

A temporada de 1961 se caracterizou por mudança na especificação dos motores que ficaram limitados em 1.500 cm³ aspirados e peso dos carros em 500 Kg, e a Ferrari foi a equipe que mais se adaptou às novas regras e construiu o melhor carro do grid dessa temporada com direito a nariz tubarão (que seria muito usado nos anos 90). Os ingleses insatisfeitos com a mudança de 2.500 cm³ para 1,500 cm³, quase fundaram uma nova categoria. Mas um trágico acidente marcou o final da temporada de 1961, em Monza a Ferrari do alemão Wolfgang Von Trips tocou com a Lotus 21 de Jim Clark numa das curvas, voou sobre a plateia e matou 14 espectadores, além do piloto alemão. Até então Trips era líder do campeonato com duas vitórias e dois segundos lugares e precisava de apenas mais uma vitória em duas corridas para ser campeão já na Itália, mas com sua morte o título acabou indo para as mãos de Phil Hill, também da Ferrari. O fato importante é que nenhuma outra equipe naquele ano chegou aos pés da Ferrari, nem mesmo Stirling Moss com a Lotus, que venceu em Mônaco conseguiria derrotar os carros de Maranello e ficou em 3º no campeonato. A Ferrari fez cinco dobradinhas de largada e três dobradinhas de chegada no ano e foi o primeiro carro da F1 a fazer uma volta em Nurburgring em menos de 9 minutos. Outra prova da superioridade da marca italiana foi a surpreendente vitória de Giancarlo Baghetti no GP França, em sua primeira corrida na F1, lógico que teve a ajuda dos problemas de Phil Hill e Trips, mas ele largou de 12º no grid. Essa vitória comprovaria como a Ferrari estava forte em 1961.

REGULAMENTO: Motores de 1,5 litros aspirado. Mudança no sistema de pontuação: 9-6-4-3-2-1. Valiam os 5 melhores resultados. Peso mínimo 500 Kg. As 500 milhas de Indianápolis deixaram de fazer parte do calendário da F1. Santo Antonio foi introduzido nos carros, mas abaixo da cabeça dos pilotos.

PERFORMANCES:

Ferrari melhor: Hol, Bel, Fra, Ing, Ale, Ita
Lótus melhor: Mon

Ferrari 6 x 1 Lotus (Ferrari era em média 1,6s mais rápida)

OBS: Ferrari não correu nos EUA, devido a morte de Von Trips em Monza.

Quebras:

Lotus 5 (Ireland 3 e Clark 2)

Ferrari 5 (Ginther 2, Von Trips 1, Baghetti 1, Rodriguez 1 e Phil Hill 1)

>> Von Trips quebrou o motor por causa de uma pedra que furou seu radiador GP França 61 quando liderava a corrida.

>>Ferrari correu com 7 pilotos nessa temporada.

Vitórias:

Ferrari 5 (Von Trips 2, Phil Hill 2 e Baghetti 1)

Lotus 3 (Moss 2 e Ireland 1)

Poles:

Ferrari 6 (Phil Hill 5 e Von Trips 1)

Lotus 1 (Moss 1)

Cooper 1 (Brabham 1)

VMR:

Ferrari 5 (Ginther 2, Phil Hill 2, Baghetti 1)

Cooper 1 (Moss 1)

Lotus 2 (Moss 1 e Clark 1) OBS: Dois pilotos fizeram VMR no GP Mônaco.

BRM 1 (Brooks 1)

*Hat Trick:
Não teve*

*Dobradinhas de largada:
Ferrari 5*

*Dobradinhas de chegada:
Ferrari 3*

OBS 1: COMPARATIVO ENTRE PILOTOS:

Phil Hill x Moss

Largadas: 6x1 (Em média Phil Hill 0,7s mais rápido que Moss sem contar as pistas longas (Spa e Nurburgring) e sem contar Itália que Moss teve problemas ou 3,1s Phil Hill)

Chegadas: 5x2

OBS 2: LOTUS 18 e 21 NO LOTUS TEAM E NO RRC WALKER RACING TEAM:

Jim Clark correu no Team Lotus com um Lotus 21 em todas as corridas. Colin Chapman lhe deu prioridade de equipamento no final do ano.

Innes Ireland correu no Team Lotus com carros idênticos ao Jim Clark, com exceção de: Alemanha e Itália o inglês correu com o Lotus 18/21.

Moss correu na RRC Walker Racing Team com um:

Lotus 18 (Hol, Ale)

Lotus 18/21 (Mon, Bel, Fra, Ing, EUA) com nova suspensão traseira

Lotus 21 (Ita)

Nesse ano foi a despedida da Moss da F1, sendo que desde 1955 a 1961 ele disputou todos os títulos da categoria. Em 1955 a 1957 disputou com Fangio, em 1958 com Hawthorn, em 1959 a 1960 com Brabham e em 1961 disputou com Phil Hill e Von Trips.

OBS 3: LOTUS 4x4:

Nessa temporada da Lotus testou o carro tração 4x4 no GP Inglaterra, mas foi um fracasso. Somente em no GP Canadá 1969 a equipe Matra utilizaria de novo a tração nas 4 rodas.

OBS 4: GPDA:

Uma curiosidade. No dia 11 de maio, quatro astros do esporte: Stirling Moss, Jack Brabham, Bruce McLaren e Jim Clark se reuniram no Hotel Métropole em Mônaco, e propuseram a consolidação da GPDA (Associação dos Pilotos de Grandes Prêmios) para defender o interesse dos pilotos. Em 1982 ela foi dissolvida, mas em 1994 devido aos acidentes acontecidos na F1 ela foi reestabelecida.

OBS 5: BRIGA CLARK X IRELAND:

Desconhecido para a maioria dos fãs de Fórmula 1, Innes Ireland foi talvez o grande nêtese de Jim Clark no início da carreira do bicampeão. Os dois dividiam a Lotus e pode-se dizer que Ireland deu muito trabalho a Clark nos primeiros anos. Em 1961, Innes foi o único da equipe que ganhou uma corrida (GP EUA) para a equipe de Colin Chapman e terminou a temporada apenas um ponto à frente do rival. Insatisfeito, Clark exigiu que Ireland não continuasse na equipe. Pedido feito, pedido aceito: Chapman não gostava muito de

[algumas atitudes de Ireland e acreditava que Clark tinha bem mais potencial.](#)

Fonte: <http://bandeiraverde.com.br/tag/innnes-ireland/>

OBS 6: MONZA MISTA + OVAL:

Em 1960 e 1961 o GP de Monza foi disputado na parte mista adicionada da parte oval.

OBS 7: MORTE DE VON TRIPS E O DESTINO DA FAMÍLIA SCHUMACHER:

Wolfgang Von Trips era o líder do campeonato, precisava de uma vitória para ser campeão da temporada, mas morreu na 1ª volta do GP Itália 1961, num toque com Jim Clark. Os jornais da época culpavam Jim Clark pelo acidente por imperícia. (Anuário F1 1976 pg 61)

Trips era dono da pista de Kerpen, mas ao morrer a propriedade da pista passou para outra pessoa e acabou chegando nas mãos de Rolf Schumacher para ser administrador desse kartódromo. Rolf seria o pai de Michael e Ralf Schumacher. Michael Schumacher chegou na F1 exatamente 30 anos e 15 dias depois da morte de Von Trips.

Mesmo se não morresse nas pistas, Von Trips iria morrer de acidente de avião para os EUA, pois o voo que estava reservado para o piloto alemão após a corrida, caiu e todos os passageiros morreram. De uma forma ou outra o destino de Michael Schumacher estava traçado...

Von Trips morreu em 1961 e Schumacher nasceu em 1969. Nessa pista Schumacher e Ralf fizeram os primeiros treinos de kart e se desenvolveram como pilotos até chegarem na F1.

95)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1)Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-1m39s1 Lotus 18
- 2)Richie Ginther(EUA)Ferrari-1m39s3
- 3)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m39s6 Lotus 21**
- 4)Graham Hill(ING)BRM/Climax-1m39s6
- 5)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m39s8
- 6)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-1m39s8
- 7)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m39s8 Na frente de Surtees e Brabham.**
- 8)Tony Brooks(ING)BRM/Climax-1m40s1
- 9)Jo Bonnier(SUE)Porsche-1m40s3
- 10)Dan Gurney(EUA)Porsche-1m40s6
- 11)John Surtees(ING)Cooper/Climax-1m41s1**
- 12)Hans Hermann(ALE)Porsche-1m41s1
- 13)Michel May(SUI)Lotus/Climax-1m42s0
- 14)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-1m42s3
- 15)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Maserati-1m42s4
- 16)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m44s0**

OBS: Ireland não correu por que se machucou nos treinos.

Corrida: 14/05/1961 - 100 voltas

Classificação Final:

- 1) **Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-2h45m50s1 (9 pontos) Ganhou no “braço”, liderou de ponta a ponta, com um carro inferior às Ferraris. 2 horas e 45 minutos de corrida!!!!**
- 2) Richie Ginther(EUA)Ferrari-a 3s6 (6 pontos)
- 3) Phil Hill(EUA)Ferrari-a 41s3 (4 pontos)
- 4) **Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 2 voltas (3 pontos) Sofreu um acidente a 2 voltas do final, mas completou a corrida ainda em 4º lugar.**
- 5) **Dan Gurney(EUA)Porsche-a 2 voltas (2 pontos)**
- 6) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 5 voltas (1 ponto)
- 7) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Maserati-a 5 voltas
- 8) Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 7 voltas
- 9) Hans Hermann(ALE)Porsche-a 9 voltas
- 10) **Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 11 voltas Bomba de gasolina falhou.**
- 11) John Surtees(ING)Cooper/Climax-a 32 voltas
- 12) Jo Bonnier(SUE)Porsche-a 41 voltas
- 13) Tony Brooks(ING)BRM/Climax-a 46 voltas

Melhor Volta: Richie Ginther(EUA)Ferrari e Stirling Moss (ING) Lotus/Climax-1m36s3 (Mais rápido que nos treinos) Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1961_Monaco_Grand_Prix

OBS: Todas as preocupações de que esta seria uma fórmula monótona se dissiparam logo na primeira prova a ser realizada segundo as novas regulamentações para 1,5 litros. **A Ferrari iniciou a temporada como favorita, depois de passar por uma situação difícil, e preparou o elegante 156 com o nariz de tubarão com seus motores planos.** Enquanto isso, as equipes inglesas percebiam desoladamente que as regras não seriam alteradas. **Contudo, no treino de classificação, as primeiras posições foram ocupadas pelas Lotus 18 de Stirling Moss e 21 de Jim Clark,** e entre as duas encontrava-se a Ferrari de Richie Ginther. Em quarto lugar estava a BRM de Graham Hill ao lado da Ferrari de Phil Hill. Todos os carros ingleses estavam equipados com o velho Climax de quatro cilindros, pois os novos V8 ainda iriam demorar a ficar prontos; mas eram adequados para as características do circuito de Mônaco. **Ginther logo tomou a liderança de Clark, mas só quando a bomba de combustível do escocês começou a falhar. Moss também o ultrapassou ficando logo atrás da Ferrari. Então Moss e Jo Bonnier, com seu Porsche, passaram à frente na 14ª volta. Na 30ª volta, Phil Hill passou a ocupar o segundo lugar, dez segundos atrás de Moss. Contudo, na 68ª volta, Hill tinha tirado cinco segundos de vantagem de Moss, embora os freios da Ferrari estivessem perdendo a eficiência e o motor começado a falhar. Então Hill sinalizou para que Ginther atacasse novamente. Moss e Ginther eram incrivelmente três segundos mais rápidos do que no treino de classificação, como resultado da intensidade da luta! Durante as dez voltas finais a diferença entre eles nunca foi superior a cinco segundos, ambos no limite, depois de 2h45m de corrida. Moss, com um carro inferior, terminou 3,6 segundos à frente, após cem exaustivas voltas.**

96)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m35s7
- 2)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-1m35s7
- 3)Richie Ginther(EUA)Ferrari-1m35s9
- 4)Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-1m36s2
- 5)Graham Hill(ING)BRM/Climax-1m36s3
- 6)**Dan Gurney(EUA)Porsche-1m36s4**
- 7)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m36s6
- 8)Tony Brooks(ING)BRM/Climax-1m36s8
- 9)John Surtees(ING)Cooper/Climax-1m36s8

- 10) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m36s9
- 11) Jo Bonnier(SUE)Porsche-1m37s1
- 12) Hans Hermann(ALE)Porsche-1m38s0
- 13) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m38s2
- 14) Trevor Taylor(ING)Lotus/Climax-1m39s5
- 15) Carel Godin de Beaufort(HOL)Porsche-1m39s8

OBS: Ireland também não correu na Holanda.

Corrida: 22/05/1961 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1) Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-2h01m52s1 (9 pontos)
- 2) Phil Hill(EUA)Ferrari-a 0s9 (6 pontos)
- 3) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 13s1 (4 pontos) Na frente do Moss.
- 4) Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-a 22s2 (3 pontos)
- 5) Richie Ginther(EUA)Ferrari-a 22s3 (2 pontos)
- 6) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 1m20s1 (1 ponto)
- 7) John Surtees(ING)Cooper/Climax-a 1m26s7
- 8) Graham Hill(ING)BRM/Climax-a 1m39s8
- 9) Tony Brooks(ING)BRM/Climax-a 1 volta
- 10) Dan Gurney(EUA)Porsche-a 1 volta
- 11) Jo Bonnier(SUE)Porsche-a 2 voltas
- 12) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 13) Trevor Taylor(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas
- 14) Carel Godin de Beaufort(HOL)Porsche-a 3 voltas
- 15) Hans Hermann(ALE)Porsche-a 3 voltas

Melhor Volta: Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m35s5

ZERO foi o número de abandonos desta prova. Dos 15 carros que largaram, nenhum chegou a parar no boxe! Isso fez deste GP o único sem abandonos na história do Campeonato Mundial de Fórmula 1.

OBS: O Grande Prêmio da Holanda de 1961 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em 22 de maio de 1961 em Zandvoort. Foi a corrida 2 de 8 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1961 e na Copa Internacional de 1961 para Fabricantes de Fórmula Um. Realizado uma semana após o Grande Prêmio de Mônaco, **não houve tempo para Innes Ireland se curar da lesão na corrida anterior, então ele foi substituído por Trevor Taylor.** A primeira linha foi ocupada por três Ferraris. Wolfgang von Trips assumiu a liderança desde o início e liderou em todas as voltas. Phil Hill era o segundo, mas logo foi pressionado por Jim Clark, que largou da quarta linha. Os dois trocavam frequentemente o segundo lugar com a Ferrari mais rápida nas retas e a Lotus mais rápida nas curvas. Isso continuou até cerca de 20 voltas do final, quando a dirigibilidade de Clark permitiu que a Ferrari se afastasse. O quarto lugar foi disputado entre Stirling Moss e Richie Ginther, com Moss ultrapassando Ginther na última volta. A corrida foi a primeira de nove corridas na história da Fórmula 1 em que todos os carros que começaram a corrida foram classificados como finalizadores. **Além disso, nenhum piloto fez paradas nos boxes.**

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1961_Dutch_Grand_Prix

97)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1) **Phil Hill(EUA)Ferrari-3m59s3**
- 2) **Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-4m00s1**
- 3) **Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-4m03s0**
- 4) **John Surtees(ING)Cooper/Climax-4m06s0**
- 5) Richie Ginther(EUA)Ferrari-4m06s1
- 6) Graham Hill(ING)BRM/Climax-4m07s6
- 7) Tony Brooks(ING)BRM/Climax-4m07s9
- 8) Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-4m08s2
- 9) Jo Bonnier(SUE)**Porsche-4m08s3**
- 10) Dan Gurney(EUA)**Porsche-4m08s4**
- 11) **Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-4m08s6**
- 12) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-4m10s2
- 13) Jack Lewis(ING)Cooper/Climax-4m11s1
- 14) Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-4m16s7**
- 15) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-4m17s4
- 16) **Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-4m17s7**
- 17) Lorenzo Bandini(ITA)Cooper/Maserati-4m19s0
- 18) Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-4m20s0
- 19) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Maserati-4m21s4
- 20) Willy Mairesse(BEL)Lotus/Climax
- 21) Lucien Bianchi(BEL)Lotus/Climax

Corrida: 18/06/1961 - 30 voltas

Classificação Final:

- 1) **Phil Hill(EUA)Ferrari-2h03m03s8 (9 pontos) QUADRA da FERRARI.**
- 2) **Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 0s7 (6 pontos)**
- 3) **Richie Ginther(EUA)Ferrari-a 19s5 (4 pontos)**
- 4) **Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-a 45s6 (3 pontos)**
- 5) John Surtees(ING)Cooper/Climax-a 1m26s8 (2 pontos)
- 6) **Dan Gurney(EUA)Porsche-a 1m31s0 (1 ponto)**
- 7) Jo Bonnier(SUE)**Porsche-a 2m47s1**
- 8) Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-a 3m55s6
- 9) Jack Lewis(ING)Cooper/Climax-a 1 volta
- 10) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-a 1 volta
- 11) Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-a 2 voltas**
- 12) **Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 6 voltas**
- 13) Tony Brooks(ING)BRM/Climax-a 6 voltas

Melhor Volta: Richie Ginther(EUA)Ferrari-3m59s8

OBS: O Grande Prêmio da Bélgica de 1961 foi uma corrida de Fórmula Um realizada em 18 de junho de 1961 em Spa-Francorchamps. Foi a corrida 3 de 8 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1961 e na Copa Internacional de 1961 para Fabricantes de Fórmula Um. Os organizadores da corrida convidaram 25 participantes, mas iriam pagar apenas o dinheiro inicial para 19: dezesseis carros pré-selecionados mais os 3 mais rápidos dos 9 restantes. Três dos carros sem dinheiro inicial decidiram não correr após o treino. Uma quarta entrada foi um único carro para Cliff Allison e Henry Taylor. A UDT Laystall decidiu deixar o piloto mais rápido competir na prática, mas Allison destruiu o carro em sua primeira volta de prática. Os carros Emeryson também foram descartados pela Equipe Nationale Belge após descobrir danos no chassi de um deles, embora Willy Mairesse tenha conseguido usar uma máquina sobressalente da Team Lotus para fazer um melhor tempo

no sábado. A equipe finalmente chegou a um acordo para Mairesse e Lucien Bianchi competirem na corrida com o mais velho, mas comprovado, Lotus 18 dos não-iniciantes Marsh e Seidel. A corrida foi completamente dominada pela equipe Ferrari, com os quatro pilotos da fábrica terminando em 1-2-3-4. Esta foi a última vez que um construtor atingiu essa pontuação em uma corrida de F1. [1] Enquanto Graham Hill assumia a liderança na largada desde o sexto lugar do grid, ele não conseguiu segurar os carros italianos e todos o ultrapassaram no final da primeira volta. Hill lutou com John Surtees pelo quinto lugar até que ele se aposentou com um vazamento de óleo na 24ª volta.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1961_Belgian_Grand_Prix

Quando o italiano Giulio Cabianca morreu durante uma sessão de testes no autódromo de Modena, em junho de 1961, [tratou-se do mais estranho acidente na história da Fórmula 1. Cabianca, um especialista em provas de Sport, mas que conseguiu obter um 5º lugar na sua prova de estreia na F1 \(GP de Itália, 1958\), estava a testar um Cooper-Ferrari quando se deu o acidente fatal: com o acelerador aparentemente preso, o Cooper derrubou o portão de saída do circuito e continuou estrada afora até ser atingido por um táxi. Morreu Cabianca e os três passageiros do táxi.](#)

98)GP DA FRANÇA

Local: Reims

Pole-Position:

1)Phil Hill(EUA)Ferrari-2m24s9 Depois do abandono do Von Trips, Hill saiu da pista sozinho e acabou tirando Moss da corrida.

2)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-2m26s4 Uma pedra furou o radiador e abandonou quando estava liderando. MUITO AZAR!!

3)Richie Ginther(EUA)Ferrari-2m26s8

4)Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-2m27s6 Ficou sem freios na volta 31 e abandonou.

5)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-2m29s0

6)Graham Hill(ING)BRM/Climax-2m29s1

7)John Surtees(ING)Cooper/Climax-2m29s1

8)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2m29s4

9)Dan Gurney(EUA)Porsche-2m29s6

10)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-2m29s8

11)Tony Brooks(ING)BRM/Climax-2m29s9

12)Giancarlo Baghetti(ITA)Ferrari-2m30s5 (Estreia) Baghetti ganhou depois desses abandonos de Von Trips, P Hill e Moss.

13)Jo Bonnier(SUE)Porsche-2m30s5

14)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m31s0

15)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-2m31s2

16)Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-2m31s3

17)Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-2m31s8**

18)Jack Lewis(ING)Cooper/Climax-2m32s0

19)Lucien Bianchi(BEL)Lotus/Climax-2m33s4

20)Willy Mairesse(BEL)Lotus/Climax-2m35s8

21)Bernard Collomb(FRA)Cooper/Climax-2m36s8

22)Michel May(SUI)Lotus/Climax-2m37s9

23)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Maserati-2m38s8

24)Ian Burgess(ING)Lotus/Climax-2m39s7

25)Henry Taylor(ING)Lotus/Climax-2m40s3

26)Giorgio Scarlatti(ITA)**De Tomaso/Osca-2m47s1**

Corrida: 02/07/1961- 52 voltas

Classificação Final:

1) Giancarlo Baghetti(ITA)Ferrari-2h14m17s5 (9 pontos) Vitória na estreia, teve sorte com os problemas de Trips, Phil Hill, Bonnier e Moss. Ainda passou Dan Gurney na última volta.

2) Dan Gurney(EUA)Porsche-a 0s1 (6 pontos)

3) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 1m01s1 (4 pontos)

4) Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-a 1m10s3 (3 pontos)

5) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 1m41s8 (2 pontos)

6) Graham Hill(ING)BRM-a 1m41s9 (1 ponto)

7) Jo Bonnier(SUE)**Porsche-a 3m15s4**

8) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 1 volta

9) Phil Hill(EUA)Ferrari-a 2 voltas Saiu da pista sozinho numa das curvas e acabou tirando Moss da corrida.

10) Henry Taylor(ING)Lotus/Climax-a 3 voltas

11) Michel May(SUI)Lotus/Climax-a 4 voltas

12) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-a 9 voltas

13) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Maserati-a 10 voltas

14) Ian Burgess(ING)Lotus/Climax-a 10 voltas

15) Richie Ginther(EUA)Ferrari-a 12 voltas

Melhor Volta: Phil Hill(EUA)Ferrari-2m29s9

OBS: A Ferrari demonstrava, que estava sobrando na turma em 1961. Na França, conquistou nova vitória, só que dessa vez, quem deu a vitória à equipe de Maranello não foi nem Phil Hill, nem Wolfgang Von Trips. Quem venceu o GP da França de 1961, foi nada mais, nada menos, que Giancarlo Baghetti, em sua primeira corrida oficial. Até os treinos, nada parecia diferenciar esta corrida das outras provas do campeonato. Phil Hill, Wolfgang Von Trips e Richie Ginther dominaram os treinos classificatórios. Na corrida, Phil Hill e Trips largaram bem, obtendo uma confortável vantagem. Ginther segurou Stirling Moss, que de hábito, era o melhor daqueles que pilotava chassi Lotus. A atenção de todos, se concentrou na batalha pelo quarto lugar, que tinha Jim Clark, Innes Ireland, Graham Hill, Baghetti, Jo Bonnier, Bruce McLaren e Dan Gurney, todos juntos, numa briga excitante. Pouco a pouco, Baghetti se beneficiava pela superioridade de seu equipamento, fazendo ultrapassagens com certa facilidade. A esta altura, a equipe Ferrari começou a ter problemas. Em primeiro lugar, Trips teve que parar nos boxes, pois uma pedra perfurou seu radiador. Um pouco depois, Phil Hill deslizou na pista, sendo ultrapassado por Moss, que acabou quebrando a suspensão. Neste momento, Ginther estava na ponta, mas teve problemas mecânicos e abandonou a luta. Agora, era Baghetti o responsável em lavar a honra da Ferrari. O jovem italiano já havia conquistado uma vitória extra-oficial, em Siracusa, já a bordo do belo 156. Na França, seus maiores adversários eram Dan Gurney e Jo Bonnier, ambos da Porsche. Gregor Grant, jornalista da revista Autosport, resumiu as últimas voltas assim: "Volta depois de volta, os três carros estavam no limite, onde freqüentemente, Gurney e Bonnier faziam o possível para derrotar o piloto da Ferrari, mas nada parecia poder parar o italiano, que manteve a cabeça fria". Três voltas antes da chegada, o motor de Bonnier quebrou, permanecendo Gurney na luta contra Baghetti. Na última volta, Gurney estava na ponta, aproximadamente 300 metros antes da chegada. Baghetti reagiu e retornou ao primeiro lugar, debaixo do aplauso da multidão entusiasmada. Giancarlo Baghetti conseguiu a vitória em sua primeira participação oficial. Entretanto, o italiano não teria muito sucesso na categoria máxima do automobilismo mundial. Em 1962, com os motores V8 da Ferrari, Baghetti não teria chances, continuando a disputar corridas até 1967, quando se aposentou. Contudo, esta vitória foi bastante, para colocar este italiano na história do automobilismo, como único piloto (excetuando-se a primeira corrida da Fórmula 1), a vencer uma corrida, em seu primeiro grande prêmio.

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

Local: Aintree

Pole-Position:

- 1)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m58s8 Ferrari muito forte no grid.
- 2)Richie Ginther(EUA)Ferrari-1m58s8
- 3)Jo Bonnier(SUE)Porsche-1m58s8
- 4)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-1m58s8
- 5)Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-1m59s0 Ficou sem freios, pegou o carro 4x4 da Lotus de Jack Fairman, foi empurrado nos boxes e foi desclassificado por causa disso.
- 6)Tony Brooks(ING)BRM/Climax-1m59s0
- 7)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-1m59s2
- 8)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m59s2
- 9)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m59s4
- 10)John Surtees(ING)Cooper/Climax-1m59s6
- 11)Graham Hill(ING)BRM/Climax-2m00s0
- 12)Dan Gurney(EUA)Porsche-2m00s2
- 13)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-2m00s8
- 14)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2m01s0
- 15)Jack Lewis(ING)Cooper/Climax-2m01s0
- 16)Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-2m01s4
- 17)Henry Taylor(ING)Lotus/Climax-2m01s8
- 18)Carel Godin de Beaufort(HOL)Porsche-2m02s0
- 19)Giancarlo Baghetti(ITA)Ferrari-2m02s0
- 20)Jack Fairman(ING)Ferguson/Climax-2m03s4 Carro com tração nas 4 rodas (4x4). Foi desclassificado, por ter sido empurrado durante a corrida.
- 21)Lorenzo Bandini(ITA)Cooper/Maserati-2m03s6
- 22)Wolfgang Seidel(ALE)Lotus/Climax-2m04s2
- 23)Keith Greene(ING)Gilby/Climax-2m06s0
- 24)Anthony Maggs(AFS)Lotus/Climax-2m06s4
- 25)Ian Burgess(ING)Lotus/Climax-2m06s6
- 26)Gerry Ashmore(ING)Lotus/Climax-2m08s2
- 27)Tony Marsh(ING)Lotus/Climax-2m09s6
- 28)Massimo Natili(ITA)Cooper/Maserati-2m10s2
- 29)Tim Parnell(ING)Lotus/Climax-2m16s8
- 30)Lucien Bianchi(BEL)Lotus/Climax-2m18s8 Avó do Jules Bianchi.

Corrida: 15/07/1961 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1) Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-2h40m53s6 (9 pontos) Corrida na chuva, Von Trips mostrando ser bom de chuva. Passou a liderar o campeonato.
- 2) Phil Hill(EUA)Ferrari-a 46s0 (6 pontos) TRINCA DA FERRARI
- 3) Richie Ginther(EUA)Ferrari-a 46s8 (4 pontos)
- 4) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax0a 1m08s6 (3 pontos)
- 5) Jo Bonnier(SUE)Porsche-a 1m16s2 (2 pontos)
- 6) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 1m26s2 (1 ponto)
- 7) Dan Gurney(EUA)Porsche-a 1 volta
- 8) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 1 volta
- 9) Tony Brooks(ING)BRM/Climax-a 2 voltas
- 10) Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-a 3 voltas
- 11) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-a 4 voltas
- 12) Lorenzo Bandini(ITA)Cooper/Maserati-a 4 voltas
- 13) Anthony Maggs(AFS)Lotus/Climax-a 6 voltas

- 14) Ian Burgess(ING)Lotus/Climax-a 6 voltas
- 15) Keith Greene(ING)Gilby/Climax-a 6 voltas
- 16) Carel Godin de Beaufort(HOL)Porsche-a 6 voltas
- 17) Wolfgang Seidel(ALE)Lotus/Climax-a 17 voltas

Melhor Volta: Tony Brooks(ING)BRM/Climax-1m57s8

OBS: A equipe Ferrari deu outro show. Este debaixo d'água. Primeiro Wolfgang Von Trips, segundo Phil Hill, terceiro, Ginther. Em quarto, apareceu o campeão do mundo, Jack Brabham, pilotando uma Cooper. Nessa corrida, Moss ficou sem freios, depois de perseguir o pelotão das Ferraris durante muito tempo. **Stirling Moss foi no boxe, deixou sua Lotus e apanhou o novo Ferguson com tração nas quatro rodas. Mas foi desclassificado porque apareceu muito cupincha para empurrar o carro.**

100)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

- 1)Phil Hill(EUA)Ferrari-8m55s2
- 2)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-9m01s4 Teve um acidente na 1a volta por causa de acelerador preso e abandonou.**
- 3)Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-9m01s7 Lotus 18
- 4)Jo Bonnier(SUE)Porsche-9m04s8
- 5)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-9m05s5
- 6)Graham Hill(ING)BRM/Climax-9m06s4 Sofreu acidente na volta 2 e abandonou.**
- 7)Dan Gurney(EUA)Porsche-9m06s6
- 8)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-9m08s1**
- 9)Tony Brooks(ING)BRM/Climax-9m09s3
- 10)John Surtees(ING)Cooper/Climax-9m11s2**
- 11)Hans Hermann(ALE)Porsche-9m12s7
- 12)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-9m13s0
- 13)Willy Mairesse(BEL)Ferrari-9m15s9
- 14)Richie Ginther(EUA)Ferrari-9m16s6
- 15)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-9m22s0
- 16)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-9m22s9 Abandonou com fogo no motor na 1a volta.**
- 17)Carol Godin de Beaufort(HOL)Porsche-9m28s4
- 18)Jack Lewis(ING)Cooper/Climax-9m31s4
- 19)Lorenzo Bandini(ITA)Cooper/Maserati-9m35s4
- 20)Tony Marsh(ING)Lotus/Climax-9m37s7
- 21)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Maserati-9m38s5
- 22)Anthony Maggs(AFS)Lotus/Climax-9m45s5
- 23)Wolfgang Seidel(ALE)Lotus/Climax-9m59s9
- 24)Ian Burgess(ING)Cooper/Climax-10m01s4
- 25)Gerry Ashmore(ING)Lotus/Climax-10m06s0
- 26)Bernard Collomb(FRA)Cooper/Climax-10m23s0

Corrida: 06/08/1961 - 15 voltas

Classificação Final:

- 1) Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-2h18m12s4 (9 pontos) Pressionou e passou Phil Hill. Corrida com chuva no final. Grande vitória e a última do Stirling Moss!!**
- 2) Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 21s4 (6 pontos)
- 3) Phil Hill(EUA)Ferrari-a 22s5 (4 pontos)

- 4) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 1m17s1 (3 pontos)
- 5) John Surtees(ING)Cooper/Climax-a 1m53s1 (2 pontos)
- 6) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 2m41s4 (1 ponto)
- 7) Dan Gurney(EUA)**Porsche-a 3m23s1**
- 8) Richie Ginther(EUA)Ferrari-a 5m23s1
- 9) Jack Lewis(ING)Cooper/Climax-a 5m23s7
- 10) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 12m11s5
- 11) Anthony Maggs(AFS)Lotus/Climax-a 1 volta
- 12) Ian Burgess(ING)Cooper/Climax-a 1 volta
- 13) Hans Hermann(ALE)**Porsche-a 1 volta**
- 14) Carol Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-a 1 volta**
- 15) Tony Marsh(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas
- 16) Gerry Ashmore(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas

Melhor Volta: Phil Hill(EUA)Ferrari-8m57s2

OBS: Se em Mônaco foi formidável, a performance de Stirling Moss nos 22,7 km de Nürburgring, o maior circuito já construído, foi memorável. Nos treinos, Phil Hill tornou-se o primeiro piloto a completar uma volta em Nürburgring em menos que nove minutos. Ele foi seis e meio segundo mais rápido do que Moss, que ainda pilotava a Lotus 18 com motor Climax de quatro cilindros, inscrita por Rob Walker, agora atualizada para a especificação 21. Uma pancada de chuva intensa pouco antes do início da corrida tornou as coisas imprevisíveis; porém a pista estava ficando seca e Jack Brabham acelerou sua Cooper com motor Climax V8 e ficou momentaneamente na liderança até quase rodar e cair para terceiro; depois recuperou a liderança e então abandonou a prova em definitivo. **Moss, ficou então à frente de Phil Hill na primeira volta, antes de a Ferrari o ultrapassar; contudo, Stirling recuperou a liderança logo a seguir e não a perdeu mais para ninguém. Quando Von Trips foi disputar com Hill o segundo lugar na luta pelo Campeonato Mundial, Moss utilizou ao máximo seus pneus de chuva, o composto macio Dunlop Green. Trips fez várias voltas mais rápidas, porém Moss reagiu e manteve sua surpreendente vantagem. Finalmente, a pressão começou a dar bom resultado; entretanto, as Ferraris reduziram a vantagem de Moss para menos de sete segundos e então uma pancada de chuva proporcionou a Moss um alívio de que muito necessitava. Enquanto a chuva aumentava, e Hill era ultrapassado por Trips em um grande momento da corrida, Moss majestosamente ampliou sua liderança e venceu por 21 segundos de vantagem. Foi um desempenho fabuloso, pilotando um carro inferior no circuito do campeonato que exigia dos pilotos o esforço mais intenso, e uma vitória alcançada por um caminho difícil.**

Campeonato: Von Trips 36, Phil Hill 26.

101)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-2m46s3 Bastava Trips vencer a corrida para ser campeão, mas se envolveu num acidente com Jim Clark e morreu.
- 2)Ricardo Rodriguez(MEX)Ferrari-2m46s4
- 3)Richie Ginther(EUA)Ferrari-2m46s8 **QUADRA DA FERRARI**
- 4)Phil Hill(EUA)Ferrari-2m47s2 Precisava de duas vitórias para ser campeão.
- 5)Graham Hill(ING)BRM/Climax-2m48s7
- 6)Giancarlo Baghetti(ITA)Ferrari-2m49s0
- 7)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-2m49s2 Estava em 3º lugar, mas teve colisão com Phil Hill na 1ª volta e abandonou.
- 8)Jo Bonnier(SUE)Porsche-2m49s6

9) Innes Ireland(ING) Lotus/Climax-2m50s3 Quebrou o chassi na volta 5.

10) Jack Brabham(AUS) Cooper/Climax-2m51s6

11) Stirling Moss(ING) Lotus/Climax-2m51s8 Teve algum problema no treino.

12) Dan Gurney(EUA) **Porsche-2m52s0**

13) Tony Brooks(ING) BRM/Climax-2m52s2

14) Bruce McLaren(NZE) Cooper/Climax-2m53s4

15) Carel Godin de Beaufort(HOL) **Porsche-2m53s8**

16) Jack Lewis(ING) Cooper/Climax-2m54s0

17) Masten Gregory(EUA) Lotus/Climax-2m55s2

18) Roy Salvadori(ING) Cooper/Climax-2m55s2

19) John Surtees(ING) Cooper/Climax-2m55s6

20) Nino Vaccarella(ITA) De Tomaso/Alfa Romeo-2m56s0

21) Lorenzo Bandini(ITA) Cooper/Maserati-2m57s7

22) Maurice Trintignant(FRA) Cooper/Maserati-2m58s7

23) Henry Taylor(ING) Lotus/Climax-3m00s6

24) Roberto Bussinello(ITA) De Tomaso/A. Romeo-3m01s7

25) Gerry Ashmore(ING) Lotus/Climax-3m03s0

26) Jack Fairman(ING) Cooper/Climax-3m04s8

27) Tim Parnell(ING) Lotus/Climax-3m05s7

28) Wolfgang Seidel(ALE) Lotus/Climax-3m06s0

29) Renato Pirocchi(ITA) Cooper/Maserati-3m06s5

30) Gaetano Starrabba(ITA) Lotus/Maserati-3m07s9

31) Brian Naylor(ING) JBW/Climax-3m08s1

32) Roberto Lippi(ITA) De Tomaso/Osca-3m08s9

Corrida: 10/08/1961 - 43 voltas

Classificação Final:

1) Phil Hill(EUA) Ferrari-2h03m13s0 (9 pontos)

2) Dan Gurney(EUA) Porsche-a 31s2 (6 pontos)

3) Bruce McLaren(NZE) Cooper/Climax-a 2m28s4 (4 pontos)

4) Jack Lewis(ING) Cooper/Climax-a 2m40s4 (3 pontos)

5) Tony Brooks(ING) BRM/Climax-a 2m40s5 (2 pontos)

6) Roy Salvadori(ING) Cooper/Climax-a 1 volta (1 ponto)

7) Carel Godin de Beaufort(HOL) **Porsche-a 2 voltas**

8) Lorenzo Bandini(ITA) Cooper/Maserati-a 2 voltas

9) Maurice Trintignant(FRA) Cooper/Maserati-a 2 voltas

10) Tim Parnell(ING) Lotus/Climax-a 3 voltas

11) Henry Taylor(ING) Lotus/Climax-a 4 voltas

12) Renato Pirocchi(ITA) Cooper/Maserati-a 5 voltas

Melhor Volta: Giancarlo Baghetti(ITA) Ferrari-2m48s4

OBS: Era a penúltima etapa do ano e Wolfgang Von Trips poderia conquistar o título por antecipação. Mas esta foi uma corrida triste. Wolfgang Von Trips conquistou a pole position em Monza, porém, com suas marchas longas, as Ferraris ficavam lentas nas curvas e era Jim Clark quem estava disputando muito acirradamente com Richie Ginther a liderança da prova quando eles caminhavam para a famosa lombada do circuito. A Lotus de Clark, com pouca potência era rapidamente engolida pelas Ferraris de Ginther, Hill e Ricardo Rodriguez. Von Trips vinha em seguida, ultrapassando a Lotus nas curvas de Lesmos na segunda volta. Clark então pegou o vácuo da Ferrari. Chegando na área de frenagem para a curva parabólica, saiu do vácuo e partiu para tentar novamente a ultrapassagem. Porém, a 193 km/h, Trips começou a se aproximar de Clark que depois recordou "ter gritado mentalmente" para Trips olhar no seu retrovisor e ver o escocês. "Tenho certeza de que Trips simplesmente presumiu que a Lotus não estaria ali, porque ela estava mais lenta. Ele estava simplesmente

concentrado em nos ultrapassar", disse Phil Hill. Quando os dois carros bateram, a Ferrari foi atirada por sobre a curva. Quatorze espectadores morreram, juntamente com Wolfgang Von Trips. O alemão morreu ali, na terra da Ferrari, que veria o companheiro de Trips, Phil Hill, vencer a corrida e conquistar o campeonato. Ele o fez em circunstâncias que o deixaram mais atordoado do que nunca em relação ao esporte que sempre amou. Observe a declaração do americano: "Durante a corrida eu estava na frente e vi que havia um acidente. Não sabia de que gravidade. O acidente foi na segunda volta, mas só percebi isto na terceira. Houve muita confusão, muita gente se movimentando. Percebi que era o carro de Wolfgang na quarta volta, quando não vi o seu número no placar. Enquanto corri só pensei no que estava fazendo, mais nada. Venci a prova, mas ao invés de ir na direção do pódio, fui para os boxes e perguntei o que estava acontecendo. Ninguém respondeu. Mas do jeito que todos estavam, não tive dúvidas. Não quis saber de mais nada, não quis acreditar".

No fim da 1ª volta a ordem era: Phil Hill, Rodriguez, Clark, Brabham e Von Trips. Von Trips passou Brabham e foi tentar passar Clark, quando deu um toque na Lotus do escocês antes da curva parabólica e foi atirado para fora do carro, matando 14 espectadores. Muitos na época acusaram Jim Clark de imperícia, mas na cena do vídeo parece que Clark não teve culpa.

Vídeo: <http://www.autoracing.com.br/videos-historicos-de-monza/>

CURIOSIDADE: Naquela mesma tarde do dia 10 de agosto, um avião cairia na Irlanda a caminho dos Estados Unidos. Ninguém sobreviveu. Wolfgang Von Trips tinha reserva nesse vôo. Se não morresse no acidente de Monza, morreria no desastre aéreo, e ele era dono no kartódromo de Kerpen, que anos mais tarde passaria para Rolf Schumacher ser seu administrador e de lá surgiram Michael e Ralf Schumacher.

102)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Watkins Glen

Pole-Position:

- 1)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m17s0**
- 2)Graham Hill(ING)BRM/Climax-1m18s1
- 3)Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-1m18s2
- 4)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m18s2
- 5)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m18s3**
- 6)Tony Brooks(ING)BRM/Climax-1m18s3
- 7)Dan Gurney(EUA)**Porsche-1m18s6**
- 8)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-1m18s8
- 9)John Surtees(ING)Cooper/Climax-1m18s9**
- 10)Jo Bonnier(SUE)**Porsche-1m18s9**
- 11)Masten Gregory(EUA)Lotus/Climax-1m19s1
- 12)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-1m19s2
- 13)Peter Ryan(CAN)Lotus/Climax-1m20s0
- 14)Walt Hansgen(EUA)Cooper/Climax-1m20s4
- 15)Olivier Gendebien(BEL)Lotus/Climax-1m20s5
- 16)Roger Penske(EUA)Cooper/Climax-1m20s6

- 17) Hap Sharp(EUA)Cooper/Climax-1m21s0
- 18) Jim Hall(EUA)Lotus/Climax-1m21s8
- 19) Lloyd Ruby(EUA)Lotus/Climax-1m21s8

Corrida: 08/10/1961- 100 voltas

Classificação Final:

1) Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-2h13m45s8 (9 pontos) 1ª vitória da Lotus e única do Ines.

2) Dan Gurney(EUA)Porsche-a 4s3 (6 pontos)

3) Tony Brooks(ING)BRM/Climax-a 49s0 (4 pontos)

4) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 58s0 (3 pontos)

5) Graham Hill(ING)BRM/Climax-a 1 volta (2 pontos)

6) Jo Bonnier(SUE)**Porsche-a 2 voltas (1 ponto)**

7) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 4 voltas

8) Roger Penske(EUA)Cooper/Climax-a 4 voltas

9) Peter Ryan(CAN)Lotus/Climax-a 4 voltas

10) Hap Sharp(EUA)Cooper/Climax-a 7 voltas

11) Masten Gregory(EUA)/Olivier Gendebien(BEL)Lotus/Climax-a 8 voltas

OBS: Ferrari não correu nessa corrida.

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Lotus/Climax-1m18s2

OBS: Em seu terceiro ano de provas oficiais, o Grande Prêmio dos Estados Unidos finalmente achou um local adequado para a realização de suas etapas, **seu nome: Watkins Glen, Nova Iorque**. Era uma corrida de Fórmula 1 verdadeira, ao contrário do que havia ocorrido nos anos anteriores. **A etapa norte-americana marcou a primeira vitória de uma lenda do automobilismo - a Lotus de Colin Chapman - e de um motorista extremamente popular- Innes Ireland - a única vitória dele em Grandes Prêmios oficiais. Ireland começou a corrida em oitavo, terminando 4s3 segundos à frente do norte-americano Dan Gurney.** Um dos motivos para a boa procura pelo público americano, deve-se ao fato de Phil Hill ter conquistado o campeonato mundial, sendo o primeiro americano a conseguir esta façanha. A corrida dos EUA deveria ter sido a volta triunfante de Phil Hill ao seu lar. Infelizmente para os fãs, Hill não estava no **Ferrari tubarão**, mas na carona de um Ford Thunderbird na parada que ocorreu antes da corrida. Como aconteceu em 1960, a Ferrari não compareceu aos Estados Unidos, porém, dessa vez em virtude da morte de Wolfgang Von Trips. Tinha ocorrido até uma dúvida considerável, se a corrida aconteceria mesmo, já que a FIA não havia concedido aprovação final para Watkins até 28 de agosto. Porém, veio outubro e com os Campeonatos já decididos, os concorrentes pareciam prontos para um final de semana de competição agradável e, para alguns, um bom prêmio considerável. Enquanto isso, todos os pilotos, excluindo aqueles que correram com Porsche, estavam disputando com carros equipados com os motores Climax. **Só Jack Brabham da fábrica Cooper, e Stirling Moss, no Lotus particular de Rob Walker, tiveram direito a versão V8, que era a mais nova disponível.** Moss fixou o tempo no sábado com 1m18s2 no carro de 4 cilindros da Lotus. Brabham, que perdeu o título mundial, respondeu obtendo o tempo de 1m17s0. Quando Moss decidiu utilizar o carro mais velho na prova, dizendo que havia se adaptado melhor a ele, perdeu várias posições, até ficar próximo ao Brabham de Bruce McLaren. O BRM de Graham Hill, um décimo mais rápido que os outros carros com 4 cilindros, estava ao lado de Brabham na primeira fila, um segundo mais lento que o australiano. Na sexta-feira, Innes Ireland rodou na extremidade dos bosques, quando sua direção falhou. No dia seguinte, antes que ele pudesse ter um bom tempo, seu carro apresentou problemas mecânicos. Todos achavam que Ireland não teria nenhuma chance na prova de domingo. Por falar no inglês da Lotus, existe uma curiosidade sobre ele: **Ireland sabia lidar os desafios das corridas com os prazeres do amor. Em todos os sábados de Grandes Prêmios, ele convocava três mulheres diferentes para entretê-lo durante a noite. De acordo com as lendas dos boxes, Ireland teria levado para casa 150 troféus femininos.** A parte de trás do grid de largada, para a delícia dos fãs, estava em grande

parte ocupada por pilotos independentes americanos, em carros pouco competitivos, que só estavam na corrida para se divertir um pouco. Peter Ryan, canadense, na única corrida dele, conduziu um grupo que tinha: Walt Hansgen, Roger Penske, Hap Sharp, Jim Hall e Rubi de Lloyd. **O carro de Penske era um dos primeiros veículos de competição a ter um patrocínio comercial, pintado em um amarelo luminoso.** Uma multidão calculada em 28.000 pessoas (some-se 60.000 ao redor) no domingo, fizeram os patrocinadores extremamente felizes e também, foi um bom presságio para a continuação da corrida no futuro. No começo, Brabham largou bem, entretanto, Stirling Moss logo assumiria a posição de líder da corrida. **Na volta três, Ireland rodou devido ao óleo acumulado na reta. "Eu quase saí da corrida", comentou.** "Eu rodei, dei um giro de 360°, e vi carros passando pelos lados". Porém, o inglês se recuperou e continuou a prova em décimo primeiro. Na volta 10, Ireland vinha se recuperando, estando agora na quarta colocação, atrás de Bruce McLaren, continuando Moss e Brabham se afastando do grupo, cerca de um segundo por volta. Entretanto, na volta 34, os novos V8 da Climax, começaram a aquecer demais, culminando no abandono de Brabham. Correndo agora, com mais de 40 segundos na liderança, Stirling Moss parecia ir de encontro a uma confortável vitória. Porém, o "azarado" piloto inglês teve problemas com a pressão de óleo, saindo da pista na volta 59, tirando suas esperanças de terminar a prova. Innes Ireland recebeu a bandeira quadriculada ondulante de Tex Hopkins, menos de cinco segundos à frente de Dan Gurney. "Eu tive sorte", admitiu Ireland. "Eu não podia disputar com Moss ou Brabham. Os carros deles eram muito rápidos. Eu não tive nenhuma pressão de combustível nas últimas dez voltas, e terminei com um pouco de gasolina". O dono da casa, Dan Gurney, foi o segundo, vindo logo atrás Tony Brooks em terceiro. **Por falar em Brooks, a prova americana marcava sua despedida. Ele tinha apenas 29 anos quando decidiu se aposentar. O inglês queria se dedicar a uma oficina e o momento parecia certo. Ele realmente não gostava dos carros com motores pequenos, com seu excesso de aderência sobre HPs, mas a razão principal estava relacionada com sua família. "Não tinha a desculpa que praticamente todos os outros pilotos tinham de competir como seu único meio de ganhar a vida decentemente. Eu possuía um diploma de odontologia que era perfeitamente bom para sustentar minha família. Dois a três pilotos destacados morreram por ano ao longo dos anos cinquenta, portanto, isto era realmente perigoso. Quando há apenas a esposa, ela está ciente dos riscos envolvidos e você pode discuti-los; e se ela estiver preparada para aceitá-los, tudo bem. Mas você não pode realmente perguntar a um bebê de seis meses, 'Talvez seu pai um dia não volte para casa, você se incomoda?' Então, esta era a razão principal. A segunda era a razão filosófica de que se pode continuar realmente por um longo tempo sem conquistar um Campeonato Mundial. Eu me refiro ao seguinte: em 1958 ocorreu uma situação absurda em que Stirling e eu vencemos cada um, três provas pela Vanwall (e ele venceu uma quarta para Rob Walker na Argentina), e o campeão mundial tinha apenas uma vitória. Pensei: 'Engraçado! Há algo um pouco errado nisso aqui!' "**

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º Phil Hill(EUA)Ferrari 34(38) Teve sorte pela morte do Von Trips, e foi campeão com apenas duas vitórias.
- 2º **Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari 33 Teve duas vitórias, mas morreu em Monza. Von Trips e Peterson em 78 são os únicos vice-campeões póstumos da história da F1.**
- 3º **Stirling Moss(ING)Lotus/Climax 21 Foi desclassificado uma vez e teve três quebras, mas ainda assim foi o melhor do resto.**
- 4º Dan Gurney(EUA)Porsche 21 revelação da temporada!
- 5º Richie Ginther(EUA)Ferrari 16
- 6º Innes Ireland(ING)Lotus/Climax 12
- 7º Jim Clark(ESC)Lotus/Climax 11
- 8º Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax 11 Ficou na frente de Brabham e Surtees!!!
- 9º Giancarlo Baghetti(ITA)Ferrari 9
- 10º Tony Brooks(ING) BRM/Climax 6
- 11º Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax 4 Foi o último ano do Brabham na Cooper.

12º John Surtees(ING)Cooper/Climax 4 Equipe Yeoman Credit de Reg Parnell.

13º Olivier Gendebien(BEL)Ferrari 3

Jack Lewis(ING)Cooper/Climax 3

15º Jo Bonnier(SUE)Porsche 3

Graham Hill(ING)BRM/Climax 3

17º Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 200

OBS: Os 3 piores resultados foram descartados.

CONSTRUTORES PONTOS

1º Ferrari 45(57)

2º Lotus/Climax 35

3º Porsche 22(23)

4º Cooper/Climax 14(18)

5º BRM/Climax 7

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 140

OBS: Os 3 piores resultados são descartados.

MOTORES PONTOS

1º Ferrari 99

2º Climax 77

3º Porsche 24

TOTAL DE PONTOS: 200

PAÍSES PONTOS

1º Estados Unidos 75

2º Inglaterra 51

3º Alemanha 33

4º Escócia 11

Nova Zelândia 11

6º Itália 9

7º Austrália 4

8º Bélgica 3

Suécia 3

TOTAL DE PONTOS: 200

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