



# Fórmula 1

ESCOLA SECUNDÁRIA CAMILO CASTELO  
BRANCO

PEDRO ALVES | PEDRO SANTOS

07/03/2023

## Índice

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| História .....              | 1  |
| Ano de 1950: O início ..... | 1  |
| Anos 1960.....              | 2  |
| Anos 1970.....              | 4  |
| Anos 1980.....              | 7  |
| Anos 1990.....              | 7  |
| Anos 2000.....              | 9  |
| Anos 2010.....              | 11 |
| Pilotos.....                | 13 |
| Lewis Hamilton.....         | 13 |
| Ayrton Senna.....           | 17 |
| Michael Schumacher .....    | 21 |
| Max Verstappen.....         | 25 |
| Notícias .....              | 28 |
| Webgrafia.....              | 31 |

## Índice de figuras

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Figura 1 - Lewis Hamilton.....      | 14 |
| Figura 2 - Ayrton Senna .....       | 18 |
| Figura 3 - Michael Schumacher ..... | 22 |
| Figura 4 - Max Verstappen.....      | 26 |

## Índice de tabelas

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Tabela 1 - Tabela ..... | 25 |
|-------------------------|----|



# História

## Ano de 1950: O início

Seguindo os dirigentes do automobilismo, a FIA (Federação Internacional de Automobilismo) anunciou a prova inaugural do campeonato mundial de F-1, em um sábado, 13 de maio de 1950 no Circuito de Silverstone, na Inglaterra, para não coincidir com um culto religioso local.

O campeonato anunciado compreendia 6 GPs a serem disputados na Europa: Inglaterra, Mônaco, Suíça, Bélgica, França e Itália, e seria ainda adicionado o resultado das 500 Milhas de Indianápolis, tornando, dessa maneira, um campeonato "mundial" (apesar do fato de que os carros, equipes e pilotos que competiam nos EUA serem completamente diferentes dos da Europa).

Devido às dificuldades do pós-guerra, os carros eram todos do pré-guerra. Permitiu-se a participação de carros com motores superpressurizados até 1,5 litro ou com motores aspirados de 4,5 litros. A confirmação da presença da Alfa Romeo foi determinante para o momento. Sua participação com as Alfettas, dominantes na época, trouxe prestígio para o campeonato. Confirmaram presença a Ferrari (mas os carros não ficaram prontos para a prova inaugural), Maserati, algumas "Voiturettes" ERA e carros esportivos modificados, como os Talbots.

Seriam descartados os 3 piores resultados das 7 corridas disputadas. A pontuação era assim dividida: 8 pontos para o primeiro colocado; 6 para o segundo; 4 para o terceiro; 3 para o quarto; 2 para o quinto colocado e um ponto para o piloto que marcasse a volta mais rápida da prova.

A prova inaugural em Silverstone contou com um público de 100.000 pessoas estimadas, além da presença do Rei George VI, a Rainha Elizabeth e a princesa Margareth.

Após o domínio nos dois primeiros anos das Alfettas e as antigas voiturettes, a Ferrari apresenta um carro vencedor com motor de 4,5 litros e domina completamente os anos de 1952 e 1953, dando a Alberto Ascari o título de bicampeão. Neste momento, a Alfa, que competia ainda com as Alfettas (projeto do pré-guerra) não tinha recursos financeiros para investir no desenvolvimento de um novo projeto e decide abandonar a categoria.

Em 1954, a Mercedes-Benz retorna ao esporte com um carro perfeito que deu a Juan Manuel Fangio mais 2 títulos, tornando-se tricampeão mundial. Os carros são menores, com motores de 2,5 litros. Ao final de 1955, a Mercedes abandona as competições em razão da tragédia de Le Mans ocorrida naquele ano, quando mais de 80 espectadores morreram quando a Mercedes de Pierre Levegh projetou-se sobre a multidão. Neste momento, a Ferrari contrata Fangio,

que conquista o quarto título na F-1. Em 1957, ele conquista seu quinto (e último) título pela Maserati.

Em 1955, a Vanwall, primeira equipe inglesa de F-1, apresenta um carro originalmente concebido para a Fórmula 2 de 2,0 litros, porém equipado com freios a disco e injeção de combustível. Nesse mesmo ano a Cooper inova com o 1o carro com motor traseiro, e mostrava como seria o futuro dos carros da F1. Em 1956, a Vanwall apresenta o motor de 2,5 litros e um novo chassi concebido por Colin Chapman, que nesta época desenvolvia carros esporte para a Lotus. Após algumas modificações introduzidas na suspensão por Chapman e a contratação de um especialista em carrocerias, Frank Costin, o carro da Vanwall tornou-se extremamente competitivo. Para brigar pelo campeonato foram contratados 2 excelentes pilotos: Stirling Moss e Tony Brooks. Assim, a Vanwall se tornou a primeira equipe campeã de construtores em 1958.

Em 1958, a Cooper apresenta um pequeno carro (baseado nos modelos da Fórmula 3 de 500cc) com motor de fabricação própria, montado na parte traseira, com um acentuado índice de avanço técnico comparado aos carros da época. Este carro marcou os modelos da década que se iniciava já sendo campeão de construtores e de pilotos, com o australiano Jack Brabham, em 1959 e 1960.

## Anos 1960

Devemos, antes de tudo, ter cuidado ao analisar este período sem o romantismo que temos costume de enxergar estes anos, pois senão corre-se o risco de não dar o valor merecido a este importante momento da categoria. Nos anos 1960 ocorreram as mais profundas mudanças na Fórmula 1. Foi o grande momento para os entusiastas (também chamados na época de garagistas, com um tom de menosprezo pelas grandes fábricas). Consolidou-se o motor traseiro, a tecnologia de 4 válvulas por cilindro, Chapman iniciou uma nova era com o monocoque e a maior das descobertas: a aerodinâmica. Diferentes asas e spoilers apareceram a partir de 1967, mas, após 1968 é que aconteceu uma revolução neste campo.

A década começou com motores gerando 200 hp e terminou com carros equipados com o motor Cosworth DFV chegando a desenvolver 430 hp, o que determinou um avanço no desenvolvimento dos pneus que se tornavam cada vez mais largos, mas ainda providos de sulcos. Mas os pilotos já percebiam que com o desgaste nem sempre se perdia em aderência, e já no início de 1970 os primeiros pneus slick apareceram.

No campo da propaganda, esta época foi decisiva para o futuro das competições na Fórmula 1 como conhecemos hoje. A Lotus se juntou a uma empresa de tabaco em 1968, e criou a equipe Gold Leaf Lotus, com carros pintados de vermelho, branco e dourado, o que fez desaparecer o tradicional verde britânico. As competições se transformaram num meio comercial.

Mas os anos 1960 também trouxeram muitas mortes nas pistas. Jackie Stewart passou a exigir mais segurança na Fórmula 1. Tudo começou num gravíssimo acidente que ele sofreu em 1966 na pista belga de Spa-Francorchamps. Uma tempestade atingiu o circuito, e deixou seco somente o grid de largada. Na rápida Masta Straight, a BRM de Stewart girou e caiu em uma vala, e ele ficou preso no carro com o macacão encharcado de gasolina, enquanto Graham Hill e Bob Bondurant tentavam desparafusar o volante para poderem retirar Stewart de dentro do monocoque avariado. A partir daí, disse que não correria na equipe se não tivesse segurança no carro. Foi ele que idealizou o capacete que cobre toda a cabeça do piloto e do macacão antichamas. A partir daí, ele chegou a ser ridicularizado por aqueles que achavam que as competições deviam ser um esporte de riscos. Ficou, inclusive, conhecido como homem vacilante, mas se tornou campeão do mundo por 3 vezes.

O ano de 1960 registrou a última vitória de um carro com o motor de 2,5 litros montado à frente do piloto na Fórmula 1, uma Ferrari pilotada por Phil Hill, na pista inclinada de Monza. A Cooper se tornou campeã de construtores e seu piloto, Jack Brabham, o campeão dos pilotos, assim como acontecera em 1959.

A partir de 1961, os dirigentes da Fórmula 1 optaram pelos motores de 1,5 litro, o que trouxe de volta o domínio dos carros vermelhos da Ferrari de nariz de tubarão. Phil Hill se tornou campeão de 1961 com 5 pontos de vantagem sobre Wolfgang von Trips, também da Ferrari, que se sagrou campeã entre os construtores. Entretanto, a conquista ferrarista foi ofuscada pela trágica morte de Von Trips, em plena Monza.

Em 1962, os ingleses reagiram e as equipes BRM (campeã de construtores e pilotos, com Graham Hill em 1962) e Lotus (campeã em 1963) passaram a dominar o circuito. Em 1964, a Ferrari retoma o título de construtores e pilotos com John Surtees (que já tinha 7 títulos de Motovelocidade nas 350cc e 500cc quando foi para a Fórmula 1). A Lotus venceu o campeonato de 1965, novamente com Jim Clark, tendo conquistado o título individual, como já havia ocorrido em 1963.

Em 1966, a Fórmula 1 passou a contar com motores de 3,0 litros, mas os motores de até 1,5 litro superpressurizados também eram permitidos (mas foi ignorado na época). Jack Brabham conquistou seu terceiro e último título de campeão de Fórmula 1, mas registrou um feito até os dias de hoje único: foi campeão de construtores e pilotos tendo fabricado o próprio carro! Em 1967, a Brabham venceu o campeonato, mas desta vez o piloto neozelandês Denny Hulme supera "Old Jack" por 3 pontos e conquista o título.

Graham Hill venceu o campeonato de 1968, e a Lotus foi a campeã dos construtores, mas o ano ficou marcado pela morte de Jim Clark, no dia 7 de Abril, em uma prova de F-2 em Hockenheim. Tal qual 26 anos após, em Ímola, o mundo do esporte ficou terrivelmente abalado. Após sua morte, Jackie Stewart iniciou a cruzada pela segurança no esporte. A temporada de 1968 também marcou pelo começo da utilização dos aerofólios na F1 pela equipe Lotus.

1967 marcou a entrada na Fórmula 1 do potente motor Ford-Cosworth DFV, que exerceu domínio na F1 tendo sido usado até 1985 e tendo conquistado 10 títulos. Correndo pela equipe francesa Matra, Stewart conquista seu primeiro título, dando à Matra sua única conquista entre os construtores.

## Anos 1970

Não podemos analisar a década de 1970 na F1 sem falarmos de Bernie Ecclestone, Colin Chapman, o motor V8 Ford-Cosworth DFV e a equipe Renault.

No ano de 1971, Ecclestone comprou a equipe Brabham pela quantia de £100.000. Em 1972 assumiu a direção de uma organização criada pelas equipes inglesas, a FOCA (Formula One Constructor's Association), com o objetivo de negociar suas participações junto aos organizadores das competições. Os proprietários dos circuitos tinham até o final dos anos 1960 toda vantagem comercial nas negociações, chegando a controlar a receita das equipes e deter poder político dentro da CSI (Commission Sportif Internationale) - subcomissão esportiva da FIA. Ecclestone unificou a Fórmula 1 e criou condições para a realização das competições que os proprietários de circuitos tiveram que aceitar, anulando o poder que estes detinham até então. Em 1979, Ecclestone foi o escolhido pela FIA para negociar e administrar os direitos de transmissão de TV.

No final da década de 1960, os fabricantes de carros concentravam seus investimentos em carros esportivos, mas com a introdução do motor Ford-Cosworth DFV em 1967, as equipes podiam concentrar atenção e verba no desenvolvimento de chassis; O DFV estava disponível a qualquer equipe pelo custo de £7.500 por unidade. Em 1974 as únicas equipes que não o utilizavam eram a Ferrari e a BRM. O crescente aumento de audiência na TV criou um atrativo para patrocinadores, inicialmente os que não faziam parte da indústria automobilística, como o segmento tabagista. Não tardou para os fabricantes de carros voltarem a participar da F1.

Em 1977, a Renault retornou às corridas de Grande Prêmio (após ter se retirado em 1906), com o projeto de fazer do motor turbo um vencedor na Fórmula 1, que já era desenvolvido em corridas de carros esporte e endurance, como Le Mans. O V6 Turbo francês, que produzia mais de 500 HP, preocupava as equipes que utilizavam (sem outra alternativa) o Cosworth DFV e quando em 1978, Colin Chapman descobriu o efeito-solo (compensar a falta de potência prendendo o carro ao solo), deu uma sobrevida de mais 6 anos ao DFV. A Renault obteve seu primeiro triunfo em julho de 1979, com a vitória de Jean-Pierre Jabouille no GP da França, marcado pelo antológico duelo entre René Arnoux e Gilles Villeneuve.

Os anos 1970 também revolucionaram a fabricação dos pneus. Em 1971, foram adotados os pneus Slick (sem sulcos), que alguns pilotos ainda achavam que seriam escorregadios, e quando do retorno da Renault em 1977, a Michelin foi sua parceira no fornecimento de pneus, utilizando, pela primeira vez na Fórmula 1, os pneus Radiais. O sucesso foi imediato. Já em 1978, a Ferrari trocou a Goodyear (com tradicionais pneus de lonas diagonais) pelos radiais da Michelin.

No que tange à competição na pista, a década começou com um acontecimento curioso, ligado a um fato triste: o campeão da temporada de 1970 foi o austríaco Jochen Rindt, que é até hoje o único campeão póstumo da categoria. Apesar de ter iniciado sua carreira na Fórmula 1 em 1964, somente

em 1969 teve um carro a altura de seu talento, quando veio a primeira vitória. Na temporada de 1970, foram 5 vitórias quando em uma sessão de treinos em Monza, entrou forte na Parabólica e perdeu o controle da Lotus, o que causou sua morte instantânea. Rindt tinha 45 pontos nesta altura da temporada, e com o resultado da prova de Monza Clay Regazzoni (31 pontos), Jack Brabham (25 pontos), Stewart (25 pontos), Hulme (23 pontos) e Jacky Ickx (19 pontos) entraram na briga pelo título com 3 provas a disputar e 18 pontos em jogo. Na prova seguinte, no Canadá, Brabham, Stewart e Hulme abandonaram e se despediram da disputa do título. A próxima corrida seria disputada em Watkins Glen e Ickx, que havia vencido no Canadá, precisava de vencer esta e a última corrida, no México, e Regazzoni, 2º colocado no Canadá, precisava de 1 vitória e um segundo lugar, mas Ickx chegou em 4º, Regazzoni não marcou nenhum ponto e desta forma a temporada estava decidida. Com uma vitória no México, Ickx tornou-se o vice-campeão e Regazzoni, que chegou em 2º na última prova, ficou com a terceira colocação no campeonato. Vale aqui o registro que o GP da Grã-Bretanha, o sétimo de um total de treze, marcou a estreia daquele que abriu as portas para os pilotos brasileiros na Europa: Emerson Fittipaldi, que na sua temporada de estreia já venceu sua primeira corrida, o G.P. dos Estados Unidos, em Watkins Glen.

A temporada de 1971 foi inteiramente dominada por Jackie Stewart, que viria a se tornar o maior piloto daquela década - mesmo com a estreia de Niki Lauda, guiando um Tyrrell 003. Ao final da temporada, Stewart fechava com 62 pontos, contra apenas 33 pontos de Ronnie Peterson, com 6 vitórias e um 2º lugar em 11 provas disputadas.

1972 foi o ano de Fittipaldi. Com 5 vitórias, 2 segundos lugares e um terceiro, somou 61 pontos, sagrou-se campeão com 2 provas de antecedência. Com 45 pontos e 5 vitórias, coube a Stewart o vice-campeonato e com 39 pontos Denny Hulme ficou em terceiro. Emerson se tornou o mais jovem campeão do mundo com 25 anos, estatística que foi batida somente em 2005 por Fernando Alonso.

Em 1973, Stewart deu o troco e conquistou seu terceiro e último título mundial de Fórmula 1. Com 5 vitórias, 2 segundos, 1 terceiro, 2 quartos e 2 quintos lugares (não marcou em apenas 2 provas) somou 71 pontos, 16 a mais que Emerson, o vice-campeão. Ronnie Peterson, companheiro de Fittipaldi na Lotus, ficou em terceiro, a apenas 3 pontos do brasileiro. No GP da África do Sul, o terceiro da temporada, mais um brasileiro estreou na F-1: José Carlos Pace, que somou 3 pontos no ano. 1973 marcou também a aposentadoria de Stewart, aos 34 anos, após 9 temporadas, 101 GP's, 27 vitórias, 17 poles e 15 voltas rápidas. A Tyrrell Racing jamais seria forte novamente.

A temporada de 1974 também foi muito disputada e faltando 2 provas para o final, Clay Regazzoni (Ferrari) tinha 46 pontos, Emerson Fittipaldi (que trocou a Lotus pela McLaren) tinha 43 pontos, Jody Scheckter (Tyrrell) tinha 45 e Niki Lauda (Ferrari) somava 38. A prova a seguir seria disputada no Canadá e foi vencida por Emerson, seguido de Regazzoni. Scheckter e Lauda abandonaram. Para a última prova, nos Estados Unidos, novamente em Watkins Glen, Scheckter precisava da vitória, pois Emerson e Regazzoni estavam empatados com 52 pontos. Quem venceu foi o argentino Carlos Reutemann, com o brasileiro Pace em segundo, seguido de James Hunt e Emerson Fittipaldi, que se tornou



bicampeão mundial de Fórmula 1. Regazzoni terminou em 11º e Scheckter não completou a prova.

Em 1975, Lauda não deu chance a ninguém. Fechou o ano com 64 pontos, 19 de vantagem para Emerson, que foi o vice-campeão, seguido por Reutemann, que somou 37 pontos. Nos anos 1970 morriam 2 pilotos por temporada e ao chegarem em Barcelona, para o GP da Espanha, os pilotos verificaram que os guard rails não haviam sido colocados de forma correta. Fittipaldi deu um ultimato aos organizadores de que os pilotos não treinariam "enquanto o guard rail for peça decorativa". Os organizadores ameaçaram confiscar carros e equipamentos nos boxes forçando aos donos de equipes obrigarem seus pilotos a entrarem na pista. Emerson, Wilson Fittipaldi Júnior e Arturo Merzario tiveram coragem de ficar fora da pista. 1975 marcou a estreia da Copersucar-Fittipaldi, que disputou o campeonato de F1 até 1982. Este ano foi marcante para José Carlos Pace, que somou 24 pontos e conquistou sua primeira (e única) vitória, no Grande Prêmio do Brasil, em Interlagos, autódromo que hoje leva seu nome.

A temporada de 1976 começou muito boa para Lauda. Após 5 vitórias na primeira metade do ano, ele sofreu um terrível acidente no Grande Prêmio da Alemanha, e só sobreviveu graças a coragem de Arturo Merzario, Brett Lunger, Harald Ertl e Guy Edwards. Lauda, que passou 4 dias na UTI (tendo chegado até a receber a extrema-unção, em virtude de seu gravíssimo estado de saúde), lutou para recuperar a forma a tempo de disputar o Grande Prêmio da Itália, em Monza, onde chegou em quarto lugar. Alcançou o mesmo resultado na prova seguinte, no Canadá. Não marcou pontos nos EUA. Foi para a última prova no Japão, onde enfrentou um temporal que o fez resolver abandonar a prova, permitindo assim que James Hunt (McLaren) conquistasse seu único título por apenas um ponto de vantagem. Esta temporada marcou a saída de Emerson Fittipaldi da McLaren, indo ser piloto da Copersucar, abrindo mão de lutar por um possível terceiro título mundial. O brasileiro somou 3 pontos em 1976.

A mídia arrasou Lauda, chegando a dizer que ele havia se acovardado, mas ao conquistar o título de 1977, o bicampeonato, tornou-se maior novamente. Somou 72 pontos contra 55 de Jody Scheckter e 47 de Mario Andretti. Lamentavelmente, para os torcedores brasileiros, no dia 18 de Março de 1977, Pace sofreu um acidente fatal com seu monomotor ao retornar da fazenda de um amigo que faleceu também no acidente, em Mairiporã, na Grande São Paulo.

Em 1978, Lauda mudou-se para a Brabham, mas viu a Fórmula 1 ser dominada pela Lotus com seu inovador carro-asa que utilizava o efeito solo. Mario Andretti conquistou o título com 13 pontos de vantagem sobre seu companheiro de equipe, Ronnie Peterson. O "sueco voador" não terminou aquela temporada. Um acidente depois da largada do Grande Prêmio da Itália, em Monza, envolvendo vários carros o vitimou. O ano de 78 marcou a entrada do brasileiro Nelson Piquet na Fórmula 1, correndo pela equipe Ensign.

O título de 1979 foi disputado pelos pilotos da Ferrari, Jody Scheckter e Gilles Villeneuve que conquistaram 3 vitórias e 3 segundos lugares cada um, mas com vantagem para Scheckter, que somou 51 pontos contra 47 do canadense. O australiano Alan Jones somou 40 pontos, com 4 vitórias e 1 terceiro lugar e terminou o ano na terceira colocação. Ao final da temporada, Niki Lauda comunicou que estava se aposentando por não ter motivação para correr.

## Anos 1980

Depois das emocionantes temporadas da década de 1970, chegou a década de 1980. A Williams e McLaren imperavam nas pistas, mas equipes tradicionais, como Lotus e Ferrari, começavam a sentir a crise. Tal período foi considerado um dos melhores da história da F-1. Em 1980, o australiano Alan Jones triunfou com a sua Williams. Em 1981, deu Nelson Piquet, competindo pela Brabham. 1982 foi um ano triste para alguns torcedores, devido aos acidentes fatais de Gilles Villeneuve e Riccardo Paletti. Mas o austríaco Niki Lauda, que havia se afastado da categoria depois de 1979, retornou, agora como piloto da McLaren. O finlandês Keke Rosberg surpreendeu e ganhou o campeonato com apenas uma vitória. Em 1983, Nelson Piquet sagra-se Bicampeão de F-1, e fez história tornando-se o primeiro piloto campeão do mundo da era com motores Turbo, com a Brabham-BMW. Em 1984, Lauda faturou o tricampeonato por apenas meio ponto de diferença sobre Alain Prost - se Prost tivesse vencido o Grande Prêmio de Mônaco (com mais da metade da corrida disputada), interrompido pela chuva, o francês seria campeão. Foi nessa temporada que surgiu Ayrton Senna, um dos maiores pilotos da história da categoria. Em 1985, Prost não deixa o título fugir. Em 1986, ele repete a dose, aproveitando o estouro do pneu do carro de Nigel Mansell. Em 1987, a disputa seria entre Piquet e o inglês. O Leão bateu forte em Suzuka, e não teve condições de correr. Piquet conquistou o tricampeonato.

## Anos 1990

A década de 1990 foi um divisor de águas na F-1. Em 1990, Senna dá o troco em Prost, que estava na Ferrari. Ambos bateram, agora na largada do Grande Prêmio do Japão, e ficaram fora. Nelson Piquet venceu a prova, com Roberto Pupo Moreno em segundo, e Aguri Suzuki, da Larrousse, chegou em terceiro lugar, melhor resultado de um piloto japonês na F-1. Em 1991, deu Senna novamente mesmo sem ter um carro tão bom quanto a Williams/Renault. Nesse ano, surgiu aquele que seria o maior recordista da categoria, Michael Schumacher, substituindo o belga Bertrand Gachot, preso por ter se envolvido em uma briga com um taxista em Londres. Outro fato importante nessa temporada, foi o surgimento do "Benneton tubarão" que viria ser a tendência aerodinâmica de todos os carros da F1 nos anos seguintes. Em 1992, Nigel Mansell consegue o título, e se manda para correr na CART, se sagrando campeão. Já em 1993, Alain Prost, depois de se licenciar para uma fracassada passagem como piloto de teste da Ligier em 1992, se tornando comentarista. Em seguida assumiu o cockpit da poderosa Williams e se torna tetracampeão da F1, encerrando definitivamente sua vitoriosa carreira como um dos melhores de todos os tempos.

1994 é considerado o annus horribilis da Fórmula 1 por causa de inúmeros acidentes. Em San Marino, ocorreu o chamado "Fim de semana negro". Na sexta-feira, Rubens Barrichello, da Jordan-Hart, sofreu um forte acidente na

Variante Bassa, e foi impedido de correr, sendo substituído por Andrea De Cesaris. No sábado, Roland Ratzenberger, piloto da Simtek, roda na curva Villeneuve, e bate brutalmente no muro. Ele morreu pouco tempo depois. Na corrida, outro acidente assustou a torcida: o português Pedro Lamy espatifou a sua Lotus na Benetton de Jyrki Järvilehto, mas os dois saíram ilesos. Oito torcedores ficaram feridos após serem atingidos por um pneu que voou por sobre a arquibancada. Mas os torcedores esperavam o pior: Ayrton Senna, que abria distância frente a Schumacher, perde o controle da Williams (após uma falha mecânica, provavelmente a quebra da barra de direção, que fez com que o carro passasse direto na curva, chocando-se com o muro. Com o impacto, a suspensão dianteira direita se partiu, e a ponta do triângulo do braço da suspensão o atingiu na têmpora) e bate violentamente na curva Tamburello. O brasileiro sofreu ferimentos graves, e foi internado no Hospital Maggiore de Bolonha. Porém, o tricampeão faleceu. As comunicações no circuito entraram em colapso, permitindo que o piloto francês Érik Comas, da Larrousse, deixasse o pit-stop e retornasse à corrida quando ela já havia sido interrompida. Comas (ex-piloto da Ligier e campeão da Fórmula 3000 em 1990) somente entendeu o que estava acontecendo quando os fiscais de pista mais próximos ao acidente tremularam nervosamente suas bandeiras vermelhas indicando-lhe a situação, o helicóptero estava parado na pista logo depois da curva Tamburello, onde Senna havia batido sua Williams, uma curva que é feita a cerca de 300 km/h. Se não fosse a atitude dos fiscais ao balançarem as bandeiras vermelhas(prova interrompida), Comas vindo na curva tamburello a mais de 300 km/h, não conseguiria frear e poderia ter batido no helicóptero. O experiente italiano Michele Alboreto se atrapalha nos boxes, e o pneu traseiro esquerdo de sua Minardi escapa, se chocando contra os mecânicos da Ferrari e ferindo um da Lotus. O terror parecia continuar quando Karl Wendlinger, da Sauber, bateu na saída do túnel em Mônaco. O austríaco ficou em coma, se recuperou, mas não voltou. A FIA desconfiava de irregularidades na Benetton, mas não tinha provas para desclassificá-la, e de forma não muito comum desclassificou Schumacher na Inglaterra por ter se recusado a parar para um stop-and-go devido ter ultrapassado o pole position na volta de apresentação, depois o desclassificou na Bélgica (por irregularidade no fundo do carro), e o suspendeu por mais duas corridas (Itália e Portugal) devido o episódio da Inglaterra.(no grande prêmio da Alemanha,já na metade da temporada,um incêndio durante o pit-stop do piloto Jos Verstappen confirmou que a equipe retirou secretamente o filtro de segurança da mangueira de reabastecimento,o que diminuía o tempo necessário para o pit-stop. Isso explica como o piloto Michael Schumacher no grande prêmio do Brasil,na abertura da temporada,conseguiu entrar para o primeiro pit-stop atrás do piloto Ayrton Senna e sem nenhum erro por parte dos mecânicos do piloto brasileiro,ele consegue sair em primeiro,o que fez Ayrton persegui-lo a tal ponto que Senna roda sozinho na subida da junção em Interlagos, na parte final do GP e abandona a corrida). O alemão da Benetton chegou à Austrália com um ponto de vantagem sobre Damon Hill, da Williams. Os dois bateram, e ficaram fora e Schumacher ficou com o título. Nigel Mansell, que voltara da Indy, venceu a corrida. Ao fim dessa temporada, duas equipes se despediram melancolicamente: a Larrousse, que somou dois pontos, e a Lotus, que após 36 anos de trabalho, teve um fim indigno, não marcando nenhum ponto, ficando à frente apenas da fraca Simtek.

Já em 1995, Schumacher ganhou o bicampeonato com relativa facilidade, mesmo tendo um carro ligeiramente inferior a Williams. Em 1996, deu Damon Hill, e o herdeiro de Graham Hill se tornou o primeiro filho de um campeão a repetir o feito do pai. Em 1997, Jacques Villeneuve, da Williams, faturou seu primeiro título na categoria. Em 1998 e 1999, a McLaren voltou com tudo. Mika Häkkinen venceu as duas temporadas por pequenas vantagens sobre Schumacher e Eddie Irvine. Neste último ano, os pilotos da McLaren tiveram inúmeros problemas, e a Ferrari encerrou o jejum de dezesseis anos sem um mundial de construtores.

## Anos 2000

Entre 1998 e 2004, a "Era Schumacher" chegou ao auge, pois o germânico ganhou cinco campeonatos seguidos. Em 2000, num duelo com Mika Häkkinen, e em 2001 e 2002 sem adversários nas pistas. Em 2003 Schumacher sofreu. Kimi Räikkönen da McLaren, e Juan Pablo Montoya da Williams, duas promessas da nova geração, ameaçavam o reinado do ferrarista. Porém, nos EUA, Montoya foi punido com stop and go por ter batido no carro de Rubens Barrichello, prejudicando seu desempenho no final da corrida, e somente Räikkönen tinha chances de bater Schumacher no Japão. No entanto, em Suzuka Kimi não teve carro para bater Rubens Barrichello na Ferrari, e Schumacher, irreconhecível, teve dificuldades para passar Sato e Da Matta, chegou em 8º lugar, mas acabou vencendo o campeonato por dois pontos. Em 2004, Schumacher não teve adversários, venceu 13 corridas.

Em 2005 e 2006, Fernando Alonso, da Renault, garantiu o título, dando à Espanha o bicampeonato. 2005 foi também o ano de despedida de duas equipes tradicionais: a Minardi e a Jordan, que por pouco não protagonizaram um pódio histórico nos EUA, se Schumacher e Rubens Barrichello abrissem mão da vitória. Em 2006, Felipe Massa, substituto de Rubinho, venceu pela primeira vez. Três equipes estrearam nessa temporada: Super Aguri, S.T.R. e Midland. Foi também no certame de 2006 que Michael Schumacher se despediu após ter batido quase todos os recordes - apenas o de maior número de corridas não foi quebrado.

A temporada de 2007 foi uma das mais disputadas da história recente da categoria. Lewis Hamilton, estreante e primeiro piloto negro da história da F-1, conseguiu ser o piloto sensação da temporada, liderando a maior parte do tempo o campeonato de pilotos. Porém, nos GPs da China e do Brasil, os dois últimos, o jovem inglês cometeu dois erros que lhe custaram o título. Kimi Räikkönen, de forma inesperada, conquistou seu primeiro título mundial por uma diferença de apenas um ponto sobre Hamilton e Alonso. A temporada foi marcada também pelo caso de espionagem feita pela equipe McLaren sobre a Ferrari, que resultou na perda de todos os pontos da equipe McLaren, além de ter corrido o risco de ser excluída do campeonato. Felipe Massa ficou na quarta posição do campeonato.

O campeonato de 2008 foi muito disputado, com boa performance de pilotos novatos, com destaque para Sebastian Vettel, da Scuderia Toro Rosso, que se tornou o piloto mais jovem a vencer um GP da categoria (Itália 2008).

Nesse ano, houve melhora na performance de equipes como STR, Renault e Toyota, que podem figurar entre as grandes equipes em 2009.

A decisão aconteceu em Interlagos, onde Felipe Massa e Hamilton duelaram, até os últimos metros pelo título.

A decisão foi até a última volta. Felipe Massa precisava vencer e fez sua parte. Com a vitória de Felipe, Hamilton não podia chegar em posições inferiores ao quinto lugar. No final da prova, choveu mais forte. Todos trocaram pneus, menos Timo Glock, que passou Hamilton, e deixou o inglês segurando a pressão de Sebastian Vettel, com sua STR.

Vettel ultrapassa Hamilton, mas, na última curva, Glock, com pneus slick, "patinava", e com dificuldades visíveis de manter o carro na pista. Hamilton passou Timo, foi para o 5º lugar e conquistou seu primeiro título mundial por apenas 1 ponto de diferença.

O heptacampeão Michael Schumacher, em entrevista, disse que nunca viu corrida tão emocionante como a de Interlagos em 2008.

Esta temporada se revelou equilibrada entre grandes equipes como Ferrari, McLaren e Renault, que veio se recuperando no fim do campeonato. Não devem ser esquecidos os diversos problemas de Kimi Raikkonen e erros grotescos da Ferrari, que custaram o campeonato de Massa.

Nelsinho Piquet conquistou bons resultados na segunda metade do campeonato. No entanto o herdeiro de Nelson Piquet teve sua carreira manchada na Formula 1, quando ao final da temporada foi revelada uma conspiração da equipe Renault, na qual ele confessou ter batido propositadamente (cumprindo ordens do chefe da equipe, Flavio Briatore, e o engenheiro chefe, Pat Symonds) na corrida de Cingapura, dando assim a vitória ao seu companheiro Fernando Alonso.

Este ano marcou a aposentadoria do inglês David Coulthard, que abandonou logo na largada do GP de Interlagos, e marcou a quebra do recorde de corridas disputadas, pertencente a Rubens Barrichello.

O ano de 2009 foi marcado pela redenção do inglês Jenson Button, que havia perdido seu lugar com a saída repentina da Honda. Entretanto, Ross Brawn, que já havia trabalhado com Button e Rubens Barrichello em 2008, comprou o espólio da equipe japonesa, rebatizou com seu sobrenome, e utilizando de uma brecha no regulamento construiu um carro com difusor duplo. Os motores dos carros eram da Mercedes-Benz, e na Austrália, Button teve um começo avassalador, quebrado somente no GP da China, vencido pelo alemão Sebastian Vettel, da RBR.

Este foi também o ano da última vitória de um piloto brasileiro na categoria (até então) conquistada por Rubens Barrichello. O piloto da Brawn GP que no mesmo ano já havia vencido em Valência (Espanha) venceu também o Grande Prêmio da Itália em Monza encerrando até aqui o ciclo de vitórias de pilotos brasileiros na categoria.

Além da Brawn GP e da RBR, merece destaque a ascensão da Force India, que equipado com motor Mercedes, fez um campeonato sem grandes erros como em 2007 (ainda com o nome Spyker) e 2008. Giancarlo Fisichella conquistou a primeira pole, o primeiro pódio e os primeiros pontos da equipe de

Vijay Mallya, no GP da Bélgica. Adrian Sutil, companheiro de Fisico, também fez uma temporada acima das expectativas. O mesmo não se pode dizer de Luca Badoer, piloto de testes da Ferrari, que após dez anos sem correr uma etapa da categoria, acabou sendo escolhido para suceder Felipe Massa, afastado após sofrer grave acidente na Hungria, ao ser atingido por uma mola do carro de Rubens Barrichello. Badoer não conseguiu pontuar e Fisichella assumiu o posto, realizando seu sonho de pilotar um carro da Scuderia.

## Anos 2010

O ano de 2010 foi marcado pelo retorno de Michael Schumacher e o retorno do nome Senna na Fórmula 1, surgiram três novas equipes (Hispania Racing Team, Virgin - atual Marussia F1 Team - e o retorno humilde da Lotus (futura Caterham F1 Team). O campeonato começou forte com uma dobradinha da Ferrari no GP do Barein, durante o ano a McLaren usou o duto frontal para ganhar de 5 a 10 km/h a mais nas retas isso foi copiado por todas as equipes; Rubens Barrichello foi para a Williams, que trocou o motor Toyota pelo Cosworth, e no meio do ano foi proibido o jogo de equipe após o jogo de equipe da Ferrari depois que o diretor Stefano Domenicali ordenou que Felipe Massa deixasse Fernando Alonso passar.

No GP do Brasil, Sebastian Vettel precisava vencer para estar na disputa do título na última corrida do campeonato. Na etapa de Abu Dhabi, Vettel - que antes da corrida era o terceiro colocado - acabou sagrando-se campeão, com uma pequena ajuda de Vitaly Petrov (Renault F1), que acabou segurando a pressão de Alonso nas últimas voltas. Foi também o último ano da Bridgestone como fornecedora oficial de pneus da Fórmula 1, dando lugar à Pirelli.

A disputa de ultrapassagem mais acirrada do campeonato foi o duelo com a "faca nos dentes" de Barrichello com Schumacher no GP da Hungria, no qual o piloto brasileiro fez uma ultrapassagem sobre o heptacampeão, sendo pressionado contra o muro do pit-lane e na saída dos boxes.

Foi ainda o último ano dos difusores duplos soprados, artifício que fora muito bem desenvolvido por Newey nos carros da Red Bull Racing.

2011 foi um ano marcado pelo domínio de Vettel e o retorno do KERS e a adição da asa traseira móvel, foi proibido o duto frontal e a liberação do jogo de equipe. Vettel permaneceu na liderança do campeonato durante o ano todo. O piloto alemão ainda conquistaria 2 títulos, em 2012 e 2013, sagrando-se tetracampeão da F-1, empatando em número de títulos com Alain Prost.

Na temporada de 2014, Nico Rosberg e Lewis Hamilton polarizaram a disputa pelo título de pilotos. Além deles, o único piloto a vencer corridas foi o australiano Daniel Ricciardo (Red Bull Racing), que conquistaria 3 vitórias.

Este campeonato foi marcado, ainda, pelo violento acidente envolvendo o francês Jules Bianchi, da Marussia; na volta 41 do Grande Prêmio do Japão, o MR03 de Bianchi saiu da pista e bateu violentamente em um guincho que retirava o Sauber C33 do alemão Adrian Sutil. Levado ao Hospital Geral de Mie, o francês foi transferido ao Hospital Universitário de Nice, sua cidade natal, permanecendo

9 meses em coma. Ele não resistiu e faleceu em 17 de julho de 2015, tornando-se o primeiro piloto a morrer na Fórmula 1 desde Ayrton Senna, em 1994.

Em 2015, Hamilton liderou o campeonato desde a abertura e tornou-se campeão com antecipação de três corridas ao vencer nos Estados Unidos.

Em 2016, Rosberg venceu as quatro primeiras corridas da temporada (Austrália, Barém, China e Rússia). No Grande Prêmio da Espanha, Hamilton tentou dar o troco na saída da curva três, mas Nico fechou a porta e Hamilton acabou saindo da pista, perdendo o controle e batendo no alemão e acabou colocando as duas Mercedes fora da prova e mais uma vez disputando o título com o companheiro de equipe, desta vez Rosberg sagrou-se campeão mundial ao chegar em segundo lugar na última corrida em Abu Dhabi e se tornar o segundo filho de campeão a levar o título na história da Fórmula 1 igual ao pai, Keke Rosberg (1982).

Em 2017, a disputa da Fórmula 1 começaria novamente. A disputa pelo título teria mais uma vez Lewis Hamilton (Mercedes), lutando com Sebastian Vettel (Ferrari). Foi a primeira vez que a Mercedes GP teve um concorrente direto na disputa do campeonato, já que de 2014 a 2016 a disputa era caseira na Mercedes (Hamilton x Rosberg). Dentro da Fórmula, não acontecia uma disputa entre diferentes equipes desde a temporada de 2013 (que sagrou Sebastian Vettel tetracampeão consecutivo, 2010-13). O GP da Austrália foi vencido por Vettel, com Lewis Hamilton em segundo e Valtteri Bottas em terceiro. Com esse resultado percebeu-se que a temporada seria muito disputada e teria a volta de um duelo de pilotos de diferentes equipes. No Grande Prêmio da China, Lewis venceu e Sebastian chegou sem segundo, e o campeonato ficou empatado entre Hamilton e Vettel. O Grande Prêmio do Barém foi vencido pelo alemão, com o inglês em segundo. O Grande Prêmio da Rússia foi vencido por Valtteri Bottas, que conquistava sua primeira vitória na F1, Vettel em segundo e Hamilton em quarto. Lewis vence na Espanha e Sebastian chega em segundo. No Grande Prêmio de Mônaco a Ferrari conquistou sua primeira dobradinha, com o alemão em primeiro, Hamilton teve problemas na classificação e não conseguiu mais do que um sétimo lugar no apertado Circuito de Mônaco. Lewis voltou ao triunfo no Grande Prêmio do Canadá, com o rival do campeonato chegando apenas em quarto, o que amenizava o prejuízo de Mônaco. No Azerbaijão, Ricciardo venceu, com Lewis e Vettel chegando em quinto e quarto respectivamente. Na Áustria, Bottas venceu mais uma, Hamilton chegou apenas em quarto e o líder do mundial em segundo. Na Inglaterra, o flecha de prata corria em casa, e venceu a prova, com Vettel chegando apenas em sétimo depois de um pneu furado na última volta. O inglês estava agora a 1 ponto de se igualar ao alemão no campeonato, mas na Hungria a Ferrari deu o troco e conseguiu mais uma dobradinha, com o carro número 5 na primeira posição, o piloto da Mercedes chegou apenas em quarto, seu companheiro subiu ao pódio. Depois das férias do meio de temporada, Lewis Hamilton venceu na Bélgica e Na Itália, e assumiu a liderança do campeonato por 3 pontos. No Grande Prêmio de Singapura o alemão da Ferrari foi pole, mas depois de um toque na largada entre Vettel, Kimi e Verstappen, os três foram forçados a abandonar a prova, e o inglês que havia largado em quinto, pulou para a ponta logo nas primeiras curvas depois de uma excelente corrida e foi o vencedor deste Grande Prêmio, a liderança do mundial aumentava para 28 pontos. Na Malásia, Hamilton foi segundo, e Vettel que teve de largar de último chegou em quarto, a vantagem

no campeonato subia para 34 pontos. No Japão, Lewis voltou ao triunfo e Sebastian Vettel teve que abandonar antes de décima volta por problema de vela. A liderança do britânico dava um salto de 34, para 59 pontos. Nos EUA Hamilton venceu com conforto e o seu rival foi segundo, e a liderança subiu mais 7 pontos (de 59, para 66 pontos). No México, Lewis Hamilton assegurou o quarto título na Fórmula 1 com 56 pontos de vantagem (com 50 ainda a serem disputados) com um nono lugar, o seu concorrente foi quarto, mas não foi suficiente para manter a luta viva. Lewis foi campeão com duas provas de antecâmara.

## Pilotos

### Lewis Hamilton

Sir Lewis Carl Davidson Hamilton MBE HonFREng Kt (Stevenage, 7 de janeiro de 1985) é um automobilista britânico. Sete vezes campeão mundial de Fórmula 1, nos anos de 2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019 e 2020, Hamilton é um dos maiores pilotos de todos os tempos, e um dos desportistas mais bem sucedidos da história.

Atualmente, a representar a equipe Mercedes, Hamilton tem o maior número de vitórias em corridas de Fórmula 1, com 103 triunfos (ele ultrapassou Michael Schumacher após vencer o Grande Prêmio de Portugal de 2020 em 25 de outubro de 2020)[2] e também é o primeiro em número de títulos mundiais de Fórmula 1, juntamente com Schumacher (7). Detém ainda outros recordes absolutos, como o de maior número de pontos na carreira (4 165,5), o maior número de pole positions (103), maior número de volta lideradas (5 396), o maior número de pódios (191) e o maior número de Grand Chelem em uma temporada (3).[3][4][5]

Além de ser comparado com os grandes pilotos de Fórmula 1, tem como ídolo o ex-piloto Ayrton Senna. Isso ficou ainda mais evidente quando Lewis Hamilton se igualou em números de pole position a Ayrton Senna no Grande Prêmio do Canadá de 2017, no qual ganhou da família de Ayrton, ainda na pista, um capacete usado por Senna na corrida, não conseguindo conter as lágrimas. No mesmo ano no Grande Prêmio da Itália, Lewis marcou sua pole de número 69, superando àquela altura a marca de Michael Schumacher de 68 poles, se tornando assim o recordista de pole positions.

Em 2021, Hamilton recebeu de Carlos, Príncipe de Gales (atualmente Rei Carlos III) o título de Cavaleiro da Ordem do Império Britânico, pelos seus serviços prestados ao automobilismo.[6][7] Em 2022, a Câmara dos Deputados do Brasil concedeu a Hamilton o título de cidadão honorário do país.[8]





*Figura 1 - Lewis Hamilton*

No final de 2006, foi anunciado pela McLaren como o piloto da equipe para a temporada 2007, onde correria ao lado do bicampeão dessa altura, Fernando Alonso. Em seu primeiro GP na categoria, o GP da Austrália, conseguiu um terceiro lugar. A sua primeira vitória foi no Grande Prêmio do Canadá de 2007. Nesta temporada, teve problemas com seu companheiro de equipe, Fernando Alonso, que acusava a equipe de favorecer o piloto britânico. Hamilton estava com o título da temporada 2007 nas mãos, porém, ele cometeu erros nas duas últimas corridas e o campeão foi Kimi Räikkönen. Mesmo com a perda do título por apenas um ponto, graças ao jogo de equipe da Ferrari em Interlagos, sua performance foi considerada acima da média para um estreante na Fórmula 1.

Em janeiro de 2008, a McLaren renovou o contrato de Hamilton, estendendo-o até 2012. Nesse mesmo ano, Lewis Hamilton falou que seu sonho sempre foi pilotar uma McLaren e que pretendia fazer toda sua carreira nesta equipe.

Hamilton consagrou-se campeão Mundial da temporada de 2008 ao ficar em quinto lugar no Grande Prêmio do Brasil de 2008. A disputa só foi decidida na última volta do GP do Brasil, em Interlagos, onde Hamilton, que tinha perdido a posição para Sebastian Vettel, recuperou a mesma ao ultrapassar Timo Glock. Hamilton entrou para a história como o mais novo campeão de todos os tempos, aos 23 anos,[10] além de ser o primeiro campeão negro na Fórmula 1.

Em 2009, após a primeira etapa da temporada, o Grande Prêmio da Austrália, Hamilton foi desclassificado por ter mentido aos comissários na reunião após a corrida. Durante as últimas voltas da corrida, o piloto da Toyota, Jarno Trulli que estava logo a frente do piloto inglês, teria perdido o controle do

carro, saindo da pista e sendo ultrapassado por Hamilton, enquanto o safety car estava na pista. O inglês então abriu passagem para o italiano recuperar sua colocação ainda sob bandeira amarela. Trulli foi penalizado pelos comissários com 25 segundos. No entanto, a FIA entendeu que Hamilton não deveria ter passado Trulli.

Nas etapas que vieram a seguir, com o carro limitado, Hamilton não conseguiu o mesmo desempenho da temporada anterior. A primeira vitória da temporada foi apenas na décima corrida, o Grande Prêmio da Hungria. Voltou a ganhar em Singapura, terminando a temporada em quinto lugar.

Hamilton começou a temporada de 2010 com um terceiro lugar no Grande Prêmio do Barém.[14] O segundo pódio da temporada veio com o segundo lugar conquistado no Grande Prêmio da China. Após conseguir ótimas posições nas corridas na Turquia, Canadá e Europa, Hamilton se tornou o primeiro na Classificação geral. Ao final do campeonato, em 14 de novembro de 2010, de forma surpreendente, o piloto Alemão Sebastian Vettel venceu a corrida em Abu Dhabi. O piloto Inglês chegou em segundo não só na corrida, perdendo também o posto de piloto mais jovem a vencer um campeonato de Fórmula 1 para o Vettel. Terminou o campeonato com 240 pontos e três vitórias.

Hamilton começou a temporada com um segundo lugar no GP da Austrália, atrás de Sebastian Vettel da Red Bull,[15] apesar de ter que lidar com o assoalho danificado em sua McLaren, que segundo o piloto, estaria causando perda de pressão aerodinâmica.[16] No Grande Prêmio da Malásia, se qualificou em segundo e terminou em sétimo, lutando em parte devido ao desgaste dos pneus e sendo marcados por Fernando Alonso da Ferrari, na fase final. Hamilton e Alonso receberam 20 segundos de tempo de sanções pós-corrida, que Hamilton caiu para o oitavo lugar atrás de Kamui Kobayashi, enquanto Alonso ficou em sexto.

A primeira vitória da temporada veio na China, ultrapassando o então líder da corrida Sebastian Vettel, com apenas quatro voltas restantes para o final.[17] Voltou a vencer na Alemanha.[18] No Grande Prêmio de F1 da Índia realizado em 30 de outubro, volta a ter problemas com Felipe Massa; ao tentar fazer uma ultrapassagem sobre o piloto brasileiro em busca do 5º lugar, estes se colidem novamente ocasionando uma punição de Drive through ao piloto da Ferrari. No GP de Abu Dhabi, Hamilton largou em segundo, e após Vettel abandonar a corrida por conta de um pneu furado na primeira volta, Hamilton assumiu a liderança e dominou a prova até sua 3ª vitória na temporada. Na última corrida do ano, no Brasil, Hamilton abandonou a corrida por conta de problemas no câmbio.

O piloto inglês conquistou a primeira pole position da temporada, marcando o tempo de 1min24s922, fazendo uma "dobradinha" com o companheiro de equipe Jenson Button, que ficou em segundo.[19] No começo da prova, Jenson Button largou melhor e assumiu a ponta já na primeira curva da corrida.[20]

No final de setembro, foi anunciada a transferência de Hamilton, da McLaren para a Mercedes, para a disputa da temporada de 2013.[21][22] Segundo declarações de Martin Whitmarsh, a equipe inglesa chegou a fazer uma "proposta financeira que é melhor do que qualquer um na Fórmula 1".[23]

Em 2013 fez sua estreia pela equipe Mercedes no Grande Prêmio da Austrália, terminando a prova na quinta colocação. Na etapa seguinte, no Grande Prêmio da Malásia, conquistou seu primeiro pódio pela equipe ao chegar em terceiro lugar. No Grande Prêmio da China, conseguiu sua primeira pole position.

No Grande Prêmio da Hungria, conquistou a primeira vitória pela equipe Mercedes, ficando à frente de Kimi Räikkönen e Sebastian Vettel na corrida.[24]

Com o Mercedes F1 W05 afirmando-se superior a todos os concorrentes, Lewis e seu companheiro de equipe, Nico Rosberg, foram os postulantes ao título mundial. Iniciou a primeira metade do campeonato em desvantagem em relação a ele, especialmente com o abandono na primeira corrida na Austrália. Entretanto, a partir da prova de Singapura, alcançou a liderança do campeonato, reação em meio a cinco vitórias consecutivas: Itália, a citada Singapura, Japão, Rússia e Estados Unidos.

Na última etapa, com pontuação dobrada em Abu Dhabi, necessitava de apenas um segundo lugar para ser campeão - em caso de vitória de Rosberg, porém venceu e obteve seu segundo título.

Durante o Grande Prêmio de Mônaco a equipe anunciou a extensão de seu contrato até o fim de 2018. O piloto declarou: "Mercedes é minha casa e eu não poderia estar mais feliz por permanecer aqui por mais três anos." [25] Diferente de 2014 Hamilton liderou o campeonato desde a abertura e tornou-se campeão com antecipação de três corridas ao vencer nos Estados Unidos.

Iniciou a temporada sendo superado largamente pelo companheiro de equipe Rosberg, que venceu as quatro primeiras provas e lhe impôs uma desvantagem de 43 pontos.[26] Na quinta etapa, na Espanha, colidiu com Rosberg duas curvas após a largada e ambos abandonaram. A direção de prova considerou incidente de corrida.[27] Na etapa seguinte, em Mônaco, venceu mas com a ajuda de Rosberg, que em ritmo mais lento, permitiu a ultrapassagem de Hamilton, e este conseguiu superar Daniel Ricciardo.[28]

Venceria a seguir Canadá, Áustria, Grã-Bretanha e Hungria, assumindo a liderança do campeonato com 192 pontos. Tornou-se, ainda, o maior vencedor do Grande Prêmio Húngaro com cinco vitórias.[29] No entanto, Rosberg obteria três vitórias consecutivas e reassumiria a liderança em Singapura.[30] Na prova seguinte, na Malásia, enquanto liderava, Rosberg recuperava-se desde a última posição após ser tocado logo após a largada. Desafortunadamente, Hamilton abandonou por quebra do motor a quinze voltas do fim. Seu rival, ao contrario, ainda alcançaria o pódio na terceira posição, ampliando a vantagem sobre Hamilton para 23 pontos.[31] A diferença subiu ainda mais - 30 pontos - no Japão, após Hamilton obter o terceiro posto e Rosberg vencer mais uma vez.

Lewis venceu as quatro últimas provas - Estados Unidos, México, Brasil e Abu Dhabi, mesmo assim, não conseguiu impedir que Rosberg - que terminaria em segundo lugar nestas mesmas provas, alcançasse o título mundial com cinco pontos de vantagem.[32]

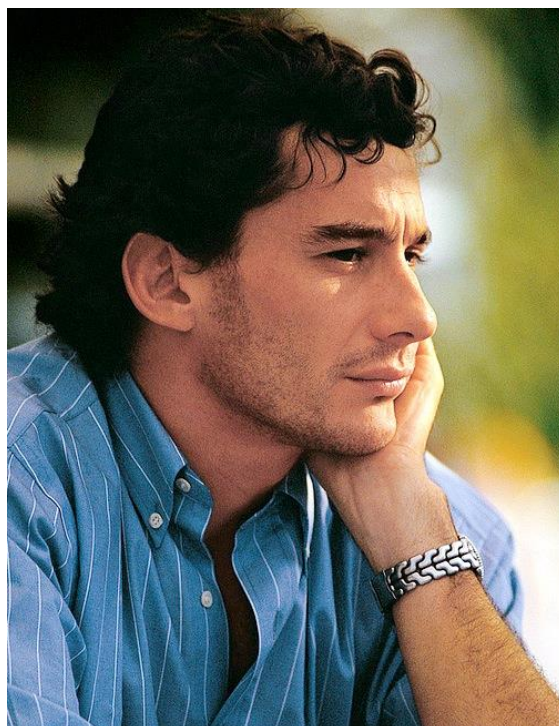
Nesta temporada veio a superar na etapa do Brasil a marca de Alain Prost de número total de vitórias - 52, e tornou-se o segundo maior neste quesito, atrás somente de Michael Schumacher vencedor 91 vezes.[33]

## Ayrton Senna

Ayrton Senna da Silva ONM • ComRB • CvMA • OME (São Paulo, 21 de março de 1960 — Bolonha, 1 de maio de 1994) foi um piloto brasileiro de Fórmula 1, campeão da categoria três vezes, em 1988, 1990 e 1991. Ele começou sua carreira competindo no kart em 1973 e em "carros de fórmula" em 1981, quando venceu as Fórmulas Ford 1600 e 2000. Em 1983 alcançou o título de campeão do Campeonato Britânico de Fórmula 3 batendo vários recordes. Seu desempenho impulsionou sua ascensão à Fórmula 1, fazendo sua primeira aparição na categoria no Grande Prêmio do Brasil de 1984 pela equipe Toleman-Hart. Em sua primeira temporada, Senna pontuou em cinco corridas, fechando o ano com treze pontos e a nona posição na classificação geral dos pilotos. No ano seguinte, ingressou na Lotus-Renault, pela qual venceu seis grandes prêmios ao longo de três temporadas.

Em 1988, juntou-se ao francês Alain Prost na McLaren-Honda, com o qual teve grande rivalidade. Senna venceu oito etapas daquela temporada e sagrou-se campeão mundial pela primeira vez. Após a polêmica final de 1989 com Prost que resultou na segunda colocação do torneio, ele retomou o título em 1990, vencendo novamente na temporada seguinte, tornando-se o piloto mais jovem a conquistar um tricampeonato na Fórmula 1 até então. Em 1993, Senna foi vice-campeão, vencendo cinco corridas. Transferiu-se para a Williams em 1994, onde disputou apenas três etapas, a última sendo o Grande Prêmio de San Marino, onde se acidentou e faleceu. Ao todo, Senna participou de 161 grandes prêmios na Fórmula 1, alcançando 41 vitórias, 80 pódios, 65 pole positions e 19 voltas mais rápidas.

Além das corridas de carros, Senna dedicava-se a jet skis, motos, aeromodelos e principalmente helicópteros. Ele também administrava diversas marcas e empreendimentos, além de ter patrocinado vários programas de assistência filantrópica, principalmente os ligados a crianças carentes. Depois de morrer, sua irmã, Viviane Senna, fundou o Instituto Ayrton Senna, uma organização não governamental que oferece oportunidades de desenvolvimento humano a crianças e jovens de baixa renda. Além disso, o personagem Senninha foi criado com a intenção de atingir o público infantil com os ideais do piloto, como a superação, dedicação e o gosto pela vitória.



*Figura 2 - Ayrton Senna*

Sua morte, assim como o funeral e velório, provocou uma das maiores comoções da história do Brasil, bem como repercussão mundial. Em pesquisas feitas com jornalistas especializados, pilotos e torcedores, foi amplamente considerado o melhor piloto da história da Fórmula 1 e um dos maiores automobilistas de todos os tempos. Em 1999, foi eleito pela revista Isto É o esportista do século XX no Brasil. No auge de sua carreira, era considerado o maior ídolo brasileiro, posto que mantém mesmo depois de quase três décadas após a sua morte.

Começou a competir oficialmente nas provas de kart aos treze anos. A sua primeira vitória oficial aconteceu na primeira prova oficial no kart de que participou, em julho de 1973. Tal fato teve lugar no Kartódromo de Interlagos, que hoje leva seu nome.[14] Em 1977 ganhou o seu primeiro "Campeonato Sul-Americano de Kart", repetindo o feito em 1980. Foi campeão brasileiro de kart em 1978, 1979 e 1980. Foi campeão paulista em duas ocasiões, em 1974 (na categoria júnior) e 1976. Foi duas vezes vice-campeão mundial de kart, em 1979 - empatou com o campeão nos pontos, mas perdeu no desempate - e 1980.[15][16]

A conquista do seu primeiro título de campeão brasileiro de kart ocorreu em 16 de julho de 1978 no Kartódromo de Tarumã, em Viamão, na Grande Porto Alegre. Ayrton, com 18 anos na época, competiu pela equipe "Sulam" e venceu todas as provas, derrotando assim o seu maior rival Walter Travaglini. A competição teve mais de 150 pilotos inscritos e contou com cinco categorias diferentes. Ayrton competiu na categoria de "100 cc" em três baterias, todas realizadas no domingo em um total de 21 voltas.[17] Ainda em 1978, Ayrton conseguiu um recorde dentro do kartismo, quatro vitórias em um mesmo dia. O feito aconteceu em Uberlândia na inauguração do kartódromo da cidade. Foram duas vitórias pela categoria 100 cilindradas e outras duas pela 125 cc. Das quatro vitórias, a que mais chamou a atenção foi a da segunda bateria, na qual

ele largou em 18º e venceu com apenas nove voltas. Senna também quebrou o recorde da pista até então com a marca de 1min08s36 no traçado de 1 200 metros.[18][19]

No mundial de kart realizado em 1979 em Estoril, Ayrton usou pela primeira vez o capacete amarelo que se tornou sua marca registrada nas pistas. A pintura foi feita por Sid Mosca. No entanto, como cada país tinha sua própria pintura, todos os competidores do Brasil usaram o mesmo layout, conforme exigia o regulamento da competição. Senna terminou empatado com o holandês Peter Koene em primeiro lugar. Segundo a equipe brasileira, em caso de igualdade de pontos, seria levado em consideração o confronto direto na última das três finais, prova que Ayrton venceu com boa margem em relação aos concorrentes. A organização do Mundial, por outro lado, teve uma interpretação diferente do regulamento: o título seria de Koene graças ao resultado das semifinais, onde ele havia terminado em quarto lugar, enquanto Senna foi o oitavo. Na prova, o brasileiro era o segundo colocado até perto das voltas finais, quando o líder teve um problema com o kart na frente de Ayrton, que não teve tempo de desviar da colisão e ambos rodaram. Ao retornar ao Brasil, o brasileiro conversou com Sid Mosca para que fizesse daquela pintura sua marca própria dentro das pistas.[20]

Em 1981, começou a competir na Europa, ganhando o campeonato inglês de Fórmula Ford 1600 (12 vitórias em 20 corridas), pela equipe de Ralf Firman.[15] Ao final da temporada, Ayrton encontrava-se em um dilema: apesar do sucesso na temporada, não conseguiu novos patrocinadores, razão pela qual não conseguiria se sustentar na Europa. Sua família não o apoiava integralmente, com receio dos perigos das pistas de corrida. Por tudo isso, decidiu abandonar o automobilismo e administrar uma loja de material de construção montada pelo pai no bairro Parque Novo Mundo, na Zona Norte da capital paulista. Porém, em fevereiro de 1982, decidiu voltar à Europa e continuar sua carreira.[21]

Em 1982, foi campeão europeu e britânico de Fórmula Ford 2000 (22 vitórias em 27 corridas), pela equipe de Dennis Rushen. Deste campeonato, destaca-se a histórica vitória no Circuito de Snetterton (Inglaterra), quando Ayrton correu a prova inteira com problemas nos freios dianteiros.[22][23]

Nessa época adotou o nome de solteira da mãe, Senna, pois Silva é um nome bastante comum no Brasil. No mesmo ano, no dia 30 de maio, o brasileiro participou de uma "corrida das celebridades" denominada "Shell Super Sunbeam for Celebrities", realizada no circuito de Oulton Park, Inglaterra. Senna venceu e fez a melhor volta a bordo de um TalbotSunbeam T1. Já em 13 novembro, fez sua estreia na Fórmula 3 Britânica em Thruxton, venceu, fez a pole position e a volta mais rápida, com um "Ralt Toyota RT3".[15] No início de outubro de 1982, mesmo com a pouca visibilidade que a categoria possuía, Senna já era um nome de destaque do esporte brasileiro, refletindo na sua chegada ao Brasil depois da conquista do título da Formula Ford, que contou com a presença maciça de jornalistas e até mesmo de admiradores.[24] Em dezembro de 1982 Ayrton foi convidado para participar de uma corrida especial de encerramento da temporada da recém-criada categoria de superkart. Mesmo sem nunca ter pilotado aquele novo tipo de kart, Ayrton fez a pole marcando 46s43, batendo o recorde do Kartódromo de Interlagos até então. Os outros pilotos - 41 no total - ficaram um segundo ou mais atrás de Senna. Na primeira bateria, o tricampeão

se envolveu em um acidente na largada com outros 20 karts, caindo para a 11ª posição. Porém, fez uma prova de recuperação e conseguiu terminar em terceiro. Na segunda bateria, Senna assumiu a ponta na primeira volta e manteve o primeiro lugar até o final. Na bateria final, que contou com 30 karts, Senna largou em quarto e também conseguiu a liderança logo no início. Dali em diante ele manteve a ponta e venceu com 15 segundos de vantagem para o segundo colocado.[25][26]

Em 1983, Senna venceu o campeonato inglês de Fórmula 3 Inglesa (treze vitórias em 21 corridas, sendo 9 delas consecutivas), pela equipe de Dick Bennetts, depois de uma disputa com o inglês Martin Brundle, que corria pela equipe de Eddie Jordan. O campeonato inglês de Fórmula 3 Inglesa dessa temporada gerou uma controvérsia envolvendo o piloto inglês, que acabou por ficar com o vice-campeonato. Ele foi acusado por todos os pilotos de ter utilizado um carro fora das especificações do regulamento, conseguindo assim se aproximar de Ayrton na segunda metade do campeonato. O recurso impetrado pelos pilotos foi julgado em novembro de 1983 pelo tribunal do 'Royal Automobile Club' e o inglês foi condenado por unanimidade. A referida condenação refere-se a uma corrida, a única em que a equipe foi apanhada, quando o carro tinha uma abertura maior na admissão do motor e menor altura das "minissaias", proporcionando ao piloto fazer menores tempos nos treinos e corridas.[27][28]

Por conta dessa inferioridade em relação ao carro do piloto inglês, Ayrton usou uma tática curiosa no GP de Thruxton, no qual venceu de ponta a ponta. A equipe colocou uma fita adesiva para fechar a saída de ar do radiador do óleo, assim o óleo atingiria a temperatura ideal com mais rapidez. Com a temperatura da água aumentando, Senna precisou afrouxar o cinto e retirar o adesivo com a mão após algumas voltas em uma manobra bastante arriscada, mas que valeu o título ao final da prova.[29]

A conquista da Fórmula 3 lhe valeu o cumprimento do então presidente João Figueiredo através de um telegrama.[30] Neste último campeonato, após várias vitórias em Silverstone, a imprensa inglesa especializada chegou a chamar o circuito de Silverstone, em homenagem a Ayrton.[31] Também em 1983 triunfou no prestigioso Grande Prêmio de Macau pela Teddy Yip's Theodore Racing Team, diretamente relacionado à equipe que o conduziu à F3 britânica.[15]

Ainda em 1983 realizou seus primeiros testes com um carro de Fórmula 1. Primeiro com a Williams, o piloto bateu o recorde da pista de Donington Park até então. Em poucas voltas, Senna já tinha igualado o tempo de Jonathan Palmer, piloto de testes da Williams, em 1min01s7. Nas 83 voltas que deu, atingiu o recorde de 1m00s5. Também realizou testes para a McLaren, onde Senna impressionou o chefe da equipe Ron Dennis. Mesmo com a concorrência de outros dois pilotos convidados para os testes, o inglês Martin Brundle e o alemão Stefan Bellof, Senna foi o mais rápido dos três em Silverstone. A outra equipe pela qual Senna treinou foi a Toleman, treinos estes realizados em Silverstone, Senna foi mais rápido que o titular da equipe, o inglês Derek Warwick, tanto com pista seca como com pista molhada. Em sua melhor passagem, o brasileiro registrou 1min11s05, tempo que daria o quinto lugar numa corrida.[32] No final de 1983, mesmo antes de sua estreia na F1, Ayrton já gozava de grande prestígio, como pode ser conferido no especial denominado:



Ayrton Senna Especial - Do Kart à Fórmula 1, que a Rede Globo produziu em outubro do referido ano, contando sua trajetória no automobilismo até então.[32]

## Michael Schumacher

Michael Schumacher (pronúncia alemã:  'miçaʔe:l 'ʃu:maχe; ) (Hürth-Hermülheim, 3 de janeiro de 1969) é um ex-automobilista alemão, sete vezes campeão da principal categoria do automobilismo, detém inúmeros recordes, incluindo voltas mais rápidas, maior número de campeonatos e mais corridas ganhas em uma única temporada - 2004. Em 2002 ele se tornou o único piloto na história da F1 a terminar entre os três primeiros em todas as corridas em um mesmo campeonato.

Após três temporadas afastado da categoria que o consagrou, Schumacher retornou defendendo a Mercedes na temporada de 2010.[1]

Fora das pistas, Schumacher foi embaixador da UNESCO e orador para a segurança do motorista. Ele esteve envolvido em inúmeros esforços humanitários ao longo de sua vida e doou dezenas de milhões de dólares para a caridade. Michael e seu irmão Ralf Schumacher são os únicos irmãos a vencer corridas na Fórmula 1, e eles foram os primeiros irmãos 1º e 2º lugar na mesma corrida, em Montreal em 2001 e novamente em 2003.

Em 1991 o piloto belga Bertrand Gachot foi preso por envolvimento em um acidente de trânsito. A Mercedes Benz viu uma oportunidade e pagou 300 mil dólares à Jordan pela vaga que Schumacher assumiria no Grande Prêmio da Bélgica. Schumacher foi convidado a disputar a prova e em apenas uma corrida chamou a atenção de Flávio Briatore ao conquistar a sétima posição na classificação. Na largada, ele pula para a 4ª posição, mas um problema na embreagem fez com que o jovem alemão de 22 anos abandonasse a prova de forma prematura, mas o recado foi o suficiente. Briatore despediu o piloto brasileiro Roberto Pupo Moreno e contratou Schumacher, formando dupla com o tricampeão Nelson Piquet na Benetton a partir do Grande Prêmio da Itália e logo de cara, o alemão termina em 5º lugar e os primeiros 2 pontos na carreira.

Na temporada de 1992, o alemão vence o GP da Bélgica, local que estreou na Fórmula 1 há um ano. É a sua primeira vitória na categoria e com o 2º lugar (6 pontos) no GP da Austrália, Schumacher finaliza o campeonato em 3º lugar e supera Ayrton Senna (abandonou a prova numa colisão com Nigel Mansell) por 3 pontos.[3]





*Figura 3 - Michael Schumacher*

Com apenas a vitória no GP de Portugal, Schumacher termina a temporada de 1993 em 4º com 52 pontos.

Em 1994, conquistou seu primeiro título mundial por apenas um ponto, após diversas polêmicas envolvendo as equipes Williams e Benetton, culminando no Grande Prêmio da Austrália, onde colidiu seu carro contra o de Damon Hill, numa controversa manobra. Neste mesmo ano, Schumacher havia sido banido por duas corridas. A FIA, no entanto, foi acusada pela equipe Benetton de favorecer a Williams, tentando tornar a temporada mais competitiva. Ainda assim, é campeão pela primeira vez e a equipe Benetton consegue também estreitar um piloto campeão, apesar de falhar com o título de construtores.

Mas a suspeita de irregularidades em várias equipes relativas a presença de ajuda eletrônica foi indicada após investigação envolvendo Ferrari, McLaren e Benetton. Nos treinos para o GP do Pacífico, em Aida, a Ferrari admitiu ter usado controle de tração em seus dois carros, mas se retratou garantindo que não mais usaria o dispositivo eletrônico. Não houve punição por parte da FIA. Em Ímola (corrida que vitimou Ayrton Senna), a FIA encontrou softwares ilegais nos carros da Benetton e McLaren que inicialmente haviam se negado a entregar os seus códigos fonte. No entanto, beneficiando-se de uma brecha no regulamento - que dizia que os dispositivos jamais poderiam ser usados durante os GPs, mas não especificava sobre a possibilidade de existência dos mesmos -, a Benetton não pôde ser formalmente acusada, pois não houve provas de que esses mecanismos (Launch Control- Controle de Tração) tenham sido usados nos eventos oficiais. Já a McLaren, apesar de constatado o uso de um software ilegal durante o GP de San Marino não foi condenada pois a FIA considerou que a equipe acreditava que o dispositivo não era ilegal. Uma posterior investigação

estava por ser iniciada quando a FIA descobriu que o técnico contratado tinha vínculos com a Benetton.

A única infração comprovada foi a respeito da bomba de gasolina: no GP da Alemanha, o carro de Jos Verstappen (companheiro de Schumacher na Benetton) foi incendiado: segundo a investigação da FIA, a remoção do filtro de segurança aumentava a fluência da gasolina para mais de 13 litros por segundo, ganhando 1 segundo em média por parada—suspeita-se que a Benetton e Schumacher obtiveram vantagens através deste artifício naquele ano em corridas anteriores ao GP da Alemanha, inclusive o GP do Brasil, quando superou Senna nos boxes. Na audiência da World Motor Sport Council, que julgou a questão da ausência do filtro de combustível foi elucidado, entre outras questões, que o time Benetton recebeu uma carta enviada pelo fabricante (Intertechnique) da bomba de combustível instruindo a remover o filtro de combustível. A Benetton ainda afirmou que Charlie Whiting, chefe do departamento técnico da Fórmula 1, havia autorizado a retirada do filtro de combustível, apesar de não ter sido apresentada nenhuma autorização por escrito pela equipe. Também concluiu-se que outras quatro equipes, cujos nomes não foram citados, estavam operando sem o filtro de combustível. A FIA decidiu não punir a Benetton e as demais equipes envolvidas desde que o filtro não fosse mais removido.

Ainda houve outras punições impostas a Schumacher nesta temporada.

No GP da Grã-Bretanha, casa de seu adversário, foi punido com um "stop & go" de 5 segundos por ultrapassagem em volta de apresentação. Schumacher daria 7 voltas na pista sem entrar nos boxes, o que motivou sua posterior desclassificação. Mesmo assim, Schumacher não abandonou o GP, cumprindo o stop & go nas voltas finais: a ideia de Flavio Briatore era que Schumacher, com tal punição, conseguisse o segundo lugar, mas o piloto perderia os pontos.

Esta decisão sofreu apelação pela equipe Benetton e foi anulada ainda durante a corrida, mas, apesar de anulada, acarretou nova punição inédita: banimento por duas corridas devido a desrespeito à bandeira preta. Um fato que coincidiria com as suspeitas dos dispositivos eletrônicos foi que a Benetton decidiu usar o carro reserva em ambas as etapas.

Nova polêmica foi no GP da Bélgica: uma surpreendente punição com desclassificação por possuir o assoalho do carro com desgaste um milímetro superior à margem de tolerância permitida no regulamento. A Benetton alegou que uma rodada de Schumacher e subsequente passagem em caixa de britas durante a corrida teria alterado a medida. A FIA não aceitou as explicações e manteve a punição.

Apesar das várias punições polêmicas e da guerra entre Benetton e FIA, pela primeira vez na história um piloto alemão foi consagrado campeão da Fórmula 1, e surpreendentemente com os motores Ford Zetec (algo que parecia impossível desde 1982 e que continua a ser nas temporadas atuais).

Em 1995, o piloto continua na equipe Benetton, agora equipada com motores Renault mais potentes do que no ano anterior, e sagra-se bicampeão mundial com relativa facilidade, mesmo que o carro tenha tido alguns problemas de estabilidade durante a temporada. Este ano foi marcado pela espetacular

vitória no GP da Bélgica, em que largara na 16ª posição. Sua equipe torna-se campeã de construtores.

Em 1996 o alemão transfere-se para a Ferrari, com a meta de quebrar o jejum da tradicional equipe: nenhum piloto havia sido campeão pilotando uma Ferrari nos quinze anos anteriores: depois do título de 1979, os melhores resultados foram os vice-campeonatos de 1982, 1985 e 1990. Entre os construtores, a equipe não terminava em primeiro desde 1983. Porém, a equipe vinha em franca ascensão: depois de passar três anos (entre 1991 e 1993) sem vencer uma corrida, a Ferrari, que havia contratado Jean Todt, foi a única marca fora Benetton e Williams a vencer GPs em 1994 e 1995.

Schumacher levou toda sua equipe técnica da Benetton (liderados pelo estrategista Ross Brawn). Em sua primeira corrida pela equipe italiana (Austrália), largou em quarto (atrás de seu companheiro, Eddie Irvine) e abandonou após trinta e duas voltas, devido a problemas em seus freios. Na corrida seguinte (Brasil), voltou a largar em quarto e, após um duelo com Rubens Barrichello, conquistou seu primeiro pódio pela Ferrari, ao completar a prova de Interlagos em terceiro. Na terceira etapa (Argentina), largou na primeira fila (segundo, ao lado de Damon Hill, o pole), mas não completou a prova devido a um problema no aerofólio traseiro. Na quarta etapa (Europa), largou em terceiro e chegou em segundo, colocação final que repetiu na etapa seguinte (San Marino, onde conquistou sua primeira pole pela Ferrari).

Em Mônaco, cravou nova pole-position, mas bateu ainda na primeira volta (nesta prova, apenas quatro carros chegaram ao fim, e o vencedor foi o francês Olivier Panis, com um Ligier). Finalmente, na sétima etapa (Espanha), em 2 de junho de 1996, o alemão conquistou sua primeira vitória pela Ferrari, após largar em terceiro e dar um show de pilotagem debaixo de forte chuva. No restante da temporada, Michael conseguiu mais duas vitórias (Bélgica e Itália), somando, ao final da temporada, 59 pontos e finalizando o certame na terceira colocação, atrás somente dos pilotos da Williams, Damon Hill (campeão, 97 pontos) e Jacques Villeneuve (vice-campeão, 78 pontos).

O campeonato de 1997 foi problemático para Schumacher que enfrentou forte concorrência da Williams. Na última corrida do ano, ele jogou seu carro contra o de Jacques Villeneuve, tentando tirar seu rival da competição, mas falhou e perdeu a corrida. A FIA classificou a manobra do alemão como atitude antidesportiva e retirou-lhe o vice-campeonato (mas os pontos conquistados na temporada foram mantidos).[4] No final, Villeneuve ficou com o título.

Schumacher foi vice-campeão em 1998 e viu o piloto finlandês Mika Hakkinen, da McLaren, sagrar-se campeão mundial de Fórmula 1 pela primeira vez. A temporada, no entanto, foi disputada até a última etapa, e poderia ter dado o tricampeonato para Schumacher se David Coulthard, na Bélgica, não houvesse atirado com o alemão para fora da prova quando estava a ser ultrapassado, num grande prêmio disputado sobre um enorme dilúvio. Anos mais tarde, em 2003, após acidente semelhante envolvendo Fernando Alonso e David Coulthard, desta vez como vítima, o piloto escocês insinuou que causara o acidente de Spa intencionalmente, dando assim o título de pilotos ao companheiro de equipe.

Em 1999, o piloto acidentou-se durante a primeira volta após a primeira largada do GP da Grã-Bretanha, quando as rodas dianteiras travaram,

impedindo o controle do carro que bateu violentamente no muro protegido por pneus. Schumacher fraturou a perna direita e ficou de fora de sete corridas, tendo perdido de forma irremediável o campeonato. Nessas sete corridas foi substituído pelo finlandês Mika Salo. Outro finlandês, Mika Hakkinen, sagrou-se bicampeão. O companheiro de Schumacher, o piloto norte-irlandês Eddie Irvine foi vice-campeão. Contudo Schumacher regressou a tempo das duas últimas corridas e ajudou a Ferrari a sagrar-se campeã de construtores após dezesseis anos sem títulos.

*Tabela 1 - Tabela*

|         |        |        |       |          |
|---------|--------|--------|-------|----------|
| gfgzdfg | fdg    | dfgz   | zdfgz | zgdfz    |
| dfgzdf  | 546+45 | 456+45 | 6+45  | 6+       |
| zdfgzdf | 456+4  | 56+45  | 6+5   | 456+4456 |

## Max Verstappen

Max Emilian Verstappen (Hasselt,[3] 30 de setembro de 1997) é um automobilista neerlandês. Ele é piloto de Fórmula 1 desde 2015, tendo feito sua estreia pela equipe Toro Rosso. Foi duas vezes campeão da Fórmula 1 em 2021 e 2022,[4][5] e terminou em terceiro lugar em 2019 e 2020 com a Red Bull Racing, equipe pela qual corre desde 2016.[6][7]

É o piloto mais jovem a liderar uma volta durante um Grande Prêmio de Fórmula 1, o mais jovem vencedor de um Grande Prêmio (18 anos 7 meses e 15 dias no Grande Prêmio da Espanha de 2016),[8] o mais jovem a alcançar o recorde de volta mais rápida no Grande Prêmio do Brasil de 2016, o piloto mais jovem a alcançar o recorde de voltas em uma sessão, este foi o terceiro treino livre no Autódromo Hermanos Rodríguez (México) em 28 de outubro de 2017 e o piloto mais jovem a competir na história desta categoria, como ele fez sua estreia com 17 anos e 166 dias no Grande Prêmio da Austrália de 2015 para a equipe Scuderia Toro Rosso,[9] assim como o primeiro piloto de nacionalidade neerlandesa a subir para o lugar mais alto do pódio da F-1.[8]

No Grande Prêmio da Áustria de 2021, após 128 grandes prêmios, 50 pódios e 15 vitórias, Max Verstappen alcançou seu primeiro Grand Chelem aos 23 anos, 9 meses e 4 dias, sendo assim o piloto mais jovem a conquistá-lo na história da categoria mais alta do automobilismo.[10] Ele foi o primeiro vencedor na história da F-1 de uma corrida de sprint, qualificando-se para o Grande Prêmio da Grã-Bretanha de 2021.[11]

Naquele ano, ele foi proclamado campeão de Fórmula 1 após vencer no Grande Prêmio de Abu Dhabi, derrotando o atual campeão Lewis Hamilton na última volta, com quem havia alcançado a última corrida empatada em pontos. Desta forma, ele também se tornou o primeiro piloto neerlandês a obter o título.[12] No ano seguinte, em 2022, Verstappen conquistou o título de forma dominante.[13]



*Figura 4 - Max Verstappen*

Em 18 de agosto de 2014, a equipe Scuderia Toro Rosso anunciou sua contratação em lugar de Jean-Éric Vergne para a temporada de 2015.[20] A contratação do jovem gerou críticas do ex-campeão da categoria Jacques Villeneuve ao dizer que "era a pior coisa para a Fórmula 1".[21] Em 31 de agosto colidiu um modelo Red Bull RB8 durante uma exibição nos Países Baixos.[22]

No entanto, logo na sua segunda corrida na categoria alcançou o sétimo lugar no Grande Prêmio da Malásia de 2015, tornando-se o mais jovem piloto a pontuar na Fórmula 1, com dezessete anos e 180 dias de idade.[23] Este recorde não poderá mais ser superado, já que a FIA estabeleceu que a partir de 2016, os pilotos da Fórmula 1 devem ter a idade mínima de dezoito anos.[24]

Em 5 de maio de 2016, dias após o Grande Prêmio da Rússia, a equipe Red Bull promoveu a troca do então titular Daniil Kvyat pelo jovem Max Verstappen.[25] Após o anúncio, Max revelou que ficou muito ansioso ao estreiar na RBR, a ponto de ficar três noites sem dormir.[26] A mudança de equipe fez com que seu pai também anunciasse que se afastaria da gerência da carreira de Max por acreditar que este alcançou o lugar almejado.[27]

Na sua primeira corrida na equipe, no Grande Prêmio da Espanha de 2016, obteve sua melhor posição de largada — quarto lugar.[28] Na corrida assumiu o segundo posto após a colisão entre os líderes Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Permaneceu mais tempo na pista antes de sua segunda troca de pneus e assumiu a liderança na volta 44 após a troca de pneus de Daniel Ricciardo. Manteve-se na liderança mesmo sob pressão de Kimi Räikkönen da Ferrari até a vitória. Com este resultado, alcançou quatro marcas históricas na Fórmula 1: o mais jovem piloto a liderar uma prova, subir ao pódio e vencer uma corrida; por

extensão, tornou-se também o primeiro neerlandês (holandês) a vencer na Fórmula 1.[29]

No dia 03 de agosto de 2019, Max conquistou sua primeira pole position no Grande Prêmio da Hungria de 2019 e se tornou o primeiro piloto da Holanda a cravar uma pole e centésimo piloto a largar na posição de honra de um grid. É também a primeira pole da Honda como fornecedora de motores desde o Grande Prêmio da Austrália de 2006, com Jenson Button.[30]

2020 viu um amadurecimento de Verstappen, que obteve 11 pódios nas 12 corridas que completou, porém, as quebras impediram que ele disputasse o título.[31] Uma vitória muito comemorada foi a do GP do 70º aniversário em Silverstone, que o piloto da Red Bull conquistou após largar em quarto e escolher bem seus pneus.[32] Na última etapa, em Abu Dhabi, o neerlandês faturou a sua única pole da temporada e encerrou o ano com vitória, mas não foi o suficiente para tirar o vice-campeonato das mãos do piloto Valtteri Bottas, da Mercedes.[33]

Na temporada de 2021, considerada a mais disputada dos últimos tempos, Verstappen e Hamilton lutaram pelo campeonato até a última rodada. Hamilton começou liderando, contudo, Verstappen seguiu em seu encalço e obteve uma valiosa sequência de vitórias: França, a rodada dupla da Áustria e a sprint race da Inglaterra.[34] Todavia, a corrida principal se destacou por uma colisão entre os dois pilotos, que elevou o tom da rivalidade da dupla pelo restante do campeonato. Os dois se chocaram na curva 9, a Copse, o que obrigou Max a abandonar a corrida e a fazer exames médicos mais detalhados. Lewis foi punido, mas se recuperou, fazendo as ultrapassagens necessárias e vencendo em frente ao público local, causando revolta em Max e na Red Bull, que tentaram em vão recorrer do resultado.[35] O neerlandês também teve algumas vitórias marcantes, como a do Grande Prêmio dos Países Baixos, que estreava na categoria, em que Verstappen venceu de ponta a ponta pela primeira vez em casa.[36] Max assumiu a liderança no GP da Turquia com um segundo lugar, enquanto o britânico conseguiu apenas a quinta posição,[37] e segurou o posto durante a reta final, contudo, Hamilton reagiu, vencendo o GP de Interlagos de forma avassaladora, após cumprir duas punições e superar o próprio Verstappen, que era o pole position e havia vencido a corrida curta de sábado, e também foi vitorioso nos estreantes circuitos de Losail e Gidá.[34] Na penúltima etapa, os dois pilotos ficaram empatados no número de pontos, com 369,5 para cada um, deixando a decisão para o Grande Prêmio de Abu Dhabi. Esta corrida, que era a última vez que o campeonato era decidido no GP final desde 2011, acabou ficando marcada pelas polêmicas decisões do diretor de provas Michael Masi, que interferiram no resultado. Após a colisão do piloto canadense Nicholas Latifi com a barreira de proteção da Curva 14 a cinco voltas do final, Masi ordenou que retardatários não poderiam ultrapassar. Pouco depois, o chefe da Red Bull, Christian Horner, enviou uma mensagem de rádio para Masi, pedindo-lhe para reorganizar o pelotão, o que era contrário às regras, já que na penúltima volta apenas alguns carros selecionados foram avisados para se desvencilharem. Então, a direção decidiu reiniciar a prova no final da mesma volta, e não no da seguinte, como ditam os regulamentos desportivos. Nesse ínterim, Verstappen fez a sua parada e colocou pneus macios novos, enquanto a Mercedes e Hamilton optaram por continuar na pista, com pneus duros bem usados.[38] Assim, logo após a relargada, Verstappen ultrapassou Lewis Hamilton na última volta, sagrando-se campeão mundial de Fórmula 1.[4]

Todavia, o incidente de Masi quase ofuscou a festa do piloto da RBR, já que Toto Wolff, chefe da equipe Mercedes, e Lewis Hamilton seguiam contestando o resultado e fazendo acusações ao diretor de provas da Fórmula 1. A Mercedes entrou com protestos junto à FIA, que foram rejeitados, e chegou a afirmar que iria recorrer da decisão, contudo, desistiu e Verstappen teve seu título confirmado.[39] Logo após o GP, o neerlandês afirmou que trocaria seu tradicional número 33 pelo número 1, destinado exclusivamente aos campeões.[40]

A temporada de 2022 parecia ser mais difícil para Max, que teve que lidar com abandonos nas primeiras etapas do campeonato. Contudo, a equipe se recuperou de seus problemas de confiabilidade, dando a Verstappen a oportunidade de vencer GPs. Depois de faturar a pole, a Sprint Race e a corrida principal em Ímola e de superar as Ferraris na estreia do GP de Miami, ele tomou a liderança do monegasco Charles Leclerc a partir do GP da Espanha. A partir daí, ele não saiu mais da primeira posição do campeonato, conseguindo pódios e com direito a cinco vitórias consecutivas, nos GPs da França, Hungria, Bélgica, Países Baixos e Itália.[41] E no chuvoso e confuso Grande Prêmio do Japão em Suzuka, ele se sagrou bicampeão mundial de Fórmula 1.[13] Duas semanas depois, mais precisamente em 23 de outubro de 2022, Max Verstappen venceu o Grande Prêmio dos Estados Unidos, igualando o recorde de Michael Schumacher (2004) e Sebastian Vettel (2013) de treze vitórias num ano.[42][43] Este recorde foi superado no Grande Prêmio do México de 2022[16] e ampliado na última corrida do calendário da temporada de 2022, o Grande Prêmio de Abu Dhabi, com Verstappen conquistando o recorde de ser o único a vencer quinze corridas em uma temporada.[44][45]

## Notícias

Mas a fotografia foi se ajeitando ao longo do campeonato. Dos quadros da Volkswagen, fora da F1, chegou o chefe Mike Krack, enquanto Fallows passou a ocupar o cargo dele após os cerca de nove meses de carência obrigatória para trocar de equipe na F1. Os dois tiveram mais que tempo de arquitetar uma estrutura de trabalho, além do projeto de 2023.

Krack e Fallows encabeçam, junto do executivo da área técnica, Andrew Green, um grupo cheio de novidades que aportaram no quadro verde desde 2021. A lista comporta o diretor de engenharia Luca Furbatto [ex-designer-chefe da Alfa Romeo], o chefe de operações técnicas Andrew Alessi [ex-aerodinamicista da Red Bull], o diretor de aerodinâmica Eric Blandin [que ocupava mesmo cargo na Mercedes] montam um quebra-cabeça de equipe experiente. Até Fallows, diretor-técnico, era quem mandava na área de aerodinâmica da Red Bull até dois anos atrás. Trabalhou com os taurinos por mais de 15 anos.

“Com especialistas experientes e chegadas como Luca, Dan e Andrew, estamos montando a força e profundidade de engenharia e da área técnica que precisamos para dar o soco mais forte”, disse o então chefe Szafnauer no momento da sequência de contratações, em 2021.



O grupo dos profissionais de cacife e experiente se materializou conforme o esperado e traz até reclamações, nesse momento. Com um projeto de semelhanças claras ao RB18, carro de 2022 da Red Bull, o time da marca dos energéticos começa a criticar publicamente a Aston Martin. Helmut Marko, consultor taurino, chegou até a questionar a legalidade do AMR23, enquanto Christian Horner e Sergio Pérez fizeram piadas com as similaridades. Tudo, claro, fruto de ter Fallows no comando, alguém que fazia parte da Red Bull nos primeiros passos da criação do carro utilizado no título do ano que passou. Até que qualquer irregularidade se confirme, porém, não há nada pontuar.

Há que se entender, porém, os motivos pelos quais 2022 foi um tanto quanto ano perdido para a Aston Martin. Szafnauer saiu por estar sobretudo insatisfeito com o trabalho: já não tinha a liberdade dos tempos de Force India, com Lawrence Stroll no cangote, e tampouco entendia ter apoio suficiente para tocar a equipe. E o escolhido para tocar a parte técnica, Dan Fallows, contratado em junho de 2021, poderia assumir somente em abril de 2022. Sem Szafnauer, que supervisionou um projeto no qual claramente não estava muito feliz, e sem diretor-técnico, saiu o carro do ano passado.

Cada um desses pontos precisam ser avaliados individualmente, mas fato é que os primeiros dois anos foram tremendamente decepcionantes. Em 2020, a Racing Point e sua apelidada 'Mercedes rosa' fez a terceira maior quantidade de pontos do Mundial de Construtores — ficou no quarto lugar por conta de uma punição de custou 15 tentos — e até venceu uma corrida, com Sergio Pérez, na mesma pista de Sakhir que abriu a temporada de agora.

Com cara nova, símbolo importante e começando a operar na fábrica nova, além de ter o tetracampeão mundial Sebastian Vettel na vaga exatamente de Pérez, a Aston Martin foi atropelada. Não apenas caiu para o sétimo lugar dos Construtores: marcou 200 pontos a menos que a McLaren, rival do ano anterior, menos da metade dos tentos da Alpine e 65 a menos que a AlphaTauri.

Em 2022, grandes expectativas, novamente. Afinal, era uma equipe que entrava na fase das novas regras da Fórmula 1, onde a capacidade orçamentária levaria a grandes resultados para quem soubesse trabalhar melhor. Mas antes do começo do campeonato, o chefe de muito tempo, Otmar Szafnauer, saiu rumo a Alpine. O sétimo lugar se manteve, agora com 55 pontos contra os 77 do ano anterior. E perdeu Vettel, aposentado por opção.

É interessante tentar entender como foi que a Aston Martin chegou até este ponto. Desde que deixou oficialmente de ser Racing Point para tomar nome e cores da fábrica lendária, a equipe prometeu muito: profissionais experientes com renome de melhores da Fórmula 1, uma fábrica das mais modernas do mundo e com posses que apenas algumas equipes da F1 têm, bem como pilotos de ponta e orçamento de gente grande.

A performance dominante da Red Bull no GP do Bahrein, realizado no último domingo (5), não preocupa Frédéric Vasseur. O chefe da Ferrari se disse convencido de que a SF-23 tem condições de brigar pelas vitórias contra os taurinos e voltou a chamar a atenção quanto à confiabilidade do carro, já que Charles Leclerc precisou abandonar a corrida, na volta 39, por problemas na unidade de potência.



Para o chefe da escuderia de Maranello, o acerto do carro foi o responsável pela diferença de rendimento entre a Red Bull e a Ferrari no circuito barenita, mas as atualizações podem ser estudadas para as próximas corridas visando possibilitar que Leclerc e Carlos Sainz sejam mais competitivos contra Max Verstappen e Sergio Pérez.

As declarações de Vasseur vão de encontro com o que Leclerc disse à imprensa após a corrida no Bahrein. O monegasco se mostrou menos otimista que o chefe e afirmou que a Ferrari está muito distante da Red Bull.

“Não é bom o suficiente [a SF-23]. Estamos longe da Red Bull, então precisamos pressionar e entender o que eles encontraram na pré-temporada porque estão em outro planeta em ritmo de corrida. Somos rápidos na classificação, mas não somos rápidos na corrida, e não é por pouco. Acho que a Red Bull encontrou algo grande em algum lugar e precisamos descobrir isso”, disse Leclerc.

“É muito difícil de entender, porque obviamente o carro da qualificação para a corrida não muda nada. Por alguma razão, em uma tomada de volta, estamos muito próximos deles e na corrida estamos a um segundo de distância em alguns trechos. A diferença é uma loucura, então precisamos investigar isso”, completou.

## Webgrafia

<https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/decepcao-extase-como-aston-martin-tornou-sensacao-formula-1-2023/>

[https://pt.wikipedia.org/wiki/F%C3%B3rmula\\_1](https://pt.wikipedia.org/wiki/F%C3%B3rmula_1)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Michael\\_Schumacher](https://en.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Lewis\\_Hamilton](https://en.wikipedia.org/wiki/Lewis_Hamilton)

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Max\\_Verstappen](https://pt.wikipedia.org/wiki/Max_Verstappen)

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Ayrton\\_Senna](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ayrton_Senna)