

A temporada de 1979 começou com o surpreendente rendimento da Ligier de Jacques Laffite e Patrick Depailler nas primeiras cinco provas do ano: três vitórias massacrantes, em Buenos Aires, Interlagos e Espanha, mas depois a equipe francesa teve uma série de problemas, a equipe Ferrari melhorou seu carro, mostrou confiabilidade e velocidade nas corridas e ficou com o título da temporada. Dona da melhor estrutura da Fórmula 1, a equipe de Maranello devolveu, com dobradinha, a dupla derrota que tinha sofrido para a Lotus em 1978. A dupla de pilotos da Ferrari era composta por: Jody Scheckter era muito rápido, mas tinha fama de “troglodita” ao volante, e Gilles Villeneuve que era rápido e arrojado, mas batia muito. O título acabou indo para o Sul-africano, com a ajuda do contrato de primeiro piloto em Monza (fonte:

https://www.youtube.com/watch?v=YvJs_bskVXc - CANAL ENERTO). Mas ficou a impressão que Villeneuve poderia ser o campeão, se a Ferrari não privilegiasse Scheckter. Anos mais tarde, Jody reconheceu que o canadense tinha talento para ser campeão do mundo. Nessa temporada a Williams começa a “mostrar as garras”, vencendo cinco provas e já sinalizando que seria uma equipe campeã nos anos 80, o que de fato aconteceu. Alan Jones foi o piloto que mais venceu corridas em 79, e talvez se tivesse menos quebras pudesse até ter sido o campeão. A temporada marcou também o retorno de Jack Ickx no lugar de Patrick Depailler (o piloto belga teve um desempenho decepcionante) e os abandonos do James Hunt, que estava de saco cheio da F1 e a retirada de Niki Lauda. As más línguas, entre elas a de Bernie Ecclestone, dizem o austríaco resolveu abandonar, por que estava sendo batido por um piloto novato na F1: Nelson Piquet. Sorte do brasileiro, que ficou como primeiro piloto da Brabham e a estrutura da equipe ficou toda a sua disposição para desenvolver o carro. As temporadas seguintes comprovariam isso.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 575 kg. Valiam os 4 melhores resultados das 7 primeiras corridas e os 4 melhores resultados das 8 últimas corridas. A partir desse ano os dois carros da equipe passaram a pontuar pra o Mundial de Construtores.

PERFORMANCES:

Ferrari melhor: Afr, EUA I, Bel, Mon, Ita, EUA II

Ligier melhor: Arg, Bra, Esp,

Renault: Fra

Williams: Ing, Ale, Aut, Hol, Can

Ferrari 11 x 3 Ligier Ferrari 8 x 5 Williams

Quebras:

Ferrari 5 (Villeneuve 4 e Scheckter 1)

Williams 9 (Jones 7 e Regazzoni 2)

Ligier 11 (Laffite 5, Ickx 5 e Depailler 1)

Vitórias:

Ferrari 6 (Scheckter 3 e Villeneuve 3)

Williams 5 (Jones 4 e Regazzoni 1)

Ligier 3 (Laffite 2 e Depailler 1)

Renault 1 (Jabouille 1)

Poles:

Renault 6 (Jabouille 4 e Arnoux 2)

Ligier 4 (Laffite 4)

Williams 3 (Jones 3)

Ferrari 2 (Scheckter 1 e Villeneuve 1)

VMR:

Ferrari 6 (Villeneuve 5 e Scheckter 1)

Williams 3 (Regazzoni 2 e Jones 1)

Ligier 3 (Laffite 2 e Depailler 1)

*Renault 2 (Arnoux 2)
Brabham 1 (Piquet 1)*

*Hat Trick:
Ligier 2 (Laffite 2)
Ferrari 1 (Villeneuve 1)
Williams 1 (Jones 1)*

*Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)
Ligier 1 (Laffite 1 Brasil)
Ferrari 1 (Villeneuve 1 EUA)*

*Dobradinhas de largada:
Ligier 4
Renault 2
Ferrari 1*

*Dobradinhas de chegada:
Ferrari 3
Ligier 1
Williams 1*

OBS 1: LOTUS:

A Lotus que tinha lançado o carro asa na F1 em 1978, mas estagnou o desenvolvimento do seu carro e todas as outras equipes evoluíram seu carro, deixando a Lotus para trás.

Collin Chapman tinha certeza que o Lotus 79 seria muito melhor que o 78 e falou na época: “O novo carro fará o atual parecer um ônibus urbano”. (Fonte A Trajetória de um Grande Campeão – Piquet pg 53) Mas o carro foi muito mal durante a temporada.

Segundo o vídeo da Grand Prix Collection de 1979, a Lotus recebia motores Ford especiais.

OBS 2: FERRARI:

O novo carro da Ferrari era o 312 T-4 foi desenhado por Pininfarina e projetado por Mauro Forghieri. Eles usavam os pneus Radiais da Michelin desde 1978, e não mais os Goodyear.

OBS 3: LAUDA QUESTIONADO:

Niki Lauda sofreu um acidente com a Brabham num teste em Interlagos por que ficou sem freios. Ele veio a quebrar o pulso por causa disso, e Bernie Ecclestone passou a questionar a situação psicológica do Lauda depois desse episódio, talvez isso tenha contribuído para sua saída da F1 em 1979.

No vídeo da Grand Prix Collection de 1979 no minuto 9:30, mostra Niki Lauda reclamando com Gordan Murray que a Brabham estava pulando muito, talvez fosse já o efeito “porpoising” gerado pelo excesso de downforce causado pelos carro-asa.

OBS 4: BRABHAM:

Alfa Romeo retornou à F1 fornecendo motores, ela estava fora da F1 desde 1952.

No GP Argentina a Brabham usou o BT-46 (Piquet) e o BT-48 (Lauda). Depois no GP Brasil utilizaram o BT-48 para ambos os pilotos.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=x9V734HziJE&t=357s> (Canal Cultua Automotiva Brasil)

“Este ano vai haver muita surpresa. Confio muito no BT-48. Esse novo carro da Brabham é bom, tem um desempenho formidável. A Lotus que se cuide, pois eu não estarei brincando.” (Lauda)

“Estou começando agora e não vou falar demais. Vou trabalhar e dar o máximo. É só.” (Piquet)

Gordon Murray apostava que o novo carro da Brabham iria vencer no mínimo 4 corridas em 79. (Fonte A Trajetória de um Grande Campeão – Piquet pg 53) Mas o carro fracassou, havia inconsistência nos motores e o fraco efeito solo foram os problemas. Já no final de 1979 Murray começou a trabalhar no carro de 1980. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 62).

Diz a lenda que Lauda abandonou a F1, pois a situação dele na Brabham estava indefinida quanto a sua renovação de contrato e o fato do Piquet estar se saindo melhor do que ele também pesou. Ricardo Zunino substituiu Lauda.

Bernie Ecclestone disse na Autocourse 1984, que Lauda se aposentou em 1979 por que estava tomando tempo do Piquet. (Fonte: Automobilismo Brasil video 25/02/2022)

Niki Lauda e James Hunt abandonaram a F1 no mesmo ano. Depois Lauda voltou em 1982.

Lauda parte para aviação

Niki Lauda, campeão mundial em 1975 e 1977, terminou ontem seu contrato com a Brabham e, depois de participar dos treinos leves de manhã, deixou Montreal sem ao menos anunciar suas pretensões. Uma das versões é que abandonará o automobilismo, preferindo dedicar-se mais à sua firma de aviação. Com sua saída, o brasileiro Nelson Piquet passa a primeiro piloto da Brabham, indicação que Bernie Ecclestone julgou merecida.

Já nos treinos da tarde, o argentino Ricardo Zunino assumiu a vaga deixada por Lauda, treinando normalmente e garantindo correr hoje.

A um amigo, Lauda declarou:

— há coisas mais importantes na vida que ficar dando voltas num carro de corridas.

O francês Jacques Laffite comentou:

— Creio que Lauda demonstrou prudência. O circuito de Montreal é perigoso e ele, que é bicampeão do mundo e há sete anos corre na Fórmula Um, talvez já esteja farto de arriscar sua vida todos os domingos nos circuitos.

Outra versão é que Lauda estaria irritado porque Nelson Piquet vem recebendo melhor tratamento do que ele. Há, ainda, a hipótese de que Lauda estivesse decepcionado com seu atual Brabham, que não pode competir com outros melhores.

Lauda registra 17 vitórias em sua carreira e este ano ficou em sexto lugar no Grande Prêmio da África do Sul e quarto no Grande Prêmio da Itália. Ele nasceu a 22 de fevereiro de 1949 e, após correr em protótipos, passou à Fórmula Um em 1971 com um March, e em seguida com um BRM.

Só em 1974 é que ganhou fama ao ser contratado pela Ferrari, conquistando pouco depois o Grande Prêmio da Espanha — sua primeira vitória na Fórmula Um. Em 1975 ganhou o primeiro título mundial. Em 1976 sofreu o grave acidente no Grande Prêmio da Alemanha, em Nurburgring, quase morrendo. Respeitou dois meses depois, no Grande Prêmio da Itália. Nesse ano, foi vice-campeão com um ponto de desvantagem para James Hunt. Em 1977 foi outra vez campeão e deixou a Ferrari pela Brabham.

Reproduzido do Jornal O Globo de 30/09/1979 pg 46.

OBS 5: NELSON PIQUET:

“Por enquanto Piquet será apenas o companheiro de Lauda, mas nos próximos anos também será campeão do mundo.” (Ecclestone) (Fonte A Trajetória de um Grande Campeão – Piquet pg

57/58)

Gordon Murray: "Até o fim da temporada atual, Nelson Piquet será o melhor piloto da F1. A facilidade com que pilota o carro, a sua maneira de enfrentar as dificuldades de qualquer circuito é simplesmente excepcional. Nas suas informações sobre o desempenho das diferentes partes, Piquet é perfeito: fornece sempre a indicação exata e mais útil para os ajustes."

Sante Ghedini da Brabham: "Esse menino será um dos pilotos mais rápidos da história da F1 daqui um ou dois anos. O próprio Lauda confirma isso. Nós da Brabham estamos felizes por tê-lo contratado. E a renovação para 1980 será automática." (Fonte A Trajetória de um Grande campeão pg 61)

Piquet: "Quando cheguei à F1 eu não sabia como transmitir as informações sobre o carro para o engenheiro. Passei os primeiros 6 ou 7 testes acompanhando o trabalho de equipe. Toda a vez que o Lauda parava no boxe eu me aproximava para saber de que forma ele transmitia as informações sobre o carro. O Lauda é muito bom nisso."

A Revista AutoSport publicou: "Nelson está atrás de Gilles em experiência, é claro, mas a Corrida dos campeões de 1979 (vencida por Villeneuve no antigo 312 T-3 e com Piquet em 2o) pode muito bem ter sido o marco da nova era Villeneuve-Piquet." (Fonte Livro A Trajetória de um Grande Piloto pg 60) Vendo o desempenho do Piquet, a equipe Brabham passou a lhe dar as melhores condições de equipamento.

Piquet: "A situação de Lauda na equipe estava indefinida quando a sua renovação de contrato, e por esse motivo o Bernie não o deixou guiar o carro novo (BT-49 para 1980). Ficou como eu queria. Peguei o desenvolvimento do BT-49 desde a base". (Fonte A Trajetória de um Grande campeão- Piquet pg 54 e 63)

Após a temporada James Hunt falou: "Nelson Piquet é o melhor de todos os pilotos que correm na F1 atualmente. Ele será o campeão de 1980."

Stewart: "Nelson é um profissional sério e sabe muito bem o que faz. Ele tem condições de se tornar um campeão do mundo." (A Trajetória de um Grande Campeão pg 65)

No GP Alemanha 1979, durante a transmissão Reginaldo Leme disse que Piquet será o piloto principal da Brabham, pois Lauda iria abandonar a F1.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=x9V734HziJE&t=357s> (minuto 40)

OBS 6: PIQUET E O BALANÇO DE FREIO NA F1:

Nelson Piquet inventou na F3 Inglesa, um modo de mudar a distribuição de freios de dentro do carro. Quando ele foi para a Brabham, ele trouxe essa novidade para os engenheiros da equipe e ela foi instalada no carro. Depois o sistema foi copiado pelas outras equipes da F1. Nelsinho Piquet explica isso no CANAL PELAS PISTAS.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=Jc2K8DrDNCE> (CANAL PELAS PISTAS)

OBS 7: COPERSUCAR:

Fittipaldi contratou o Ralph Bellamy projetista da Lotus 79 e se esperava muito desse carro, mas bastou uma volta em Interlagos para ver como o carro era ruim. Eles tiveram que voltar ao carro defasado do ano anterior. (Revista Racing Setembro 2013 número 319 pg 51 e 53)

OBS 8: GIACOMO AGOSTINI CORRE PELA WILLIAMS:

Nessa temporada, Giacomo Agostini, 15 vezes campeão mundial, sendo 8 pela categoria máxima da moto velocidade (1966 a 1972 e 1975), correu na F1 pela equipe Williams numa corrida extraoficial.

OBS 9: PNEUS MICHELLIN:

Renault e Ferrari eram as únicas que usavam os pneus Michelin.

OBS 10: ACIDENTE PATRICK DEPAILLER:

Depailler sofreu um acidente de asa delta, quebrou as pernas e não correu o GP França sendo substituído por Jack Ickx, que não foi bem. Depailler era um dos candidatos ao título de 79.

OBS 11: MALANDRAGEM DE PIQUET:

Segundo entrevista de Piquet no Programa do Jô Soares dia 21/03/2014, a Brabham tinha 20kg acima (595 kg) do peso mínimo regulamentar, então no GP Inglaterra Piquet mandou tirar duas marchas do câmbio da Brabham e ainda esvaziou o extintor de incêndio, e segundo ele o carro ficou 12kg mais leve (583 kg) que o carro do Lauda. Ele foi 0,8s mais rápido que o austríaco.

OBS 12: RICK MEARS TESTA PELA BRABHAM:

No final de 1979, Bernie Ecclestone pensando num substituto para Niki Lauda, convida Rick Mears para testa na Brabham em Paul Ricard e ele fica a 0,5s do tempo de Piquet.

Depois Rick Mears testou em Riverside e anda 1 segundo mais rápido que Piquet na parte da tarde. O piloto americano só não assinou, por que preferia correr pela F1 e na Indy.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=GDIMiOcebLU&t=326s> (CANAL A Mil por hora com Rodrigo Mattar)

OBS 13: REDE GLOBO:

Reginaldo Leme e Luciano do Vale estavam na Rede Globo.

OBS 14: CAMPEÕES DE OUTRAS CATEGORIAS:

Campeão F3 Europeia 79 Alain Prost (7 vitórias em 13 corridas e vencendo o GP Mônaco F3).

314)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

1)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m44s20 A Ligier substituiu os V12 Matra pelo V8 Ford que era mais compacto e leve. Gerard Ducarouge era o engenheiro chefe da Ligier.

2)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m45s24 Ficou a 0,04s do Laffite.

3)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m45s34 Fez uma escolha errada. Saiu da Ferrari e foi para a Lotus.

4)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m45s36

- 5) Jody Scheckter (AFS) Ferrari-1m45s58 Saiu da Wolf e foi para a Ferrari. Sofreu acidente na 1ª volta por causa de um toque do John Watson e abandonou.
- 6) John Watson (IRL) McLaren/Ford-1m45s76 Causou acidente na 1ª volta onde 6 pilotos abandonaram.
- 7) Mario Andretti (EUA) Lotus/Ford-1m45s96
- 8) Didier Pironi (FRA) Tyrrell/Ford-1m46s43 Sofreu acidente na 1ª volta e abandonou.
- 9) Patrick Tambay (FRA) McLaren/Ford-1m46s56 Sofreu acidente na 1ª volta e abandonou.
- 10) Gilles Villeneuve (CAN) Ferrari-1m46s88
- 11) Emerson Fittipaldi (BRA) Copersucar/Ford-1m47s15**
- 12) Jean-Pierre Jabouille (FRA) Renault-1m47s46 Renault era o único turbo na F1 em 1979.
- 13) Riccardo Patrese (ITA) Arrows/Ford-1m48s33
- 14) Jochen Mass (ALE) Arrows/Ford-1m48s34
- 15) Alan Jones (AUS) Williams/Ford-1m48s44
- 16) Elio de Angelis (ITA) Shadow/Ford-1m48s51 Estreia do De Angelis.
- 17) Clay Regazzoni (SUI) Williams/Ford-1m48s64
- 18) James Hunt (ING) Wolf/Ford-1m48s77 Saiu da McLaren e foi para a Wolf.**
- 19) Hector Rebaque (MEX) Lotus/Ford-1m49s36
- 20) Nelson Piquet (BRA) Brabham/Alfa Romeo-1m49s49 Meteu tempo no Lauda. Sofreu batida forte na 1ª curva após a largada, machucou os dois tornozelos.**
- 21) Jan Lammers (HOL) Shadow/Ford-1m49s51
- 22) Arturo Merzario (ITA) Merzario/Ford-1m50s26
- 23) Niki Lauda (AUT) Brabham/Alfa Romeo-1m50s29 Treinou com o carro do Piquet.**
- 24) Derek Daly (IRL) Ensign/Ford-1m51s05
- 25) Rene Arnoux (FRA) Renault-1m51s52**

Corrida: 28/01/1979 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1) Jacques Laffite (FRA) Ligier/Ford-1h36m03s21 (9 pontos)**
- 2) Carlos Reutemann (ARG) Lotus/Ford-a 14s94 (6 pontos)
- 3) John Watson (IRL) McLaren/Ford-a 1m28s81 (4 pontos)
- 4) Patrick Depailler (FRA) Ligier/Ford-a 1m41s72 (3 pontos)**
- 5) Mario Andretti (EUA) Lotus/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Emerson Fittipaldi (BRA) Copersucar/Ford-a 1 volta (1 ponto)**
- 7) Elio de Angelis (ITA) Shadow/Ford-a 1 volta**
- 8) Jochen Mass (ALE) Arrows/Ford-a 2 voltas
- 9) Alan Jones (AUS) Williams/Ford-a 2 voltas
- 10) Clay Regazzoni (SUI) Williams/Ford-a 2 voltas
- 11) Derek Daly (IRL) Ensign/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Jacques Laffite (FRA) Ligier/Ford-1m46s91

OBS: "Nas nove últimas corridas da F1, desde o GP da Alemanha até esta, de Buenos Aires, aconteceram acidentes na largada ou na primeira curva. Assim não dá. Precisamos fazer alguma coisa". A opinião de Emerson Fittipaldi é compartilhada por vários pilotos e dirigentes da CSI (Comissão Esportiva Internacional), principalmente depois da tumultuada largada do GP da Argentina, onde, numa pista considerada muito segura, oito carros se envolveram num acidente. Mas os pilotos de Fórmula 1 ainda são humanos e, por isso, muitos outros acidentes irão acontecer, modifique-se ou não o sistema de partida dos Grandes Prêmios. Foi um erro humano que envolveu os oito carros no acidente de Buenos Aires. John Watson quis ganhar uma colocação, ultrapassou Reutemann pela parte externa da pista, no final da reta de largada e, quando tentou voltar para a parte ideal da curva, bateu em Jody Scheckter, que ficou sem roda e suspensão esquerda da traseira. Scheckter, por sua vez, não conseguiu controlar o carro e voltou para o meio da pista. Andretti teve que desviar bruscamente, bateu em Tambay e este acertou Didier Pironi. Mas o mais grave aconteceu com Nelson Piquet. Estava no meio do pelotão e, quando menos esperava, encontrou Scheckter pela frente, não tendo opção para nenhum dos lados. Seu Brabham chocou-se violentamente com a

Ferrari e Arturo Merzario, que vinha logo atrás, ainda acertou a traseira do Brabham. Resultado: cinco pilotos ficaram fora da prova (Piquet, Scheckter, Tambay, Pironi, Merzario e Patrese). Piquet e Scheckter sofreram ferimentos respectivamente no dedão do pé direito e no punho esquerdo. Observe o depoimento de Scheckter sobre o acidente: **"O Brabham de Piquet bateu em minha Ferrari e a fez rodopiar. Daí em diante, parecia que todos os que ganharam um carro de F1 nos últimos dez anos estavam batendo em mim.** Graças a Deus, a Ferrari é um carro sólido. No meio de toda essa confusão, meu polegar ficou preso no volante, porque este se dobrou para a esquerda e a direita, e eu senti uma dor aguda no pulso esquerdo. Consegui então sair do carro e, quando o barulho acabou e a poeira assentou, o que vi em volta era semelhante a um depósito de ferro velho. Os organizadores concordaram **em reiniciar a corrida após uma hora,** para todos aqueles que ainda estivessem inteiros. No ambulatório, depois de alguns exames, o médico disse que meu pulso não permitiria que eu reiniciasse a corrida. O médico de nossa equipe discordou, mas de nada adiantou. Para mim a corrida tinha acabado. Assim, tenho muito pouco a dizer sobre minha primeira corrida com a Ferrari. Só espero que a próxima seja mais longa e traga um melhor resultado".

Observe o depoimento de Piquet sobre o acidente: "Bati acelerando, há mais de 250 quilômetros por hora. O carro encolheu mais de um metro e meio, fiquei com os joelhos no ouvido e tive a grande chance de quebrar apenas alguns ossos do calcanhar", disse o sarcástico brasileiro. Piquet ficou preso ao carro, sendo retirado por Arturo Merzario, uma espécie de anjo da guarda dos pilotos, sempre o primeiro a saltar do carro para socorrer companheiros em apuros. O curioso é que Watson, o causador do acidente, não foi recriminado por nenhum outro piloto, nem mesmo pelos "puritanos" que acusaram Riccardo Patrese pela morte de Ronnie Peterson em Monza, em 1978. Talvez em respeito à experiência de Watson em F1 - experiência que não funcionou muito na largada do GP da Argentina. **A temporada se iniciou com muitas novidades, principalmente em relação aos novos carros, todos estilo "wing car" (carro asa). Mas credita-se a maior transformação à equipe Ligier, que trocou os motores Matra de doze cilindros em V pelos Ford-Cosworth de oito cilindros em V. Essa substituição de motor acabou ajudando o projetista Gerard Ducarouge, que pôde desenvolver melhor aerodinâmica para seu carro. E os dois Ligier-Cosworth acabaram sendo as grandes surpresas do GP inaugural de 79: Jacques Laffite quase um segundo à frente de Depailler. Além da aerodinâmica, outros fatores tornaram a Ligier muito rápida: nova suspensão traseira e os motores recém-adquiridos da Cosworth. Mas esta não desenvolverá seus motores para a F1 de 79, por causa de um contrato com os norte-americanos para o funcionamento de trinta motores turbo-alimentados para as 500 Milhas de Indianápolis. Com isso, muitas equipes estão procurando preparadores particulares, como é o caso da Lotus, que levou para Buenos Aires motores acertados por Nicholson, da McLaren.**

Além da boa performance da Ligier, outra equipe surpreendeu pelos resultados obtidos nas provas de classificação: a Tyrrell. Seus novos modelos 009, são cópias fiéis dos Lotus Mk4, só que melhorados, como explica Jean-Pierre Jarrier, que substituiu Peterson na Lotus nas duas provas finais do Campeonato de 78. Mas na corrida os Tyrrells fracassaram. É Jarrier bateu violentamente seu carro na véspera da prova, danificando o monocoque, e Didier Pironi envolveu-se no acidente da primeira largada. Enquanto os franceses faziam um verdadeiro carnaval na Argentina - por terem colocado cinco dos seus sete pilotos entre os nove melhores tempos, e sobretudo por terem conseguido a vitória com Laffite, **o bicampeão mundial Niki Lauda não conseguiu se classificar com o novo Brabham-Alfa Romeo BT48 com motor de doze cilindros em V. Lauda resolveu estreiar o novo carro, porque o BT46, com o qual Piquet correu, era muito inferior aos demais. No entanto, no último treino pegou emprestado o carro de Piquet e conseguiu se classificar no 23º lugar,** mas em apenas cinco voltas, pois fundiu o motor. Na corrida, Lauda largou com BT48, mas não pôde fazer nada a não ser tentar acertar o carro. Foi por isso que, depois de seis voltas, parou nos boxes, só voltando à pista quase no final da corrida, para em mais duas voltas testar novas molas de suspensão. A múltipla colisão a mil metros da largada deixou cinco pilotos de fora da corrida: Nelson Piquet, Jody Scheckter, Patrick Tambay, Didier Pironi e Arturo Merzario. Riccardo Patrese não correu (foi substituído por René Arnoux) porque destruiu seu carro numa colisão com o Brabham de Piquet no treino matinal. E Patrese foi inquirido por alguns pilotos e dirigentes da FIA, que querem puni-lo de qualquer maneira. Mas ele se desculpou com Piquet, alegando que ficara sem freios no final da reta, e tudo ficou bem. Os dois Ligier largaram na frente, seguidos por Jarrier e Reutemann. No S existente no final da reta de largada, Scheckter passou Reutemann por dentro, enquanto Watson o fez por fora. Quando Watson foi para dentro da curva, sua roda dianteira tocou na traseira esquerda de Scheckter. O sul-africano saiu para fora da pista, mas retornou a ela, com o carro

desgovernado. Andretti desviou e bateu com Tambay e Pironi, enquanto o Brabham de Nelson Piquet colidia de frente com a Ferrari e recebia uma pancada por trás, de Merzario. Niki Lauda, que vinha mais atrás, bloqueou seus freios e rodou para fora da pista. A corrida foi interrompida e reiniciada quarenta minutos depois. Na nova largada, Depailler disparou na frente, seguido por Watson, Jarrier, Laffite, Andretti e Reutemann. Emerson ficou atrás do Renault-Turbo e perdeu contato com os líderes, pois o Renault - muito lento nas curvas de baixa velocidade, mas veloz nas de alta e nas retas - lhe impedia a ultrapassagem. Depailler conseguiu boa vantagem sobre Watson e Laffite e a partir da quinta volta começou sua excelente corrida, ultrapassando Jarrier e colando em Watson. Ficou atrás deste até a sétima volta, quando o ultrapassou. Na 11ª assumiu a ponta, até o fim. Mas o público argentino dedicou as atenções para seu Carlos Reutemann, que ultrapassou Andretti na quinta volta, partindo em perseguição a Watson e ultrapassando-o na 16ª. Reutemann deveria ficar com o terceiro lugar, pois quando encostou em Depailler o escapamento do Lotus quebrou, fazendo-o perder cerca de 500 rotações por minuto no final da reta. Mas o argentino estava com sorte. Na 44ª volta, Depailler atrasou-se, por causa de um cabo de vela solto, e Reutemann chegou em segundo. Retido por Jabouille, Emerson perdia um segundo por volta para Mario Andretti, e essa diferença acabou prejudicando-o nas duas últimas voltas. E ele chegou em sexto, colado no Lotus de Andretti. O GP da Argentina não chegou a despertar grandes emoções no público. Assustados pelo acidente na primeira largada, os pilotos provavelmente preferiram ser mais cautelosos na segunda e isso prevaleceu durante a corrida, sem muitas alternativas.

315)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

1)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-2m23s07

2)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-2m23s99

3)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-2m24s15

4)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-2m24s28

5)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-2m24s34

6)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-2m24s48

7)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-2m24s85

8)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-2m25s16

9)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-2m26s35

10)James Hunt(ING)Wolf/Ford-2m26s37

11)René Arnoux(FRA)Renault-2m26s43 Saiu da pista na volta 28 e abandonou.

12)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-2m27s57

13)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-2m27s67

14)John Watson(IRL)McLaren/Ford-2m27s82

15)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-2m27s89

16)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-2m28s08

17)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-2m28s88 Bateu no Piquet e o tirou da corrida.

18)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-2m29s39 Teve colisão na volta 7 e abandonou.

19)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-2m29s42

20)Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-2m30s29

21)Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-2m31s60

22)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-2m31s64 Sentiu dores nos tornozelos devido acidente da Argentina, correu com tanque vazio, faz ultrapassagens (Lauda), mas sofreu acidente com suspensão quebrada e abandona na volta 5.

23)Derek Daly(IRL)Ensign/Ford-2m31s78

24)Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-2m32s27

Corrida: 04/02/1979 - 40 voltas

Classificação Final:

1) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1h40m09s64 (9 pontos)

2) Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-a 5s28 (6 pontos)

3) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 44s14 (4 pontos)

4) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m25s88 (3 pontos)

5) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)

6) Jody Scheckter(AFS)Ferrari- a 1 volta (1 ponto)

7) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 volta

8) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1 volta

9) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1 volta

10) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-a 1 volta

11) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta

12) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-a 1 volta

13) Derek Daly(IRL)Ensign/Ford-a 1 volta

14) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 1 volta

15) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-2m28s76

OBS: A dobradinha da Ligier, esperada na Argentina, acabou vingando no GP do Brasil, com Jacques Laffite passando agora a ser considerado de fato um dos melhores pilotos em atividade na F1. O Ligier JS 11 eram cópias dos Lotus MK4, como, em maior ou menor escala, todos os outros F1 que seguiram a tendência do carro-asa (denominação que veio diretamente das asas dos aviões: nelas, pode-se notar que a superfície inferior é plana, e a superior bem curvada. Graças a isso, o fluxo de ar percorre, na parte de cima, uma distância maior que na de baixo - diferença que provoca um centro de baixa pressão sobre elas, o que mantém o avião no ar. Se um centro de baixa pressão sobre as asas eleva o avião, o contrário o jogaria de encontro ao solo. E foi exatamente isso que fizeram os construtores na Fórmula 1: deram à carroceria dos carros o perfil de uma asa de avião invertida, causando sob o automóvel um centro de baixa pressão que o "suga" para o chão). Entenda-se por cópia, é claro, não uma reprodução absolutamente final: com exclusão do Tyrrell 008, que repetia os mínimos detalhes de construção e de aparência dos Lotus, os demais tinham desenho próprio, detalhes mecânicos modificados, mas na essência mantinham a criação de Colin Chapman. E essa essência, que era o perfil da asa invertida dado à carroceria, estava presente nos Ligier, apesar da carenagem redesenhada, das abas altas junto às rodas traseiras e da constatação de que sua mecânica era muito simples e convencional. Foi tão facilmente conquistada a vitória dos Ligier Cosworth JS11, que esse GP do Brasil pareceu uma corrida monótona. E foi exatamente a superioridade demonstrada por esses carros que relegou a participação dos demais à mera condição de figurantes. Laffite, por exemplo, gastou sempre menos de 2m30s para cobrir os 7 900 metros do circuito de Interlagos, quebrando o recorde de pista, desde 1975, que era de Jean-Pierre Jarrier com 2m34s16. Dessa forma, foi tirando mais um segundo por volta de Carlos Reutemann, o terceiro colocado com Lotus. Além dos franceses, os dois brasileiros deram show à parte em Interlagos, fazendo o público levantar várias vezes. Principalmente Emerson, que reviveu seus bons momentos na F1, disputando os primeiros lugares. Não fosse um defeito numa roda traseira, que começou a soltar-se a partir da 15ª volta, ele poderia ter tirado Carlos Reutemann do terceiro lugar do pódio. Nelson Piquet também teve atuação destacada. Sentindo fortes dores no dedão do pé direito, quase não pôde treinar com o Brabham BT48. Largou em 22º lugar e chegou a estar em 13º já na quarta volta, parando depois por causa das dores e também por causa de uma batida que levou de Clay Regazzoni, no Bico de Pato, e que afetou o spoiler dianteiro do seu carro. No primeiro dia de treinos de classificação, Laffite já mostrava sua superioridade marcando o excepcional tempo de 2m23s07, à média de 198,126 km/h. Deu-se ao luxo de nem participar de uma das séries classificatórias, pois ninguém conseguira melhorar o seu tempo e, na corrida, liderou desde a largada. Apesar do forte ritmo que impôs, soube dosar o desgaste de seu carro sendo o único a terminar a prova com os pneus em boas condições. Até mesmo seu companheiro de equipe Patrick Depailler, que o secundou, terminou a prova com o carro bem desacertado. Depailler, de fato, tem um estilo de pilotagem mais violento, forçando demais as saídas de traseira, principalmente nas curvas de baixa velocidade. O GP do Brasil marcou o fim do Copersucar F5A, um carro que foi revigorado no final de 1978 e que será substituído pelo F6, mais moderno e no estilo asa. Conseguir o nono tempo na largada

não foi uma tarefa fácil para Emerson, mas surpreendentemente o carro se comportou de maneira extraordinária durante a corrida e se não fosse a roda traseira solta, Emerson teria ido para o pódio. Contrariando a todos, ele largou muito bem, pulando para o sexto lugar e ultrapassando Jody Scheckter no início da segunda volta. Com a quebra de Mario Andretti, passou para quarto a menos de dois segundos de Reutemann. Foi quando diminuiu um pouco o ritmo para poupar os pneus traseiros, aumentando para 5 segundos a diferença que o separava de Reutemann. Na 21ª volta, quando passava em frente aos boxes, a roda traseira ficou solta e ele teve que completar os sete quilômetros da pista em marcha moderada para chegar aos boxes. Retornou em 16º e ainda finalizou em 11º, uma colocação que não reflete a boa exibição que fez. Mario Andretti começou a perder o GP do Brasil ao alinhar seu carro para a largada. Dois curtos-circuitos, um na saída dos boxes e outro no grid, obrigaram os mecânicos a jogarem pó químico sobre o motor, eliminando totalmente suas possibilidades de um melhor desempenho. Assim, completou apenas as duas primeiras voltas, enquanto Jean-Pierre Jarrier não chegou a completar nem a primeira, pois o seu carro apresentou problemas na transmissão. Sempre com Laffite e Depailler abrindo um segundo por volta de Reutemann e Emerson, **Nelson Piquet e Niki Lauda paravam nos boxes na quinta volta.** Na sétima foi a vez de Hunt abandonar, com pane no sistema elétrico e, a seguir, Patrick Tambay dava sua quarta batida em Interlagos ao disputar posição com Regazzoni. Tentou ultrapassá-lo na freada do Sargento e saiu reto, batendo nas telas de proteção e no guard-rail. Com dez voltas percorridas, apenas dezoito pilotos continuavam na pista. E, diante da superioridade dos Ligier de Laffite e Depailler, a corrida tornou-se monótona para o público. Todos os pilotos escolheram compostos intermediários para essa corrida, o que ocasionou seguidas paradas nos boxes para trocas de pneus, como aconteceu com Jones e Stuck (com Goodyear) e Villeneuve, Scheckter e Jean-Pierre Jabouille (com Michelin). Jean-Pierre aliás, progride a cada corrida com o Renault Turbo. Largou na última posição, mais de 20 segundos depois de Jan Lammers, o penúltimo. Conseguiu recuperar bastante terreno, até chegar ao sexto lugar, quando parou para trocar os pneus traseiros. Elio de Angelis e Didier Pironi foram os destaques entre os jovens pilotos, principalmente Pironi. Seu Tyrrell foi o único a permanecer na corrida (Jarrier parou logo depois da largada) e mostrou-se um piloto arrojado, tendo ultrapassado Jody Scheckter na freada da curva do S, rodando em seguida, mas recuperando o controle de seu carro de forma sensacional. Três voltas depois ultrapassou Scheckter definitivamente e estava descontando a diferença que o separava de Emerson, quando este também parou nos boxes. De Angelis pilota com mais suavidade e seu grande mérito foi levar seu Shadow DN9 até o final da corrida sem cometer erros, ao contrário de Jan Lammers, também jovem e seu companheiro de equipe, que escapou por sorte de uma violenta batida na curva do S. **A lamentar apenas o acordo feito por Charles Naccache, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo, que vendeu os dois próximos Grandes Prêmios do Brasil (1980/81) para Bernie Ecclestone, o todo-poderoso presidente da FOCA (Formula One Constructors Association).**

Campeonato: Laffite 18, Reutemann 10, Depailler 9.

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

Local: Kyalami

Pole-Position:

- 1)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m11s80**
- 2)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m12s04 Estreia na Nova Ferrari 312 T-4.**
- 3)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m12s07 Estreia na Nova Ferrari 312 T-4.**
- 4)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m12s12**
- 5)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m12s15 Teve acidente na volta 4 e abandonou.**
- 6)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m12s26 Teve acidente na volta 45 e abandonou.**
- 7)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m12s33**
- 8)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m12s36**
- 9)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m12s55**
- 10)Rene Arnoux(FRA)Renault-1m12s69 Teve problema com pneus e bateu na volta 67.**
- 11)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m12s75**
- 12)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m13s07**

- 13) James Hunt(ING)Wolf/Ford-1m14s21
- 14) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m14s44
- 15) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m14s44 Teve acidente na volta 16 e abandonou.
- 16) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m14s54
- 17) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m14s58

18) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m14s61- Estreia do F6 que tinha problemas sério de torção do chassi.

- 19) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m14s64
- 20) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m15s00
- 21) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m15s35
- 22) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m15s68
- 23) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m16s15
- 24) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m16s31 Teve acidente na volta 57 e abandonou.

Corrida: 03/03/1979 - 78 voltas

Classificação Final:

1) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1h41m49s96 (9 pontos) Prova com seco e depois com chuva. Foi dada 2ª largada. Estreia do 312 T-4, a força da Ferrari era o V12 muito potente.

2) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 3s42 (6 pontos)

3) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 22s11 (4 pontos)

4) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 27s88 (3 pontos)

5) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 1m06s97 (2 pontos)

6) Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta (1 ponto)

7) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 1 volta O escapamento quebrou desde o começo da corrida, senão teria chegado nos pontos, pois estava chegando no Lauda.

8) James Hunt(ING)Wolf/Ford-a 1 volta

9) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 2 voltas

10) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-a 3 voltas

11) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 3 voltas

12) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 4 voltas

13) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m14s412

OBS: Cada corrida é uma história diferente, por causa dos muitos fatores que mudam, e o Campeonato é escrito pela média dessas histórias, jamais apenas uma delas. Por isso, a dobradinha de Kyalami não deve fazer dos Ferraris os novos favoritos absolutos para o título de 1979: a tentação de eleger novos deuses e sepultar os perdedores é sempre tão grande quanto perigosa. Sem tirar o mérito de Villeneuve e Scheckter (os dois estiveram muito próximos da perfeição durante todo o GP da África do Sul), e sem deixar de aplaudir a excepcional estreia dos novos Ferrari 312T4, uma análise das perspectivas da temporada não pode ser feita sem considerar muitos outros detalhes. Entre esses, dois são fundamentais: primeiro, a superioridade dos pneus Michelin (que equipam os Ferrari e os Renault sobre os Goodyear nessa prova; segundo, as condições totalmente excepcionais em que foi disputado o GP. A chuva prometida pelas nuvens pesadas que cobriam Kyalami começou antes da largada. **Parte da pista estava molhada já na volta de aquecimento - e por isso ninguém entendeu o erro do diretor da prova em dar a bandeirada com os carros usando pneus slick: duas voltas depois, a chuva caía forte, e a prova teve que ser interrompida.** Uma hora depois, o sol ameaçava voltar. Mas a pista ainda estava úmida, e só quatro pilotos acreditaram que ela secaria: Jody Scheckter, Nelson Piquet, Patrick Depailler e Patrick Tambay. Todos os demais largaram com pneus de chuva, e poucas voltas depois começaram a parar em busca dos pneus slick: a pista estava de novo seca. Entrando nos boxes e saindo em poucos segundos, os carros inverteram totalmente suas posições. E da 15ª volta até perto do final da corrida ninguém no autódromo sabia exatamente quem estava onde. Certeza havia duas: Scheckter, que suportara admiravelmente a pista úmida com seus pneus slick, não tivera que parar e liderava com boa vantagem sobre Villeneuve, que perdera apenas uma posição em sua rápida parada.

A confusão era total - e cômica. Chefes de equipe, repórteres, o locutor do autódromo e os locutores das rádios: cada um anunciava uma classificação diferente. A austera BBC de Londres, por exemplo, deu Scheckter em primeiro até o final; e o experiente ex-campeão mundial Jackie Stewart, comentando a corrida para a cadeia norte-americana NBC, deu Scheckter em segundo até o exato momento em que ele perdeu a liderança. O maior absurdo aconteceria com Emerson: alguns comissários de boxe pediram sua desclassificação, alegando que no momento da substituição dos pneus slick ele trocara também de carro (só a absoluta diferença entre o F5A e o F6 impediu que o engano fosse oficializado). Na 53ª volta, Scheckter perderia a corrida que merecia ganhar: seus pneus não agüentaram (para alguns, por culpa de uma freada excessivamente forte na curva Leeukop) e ele perdeu 22s7 nos boxes, voltando à pista atrás de Villeneuve. Os demais então, eram Jarrier, Andretti, Reutemann e Piquet.

Demonstrando, além da combatividade, uma ótima adaptação ao novo Brabham BT48, Nelson teria marcado seu primeiro ponto na F1, se não fosse o escapamento quebrado desde o início da prova.

Na 62ª volta, os dois momentos mais dramáticos da prova aconteceriam com pequeno intervalo. Primeiro, foi Alan Jones: a suspensão traseira de seu Williams quebrou-se na entrada da reta dos boxes e ele rodopiou 300 metros a mais de 200 km/h até parar intacto bem no centro da pista. Tão aplaudida quanto seu controle do carro foi a rapidez com que ele saltou do cockpit e refugiou-se atrás do guard-rail, temendo ser abalroado por outro carro. Logo em seguida, foi a vez de René Arnoux. Largando em último, ele fizera uma excepcional corrida e estava em sexto, quando furou um pneu nos destroços espalhados pelo carro de Jones: a 250 km/h, ele foi de encontro ao guard-rail em plena reta e destruiu seu Renault. Para Emerson, a corrida era uma longa sessão de testes. **Com o F6 cheio de problemas ele tentou apenas chegar ao final da corrida, e mesmo assim teria sido décimo se não tivesse que parar no final para trocar um pneu dianteiro, que se gastara por causa da perda de um chumbo de balanceamento. De bom, para a equipe, apenas o fato de o carro ter terminado a prova - e o enorme volume de informações obtido sobre os muitos problemas do carro. "Insistir com o F6A não adianta", dizia Wilsinho depois dos treinos, onde Emerson marcou seu tempo de classificação com o carro velho. "O negócio é botar o F6 na pista e começar a trabalhar nele.**

Senão, quando vamos afinal acertá-lo?" Eleitos antecipadamente os favoritos para o GP da África do Sul, os Ligier acabaram enfrentando duras surpresas em Kyalami: à sua frente, nos treinos, ficaram um Renault, dois Ferrari e um Brabham. A enorme superioridade demonstrada na Argentina e no Brasil, teria sido, então, apenas ilusória? Como os Shadow em 75, os Ligier seriam carros que andariam bem apenas em Buenos Aires e Interlagos? Muitos apostam que não - e Emerson é um deles. "A coisa fundamental aqui em Kyalami", explicou, "foram os pneus. De vez em quando, em certas pistas, a Michelin acerta um pneu fantástico, muito mais rápido que os Goodyear. Não é coincidência que os três primeiros nos treinos tenham sido carros com Michelin". A superioridade dos Michelin em Kyalami também não define o campeonato, entretanto: ao longo dos anos, a fábrica francesa tem demonstrado menos constância que a Goodyear. Além dos pneus, houve também a evolução dos carros. Ao conquistar sua primeira pole-position, a Renault mostra que está muito perto de tornar-se uma das forças da F1. **Em Kyalami, seus carros beneficiaram-se do traçado favorável da pista (com poucas curvas de baixa velocidade e uma enorme reta) e da vantagem do motor turbo-comprimido em regiões altas como Joanesburgo, onde o ar rarefeito diminui o desempenho dos motores convencionais.**

Jabouille andou muito bem, até parar por quebra de uma mola de válvulas (o crítico problema de superaquecimento dos pistões não voltou a aparecer), e **Arnoux iria seguramente marcar pontos se não batesse.** Para a Renault, as perspectivas são animadoras: "Em dois anos de F1 só trabalhamos nos motores", justifica Marie-Claude Beaumont, relações públicas da equipe, "e só agora vamos começar a cuidar do chassi. Com o carro-asa, que estaremos provavelmente na Espanha, as coisas vão melhorar muito". Se o desempenho dos Renault não surpreendeu totalmente, o dos Brabham espantou. Depois de quase perder a classificação na Argentina e de ficar num humilde 12º lugar em Interlagos, Lauda colocou o BT48 em quarto lugar nos treinos de Kyalami. E, além de um ótimo motor, o carro mostrou um excepcionalmente rápido acerto de chassi e suspensão. "É um avião", dizia Piquet animado. Mesmo assim, há mais para vir: sabe-se que Gordon Murray já está terminando um novo Brabham, para a fase europeia. Luxo excessivo? **Para Piquet, não: "Quando terminou o BT48, Gordon viu que havia coisas a melhorar. Para não perder tempo, colocou esse na pista e começou a trabalhar no outro". O estilo do novo Brabham, diz-se, terá algo em comum com os novos Lotus: Chapman diz apenas que eles serão "revolucionários", mas Reutemann deixou escapar que a grande novidade é a ausência total de aerofólios.** Convencionais, em sua essência, mas altamente eficiente, os Ferrari 312T4 começaram gloriosamente sua carreira (a última dobradinha

da Ferrari fora com Lauda e Regazzoni no GP da Bélgica, em 76). Ainda sem o câmbio automático acionado por dois botões no volante, o T4 mostrou que o excepcional rendimento de seu motor de doze cilindros foi muito bem adequado à aerodinâmica. O T4 é um carro-asa dos mais eficientes, embora tenha sido difícil conciliar a largura do motor com a necessidade de ter áreas de escape para o ar na parte posterior do chassi. Decepcionante, em Kyalami, foi a estreia do Ensign MN06: além de ganhar o troféu do mais feio carro de F1, ele não se classificou para a largada apesar dos esforços de Derek Daly para controlá-lo nas curvas. Para muita gente, o carro jamais será bom: seu projetista é o paquistanês Shaab Ahmed, que ganhou o apelido de "Xis" quando trabalhou uma curta temporada na Copersucar sem sucesso. Finalmente, os Ligier. Correndo na chuva com pneus slick, Depailler rodou e bateu - mesmo destino de Laffite, quando um de seus pneus estourou. O resultado final, portanto, não é culpa do carro; e o quinto e sexto lugares nos treinos também não dizem tudo. Em Kyalami, uma pista quase toda de alta velocidade, eles não puderam beneficiar-se de sua maior arma: o desempenho superior aos demais em circuitos sinuosos e pistas maltratadas. Ou seja: deverão voltar à ponta ao longo da temporada (sem contar que já há um novo modelo sendo terminado).

Campeonato: Laffite 18, Reutemann 12, Villeneuve 11, Depailler 9, Scheckter 7.

317)GP DOS ESTADOS UNIDOS I

Local: Long Beach

Pole-Position:

1)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m18s825

2)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m18s886

3)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m18s911

4)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m19s025

5)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m19s032

6)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m19s454

7)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m19s580 Se machucou no treino e não correu.

8)James Hunt(ING)Wolf/Ford-1m19s643

9)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m19s727

10)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m19s910

11)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m20s041 Teve acidente sem culpa na 1a volta e abandonou.

12)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m20s456 Ótimo tempo.

13)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m20s608

14)Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m20s740

15)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m20s768

16)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m21s033

17)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m21s192 Foi empurrado na largada e foi desclassificado.

18)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m21s304

19)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m21s411 Errou a freada e teve uma colisão na 1a volta com o Lauda e abandonou.

20)Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m21s961

21)Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m22s828 Foi empurrado na largada e foi desclassificado.

22)Arturo Merzario(ITA)Merzario/Ford-1m22s938

23)Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m22s990

24)Derek Daly(IRL)Ensign/Ford-1m23s888

Corrida: 08/04/1979 - 80,5 voltas

Classificação Final:

1) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1h50m25s40 (9 pontos) Ferrari e Michelin dominaram a corrida. Ganhou de ponta a ponta.

2) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 29s38 (6 pontos)

- 3) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 59s69 (4 pontos)
- 4) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 1m04s33 (3 pontos)
- 5) Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-a 1m23s52 (2 pontos)
- 6) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Élio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-a 2 voltas
- 8) Néelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 2 voltas**
- 9) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m21s2

Tambay e Lauda bateram na 1ª volta e ficaram de fora.

OBS: Além do salário milionário, Jody Scheckter tinha um atrativo a mais em sua passagem para a Ferrari: a grande chance, ele mesmo admitia, de ser campeão do mundo de F1. Sua condição de primeiro piloto da equipe, estipulada no contrato, parecia apenas uma garantia formal de que ele não seria incomodado pelo jovem canadense Gilles Villeneuve - que, além de tudo, era ainda inexperiente e tinha em seu saldo de vitórias apenas o GP do Canadá de 1978. Entre os dois, poucos hesitariam em apontar Scheckter como muito mais "vencedor" que Villeneuve. Duas provas depois da estreia das novas e poderosas 312T4, entretanto, as posições parecem se inverter: ganhando a metade do salário de Scheckter (que, dizem, é de US\$ 1 milhão por ano), Villeneuve venceu brilhantemente duas vezes seguidas e lidera o mundial com 7 confortáveis pontos à frente de seu companheiro de equipe. E, o que é mais importante: tem mostrado um talento surpreendentemente maduro na condução dos carros, além da vital e sutil capacidade de tomar as decisões certas quanto ao acerto dos carros e à escolha dos pneus. Na África do Sul, aparentemente Scheckter é quem tinha acertado ao se arriscar a largar com pneus slick, enquanto Villeneuve saía com os de chuva. No entanto, os pneus de Jody não aguentaram e não foi portanto apenas a sorte quem deu a vitória a Gilles. Nos EUA, o canadense acertou duplamente: usou o aerofólio antigo, mais afastado, e pneus macios que lhe garantiram maior velocidade e resistiram até o fim. Apostar já em Villeneuve é arriscado: há outros carros e equipes na disputa, e o próprio Jody poderá entrar em fase melhor nas próximas corridas. Nas corridas até agora realizadas, porém, uma coisa importante já ficou clara: a condição de segundo piloto não significa para Gilles uma proibição de vencer, ao contrário do que era para Ronnie Peterson em relação a Andretti em 1978. Um circuito de rua, com apenas uma reta razoável e dezenas de curvas fechadas: Long Beach sempre foi francamente favorável às Ferrari, e elas eram novamente favoritas este ano. Em 1978, Villeneuve perdera a prova apenas por culpa de um erro de Regazzoni, e quando saiu da pista ninguém conseguiu ameaçar seu então companheiro Carlos Reutemann. Jody Scheckter comentou o seguinte sobre a pista americana: "As pessoas tentam comparar Long Beach com Mônaco, mas não dá. Long Beach é uma engraçada combinação de asilo com paraíso pornográfico: suas ruas estão cheias de pornô-shops e pornô cines, e todos os prédios de apartamentos são ocupados por velhinhos aposentados. De qualquer maneira, o lugar tem certa atmosfera, e de ano para ano a corrida vai despertando maior interesse e tornando-se uma ocasião boa para as celebridades de Hollywood fazerem suas badalações. A semelhança com a sofisticação e o clima de Mônaco, entretanto, termina aí". Conquistando a pole-position, à frente de Reutemann, Scheckter, Depailler e Laffite, Gilles ficou com uma vantagem a mais antes da largada: os problemas de Reutemann (incêndio no sistema elétrico) e de Laffite (quebra do semi-eixo) na volta de apresentação obrigaram-nos a largar atrás, com os carros reserva.

Outras ameaças não havia: os Renault, cheios de problemas no último dia de treinos, nem alinharam; Andretti mostrava-se incapaz de acompanhar o ritmo dos ponteiros; os Brabham tinham se classificado em 10º e 12º apesar dos esforços de Niki Lauda e Piquet. Entre os dez primeiros do grid, havia ainda Jarrier, Hunt, Patrese - e nenhum desses podia ser apontado como páreo para as duas fantásticas Ferrari, que além de tudo contavam com a excepcional adaptação dos pneus Michelin à pista improvisada de Long Beach. Dada a largada, Villeneuve (que na primeira volta de apresentação não parara no grid, seguindo direto e levando junto todos os demais, numa confusão que provocou um atraso na corrida e custou-lhe uma multa de US\$ 6.000,00) resistiu à excelente saída de Scheckter e, já na primeira volta, mostrou que só perderia por quebra. Na primeira curva, mais três

adversários ficaram de fora: Tambay errou a freada, passou por cima do Brabham de Lauda e na confusão vitimou também Hunt. Por pouco - a freada nessa curva é violenta, com todo o pelotão aproximando-se em alta velocidade - não se repete a "carambola" de Monza em 1978. Para desviar-se do acidente, o segundo pelotão atrasou-se ainda mais da luta pela ponta. E entre esses pilotos estava Emerson Fittipaldi, que abandonara o novo F6 nos treinos para classificar-se e largar em 15º com o velho e confiável F5A. Tradicionalmente resistente, ele era a esperança de agüentar até o final da corrida, o que certamente daria uma boa colocação a Emerson. Os planos falharam: na 19ª volta, a quebra do semi-eixo traseiro (problema que afeta o carro desde seu lançamento) deixou Emerson a pé. Pior, porém, que a quebra do F5A (afinal, um carro velho e que sem dúvida já não pode acompanhar os adversários), foi a dura necessidade de ter que encostar mais uma vez o problemático F6. Não ser competitivo é uma falha normal em todo o carro, mas não ser sequer utilizável é sinal de um difícil drama para a equipe. Na sua primeira participação em Long Beach, Nélson Piquet não foi muito feliz. O brasileiro agüentou apenas 15 minutos no primeiro dia de treinos: teve que saltar do carro às pressas para vomitar. "Naquele GP, eu tinha ainda pouca experiência na F1 e não agüentei a barra de Long Beach. É uma pista terrível, onde você não tem nenhum trecho para descansar um pouco e diminuir a tensão causada por aquelas paredes de concreto que dão uma sensação brutal de velocidade e provocam tonturas na gente. Andar a 300 quilômetros no retão de Interlagos, com espaço aberto dos lados, não é nada. Em Long Beach, é uma loucura. A todo momento você está com as rodas passando a dez centímetros dos guard-rail de concreto, sabendo que não há acostamento para derrapar e que qualquer erro, por menor que seja, é o fim de tudo", disse Piquet. Na prova, andando em sétimo, logo atrás e no mesmo ritmo de Jones, ele tinha boas chances. Mas seus pneus tiveram problemas, e ele voltou com uma volta de atraso depois que parou para trocá-los. Por coincidência, voltou exatamente atrás de Jones e acompanhou até o fim da prova o ritmo dos quatro carros que lutavam pela terceira posição. O tempo perdido na troca de pneus, não permitiu que Piquet terminasse em melhor posição que oitavo. Com Villeneuve isolado na ponta, o GP mesmo assim não perdeu o interesse: primeiro, foi a luta de Scheckter com Jarrier e Depailler para garantir o segundo lugar; depois, o longo e difícil duelo entre Jarrier, Depailler, Andretti e Alan Jones pela terceira posição. Raramente, na F1, se vêem quatro carros brigando tantas voltas - e com tanto empenho. Disputando cada freada, procurando brechas para ultrapassar na estreita e difícil pista americana, os quatro deram um show que só terminou com o problema nos freios de Depailler e com a parada de Jarrier nos boxes, em busca de novos pneus. Graças a seu desempenho nessa briga - que venceu, terminando em terceiro -, o australiano Alan Jones ganhou o título de melhor e mais combativo piloto da prova.

Campeonato: Villeneuve 20, Laffite 18, Scheckter 13, Reutemann 12, Depailler 11.

318)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

1)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m14s50

2)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m14s79

3)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m14s82 Se enroscou com Arnoux e perdeu posições.

4)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m15s07

5)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m15s10

6)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m15s45

7)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m15s61 Cada vez mais próximo a Lauda, mas teve problema no acelerador. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=x9V734HziJE&t=357s>

8)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m15s67

9)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m15s78

10)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m16s04

11)Rene Arnoux(FRA)Renault-1m16s06

12)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m16s08

13)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m16s23

14)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m16s61

- 15) James Hunt(ING)Wolf/Ford-1m16s88
- 16) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m16s92
- 17) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m17s04
- 18) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m17s11
- 19) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m17s35
- 20) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m17s45
- 21) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m17s57
- 22) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m17s85
- 23) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m18s42
- 24) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m18s79

Corrida: 29/04/1979 - 75 voltas

Classificação Final:

1) Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1h39m11s84 (9 pontos) 3a vitória da Ligier em 5 corridas. Começou bem a temporada.

2) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 20s94 (6 pontos)

3) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 27s31 (4 pontos)

4) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 28s68 (3 pontos)

5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 30s39 (2 pontos)

6) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 48s43 (1 ponto)

7) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 52s31 Saiu da pista numa para tentar defender a posição e levou Arnoux junto. Deixou de marcar pontos por causa disso.

8) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1m14s84

9) Rene Arnoux(FRA)Renault-a 1 volta

10) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1 volta

11) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta

12) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 2 voltas

13) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-a 3 voltas

14) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m16s44

OBS: Patrick Eugène Depailler repetiu sua façanha de 1978 e venceu a corrida inaugural da fase europeia, marcando sua segunda vitória na F1, aos disputar seu 73º GP. E foi brilhante. Largou ao lado de seu companheiro de Ligier, Jacques Laffite - o pole-position -, e pulou à frente logo na primeira freada, iniciando seu vitorioso desfile pelas 75 voltas do GP da Espanha, em Jarama. **Foi uma vitória importante, o primeiro tira-teima envolvendo tudo na F1. Além da briga entre Ferrari e Ligier, ambas com duas vitórias até aqui, havia os duelos de motores - V8 x V12 e de pneus - Goodyear x Michelin.** Depailler deu uma folga de 6 pontos a Ligier - somando 29 pontos contra 23 da Ferrari, colocando também Goodyear e Cosworth na liderança de pneus e motor. Tudo isso era atração. Mas ainda sobravam outras emoções nessa corrida que se alternou entre momentos monótonos e movimentados. À exceção de Depailler, que agora é o líder com 20 pontos, havia muita expectativa pela estreia oficial da Lotus 80, com Mario Andretti; pelo desempenho de Villeneuve em sua Ferrari; pela estreia dos Williams FW 006; pelo novo Renault turbo RS 10. E restava, claro, a expectativa sobre a reação da Ligier e sua confirmação como carro candidato ao título de construtores. A bem da verdade, a vitória da Ligier jamais foi ameaçada. No início, Depailler teve Jacques Laffite no seu encalço, num claro jogo de equipe. Quando o motor do seu parceiro explodiu, na 12ª volta, Depailler prosseguiu sem perder a calma, aumentando a diferença que o separava de Carlos Reutemann, de 6 para 15 segundos, em 25 voltas. Uma diferença que se manteve até a volta final. Nesse diapasão, seguiam, nos 10 primeiros postos, Depailler, Laffite, Reutemann, Villeneuve, Scheckter, Andretti, Lauda, Pironi, Piquet e Jabouille. Villeneuve foi quem mais forçou o train de corrida, tentando melhorar sua posição. Quis passar Reutemann - que, com sua sensacional largada, garantiu o 2º lugar - mas acabou saindo da pista e perdendo quatro posições. Ao voltar, ainda afoito, mostrou um desempenho sensacional. Foi arrojado, certo, mas acabou desgastando demais os pneus, a ponto de ter de trocar o jogo de pneus na volta 59,

perdendo outras posições. Enfim, fez a volta mais rápida, novo recorde de Jarama, com 1m16s44. Até as 20 primeiras voltas, tudo bem. Depailler na frente, com Reutemann, Scheckter, Andretti, Lauda, Jarrier e Pironi comandando o pelotão de vanguarda. **A boa surpresa era Nelson Piquet, que acabou abandonando na 16ª volta, com o acelerador quebrado.** - Hoje você iria para o pódio. Podem culpar nossos mecânicos pelo insucesso - dizia, irônico, o chefe Bernie Ecclestone ao fim da prova. Piquet desistiu na 16ª volta. Mas a corrida de Jarama foi muito importante. **Elogiadíssimo por toda a imprensa especializada, foi comparado ao Emerson de início de carreira na Lotus. E Emerson?** Novo drama. O F6 foi retirado de competição e agora vai passar novo período de replanejamento, ficando fora dos próximos quatro GPs. Até lá, terá de agüentar o velho F5 A, carro com o qual não foi além do 11º lugar, na Espanha. Se houve monotonia entre as voltas 20 e 45, a corrida esquentou na reação de Lauda e Andretti. Ambos se superaram. Andretti, mesmo com metade do aerofólio direito dianteiro quebrado, conseguiu ultrapassar Scheckter e ganhar a terceira colocação. A essa altura, Lauda tinha parado, com o radiador de água furado, após ter vencido Andretti e ter proporcionado o melhor duelo da prova. Nesta corrida da Espanha, dava gosto ver Guy Ligier, dono da equipe campeã, beber no gargalo 1 litro inteiro de champanha, naturalmente ficando de porre em seguida. Mas Guy fazia questão de afirmar que o motivo do porre era a quebra de um tabu: a partir daquele instante, não poderia mais ser considerado pé frio. É que nos primeiros triunfos da Ligier - Argentina e Brasil - ele estava ausente. E, quando viu as corridas da África do Sul e Long Beach, os JS 11 não andaram bem. Contratando com a Ligier, muitas equipes. A McLaren foi mal desde o grid de largada. A Brabham teve quebras inesperadas. A Ferrari esteve péssima, especialmente porque Villeneuve perdeu ótima chance de somar pontos. Na Lotus, Reutemann estava contente: "Larguei bem, e isso foi definitivo para ganhar mais 6 pontos". Andretti e Chapman tinham apenas a preocupação de trocar idéias sobre o futuro da Lotus 80, com uma estreia muito bem-sucedida. O melhor do GP da Espanha, em todo o caso, foi o resultado. **Agora, Depailler e Villeneuve estão empatados com 20 pontos, na liderança. Reutemann e Laffite estão com 18, na cola. Seguem-se Scheckter, com 16, Andretti, com 12.** Uma situação que coloca todos favoritos - pilotos e carros - numa briga emocionante. Em Jarama, apenas 14 pilotos chegaram ao fim, dos 24 classificados. Foram eles: Depailler, Reutemann, Andretti, Scheckter, Jarrier, Pironi, Villeneuve, Mass, Arnoux, Patrese, Fittipaldi, Lammers, Tambay e Stuck. Por quebras, saíram os 10 restantes, sem nenhum acidente.

Campeonato: Villeneuve e Depailler 20, Laffite e Reutemann 18, Scheckter 16.

319)GP DA BÉLGICA

Local: Zolder

Pole-Position:

1)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m21s13

2)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m21s20 Liderava a corrida, mas teve furo no pneu na volta 47, saiu da pista e abandonou.

3)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m21s35 1,5 mais rápido que Lauda em Spa, o brasileiro andou entre os primeiros mas perdeu desempenho e quebrou o motor.

4)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m21s59 Williams muito forte.

5)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m21s83

6)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m22s08 Bateu na traseira do Regazzoni na volta 2.

7)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m22s09

8)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m22s40 Levou batida por trás do Villeneuve e abandonou na 2ª volta.

9)James Hunt(ING)Wolf/Ford-1m22s55 Teve um acidente na volta 40 e abandonou.

10)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m22s56

11)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m22s68

12)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m22s85

13)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m22s87 Tomou 1,5s de Piquet, mas quebrou o motor na mesma volta que Piquet quebrou seu motor.

14)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m23s15 Teve acidente com De Angelis na volta 21 e abandonou.

- 15) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m23s63
- 16) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m23s92
- 17) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m24s02 Com o novo Renault turbo com efeito solo.
- 18) René Arnoux(FRA)Renault-1m24s33
- 19) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m24s37
- 20) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m24s62
- 21) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m24s76
- 22) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m25s08 Saiu da pista na volta 17 e abandonou.
- 23) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m25s18
- 24) Élio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m25s48 Teve acidente com Giacomelli na volta 21 e abandonou.

Corrida: 13/05/1979 - 70 voltas

Classificação Final:

1) Jody Scheckter(ASF)Ferrari-1h39m59s53 (9 pontos) Corrida perfeita e sem erros.

2) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 15s36 (6 pontos)

3) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 35s17 (4 pontos)

4) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 46s49 (3 pontos)

5) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 1m04s31 (2 pontos)

6) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1m05s85 (1 ponto)

7) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta Bateu no Regazzoni na 2ª volta, quebrou o bico, se recuperou, chegou a estar em 3o, mas ficou sem gasolina na última volta.

8) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-a 1 volta

9) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 2 voltas

10) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 2 voltas

11) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Jody Scheckter(ASF)Ferrari-1m22s39

OBS: A inconstância da pista de Zolder acabou determinando a vitória de Jody Scheckter no Grande Prêmio da Bélgica, a primeira vitória conseguida pelo sul-africano na equipe Ferrari. **As equipes Ferrari e Renault são as únicas que utilizam pneus Michelin na Fórmula 1** e, pelo menos para a Ferrari, isso foi fator preponderante para a vitória de Scheckter e a excelente exibição do impetuoso Gilles Villeneuve. Até o momento da largada, o favoritismo pendia todo para os Ligier de Laffite e Depailler, não apenas pelo fato de terem conseguido os dois melhores tempos para a largada, mas também porque, até o final da segunda etapa de classificação, os pneus Goodyear levavam grande vantagem sobre os Michelin da Ferrari. O tempo de 1m21s13 obtido por Laffite, o pole-position, era quase 1 segundo mais rápido que os Michelin. A história do GP da Bélgica começou a mudar um pouco no treino matinal, antes da corrida, quando Villeneuve e Scheckter foram 1 segundo mais rápidos que o melhor equipado com Goodyear, isso todos treinando com tanques cheios. Já era um prenúncio da vitória da Ferrari. Na corrida, parecia estranha a atuação de Scheckter, que não forçou seu carro até a metade da prova. Mas isso acabou revelando toda a tática planejada pela Michelin para a Ferrari. Enquanto os pneus Goodyear iam se acabando conforme as voltas iam se completando, Scheckter dava a impressão de que tinha acabado de colocar quatro pneus novos. Não poderia ter dado outra coisa: saiu do terceiro lugar e assumiu a ponta, livrando mais de 15 segundos de vantagem sobre Laffite. **E Villeneuve teria feito a dobradinha com Scheckter ou até mesmo ganho a corrida, se não fosse um acidente com Regazzoni na segunda volta que o obrigou a parar nos boxes.** Faltando apenas uma volta, com terceiro lugar praticamente garantido, Villeneuve parou por falta de gasolina, prejudicando assim sua mais brilhante atuação na atual temporada. Depois de vários anos afastada da Fórmula 1 (desde 1951, quando foi bicampeã com Fangio) a Alfa Romeo retornou no Grande Prêmio da Bélgica com um "Alfa Totale", como foi chamado pelos italianos. Esse carro, que estava sendo desenvolvido por Vittorio Brambilla e por Bruno Giacomelli, depois que Brambilla sofreu o acidente em Monza, é do tipo convencional, "meio asa", e estava equipado com um motor de doze cilindros horizontais. Mesmo sem pneus especiais de classificação, Giacomelli conseguiu o 14º tempo para a largada e, na corrida, tinha atuação bastante razoável quando aconteceu o acidente com De Angelis. **Deve-se destacar a atuação**

de Nélson Piquet no segundo treino oficial. Conseguiu seu terceiro tempo em apenas meia hora de treinamento. Depois soltou-se uma mangueira de água, fundindo o motor. Laffite largou muito mal, ficando por fora na primeira curva e sendo ultrapassado por Depailler, Alan Jones e Nélson Piquet, que largou muito bem. Na segunda volta, Piquet começou a ter problemas de pneus, perdendo contato com Jones, enquanto Laffite grudava no seu vácuo, ultrapassando-o na volta seguinte. Antes de ser completada a primeira volta, na gincana, Clay Regazzoni, que ocupava o sexto lugar, foi ultrapassado por Jody Scheckter e teve de tirar o pé do acelerador, sendo batido, por trás, por Villeneuve. Regazzoni abandonou com a suspensão traseira quebrada, enquanto Villeneuve parava nos boxes para trocar o aerofólio dianteiro. Emerson Fittipaldi largou muito mal, ocupando a última colocação e dando a impressão de que não queria forçar o ritmo nas primeiras voltas para não forçar os pneus. **Piquet, que foi perdendo várias posições, acabou parando nos boxes na oitava volta para trocar os pneus, retornando à pista atrás de Emerson.** Na nona volta, Jabouille parou nos boxes para verificar os amortecedores traseiros, retornando sem muita chance e abandonando duas voltas depois por quebra do turbo. Depailler liderou até a 15ª volta, quando foi ultrapassado por Laffite, para delírio dos franceses. As posições eram: Laffite, Depailler, Jones, Scheckter, Andretti e Hunt. Na 18ª volta, Mass abandonava por sair da pista na curva Bianchibocht. E, na 22ª volta, Giacomelli e De Angelis abandonaram ao baterem na fredda da gincana. Giacomelli tentou impedir a ultrapassagem de De Angelis fechando sua porta. De Angelis travou os freios e bateu na traseira do Alfa. **Na volta seguinte, Jones passou para o primeiro lugar e abriu grande vantagem sobre Depailler, que voltou a ultrapassar Laffite, enquanto Piquet, Lauda, Arnoux e Andretti abandonavam a corrida. Jones parecia passear pela pista, tal a sua tranquilidade, mas acabou abandonando na 40ª volta por problemas elétricos no motor. Na 41ª volta, Hunt também saiu fora da pista na curva Bianchibocht, danificando seu carro e estragando sua ótima corrida. Na 47ª volta a diferença de Depailler para Laffite era de 9 segundos e foi diminuindo até que Laffite passou para o primeiro lugar quando Depailler saiu da pista na curva Kanaalbocht, por causa do pneu dianteiro esquerdo furado.** Scheckter, que estava a 9 segundos de Laffite, começou a apertar até assumir o primeiro lugar na 54ª volta. Daí em diante abriu quase 1 segundo por volta, marcando sua primeira vitória na Ferrari. **Azar teve Villeneuve, que fazia uma excelente corrida e foi obrigado a abandonar na última volta, com o terceiro lugar praticamente garantido, por falta de gasolina.**

Na 1ª volta a ordem era Depailler, Jones, Piquet, Laffite, Andretti, Regazzoni, Scheckter e Villeneuve.

Campeonato: Scheckter 25 (assumiu a liderança do campeonato), Laffite 24, Reutemann 21, Villeneuve e Depailler 20.

320)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m26s45 Três motores V12 entre os 5 primeiros. A potência contava mais um Mônaco do que o efeito solo.

2)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m26s52 Quebrou a caixa de câmbio quando era o 2º.

3)Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m27s11

4)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m27s21 Sofreu acidente na volta 21 (era o 3º colocado) causado pelo Pironi e abandonou.

5)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m27s26

6)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s42

7)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s42 Cometeu acidente na volta 21 (4º colocado), ao tentar passar Lauda e abandonou.

8)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m27s47

9)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m27s67 Estava em 3º lugar “empurrando” as Ferraris quando abandonou.

10)James Hunt(ING)Wolf/Ford-1m27s96 ABANDONOU A F1, pois estava cheio do circo.

- 11) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m27s99
12) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m28s22
13) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m28s23 Lotus 80 não estava bem.
14) John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m28s23
15) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m28s30
16) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m28s48
17) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m28s49
18) Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m28s52 Chegou a estar em 4º lugar, mas abandonou a 8 voltas o final. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=x9V734HziJE&t=357s>
19) René Arnoux(FRA)Renault-1m28s57 Teve um acidente na volta 8, tentando passar Piquet e abandonou.
20) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m28s68

Corrida: 27/05/1979 - 76 voltas

Classificação Final:

- 1) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1h55m22s48 (9 pontos)**
2) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 0s44 (6 pontos) Chegou empurrando o Scheckter.
3) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 8s57 (4 pontos)
4) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 41s31 (3 pontos) Somente 4 carros completaram a corrida.
5) Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta (2 pontos) Quebrou o motor, mas chegou em 5º.
6) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 7 voltas (1 ponto)

Melhor Volta: Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford-1m28s82

OBS: Cerca de 10 mil italianos aplaudiram a segunda vitória consecutiva da Ferrari na fase europeia do Campeonato Mundial, enquanto o sorridente Rainier ouvia satisfeito os acordes do hino do seu minúsculo principado, encravado nas montanhas da Côte D'Azur. A cada ano, diminui a afluência de milionários, e os imponentes iates já não são vistos com frequência na baía durante a realização do GP de Fórmula 1. Quanto à vitória de Jody Scheckter, ela só aconteceu porque a equipe Ferrari passou a cumprir o "script" dado ao piloto no começo da temporada. Naquela ocasião, Scheckter foi contratado para ser o primeiro piloto e o campeão mundial, mas as vitórias de Villeneuve na África do Sul e Long Beach acabaram deixando o sul-africano irritado, e este passou a exigir que o "script" fosse cumprido. Assim, em Mônaco, mesmo quando Scheckter começou a ter problemas com os pneus, não conseguindo tempos melhores que 1m29s86, o que permitiu a aproximação de Gilles Villeneuve, o boxeador da Ferrari não se manifestou, cumprindo o esquema armado antes da corrida: se Scheckter largasse na frente, Villeneuve só deveria tentar a ultrapassagem se tivesse autorização dos boxes. Como isso não aconteceu, ele apenas seguiu seu mestre durante 20 voltas, até parar nos boxes, com problemas na caixa de câmbio. Irritado, o jovem piloto canadense tirou seu capacete e pouco falou com os jornalistas, preferindo deixar rapidamente a área dos boxes. Mas, mesmo com esse problema, o Grande Prêmio de Mônaco teve muitas atrações, principalmente nas últimas voltas. Scheckter, com problemas nos pneus, era mais lento, e Clay Regazzoni, que no início da corrida ocupava colocações intermediárias, passou a descontar quase meio segundo por volta, chegando colado no piloto da Ferrari. Mais duas voltas e fatalmente Regazzoni teria ultrapassado Scheckter. Também pelo terceiro lugar a luta foi acirrada, com o argentino Carlos Reutemann acossado por Nélson Piquet que fez uma brilhante corrida, John Watson e Patrick Depailler. **Ninguém queria acreditar, mas Emerson Fittipaldi saiu como o quinto mais rápido no primeiro dia de classificação. É que os pilotos da Goodyear não receberam os pneus especiais de classificação para o primeiro dia e tiveram que treinar com um tipo de pneu mais duro. A alegria de Emerson era visível, assim como de seus mecânicos. Mas o previsto acabou acontecendo. No treino de classificação com os pneus "soft", o Copersucar não melhorou de tempo e, pior ainda, teve um semi-eixo quebrado, fazendo com que Emerson ficasse mais de 40 minutos parado nos boxes. Também Nélson Piquet não soube explicar por que seu carro não aceitou os pneus de classificação, ao contrário do carro de Lauda, que foi o terceiro colocado no grid. Piquet classificou-se no lugar, à frente das duas Renault Turbo, e conseguiu seu tempo apenas na última volta, com o carro reserva que estava acertado para Lauda.** O dia amanheceu

chuvoso em Mônaco, o que causou preocupação em todas as equipes. Mas antes mesmo do treino de aquecimento, a chuva parou, e duas horas antes da largada o sol brilhava forte em Monte Carlo. Scheckter deu uma excelente largada, sendo seguido por Lauda, Villeneuve, Depailler e Jacques Laffite. Na segunda volta, Villeneuve ultrapassou Lauda e com isso Scheckter escapou do pelotão, imprimindo forte ritmo à sua Ferrari e conseguindo meio segundo de vantagem por volta. **Aliás, o ritmo imposto por Scheckter acabou por prejudicá-lo, pois os pneus não aguentaram.** Logo na terceira volta, Riccardo Patrese abandonou a corrida por quebra da suspensão dianteira. **Na volta seguinte foi a vez de James Hunt abandonar por quebrar do motor na subida para o Cassino. Emerson e Piquet mantiveram suas posições na largada, só que na sétima volta René Arnoux tentou ultrapassar Piquet na freada da curva da piscina e bateu no brasileiro, que atravessou na pista e caiu para o último lugar, enquanto Arnoux abandonava com a suspensão dianteira quebrada.** Na 15ª volta a vantagem de Scheckter sobre Villeneuve era de 3 segundos. **Nessa volta Depailler entrou nos boxes para trocar o pneu dianteiro direito, retornando à pista no último lugar, e na volta seguinte Emerson abandonava por quebra de um pistão do motor.** Na 17ª volta, Didier Pironi, que corria no quinto lugar, forçou uma ultrapassagem sobre Jacques Laffite e bateu na sua roda traseira esquerda, fazendo Laffite rodar e cair para o último lugar, enquanto Pironi seguiu logo atrás de Lauda. Mas, na 21ª volta, ao tentar ultrapassar Lauda, Pironi bateu no guard-rail. Sem muitos concorrentes, Scheckter liderava na trigésima volta, tendo Villeneuve atrás. Apenas onze carros continuavam na corrida, sendo que na 42ª volta, **Alan Jones parou por quebra de motor**, deixando as Ferrari mais tranquilas. Mas o problema de estabilidade de Scheckter aumentou ainda mais, e assim que **Villeneuve parou na 53ª volta por quebra de transmissão**, Regazzoni, que passou para o segundo lugar, descontava 1 segundo por volta de Scheckter. **Piquet encostava em Reutemann, enquanto Depailler também aumentava seu ritmo, encostando em John Watson. A 8 voltas do final Piquet quebra a transmissão e abandona na entrada do túnel. Scheckter vence com Regazzoni colado em 2º lugar.**

Campeonato: Scheckter 34, Reutemann 25, Laffite 24, Depailler 22, Villeneuve 20.

321)GP DA FRANÇA

Local: Dijon-Prenois

Pole-Position:

1)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m07s19 Renault trouxe melhorias para o carro.

2)René Arnoux(FRA)Renault-1m07s45

3)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m07s65

4)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m08s13 Ótima classificação de Piquet, meteu tempo no Lauda, mas teve um acidente na volta 52 e abandonou a corrida.

5)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m08s15

6)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m08s20 saiu da pista na volta 23 e abandonou.

7)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m08s23

8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m08s55

9)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m08s65

10)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m08s80

11)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m08s95

12)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m09s35

13)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m09s36

14)Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m09s68 Substituindo Depailler que quebrou as penas num acidente de asa delta. Ickx tomou 1,1s do Laffite.

15)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m09s97

16)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m10s15 Na Wolf no lugar do Hunt que abandonou a F1.

17)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m10s59

18)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m10s61

19)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m10s70 Nessa corrida a Arrows estreou um carro alado.

20)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m10s92

21) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m11s14
22) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m11s14
23) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m11s97
24) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m12s23

Corrida: 01/07/1979 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1h35m20s42 (9 pontos) 1ª vitória da Renault e de um motor TURBO. Renault estreou o carro novo nessa corrida.

2) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 14s59 (6 pontos) Foi a corrida épica da disputa entre Gilles (Goodyear) e Arnoux (Michelin) nas últimas 3 voltas.

3) René Arnoux(FRA)Renault-a 14s83 (4 pontos)

- 4) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-a 36s61 (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m04s51 (2 pontos)
- 6) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 1m05s51 (1 ponto)
- 7) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta
- 8) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta
- 9) Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-a 1 volta
- 10) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 11) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 12) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-a 2 voltas
- 13) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 3 voltas
- 14) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 3 voltas
- 15) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 5 voltas
- 16) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-a 5 voltas
- 17) Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-a 5 voltas
- 18) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 7 voltas

Melhor Volta: René Arnoux(FRA)Renault-1m09s16

OBS: Os livros de registros mostram que a primeira prova do Campeonato Mundial de Fórmula 1 a ter sido vencida por um carro turbinado foi o GP da França de 1979. Com um desempenho que serviu de modelo para a Renault, Jean-Pierre Jabouille foi superado no início pela Ferrari 312 T4 de Gilles Villeneuve. O francês se manteve nessa posição durante 46 voltas, e depois o ultrapassou na reta para assegurar uma serena vantagem de 15 segundos em sua vitória. Nenhum sucesso na primeira apresentação poderia ter acontecido em local mais apropriado do que aqui, na casa da Renault. A champanha estava esperando, os executivos da empresa tinham seus discursos preparados. Acima de tudo, Jabouille ganhou o direito de sentir que merecia tal recompensa por sua lealdade à Renault, atravessando dois anos de desapontamentos com o instável turbo. Ao invés disso, toda a atenção e aplausos recairiam sobre o homem que havia lutado pelo segundo lugar. Sua batalha tinha durado apenas cinco voltas, mas teria sido o embate da década, senão do século. Pode-se prever confrontos roda-a-rodas em provas de ciclismo ou na Fórmula Ford, mas não na Fórmula 1. **Contudo, Gilles Villeneuve e René Arnoux ultrapassaram e reultrapassaram um ao outro com tanta frequência nessa confusas e velozes voltas que ninguém podia afirmar quantas vezes eles haviam trocado de posição. Enzo Ferrari, chegou a comparar Villeneuve, ao lendário Alberto Ascari. Somente circunstâncias especiais poderiam ter conduzido a uma batalha como esta. E tem que ser dito que Villeneuve e Arnoux haviam enfrentado dificuldades com seus carros. Para o canadense, foram os desgastados Goodyear, perdendo contato sob a tensão para manter Jabouille à distância. Para Arnoux, foi o motor. Embora seus Michelins permanecessem novos até o final, havia um problema com o sistema de combustível que momentaneamente deixava apagar o V6 da Renault.** Quem terminou levando a melhor sobre o soluçante turbo do francês foi Villeneuve, impedindo a Renault de um possível resultado de primeiro e segundo. Jabouille estava no ponto mais alto do pódio, mas os dois que chegaram em seguida, foram os heróis. Uma homenagem injusta? Talvez. Porém, por um raro momento na história das competições automobilísticas, o esporte havia

triunfado. Por outro lado, James Hunt, o problemático piloto inglês, resolveu se retirar definitivamente das competições automobilísticas alegando falta de competitividade do seu carro Wolf, sendo substituído pelo finlandês Keke Rosberg.

O GP Suécia foi cancelado, a Renault teve 5 semanas para melhorar seu carro e conseguiu.

322)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

1)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m11s88 Média de 236,32 km/h até então a mais rápida da história da F1, mas o motor superaqueceu e ele abandonou. Pelo documentário de Frank Williams, nessa corrida Patrick Head instalou acessórios de EFEITO SOLO e o carro andou muito mais rápido. Foi a estreia do FW07. Só não foi dobradinha por que Jones quebrou.

2)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m12s48

3)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m12s65 Alfa Romeo veio com um motor V12 mais estreito, mas não tão compacto como o Ford. Rodou e abandonou na 2ª volta.

4)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m13s11

5)René Arnoux(FRA)Renault-1m13s29

6)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m13s44 Tomou 0,8s do Piquet e não ficou satisfeito.

7)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m13s57

8)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m13s87

9)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m14s20

10)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m14s37

11)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m14s60 Não andou bem em Silverstone.

12)Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m14s87

13)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m14s90

14)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m14s96

15)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m15s28

16)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m15s63

17)Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m15s63 Tomou 1,3s do Laffite.

18)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m15s67

19)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m15s77

20)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m16s19

21)Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m16s66

22)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m16s68

23)Patrick Gaillard(FRA)Ensign/Ford-1m17s07

24)Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m17s25

Corrida: 14/07/1979 - 68 voltas

Classificação Final:

1) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1h26m11s17 (9 pontos) 1a Vitória de Frank Williams na estreia do FW07 de Patrick Head, Alan Jones abandonou, Regazzoni vence aos 40 anos!!

2) René Arnoux(FRA)Renault-a 24s28 (6 pontos)

3) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (4 pontos)

4) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)

6) Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-a 2 voltas Teve pane seca.

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

9) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-a 2 voltas

10) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

11) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 3 voltas

- 12) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-a 3 voltas
- 13) Patrick Gaillard(FRA)Ensign/Ford-a 3 voltas
- 14) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 5 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m14s40

OBS: A surpresa do Grande Prêmio da Inglaterra, disputado no dia 4 de julho em Silverstone, não foi a vitória de um carro da equipe Saudia Williams, mas sim que este carro tivesse ao volante Clay Regazzoni, em vez do primeiro piloto da equipe, o australiano Alan Jones. Na verdade, a superioridade dos carros construídos por Frank Williams era tão evidente nos treinos que pilotos como Niki Lauda chegaram a comentar que, se não houvesse quebras, a briga seria mesmo pelo segundo e terceiro lugares, já que ninguém tinha condições de se aproximar de Alan Jones. Mas houve a quebra e não houve tanta briga. Depois que assumiu a liderança, Regazzoni não chegou a ser ameaçado por ninguém, o mesmo tendo acontecido com René Arnoux segundo colocado no Renault Turbo, único carro, aliás, que terminou a prova na mesma volta do Williams. Foi sem dúvida a corrida mais rápida da temporada, e desde o treino na quinta-feira, dia 12, já se sabia que se não chovesse o recorde do circuito seria facilmente batido. Na primeira sessão oficial, Alan Jones marcou 1m11s88, seguido de Jabouille no Renault Turbo, com 1m13s27, uma diferença considerável, sobretudo depois do desempenho dos carros turbo em Dijon duas semanas antes. Atrás do Williams de Jones e dos Renault ficaram os Brabham, com Nelson Piquet sempre adiante de Lauda, seguido do Lotus de Reutemann, do segundo Williams, e do McLaren de Watson, que no dia seguinte apresentaria o novo modelo M29. Esse panorama pouco se alterou na segunda sessão de treinos da sexta-feira. Jones e Jabouille confirmaram as duas primeiras posições e a surpresa foi Piquet que, embora na véspera tivesse problemas de vibração com o motor novo marcou o terceiro tempo. Com isso as posições ficaram definidas. Os seis primeiros lugares eram de três equipes, Williams, Renault e Brabham, o que deixava claro por um lado a superioridade técnica desses carros - apesar da Brabham ainda não ter acertado em corrida - e por outro os problemas que tinham as equipes Ligier, Ferrari e sobretudo a Lotus, que havia anunciado o abandono temporário do novo Lotus 80, que segundo Colin Chapman "por enquanto é inviável". Como destaque no treino, o novato Patrick Gaillard, que classificou facilmente seu novo Ensign N179. A rapidez dos carros era evidenciada com o caso de Hans Stuck, que não conseguiu classificar o ATS apesar de ter um tempo melhor que o recorde oficial do circuito. Arturo Merzario também ficou de fora. O tempo manteve-se estável durante três dias - coisa rara em Silverstone -, proporcionando aos 100 000 espectadores presentes uma grande corrida. Na volta de apresentação, Riccardo Patrese teve problemas de superaquecimento em seu Arrows A2 e largou diretamente do box, em último lugar. Na largada o carro 18, Shadow DN9 de Elio de Angelis, foi penalizado em 1 minuto por ter queimado. A melhor largada das primeiras filas foi a de Regazzoni, que chegou a ficar na ponta, mas logo foi ultrapassado por Alan Jones e Jean-Pierre Jabouille. No final da primeira volta as primeiras posições eram de Jones, Jabouille, Regazzoni, Piquet e, a quase 2 segundos, Lauda, Arnoux, Scheckter, Laffite, Villeneuve, Watson e Reutemann, seguindo-se um outro pelotão liderado por Keke Rosberg no Wolf WR. No final da segunda volta, aconteceu a primeira modificação importante: Piquet, que vinha por fora, rodou na chicana de Woodcote, arrancando uma grande exclamação das arquibancadas. Piquet entrou muito rápido na chicana, mas além da rodada teve outro azar. "Apesar de rodar ainda manteve um certo controle, nem cheguei a tocar na rede. Mas o motor morreu, e o regulamento não permite empurrar", disse o brasileiro. Na mesma volta em que Piquet abandonou, Patrese parou no box, com pressão do óleo baixando. Na volta seguinte parou o Lotus de Mario Andretti com a ponta do semi-eixo quebrada. Patrese ainda voltou, Andretti teve que parar de vez. Depois de 17 voltas, Jabouille já havia parado para trocar os 4 pneus, quase totalmente destruídos pela violência das tomadas de curva a velocidades nunca vistas em Silverstone. Na saída dos boxes o piloto francês precipitou-se e levou pela frente, sem ver, o tubo de um cilindro de ar comprimido que se enroscou na roda dianteira. Lauda também havia abandonado pouco antes, ao chegar na chicana quase sem freios. Duas voltas mais tarde parou Elio de Angelis ao receber uma bandeira negra, pois caía parte da carenagem traseira de seu Shadow. A supremacia de Alan Jones era tão grande que ele já tinha uma volta sobre todos os carros até o oitavo lugar. Entre as voltas 17 e 30, a temperatura da pista aumentava, pararam para trocar pneus Watson, Jochen Mass e Reutemann. Mass não regressou a pista, pois lhe faltava a quinta marcha. Emerson Fittipaldi, que vinha fazendo uma corrida apenas

regular, notou a pressão do óleo caindo e entrou nos boxes para não mais voltar à pista. Depois de 34 voltas, estavam na frente Jones, Regazzoni, Arnoux, Watson (cujo carro aumentara de rendimento), Jan Lammers (que tocava bem o outro Shadow e se aproveitara das quebras e paradas), Scheckter, Laffite, Villeneuve, Rosberg e Reutemann. Havia mais emoções no segundo pelotão, uma volta atrás dos líderes: o pega entre as Ferrari e o Ligier e, mais atrás, a troca generalizada de posições entre os carros de Jarrier, Pironi e Ickx. Duas voltas mais tarde, Laffite parou nos boxes para check-up, voltando um minuto mais tarde. Foi aí que aconteceu a grande surpresa. Pouco além da metade da corrida, o carro de Alan Jones dirigiu-se à entrada dos boxes por dentro da chicana, com motor soltando fumaça. Era o final da corrida para o australiano que está perseguindo uma vitória desde o começo da temporada, mostrando inegáveis qualidades. Houve alguns comentários em Silverstone de que ele teria forçado demais o carro sem necessidade, uma vez que sua liderança nunca chegou a ser contestada. A verdade é que desse ponto em diante Regazzoni, com o carro andando bem, e com a experiência de mais de 100 grandes prêmios, manteve a ponta batendo o recorde do circuito. Arnoux firmou-se em segundo lugar, e a terceira e quarta posição só foram decididas perto do final, com a disputa entre as Ferrari, o Tyrrell de Jarrier, e o McLaren de Watson. Com a queda de Laffite, que acabou abandonando com problemas de válvulas, houve um prolongado pega entre os companheiros de equipe Scheckter e Villeneuve, até que este último parou para trocar os quatro pneus. Scheckter desobedeceu a ordem do boxe de parar também e seguiu com os pneus cada vez mais gastos. Enquanto isso Watson, que havia progredido muito no pelotão intermediário, assumiu a quinta posição. Mas a estrela do final da prova foi mesmo Jarrier, que acabou passando Watson e Scheckter para levar seu Tyrrell a um brilhante terceiro lugar. Watson chegou firme em quarto. Scheckter caiu para quinto, mas os pontos que marcou ainda lhe garantiram a liderança do mundial. Ickx marcou o último ponto, salvando um pouco a reputação dos Ligier. Sem dúvida, o dia foi de Frank Williams, cujos carros em nenhum momento da prova deixaram de ocupar a liderança. No pódio, um sorridente Regazzoni contradizia seus críticos que afirmavam estar velho - 40 anos - para continuar na Fórmula 1. Debaixo dos aplausos do público, ele recusou o champanhe - seus patrocinadores são árabes e seguem a estrita dieta antialcoólica prevista no Alcorão - e preferiu matar a sede com um suco de abacaxi em lata, por coincidência feito por uma indústria cujo maior acionista também é membro da família real da Arábia Saudita, e cujo nome aparece discretamente na lateral de seu carro.

323)GP DA ALEMANHA

Local: Hockenheim

Pole-Position:

- 1)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m48s48 Saiu da pista na volta 7 e abandonou.**
- 2)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m48s75 Williams muito forte.**
- 3)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m49s43
- 4)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m49s50 Meteu 0,8s no Lauda de novo.**
- 5)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m50s00**
- 6)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m50s12
- 7)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m50s37**
- 8)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m50s40
- 9)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m50s41**
- 10)Rene Arnoux(FRA)Renault-1m50s48
- 11)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m50s68
- 12)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m50s86
- 13)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m50s94 Teve acidente na volta 1 e abandonou.**
- 14)Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m51s07 Tomou 1,6s do Laffite.**
- 15)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m51s47
- 16)Geoff Lees(ING)Tyrrell/Ford-1m51s50**
- 17)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m52s01
- 18)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m52s74
- 19)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m52s93
- 20)Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m53s59

- 21) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m53s73
- 22) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m54s01
- 23) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m54s47
- 24) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m55s86

Corrida: 29/07/1979 - 45 voltas

Classificação Final:

1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h24m48s83 (9 pontos) Assumiu a ponta na largada e foi embora. Domínio da Williams sobre Ferrari, Ligier, Renault e demais carros!

2) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 2s91 (6 pontos)

- 3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 18s39 (4 pontos)
- 4) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 31s20 (3 pontos)
- 5) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1m37s80 (2 pontos)
- 6) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Geoff Lees(ING)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 8) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1 volta
- 9) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta
- 10) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 1 volta
- 11) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-a 2 voltas

12) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-a 3 voltas Furou o pneu a poucas voltas do final da corrida.

Melhor Volta: Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m51s69

OBS: Alan Jones está na frente, longe dos adversários, com a corrida quase ganha. Entre seu Williams e os outros carros há um grande hiato. Nas últimas voltas do GP da Alemanha, disputado no veloz circuito de Hockenheim, apenas um concorrente para ameaçá-lo: Clay Regazzoni, em outro Williams. Treze voltas antes do fim, a vitória de Jones parece tão segura que a assistência se entedia. Mas então o público parece acordar: a um terço do final Jones perdeu 1 segundo de vantagem dos muitos acumulados sobre seu colega de equipe. E todos se lembram de que o Williams acabou pifando na Bélgica e na Inglaterra, quando a vitória também parecia certa. Para reforçar essa idéia de azar, o motor do carro de Jones começa a emitir um barulho cada vez mais irregular. Jones começa a perder 1 ou 2 segundos por volta. Na 38ª volta, a diferença caiu para 16 segundos e ainda faltam sete voltas. Mas desta vez, Jones vence o azar, e com um pneu quase vazio (uma libra), cruza a linha de chegada. Acontece que os problemas de Jones ocultaram os de Regazzoni, que o perseguiu, mas com falhas na alimentação do motor, o que impediu que o resultado fosse outro. De qualquer forma, os Williams cruzaram juntos pela primeira vez a linha de chegada. Depois da vitória fácil dos Ligier no início do ano no Brasil, seguida pela dobradinha surpreendente dos Ferrari na África do Sul e na Califórnia, pela superioridade dos Turbo-Renault na França - foi a vez dos Williams. Antes da dupla vitória em Hockenheim, a equipe inglesa havia tido uma atuação esplêndida na Inglaterra. Era a confirmação de que 1979 seria o ano do domínio sucessivo de diversos construtores, alternando-se nos primeiros lugares pela evolução de seus carros. Em Hockenheim, o desenvolvimento da corrida não teve grande surpresas: Jones arrancou na frente, aproveitando-se do fato de que as primeiras voltas são desfavoráveis para os Turbo-Renault: em primeiro lugar, porque os turbocompressores demoram um pouco até conseguir a plena potência; em segundo, porque partem com o tanque muito cheio, muito mais cheio de que os carros de motores tradicionais, como os Cosworth dos Williams e Ligier. De qualquer forma, Jean-Pierre Jabouille, na pole-position, foi o único a ameaçar Jones logo depois da largada. Em seguida, pouco atrás, em distância que aumentava a cada volta, corriam Laffite, Scheckter, Regazzoni e Piquet. Fiel a sua promessa de manter toda a prudência e ir até o fim nesse circuito puxado, de retas longas e velozes, que exige muito dos motores e dos pneus. Piquet foi aos poucos se perdendo na retaguarda do pelotão. Ao contrário do brasileiro, Villeneuve e Arnoux, menos bem colocados na largada, emprenharam-se ao máximo logo nas primeiras voltas, ultrapassando os que haviam escolhido a moderação. Até a oitava volta, os carros se dividiam em dois grupos: no primeiro, sem ameaçar Jones - Laffite, Scheckter e Regazzoni, que logo passou à frente dos outros dois. Mais

atrás, Lauda, Andretti e Tambay. Logo na primeira passagem, Hans Stuck e seu lamentável ATS estavam fora da corrida; na segunda, Reutemann parou com seu Lotus depois de um acidente; e Emerson, que havia caído logo depois da largada para a penúltima posição, parou na quinta volta. Importante para o desfecho da prova, no entanto, **foi o abandono de Jabouille, na oitava volta:** ansioso para ultrapassar Jones, errou na hora de frear, e seu Renault rodopiou numa nuvem de poeira na Ostkurve. Da parada de Jabouille em diante, a corrida se tornou insípida até as emoções finais. Laffite ficou com o segundo lugar até a 13ª volta, quando foi superado por Regazzoni. Mais atrás, motores falhavam e pneus se desgastavam, forçando paradas. O Renault de René Arnoux parou com o pneu furado, depois de ter sido ultrapassado por Villeneuve, Piquet e Andretti. Mais tarde, Jacky Ickx progrediu surpreendentemente do 17º para o sétimo lugar em 23 voltas. **Mas quando corria logo atrás de Villeneuve e Lauda, foi obrigado a parar com um pneu furado.** E as paradas foram acontecendo: Didier Pironi, que largara em oitavo, perdia uma saia móvel da carroceria de seu Tyrrell, que ficou quase sem aderência nas curvas. Obrigado a parar, voltou à pista e acabou em nono, uma volta atrás de Jones. Tambay que corria no segundo pelotão, entre o 11º e o 12º lugares, começou a perder terreno na altura do primeiro terço da prova; com a suspensão desabando, a traseira de seu McLaren começou a raspar no asfalto, e ele parou na 30ª volta. **Com defeitos mecânicos, Lauda abandonou na 27ª volta, quando se preparava para ultrapassar Villeneuve. Depois pararam Patrese, Andretti, Mass e Piquet. Desta vez o azar castigou a prudência de Piquet: tendo conseguido o sexto lugar quase no fim, um pneu furou a poucas voltas da chegada.** Só metade dos pilotos conseguiu terminar a prova. **Por fim, o mais curioso em torno da superioridade dos Williams é que nem o chefe da equipe nem os pilotos sabem explicar a razão da superioridade de seus carros.** Mas os resultados em forma de dobradinha que caracterizaram a temporada de 1979 revelam que este foi um ano de equipes extremamente competitivas, que obtêm um avanço sobre suas concorrentes toda vez que conseguem harmonizar seus elementos mecânicos, aerodinâmicos e a habilidade de seus pilotos. E, para sugerir uma explicação para a vitória dos Williams, além do talento de seus pilotos, será preciso registrar que a Ford recomeçou a se interessar pelo aperfeiçoamento de seus motores (Jones utilizou um novo motor em Silverstone), a partir do momento em que a Ferrari, com a Fiat por trás, e, em seguida os Turbo-Renault, começaram a dominar. No caso de uma supremacia dos Turbo-Renault, uma tendência perfeitamente possível a curto prazo, ocorreria uma verdadeira crise entre os pequenos construtores, incapazes financeiramente de trabalhar como se deve com um motor turbo. **Mas, por enquanto, os Cosworth da Williams demonstram que a geração turbo ainda tem muito que aprender.**

324)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

1)René Arnoux(FRA)Renault-1m34s07 Renault TURBO mostrando força, mas Arnoux e Regazzoni batem antes da 1a curva.

2)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m34s28

3)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m34s45

4)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m35s51

5)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m35s70

6)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m35s82

7)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m35s85

8)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m35s92

9)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m36s10

10)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m36s26

11)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m36s42

12)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m36s67

13)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m36s71

14)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m36s72

15)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m37s11

16)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m37s16

- 17) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m37s32 Desistiu da corrida na volta 22.
- 18) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m37s93
- 19) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m38s38
- 20) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m38s85
- 21) Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m39s31 Tomou 4,4s do Laffite.
- 22) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m39s44
- 23) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m39s45
- 24) Patrick Gaillard(FRA)Ensign/Ford-1m41s10

Corrida: 12/08/1979 - 54 voltas

Classificação Final:

1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h27m38s01 (9 pontos)

2) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 36s05 (6 pontos)

3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 46s77 (4 pontos)

4) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 47s21 (3 pontos)

5) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 48s92 (2 pontos)

6) René Arnoux(FRA)Renault-a 1 volta (1 ponto) Pane seca da Renault.

7) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-a 1 volta

9) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 1 volta

10) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-a 1 volta

Melhor Volta: René Arnoux(FRA)Renault-1m35s77

OBS: A vitória do FW 07 verde e branco do australiano Alan Jones no GP da Áustria, em Zeltweg, significou o terceiro sucesso consecutivo para o construtor britânico Frank Williams. Para Jones foi o segundo triunfo consecutivo, o terceiro de sua carreira. Numa temporada em que nenhuma equipe, até o momento, conseguiu tantas vitórias seguidas. Com pequenas variações, Jones venceu em Zeltweg como venceu em Hockenheim, isto é, dominando praticamente toda a corrida sem ser desafiado em nenhum momento. Não é sempre que um vencedor chega na frente do segundo colocado, no caso o canadense Gilles Villeneuve, com 36 segundos de vantagem, e do terceiro, Jacques Laffite, com 46 segundos. Na ponta desde a quarta volta, Jones se impôs com grande categoria e durante as 50 restantes, relegando seu rival mais próximo das últimas voltas, Villeneuve, a uma distância considerável. O balanço é claro: uma confortável vitória para Jones; uma enorme decepção para Arnoux que parou por pane de gasolina; e um violento duelo entre Laffite e Scheckter pelo terceiro lugar na chegada e pelo primeiro lugar na classificação geral do campeonato. As Ferrari conseguiram salvar a honra graças a uma brilhante e esforçada atuação de Villeneuve: ambas continuam com grandes chances de arrebataram o campeonato. Scheckter mantém a liderança e o canadense sobe para a segunda classificação, ao lado de Laffite. Infelizmente, graças ao novo regulamento que apenas permite que cada piloto só possa computar os quatro melhores resultados de cada meia temporada, Jones ficará praticamente fora da disputa final. Em Zeltweg, antes da corrida, as incertezas foram maiores do que logo após as primeiras voltas: pela primeira vez, o possante Renault do Jovem Arnoux ocupava a pole-position; além disso, um céu instável estimulava as incertezas quanto aos pneus. Na largada, Jones e Arnoux hesitaram um pouco, obrigando Jabouille, na terceira posição, a uma partida infeliz. Aproveitando a brecha, Villeneuve deu um salto surpreendente: da terceira fila para a liderança - pela direita, quase saindo da pista. O pelotão chegou à gincana liderado pela Ferrari do canadense, logo seguido de Jones, Lauda, Arnoux, Regazzoni, Pironi, Laffite e Scheckter. O atual campeão Mario Andretti quebrou logo na saída, Jabouille arrancou em 11º e Emerson saiu mal, tendo atrás apenas Ickx. No miolo, o pelotão formado pelos McLaren, por Piquet e pelos Tyrrell. Alan Jones logo começou a assediá Villeneuve. Seu carro parecia determinado, implacável, tentando ora à direita, ora à esquerda. Um pequeno erro de Villeneuve na curva Rindt e Jones conseguiu ultrapassá-lo. A partir da terceira volta, o australiano dominou inteiramente. Arnoux vinha em terceiro, depois de ter ultrapassado Lauda com facilidade. O austríaco se mostrava prudente, tentando apenas realizar a prova num lugar honroso, preocupado em não destruir seus pneus. Jabouille estava a 8 segundos de Jones quando, sem embreagem, acabou destruindo sua

caixa de mudanças. Arnoux herdava o segundo lugar a partir da 16ª volta, seguido a uma distância confortável por Villeneuve. Mais atrás outras batalhas se desenvolviam: a primeira, entre Scheckter, Regazzoni e Laffite. O sul-africano levou a vantagem, ultrapassando sucessivamente o francês e o suíço. E o trio avançava junto. **Em seguida, Lauda, que parecia se contentar em conter as investidas de Piquet e Pironi. Piquet atacava bravamente: para estar nos calcanhares de Lauda teve que ultrapassar Rosberg, Daly e Pironi.** Entre a 16ª e a 20ª volta, chegou mesmo a andar na frente do austríaco, que se sentiu na obrigação de pelo menos retomar o comando deste pelotão. A fase central da prova caracterizou-se por essas posições: Jones, Arnoux e Villeneuve na dianteira - o Williams com desempenho surpreendente: 13 segundos na frente do Renault na 16ª volta, 23 no meio da prova. Entre a trigésima e a quadragésima voltas, essa diferença fixou-se em 25 segundos. Quando Arnoux começou a acelerar a cadência, deixando Villeneuve para trás, conseguiu bater o recorde de velocidade máxima do circuito. Mas, avisado pela equipe das tentativas de Arnoux, Jones forçou um pouco mais seu Williams e colocou as coisas nos devidos lugares. O motor de Arnoux, subitamente, a cinco voltas da chegada, começou a dar sinais de esgotamento ("era de cortar o coração ter que parar", confessou ele mais tarde). Sua parada no box foi apressada (Arnoux arrancou os fios de comunicação e enfiou o pé assim que seus mecânicos recolocaram combustível no carro). Mas não adiantou muito: ele já estava em sexto lugar. Sobrou a consolação de 1 ponto para o campeonato. A essa altura sobravam apenas dez pilotos na competição. E então começam dois duelos: entre Watson e Daly pela oitava posição e entre Laffite e Scheckter pela terceira. Scheckter estava na dianteira, seguido por Laffite e Regazzoni, no máximo 2 segundos atrás - o francês dando tudo para bater o sul-africano. Na 21ª volta, Laffite largou Clay e seu Williams para trás e encostou de novo no sul-africano. E assim ficou durante umas dez voltas, sempre esperando o momento para um golpe mortal. De novo uma distância. E Laffite, lembrando-se que podia regular a barra traseira de dentro do carro (uma novidade nos Ligier), conseguiu equilibrar-se. As últimas quinze voltas foram cumpridas num ritmo infernal. Mauro Forghieri e Guy Ligier seguiam a disputa. Não parecia provável, embora fosse possível, uma ultrapassagem. Na penúltima passagem, Laffite colocou na traseira de Scheckter. Os carros passam a 270 km/h diante dos boxes, em direção à gincana. E então Laffite arremete com fúria pela direita (Scheckter nessa altura ocupa o centro da pista a fim de dificultar a ultrapassagem do francês) até que os dois carros fumegam emparelhados. Laffite é mais rápido em virtude da aspiração da Ferrari, mas sobra pouco lugar à direita de Scheckter. As rodas dos carros se tocam levemente: Scheckter tenta adiar ao máximo a utilização dos freios, mas Laffite consegue ultrapassá-lo. Festa no box da Ligier. Enquanto isso, Jones cruza a reta de chegada na frente de Villeneuve. Seguem Laffite, Scheckter e Regazzoni. **O GP da Áustria mostrou que, depois do domínio dos Ligier e das Ferrari no início e no meio da temporada, a ameaça das Renault não consegue se concretizar. Seus motores turbocomprimidos são os mais velozes, mas incidentes técnicos sem maior gravidade prejudicam constantemente o desempenho dos carros. Por outro lado, a regulagem dos Williams é perfeita: em qualquer tipo de circuito os carros parecem adaptados, sem problema. Bem projetados, simples, eles estão sendo muito bem conduzidos, sobretudo por Jones.**

325)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)René Arnoux(FRA)Renault-1m15s461 Renault turbo mostra força, abandonou na volta 1, devido um toque com Regazzoni
- 2)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m15s646 Abandonou na volta 1 com suspensão quebrada num toque com Regazzoni.
- 3)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m16s228 Teve acidente na largada e abandonou.
- 4)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m16s304
- 5)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m16s392
- 6)**Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m16s939 Ultrapassou Jones, assumiu a ponta, mas depois errou, deu um 360º, saiu da pista na volta 48 e furou um pneu. Ao voltar aos boxes, acabou quebrando a suspensão. Abandonou na volta 49.**

7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m17s129
8)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m17s280
9)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m17s495 Quis abandonar a corrida na volta 4.
 10)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m17s625
11)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m17s667
12)John Watson(IRL)Brabham/Alfa Romeo-1m17s750 3º Brabham na pista.
 13)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m18s001
 14)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m18s147
 15)Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m18s256
16)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m18s430 Saiu da pista na volta 20 e abandonou.
 17)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m18s452
 18)Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m18s606
 19)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m18s629
20)Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m18s706 Tomou 1,6s do Laffite.
 21)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m19s433
 22)Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m20s709
 23)Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m21s084
 24)Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-1m21s344

Corrida: 26/08/1979 - 75 voltas

Classificação Final:

1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h41m19s775 (9 pontos) 4ª vitória consecutiva da Williams na F1, que se mostra muito forte no final do ano.

2) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 21s783 (6 pontos)

3) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-a 1m03s253 (4 pontos)

4) Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo- a 1 volta (3 pontos) Primeiros pontos na F1.

5) Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-a 2 voltas (1 ponto)

7) Hector Rebaque(MEX)Lotus/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m19s43

OBS: Em 1979, Zandvoort caracterizou-se por sucessivas quebras de carros, saídas da pista e abandonos. Dos 24 competidores que alinharam na largada, apenas sete chegaram ao final. **Entre estes, marcando seus primeiros pontos no campeonato mundial, estava Nelson Piquet. A quarta colocação conseguida na Holanda pelo piloto da Brabham foi o resultado de uma boa e tranqüila atuação. Desde a largada, Piquet mostrou-se mais equilibrado e evitou os erros anteriores. Suas trajetórias foram extremamente regulares. Prova de que Nelson está amadurecendo, preocupando-se menos com os outros e mais com o carro e sua performance. Quando foi ultrapassado por Scheckter e, em seguida, por Laffite, não perdeu a cadência, nem a concentração. Provavelmente o abandono de Lauda, logo na quarta volta, e a certeza de que será o primeiro piloto da Brabham, em 1980, contribuíram para a serenidade de Piquet, em todo o transcorrer da prova.** Zandvoort é um circuito de velocidade média, situado nas dunas vizinhas a uma pequena cidade de veraneio dos Países Baixos. O autódromo está sempre sujeito a imprevistas pancadas de chuva e ao capricho dos ventos marítimos, que mudam de direção inesperadamente, levando areia para a pista. Suas curvas são abordadas em velocidades reduzidas, o que diminui a importância do efeito-solo, característica maior dos carros-asa. **Na sexta-feira, a chuva impediu uma boa regulagem dos carros e obrigou os pilotos a testarem vários tipos de pneus.** Apesar disso, no sábado já estava claro que os Williams, os Renault, os Ferrari e muito provavelmente o Ligier de Laffite - que sempre se deu bem neste circuito - estariam disputando os primeiros lugares do Grande Prêmio da Holanda. **Jones arrancou na frente, antes de Villeneuve e Jabouille, ambos perseguidos por Arnoux, com o carro seriamente afetado por um choque com Regazzoni. Clay ficou parado junto à mureta dos boxes, sem a roda dianteira direita. Arnoux conseguiu completar a primeira volta, abandonando na seguinte.** O acidente e a baixa velocidade de Arnoux perturbaram a progressão dos

que vinham atrás. Pironi e Laffite conseguiram se infiltrar, mas os empurrões prejudicaram muita gente. Reutemann declarou, depois, que um carro azul arremeteu contra seu Lotus, provocando uma quebra de suspensão. Scheckter - que terminaria a prova em segundo lugar - saiu praticamente em último, junto com De Angelis e Emerson, que parou na segunda volta, com problemas de ignição. Na frente, Jones, Villeneuve e Jabouille tinham maiores problemas. O piloto australiano parecia controlar a situação com menos ímpeto do que nas provas anteriores. Estava tranqüilo. Jabouille era o menos seguro dos três: nos treinos, seu turbo andara bem, mas tinha sofrido problemas de regulação aerodinâmica. Na oitava volta, sem freios, Patrese, que corria entre os últimos, destruiu seu Arrows contra o guard-rail da curva Tarzan. **Duas voltas depois, no mesmo lugar, Villeneuve conseguiu uma ultrapassagem sensacional sobre Alan Jones. O piloto da Williams não permitiu que Villeneuve o ultrapassasse por dentro, mas o jovem canadense não desistiu. Colocou seu Ferrari por fora da curva e, deixando para frear no último instante, conseguiu ganhar a primeira posição.** Jabouille permaneceu em terceiro, até encontrar problemas com a caixa de câmbio. Parou na volta de número 27. Enquanto isso, lá atrás, Scheckter engolia os menos velozes. Ele que passara em 19º na primeira volta, era o oitavo na volta nº 7, quinto na 17 e, com a saída de Jabouille, o terceiro na 27. Na frente, prosseguia a luta entre Villeneuve e Jones. Terminada a prova, Alan Jones diria: "Quando Villeneuve me ultrapassou, eu tinha problemas no motor. **Preferi ficar atrás dele, pois reparei que o Ferrari não estava bom de pneus e freio". A prudência de Alan Jones foi sábia. Preferindo ganhar a corrida a somar pontos para conquistar o campeonato, o piloto da Ferrari nº 12 andava no limite, bloqueando as rodas nas freadas excessivamente tardias. Tanto fez que acabou rodando e cedendo a ponta para o Williams 27 de Jones. Era a volta número 47. Na seguinte, com o pneu traseiro esquerdo perdendo pressão, Villeneuve saiu espetacularmente da pista na curva Tarzan. O pneu em frangalhos, o aro cortando o asfalto, o incrível piloto voltou aos boxes em três rodas, sob o aplauso da platéia e dos mecânicos de sua equipe. Ao chegar nos boxes, ainda pediu aos mecânicos para trocarem o pneu, mas só desistiu da corrida ao sair do carro e ver a roda lá atrás, presa apenas pelo que havia restado da suspensão.** Com a saída de Villeneuve, Scheckter subiu para o segundo lugar. Laffite, que perdera algumas posições após a largada, também foi beneficiado com os azares alheios, principalmente com a parada de Rosberg na 33ª volta e o abandono de Pironi na 52ª. O primeiro com problemas no motor, o outro com avarias na suspensão. Os dezessete pilotos que não terminaram a prova foram obrigados a abandonar pelos mais variados motivos. Tambay saiu na 3ª volta (motor); **Lauda na 4ª (sentiu o pulso devido a um acidente na categoria Procar);** Stuck na 9ª (suspensão); Lammers na 12ª (caixa de mudanças); Jarrier na 21ª (cabo do acelerador); Watson na 23ª (motor), De Angelis na 41ª (caixa de mudança). A atmosfera de grande nervosismo predominante nessa fase do campeonato - é o momento da renovação de contratos - pode explicar algumas ousadias dos pilotos e o grande número de quebras e saídas da pista. Na verdade, muito dos segundos pilotos dominaram os tempos nos treinos, embora nada conseguissem de substancial durante a prova, com a evidente exceção de Nelson Piquet, o quarto, atrás de Alan Jones, Scheckter e Laffite e na frente de Ickx (Ligier), Mass (Arrows) e Rebaque (Lotus). Na verdade, Zandvoort não foi uma prova de vencedores audazes, mas de sobreviventes tenazes. Contrariando uma tradição de debutantes vitoriosos, o que se viu na Holanda foi o domínio da sabedoria e da prudência sobre o ímpeto e a precipitação.

326)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m34s580 Dobradinha de largada da Renault em Monza, mostrando força do MOTOR RENAULT TURBO.**
- 2)René Arnoux(FRA)Renault-1m34s704**
- 3)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m34s830**
- 4)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m34s914**
- 5)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m34s989**
- 6)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m35s333**

7) Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m35s443

8)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m35s587 Meteu tempo no Lauda 0,7s. Sofreu um acidente sozinho na volta 1 e abandonou.

9)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m36s219

10) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m36s655

11)Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m37s114 Tomou 1,7s do Laffite.

12) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m37s181

13) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m37s202

14) Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m37s231

15) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m37s297

16) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m37s581

17) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m37s674

18)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m38s053 Saiu da pista e abandonou na volta 28.

19)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m38s093 Teve acidente na volta 13 e abandonou.

20) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m38s136

21) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford-1m38s163

22) Vittorio Brambilla(ITA)Alfa Romeo-1m38s601

23) Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m38s854

24) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m39s149

Corrida: 09/09/1979 - 50 voltas

Classificação Final:

1) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1h22m00s22 (9 pontos) Pelo regulamento de descartes da F1, se Scheckter vencesse seria campeão. Scheckter CAMPEÃO!!

2) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 0s46 (6 pontos) Fontes da época dizem que Villeneuve recebeu ordens para manter as posições.

3) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 4s78 (4 pontos)

4) Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-a 54s40 (3 pontos)

5) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 59s70 (2 pontos)

6) Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m01s55 (1 ponto)

7) Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-a 1m24s14

8) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 1 volta

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

10) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

11) Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-a 1 volta

12) Vittorio Brambilla(ITA)Alfa Romeo-a 1 volta

13) Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-a 3 voltas

14) Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-a 5 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m35s60

OBS: Graças ao seu motor boxer de 12 cilindros e uma reorganização comandada

exemplarmente por um "certo" Luca di Montezemolo, a Scuderia Ferrari dominou a maior parte da década de 70. Essa hierarquia só foi ameaçada, em 1978, pela supremacia arrasadora do Lotus 79 e seu famoso conceito de efeito-solo, que gerava maior apoio aerodinâmico pelo diferencial de pressão do ar que passava sob e sobre o Lotus 79. O efeito-solo era ainda mais eficiente nos carros equipados com motor em V, como o clássico Cosworth, do que com o motor Ferrari boxer. Vittorio Brambilla, o "gorila de Monza", fez uma declaração interessante no grande prêmio italiano, sobre o uso do efeito-solo pelos carros de fórmula 1: "Eu estava em plena reta quando ouvi um barulho estranho, de material raspando no chão. O carro continuava em linha reta, sob meu controle - por isso, não me preocupei. Só quando cheguei na curva é que o carro não obedeceu e eu saí fora da pista. Simplesmente havia perdido uma das rodas traseiras e não havia sentido. O carro-asa é tão estável a altas velocidades que a trajetória não foi modificada. O pior é que a TV só me pegou quando eu estava batendo. Devem ter falado: 'lá vai o Brambilla,

aprontando outra' ". Em 1979 todas as escuderias dispunham de carros asa. O maior problema dos engenheiros era encontrar um material resistente que permitisse o bom funcionamento das "mini-saias", que evitavam que o ar escapasse pelas laterais do carro, diminuindo o efeito solo.

Nesse ano, Jacques Laffite (Ligier Cosworth JS11) e Jody Scheckter (Ferrari 312 T4) dominaram a luta pelo título. Depois de um início de temporada dominando seus adversários, a equipe francesa parou de marcar, enquanto a Ferrari continuou marcando pontos regularmente, e na altura do GP da Itália as chances de Laffite chegar ao título eram mínimas. No veloz circuito de Monza - média em torno de 218 km/h apesar de três chicanes, os Renault turbo de Jean-Pierre Jabouille e René Arnoux garantiram a primeira fila do grid. Scheckter largou em terceiro, Gilles Villeneuve em quinto e Laffite em sétimo. Na corrida os Renault pararam mais uma vez, deixando o campo livre para as duas Ferrari. Laffite tentou seguir no vácuo, mas não convenceu e pouco a pouco começou a perder terreno, até parar de vez ao passar de giros e danificar uma válvula do motor. Estava garantida a dobradinha da Ferrari e Scheckter se tornou o primeiro sul-africano Campeão Mundial de F1. Fato único na história da categoria, ele terminou todas as corridas da temporada. Ao conquistar seu nono título de pilotos e sexto de construtores, a Ferrari consagrou ainda os pneus radiais da Michelin. Anos depois, Scheckter reconheceu que esses pneus foram uma peça importante, senão a mais importante, nessa conquista.

Lauda anunciou oficialmente sua retirada da F1, em entrevista ao Jornal Gazzetta Dello Sport.

327)GP DO CANADÁ

Local: Mosport

Pole-Position:

- 1)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m29s892
- 2)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m30s554**
- 3)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m30s768
- 4)Nelson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m30s775 Estreia do carro novo BT-49 com motor novo Ford Cosworth. Gordon Murray já estava trabalhando no carro de 1980.**
- 5)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m30s820
- 6)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m31s941
- 7)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m32s103
- 8)Rene Arnoux(FRA)Renault-1m32s116 Teve acidente na volta 14 e abandonou.**
- 9)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m32s280**
- 10)Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m32s651
- 11)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m32s682
- 12)Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m32s858 Teve acidente na volta 14 e abandonou.**
- 13)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m33s065
- 14)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m33s090 Saiu da pista na volta 20 e abandonou.**
- 15)Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-1m33s297**
- 16)Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford-1m33s355 Tomou 1,5s do Laffite.**
- 17)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m33s362
- 18)Vittorio Brambilla(ITA)Alfa Romeo-1m33s378
- 19)Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m33s511
- 20)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-1m33s603
- 21)Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-1m34s102
- 22)Hector Rebaque(MEX)Rebaque/Ford-1m34s129
- 23)Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m34s256
- 24)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m34s301

Corrida: 23/09/1979 - 72 voltas

Classificação Final:

- 1) Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1h52m06s892 (9 pontos) 5a vitória da Williams na F1,**

mostrando estar forte na categoria.

- 2) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-a 1s080 (6 pontos)
- 3) Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-a 1m13s656 (4 pontos)
- 4) Jody Scheckter(AFS)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) John Watson(IRL)McLaren/Ford-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-a 4 voltas**
- 8) Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford-a 5 voltas
- 9) Jan Lammers(HOL)Shadow/Ford-a 5 voltas
- 10) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-a 6 voltas Teve pane-seca.**

Melhor Volta: Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m31s272

OBS: A penúltima corrida da temporada da Fórmula 1, o GP do Canadá, foi uma prova onde deu a lógica, com um resultado que consagrou as duas melhores equipes do ano. Alan Jones venceu, marcando sua quarta vitória na Williams. Gilles Villeneuve foi o segundo, sagrando-se vice-campeão, marcando 44 pontos e livrando-se da ameaça de Jones, que não poderá mais computar nenhum ponto nesta etapa final. Regazzoni ficou em terceiro e Jody Scheckter em quarto, demonstrando que a Ferrari e Williams forma, nesta segunda etapa, as melhores equipes. A Ferrari todas as glórias de 1979: campeão de construtores, além de seus dois pilotos ganharem o título e o vice. A Williams dominou a segunda fase, mas foi mal na primeira e daí não ter tido chance de conquistar nenhum título, apesar do brilhantismo de suas cinco vitórias (quatro de Jones e uma de Regazzoni), o mesmo número conquistado pelos pilotos da Ferrari (três de Scheckter e duas de Gilles). **Nelson Piquet mais uma vez não deu sorte. Foi bem nos treinos, largou em terceiro, manteve a posição até a 62ª volta, quando sua caixa de câmbio quebrou. Emerson terminou em oitavo e Alex, que treinou com o segundo F6A, não se classificou para a largada. Além desses resultados, o GP do Canadá poderá ficar marcado por uma triste notícia: Niki Lauda, simplesmente resolveu abandonar as pistas com uma declaração lacônica: "A F1 não me proporciona mais nenhuma emoção. Parei de competir. Não quero mais ficar pilotando em círculos. Não tenho mais motivação". E foi embora para a Áustria. Piquet aposentou o Lauda nessa corrida.**

328)GP DOS ESTADOS UNIDOS II

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)Alan Jones(AUS)Williams/Ford-1m35s615 Excelente tempo na Williams.**
- 2)Nélson Piquet(BRA)Brabham/Ford-1m36s914 Ótimo tempo no novo BT-49. Largou com slicks na chuva, depois a pista secou, foi subindo de posições até quebrar o câmbio.**
- 3)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m36s948
- 4)Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford-1m37s066 Saiu da pista na volta 3 e abandonou.
- 5)Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford-1m37s128 Teve acidente na volta 29 e abandonou.
- 6)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m37s872 Saiu da pista na volta 6 e abandonou, por causa de um extintor de incêndio solto dentro do carro.**
- 7)Rene Arnoux(FRA)Renault-1m38s195
- 8)Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault-1m38s218
- 9)Ricardo Zunino(ARG)Brabham/Ford-1m38s509 Saiu da pista na volta 25 e abandonou.**
- 10)Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford-1m38s823
- 11)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m38s945 Teve acidente na volta 18 e abandonou.
- 12)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m39s035 Teve acidente na volta 20, tentando passar Pironi e abandonou.
- 13)John Watson(IRL)McLaren/Ford-1m39s233
- 14)Hans Stuck(ALE)ATS/Ford-1m39s329
- 15)Derek Daly(IRL)Tyrrell/Ford-1m39s468

16) Jody Scheckter (AFS) Ferrari-1m39s576
17) Mario Andretti (EUA) Lotus/Ford-1m40s144
18) Bruno Giacomelli (ITA) Alfa Romeo-1m40s277
19) Riccardo Patrese (ITA) Arrows/Ford-1m40s337
20) Elio de Angelis (ITA) Shadow/Ford-1m40s625
21) Marc Surer (SUI) Ensign/Ford-1m40s635
22) Patrick Tambay (FRA) McLaren/Ford-1m40s731
23) Emerson Fittipaldi (BRA) Copersucar/Ford-1m40s741
24) Jacky Ickx (BEL) Ligier/Ford-1m40s745 Tomou 2,9s do Laffite. Saiu da pista na volta 2 e abandonou. Última corrida do Ickx na F1.

Corrida: 07/10/1979 - 59 voltas

Classificação Final:

1) Gilles Villeneuve (CAN) Ferrari-1h52m17s734 (9 pontos) Corrida com chuva.

2) René Arnoux (FRA) Renault-a 48s787 (6 pontos)

3) Didier Pironi (FRA) Tyrrell/Ford-a 53s199 (4 pontos)

4) Elio de Angelis (ITA) Shadow/Ford-a 1m30s512 (3 pontos)

5) Hans Stuck (ALE) ATS/Ford-a 1m41s259 (2 pontos)

6) John Watson (IRL) McLaren/Ford-a 1 volta (1 ponto)

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

Melhor Volta: Nelson Piquet (BRA) Brabham/Ford-1m40s054

OBS: Jody Scheckter e a Ferrari já haviam ganho os campeonatos de pilotos e construtores, mesmo assim, o GP de Watkins Glen, segundo os próprios pilotos, seria uma corrida divertida. **Na sexta feira, choveu bastante durante todo o dia. Gilles Villeneuve conseguiu o melhor tempo, acompanhado por seu companheiro, Scheckter, preocupado com a boa performance do canadense. No sábado, Alan Jones conseguiu a pole, acompanhado de Nelson Piquet, agora a bordo de um Brabham/Ford. Bernie Ecclestone, depois de vários anos sendo fiel a Alfa Romeo, desistiu de vez de apoiar a fábrica italiana.** Por outro lado, Jody Scheckter teria problemas com seu carro titular e acabou treinando com o carro reserva, não passando de um 16º lugar, uma posição à frente de Mario Andretti, a bordo da Lotus, que só foi decepção em 1979. **A previsão para o tempo no domingo era de 50% de chuva. Aproximadamente, vinte minutos antes de começar a prova, ela realmente veio, inundando a pista.** Para as condições do circuito, o começo de prova foi excelente. Mesmo assim, Nelson Piquet estava com dificuldades e permaneceu atrás. Scheckter arriscou, tentando ganhar posições, mas acabou empurrado para a grama, perdendo bastante tempo e colocações. Keke Rosberg rodou e após voltar à prova, atrapalhou Giacomelli, fazendo com que o italiano abandonasse. Após uma volta completada, a ordem era Villeneuve, Jones, Reutemann, Laffite, Regazzoni, Arnoux, Pironi, Watson e Jarrier. Logo após, na volta dois, Villeneuve abriu cinco segundos para o segundo lugar. Jacky Ickx, em seu último grande prêmio, tinha feito um grande começo de prova. Partiu da 24ª posição até atingir o décimo segundo lugar. Entretanto, ele se atrapalhou com Derek Daly, que vinha no Tyrrell, acabando por bater no irlandês. O companheiro de Ickx, Laffite, corria em quinto lugar, mas acabou rodando. **Na volta sete, foi a vez de Carlos Reutemann se acidentar, quando seu extintor de incêndio se soltou, interferindo nos pedais do carro.** A outro Lotus, do americano Mario Andretti, não teve sucesso, acabando por abandonar a corrida na 20ª volta, por problemas na caixa de câmbio. A diferença entre Villeneuve e Jones variava bastante. Os dois estavam sendo seguidos por Regazzoni. **Então, quando a chuva começou a cair mais forte, o Michelin da Ferrari respondeu melhor ao asfalto molhado. Entretanto, quando a chuva diminuiu, a Goodyear deu o troco, sendo a melhor nestas condições. Na volta 20, Jody Scheckter agora em terceiro, saiu da pista. Este fato serviu de alerta para a Ferrari, que efetuou a troca de pneus de Villeneuve. Na volta 21, Rosberg alcançou Pironi e tentou ultrapassá-lo. Mas o finlandês não conseguiu equilíbrio no carro e deslizou, acertando o Tyrrell de Pironi com ele. O francês ainda continuou na corrida, enquanto Rosberg teve que abandonar, com o câmbio quebrado.** Como o circuito estava secando, Jones assumiu a ponta de Villeneuve, abrindo logo dois segundos do canadense. Na volta 34, Villeneuve

trocou seus pneus, voltando à pista 39s5 atrasado em relação a Jones. Logo após o australiano também pararia nos boxes, mas a equipe Williams acabou fazendo uma lambança, o que não seria novidade na história desta equipe, encerrando a corrida de Jones, que abandonou o cockpit com muita raiva. Villeneuve agora era o líder, com Scheckter quase uma volta atrás. Arnoux perdeu duas posições, indo para o quinto lugar, quando seus pneus apresentaram problemas. Entretanto, Arnoux recuperou o terceiro lugar, à frente de Daly e Pironi, em duas voltas. Na passagem 48, Scheckter sentiu problemas em seu carro, acabando por seu pneu furar, terminando a boa participação do sul-africano na prova. Depois foi a vez de Nelson Piquet abandonar, depois de marcar a melhor volta da corrida, com problemas no motor. Villeneuve vencia corrida, terminando um ano de glórias inesquecíveis para a Ferrari. Poucos sabiam, entretanto, que o título de pilotos ficaria longe da casa de Maranello pelos próximos 21 anos. A corrida dos Estados Unidos marcou também, a última prova do piloto brasileiro Alex Dias Ribeiro na Fórmula 1. Observe nas palavras do próprio piloto, sua decepção da categoria máxima do automobilismo: **"Saí acelerando forte na curva 3 do circuito de Watkins Glen nos Estados Unidos. Estiquei a terceira do Copersucar F-5 até o motor gritar espavorido na marca dos 9.800 giros e enfiei uma quarta. Ao sacar rápido o pé da embreagem, senti nas costas o tranco dos 500 cavalos do velho Cosworth, acompanhado de algo muito estranho: o volante saiu na minha mão com coluna e tudo! Eu estava a mais de 200 km por hora! Numa atitude instintiva, empurrei o volante de volta e por milagre consegui encaixá-lo no eixo da caixa de direção. Voltei devagar para o boxe, sabendo que estava percorrendo os últimos metros de uma estrada que me levou a muitos lugares, muitas emoções, muitas encrencas, mas acima de tudo me permitiu fazer durante anos aquilo que eu mais gostei de fazer na vida: dirigir um carro de corrida de 'pé embaixo' e anunciar para o mundo que CRISTO SALVA. Entrei lentamente nos boxes, acionei os freios e as rodas do meu carro pararam de girar pela última vez. Era o fim de Alex Dias Ribeiro na Fórmula 1 e do CRISTO SALVA pelas pistas do mundo. Foi o fim de um sonho e de um ideal; foi a morte de uma visão.** Quando coloquei o pé no chão dos boxes de Watkins Glen, ao descer do Copersucar naquela manhã, estava pisando em uma realidade muito diferente da que havia desejado para minha vida e para minha carreira: eu que queria ser campeão do mundo estava abandonando o meu mundo, não como um campeão, mas como um derrotado."

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

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

- 1) Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford-1m17s52
- 2) Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo
- 3) Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari
- 4) Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo
- 5) Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford
- 6) Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford
- 7) John Watson(IRL)

Corrida: 15/04/1979 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 Gilles Villeneuve Ferrari 312T3 '033' 53m17.12, 117.72mph
- 2 Nelson Piquet Brabham-Alfa Romeo BT48 '1' 53m31.19
- 3 Mario Andretti Lotus-Ford 79 'R4' 40 laps
- 4 Jochen Mass Arrows-Ford A1 '2A' 40 laps
- 5 Niki Lauda Brabham-Alfa Romeo BT48 '2' 39 laps
- 6 Elio de Angelis Shadow-Ford DN9 '4B' 39 laps
- 7 Guy Edwards Copersucar-Ford F5A 39 laps Aurora F1
- 8 Bernard De Dryver Copersucar-Ford F5A 39 laps Aurora F1
- 9 Desire Wilson Tyrrell-Ford 008 38 laps Aurora F1

10 Smiley Tyrrell-Ford 008 38 laps Aurora F1

11 Giacomo Agostini Williams-Ford FW06 38 laps Aurora F1 Multicampeão nas motos.

12 Val Musetti March-Ford 771 36 laps Aurora F1

13 Robin Smith Ensign-Ford MN02 36 laps

Melhor Volta: Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo-1m17s46

OBS: Gilles Villeneuve e Nelson Piquet foram os grandes destaques da Corrida dos Campeões, disputada no circuito inglês de Brands Hatch. Villeneuve, provando que está em excelente forma, venceu seu terceiro grande prêmio consecutivo e Nelsinho terminou em segundo, depois de ultrapassar seu companheiro de equipe na Brabham, Niki Lauda, e Mario Andretti, e ainda esnobou, marcando a volta mais rápida da prova, com o tempo recorde 1m17s46, menos de 6/100 da pole position conseguida por Andretti na classificação. Mesmo não sendo válida pelo Campeonato Mundial de Fórmula 1, a Corrida dos Campeões teve a participação das principais equipes, embora Lotus, Ferrari, McLaren e Shadow tenham inscrito apenas um só carro. Andretti foi o pole position, seguido de Niki Lauda e Gilles Villeneuve, à frente no grid, dos pilotos da Fórmula Aurora AFX, que competem com modelos antigos da F1, uma espécie de segunda divisão disputada somente na Inglaterra. Lauda, o primeiro líder da prova, foi superado por Andretti na 7ª volta, que por sua vez cedeu a ponta a Villeneuve na 11ª. Nelson Piquet, da 10ª volta em diante, foi a grande sensação da corrida, pois, depois de livrar-se da barragem de Andretti, desenvolveu um excelente ritmo, diminuindo uma diferença de 22 segundos para 15 ao final das 40 voltas, dando mostras de seu progresso e **também da evolução do Brabham BT 48 que sofreu várias alterações, já visando ao Grande Prêmio da Espanha.**

GP DE SAN MARINO

Local: Ímola (PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

1)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m32s91

2)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1m33s23

3)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1m33s94

4)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1m34s81

5)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1m35s26

6)Vittorio Brambilla(ITA)Arrows/Ford-1m35s26

7)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1m35s65

8)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1m35s93

9)Alex Dias Ribeiro(FRA)Fittipaldi/Ford-1m37s28

10)Giacomo Agostini(ITA)Williams/Ford-1m38s55 Multicampeão de motos.

11)Bruno Giacomelli(ITA)Alfa Romeo-1m39s08

12)Carlo Franchi Gimax (ITA)Williams/Ford-1m40s07

13)Arturo Merzario(ITA)Merzario/Ford-1m41s86

14)Elio de Angelis(ITA)Shadow/Ford-1m58s62

15)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford

Corrida: 16/09/1979 - 40 voltas

Classificação Final:

1)Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo-1h04m55s89

2)Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford-1h04m02s98

3)Jody Scheckter(AFS)Ferrari-1h04m21s11

4)Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford-1h04m34s65

5)Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford-1h04m42s29

6)Keke Rosberg(FIN)Wolf/Ford-1h05m03s22

7)Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1h05m09s27

8)Patrick Tambay(FRA)McLaren/Ford-a 1 volta

9)Vittorio Brambilla(ITA)Alfa Romeo-a 1 volta

10)Giacomo Agostini(ITA)Williams/Ford-a 1 volta Multicampeão de motovelocidade.

11)Arturo Merzario(ITA)Merzario/Ford-a 1 volta

Melhor Volta: Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari-1m33s61

OBS: Nas décadas de 70 e 80, o desempenho da Ferrari nas corridas da Itália era sempre olhado com desconfiança. Tudo era alegado: a equipe usava motores irregulares, combustíveis especiais, pneus diferentes...até o sistema de cronometragem foi questionado na corrida de Monza vencida por Regazzoni em 1970. A trapaça ferrarista sempre pairava no ar quando o time corria em solo italiano. Mas houve uma ocasião em que a equipe, se quis roubar, dançou bonito. Foi em uma corrida extra-oficial em 1979, em Imola. Era o dia 16 de setembro daquele ano, apenas uma semana depois de Jody Scheckter conquistar, em Monza, o título da temporada. O clima de euforia era geral, comparado ao que seria um amistoso no Parque São Jorge depois da conquista do Corinthians no Mundial de Clubes de 2000. Cerca de 40 mil pessoas lotaram as precárias dependências do circuito de Imola que naquela ocasião, estava sendo homologado para a disputa do GP de San Marino. A corrida, batizada oficialmente de "Gran Premio Dino Ferrari", não foi normal. Na época, as provas extra-campeonato eram pouco concorridas, com cerca de apenas dez carros. Em Imola, foram 16, de 12 equipes. **A lista de inscritos contava com algumas celebridades, como Giacomo Agostini, que correu com um velho Williams. O supercampeão do motociclismo não fez feio, conquistando a décima colocação no grid de largada, à frente de pilotos promissores como Patrick Tambay e Elio de Angelis.** A primeira fila, como era mais do que previsto, ficou com a Ferrari. Gilles Villeneuve na frente, com 1min32s91, seguido de Scheckter com 1min33s24. O terceiro foi Carlos Reutemann, com um Lotus, a 1s03 do tempo do canadense. O domingo amanheceu com o típico entusiasmo dos tifosi. A Ferrari vivia, no final dos anos 70, o auge de sua popularidade. O entrosamento entre Villeneuve e os torcedores italianos era único na F-1. Na largada, o canadense sumiu na frente, seguido de Scheckter. Ao completar a primeira volta, ambos foram saudados por uma barulhenta manifestação. Gilles rapidamente livrou uma confortável liderança. Os adversários não reclamavam, mas era evidente o descontentamento com o massacrante desempenho da Ferrari. Ela era sim a melhor equipe do ano, mas em nenhuma outra prova de 1979 a superioridade havia sido tão grande. Enquanto Villeneuve sumia na ponta, Scheckter começava a ter problemas de pneus. Niki Lauda, com um Brabham, aproveitou da fragilidade dos adversários e, na décima volta, passou Reutemann na freada para a Tosa, tomando o terceiro lugar. Cinco giros depois, o austríaco repetiu a manobra, mas desta vez com Scheckter, segundo colocado. Silêncio nas arquibancadas. A comemoração pela liderança de Villeneuve começava a dar lugar ao temor pela recuperação de Lauda. Niki, tão querido pelos italianos anos antes, era xingado a cada vez que a torcida sentia sua aproximação ao líder da prova. Ao completar a 19ª passagem, Villeneuve percebeu que seria impossível manter a ponta. Com os pneus no limite, o canadense, abusando de derrapagens e freadas tardias, tomou um bonito drible de Lauda na freada da Tosa. Quando todos pensavam que a ultrapassagem estava consolidada, Gilles contrariou a lógica e posicionou-se por fora, conservando a liderança. O canadense dava um show de pilotagem, enquanto o austríaco, calmo e calculista, apenas aguardava. O inevitável aconteceu. Lauda superou o canadense na volta seguinte e Villeneuve, afobado, encheu a traseira do Brabham. Com o bico destruído, Gilles chegou aos boxes, consertou o carro e colocou pneus novos. Sua recuperação foi brilhante, com tempos de volta cerca de 2s5 melhores do que os de Lauda. Mesmo assim, Villeneuve terminou apenas em sétimo, mais de um minuto atrás do austríaco, que venceu a corrida depois de 40 voltas. Vitória esta que certamente seria da Ferrari não fosse o desgaste imprevisto dos pneus Michelin. A torcida emudeceu ao ver Niki recebendo a bandeirada. A festa, aguardada e anunciada, foi jogada no lixo pela falha de Villeneuve. Lauda subiu ao pódio nitidamente constrangido. Ao seu lado, Reutemann e Scheckter, segundo e terceiro, respectivamente. Querendo fazer média com o público, o austríaco deu sua coroa de louros ao sul-africano, o campeão mundial daquele ano. Não era preciso. Em uma atitude surpreendente, os tifosi gritaram o nome de Lauda junto aos de Gilles e Scheckter. Conhecido por ser frio ao extremo, Niki abriu um largo sorriso no pódio, gerando desconfiança. Foi o suficiente para seu nome voltar a ser especulado na equipe italiana. Afinal, para derrotar a Ferrari em casa, naquelas condições, só com alguma coisa por trás dos panos, mesmo.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Jody Scheckter(AFS)Ferrari 51 (60) Se Villeneuve vencesse em Monza, teria sido o campeão.

2º Gilles Villeneuve(CAN)Ferrari 47 (53)

3º Alan Jones(AUS)Williams/Ford 40 (43) Se o FW07 pudesse ser usado desde a 1ª corrida do ano, Jones teria sido o campeão.

4º Jacques Laffite(FRA)Ligier/Ford 36

5º Clay Regazzoni(SUI)Williams/Ford 29 (32)

6º Carlos Reutemann(ARG)Lotus/Ford 20 (25)

7º Patrick Depailler(FRA)Ligier/Ford 20 (22) Ficou de fora 7 corridas de fora por causa do acidente asa delta. Ele venceu na Espanha, estava a 2 pontos do Laffite e era candidato ao título de 79.

8º René Arnoux(FRA)Renault 17

9º John Watson(IRL)McLaren/Ford 15

10º Didier Pironi(FRA)Tyrrell/Ford 14

11º Jean-Pierre Jarrier(FRA)Tyrrell/Ford 14

12º Mario Andretti(EUA)Lotus/Ford 14

13º Jean-Pierre Jabouille(FRA)Renault 9

14º Niki Lauda(AUT)Brabham/Alfa Romeo 4

15º Nelson Piquet(BRA)Brabham/Alfa Romeo 3

Élio de Angelis(ITA)Shadow/Ford 3

17º Jacky Ickx(BEL)Ligier/Ford 3

18º Jochen Mass(ALE)Arrows/Ford 3

19º Riccardo Patrese(ITA)Arrows/Ford 2

Hans Stuck(ALE)ATS/Ford 2

21º Emerson Fittipaldi(BRA)Copersucar/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 375

CONSTRUTORES PONTOS

1º Ferrari 113

2º Williams/Ford 75 Frank Williams estava na F1 desde 1969 quando comprou um Brabham e depois em 1979 comprou um March. Sua equipe mostrava que ia dominar a F1 em 1980.

3º Ligier/Ford 61

4º Lotus/Ford 39

5º Tyrrell/Ford 28

6º Renault 26

7º McLaren/Ford 15

8º Brabham/Alfa Romeo 7

9º Arrows/Ford 5

10º Shadow/Ford 3

11º ATS/Ford 2

12º Copersucar/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 375

OBS: A partir de 1979, os pontos do Campeonato de Construtores passaram a ser contados pelos resultados dos dois carros de cada equipe, em cada uma das 15 corridas.

MOTORES PONTOS

1º Ford 229

2º Ferrari 113

3º Renault 26

4º Alfa Romeo 7

TOTAL DE PONTOS: 375

PAÍSES PONTOS

1º França 112
2º África do Sul 60
3º Canadá 53
4º Austrália 43
5º Suíça 32
6º Argentina 25
7º Irlanda 15
8º Estados Unidos 14
9º Itália 5
Alemanha 5
11º Áustria 4
Brasil 4
13º Bélgica 3

TOTAL DE PONTOS: 375

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