham apresentou seu novo carro para a próxima temporada, que terá como piloto oficial o campeão Niki Lauda. O novo Brabham-Alfa Romeo BT46, desenhado por Gordon Murray, apresenta uma série de inovações, entre as quais a não utilização de radiadores de água. O resfriamento do motor é feito por meio de placas metálicas, colocadas nas laterais do carro, reproduzindo o sistema utilizado por foguetes espaciais e aviões a jato. O carro tem forma de flecha, com uma frente muito fina e o capô também mais estreito, apesar de

continuar com o mesmo motor Alfa Romeo de doze cilindros contrapostos. Um macaco hidráulico, embutido no carro, faz com que o piloto, ao ter que trocar um pneu, simplesmente aperte um botão para que o carro fique suspenso em menos de um segundo.

Outra novidade é que, entre os instrumentos, só o conta-giros é visível: os demais são digitais e o piloto só deve ligá-los quando percebe que alguma coisa não vai bem e, nesse caso, uma luz de advertência se acende no painel. O piloto pode também ficar sabendo seu tempo de volta sem precisar mais olhar para as placas que os mecânicos mostram dos boxes. Entre esses instrumentos digitais há um, comandado dos boxes, que lhe mostra, a qualquer hora, o tempo que está gastando para dar a volta completa no circuito. Apesar de largar em terceiro, James Hunt logo assumiu a liderança do GP da Holanda, seguido de perto por Andretti e Laffite. Ainda na primeira volta, depois da curva do Tarzan, ocorria o primeiro acidente, que deixou fora da prova o alemão Jochen Mass. Ele havia largado no bloco intermediário e, ao forçar uma ultrapassagem sobre Hans Stuck e Ricardo Patrese, acabou batendo na traseira de seus carros, indo parar no guard-rail com a suspensão dianteira quebrada. Andretti, enquanto isso, corria no vácuo de Hunt tentando sempre ultrapassá-lo no final da reta. Até que na quinta volta saiu muito por fora e, ao voltar para a pista, bateu na traseira do carro de Hunt. Rodou violentamente, perdendo várias posições. Hunt ainda manteve o primeiro lugar, mas logo foi obrigado a parar por quebra do radiador de óleo.

Andretti, na 14ª volta, também parou com o motor quebrado. Antes tinha sido a vez de John Watson desistir por queda da pressão de óleo do motor. Laffite assumiu a liderança na sexta volta, com boa folga sobre Lauda e Reutemann. Mas, a partir da 15ª volta, o motor de seu Matra começou a falhar em alta rotação, permitindo a aproximação de Lauda, que acabou o dominando sete voltas depois. Uma vez na frente, Lauda chegou a abrir mais de quatro segundos de vantagem até faltarem oito voltas. Nesse ponto, Laffite passou a descontar a diferença, mas sem chance de reassumir a ponta, pois na reta a Ferrari era sempre mais rápida. Emerson, que havia obtido o 17º tempo nos treinos, terminou a corrida em quarto, atrás de Lauda, Laffite e Jody Scheckter. Foi uma colocação que premiou os esforços do campeão brasileiro para acertar o seu F6 - um carro cheio de problemas e que durante a corrida apresentou falhas de estabilidade, de freios e de potência do motor. Seu quarto lugar foi obtido na penúltima volta, quando Patrick Tambay, ao tentar ultrapassar Hans Binder pela segunda vez, foi impedido durante várias voltas. Com isso teve que forçar mais as trocas de marchas e ficou sem gasolina na última volta. Sobre Emerson, uma curiosidade: Frank Williams procurou o brasileiro numa longa peregrinação, e só descansou quando conseguiu conversar particularmente com o piloto da Copersucar. O assunto da conversa foi a possibilidade de Emerson quiar um carro que Williams estava construindo para 1978. No fim do encontro, para tornar seu convite tentador, Williams arrematou: "Tenho um patrocínio de um grupo de árabes que não está nem querendo saber quanto custa ter você na equipe". Emerson não comentou sobre o assunto. Alex Dias Ribeiro poderia ter obtido melhor colocação se não tivesse rodado duas vezes durante a prova. A primeira foi na terceira volta e a outra na 25ª. "Corri sempre entre os últimos, dei duas rodadas, duas saídas de pista, e ainda consegui chegar em décimo primeiro lugar, graças às quebras dos outros. O carro era péssimo e eu corria contra ele, em lugar de correr contra os outros adversários. Mantê-lo na pista era uma operação delicada, difícil e estafante", disse o brasileiro. No treino extra-oficial, Alex quase sofreu um acidente grave ao ficar sem freios no final da reta. Sentindo que poderia bater forte contra o guard-rail, deu um cavalo-de-pau e rodou várias vezes, danificando apenas o aerofólio traseiro, que precisou ser substituído para a corrida. Mesmo assim, ele está mais animado, achando que o March melhorou depois dos sucessivos testes a que tem sido submetido.

Hunt assume a ponta, mas se enrosca com Andretti que tentava a ultrapassagem e ainda foi reclamar com Collin Chapman. Reutemann era o 3º, mas quebrou a asa traseira. Lauda vence numa corrida com muitos abandonos. Tambay fica sem gasolina em 5º lugar.

294)GP DA ITÁLIA (11 pilotos no mesmo Segundo)

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m38s08 Saiu da pista na volta 26 e abandonou a corrida.
- 2)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m38s15 Saiu da pista na volta 39 e abandonou a corrida.
- 3)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m38s29
- 4)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m38s37
- 5)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m38s54
- 6)Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m38s68 Saiu da pista na volta 39 e abandonou.
- 7)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m38s68
- 8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m38s77
- 9)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m38s86
- 10)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m38s92 Teve acidente na volta 5 e abandonou.
- 11)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m39s05
- 12)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m39s17
- 13)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m39s18
- 14)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m39s21 Teve acidente na volta 3 e abandonou.
- 15)Bruno Giacomelli(ITA)McLaren/Ford-1m39s42
- 16)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m39s50
- 17)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m39s62
- 18)Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford-1m39s63
- 19)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m39s85
- 20)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m40s03
- 21)Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-1m40s19
- 22)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m40s26
- 23)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m40s28
- 24)Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m40s51

Corrida: 11/09/1977 - 52 voltas

Classificação Final:

1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1h27m50s30 (9 pontos) Lotus se mostrando estar forte no final do Campeonato.

- 2) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 16s96 (6 pontos)
- 3) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 23s63 (4 pontos)
- 4) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 28s48 (3 pontos)
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 30s11 (2 pontos)
- 6) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 1m19s22 (1 ponto)
- 7) Patrick Neve(BEL)March/Ford-a 2 voltas
- 8) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 2 voltas
- 9) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m39s10

OBS: Com o segundo lugar obtido no Grande Prêmio da Itália, disputado em Monza, o austríaco Niki Lauda conquistou praticamente o título de campeão mundial de 1977. O título, entretanto, não pôde ser comemorado em Monza, para a infelicidade dos 180 mil italianos presentes ao autódromo: em tese, Jody Scheckter ainda poderia fazer 27 pontos nas três provas restantes e empatar com Lauda em número de pontos, desde que esse não fizesse mais nenhum. Nesse caso, Scheckter seria o campeão por ter maior número de vitórias na temporada. A vitória de Mario Andretti na Itália veio mostrar que o Lotus MK3 é atualmente o melhor carro da Fórmula 1. Mas, apesar das quatro vitórias já obtidas nessa temporada, Andretti luta apenas pelo vice-campeonato com Jody Scheckter, em razão dos contratempos que sofreu nas outras provas. Sua vitória na Itália foi incontestável. Assumiu a ponta na sétima volta, ao ultrapassar espetacularmente Jody Scheckter na freada da curva Parabólica. Depois manteve o ritmo forte até o final, chegando 16 segundos à frente de Niki Lauda. O GP da Itália foi um dos mais monótonos em combatividade, mas um dos mais movimentados em quebras e acidentes. Dos 24 que largaram apenas nove

cruzaram a linha de chegada. Pela primeira vez também desde que Emerson Fittipaldi estreou na Inglaterra, em 1970, um grande prêmio de Fórmula 1 foi disputado sem a presença de um piloto brasileiro. Nem Emerson nem Alex Dias Ribeiro conseguiram se classificar para a largada. Jody Scheckter foi quem largou melhor, assumindo logo a dianteira, seguido por Regazzoni, Andretti, James Hunt, Reutemann e Lauda. Logo na entrada da gincana, Watson teve seu carro tocado por trás e atravessou a pista, danificando os radiadores de água. Desistiu na terceira volta. Na volta seguinte, foi a vez de Gunnar Nilsson abandonar a prova com o motor quebrado. As quebras, aliás, eram previstas por se tratar de um circuito de alta velocidade e que exige muito dos motores. Andretti mantinha-se no vácuo de Scheckter, até que na sétima volta conseguiu ultrapassá-lo por fora. Imprimindo um ritmo veloz a seu Lotus, chegou a abrir até 25 segundos de vantagem e, por várias vezes, fez a melhor volta da corrida. A 31ª acabou sendo a mais rápida, com tempo de 1m39s1, à média de 210,696 km/hora. A maior manifestação de entusiasmo do público ocorreu na 24ª volta, quando Jody Scheckter abandonou a prova por quebra do motor. Reutemann ficou em segundo e Lauda em terceiro, até que a posição dos dois companheiros de equipe se inverteu duas voltas adiante, assegurando praticamente o título a Lauda. Aliás, pilotando com muita inteligência, Lauda poupou ao máximo seu carro, tendo inclusive aproveitado durante várias voltas o vácuo de Reutemann para poupar o motor. Na 40ª volta, o piloto estreante Bruno Giacomelli teve o motor de seu McLaren quebrado, deixando no asfalto um grande risco de óleo. Lauda viu o perigo e desviou, mas Reutemann, que vinha logo atrás, com a visão encoberta, rodou violentamente. Foi parar fora da pista, com seu carro atolado num areião ali existente. Logo depois Ricardo Patrese também rodou no areião. Com mais de 25 segundos de vantagem, Andretti começou a diminuir o ritmo nas últimas dez voltas, sabendo que dificilmente Lauda conseguiria alcançá-lo. Depois da bandeirada, o público invadiu a pista, colocando em risco os pilotos que ainda estavam completando a última volta. Durante a volta de desaceleração, Niki Lauda em atrito com os ferraristas, fez gestos obscenos para a torcida italiana, fato considerado sacrilégio na Itália, já que a Ferrari é uma verdadeira religião.

Scheckter liderou, Hunt saiu da pista e abandonou, Andretti ganha. Ferrari ganha o mundial de construtores.

295)GP DOS ESTADOS UNIDOS II

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m40s863
- 2)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m41s138 Teve acidente na volta 14 e abandonou.**
- 3)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m41s193**
- 4)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m41s481
- 5)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m41s908
- 6)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m41s952
- 7)Niki Lauda(AUT)Ferrari-1m42s089
- 8)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m42s238
- 9)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m42s315
- 10)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m42s640
- 11)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m42s786
- 12)Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford-1m42s815 Teve acidente na volta 17 e abandonou.**
- 13)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m43s019 Teve acidente na volta 3 e abandonou.**
- 14)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m43s069
- 15)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m43s242
- 16)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-1m43s516
- 17)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m43s698
- 18)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m43s938**
- 19)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m44s208
- 20)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m44s550

- 21) Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m44s702
- 22) Ian Ashley(ING)Hesketh/Ford-1m45s100
- 23) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m45s473**
- 24) Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m45s845
- 25) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m45s880
- 26) Danny Ongais(EUA)Interscope/Ford-1m46s070

Corrida: 02/10/1977 - 59 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1h58m23s267 (9 pontos) Corrida com chuva.**
- 2) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 2s026 (6 pontos)
- 3) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-a 1m18s879 (4 pontos)
- 4) Niki Lauda(AUT)Ferrari-a 1m40s615 (3 pontos) LAUDA BI CAMPEÃO. Depois disso saiu brigado da Ferrari e não correu as últimas corrida do ano!!**
- 5) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-a 1m48s138 (2 pontos)
- 6) Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-a 1 volta
- 8) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 9) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Shadow/Ford-a 1 volta
- 10) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 11) Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 12) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-a 2 voltas
- 13) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 2 voltas
- 14) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 3 voltas
- 15) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-a 3 voltas
- 16) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 3 voltas
- 17) Ian Ashley(ING)Hesketh/Ford-a 4 voltas
- 18) Patrick Neve(BEL)March/Ford-a 4 voltas
- 19) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m51s854

OBS: "Não digo nada. Só depois do Grande Prêmio do Japão é que vou falar da minha próxima temporada. Por enquanto ainda continuo comemorando meu último título com a Ferrari". Niki Lauda decepcionou os jornalistas, principalmente italianos, que correram em sua direção tão logo ele saiu do carro. Enquanto era abraçado pelos mecânicos e a mulher, que torceu desesperadamente durante a corrida no boxe da Ferrari. Lauda mais uma vez deu uma demonstração de frieza. É claro que demonstrava contentamento por ter conquistado o título em Watkins Glen, no Grande Prêmio do Oeste dos EUA. Era a 15ª prova válida pelo Campeonato Mundial de Pilotos e ainda faltavam duas. Na verdade ele nem precisava ter chegado ao final da corrida para se tornar campeão, pois Jody Scheckter terminou em terceiro lugar e estava matematicamente afastado do título; Scheckter só teria chance de ser campeão, ainda que remota, se vencesse. No entanto Lauda correu e chegou em quarto lugar, enfrentando a pista molhada e muito perigosa de Watkins Glen em condições semelhantes às do autódromo de Fuji, no Japão, em 1976. Em Fuji, ele havia se recusado a correr por falta de segurança e perdeu o título para James Hunt. Agora, em Watkins Glen, Lauda foi cauteloso; correu para chegar ao final, sem se preocupar demais com a vitória, como James Hunt se preocupou. Hunt deu um show. No fim, depois de vencer perseguido a menos de 1 segundo por Mario Andretti, Hunt brincou, irreverente: "Andretti ameaçou minha vitória? Confesso que nem notei". Depois, mais sério, disse que o título ganho por Lauda fora merecido: "Ele correu para ser campeão. Vamos ver como é que fica o próximo campeonato". A vitória de Hunt não foi surpresa, porque ele havia feito o melhor tempo nos treinos de classificação, seguido por Hans Stuck. Stuck, aliás, também era apontado como candidato à vitória, porque seu Brabham-Alfa Romeo, muito bem acertado, como o de seu companheiro de equipe, John Watson, havia se adaptado perfeitamente à pista. **Na largada, Stuck**

assumiu a ponta e, volta após volta, abria um segundo de James Hunt, que corria com o carro reserva; o principal fora quebrado nos treinos. Atrás de Hunt corria Andretti, seguido por Carlos Reutemann, Ronnie Peterson, Lauda e Scheckter. Emerson Fittipaldi, que se atrasara na largada ao desligar a chave geral do carro, era o 24º na primeira volta, a frente de Patrick Neve e Alex Dias Ribeiro. Nessa volta, Scheckter passou Lauda e Peterson, emocionando o público e demonstrando que poderia vencer. Mas Lauda corria aparentemente tranquilo, tanto que Reutemann, de sua equipe, também o passou. Stuck liderou até a 14ª volta, quando um acidente o tirou da corrida: com doze voltas, os primeiros colocados alcançaram os últimos, e foi numa dessas ultrapassagens que Stuck ficou de fora. Ele havia ultrapassado Emerson quando forçou a passagem por Hans Binder, logo após a gincana. Como não havia espaço, o carro de Stuck bateu no pneu traseiro esquerdo do de Binder, saiu da pista e danificou-se contra o guard-rail. Hunt, bem à frente de Andretti, ficou com o caminho livre. Vittorio Brambilla, que, como Hunt, corre bem na chuva, bateu mais uma vez. Mesmo tendo perdido o nariz de seu Surtees e amassado os radiadores de água na saída da gincana, Brambilla continuou a correr num ritmo muito forte. Enquanto isso, John Watson, o único piloto que havia largado com pneus para pista seca, esperando que a chuva parasse, entrava no boxe para colocar pneus próprios para pista molhada: corria entre os últimos. Depois da parada de Stuck, a corrida tornou-se monótona, porque os principais colocados pareciam acomodados. Só Ronnie Peterson e Gunnar Nilsson é que disputavam o sétimo lugar. Peterson, que deixará a Tyrrell no final desta temporada, segurou Nilsson por várias voltas nas curvas, embora andasse bem nas retas. Na 17ª volta Nilsson forçou a ultrapassagem e saiu da pista, acusando depois Peterson de tê-lo jogado para fora. Na metade da corrida a chuva parou e a pista começou a secar: Peterson logo entrou no boxe para colocar pneus slick. Sua única vantagem foi a de, na volta, conseguir o melhor tempo da corrida, com 1m51s854, mas logo depois teve de parar de novo, porque começou a chover e ele foi obrigado a trocar os pneus. Alex e Emerson mantinham-se na pista no ritmo modesto imposto por seus carros. O motor do March de Alex não era bom, e o carro de Emerson, regulado para a pista seca, era pilotado com dificuldade, porque derrapava até mesmo nas retas. A corrida voltou a ter bons momentos de disputa no final, quando Andretti começou a apertar o ritmo, diminuindo a diferença de 8 segundos para apenas 1 segundo na última volta. Os norte-americanos chegaram a se levantar, esperando que ele passasse Hunt no último momento, mas Hunt cruzou a linha na frente. **Peter Mcintosh, inglês de quase cinquenta anos, será o novo chefe da equipe Copersucar-Fittipaldi. Apesar de nunca ter trabalhado nessas funções, Mcintosh, secretário da Associação dos Construtores de Fórmula 1, é muito influente, e sua contratação representa uma vitória política da equipe brasileira. E muitos problemas da Copersucar têm ocorrido justamente na esfera política das competições. Mas o anúncio oficial da contratação de Mcintosh somente será feito depois do Grande Prêmio do Japão. Depois dessa corrida também deverá ser anunciada a contratação do projetista Derek Gardner, responsável pelos modelos Tyrrell 003 e pelo revolucionário Tyrrell P34 de seis rodas.** Os contatos com Gardner foram iniciados no GP da Holanda, em Zandvoort, mas como ele tem contrato que inclui assistência até o GP do Japão, somente depois é que se definirá tudo. Gardner só não respondeu afirmativamente aos irmãos Fittipaldi depois do GP da Itália porque já havia aceitado o convite para ser diretor de uma importante fábrica de câmbio da Inglaterra. Depois do convite de Emerson, no entanto, ele reconsiderou sua decisão de se afastar das corridas. Com a contratação de Mcintosh, consumada depois do GP da Itália, Wilsinho cuidará da organização da equipe, comportando-se como dono, no estilo de Bernie Ecclestone, o homem mais influente da Fórmula 1. Boa parte dessa influência é resultado do tempo que Bernie tem para resolver problemas referentes à organização. Como Wilsinho terá a ajuda de Mcintosh, amigo de todos os membros da Associação dos Construtores, entidade que, comanda a Fórmula 1, espera-se que a equipe se firme. Na verdade, a Associação dos Construtores é tão forte que já foi acusada pela Comissão Esportiva Internacional da FIA de querer dominar a Fórmula 1. Se depender de habilidade e influência, portanto, a Copersucar-Fittipaldi está em ótimas condições para se recuperar.

Corrida na chuva, Hans Stuck liderou 14 voltas, mas rodou. Hunt, desafeto do Andretti, venceu. Lauda foi campeão com um 4º lugar e saiu brigado da Ferrari, não correndo as

últimas duas corridas.

296)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

1)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m11s385 Quebrou o motor na volta 78 quando liderava.

2)James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m11s942 Tentando passar Andretti, teve acidente com Mass na volta 61 e abandonou.

3)Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m12s752

4)Gunnar Nilsson (SUE)Lotus/Ford-1m12s975 Teve acidente na volta 14 e abandonou.

5)Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-1m13s116

6)Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-1m13s207

7)Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-1m13s347

8)Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-1m13s435

9)Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m13s497

10)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m13s500

11)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra-1m13s739

12)Carlos Reutemann(ARG)Ferrari-1m13s890

13)Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo-1m13s953

14)Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m13s999 Teve acidente na 1a volta e abandonou a corrida.

15)Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m14s229

16)Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-1m14s464

17)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m14s465 2a corrida de Villeneuve, 1a na Ferrari.

18)Ian Scheckter(AFS)March/Ford-1m14s855

19)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m14s857

20)Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-1m14s930

21)Patrick Neve(BEL)March/Ford-1m15s510

22)Danny Ongais(EUA)ATS/Ford-1m15s599

23)Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m15s770

24)Hans Binder(AUT)Surtees/Ford-1m16s568

25)Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m17s000

Corrida: 09/10/1977 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1h40m00s00 (9 pontos)

2) Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford-a 6s77 (6 pontos)

3) Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford-a 15s76 (4 pontos)

4) Alan Jones(AUS)Shadow/Ford-a 46s69 (3 pontos)

5) Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford-a 1m03s26 (2 pontos)

6) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-a 2 voltas (1 ponto) Teve um acidente na volta 78 quando era o 4º colocado e abandonou a corrida.

7) Danny Ongais(EUA)ATS/Ford-a 2 voltas

8) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-a 2 voltas

9) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 3 voltas Liderou a corrida, mas quebrou o motor.

10) Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford-a 4 voltas Saiu da pista e abandonou na volta 77.

11) Brett Lunger(EUA)McLaren/Ford-a 4 voltas

12) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 4 voltas

Melhor Volta: Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m13s299

OBS: Foi uma corrida de imprevistos o Grande Prêmio do Canadá disputado no circuito de Mosport. **A primeira surpresa, ainda antes de começar os treinos de classificação, foi a decisão de Niki Lauda de não participar da prova, alegando indisposição estomacal.** As outras: o acidente de James Hunt com seu companheiro de equipe Jochen Mass, quando tinha acabado de assumir a liderança; a quebra de Mario Andretti, a três voltas do final, com um minuto de vantagem sobre Scheckter; e, finalmente, os vários acidentes durante a corrida, quatro deles nas últimas voltas. Pouco antes do primeiro treino oficial, a Ferrari comunicou que Lauda não iria participar da corrida por causa da indisposição estomacal. A verdade, entretanto, é que Niki Lauda não gostou da presença de Gilles Villeneuve, inscrito à última hora pela Ferrari com um terceiro carro. Lauda interpretou o fato como quebra de contrato e resolveu voltar para a Áustria, sendo acusado pelos italianos de irresponsável e antiprofissional. **Nos treinos, a maior surpresa foi o Renault Turbo, que teve problemas de motor e não conseguiu se classificar.** Emerson Fittipaldi teve um motor quebrado no primeiro treino oficial e se classificou em 19º lugar para a largada, enquanto que Alex Dias Ribeiro, com um carro muito ruim, ficou com o 23º tempo. Ainda no primeiro dia de treinos, o inglês Ian Ashley sofreu grave acidente no fim da reta, quando seu carro bateu contra um cartaz de propaganda e uma torre de televisão. Ashley, que ficou preso no carro destruído durante mais de trinta minutos, fraturou as pernas e os pulsos. A expectativa quanto ao tempo em Mosport era muito grande, já que no segundo dia de treinos choveu bastante. Mas o sol apareceu e a corrida foi disputada em pista seca. Mario Andretti, o pole-position, saiu muito bem, assumindo a ponta logo após a largada. Foi seguido por James Hunt, Jochen Mass, Alan Jones, Patrick Depailler, Ronnie Peterson e John Watson. Na primeira volta, Jody Scheckter era o nono colocado, pois havia largado muito atrás. Nessa volta, aconteceu o primeiro acidente da corrida: Clay Regazzoni, que havia saído na 14ª colocação, tentou ultrapassar Scheckter na curva 9 e saiu fora da pista. **Emerson Fittipaldi largou muito mal, pois seu motor apresentou problemas ainda no alinhamento, e passou a primeira volta no 21º lugar, à frente apenas de Alex Dias Ribeiro - que o ultrapassou na segunda volta -, Patrick Neve e Hans Binder, que havia rodado e caído para o último lugar.** Foi impressionante o ritmo imposto por Andretti e Hunt nas primeiras voltas, tanto que logo abriram dois segundos de vantagem sobre Jochen Mass, que era o terceiro colocado. Na segunda volta, mais uma desistência, a de John Watson, que saiu da pista ao tentar ultrapassar Ronnie Peterson na disputa pelo sexto lugar. **Andretti e Hunt corriam separados por apenas três metros, dando a impressão que logo poderiam tocar as rodas, pois James Hunt forçava a ultrapassagem em algumas curvas. Emerson caiu para o penúltimo lugar na 11ª volta, e duas voltas depois parou nos boxes com problemas de motor.** Voltou à corrida no último lugar, mas parou novamente na 22ª volta para trocar o pneu traseiro esquerdo e verificar novamente o motor, que falhava muito. Insistiu em correr, mas na 29ª volta teve de abandonar definitivamente. Antes disso, mais dois pilotos haviam saído: Carlos Reutemann, com queda de pressão do óleo, e Hans Stuck, em conseqüências de quebra de motor. Com trinta voltas, quando Ian Scheckter também abandonou por quebra de motor, Mario Andretti e James Hunt tinham uma volta de vantagem sobre o nono colocado, Ronnie Peterson. Com quase quarenta voltas, alcançavam o sexto colocado, Riccardo Patrese, e, na volta cinquenta, chegavam ao quarto colocado, Jody Scheckter. Na volta sessenta, Andretti se aproximou de Jochen Mass, terceiro colocado na corrida e companheiro de equipe de Hunt. Mass fez o jogo certo de equipe, isto é, segurou Andretti, permitindo que Hunt o ultrapassasse na volta seguinte. **Mas Hunt atravessou demais na curva 4, quase saindo fora da pista. Mass e Andretti foram por dentro de Hunt, que tentava controlar seu carro, acabando por bater na roda traseira de Mass, saindo da pista e parando no acostamento, sem mais condições de retornar à pista. Jochen Mass também rodou, caindo para sexto lugar,** enquanto Andretti ficava tranquilo na liderança, com uma volta e dez segundos de vantagem sobre Scheckter. Hans Binder e Rupert Keegan bateram as rodas e saíram da pista. Keegan fraturou a perna esquerda e foi transportado para o mesmo hospital onde estava internado Ian Ashley. **A vitória de Andretti parecia certa, e Colin Chapman já se preparava para jogar seu boné para o alto. Então, o inesperado aconteceu: Andretti foi perdendo terreno para Scheckter, que o ultrapassou na 72ª volta. Mesmo assim, Andretti tinha 50 segundos de vantagem. Talvez estivesse poupando gasolina, pensaram os mecânicos da Lotus. Mas o problema era mesmo com o motor, que, exigido a fundo no início da corrida, não agüentou e acabou quebrando na 77ª volta. Scheckter quase não acreditava: era o líder.** Recebeu a bandeirada de chegada bem à frente do segundo colocado,

Patrick Depailler. Quatro outros acidentes aconteceram nas últimas voltas, envolvendo Vittorio Brambilla, que era o quarto colocado; Riccardo Patrese, o quinto; Brett Lunger, o sétimo; e Gilles Villeneuve, que estava no oitavo lugar.

297)GP DO JAPÃO

Local: Monte Fuji

Pole-Position:

- 1) Mario Andretti(EUA) Lotus/Ford-1m12s23** Errou na 2a volta, bateu e abandonou a corrida.
- 2) James Hunt(ING) McLaren/Ford-1m12s39
- 3) John Watson(IRL) Brabham/Alfa Romeo-1m12s49**
- 4) Hans Stuck(ALE) Brabham/Alfa Romeo-1m13s01** Fez um pit stop trocado apenas os pneus dianteiros de 19s, considerado rápido na época.
- 5) Jacques Laffite(FRA) Ligier/Matra-1m13s08
- 6) Jody Scheckter(AFS) Wolf/Ford-1m13s15
- 7) Carlos Reutemann(ARG) Ferrari-1m13s32
- 8) Jochen Mass(ALE) McLaren/Ford-1m13s37
- 9) Vittorio Brambilla(ITA) Surtees/Ford-1m13s37
- 10) Clay Regazzoni(SUI) Ensign/Ford-1m13s52
- 11) Kazuyoshi Hoshino(JAP) Kojima/Ford-1m13s55**
- 12) Alan Jones(AUS) Shadow/Ford-1m13s56
- 13) Riccardo Patrese(ITA) Shadow/Ford-1m13s58**
- 14) Gunnar Nilsson(SUE) Lotus/Ford-1m13s66
- 15) Patrick Depailler(FRA) Tyrrell/Ford-1m14s16
- 16) Patrick Tambay(FRA) Ensign/Ford-1m14s22
- 17) Jean-Pierre Jarrier(FRA) Ligier/Matra-1m14s25
- 18) Ronnie Peterson(SUE) Tyrrell/Ford-1m14s26** Villeneuve bateu com o Peterson, numa tentativa de ultrapassagem na volta 5 e abandonou. Tyrrell 6 rodas.
- 19) N. Takahara(JAP) Kojima/Ford-1m14s36**
- 20) Gilles Villeneuve(CAN) Ferrari-1m14s51** Substituindo Lauda. Bateu na volta 6 com o Peterson. Esse acidente causou a morte de duas pessoas que estavam na grama.
- 21) Hans Binder(AUT) Surtees/Ford-1m14s73
- 22) Kunimitsu Takahashi(JAP) Tyrrell/Ford-1m14s88
- 23) Alex Dias Ribeiro(BRA) March/Ford-1m15s01**

Corrida: 23/10/1977 - 73 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING) McLaren/Ford-1h31m51s68 (9 pontos)** Vitória de ponta a ponta e saiu correndo para o aeroporto para voltar à Europa e não subiu no pódio.
- 2) Carlos Reutemann(ARG) Ferrari-a 1m02s45 (6 pontos)
- 3) Patrick Depailler(FRA) Tyrrell/Ford-a 1m06s39 (4 pontos)
- 4) Alan Jones(AUS) Shadow/Ford-a 1m06s61 (3 pontos)
- 5) Jacques Laffite(FRA) Ligier/Matra-a 1 volta (2 pontos)** Teve pane seca.
- 6) Riccardo Patrese(ITA) Shadow/Ford-a 1 volta (1 ponto)**
- 7) Hans Stuck(ALE) Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta** No primeiro terço da corrida, fez um pit stop de 19 s considerado rápido na época.
- 8) Vittorio Brambilla(ITA) Surtees/Ford-a 2 voltas
- 9) Kunimitsu Takahashi(JAP) Tyrrell/Ford-a 2 voltas
- 10) Jody Scheckter(AFS) Wolf/Ford-a 2 voltas
- 11) Kazuyoshi Hoshino(JAP) Kojima/Ford-a 2 voltas
- 12) Alex Dias Ribeiro(BRA) March/Ford-a 4 voltas**

Melhor Volta: Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m13s30

OBS: Foi um grande prêmio sem nenhum interesse, a ponto do vencedor James Hunt nem ter esperado para subir ao pódio. Seguiu direto para o aeroporto de Tóquio, juntamente com o segundo colocado Carlos Reutemann, a fim de tomar o primeiro avião que o levasse de volta à Europa. As lamentações dos japoneses, porém, não ficaram apenas nesse fato. Gilles Villeneuve, o jovem canadense contratado pela Ferrari para substituir Niki Lauda, ficará para sempre marcado no Japão. Na sexta volta, ao tentar ultrapassar Ronnie Peterson no fim da reta, onde os carros atingem velocidades superiores a 280 km/h, bateu na roda traseira do Tyrrell do adversário e voou, projetando-se com seu carro sobre um grupo de espectadores e fotógrafos. Saldo do acidente: dois mortos (um policial e um fotógrafo), além de dez feridos graves. Villeneuve teve muita sorte de escapar ileso. Apontado como revelação, depois de sua exibição no Grande Prêmio da Inglaterra, em Silverstone, ele vinha sofrendo sérias críticas da imprensa especializada italiana. Confirmando a tradição desse ano, Mario Andretti e James Hunt alinharam na primeira fila para o Grande Prêmio do Japão, que teve apenas 23 concorrentes. Ian Scheckter não teve permissão para entrar no Japão por ter passaporte sul-africano: o Japão aceita recomendação da ONU para não dar vistos de entrada a pilotos e equipes sul-africanos, em virtude do "apartheid", que ainda estava em voga. Jody Scheckter, seu irmão, foi aceito por ter licença internacional inglesa e fazer parte de uma equipe canadense. Dos 23 pilotos, três eram japoneses: Kazuyoshi Hoshino e Noritake Takahara, com Kojima, de fabricação japonesa, e Kunimitsu Takahashi, com um Tyrrell de quatro rodas. Alex Dias Ribeiro largou em último, tendo participado dessa prova apenas para cumprir seu contrato com a March. Hunt tomou a dianteira no final da reta, deixando Mario Andretti em segundo, Jody Scheckter em terceiro, Jochen Mass em quarto e Clay Regazzoni, que largou muito bem, em quinto. Na tentativa de melhorar sua posição (caiu para o oitavo lugar ainda nessa primeira volta), Andretti acabou saindo fora da pista no final da reta, destruindo a suspensão dianteira de seu carro. Obrigados a desviar de Andretti, alguns carros, como os de Hans Binder e Noritake Takahara, saíram da pista, abandonando. Na segunda volta, Hunt já tinha boa vantagem sobre Jody Scheckter, que manteve essa posição até a quinta volta quando foi ultrapassado por Jochen Mass. Na sexta volta aconteceu o acidente com Villeneuve, que matou duas pessoas e feriu gravemente outras dez, além de ter deixado seu carro inteiramente destruído. A cada volta Hunt aumentava sua vantagem sobre Mass e John Watson, que na sexta volta também ultrapassou Jody. Na 13ª volta, Hunt passava por Alex Dias Ribeiro, o último colocado, deixando o brasileiro com uma volta de desvantagem. Na volta 13: Hunt, Mass, Watson, Scheckter, Regazzoni e Stuck. Nas voltas seguintes, Hunt abre do Mass e do Watson, e vai embora. Na volta 23 Stuck para com sua Brabham, troca somente os pneus dianteiros em 18s, um tempo considerado muito rápido na época, eles já usavam pistolas pneumáticas. Mass manteve o segundo lugar até a 28ª volta, quando parou com o motor fundido. Na volta seguinte foi a vez de Watson parar: quebrou o câmbio de sua Brabham/Alfa Romeo. Clay Regazzoni passou então a ocupar o segundo lugar, seguido por Carlos Reutemann. Mas na 43ª volta o motor do Ensign de Regazzoni explodiu, obrigando-o a desistir. Scheckter poderia então ter assumido o segundo lugar, mas foi obrigado a parar nos boxes na 45ª volta, retornando à competição em 11º, à frente apenas de Alex. Aproveitando-se disso, Jacques Laffite assumiu o segundo lugar, posição que teria mantido até a bandeirada se não tivesse também o motor fundido na última volta. Carlos Reutemann, com uma corrida bastante regular desde o início, foi contemplado então com o segundo lugar, seguido por Patrick Depailler e Alan Jones.



Na volta 6 Villeneuve se enrosca com Peterson, e esse acidente provoca a morte de dois espectadores japoneses.

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

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

- 1) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m19s
- 2) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m19s03
- 3) James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m19s06
- 4) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-1m20s18
- 5) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-1m20s33
- 6) Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford-1m21s82
- 7) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-1m21s88
- 8) Tony Trimmer(ING)Surtees/Ford-1m22s51
- 9) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-1m22s58
- 10) Brian Henton(ING)March/Ford-1m22s90
- 11) Bob Evans(ING)ATS/Ford-1m23s17
- 12) Boy Hayje (ING)March/Ford-1m23s71
- 13) David Purley(ING)LEC/Ford-1m24s64
- 14) Larry Perkins(AUS)BRM-1m25s14
- 15) Divina Galica(ING)Surtees/Ford-1m26s09**
- 16) Alex Dias Ribeiro(BRA)March/Ford-1m27s47
- 17) Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford-1m29s15

Corrida: 20/03/1977- 40 voltas

Classificação Final:

- 1) James Hunt(ING)McLaren/Ford-53m54s35
- 2) Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford-40 voltas
- 3) John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-40 voltas
- 4) Brian Henton(ING)March/Ford-a 1 volta
- 5) Jackie Oliver(ING)Shadow/Ford-a 1 volta
- 6) David Purley(ING)LEC/Ford-a 1 volta
- 7) Boy Hayje(HOL)March/Ford-a 1 volta
- 8) Rupert Keegan(ING)Hesketh/Ford-a 1 volta
- 9) Tony Trimmer(ING)Surtees/Ford-a 2 voltas
- 10) Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford-a 3 voltas
- 11) Bob Evans(ING)ATS/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: James Hunt(ING)McLaren/Ford-1m19s48

OBS: James Hunt, pilotando o McLaren M23, venceu brilhantemente a Corrida dos Campeões, disputada em Brands Hatch dia 20 de março, depois de ultrapassar Mario Andretti, que havia liderado durante 34 voltas. Embora não se contem pontos na Corrida dos Campeões, ela é importante por ser a primeira da temporada de Fórmula 1 na Europa todos os anos, desde 1965. Nela os europeus vêm de perto as novidades da categoria. Este ano, além dos carros novos já apresentados nas três primeiras corridas, surgiram o Lec, um carro inglês pilotado por David Purley; o Hesketh 308 E, conduzido por Rupert Keegan; e os Surtees TS 19, das equipes de Tony Trimmer e **Divina Galica, a primeira britânica a correr em Fórmula 1 depois de ter sido campeã mundial de esqui**. Havia também mais duas equipes com o March 761 B semelhante ao carro pilotado pelo brasileiro Alex Dias Ribeiro. **Este ano, porém, a Corrida dos Campeões foi marcada pela tragédia da morte de José Carlos Pace, conhecida um dia antes em Brands Hatch, durante os treinos de classificação. O brasileiro morreu em um acidente de avião em Mariporã (cidade vizinha a São Paulo. Frank Williams deu uma declaração, que mostrou como "Moco" era respeitado no meio automobilístico: "Acho que o Carlos era um campeão em potencial. Com certeza, ele tinha um grande talento. Era forte, tanto mental como emocionalmente e tinha uma habilidade natural para pilotar. Eu acho que foi uma carreira interrompida antes de ter realmente começado"**. Na manhã de sábado, John Watson, da Brabham - equipe a que pertencia Pace -, pilotando um Brabham BT45 na pista úmida, marcou o melhor tempo com 1m20s46, à média de 188,20 km/h, ganhando o prêmio de cem garrafas de champanhe oferecido pelos organizadores. Foi um treino tumultuado pelas muitas interrupções causadas pela chuva e por manchas de óleo na pista. **Alex Dias Ribello parou na primeira volta com problemas no motor de seu March 781C, que acusava baixa na pressão do óleo**. Trocado o motor, ele ainda teve tempo para dar duas voltas no final do treino sob chuva forte. No segundo treino de classificação, sábado à tarde, o tempo havia melhorado. Fazia sol, coisa rara em Brands Hatch, e os pilotos começaram a forçar os carros para obter boas posições de largada. A atenção de todos estava sobre, Watson, que andava mais rápido. Foi então, quando faltava pouco para terminar o treino, que circulou a notícia da morte de Pace. Alex Dias Ribeiro, no boxe, esquecido dos problemas do carro que não fora bem no treino, fez este comentário: "uma perda enorme. Não só para o esporte no Brasil como para o automobilismo mundial. Moco era um dos pilotos mais respeitados. Um grande profissional. Para mim o mais triste é a perda de um amigo. Um excelente colega de profissão que me ajudou muito. Principalmente em 1976 quando tentou me levar para sua equipe". No boxe da Brabham, a conquista do primeiro lugar para a largada por John Watson, que estabeleceu novo recorde de treino para o circuito, não pôde ser festejada. O ambiente era de desolação. O chefe da equipe, Bernie Ecclestone, chorando emocionado, dizia: "Pace para nós era mais que um piloto e um amigo. Ele foi o homem que acreditou no Brabham desde o princípio. A ele devemos em grande parte o sucesso deste carro. Agora, tendo nas mãos o carro competitivo com que sempre sonhou, depois de provar que era um dos maiores pilotos do mundo, desaparece de forma tão trágica". Nesse clima de pesar, a direção da Brabham cogitou de retirar a equipe da prova, em sinal de luto, mas já era tarde demais. O contrato assinado com o

circuito e a primeira posição para a largada, com recorde, afastaram a idéia. O irlandês Watson esperava a decisão: "Este carro competitivo que temos hoje é uma conquista de Pace, de seu esforço e dedicação". Mais tarde a Brabham anunciou que participaria da corrida. E como já era impossível no momento fazer qualquer arranjo de viagem, Ecclestone e Buonaventura, assessor da Martini, patrocinadora da Brabham, ficaram de vir ao Brasil para a missa de sétimo dia. E a Brabham também prosseguiria com a impressão do folheto que traçava o perfil de Pace, a ser distribuído no circuito de Long Beach, acrescentando um obituário com o histórico da carreira do piloto. No dia da corrida não houve grandes repercussões sobre a morte de Pace, que foi noticiada pelas edições vespertinas dos jornais londrinos de sábado. Os pilotos estavam concentrados em dar os últimos acertos em seus carros na manhã ensolarada de domingo. Alex continuava com problemas em seu March. No segundo treino, na véspera, dera apenas 15 voltas e havia parado sem freios e com a caixa de direção bloqueada. Por isso ficou colocado no último pelotão para a largada, ao lado de Divina Galica, tendo atrás dele apenas Vittorio Brambilla. Mas com a desistência de Larry Perkins, Alex beneficiou-se por ter diante dele um espaço vazio. Perkins desistiu alegando que o BRM P207 estava tão ruim que era possível que não viesse a correr mais com o mesmo carro. Pouco antes da largada, o locutor do circuito deu ao público a notícia da morte de Pace, enquanto a bandeira brasileira tremulava a meio-pau sobre os boxes. Dado o sinal, Andretti assumiu a ponta depois da péssima largada de Watson e do pequeno choque entre os carros de Hunt e Scheckter no final da reta Brabham. No final da primeira volta as posições eram as seguintes, até o décimo lugar: Andretti, Hunt, Scheckter, Watson, Peterson, Oliver, Regazzoni, Keegan, Brian Henton e David Purley. Na segunda volta Watson já forçava a passagem por Scheckter, porque, apesar de ter largado mal, via-se que seu carro estava em melhores condições. Duas voltas depois Watson passou Scheckter, subindo para a terceira posição, e na quinta volta começou a se aproximar de Hunt, que corria com muita firmeza. As posições não se alteraram por mais de três voltas, porque Andretti mantinha a liderança com muita segurança. No final da oitava volta a diferença entre Hunt e Watson aumentou bastante. Uma volta depois Watson teve de parar no boxe com a roda traseira esquerda soltando faíscas na pista. Vinte segundos depois, já com novo pneu, voltaram à corrida em décimo-quarto lugar, na frente de Alex e Divina Galica. Os seis primeiros então eram Andretti, Hunt, Scheckter, Peterson, Oliver e Regazzoni. Brambilla, que foi o último a largar, lutava no bloco Intermediário e já tinha subido para nono lugar, quando seu carro quebrou na décima-primeira volta e ele foi forçado a abandonar a corrida. Na décima-quarta volta Andretti passou Divina, estabelecendo uma volta de vantagem. Na volta seguinte Alex parou no boxe, com falhas na parte elétrica de seu carro, ficando 3 minutos e 40 segundos fora de corrida para trocar a caixa elétrica. Voltou quando os líderes já davam a décima-oitava volta. Nessa altura Hunt melhorava sensivelmente e já estava a meio segundo de Andretti, num duelo que empolgava os assistentes. Pouco depois, Alex parou definitivamente, desapontado com o desempenho de seu carro. A partir de vigésima-terceira volta, enquanto as posições da ponta não sofriam alterações, Rupert Keegan começou e aproximar-se de Oliver e Clay Regazzoni; na volta seguinte estava a apenas 1,8 segundo de Oliver, a quem ultrapassou finalmente uma volta depois. Em seguida Regazzoni foi forçado a parar com um dos pneus esvaziando, e Keegan subiu para quinto, enquanto Watson, numa espetacular recuperação, já ultrapassava Oliver assumindo a sexta posição. No final da vigésima-oitava volta, a classificação dos seis primeiros era: Andretti, Hunt, Scheckter, Peterson, Keegan, Watson e Oliver. Regazzoni retornou na trigésima volta, enquanto Watson fechava sobre Keegan, estabelecendo bom duelo. Hunt, enquanto isso, forçava Andretti, tendo subido na grama e se atrasado um pouco, sem perder contudo, a segunda posição. O líder continuava correndo com segurança. Na trigésima-quarta volta Keegan parou no boxe durante 20 segundos para trocar a roda traseira direita, e foi nessa volta que as posições principais se modificaram definitivamente: o carro de Andretti dava sinais de falha, e Hunt o ultrapassou habilmente na curva de Druids Hill. Pouco depois, Andretti parou na curva Surtees, com uma falha na parte elétrica do carro. A classificação passou então a ser: Hunt, Scheckter, Peterson, Watson, Henton e Oliver. Henton, que vinha fazendo uma corrida regular, sem forçar seu March, começou a melhorar, ultrapassando Oliver e beneficiando-se com a saída de Keegan para conquistar três posições. Finalmente, na penúltima volta, Peterson, que tinha assegurado o terceiro lugar, parou com o motor fundido.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Niki Lauda(AUT)Ferrari 72 Ganhou na regularidade e sem correr 3 corridas, fez vários pódios e teve o mesmo número de pontos do título de 84. Recorde de pontos até então.

2º Jody Scheckter(AFS)Wolf/Ford 55 Venceu 3 corridas no ano de estreia e fez um ótimo resultado com uma Wolf, chegando a liderar o campeonato em Mônaco.

3º Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford 47 Podia ter ido melhor, se não fossem acidentes e quebras.

4º Carlos Reutemann(ARG)Ferrari 42 Venceu um corrida e teve muitos problemas, mas foi bem melhor do que o Regazzoni em 76.

5º James Hunt(ING)McLaren/Ford 40

6º Jochen Mass(ALE)McLaren/Ford 25

7º Alan Jones(AUS)Shadow/Ford 22

8º Gunnar Nilsson(SUE)Lotus/Ford 20

9º Patrick Depailler(FRA)Tyrrell/Ford 20 Derrotou Ronnie Peterson na Tyrrell.

10º Jacques Laffite(FRA)Ligier/Matra 18

11º Hans Stuck(ALE)Brabham/Alfa Romeo 12

12º Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford 11

13º John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo 9

14º Ronnie Peterson(SUE)Tyrrell/Ford 7

15º José Carlos Pace(BRA)Brabham/Alfa Romeo 6

16º Vittorio Brambilla(ITA)Surtees/Ford 6

17º Clay Regazzoni(SUI)Ensign/Ford 5

Patrick Tambay(FRA)Ensign/Ford 5

19º Renzo Zorzi(ITA)Shadow/Ford 1

Jean-Pierre Jarrier(FRA)ATS/Ford 1

Riccardo Patrese(ITA)Shadow/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 425

CONSTRUTORES PONTOS

1º Ferrari 95 Ferrari teve poucas quebras (Lauda, Reutemann)

2º Lotus/Ford 62 Lotus mostrou que ia dominar a temporada de 1978.

3º McLaren/Ford 60

4º Wolf/Ford 55 Equipe em associação com Frank Williams.

5º Brabham/Alfa Romeo 27

Tyrrell/Ford 27

7º Shadow/Ford 23

8º Ligier/Matra 18

9º Copersucar/Ford 11

10º Ensign/Ford 10

11º Surtees/Ford 6

12º ATS/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 395

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

MOTORES PONTOS

1º Ford 266

2º Ferrari 114
3º Alfa Romeo 27
4º Matra 18

TOTAL DE PONTOS: 425

PAÍSES PONTOS

1º Áustria 72
2º África do Sul 55
3º Estados Unidos 47
4º França 44
5º Argentina 42
6º Inglaterra 40
7º Alemanha 37
8º Suécia 27
9º Austrália 22
10º Brasil 17
11º Irlanda 9
12º Itália 8
13º Suíça 5

TOTAL DE PONTOS: 425

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