

Para a temporada de 1970 voltou o domínio para a equipe a Lotus, depois da estreia do inovador Lotus 72. Esse carro dominou a segunda metade da temporada com o talentoso austríaco Jochen Rindt infelizmente morreu antes de ser campeão devido ao acidente nos treinos para GP da Itália. Já Jack Ickx não conseguiu passá-lo na pontuação, mesmo com 4 corridas a mais, mas na mesma época surgia um novo mito das pistas surgia: Emerson Fittipaldi. Segundo piloto de Rindt de quem recebeu as primeiras lições na Fórmula 1, Emerson começou a correr com o Lotus 49C (o mesmo usado por Jim Clark) e frente aos bons resultados, recebeu a oportunidade de utilizar o Lotus 72. Emerson não desperdiçou a chance e venceu a quarta corrida que disputou para garantir o título para o amigo morto, o primeiro campeão de mundo "Post Mortem". Rindt não possuía o requinte de Jackie Stewart ou do Emerson Fittipaldi no afinamento do carro, mas compensava essa deficiência com uma técnica de pilotagem impressionante. Poucos aceleravam nas curvas como Rindt. Em 1970, houve outras tristezas: Piers Courage morreu no GP Holanda e Bruce McLaren perdeu sua vida nos testes para o campeonato CAN-AM, competição realizada no Canadá e Estados Unidos (2/6/1970). Era o fim do fundador de uma equipe que daria muito trabalho a concorrência nos anos 70 em diante: a McLaren.

REGULAMENTO: Motores de 3,0 litros ou 1,5 litros com compressão externa. Peso mínimo 530 kg. Retorno dos aerofólios na F1. Valiam os 6 melhores resultados das 7 primeiras corridas e os 5 melhores resultados das 6 últimas corridas.

PERFORMANCES:

Lotus estava melhor: Hol, Fra, Ing e EUA

Ferrari melhor: Sui, Ita, Can

Brabham estava melhor: Afr, Mon

March estava melhor: Esp, Bel

Empate Lotus e Ferrari: Ale

OBS: Lotus não correu na Itália, devido ao acidente fatal de Rindt.

Lotus 7 x 5 Ferrari

Quebras:

Ferrari 8: Ickx 5, Giunti 2 e Regazzoni 1

Lotus 12: Rindt 4, Miles 4, Hill 2, Charlton 1 e Fittipaldi 1

Vitórias:

Lotus 6 (Rindt 5 e Fittipaldi 1)

Ferrari 4 (Ickx 3 e Regazzoni 1)

Tyrrell 1 (Stewart 1)

Brabham 1 (Brabham 1)

BRM 1 (Rodriguez 1)

Poles:

Ferrari 5 (Ickx 4 e Regazzoni 1)

Tyrrell 4 (Stewart 4)

Lotus 3 (Rindt 3)

Brabham 1 (Brabham 1)

VMR:

Ferrari 7 (Ickx 5 e Regazzoni 2)

Brabham 3 (Brabham 3)

McLaren 1 (Surtees 1)

Lotus 1 (Rindt 1)

March 1 (Amon 1)

*Hat Trick:
Não teve.*

*Dobradinhas de largada:
March 2*

*Dobradinhas de chegada:
Ferrari 3*

OBS 1: ENTRE SAFRA:

O período de 1968 a 1969 foi um período considerado entre-safra de talentos, mas em 1970 surgiram 7 pilotos estreantes, sendo que 3 deles seriam destaque na F1 nos anos seguinte: Cevert, Stommelen, Gethin, Schencken, Regazzoni, Peterson e Fittipaldi.

OBS 2: LOTUS 72:

O Lotus 72 era um carro inovador, possuía barra de torção com regulagem, radiadores localizados nas laterais, discos de freios on board, transferindo o peso para dentro do eixo, aliviando a suspensão na ponta da roda, o que diminuía o peso total do carro.

OBS 3: STEWART E TYRRELL:

Nesse ano insatisfeita com a equipe Matra que queria ter seu motor V12 para 1971, Ken Tyrrell chama Derek Gardner e resolve fundar sua própria equipe para 1971. (Fórmula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 63)

Jackie Stewart e Ken Tyrrell saíram da Matra, pois sabia que os motores Ford Cosworth eram os melhores da F1, e não gostou dos motores beberrões e pesados V12 da Matra. O escocês foi para a Tyrrell que passou a correr no início do ano num carro MARCH, pois o carro da Tyrrell só ficou pronto no GP Canadá.

OBS 4: MATRA:

Gerard Ducarouge, que no futuro seria Projetista da Lotus, era o engenheiro da equipe Matra dessa temporada

OBS 5: MARCH:

No final de 1969 foi criada a equipe March que quer dizer: M (Mosley), AR (Alan Rees), C (Cooker) e H (Herd).

A March que alugava seus cockpits para os pilotos que quisessem disputar a F1. (Livro Formula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 35)

OBS 6: RON TAURANAC COMPRA A BRABHAM E VENDE A BERNIE ECCLESTONE

Ron Tauranac fez o 1º carro Brabham com chassi monocoque, o BT33 (Anuário Francisco Santos 1989 pg 58 e 59). No final do ano Jack Brabham se aposentou e vendeu sua equipe a Ron Tauranac. Este por sua vez (em 1971) vendeu a equipe a um empresário que estava se preparando para tornar-se o "Dono da Fórmula 1" no futuro. Seu nome: Bernie Ecclestone. (Livro Formula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 29)

OBS 7: FRANK WILLIAMS:

Nessa temporada a equipe de Frank Williams correu com um carro DE TOMASSO.

OBS 8: PRIMEIRO TESTE DE EMERSON FITIPALDI NA F1:

Em meio de tantas tristezas, uma alegria, Emerson Fittipaldi, faria no mês de junho, seu primeiro teste com um Fórmula 1. "Você precisa acelerar com suavidade, porque esse motor tem 400 cavalos", explicava Colin Chapman ao jovem piloto brasileiro, que estava ao volante do Lotus/Ford 49C. Fittipaldi não imaginava que estava começando a impressionar a um dos maiores chefes de equipe de todos os tempos - e a entrar para a história do automobilismo mundial como um dos pilotos mais completos de todos os tempos. "Andar com um F1 foi a maior experiência da minha vida", relataria Emerson no final do teste. Jochen Rindt, piloto oficial da Lotus e vencedor do GP da Holanda, no começo recebeu o novato com frieza, mas depois se tornaria um bom amigo do brasileiro até encontrar a morte em Monza.

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

Emerson Fittipaldi quase na Fórmula-1

Ó brasileiro Emerson Fittipaldi poderá estar competindo na Fórmula-1 antes do final do próximo mês. Emerson foi aprovado por Colin Chapman e Jochen Rindt nos testes que fez na pista de Silverstone, pilotando um Lotus 49, o mesmo com que Rindt venceu o Grande Prêmio de Mônaco.

Aceitando um convite do Chapman para realizar um teste, o Rato foi no avião particular do diretor da Lotus até a pista de Silverstone, onde encontrou Jochen Rindt treinando com seu Lotus Fórmula-1. Foi o próprio Rindt quem deu as primeiras instruções a Fittipaldi sobre a pilotagem do carro. Numa das dez primeiras voltas o brasileiro conseguiu a boa marca de 1m25s8. Após parar e trocar os pneus, deu mais dez voltas e baixou o tempo para 1m23s5, média de 201 km/h. Outra parada e reclamou que o carro saía muito de frente. Chapman mudou a posição dos estabilizadores di-

anteiros e o Rato saiu novamente, para baixar o tempo em mais dez voltas, para ... 1m23s e, 1m22s6, média de 205,33 km/h, a apenas 1s3 do recorde da pista pertencente a Jack Stewart. Rindt ficou entusiasmado e foi para a beirada da pista mostrar a tábua de tempos para Emerson.

Colin Chapman e Dick Scammel, diretores da Lotus, Jochen Rindt e Wilson Fittipaldi Jr., os presentes, ficaram bem satisfeitos com as marcas do Rato. Chapman cumprimentou-o e chamou-o para tomar o avião para regressarem à Lotus, não sem antes ter marcado para hoje outro treino na pista de Snetterton,

onde Fittipaldi se familiarizará com o Fórmula-1.

Wilsinho comentou: "O Rato foi tão bom, que se nos lembrarmos que Chris Amon conseguiu na classificação para a última corrida, o tempo de 1m21s7 e Jack Stewart, ... 1m22s7, é quase um fenômeno meu irmão".

Emerson Fittipaldi corre atualmente pela equipe Bardhall-Varga e, em sua opinião, o Lotus 49 é muito mais estável que o 69, usado na Fórmula-2. Dia 18 de julho possivelmente ele estará correndo no Grande Prêmio da Inglaterra ao lado de Jochen Rindt, primeiro piloto do Gold Leaf Lotus Team.

Reproduzido Jornal O Globo 05/07/1970

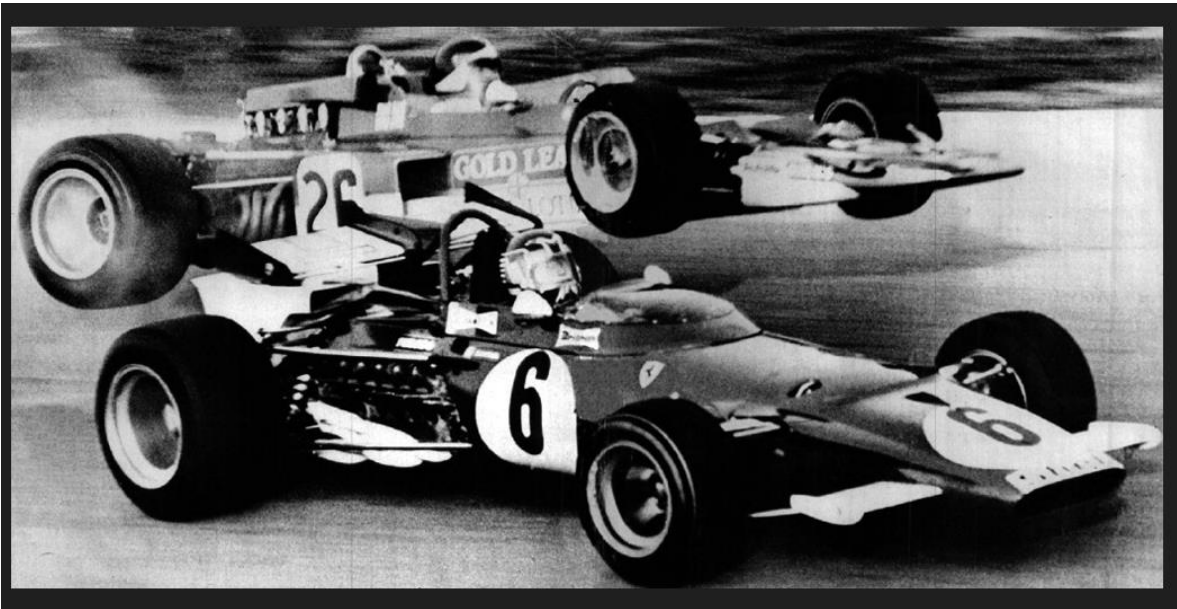
Na primeiro teste de Emerson Fittipaldi na F1 em Silverstone, ele quase igualou o tempo do

treino que Jo Siffert havia feito no GP Inglaterra 1969 (1m22s7 contra 1m22s6 do suíço).

OBS 9: ACIDENTE DE EMERSON EM MONZA NO TREINO DE SEXTA-FEIRA:

No final de semana da morte de Jochen Rindt, Colin Chapman deu a chance a Emerson treinar pela primeira vez no Lotus 72, mas sem o aerofólio traseiro. Emerson perdeu o ponto de freada e bateu no final da reta que antecede a Parabólica, por sorte ele ficou preso nas árvores e não morreu. (Fonte: depoimento do Emerson Fittipaldi no filme "O Fabuloso Emerson Fittipaldi")

Abaixo segue a foto no momento do acidente no treino de Monza 1970.



OBS 10: MORTE DE JOCHEN RINDT:

Emerson tem grave acidente no treino de sexta na parabólica, e o Rindt morreu na mesma curva no treino de sábado praticamente degolado pela lâmina do carro, e a equipe Lotus resolveu não correr nessa corrida. (Fórmula Um Campeonato Mundial 1976 pg 117) Várias fontes relatam que nesse fim de semana deram o Lotus 72 ao Fittipaldi para correr a primeira vez, e tanto ele como Rindt tiveram acidente na mesma curva (parabólica) nos treinos!!

Nos treinos de sábado, Jochen Rindt morreu depois de bater com o Lotus contra o guard rail, num acidente de dinâmica de difícil explicação. O austríaco perdeu o controle do carro no momento em que reduzia a velocidade para ingressar na Curva Parabólica, uma das mais estranhas e difíceis curvas jamais projetadas: aparentemente simples, como uma seção circular perfeita, mas que no seu terço final se fecha em si mesma, como se quisesse enganar o piloto, já habituado a seu raio. O que aconteceu a Rindt nunca ficou perfeitamente esclarecido, mas supõe-se que tenha havido uma combinação da perda de aderência (ele não era particularmente veloz nos treinos e experimentava alguns acertos aerodinâmicos exasperados em seu carro no momento do acidente) com a quebra de uma junta homocinética do freio dianteiro in board. O impacto foi violento, mas o carro sofreu menos

danos do que se poderia imaginar. A causa mortis de Rindt foi de uma perversidade sem paralelo no automobilismo: ele morreu com feridas profundas na garganta produzidas pelo fecho do cinto de segurança. Uma foto mostrou a frente do carro arrancada e os pés do piloto pateticamente de fora. Desde a morte de Piers Courage, Rindt mandara eliminar a parte inferior do cinto de segurança do Lotus, que o prendia a virilha. Com o impacto, o seu corpo escorregou no assento até o fecho do cinto que cortou seu pescoço. A Justiça italiana acusou o proprietário da Lotus, Colin Chapman, de ser o responsável pelo acidente fatal. Ele foi julgado à revelia e condenado. Chapman só voltou a Itália, depois que a pena foi prescrita. Emerson Fittipaldi havia batido quase no mesmo lugar, mas por causas bem diferentes, no dia anterior: na reta, olhou pelo retrovisor por um tempo longo demais (1 segundo, quem sabe?), esquecendo de que ele era empurrado por um motor de 450 cavalos. Quando se deu conta, tinha passado 50 metros do ponto de frenagem. Havia uma Ferrari à sua frente. Ele bateu contra o pneu traseiro da Ferrari e decolou. Os fotógrafos estavam atentos naquele final de semana. Uma foto assustadora mostra o Lotus a quase 1 metro de altura, voando sobre o Ferrari. Não houve maiores danos na "aterragem". Emerson sentiu um medo profundo de que o carro incendiasse. Ele demorou alguns segundos para conseguir sair do carro e disse que pareceram horas.

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

OBS 11: MORTE DE BRUCE McLAREN:

Em 02/06/1970 morre Bruce McLaren nos testes com seu McLaren em Goodwood no Can-Am, em 2/6/1970.

No dia 2 de junho, ocorreu uma tragédia. Bruce McLaren morreu diante das arquibancadas vazias do circuito inglês de Goodwood, uma pista tão perigosa que fora interdita para competições. Entretanto, continuava sendo usada para testes. E a fábrica McLaren fica próxima em Colnbrook. Bruce estava experimentando o novo McLaren M8D e vinha pela grande reta, a mais de 300 km por hora, quando a traseira do carro se despreendeu, desgovernando-o. O M8D capotou e explodiu em chamas.

OBS 12: CURIOSIDADES:

Seis vezes o vencedor da corrida largou em 3º lugar. Nesse ano tiveram 7 vencedores diferentes (Brabham, Stewart, Rindt, Rodriguez, Rindt, Ickx, Regazzoni e Fittipaldi).

185)GP DA ÁFRICA DO SUL

Local: Kyalami

Pole-Position:

1)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m19s3 Stewart usava um carro MARCH mas comprado pela equipe de Ken Tyrrell.

2)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m19s3

3)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m19s6

4)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1m19s9

5)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m20s0

6)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m20s1

7)John Surtees(ING)McLaren/Ford-1m20s2

8)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m20s2

9)Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m20s2

10)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m20s3

11)Mario Andretti(EUA)March/Ford-1m20s5 Era um March da equipe STP Corporation.

- 12) Jackie Oliver(ING)BRM-1m20s9
- 13) Dave Charlton(AFS)Lotus/Ford-1m20s9
- 14) John Miles(ING)Lotus/Ford-1m21s0
- 15) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m21s2
- 16) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m21s3
- 17) Johnny Servoz-Gavin(ING)March/Ford-1m21s4
- 18) Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m21s5**
- 19) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m21s6 Usava um Lotus 49 da equipe de Rob Walker.**
- 20) Piers Courage(ING)De Tomaso/Ford-1m22s0 Equipe de Frank Williams em parceria com De Tomaso, mas seus carros eram muito pesados, por isso eram lentos.**
- 21) Peter de Klerk(AFS)Brabham/Ford-1m22s7
- 22) John Love(ROD)Lotus/Ford-1m23s1
- 23) George Eaton(CAN)BRM-1m24s4

Corrida: 07/03/1970 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1h49m34s6 (9 pontos)**
- 2) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 8s1 (6 pontos)**
- 3) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-a 17s1 (4 pontos)**
- 4) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 1m13s1 (3 pontos)
- 5) John Miles(ING)Lotus/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto) Equipe de Rob Walker
- 7) Henri Pescarolo(FRA)Matra-a 2 voltas
- 8) John Love(ROD)Lotus/Ford-a 2 voltas
- 9) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 4 voltas
- 10) Jo Siffert(SUI)March/Ford-a 5 voltas
- 11) Peter de Klerk(AFS)Brabham/Ford-a 5 voltas
- 12) Dave Charlton(ING)Lotus/Ford-a 7 voltas
- 13) Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-a 8 voltas**

Melhor Volta: John Surtees(ING)McLaren/Ford-1m20s8

OBS: Afirmando que o resultado do Grande Prêmio da África do Sul foi surpreendente é exagerado, porque Jack Brabham continua sendo um dos melhores do mundo no volante. E, aos que já o consideram velho para a profissão, convém lembrar que Fangio quando venceu seu último campeonato mundial, era mais velho do que Jack em 1970. A verdade é que Jack Brabham está no melhor de sua forma e, em Kyalami, não fez mais do que mostrar isso. O australiano fez uma grande ultrapassagem sobre Jackie Stewart, que estreava na March. "Confesso que foi uma sensação frustrante ser ultrapassado por Brabham na vigésima volta, quando a corrida parecia estar muito boa para mim e que o resultado do ano passado iria repetir-se. Mais frustrante ainda, porque Jack se manteve à frente sem precisar ocupar toda a pista nem dar tudo, como gostaria que ele tivesse sido obrigado a fazer para me tomar a primeira colocação", comentou o escocês. No início da prova, Jackie Stewart não teve nenhum problema. "Tive uma arrancada quase perfeita e, na primeira curva, estava firme na frente", disse. Atrás do escocês houve um pequeno acidente: Jochen Rindt, Brabham e Chris Amon encostaram um no outro. **Jochen voou sobre o eixo dianteiro de Jack Brabham.** O acidente favoreceu Stewart, que ao completar a volta, levava uma vantagem de três segundos, onde gradualmente, aumentou para sete na sexta volta. Mas então, Jack Brabham já aparecia em segundo lugar, diminuindo assustadoramente a distância que ainda os separava. Para dificultar ainda mais a situação dos pilotos, a pista começou a se tornar oleosa, principalmente devido às BRM. Logo em seguida, Brabham e Denis Hulme aproximaram-se com relativa facilidade de Stewart. Após ser ultrapassado por Jack, Stewart ainda manteve a segunda posição até a 38ª volta, quando também Denis Hulme ultrapassou o campeão mundial de 1969. Ficou claro que o resultado da prova já estava traçado. Por outro lado, o desempenho da Jean-Pierre Beltoise foi excelente tanto para ele como para a Matra, pois um quarto lugar na primeira

corrida de um carro é um bom resultado. John Miles, em quinto lugar, teve uma estreia excelente com o 49C. Entretanto, o mais feliz, retirando Jack Brabham, **deveria ser Graham Hill, que terminou em sexto lugar e ganhou um ponto para o campeonato em sua volta ao automobilismo.**

186)GP DA ESPANHA

Local: Jarama

Pole-Position:

- 1)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m23s90
- 2)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m24s10
- 3)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m24s20**
- 4)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m24s46
- 5)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m24s50
- 6)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m24s65
- 7)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m24s70 Foi atingido pelo carro de Jackie Oliver, ambos os carros incendiaram na volta 1 e abandonaram.**
- 8)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1m24s80 Estreia do Lotus 72 que ganhou 20 corridas das 75 corridas que correu até 1975, mas nesse fim de semana teve inúmeros problemas.**
- 9)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m24s90
- 10)Jackie Oliver(ING)BRM-1m25s00
- 11)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-1m25s00
- 12)John Surtees(ING)McLaren/Ford-1m25s20
- 13)Piers Courage(ING)De Tomaso/Ford-1m25s40
- 14)Johnny Servoz Gavin(FRA)March/Ford-1m25s46
- 15)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m25s54 Lotus 49 da equipe Rob Walker.
- 16)Mario Andretti(EUA)March/Ford-1m25s70
- 17)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford

Corrida: 19/04/1970 - 90 voltas

Classificação Final:

- 1) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-2h10m58s2 (9 pontos) Usava um carro MARCH comprada por Ken Tyrrell da equipe Tyrrell.**
- 2) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford-a 1 volta (6 pontos)**
- 3) Mario Andretti(EUA)March/Ford-a 1 volta (4 pontos) Era um March da equipe STP Corporation.**
- 4) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 1 volta (3 pontos) Na equipe de Rob Walker.**
- 5) Johnny Servoz Gavin(FRA)March/Ford-a 2 voltas (2 pontos)

OBS: Ninguém chegou em 6º lugar, pois o 6º colocado não completou 90% da corrida.

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m24s3

OBS: Circuito de rua.

Em 1969, o piloto sueco Ronnie Peterson estreava um novo carro na pista francesa de Montlhéry. Era o March 693, um Fórmula 3 construído em apenas dois meses por uma fábrica desconhecida nos meios automobilísticos europeus, a March Engineering. No fim da primeira volta da corrida, o carro sofreu um acidente e se incendiou. Em poucos instantes, tudo o que restava dele era um monte de sucata fumegante. Não faz mal - declarou na ocasião um dos diretores da March, esse modelo era apenas um protótipo de testes.

Estamos construindo outros carros, inclusive vários Fórmula 1. Essa afirmação provocou surpresa e incredulidade: jamais na história do automobilismo, uma firma com apenas três meses de existência tivera a coragem de anunciar um programa tão ambicioso. Construir carros de corrida é tarefa para quem possui anos e anos de experiência no assunto. Mas o fato é que o March 693, apesar do insucesso na prova de estreia, obtivera o melhor tempo da eliminatória. Quatro meses após essa primeira experiência em Montlhéry, os donos da March, **Max Mosley**, Alan Rees, Graham Coaker e Robin Herd, provavam que não eram aventureiros ou sonhadores: seus dois primeiros Fórmula 1 haviam rodado em Silverstone (Grã-Bretanha) e **alguns dos melhores corredores do mundo anunciavam que disputariam o Campeonato Mundial de 1970 pilotando carros da March. Entre eles, Jackie Stewart, campeão mundial de 1969, Mario Andretti, vencedor de Indianápolis, e também Chris Amon, Jo Siffert e Servoz Gavin. A verdade é que os diretores da March não eram desconhecidos: Robin Herd, responsável pelo projeto dos carros, durante muito tempo foi diretor de projetos da McLaren e da Cosworth; Alan Rees, antigo piloto da Fórmula 2, em 1968 dirigiu a equipe Winkelman, que disputou com muito sucesso o Campeonato Europeu dessa categoria, tendo como pilotos oficiais Jochen Rindt e Graham Hill; Max Mosley, o mais jovem do quarteto, era também um corredor experiente; e Graham Coaker, menos conhecido do que seus sócios, era engenheiro aeronáutico e ótimo piloto amador. No início de 70, nove Fórmula 1 foram construídos pela March. Três ficaram para a equipe da fábrica, dois para Amon e Siffert e um de reserva. Três outros foram entregues à equipe de Ken Tyrrell, que tinha Jackie Stewart e Servoz Gavin como pilotos. O sétimo March, denominado STP Treatment Special, seria pilotado por Mario Andretti e marcaria o início das atividades do chefe de equipe Andy Granatelli em pistas européias. O filho de Granatelli, Vincent, seria o diretor esportivo de Mario Andretti. Aliás, Granatelli seria também um dos financiadores da equipe oficial da March, cujos carros correriam com as cores laranja e vermelho da STP. Os dois últimos March seriam para Ronnie Peterson e Hubert Hahne, que defenderiam outras equipes independentes. Por outro lado, a temporada de 1970 seria marcada também por uma nova tendência. O gênio Colin Chapman projetava o Lotus 72, o primeiro carro em forma de cunha, com o bico afilado e traseira larga, por onde passou a entrar o ar de refrigeração do motor. Era um carro que nasceu para voar, pois seu perfil era idêntico ao de uma asa de avião. A italiana "Autosprint" chegou a fazer uma pesquisa em 1993 sobre a longevidade de alguns carros na Fórmula 1. Os que estiveram mais tempo nas pistas foram justamente à Lotus 72, seis anos a partir de 1970, e o McLaren 23, também seis anos a partir de 1973. A Lotus ganhou 20 corridas e só perdeu em vitórias para o modelo MP4/2 da McLaren (1984-86), projetado por John Barnard, que venceu 22 GPs. No Grande Prêmio da Espanha, vencido por Jackie Stewart, houve um acidente que por pouco não acabou em tragédia. Os freios do BRM de Jackie Oliver falharam e seu carro chocou na traseira da Ferrari de Jacky Ickx. Os dois carros se incendiaram, mas os pilotos escaparam a tempo: somente Ickx sofreu algumas queimaduras nas costas. Foram salvos pelo equipamento automático contrafogo, pela rápida intervenção dos bombeiros e funcionários do autódromo e porque conseguiram abandonar depressa os carros em chamas.**

187)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m24s0 Stewart liderou a corrida até a volta 27 e abandonou por problemas eletrônicos.**
- 2)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m24s6 Abandonou com a suspensão quebrada quando estava em 2o lugar chegando no Brabham.**
- 3)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m25s1**
- 4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m25s4**
- 5)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m25s5**
- 6)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m25s6**

- 7) Henri Pescarolo (FRA) Matra-1m25s7
- 8) Jochen Rindt (AUT) Lotus/Ford-1m25s9 Voltou a usar a Lotus 49 C.
- 9) Piers Courage (ING) De Tomaso/Ford-1m26s1
- 10) Bruce McLaren (NZE) McLaren/Ford-1m26s1
- 11) Jo Siffert (SUI) March/Ford-1m26s2
- 12) Ronnie Peterson (SUE) March/Ford-1m26s8 Estreia do Peterson.
- 13) John Surtees (ING) McLaren/Ford-1m27s4
- 14) Jackie Oliver (ING) BRM-1m27s5
- 15) Pedro Rodriguez (MEX) BRM-1m28s8
- 16) Graham Hill (ING) Lotus/Ford Lotus 49 da equipe de Rob Walker.

Corrida: 10/05/1970 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jochen Rindt (AUT) Lotus/Ford-1h54m36s6 (9 pontos) Ganhou a corrida na última volta. Ele correu com o Lotus 49C em Mônaco.
- 2) Jack Brabham (AUS) Brabham/Ford-a 23s1 (6 pontos) Perdeu a vitória por ter errado a freada e batido nos fardos de frenos na última volta.
- 3) Henry Pescarolo (FRA) Matra-a 51s4 (4 pontos)
- 4) Denis Hulme (NZE) McLaren/Ford-a 1m28s3 (3 pontos)
- 5) Graham Hill (ING) Lotus/Ford-a 1 volta (2 pontos) Equipe de Rob Walker.
- 6) Pedro Rodriguez (MEX) BRM-a 2 voltas (1 ponto)
- 7) Ronnie Peterson (SUE) March/Ford-a 2 voltas
- 8) Jo Siffert (SUI) March/Ford-a 4 voltas Teve pane seca.

Melhor Volta: Jochen Rindt (AUT) Lotus/Ford-1m23s2

OBS: A tentativa fracassada da Lotus, de produzir um carro com tração nas quatro rodas, foi finalmente abandonada por Colin Chapman. No seu lugar, o lendário inglês idealizou aquela que seria uma das suas mais famosas criações, o Lotus 72. Após sua estreia em Jarama, onde não fora muito bem, o Lotus 72 foi colocado um pouco de lado. Desta forma, Jochen Rindt correu nas ruas de Monte Carlo com o velho Lotus 49 C. O austríaco havia estreado na Lotus em 1969, sendo um piloto muito rápido. Foi também, o primeiro companheiro de equipe de Emerson Fittipaldi na Fórmula 1. Rindt esperava conquistar um título mundial e logo após se aposentar, e tudo indicava, que 1970 seria o seu ano. Rindt conquistou o título, porém, infelizmente, não teve a chance de se aposentar, pois encontrou a morte nos treinos para o GP da Itália. Enquanto isso, Jack Brabham, que ironicamente havia sido o primeiro chefe de Rindt, estava competindo em sua última temporada como piloto. Brabham havia prometido a sua esposa Betty, que 1969 seria sua última temporada, mas como não tinha um piloto de ponta em sua equipe, e com a missão de tentar acertar o BT 33, o australiano decidiu participar de mais uma temporada. Um incentivo maior, era que boa parte da imprensa estava pedindo sua aposentadoria, o que deve ter mexido nos brios do "Old" Brabham. Apesar dos problemas nos freios, Jack Brabham conseguiu se classificar na quarta posição, atrás de Denis Hulme, Chris Amon e Jackie Stewart. Rindt estava tendo um começo de prova terrível, devido aos enjões, possivelmente causado por uma noitada num iate no porto de Monte Carlo. O austríaco qualificou-se na quarta fila, sentindo que não tinha chances com o Lotus 49C, o que foi confirmado posteriormente por sua esposa Nina. O começo de prova viu Jackie Stewart assumir a ponta, todavia, na 6ª volta a March não resistiu e Jack Brabham, a esta altura em segundo, assumiu a ponta da corrida. Jochen Rindt por sua vez, estava disputando posição com Henri Pescarolo, que ocupava a 7ª posição da corrida. A sorte parecia estar do lado de Rindt, pois Jacky Ickx e Jean-Pierre Beltoise logo abandonariam à sua frente. Com a parada de Stewart, Jochen viu-se promovido ao 5º posto, atrás de Brabham, Amon, Hulme e Pescarolo. Na volta 36, Rindt ultrapassou Pescarolo, partindo para cima de Hulme, que foi superado na volta 41. Amon era o próximo alvo, entretanto, o neozelandês parou em virtude de problemas na suspensão. A briga agora era entre Jack Brabham e Jochen Rindt. A corrida de Rindt em Monte Carlo, ficaria na

memória dos afortunados que estavam presentes e os milhões de telespectadores que viram a prova pela televisão, incluindo os Estados Unidos, que nunca deram muita bola à Fórmula 1. Não imaginavam eles, que um final surpreendente ainda estaria por vir. Jochen Rindt chegou a comentar, que nunca havia pilotado com tamanha audácia e velocidade como nesta prova de Mônaco. Na volta 77, Brabham foi atrapalhado por Jo Siffert, que tinha terríveis problemas com combustível. **O australiano viu sua vantagem de 9 segundos cair para 4. Era a volta final, Brabham estava se aproximando da vitória, quando se aproximou um retardatário, que vinha muito lento. Este fato, fez com que Brabham passasse reto em uma curva.** Rindt desviou e assumiu a primeira posição, contrastando com um desiludido Brabham. A próxima cena que se viu, foi o famoso boné de Colin Chapman ser atirado para o alto, gesto este, típico das vitórias dos pilotos da Lotus. **Os problemas de Jack ainda não haviam terminado. Com seu carro parado, fiscais de pista pularam a barreira e tentaram empurrar o Brabham. Isto teria significado uma desqualificação imediata. Jack fez o carro pegar, impediu que um fiscal empurrasse o carro, de uma maneira estupidamente violenta, e ainda cruzou em segundo.** Rindt venceu de forma sensacional. Trêmulo, o piloto austríaco subiu ao pódio e deu um aperto de mão em Rainier e na sua esposa, enquanto os hinos britânicos e austríacos eram entoados. Os fãs da Fórmula 1 estavam emocionados, pois julgavam terem visto um milagre. O que causaria um piloto, que de repente não tinha qualquer esperança de vitória, conquistar o lugar mais alto do pódio? Certamente seria o material do qual eram feitos os campeões.

188)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-3m28s0
- 2) Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-3m30s1
- 3) Chris Amon(NZE)March/Ford-3m30s3**
- 4) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-3m30s7
- 5) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-3m31s5
- 6) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-3m31s6
- 7) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-3m32s0
- 8) Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-3m32s4
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-3m32s8**
- 10) Jo Siffert(SUI)March/Ford-3m32s9
- 11) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-3m32s9
- 12) Piers Courage(ING)De Tomaso/Ford-3m33s7
- 13) John Miles(ING)Lotus/Ford-3m33s8
- 14) Jackie Oliver(ING)BRM-3m34s2
- 15) Derek Bell(ING)Brabham/Ford-3m36s2
- 16) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-3m37s0 Lotus 49 da equipe de Rob Walker.
- 17) Henri Pescarolo(FRA)Matra-3m37s1**

Corrida: 07/06/1970 - 28 voltas

Classificação Final:

- 1) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1h38m09s9 (9 pontos) 1ª vitória.**
- 2) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 1s1 (6 pontos)
- 3) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 1m43s7 (4 pontos)
- 4) Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-a 2m38s5 (3 pontos)
- 5) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 3m31s8 (2 pontos)
- 6) Henry Pescarolo(FRA)Matra-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Jo Siffert(SUI)March/Ford-a 2 voltas
- 8) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 2 voltas

Melhor Volta: Chris Amon(NZE)March/Ford-3m27s4 **Andou mais rápido que o tempo do pole!!**

OBS: O Grande Prêmio da Bélgica de 1970 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em Spa-Francorchamps em 7 de junho de 1970. Foi uma corrida 4 de 13 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1970 e na Copa Internacional de 1970 para Fabricantes de Fórmula Um. O piloto de março Chris Amon estabeleceu o novo recorde de volta nesta corrida, a uma velocidade de 152 milhas por hora. O vencedor da corrida, Pedro Rodríguez, fez uma volta de 160 milhas por hora em uma corrida de carros esportivos na semana anterior ao Grande Prêmio. Foi também a última vitória de Rodríguez na Fórmula 1 e a primeira vitória de BRM desde que Jackie Stewart venceu o Grande Prêmio de Mônaco de 1966. Esta foi a segunda vitória de Fórmula 1 de um piloto mexicano, e até o Grande Prêmio de Sakhir de 2020 a mais recente. [1] A corrida também viu a estreia de Ignazio Giunti, que terminou em quarto com uma Ferrari. Esta foi a última corrida de Fórmula Um realizada no circuito de Spa original. Foi também a última vitória da Dunlop na Fórmula 1.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1970_Belgian_Grand_Prix

Rindt assumiu a ponta na largada, mas logo em seguida Amon assumiu a liderança e depois foi Stewart que acabou quebrando.

189)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1m18s50 Novo Lotus 72.

2)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m18s73

3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m18s93

4)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m19s25 Quebrou o câmbio na largada.

5)Jackie Oliver(ING)BRM-1m19s30

6)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m19s48 Estreia do Regazzoni, a apenas 0,5s do Ickx.

7)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m20s07

8)John Miles(ING)Lotus/Ford-1m20s24

9)Piers Courage(ING)De Tomaso/Ford-1m20s32 Corrida do ACIDENTE FATAL de Piers Courage na volta 22, seu carro pegou fogo.

10)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m20s38

11)Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-1m20s41

12)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m20s76

13)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m20s89

14)John Surtees(ING)McLaren/Ford-1m21s18

15)François Cevert(FRA)March/Ford-1m21s18 Estreia do Cevert.

16)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m21s24

17)Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m21s27

18)George Eaton(CAN)BRM-1m21s35

19)Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford-1m21s36 Retorno do Gurney a F1, por que Bruce McLaren morreu e Hulme queimou a mão em Indianápolis.

20)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m21s75 Lotus 49 da equipe de Rob Walker.

Corrida: 21/06/1970 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1h50m43s41 (9 pontos) Novo Lotus 72 venceu.

2) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-a 30s00 (6 pontos) Usava um carro MARCH mas

comprado pela equipe Tyrrell.

3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta (4 pontos)

4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 1 volta (3 pontos) Pontos na estreia.

5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 1 volta (2 pontos)

6) John Surtees(ING)Surtees/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) John Miles(ING)Lotus/Ford-a 2 voltas

8) Henri Pescarolo(FRA)Matra-a 2 voltas

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

10) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 3 voltas

11) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m19s23

OBS: O inglês Piers Courage, da equipe De Tomaso/Ford, sofreu um acidente na Holanda, onde seu carro chocou-se contra um barranco e incendiou-se em seguida, vindo o piloto a falecer em virtude dos ferimentos. Sua mulher estava assistindo à prova e testemunhou de perto o esforço inútil dos bombeiros para retirar com vida, o seu marido dos destroços do carro. Frank Williams, dono da equipe, ficou muito abalado. "Quando estava perto de realizar meu sonho, Courage, em quem acreditava e depusitei o que tinha e não tinha, se foi. De repente, me vi com um chassi, dois motores e enormes dívidas. Mas, acima de tudo, perdera um amigo, um grande amigo", disse o inglês. **A equipe De Tomaso, que surgiu da associação de Frank Williams com Alessandro de Tomaso, teve seus carros projetados pelo italiano Gian Paolo Dallara, que na década de 80, criaria o chassi que levaria seu nome. A sociedade entre Williams e De Tomaso não duraria muito, pois os carros eram muitos pesados e pouco competitivos.**

190)GP DA FRANÇA

Local: Clermont-Ferrand

Pole-Position:

1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-2m58s22

2)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-2m58s70

3)Chris Amon(NZE)March/Ford-2m59s14

4)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-2m59s24

5)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-2m59s67

6)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-2m59s74

7)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-3m00s42

8)Henri Pescarolo(FRA)Matra-3m00s59

9)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-3m01s21

10)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-3m01s29

11)Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-3m01s85

12)Jackie Oliver(ING)BRM-3m02s77

13)François Cevert(FRA)March/Ford-3m02s87

14)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-3m03s41

15)Andrea de Adamich(ITA)McLaren/Alfa Romeo-3m03s48

16)Jo Siffert(SUI)March/Ford-3m03s78

17)Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford-3m04s04

18)John Miles(ING)Lotus/Ford-3m04s16

19)George Eaton(CAN)BRM-3m04s92

20)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-3m07s84 Lotus 49 da equipe de Rob Walker.

Corrida: 05/07/1970 - 38 voltas

Classificação Final:

- 1) Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1h55m57s00 (9 pontos) Assumiu a liderança do campeonato.
- 2) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 7s61 (6 pontos)
- 3) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-a 44s83 (4 pontos)
- 4) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 45s66 (3 pontos)
- 5) Henry Pescarolo(FRA)Matra-a 1m 19s42 (2 pontos)
- 6) Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford-a 1m19s65 (1 ponto)
- 7) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 2m20s16
- 8) John Miles(ING)Lotus/Ford-a 2m47s17
- 9) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-a 3m09s61 Perdeu tempo na corrida para substituir a caixa de transistores da ignição.
- 10) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 1 volta Equipe de Rob Walker.
- 11) François Cevert(FRA)March/Ford-a 1 volta
- 12) George Eaton(CAN)BRM-a 2 voltas
- 13) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 3 voltas Teve pane seca.
- 14) Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-a 3 voltas

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-3m00s75

OBS: Foi no Grande Prêmio da França - no dia 5 de julho, no circuito de Charade em Auvergne - que Jochen Rindt subiu para a liderança do Campeonato Mundial de Pilotos, ficando com 8 pontos na frente de Jackie Stewart e Jack Brabham. Era a sua terceira vitória no Campeonato (as outras foram em Mônaco e Zandvoort). Jacky Ickx e Jean-Pierre Beltoise lideraram a corrida durante as primeiras catorze voltas. Stewart ia em terceiro, seguido de perto por Chris Amon e Rindt. Atrás deles, dois grupos, o primeiro formado por Pescarolo, Rodriguez, Brabham, Hulme e Peterson, o segundo por Giunti, Cevert, Stommelen, Siffert e Gurney. A vantagem de Ickx e Beltoise chegou a ser de catorze décimos de segundo à frente de Rindt, que logo passou Amon. Para o campeão Jackie Stewart, a corrida terminou na quinta volta, quando ele teve de parar para substituir a caixa de transistores da ignição. Mas ele, mesmo sabendo-se derrotado, voltou à pista, por espírito profissional. Logo ficou claro também que a BRM ia ser derrotada: Eaton parou para trocar velas, o comando do acelerador de Giunti engripou, De Adamich parou por problemas do motor e do radiador, Oliver (motor) e Rodriguez (caixa de câmbio) abandonaram a corrida. Enquanto isso, Brabham e Hulme ultrapassaram Pescarolo. Na 15ª volta (das 38 da corrida), Beltoise ganha vantagem sobre Ickx, quando a Ferrari deste começa a apresentar defeitos nas válvulas. Ickx, logo depois, é obrigado a deixar a corrida. Em seguida, Rindt alcançou Beltoise. Durante três voltas, o Lotus e o Matra disputaram furiosamente o primeiro lugar. Rindt passa então a liderar a prova e Beltoise pára. Quando ele volta à pista, depois de trocar uma roda, na décima posição, não é mais possível recuperar a diferença. Amon continua em segundo lugar até o final da corrida. Brabham, com problemas no sistema de alimentação de seu carro, fica em terceiro. O Matra de Beltoise pára definitivamente, três voltas antes do final. A equipe francesa teve de contentar-se com o quinto lugar de Pescarolo.

Essa pista possui grandes retas, então nos treinos os motores V12 fizeram diferença. Ickx liderou até a volta 14, quando teve problema no motor.

191)GP DA INGLATERRA

Local: Brands Hatch

Pole-Position:

- 1)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1m24s8
- 2)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m24s8

- 3) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m25s1
- 4) Jacky Oliver(ING)BRM-1m25s6
- 5) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m25s6
- 6) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m25s8**
- 7) John Miles(ING)Lotus/Ford-1m25s9
- 8) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m26s0
- 9) Mario Andretti(EUA)March/Ford-1m26s2 Voltando à F1 depois de 1969.**
- 10) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m26s5
- 11) Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford-1m26s6**
- 12) Henry Pescarolo(FRA)Matra-1m26s7
- 13) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m26s8**
- 14) François Cevert(FRA)March/Ford-1m26s8
- 15) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m26s9
- 16) George Eaton(CAN)BRM-1m26s9
- 17) Chris Amon(NZE)March/Ford-1m27s0
- 18) Andrea de Adamich(ITA)McLaren/A. Romeo-1m27s1
- 19) John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m27s7 Estreia do carro da equipe de John Surtees.**
- 20) Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m28s0
- 21) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m28s1 Estreou usando o Lotus 49 C e se classificou na frente do Graham Hill.**
- 22) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m28s4 Lotus 49 da equipe de Rob Walker**
- 23) Pete Lovely(EUA)Lotus/Ford-1m30s3

Corrida: 19/07/1970 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1) Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1h57m02s0 (9 pontos) Venceu a corrida na última volta**
- 2) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-a 32s9 (6 pontos) Era líder, mas teve pane seca na última volta e Ron Tauranac colocou a culpa no chefe dos mecânicos: Ron Dennis.**
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 54s4 (4 pontos)
- 4) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 54s8 (3 pontos)
- 5) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Graham Hill(ING)Lotus/Ford-a 1 volta (1 ponto) Com um Lotus 49 C de Rob Walker.**
- 7) François Cevert(FRA)March/Ford-a 1 volta
- 8) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 2 voltas Estava em 7º lugar, teve problema no câmbio e teve que segurar a alavanca pra completar a corrida com câimbras.**
- 9) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m25s9

OBS: O dia era 19 de julho e o calendário da Fórmula 1 apontava para a sétima etapa do Mundial de 1970, em Brands Hatch. Aquele 21º Grande Prêmio da Inglaterra, representou um marco que transformaria a história do automobilismo do Brasil, com a estreia de Emerson Fittipaldi. Foi o ponto de partida para uma carreira que registrou dois títulos mundiais, dois vices e 14 vitórias em 144 provas oficiais disputadas (ela só não foi mais exuberante pela opção de Emerson em correr com seu próprio carro a partir de 1976). Mais ainda, esse pioneirismo contribuiu para que, mais tarde, jovens brasileiros, dentre eles Nelson Piquet e Ayrton Senna, trilhassem o mesmo caminho. **Tudo começou em 1969, quando Emerson deixou o Brasil para tentar uma inédita carreira internacional. Naquele ano, correu na Fórmula Ford e na Fórmula 3. Em 1970, antes de testar o primeiro carro de Fórmula 1, participou de algumas provas de Fórmula 2, uma espécie de Fórmula 3000 dos anos 70. Foi um período em que dois chefes de equipes voltaram as suas atenções para o jovem brasileiro, então com 23 anos. Um deles, Frank Williams, não era na época nem sombra do vitorioso homem de Fórmula 1 em que se transformaria a partir de 1980.** Sua então modesta equipe, com o britânico Piers Courage e o australiano Tim Schenken, disputava o campeonato com os chassi De Tomaso e poucos

recursos financeiros. O outro dono de equipe, Colin Chapman, comandava a poderosa Lotus e já observava atentamente a tocada de Emerson, ao volante de seus carros, nas categorias de acesso. **Aliás, já contratado pela Lotus, Emerson tinha como meta em 1970 ser campeão da Fórmula 2, apesar do seu grande sonho, aquele que o moveu para a Europa, ser justamente o de se tornar um piloto de Fórmula 1. Mas as coisas começaram a tomar um rumo bem diferente já a partir de março. Frank Williams o procurou acenando com a possibilidade de um teste com o De Tomaso e uma eventual contratação como segundo piloto de Courage.** Nem bem refeito do impacto do convite - era a realização de um sonho que se aproximava -, Colin Chapman o procurou com a mesma conversa, só que, ao contrário de Williams, marcou a data e, em maio, Emerson foi para Silverstone com o construtor, o chefe dos mecânicos Dick Scammell e o austríaco Jochen Rindt, o primeiro piloto da equipe que já utilizava o novíssimo modelo 72. **Para Emerson Fittipaldi, que nunca tinha andado em um Fórmula 1, coube conduzir o Lotus 49, o mesmo com o qual Rindt vencera o Grande Prêmio de Mônaco poucos dias antes.** Desnecessário dizer que o resultado do teste foi considerado ótimo, não sem antes o piloto passar por uma situação peculiar. Rindt deu algumas voltas com o modelo 49 para ver se estava tudo em ordem e já passou para o 72, carro que estava em fase inicial de testes. **Quando o brasileiro foi para a pista, em um misto de ansiedade, alegria e preocupação, percebeu que o 49 tinha uma tendência a sair muito de frente. Emerson parou nos boxes, instruiu alterações no aerofólio dianteiro e retornou para a pista com a sensação de estar guiando um outro carro. Soube depois que as regulagens foram deliberadamente alteradas para que Chapman pudesse observar a sensibilidade do novato em um quesito tão importante como o acerto do carro. O teste de Silverstone (VER OBS 8) ocorrera às vésperas do Grande Prêmio em Zandvoort, prova que marcou o acidente fatal com Piers Courage, de 28 anos. Sem seu principal piloto, Frank Williams voltou a procurar o brasileiro e, novamente, Chapman foi mais rápido, contratando-o para estreiar na Fórmula 1 já na Inglaterra.** Quando a categoria chegou para a etapa em Brands Hatch, seis das 13 provas programadas para o Mundial de 1970 já haviam sido realizadas e os postulantes ao título, até aquele momento, eram Rindt (líder com 27 pontos após as vitórias em Mônaco, Zandvoort e Clermont-Ferrand, na França), Jack Brabham (o vice-líder com 20 pontos ao volante de um Brabham) e Jackie Stewart, o piloto da March, com 19 pontos. Como o campeonato daquele ano previa dois descartes, cada um dos três pilotos já ficara sem pontuar em duas oportunidades, o que tornava plena cada conquista. **Enquanto essa disputa de peso concentrava as atenções, o Lotus 49C número 28 de Emerson Fittipaldi não era a prioridade na equipe apresentava muitos problemas. Não era um carro fácil de guiar e, além disso, raspava o tempo todo o assoalho no asfalto. A consequência foi um lugar na última fila do grid, com o 21º e antepenúltimo tempo - 1min28s1. A seu lado, com uma marca 0s3 pior, estava Graham Hill, um dos ídolos de Fittipaldi e que já entrara em uma fase decadente,** após a conquista dos títulos mundiais de 1962, com BRM, e 1968, com Lotus, e que agora corria com um Lotus 49 não oficial. Fechando a fila (naquela época, o grid era composto por filas com dois e três carros, alternadamente), alinhava o norte-americano Peter Lovely com 1min30s3, também com Lotus 49. Lá na frente, com a pole position, estava Jochen Rindt com 1min24s8, marca 3s3 melhor do que a de seu estreante companheiro de equipe. Nada disso, porém, importava para Emerson. Provavelmente ele era o mais feliz de todos aqueles 23 pilotos da prova e seu intuito era chegar ao final. **Mesmo largando em uma posição ruim, com um carro já superado e contando como experiência anterior em Fórmula 1 apenas dois treinos em Silverstone, Emerson andou forte. Fez algumas ultrapassagens e disputava posição com François Cevert, companheiro de Stewart na equipe de Ken Tyrrell, quando perdeu a quarta marcha. Como não adiantava parar nos boxes, continuou na pista e passava direto da terceira para a quinta marcha. Mesmo assim chegou em 8º, com duas voltas menos, dentre os dez pilotos que conseguiram classificação.** O vencedor foi Rindt. Poderia ter sido mais uma simples estreia na Fórmula 1, mas não foi. Quando a corrida acabou, ele não conseguiu largar o volante: uma câimbra tinha paralisado seu braço. "Vocês podem imaginar como eu me sentia naqueles instantes que precederam a largada, com o barulho dos motores e os gritos da multidão atordoando os ouvidos e uma confusão de gente esperando até o último momento para desimpedir a pista. Procurei me concentrar ao máximo: não tinha ilusões, conhecia o meu limite. Sabia que não teria condições de disputar com o pelotão da frente. Minha única ambição era correr até o fim", comentou Emerson. **O GP Inglaterra seria uma corrida de final farsesco: Brabham liderava até**

a última curva, quando ficou sem gasolina, cedendo a vitória a Jochen Rindt. Uma persistente fofoca dos boxes dava conta que a gasolina de Brabham acabou por distração de um mecânico chamado Ron Dennis, de quem muito se ouviria falar mais adiante.

192)GP DA ALEMANHA

Local: Hockenheim (1ª corrida em Hockenheim, que substituiu Nurburgring tida como pista perigosa)

Pole-Position:

- 1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m59s5
- 2)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1m59s7
- 3)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m59s8 Chegou a liderar a corrida.
- 4)Jo Siffert(SUI)March/Ford-2m00s0
- 5)Henri Pescarolo(FRA)Matra-2m00s5
- 6)Chris Amon(NZE)March/Ford-2m00s9
- 7)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-2m01s0
- 8)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-2m01s1
- 9)Mario Andretti(EUA)March/Ford-2m01s5
- 10)John Miles(ING)Lotus/Ford-2m01s8
- 11)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-2m01s6
- 12)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-2m02s0
- 13)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-2m02s0 Com Lotus 49C igualou o tempo de Brabham, ficou na frente de pilotos como Surtees, Peterson e Hill. Ficou a apenas 0,2s do tempo de John Miles que estava com o Lotus 72.
- 14)François Cevert(FRA)March/Ford-2m02s1
- 15)John Surtees(ING)Surtees/Ford-2m02s1
- 16)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-2m02s1
- 17)Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-2m02s2
- 18)Jackie Oliver(ING)BRM-2m02s3
- 19)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-2m02s4
- 20)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-2m03s0 Equipe Rob Walker.
- 21)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-2m05s2

Corrida: 02/08/1970 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1) Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1h42m00s3 (9 pontos) Rindt e Ickx se revezaram na liderança e Rindt venceu no final.
- 2) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 0s7 (6 pontos)
- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 1m21s8 (4 pontos)
- 4) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 1m55s1 (3 pontos) Primeiros pontos do Emerson.
- 5) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Henry Pescarolo(FRA)Matra-a 1 volta (1 ponto)
- 7) François Cevert(FRA)March/Ford-a 1 volta
- 8) Jo Siffert(SUI)March/Ford-a 3 voltas
- 9) John Surtees(ING)Surtees/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari-2m00s5

OBS: O GP da Alemanha era disputado pela primeira vez em Hockenheim, que passou a revezar com o famoso anel de Nurburg (Nürburgring). A pista era bem veloz com muitas retas em meio a floresta, com os motores berrando em altíssima rotação, quase 1m30s, e com destaque

para os 12 cilindros da Matra com escapes sonorizados que eram os únicos possíveis de identificação a longa distância. A área de boxe e tribunas era dentro de um semi-estádio, onde os carros entravam e faziam um traçado mais travado, de cerca de 30 segundos. Três pilotos disputaram a liderança: Jochen Rindt, com a Lotus 72, e os dois pilotos da Ferrari, Jacky Ickx e Clay Regazzoni. **O austríaco fez o que queria mesmo quando estava entre os dois carros vermelhos, mas a Lotus era superior e Rindt ganhou a corrida, com Ickx em segundo, enquanto o suíço Clay Regazzoni em sua terceira corrida de Fórmula 1 chegou a liderar, mas acabou quebrando. No final da prova, Jochen Rindt dizia: "Com este carro, qualquer macaco sentado nele ganharia a corrida". No banal e veloz autódromo de Hockenheim, Emerson foi apenas 2 décimos de segundo mais lento do que John Miles, segundo piloto da equipe, embarcado num Lotus 72. O tempo de Emerson foi igual ao de Jack Brabham, campeão em 1959, 60 e 66.** No grid ficou à frente de pilotos como John Surtees, Denis Hulme e Graham Hill, este último só largou porque era ex-campeão mundial. Jean Pierre Beltoise, o primeiro piloto da Matra, também foi beneficiado, já que na época, ex-campeões e primeiro piloto de equipes tinham vagas asseguradas na corrida. Quem acabou sobrando foi Brian Redman, que havia conquistado tempo melhor que Hill e Beltoise. Emerson largou na 13ª posição e só perdeu colocação durante a corrida para Denis Hulme, que chegaria em terceiro. O brasileiro manteve a posição na largada e ficou por aí até a quarta volta, quando passou para 11º, aproveitando-se de algum atraso de Surtees e de Cevert. Nas voltas seguintes, Stewart e Rodriguez tiveram problemas e ele ganhou mais duas posições, mas foi ultrapassado por Surtees, de forma que ficou em décimo. Na volta 16, seria ultrapassado por Hulme, tendo de começar tudo de novo. Entre a 24ª e a 35ª voltas, quebraram a sua frente Miles, Regazzoni e Amon. Depois de ultrapassar Rolf Stommelen, Emerson era sétimo, a 15 voltas do final. Os acontecimentos se precipitaram quando restavam cinco voltas: Surtees e Henri Pescarolo se atrasaram e Emerson ainda teve forças para ultrapassar Siffert, passando assim para o quarto lugar, da volta 47 até o final. Que sorte! Os outros foram abandonando e ele subia na classificação. Mas, com um Lotus 49, o que se esperava? Seu ritmo foi cauteloso, naturalmente, mas muito eficiente. Seus tempos de volta são de uma homogeneidade única: das 50 voltas da prova, ele cumpriu 29 na casa dos 2m04s. Outras dez foram feitas num tempo muito próximo. Emerson tinha um carro limitado nas mãos: tratou de achar seu ritmo e esperar pelos acontecimentos. Nada espetacular, mas eficiente.

193)GP DA ÁUSTRIA

Local: Zeltweg

Pole-Position:

- 1)Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford-1m39s23
- 2)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m39s70**
- 3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m39s86
- 4)Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m40s15
- 5)Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-1m40s21
- 6)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m40s60
- 7)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m40s81
- 8)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m40s81
- 9)François Cevert(FRA)March/Ford-1m40s89
- 10)John Miles(ING)Lotus/Ford-1m41s46
- 11)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m41s49
- 12)John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m41s49**
- 13)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m41s70
- 14)Jackie Oliver(ING)BRM-1m41s73
- 15)A. de Adamich(ITA)McLaren/Alfa Romeo-1m41s82
- 16)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m41s86 Ficou a apenas 0,4s de John Miles. Teve pane seca no final.**
- 17)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m42s09

- 18) Mario Andretti(EUA)March/Ford-1m42s28 Sofreu um acidente na volta 13 e abandonou.**
19) Tim Schenken(AUS)De Tomaso/Ford-1m42s41
20) Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m42s56
21) Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-1m42s79
22) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m43s19
23) George Eaton(CAN)BRM-1m45s00
24) Silvio Moser(SUI)Bellasi/Ford-1m45s64

Corrida: 16/08/1970 - 60 voltas

Classificação Final:

- 1) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1h42m17s32 (9 pontos) Corridas cheia de quebras, Ickx ganha com Regazzoni no vácuo dele!!**
2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 0s61 (6 pontos) Empurrando o Ickx.
3) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 1m27s88 (4 pontos)
4) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 1 volta (3 pontos) Largou em 22º e chegou em 4º lugar.
5) Jacky Oliver(ING)BRM-a 1 volta (2 pontos)
6) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 1 volta (1 ponto)
7) Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-a 1 volta
8) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 1 volta
9) Jo Siffert(SUI)March/Ford-a 1 volta
10) Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-a 1 volta
11) George Eaton(CAN)BRM-a 2 voltas
12) Andrea de Adamich(ITA)McLaren/Alfa Romeo-a 3 voltas
13) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-a 4 voltas Teve algum problema durante a corrida.
14) Henri Pescarolo(FRA)Matra-a 4 voltas
15) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-a 5 voltas Andou entre os primeiros, mas parou por falta de gasolina.

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari e Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m40s4

OBS: A Ferrari voltava a vencer uma prova na Fórmula 1. Era seu lugar de direito. Depois de amargar uma temporada fraquíssima em 1969, ela estava novamente no alto do pódio, após sua associação oficial com o império da Fiat.

O Grande Prêmio da Áustria de 1970 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em Österreichring em 16 de agosto de 1970. Foi a corrida 9 de 13 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1970 e na Copa Internacional para Fabricantes de Fórmula Um de 1970. Este foi o terceiro Grande Prêmio da Áustria, o segundo como parte do Campeonato Mundial e o primeiro no cênico Österreichring, construído para substituir o acidentado e insosso circuito do Aeródromo de Zeltweg. A corrida de 60 voltas foi vencida por Jacky Ickx, ao volante de uma Ferrari, após largar da terceira posição. O companheiro de equipe Clay Regazzoni alcançou seu primeiro pódio ficando em segundo, enquanto Rolf Stommelen alcançou seu único pódio, chegando em terceiro em um Brabham-Ford. **O piloto local e líder do campeonato Jochen Rindt largou da pole position em seu Lotus-Ford, mas abandonou devido a uma falha no motor.**

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1970_Austrian_Grand_Prix

194) GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m24s14 Quebrou na corrida.**

- 2) **Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m24s36**
- 3) **Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m24s39 Ficou na largada.**
- 4) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1m24s73
- 5) Ignazio Giunti(ITA)Ferrari-1m24s74
- 6) Jackie Oliver(ING)BRM-1m24s77
- 7) Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m25s09
- 8) **Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m25s39 Teve acidente na volta 31 e abandonou.**
- 9) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m25s47
- 10) **John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m25s56**
- 11) François Cevert(FRA)March/Ford-1m25s56
- 12) A. de Adamich(ITA)McLaren/Alfa Romeo-1m25s91
- 13) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m25s93
- 14) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m26s01
- 15) Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m26s04
- 16) Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-1m26s19
- 17) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m26s60
- 18) Chris Amon(NZE)March/Ford-1m26s67
- 19) Tim Schenken(AUS)De Tomaso/Ford-1m26s67
- 20) George Eaton(CAN)BRM-1m27s15

Corrida: 06/09/1970 - 68 voltas
Classificação Final:

- 1) **Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1h39m06s88 (9 pontos) 1ª vitória do Regazzoni.**
- 2) **Jackie Stewart(ESC)March/Ford-a 5s73 (6 pontos) Usava um carro MARCH mas comprado pela equipe Tyrrell.**
- 3) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 5s80 (4 pontos)
- 4) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 6s15 (3 pontos)
- 5) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 6s41 (2 pontos)
- 6) François Cevert(FRA)March/Ford-a 1m03s46 (1 ponto)
- 7) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 1 volta
- 8) Andrea de Adamich(ITA)McLaren/Alfa Romeo-a 7 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m25s2

OBS: Tragédia no sábado, triunfo no domingo. No dia da corrida, uma multidão relativamente muda, lotava o autódromo. Muitos usavam fitas pretas. Monza ainda não tinha chicanes. **Os carros mais modernos de motor traseiro, equipados com pneus largos e com os primeiros dispositivos aerodinâmicos auxiliares, enfrentavam a mesma combinação de curvas rápidas com que haviam ali se defrontado os competidores de 1926. Agora, no entanto, as velocidades médias atingiam facilmente 240 km/h. Os italianos depositavam grandes esperanças na Ferrari uma vez que o novo 312B com seu potente motor plano-12, havia adquirido confiabilidade e vencido sua primeira corrida três semanas antes, nas mãos de Jacky Ickx em Osterreichring. Uma competição com carros enfileirados no vácuo era inevitável. Ickx liderava a primeira volta e lutava tenazmente até ter que abandonar por causa da quebra da embreagem. Era agora em Clay Regazzoni, o recém-contratado piloto suíço de 31 anos da Ferrari, que todas as esperanças da Itália se depositavam. Para enfrentar a Tyrrell de Jackie Stewart ele tinha que usar algumas táticas questionáveis de 'costurar', porém a corrida foi passada a suas mãos quando Beltoise temporariamente colocou sua Matra em segundo lugar. Regazzoni então pisou fundo para abrir uma vantagem sobre o francês.** O público, privado de uma vitória da Ferrari em casa desde 1966, invadiu a pista. Até tarde da noite, os gritos de "Re-ga-zzo-nee" ecoavam pelos antigos muros. Jochen Rindt seria lembrado, porém, naquela noite os tifosi tinham algo a comemorar.

195)GP DO CANADÁ

Local: M.Tremblant

Pole-Position:

1) Jackie Stewart(ESC) Tyrrell/Ford-1m31s5 Passou a correr num carro oficial da Tyrrell e não mais um MARCH, mas parou com o semi eixo quebrado na volta 31.

2) Jacky Ickx(BEL) Ferrari-1m31s6

3) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-1m31s9

4) François Cevert(FRA) March/Ford-1m32s4

5) John Surtees(ING) Surtees/Ford-1m32s6

6) Chris Amon(NZE) March/Ford-1m32s6

7) Pedro Rodriguez(MEX) BRM-1m32s7

8) Henri Pescarolo(FRA) Matra-1m32s9

9) George Eaton(CAN) BRM-1m32s9

10) Jackie Oliver(ING) BRM-1m33s1

11) Peter Gethin(ING) McLaren/Ford-1m33s2

12) A. de Adamich(ITA) McLaren/Alfa Romeo-1m33s2

13) Jean-Pierre Beltoise(FRA) Matra-1m33s4

14) Jo Siffert(SUI) March/Ford-1m33s5

15) Denis Hulme(NZE) McLaren/Ford-1m33s9

16) Ronnie Peterson(SUE) March/Ford-1m34s4

17) Tim Schenken(AUS) De Tomaso/Ford-1m34s6

18) Rolf Stommelen(ALE) Brabham/Ford-1m34s7

19) Jack Brabham(AUS) Brabham/Ford-1m35s4

20) Graham Hill(ING) Lotus/Ford-1m35s8 Lotus 49 da equipe de Rob Walker.

OBS: Lotus não correu tentando descobrir as causas do acidente fatal de Rindt em Monza.

Corrida: 20/09/1970 - 90 voltas

Classificação Final:

1) Jacky Ickx(BEL) Ferrari-2h21m18s4 (9 pontos)

2) Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-a 14s8 (6 pontos)

3) Chris Amon(NZE) March/Ford-a 57s9 (4 pontos)

4) Pedro Rodriguez(MEX) BRM-a 1 volta (3 pontos)

5) John Surtees(ING) Surtees/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Peter Gethin(ING) McLaren/Ford-a 2 voltas (1 ponto)

7) Henri Pescarolo(FRA) Matra-a 3 voltas

8) Jean-Pierre Beltoise(FRA) Matra-a 5 voltas

9) François Cevert(FRA) March/Ford-a 5 voltas

10) George Eaton(CAN) BRM-a 5 voltas

Melhor Volta: Clay Regazzoni(SUI) Ferrari-1m32s2

OBS: Ao vencer o Grande Prêmio do Canadá, Jacky Ickx deu a terceira vitória seguida à Ferrari no Campeonato Mundial de Pilotos, começando a reduzir as possibilidades de que Jochen Rindt seja coroado campeão depois de morto. Para vencer o campeonato, Ickx precisaria de três vitórias, nas três provas restantes depois de Monza: Canadá, EUA e México. A primeira, em M. Tremblant, ele conseguiu, enquanto Jack Brabham e Jackie Stewart, com 25 pontos cada um e 20 atrás de Rindt, foram obrigados a abandonar a corrida e não tinham mais chances de ultrapassar a contagem de Rindt, embora fossem os mais bem colocados. **A vitória de Ickx no Canadá - noventa voltas em 2h21m18s4 - foi a segunda que ele obteve no Canadá, onde há dois anos ele sofreu um acidente grave. E Clay Regazzoni, com o segundo lugar na corrida, também não poderá**

vencer Rindt. Agora, mesmo que ele vencesse as duas provas finais, alcançando o mesmo total de pontos de Rindt (45), ele teria apenas três vitórias contra as cinco que o austríaco conseguiu. Agora, portanto, somente Ickx poderia ultrapassar Rindt. Mas, mesmo que isso acontecesse, foi levantado pela Federação Internacional de Automobilismo a hipótese de não se considerar Rindt campeão, ainda que nenhum outro piloto fizesse mais pontos que ele. Como Brabham e Stewart, Denis Hulme e Graham Hill abandonaram a prova antes do fim. Chris Amon chegou em terceiro com seu March; Pedro Rodriguez foi o quarto com o BRM 153; John Surtees, com o Surtees T57, chegou em quinto; e Peter Gethin, com o McLaren M14, terminou em sexto lugar. **Em sinal de luto pela morte de Jochen Rindt, a Lotus retirou os seus carros da competição, fato que contribuiu para a dobradinha da Ferrari na prova. Emerson Fittipaldi, com a morte de Rindt, foi alçado a primeiro piloto da Lotus: "De repente, me vi como piloto principal de uma das maiores equipes do mundo", comentou um surpreso Emerson.**

Para as duas últimas corridas da temporada o Campeonato Mundial estava:

1-Rindt 45 pontos, 2- Ickx 28 pontos, 3- Regazzoni 27, 4-Brabham, Stewart 25 e 6- Hulme 23 pontos.

Ickx precisava vencer as duas corridas pra ser campeão e bastava Emerson ganhar uma delas para dar o título Post Mortem ao Rindt. Na verdade Jack Ickx não conseguiu se aproveitar das 4 corridas que fez a mais que o Jochen Rindt.

196)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m03s07 Quebrou o motor.
- 2)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m03s62 Liderou 83 das 108 voltas, até quebrar o motor.
- 3)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m03s67 Correndo com o Lotus 72.
- 4)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m04s18
- 5)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m04s23
- 6)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m04s30
- 7)Jackie Oliver(ING)BRM-1m04s37
- 8)John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m04s52
- 9)Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford-1m04s79
- 10)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m04s81 Lotus 49 da equipe de Rob Walker.
- 11)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m04s84
- 12)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m05s00
- 13)Derek Bell(ING)Surtees/Ford-1m05s00
- 14)George Eaton(CAN)BRM-1m05s14
- 15)Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-1m05s18
- 16)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m05s29
- 17)François Cevert(FRA)March/Ford-1m05s30
- 18)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m05s44
- 19)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m05s77
- 20)Tim Schenken(AUS)De Tomaso/Ford-1m06s08
- 21)Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-1m06s12
- 22)Gus Hutchinson - Brabham/Ford-1m06s22
- 23)Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m06s23
- 24)Jo Bonnier(SUE)McLaren/Ford-1m06s46

Corrida: 04/10/1970 - 108 voltas

Classificação Final:

- 1) Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1h57m32s79 (9 pontos) Pista estava úmida no começo. 1ª vitória do Emerson na F1. Era um Lotus 72 C cor vermelha e dourada.
- 2) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 36s39 (6 pontos) Teve que reabastecer a 20 voltas do final.
- 3) Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford-a 45s17 (4 pontos)
- 4) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Derek Bell(ING)Surtees/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 2 voltas
- 8) Henri Pescarolo(FRA)Matra-a 3 voltas
- 9) Jo Siffert(SUI)March/Ford-a 3 voltas
- 10) Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-a 3 voltas
- 11) Ronnie Peterson(SUE)March/Ford-a 4 voltas
- 12) Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-a 4 voltas
- 13) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 7 voltas
- 14) Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m02s74

OBS: Era um dia frio. Nuvens escuras cruzaram o céu e todos tinham a certeza de que ia voltar a chover. Mas então o céu clareou e os mecânicos começaram a trocar os pneus de chuva pelos de pista seca. Cem mil pessoas lotavam o autódromo de Watkins Glen, a 418 quilômetros de Nova York. Os GPs dos EUA sempre tiveram um sabor de happening. Tradicionalmente, alguns carros escolhidos ao acaso no estacionamento eram queimados. Havia até um local próprio para isso. O consumo de álcool atingia proporções gigantescas. Os desordeiros dividiam com a corrida a atenção do público. A corrida era uma maratona de 400 km. O traçado, de 5,4 km, era considerado "interessante" pelos pilotos, ou pelo menos era isso que se dizia aos jornalistas. **A Lotus, que não havia disputado o GP anterior, estava presente nos Estados Unidos. Para defender o campeonato post-mortem de Jochen Rindt, Colin Chapman pediu para que Emerson Fittipaldi, que pilotaria pela primeira vez o novo Lotus/Ford 72 (correu suas quatro primeiras corridas com o modelo 49), se esforçasse para vencer, tirar pontos de Jacky Ickx e dar o título ao falecido Jochen Rindt, que apoiou o brasileiro desde o primeiro teste com um carro de F1. Um motor novo em folha foi instalado no carro de Emerson Fittipaldi, mas, por algum motivo, funcionou mal. A equipe resolveu usar o motor Ford Cosworth com o qual Emerson tinha corrido três das quatro corridas anteriores.** Uma gripe forte o havia deixado de cama nos dias anteriores à corrida. **Mesmo assim, conseguiu o terceiro melhor tempo nos treinos. Largou mal, porém. Jacky Ickx, que estava à sua frente no grid, patinou na lama e Emerson caiu para oitavo na primeira volta, atrás de Jackie Stewart, Pedro Rodriguez, Ickx, Regazzoni, Chris Amon, John Surtees e Jacky Oliver. Surtees, com problemas, seria ultrapassado logo depois. Na volta 14, Emerson ganhou também a posição de Oliver. Ficou, assim, em sexto até a 37ª volta, quando Regazzoni foi para os boxes. Ganhou mais uma posição com a parada de Amon e outra mais com os problemas que atrasaram Ickx. Volta 82: Jackie Stewart quebrou. Detalhe, o escocês havia liderado às 82 voltas. Emerson era segundo colocado, 20 segundos atrás de Rodriguez. Com oito voltas para o final, Rodriguez tinha de reabastecer. Emerson não viu entrar nos boxes e se assustou quando a equipe sinalizou indicando que agora ele era o líder: "Nossa Senhora, estou ganhando o GP dos Estados Unidos!" - gritou dentro do carro.** Sete voltas para o final. A vantagem sobre Rodriguez dava a ele total controle da corrida. Seis voltas. Dentro do carro, tão isolado do resto do mundo quanto um astronauta, mais sozinho do que jamais estivera na vida, Emerson lutava contra o pensamento inevitável: será que alguma coisa vai dar errado? Cinco voltas. Quatro, três, duas, última volta. Nos 500 metros finais, praticamente não acelerou o Lotus, chegando meio minuto à frente de Rodriguez. Emerson venceu sem fazer sequer uma verdadeira ultrapassagem: sorte pura, se você quiser. Não fosse a necessidade de Rodriguez reabastecer, e Emerson teria de aceitar o segundo lugar: a diferença entre ambos na volta 57 era de 19 segundos, se manteve

assim nas voltas 83 e 100, por exemplo. A diferença nunca foi menor do que 17 segundos, o que sugere que Rodriguez tinha o adversário sobre controle. Mas Emerson sabia - o autódromo inteiro sabia - que Rodriguez teria de reabastecer. Para que forçar as coisas se a liderança era uma questão de tempo? **"Aqueles últimas oito voltas pareciam intermináveis. E quando vi o Chapman jogando o boné para o alto, uma cena que ficou caracterizada pelas vitórias do Jim Clark, me emocionei"**, comentou Emerson. Seu irmão Wilsinho Fittipaldi e seu amigo Lian Duarte, estavam correndo de Fórmula 3 na Inglaterra e também pareciam não acreditar quando foram informados através do sistema de som do autódromo, afinal, era apenas a quinta corrida do "Rato" entre verdadeiros mestres do automobilismo mundial. Um toque romântico foi dado pelo fato de o resultado da corrida ter confirmado o título de campeão mundial para Jochen Rindt, líder da equipe Lotus até a sua morte no GP da Itália, um mês antes. Tornou-se um aforismo dizer que a vitória de Emerson Fittipaldi deu o título ao amigo, tragicamente morto, mas há apenas ufanismo aqui. O campeonato foi decidido quando Ickx se atrasou, conseguindo apenas o quarto lugar. A história, aqui, perdeu um pouco do seu romantismo.

[Stewart liderou por 83 voltas, mas quebrou o motor, Pedro Rodriguez assumiu a liderança, mas teve que fazer um splash and go, Emerson que era o 3o venceu.](#)

[A pista estava ainda um pouco úmida e ele perdeu 5 posições na largada. Depois a pista secou, ele passou John Surtees, e Oliver, Regazzoni, Amon, Ickx e Stewart tiveram problema à sua frente. Faltando 7 voltas Pedro Rodriguez fez uma parada para reabastecimento, aí Emerson ganhou a sua 1ª corrida na F1.](#)

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=9OkM9rU1VpQ> (Vídeo Auto Motor)

197)GP DO MÉXICO

Local: Cidade do México

Pole-Position:

- 1)Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-1m41s86
- 2)Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford-1m41s88 Atropelou um cachorro na volta 34 e abandonou a corrida.**
- 3)Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m42s41
- 4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1m43s57 Última corrida de Jack Brabham.**
- 5)Chris Amon(NZE)March/Ford-1m43s71
- 6)Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-1m43s82
- 7)Pedro Rodriguez(MEX)BRM-1m44s01
- 8)Graham Hill(ING)Lotus/Ford-1m44s13 Lotus 49 da equipe de Rob Walker.**
- 9)François Cevert(FRA)March/Ford-1m44s21
- 10)Peter Gethin(ING)McLaren/Ford-1m44s46
- 11)Henri Pescarolo(FRA)Matra-1m44s55
- 12)Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford-1m44s59
- 13)Jackie Oliver(ING)BRM-1m44s70
- 14)Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-1m44s95
- 15)John Surtees(ING)Surtees/Ford-1m45s03**
- 16)Jo Siffert(SUI)March/Ford-1m46s15
- 17)Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford-1m46s30
- 18)Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford-1m48s13**

Corrida: 25/10/1970 - 65 voltas

Classificação Final:

- 1) Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1h53m28s36 (9 pontos)**

2) Clay Regazzoni(SUI)Ferrari-a 24s64 (6 pontos)

- 3) Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford-a 45s97 (4 pontos)
- 4) Chris Amon(NZE)March/Ford-a 47s05 (3 pontos)
- 5) Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra-a 50s11 (2 pontos)
- 6) Pedro Rodriguez(MEX)BRM-a 1m24s76 (1 ponto)
- 7) Jackie Oliver(ING)BRM-a 1 volta
- 8) John Surtees(ING)Surtees/Ford-a 1 volta
- 9) Henri Pescarolo(FRA)Matra-a 4 voltas

Melhor Volta: Jacky Ickx(BEL)Ferrari-1m43s11

OBS: O Grande Prêmio do México de 1970 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada na Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca na Cidade do México em 25 de outubro de 1970. Foi a corrida 13 de 13 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1970 e na Copa Internacional de 1970 para Fabricantes de Fórmula 1. A corrida de 65 voltas foi vencida pelo piloto da Ferrari, Jacky Ickx, após largar da terceira posição. Seu companheiro de equipe Clay Regazzoni terminou em segundo e o piloto da McLaren Denny Hulme ficou em terceiro. Ickx não foi capaz de diminuir a diferença de pontos para o falecido Jochen Rindt nas últimas corridas da temporada, e como resultado este último foi premiado com o campeonato postumamente, tornando-se o único piloto a ganhar o título após a morte.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1970_Mexican_Grand_Prix

Pilotos como Jackie Stewart, Denis Hulme, Jacky Ickx, Emerson Fittipaldi, Jack Brabham e Clay Regazzoni pediram ao público para saírem da pista, pois eles haviam invadido e sentado quase no asfalto, onde haviam até cachorros soltos. A largada demorou uma hora, por causa disso. Na corrida Stewart abandonou por ter atropelado um cachorro na volta 34. Vitória de Ickx no México, garantindo o vice-campeonato para o belga da Ferrari, sua melhor colocação em campeonatos mundiais, repetindo a temporada de 1969.

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

CORRIDA DOS CAMPEÕES

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

Pole-Position:

1) Jackie Stewart(ESC)March/Ford-1:25.8

Corrida: 22/03/1970 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1 Jackie Stewart March-Cosworth 701 '2' 1h12m51.8, 109.11mph
- 2 Jochen Rindt Lotus-Cosworth 49C 'R6' 1h13m28.0
- 3 Denny Hulme McLaren-Cosworth M14A 'M14A/2' 50 laps
- 4 Jack Brabham Brabham-Cosworth BT33 '2' 49 laps
- 5 Graham Hill Lotus-Cosworth 49C 'R7' 49 laps
- 6 Peter Gethin McLaren-Cosworth M7A 'M7A/2' 49 laps

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford-1:25.8

OBS: Jackie Stewart vencia a primeira prova da March, derrotando o "velho" Jack Brabham. "Meu March conseguiu vencer sua prova de fogo mais cedo do que eu poderia esperar. Mas o fato é que Jack voltou a pilotar com tanta perfeição, que não posso deixar de achar injusto o fato de a vitória

não ter sido sua", comentou o escocês.

INTERNATIONAL TROPHY

Local: Silverstone (INGLATERRA - PROVA EXTRA-CAMPEONATO)

Pole-Position:

1)Chris Amon(NZE)March/Ford

Corrida: 26/04/1970 - 52 voltas

Classificação Final:

- 1 Chris Amon March-Cosworth 701 '1' 1h13m32.2, 124.19mph
- 2 Jackie Stewart March-Cosworth 701 '2' 1h13m42.2
- 3 Piers Courage de Tomaso-Cosworth 308 '505/3' 52 laps
- 4 Bruce McLaren McLaren-Cosworth M14A 'M14A/1' 52 laps
- 5 Reine Wisell McLaren-Cosworth M7A 'M7A/2' 51 laps
- 6 Denny Hulne McLaren-Cosworth M14A 'M14A/2' 50 laps
- 7 Mike Hailwood Lola T190-Chevrolet 50 laps F5000
- 8 Frank Gardner Lola T190-Chevrolet 50 laps F5000
- 9 Graham Hill Lotus 49C-Cosworth 50 laps
- 10 Mike Walker McLaren M10B-Chevrolet 50 laps F5000
- 11 Dawie Powell Lola T142-Chevrolet 48 laps F5000
- 12 Trevor Taylor Surtees TS5-Chevrolet 47 laps F5000
- 13 Pete Lovely Lotus 49B-Cosworth 46 laps
- 14 Gordon Spice Kitchener K3-Ford 43 laps F5000
- 15 Kaye Griffiths Lola T142-Chevrolet 43 laps F5000
- 16 Peter Gethin McLaren M10B-Chevrolet 40 laps F5000
- 17 John Miles Lotus 72-Cosworth 38 laps

Melhor Volta: Chris Amon(NZE)March/Ford e Jackie Stewart(ESC)March/Ford

GOLD CUP

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

Pole-Position:

1)John Surtees(ING)Surtees/Ford

Corrida: 22/08/1970 - 40 voltas

Classificação Final:

- 1 John Surtees Surtees-Cosworth TS7 '01' 59m48.2, 110.8mph
- 2 Jochen Rindt Lotus-Cosworth 72 'R2' 59m51.6
- 3 Jack Oliver BRM P153 '04' 40 laps 1h00.08.4
- 4 Howden Ganley McLaren-Chevrolet M10B '400-05' 40 laps 1h02m30.2
- 5 Trevor Taylor Lola-Chevrolet T190 'F1/7' 38 laps
- 6 Fred Saunders Crossle-Rover 15F '70-04' 36 laps 1h01m29.6
- 7 Prophet McLaren-Chevrolet M10B "400-04" 36 laps 1h01m42.0
- 8 Griffiths Lola-Chevrolet T142 "SL-142-35" 36 laps 1h02

Melhor Volta: Jackie Stewart(ESC)Tyrrell/Ford e Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford

OBS: O inglês John Surtees, conseguiu bons resultados na F1 com seu novo carro, o Surtees TS7. O primeiro, e o que mais o entusiasmou, foi a vitória na Copa de Ouro, dia 22 de agosto em

Oulton Park: "Trabalhei muito para chegar a esse ponto e agora estou provando que meu carro é bom", disse Surtees. Em Oulton Park, o campeão de 1964 venceu espetacularmente, chegando 3s4 à frente de Jochen Rindt.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º Jochen Rindt(AUT)Lotus/Ford 45 Fez 3 poles, 1 VMR e venceu 5 corridas em 9 corridas.
2º Jacky Ickx(BEL)Ferrari 40 Fez 4 poles, 5 VMR e venceu 3 corridas, e correu 4 GPs a mais.
3º Clay Regazzoni(SUI)Ferrari 33 Correu 4 corridas a menos e ficou a 7 pontos do Ickx.
4º Denis Hulme(NZE)McLaren/Ford 27
5º Jack Brabham(AUS)Brabham/Ford 25 Última temporada do Brabham. Ele perdeu duas vitórias no final: Mônaco (batida) e Inglaterra (pane-seca), Rindt ganhou as duas. Nas suas temporadas de F1 ele derrotou companheiros de equipe 4 vezes (59, 60, 66 e 70).
Jackie Stewart(ESC)March/Ford 25
7º Pedro Rodriguez(MEX)BRM 23
8º Chris Amon(NZE)March/Ford 23 Quebrou uma vez quando estava em 2º lugar e na Holanda não largou com o câmbio quebrado.
9º Jean-Pierre Beltoise(FRA)Matra 16
10º Emerson Fittipaldi(BRA)Lotus/Ford 12 Entrou no meio do ano fez bela temporada!!
11º Rolf Stommelen(ALE)Brabham/Ford 10
12º Henry Pescarolo(FRA)Matra 8
13º Graham Hill(ING)Lotus/Ford 7 Usou um Lotus 49 da equipe de Rob Walker.
14º Bruce McLaren(NZE)McLaren/Ford 6
15º Mario Andretti(EUA)March/Ford 4 Era um March da equipe STP Corporation.
Reine Wisell(SUE)Lotus/Ford 4
17º Ignazio Giunti(ITA)Ferrari 3
18º John Surtees(ING)Surtees/Ford e McLaren/Ford 3
19º John Miles(ING)Lotus/Ford 2 Correu com a Lotus 72 a partir da Alemanha.
Jacky Oliver(ING)BRM 2
Johnny Servoz Gavin(FRA)March/Ford 2
22º François Cevert(FRA)March/Ford 1
Peter Gethin(ING)McLaren/Ford 1
Dan Gurney(EUA)McLaren/Ford 1
Derek Bell(ING)Surtees/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 324

CONSTRUTORES PONTOS

- 1º Lotus/Ford 59
2º Ferrari 55
3º March/Ford 48
4º Brabham/Ford 35
McLaren/Ford 35
6º BRM 23
Matra 23
8º Surtees/Ford 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 280

MOTORES PONTOS

- 1º Ford 199
2º Ferrari 76

3º BRM 25
4º Matra 24

TOTAL DE PONTOS: 324

PAÍSES PONTOS

1º Nova Zelândia 56
2º Áustria 45
3º Bélgica 40
4º Suíça 33
5º França 27
6º Austrália 25
Escócia 25
8º México 23
9º Inglaterra 16
10º Brasil 12
11º Alemanha 10
12º Estados Unidos 5
13º Suécia 4
14º Itália 3

TOTAL DE PONTOS: 324

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