

A temporada de 1994 será lembrada por ter sido a mais tenebrosa de todos os tempos. Primeiro: com a proibição da eletrônica, os carros ficaram mais instáveis causando graves acidentes e dois deles culminaram nas mortes de Ayrton Senna e Roland Ratzenberger. Segundo: a conivência da FIA com as irregularidades das equipes (Benetton, Ferrari e McLaren) e depois como medida compensatória a FIA “mexeu os pauzinhos” para punir e desclassificar Schumacher, com isso ficou claro que a FIA estava querendo consertar alguma coisa que ela deixou de fazer. Terceiro: a triste decisão do campeonato em Adelaide. Schumacher e Hill chegaram separados por um ponto, o Alemão bate no muro, quebra a suspensão do carro, volta à pista e provoca a batida com Hill. Ambos abandonam e Schumacher se sagra campeão do mundo. Essa manobra resumiu o jogo de trapaças, sujeiras e politicagens que aconteceram durante a temporada. **A lamentar a morte de Ayrton Senna, o brasileiro estava no auge da carreira e tinha tudo para alcançar o recorde de títulos de Fangio, tinha em mãos uma Williams sem a eletrônica, difícil de se pilotar e teria pela frente por vários anos um duelo com Michael Schumacher, um piloto com enorme talento, mas o destino não quis que isso acontecesse. Sua morte representou um “buraco” na F1, situação bem similar à morte de Jim Clark em 1968. Sem adversários, começou a ERA SCHUMACHER na F1 e demoraria vários anos para surgir um adversário à altura do Alemão.**

REGULAMENTO: Motores aspirados de 3,5 litros. Utilização de gasolina comercial. Peso mínimo 505 kg. Limite de 7 jogos de pneus para o fim de semana todo. Banidos de qualquer sistema eletrônico que possa controlar automaticamente os carros e corrigir os erros dos pilotos (Suspensão ativa, CT, CL, Freios ABS, direção e freios assistidos, câmbios automáticos e acelerador fly by wire) Pela primeira vez oficialmente é permitido Safety Car entrar durante a corrida (antes era permitido nos treinos) na F1.

28 • Esportes Sábado, 14 de maio de 1994

F-1 adota medidas de emergência

CELEBRO FIBRIL
Evento especial

MONTECARLO — Sob o impacto da morte de Roland Ratzenberger e Ayrton Senna e do acidente que mantém entre a vida e a morte o austríaco Karl Wendlinger, a Federação Internacional de Automobilismo (FIA) decidiu finalmente mudar a Fórmula 1. Max Mosley, presidente da entidade, dispôs a dar uma resposta a opinião pública que exige carros mais seguros, anunciou outras diversas mudanças no regulamento. Algumas começarão a vigorar a partir do GP da Espanha, dia 30, em Barcelona.

de FIA. Fica abolida a entrada de ar para o motor (engine air-box).

A entrada em vigor das mudanças estabelecidas para o regulamento de 1995, que reduzem a performance aerodinâmica, foi antecipada para o Grande Prêmio de Alemanha, no dia 31 de julho. Os carros passarão a ter um degrau no fundo chato, para reduzir o efeito solo, e sofrerão redução nos aerofólios de modo a diminuir o arrasto aerodinâmico.

Para a temporada de 1995 os carros deverão sofrer uma redução de mais 50%, no mínimo, em diferenças. A partir de 1º de agosto a FIA estará recebendo sugestões de todas as equipes sobre como fazer essa redução.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

WORLD CHAMPIONSHIP

Estado de Wendlinger continua preocupando os médicos

MONTECARLO — Numa pequena quarto do primeiro andar do Hospital Saint Roch, em Nice, onde funciona o Centro de Reabilitação e Anestesia, o piloto austríaco Karl Wendlinger continua sua luta contra a morte. O último boletim do médico que o atende, o professor Dominique Grammat, foi lido pelo diretor-geral do departamento, doutor André Falay, às 13h10m de ontem (hoje local). E era lacônico: "A situação do paciente é estável".

Outro boletim foi prometido para hoje à mesma hora e o médico anunciou que nenhuma outra informação seria liberada. No meio da tarde, porém, os jornalistas correram para o hospital. Notícias divulgadas por uma agência atribuída aos médicos do Saint Roch um diagnóstico sobre Wendlinger: de que ele, se viesse a sobreviver, estaria condenado.

Pilotos relançam antiga associação

Os presidentes Max Mosley, da FIA, e Bernie Ecclestone (à direita), da Foca, explicam as mudanças na F-1

Reproduzido Jornal O Globo 14/05/1994 pg 28

MUDANÇAS DO REGULAMENTO APÓS A MORTE DE SENNA:

- 1) A partir de Mônaco, a velocidade no pit lane foi limitada em 80 km/h e depois ampliaram para 120 km/h.
- 2) A partir da Espanha foi determinado que todos os carros tivessem painéis difusores traseiros menores, asas dianteiras menores e derivas dianteiras truncadas, para reduzir o efeito solo em 15%.
- 3) A partir do Canadá o peso mínimo foi para 515 kg, foram proibidas das tomadas dinâmicas de ar do motor. Foi obrigatório o cockpit com abertura alargada e proteção lateral, os componentes da suspensão dianteira deveriam ser reforçados, as tomadas dinâmicas para o motor foram proibidas e foi determinado o uso da gasolina de bomba.
- 4) A partir da Alemanha o peso mínimo dos carros foi para 530 kg, foi obrigatória a colocação de prancha de madeira de 10 mm no assoalho dos carros.

PERFORMANCES:

Benetton melhor: Bra, Pac, San, Mon, Fra, Can, Hun

Williams melhor: Esp, Ing, Ale, Ita, Por, Eur, Aus

Empate: Bel, Jap

Williams 7 x 7 Benetton

Na primeira metade da temporada Benetton 6x2 Williams, a Benetton estava melhor. Na segunda metade da temporada, Williams 5x1 Benetton, Williams recuperou e passou a Benetton.

Quebras:

Williams 4 (Senna 1, Hill 1, Coulthard 1 e Mansell 1)

Benetton 3 (Schumacher 1, Lehto 1 e Herbert 1)

Vitórias:

Benetton 8 (Schumacher 8)

Williams 7 (Hill 6 e Mansell 1)

Ferrari 1 (Berger 1)

Poles:

Williams 6 (Senna 3, Hill 2 e Mansell 1)

Benetton 6 (Schumacher 6)

Ferrari 3 (Berger 2 e Alesi 1)

Jordan 1 (Barrichello 1)

VMR:

Benetton 8 (Schumacher 8)

Williams 8 (Hill 6 e Coulthard 2)

Hat Trick:

Benetton 4 (Schumacher 4)

Williams 1 (Hill 1)

Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)

Benetton 2 (Schumacher 2 Mônaco e Canadá)

Dobradinhas de largada:

Williams 1

Ferrari 1

Dobradinhas de chegada:

Williams 1

OBS 1: COMPARATIVO WILLIAMS x BENETTON AO LONGO DO ANO:

Análise Schumacher x Hill durante o ano:

Largadas: 11 x 3 (0,5s Schumacher)

Chegadas: 8 x 3 (Schumacher foi desclassificado na Ing e Bel e ambos bateram na Aus)

>> Schumacher foi suspenso por duas corridas (Ita e Por).

Problemas dos pilotos da Williams e Benetton:

Verstappen (6): Bra (batida), Pac (rodada), Fra (rodada), Ale (fogo no carro no pit stop), Ita (batida), Eur (rodada)

Schumacher (5): Esp (Câmbio travou, mas ele chegou em 2º lugar), Ing (tomou stop and go, depois foi desclassificado), Ale (motor, 2o), Bel (desclassificado), Aus (batida com Hill)

Hill (4): Pac (transmissão), Mon (batida no Hakkinen por culpa sua), Ale (teve problema na largada e perdeu tempo nos boxes), Aus (batida com Schumacher)

Coulthard (4): Esp (pit stop lento e problema no carro), Ing (deixou o motor morrer no grid e largou em último), Hun (batida no guard rail por erro seu) Ita (ficou sem gasolina no final)

Senna (3): Bra (rodada por erro dele, 2o), Pac (acidente sem culpa, 2o), San (acidente devido à quebra da coluna de direção, 1o)

Mansell (3): Fra (câmbio), Eur (troca do bico e abandono), Eur (batida com Noda e abandono)

Lehto (3): San (acidente), Esp (motor), Can (rodada)

Herbert (2) (na Benetton): Jap (rodada), Aus (câmbio)

1.1) GP Brasil ao GP Mônaco:

Podemos comparar Hill e Schumacher no GP Brasil 1993 para 1994, para ver qual carro melhorou e qual carro piorou de um ano para o outro:

GP Brasil 1993: Hill 1m16s859

GP Brasil 1994: Hill 1m17s554 >> Williams piorou seu carro em 0,7s em relação a 1993.

GP Brasil 1993: Schumacher 1m17s821

GP Brasil 1994: Schumacher 1m16s290 >> Benetton melhorou em 1,6s em relação a 1993.

>> Nas três primeiras corridas de 1994, Senna era em média 0,3s mais rápido nos treinos que Schumacher, o que nos leva a pensar que ambas estavam equilibradas. Mas nas corridas a Benetton era um pouco melhor pois o motor Ford ZETEC V8 consumia menos gasolina que o Renault V10, podia correr mais leve e gastava menos pneus que a Williams.

Em Mônaco, sem Senna na Williams, não tem como comparar com Schumacher, mas o Alemão foi 1,5s mais rápido que Hill, sinal que a Benetton ainda estava melhor.

Existe vídeo do Senna em 1994 reclamando do comportamento do carro.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=XwQKKLyqZm8>

1.2) GP Espanha até GP Inglaterra:

Com as mudanças no regulamento dos carros impostas pela FIA, a partir da Espanha a Williams teve uma nítida melhora. Na Espanha e na França Damon Hill largou na primeira vez no ano na 1ª fila no grid. Mas ainda assim, em ritmo de corrida a Benetton continuou fazendo frente a Williams.

Bernard Dudot da Williams: “Deixamos a Espanha com a segurança de que o caminho irreversível até o inferno em que nos encontrávamos terminou e iniciaremos uma espiral ascendente até o êxito”. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 87)

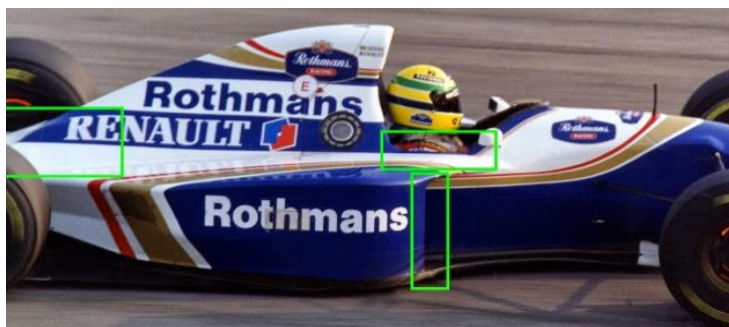
Damon Hill: “Carro melhora lentamente. Toda a equipe tem-se sentido mal ultimamente e regressar ao vértice era importantíssimo para fazer renascer a nossa moral mal trada. Cada vez estamos mais perto da Benetton”. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 84)

No GP Inglaterra, a Williams já estava ligeiramente melhor que a Benetton.

1.3) GP Alemanha até GP Austrália:

Na Alemanha a Williams lançou a versão FW 16B do carro com diversas modificações introduzidas por Adrian Newey, então na 2ª parte da temporada a Williams já estava ligeiramente mais rápida que a Benetton em treinos e corridas. Isso ajudado pelas pistas rápidas como Alemanha, Bélgica, Itália e Japão, que era favorável ao motor Renault da Williams.

A única exceção foi na Hungria, na qual a Benetton estava melhor.



Essas fotos mostram algumas melhorias da Williams depois da morte de Senna.

No livro "How to Build a Car", Adrian Newey diz que havia problemas aerodinâmicos no carro da Williams, a tomada de ar do radiador estava provocando turbulência para o difusor traseiro. Ele descobriu isso antes do GP San Marino, mas não teve tempo de mudar isso para essa corrida. Ele só foi introduzir essa melhoria no carro depois da morte de Senna, empurrando para trás a carenagem do radiador e mudando outras coisas.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=E7Ye8YcpRE0> (Canal Roda com Roda)

OBS 2: PERDA DE PERFORMANCE DA WILLIAMS DE 1993 PARA 1994:

Em 25 de setembro de 1993, a Williams fez tempos para o GP Portugal. Depois em 28 a 30 de setembro de 1993, nessa mesma pista, a Williams testou sem a suspensão ativa e perdeu cerca de 3 segundos. (Fonte: Anuário Francisco Santos 1993 pg 12)

Prost na Williams (ATIVA) fez 1m11s68

Prost na Williams (PASSIVA) 1m14s82 >> 3,2s mais lento

Hill na Williams (ATIVA) fez 1m11s49

D Hill na Williams (PASSIVA) 1m15s29>> 3,8s mais lento

“Em 1994 a preocupação pela aerodinâmica foi tão obsessiva, em detrimento de todo o restante do projeto, que a suspensão traseira não possuía triângulo superior.”

Fonte: <https://esportes.estadao.com.br/blogs/livio-oricchio/o-porque-de-o-carro-da-williams-de-senna/> e Revista Racing Maio 2004 pg 37.

“O carro é praticamente indirigível nas curvas lentas e nas rápidas, parece que vai jogar para fora da pista a qualquer momento. É imprevisível”.

(Damon Hill depois da corrida do Brasil 94- Revista Tributo Esportivo-Ayrton Senna pg 32)

“O problema é que a Williams estava muito mais adiantada que os outros em termos de eletrônica, e com a mudança do regulamento, desceu um degrau. Enquanto isso a Benetton deu um salto enorme por causa da Ford. Eles conseguiram ganhar 1.000 RPM no motor. A disputa entre as duas vai ser ali, parelha, corrida a corrida”.

(Piquet no início da temporada de 1994)

Na semana anterior ao GP Pacífico, Senna fez testes com o FW15D e com o FW16, e notou que o velho era mais estável que o novo. Foram introduzidas alterações no FW 16 para melhorar a aderência. (Anuário FS 1994 pg 62) Ele sugeriu usar o carro antigo sem os dispositivos eletrônicos, mas Patrick Head lhe negou.

OBS 3: SCHUMACHER E ADRIAN NEWWEY SOBRE SENNA:

“Não tem como ele manter essa pilotagem a corrida toda. Ele (Senna) está o carro totalmente no limite. Então eu só fico atrás e espero que ele fique cansado.” (Schumacher, fala reproduzida por Jo Ramirez)

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=ZclqPqguCq8&t=211s> (CANAL ENERTO)

Adrian Newey reconhece que o FW16 nasceu errado e era difícil de dirigir, mas Senna fazia milagres com ele. “Ele ia muito além do que o carro podia fazer. Tinha algo de muito especial, uma espécie de aura, difícil de descrever. Sempre achei extremamente injusto fazer comparações entre os pilotos com quem trabalhei. Por isso acho sem sentido quando me perguntam se Vettel pode superar os recordes do Schumacher. Seria fantástico se isso acontecesse, mas não são os números que fazem a grandeza de um piloto. Ayrton Senna, Clark, Stewart, Fittipaldi, Fangio. São esses nomes que apareceram quando se fala dos grandes. Vettel está no bom caminho para chegar lá”.

(Adrian Newey Coluna PIT STOP Celso Itiberê Jornal do Brasil 03/10/2013 pg 36)

“Não fomos nós (Williams) que estivemos na frente do grid de largada nessas três primeiras corridas, Senna é que esteve...”(Adrian Newey em 1994)

Anos mais tarde Adrian Newey admitiu que errou no desenho do Williams, pois era um carro diferente e difícil de pilotar, mas depois nas mudanças no regulamento após a morte de Senna, ele pode consertar o carro.

Adrian Newey: “O carro de 1994, um dos meus maiores arrependimentos, independentemente da causa do acidente em Ímola, a única coisa que se pode dizer com certeza sobre o carro é que ele era aerodinamicamente muito instável. Era um carro muito, muito difícil de pilotar e quanto mais acidentado o circuito, pior ficava.... E, claro, Ímola era um circuito bastante acidentado, então o que ele fez com aquele carro foi absolutamente extraordinário, e ele ainda conseguia fazer isso na classificação!”

“A autoconfiança e a concentração de Ayrton davam a ele um controle de carro onde ele sempre tentava mais. E o que ele conseguia fazer indo além era absolutamente extraordinário.”

Fonte: https://www.autoracing.com.br/adrian-newey-sobre-ayrton-senna-absolutamente-extraordinario/?utm_source=onesignal&utm_medium=social

OBS 4: VERDADEIRA CAUSA DO ACIDENTE DE SENNA:

Veja nesse mesmo site a página sobre A MORTE DE SENNA EM 1994.

OBS 5: BENETTON TINHA IRREGULARIDADES:

5.1) Controle de largada e de tração:

Segundo Schumacher o novo motor ZETEC tem mais torque, potência, é mais leve e mais comprido que o antigo Ford Cosworth. Ele falou também que a dirigibilidade do motor é melhor, quando se pisava forte no acelerador com o motor Ford Cosworth as rodas patinavam, o que não acontece com o motor ZETEC. (Jornal O Globo 29/03/1994 pg 31)

Em 29 de julho de 1994 a FIA revela que a Benetton que venceu o GP San Marino estava equipada com “launch control” (Controle de Largada) para uma largada totalmente automática, mas foi decidido que não havia provas concludentes de que esse sistema tivesse sido utilizado nessa corrida. (Anuário FS 1994 pg 39)

A FIA descobriu uma opção 13 oculta no MENU da centralina. A equipe Benetton argumentou, que esses dispositivos eletrônicos eram resquícios do carro de 1993, havia comandos secretos nos pedais e no volante para evitar o acionamento acidental do CT. E que o recurso só foi usado durante os testes, segundo a Benetton.

Em 7 de setembro FIA inocenta a McLaren e a Benetton no episódio do GP San Marino, na qual não deixaram acessar suas caixas de comando eletrônico... mas nenhuma penalização foi dada pois foi aceita uma interpretação de boa-fé do regulamento. Mas tais sistemas foram proibidos. (Anuário FS 1994 pg 39)

Em 2017, o Engenheiro que tinha sido da Benetton em 1994, Willem Toet, confirmou no LinkedIn que a Benetton utilizou o CT, mas que o dispositivo era “mecânico”. Essa explicação não convenceu...

Willem Toet fala que o sistema do CT funcionava se as condições atmosféricas não mudassem muito de treino para a corrida, segundo ele podia mudar as taxas de aceleração do motor de acordo com a pressão atmosférica dentro da entrada de ar do motor e ele insiste dizendo que a Benetton tinha o CT, mas ele era legal. Interessante ver os vídeos abaixo:

Fonte: <https://projetomotor.com.br/benetton-1994-schumacher/>

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=jpelKyH5tW8>

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=f6eTAKDDZnU&t=263s> (DRIVER 61)

OPINIÃO DO AUTOR DO SITE:

Se o objetivo de Willem Toet era mostrar que a Benetton estava regular, ele conseguiu justamente o oposto.

Tudo que foi citado por Willem Toet indica que meios eletrônicos foram utilizados (e não meios mecânicos) por de trás do suposto "CT mecânico". Ele relatou:

*"Sensores de alta precisão",
"Coletar dados com níveis de aderência do asfalto",
"Controle de taxas de aceleração por estágios",
"Cortes nos níveis de ignição",
"Ele cortava a baixa voltagem transferida às bobinas".*

Os dispositivos relatados são ajudas eletrônicas na sua concepção e/ou são acionados eletronicamente, portanto seriam irregulares do mesmo jeito.

Esse argumento não fecha e ainda deixam dúvidas:

Primeira dúvida: Como a Benetton, que estava atrasada em termos de tecnologia em controle de tração no carro (ela foi a última das grandes equipes a usar o CT) conseguiu dar um salto tecnológico tão grande, a ponto de usar uma "evolução mecânica" do CT em menos de 1 ano?

Segunda dúvida: Se o dispositivo da Benetton era regular, como afirma Willem Toet, por que eles mentiram para a FIA ao dizer que era remanescente do carro 93, haja vista que o CT de 93 era comprovadamente eletrônico?

Terceira dúvida: Por que só a Benetton do Schumacher possuía o tal CT Mecânico, o do Lehto e Verstappen não possuíam?

Lehto e Verstappen juraram que seus carros nunca usaram esse dispositivo. E Jos Verstappen chegou a confirmar que havia ajudas eletrônicas na Benetton do Alemão.

"Havia ajudas de pilotagem eletrônicas. Nunca foi mencionado, mas estou convencido, e, mais tarde, quando perguntei a Flavio Briatore, ele respondeu 'não vamos falar sobre isso'. Portanto, agora já sei o suficiente. Como todos os outros, Michael também depende de seu carro. Para a maioria das pessoas, ele era um deus, mas não é um super-homem - no kart, ele nunca me bateu", concluiu Jos Verstappen.

<http://autoracing.virgula.uol.com.br/ultimas-da-formula-1/f1-verstappen-diz-que-schumacher-trapaceou-em-1994>

Lehto: "Isso é um fato mais que óbvio, que a Benetton estava construída à volta do Schumacher. Eu mesmo tive que realizar sessões à procura de afinações (acertos) que servissem o Schumacher e não a outros pilotos". (Anuário Francisco Santos 2003 pg 20)

5.2) Retirada do filtro de combustível:

Em 3 de agosto, exames no mecanismo de abastecimento do carro do Jos Verstappen revelou que a Benetton havia violado uma válvula de combustível. A equipe foi convocada perante o conselho para se explicar. (Anuário FS 1994 pg 39) A estimativa que a retirada do filtro gerou 15% a menos no tempo de abastecimento do carro.

Sobre a retirada do filtro de combustível, a Benetton alegou que havia autorização por escrito da FIA sobre isso para a equipe Larrouse e que o mecânico da Benetton retirou o filtro sem anuência da equipe. A FIA considerou que foi um erro de boa-fé.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=jpelKyH5tW8>

5.3) Lixamento do assoalho da Benetton:

Schumacher foi desclassificado por que os fiscais verificaram a espessura mínima da prancha estava abaixo do permitido no regulamento, e interpretaram que o máximo era de 10% da espessura mínima da placa, enquanto que a Benetton entendeu que era 10% do volume total da placa (foi 1,2 mm). E não aceitaram o argumento da rodada do Schumacher na volta 19. Charlie Whitting o desclassificou.

Schumacher foi desclassificado por que os fiscais verificaram a espessura mínima da prancha estava abaixo do permitido no regulamento, e interpretaram que o máximo era de 10% da espessura mínima da placa, enquanto que a Benetton entendeu que era 10% do volume total da placa. E não aceitaram o argumento da rodada do Schumacher na volta 19. Charlie Whitting o desclassificou.

Irregularidades da Benetton 1994 (Tragédias e Polêmicas de 1994).

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=CJf6ZkSMWHY>

Matéria sobre irregularidades da Benetton Canal Driver 61:

No Canal Driver61 de Scott Mansell relata a gestão “controversa” do Briatore e as irregularidades da Benetton em 1994.

Nesse ano Flavio Briatore comprou a Ligier, compartilhou informações entre as duas equipes, e negociou com a Renault para ter seus motores em 1995 na Benetton. Além disso usou a Ligier para fazer consultas a FIA sobre as brechas no regulamento.

OBS 5: PUNIÇÕES CONTROVERSAS E POLÍTICAS DO SCHUMACHER:

Como Damon Hill não conseguiu fazer frente ao Schumacher ao longo do ano e os Comissários Técnicos não puniram o Alemão pelas irregularidades da Benetton, a FIA resolveu punir Schumacher ao cometer o pequeno “deslize” de ultrapassar Hill na volta de apresentação do GP Inglaterra 1994 e ao se recusar a parar nos boxes (o alemão disse que não viu a bandeira preta), ainda deu um “gancho” de mais duas corridas.

Essas punições foram exageradas e meramente políticas, e mudaram os rumos do campeonato que estava 66 x 39, com Hill de volta na disputa correndo sem Schumacher na pista por duas corridas.

Nigel Mansell fez muito pior em Portugal 1989, quando desclassificado, bateu e tirou Senna da corrida e praticamente da disputa do campeonato, mas o Leão ficou fora de APENAS uma corrida. Ou seja, punição desproporcional ao Schumacher.

FIA pune Schumacher e leva emoção ao Mundial

HELENA CELESTINO
Correspondente

PARIS — Vale tudo para salvar o espetáculo. O Conselho Mundial da Federação Internacional de Automobilismo (FIA) decidiu ontem em Paris punir o líder do campeonato e suspender o piloto Michael Schumacher por duas corridas, retirando também os seis pontos conquistados por ele e por sua equipe, a Benetton, no GP da Inglaterra, em Silverstone, no dia 10 de julho. Com isso a entidade preservou a sua autoridade e seu novo ânimo a um campeonato que já estava praticamente decretado a favor do alemão.

Mas o piloto deverá entrar hoje ou amanhã com um recurso contra a punição no Tribunal de Apelação. A pena imposta a Schumacher ficará então automaticamente suspensa e ele poderá participar do GP da Alemanha, domingo, em Hockenheim. Na próxima semana, quando o Tribunal de Apelação se reunir, muito provavelmente a suspensão a ser mantida e ele será excluído dos GPs da Hungria e Bélgica, o que dará aos outros pilotos a chance de ganhar alguns pontos e se aproximar do líder do campeonato, agora com 56 pontos.

Schumacher receberá bandeira preta (desclassificação) durante o GP da Inglaterra por ter ultrapassado Damon Hill, o pole position, na volta de apresentação. Ele considerou a punição exagerada.

— Estou profundamente desapontado. Acho a suspensão injusta — afirmou o piloto, acrescentando que estava abalado.



Schumacher (à esquerda) chega para a reunião na FIA, em Paris, com Flavio Briatore, diretor esportivo da Benetton

Demonstração de força numa decisão política

A Federação Internacional de Automobilismo (FIA) foi a grande vencedora, ontem, em Paris, manteve sua autoridade, com demonstração de força ao impor pena tão severa a um piloto de ponta e cona-

Schumacher não tinha a intenção de garantir ao Campeonato Mundial o seu caráter espetacular, ele respondeu servilmente.

— A pergunta tem de ser feita a Schumacher. Foi ele

Benetton é multada e perde seis pontos

PARIS — Além da perda dos seis pontos e da multa de US\$ 80 mil, a Benetton ainda desembolsará mais US\$ 100 mil por não ter posto logo à disposição da Federação Internacional de Automobilismo (FIA) os códigos de acesso ao programa de com-

A punição foi Política: Reproduzido Jornal o Globo de 27/07/1994 pg 21.

OBS 7: SCHUMACHER SOBRE A BENETTON 1994:

“Era óbvio para mim que esse carro era um foguete desde a primeira vez que eu o dirigi. Mas os inúmeros problemas com motor que nós encontramos nos primeiros testes era a minha preocupação. O carro só conseguiu simular uma corrida inteira somente uma vez antes de começar a temporada. Depois das medidas técnicas a favor da segurança introduzidas, por causa da morte de Ayrton Senna, o carro ficou bem instável, mas mesmo assim nós vencemos o campeonato.”

(Schumacher sobre a Benetton 94)

OBS 8: IRREGULARIDADES DA FERRARI, McALREN E WILLIAMS:

Ferrari suspeita de utilizar o CT nos treinos de Aida, a FIA considerou o dispositivo de redução de potência ilegal. Em de abril a Ferrari é absolvida pela FIA pela utilização de um dispositivo ilegal de controle de tração no carro de Nicola Larini no GP Pacífico. O carro tinha um limitador variável de rotações, mas a FIA decidiu que dispositivos desse tipo não são considerados CT, por que não influenciam o comportamento das rodas. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 39)

No sábado de manhã, os dois Ferraris andaram com um sistema antipatinagem, o que não foi reconhecido oficialmente pela Ferrari. Era “qualquer coisa” que limitava de alguma forma a potência do motor em determinadas circunstâncias. Charlie Whitting, Delegado da FIA, contatado pela Ferrari, observou os carros na pista, e declarou ilegal “tal coisa”, por

não ter a disposição todos os detalhes de tal sistema, nem o seu software. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 65)

Em 7 de setembro a FIA considera a McLaren culpada no episódio do sistema ilegal de troca automatizada do câmbio de Mika Hakkinen no GP San Marino (o câmbio subia de marchas de forma automática, mas reduzia de forma manual), mas nenhuma penalização foi dada pois foi aceita uma interpretação de boa-fé do regulamento. Mas tais sistemas foram proibidos. (Anuário Francisco Santos 94 pg 39)

A própria Williams utilizava uma caixa de direção irregular, mas não foi punida pela FIA.

OBS 9: FERRARI:

Osamu Goto (ex-Honda nos anos 80 e 90) foi recrutado pela Ferrari para desenvolver seus motores. Em abril a Ferrari testa novo motor V12 com ângulo de 75°.

A Ferrari tinha o motor mais potente da F1 nessa temporada (750 HP a 830 HP), o que ficou claro nas pistas de alta (Silverstone, Hockenheim e Monza) a equipe italiana deu trabalho a Williams e Benetton, mas Berger e Alesi tiveram vários problemas de confiabilidade.

OBS 10: PROST TESTA A McLAREN:

Alain Prost disse em entrevista recente que tinha um contrato com a McLaren para 1994 (ele fez um teste em Estoril em 8 de março de 1994 e rodou 1m15s53, rodou 4,1s mais lento que a Pole de Damon Hill no GP Portugal 1993) e por esse motivo acabou não assinando com a McLaren, pois como ele disse, o carro não era competitivo.

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=Mj9DYR_NgS0 (CANAL ENERTO)

Já noutro vídeo para tentar justificar as 5 vitórias de Senna, ele disse que a McLaren 1994 era um excelente carro... Fica claro que a versão do Prost muda de acordo com a situação. Se ele quer as 5 vitórias de Senna em 1993, o carro era bom, mas se ele quer se justificar por que ficou fora da F1 em 1994, então o carro não era competitivo.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=0kWXz9BNf90> (CANAL ENERTO)

OBS 11: McLAREN:

Giorgio Ascanelli, que trabalhou com Piquet e Senna, sai da Benetton e volta para a McLaren. O Italiano disse: "Quando Prost se foi, Senna ficou. Agora que o veloz e experiente brasileiro se foi, temos o veloz Hakkinen e o experiente Brundle." Praticamente foi dito que Martin Brundle foi contratado pela sua experiência no acerto do carro, já que Hakkinen era fraco nesse quesito. (Jornal O Globo 27/03/1994 pg 5)

Dia 28/10 McLaren anuncia parceria com a Mercedes, uma das mais longas da história da F1 só encerrada em 2014.

OBS 12: ACIDENTES PRÉ-TEMPORADA:

Schumacher operou os dois joelhos no final de 1993, para começar bem a temporada de 1994 (Anuário FS 94 pg 19) e quem fez quase todos os testes foi o Lehto, mas o finlandês bateu nos testes de Estoril dia 21 de janeiro e fez cirurgia na 5ª vértebra, os especialistas disseram que ele teve sorte em não ficar paralisado.

Em fevereiro, Hill sofre o 3o acidente nos testes de inverno batendo na sua 1a volta rápida na pista de Barcelona.

Dia 30 de março Alesi sofre acidente nos testes em Mugello, ficando inconsciente por alguns minutos e ficou com o braço paralisado após bater na curva Arrabiatta.

Pedro Lamy durante os testes de Silverstone bateu e quebrou as duas rótulas do joelho. (Livro A Máquina Alicia Klien pg 86)

OBS 13: RECORDE DE PILOTOS EM CORRIDAS NA TEMPORADA:

Nesse ano teve o recorde de pilotos na temporada: 46. Tudo por causa do troca-troca dos pilotos dentro das equipes, devido a acidentes e às mortes.

Em 1989 foram 50 pilotos, pois havia pré-classificação, mas apenas 38 participaram dos treinos classificatórios.

OBS 14: KATAYAMA E ALBORETO:

Katayama foi considerado uma das revelações do ano, por ter batido sistematicamente o Blundell dentro da Tyrrell. Mas na verdade o piloto japonês, era rápido, mas errava demais, Galvão Bueno passou a chama-lo de “Catagrama”.

Essa temporada foi a última temporada de Alboreto, que se despediu da F1.

OBS 15: CAMPEÕES DE OUTRAS CATEGORIAS:

Boullion campeão F 3000, Lagorce vice, De Ferran 3o. Coulthard 9o, Marques 12o e PP Diniz 14o. Magnussen campeão F3 inglesa (bateu o recorde de Senna com 14 vitórias), Franchitti 4o lugar. Jorg Muller campeão F3 Alemã, Wurz vice, Ralf Schumacher 3o lugar. Marco Campos campeão F Opel.

F3 Brasileira Cristiano da Matta campeão, Hélio Castro Neves vice, Rubens Fontes 3o, Bruno Junqueira 4o, Ricardo Zonta 5o.

F3 Sulamericana Fernando Croceri (Argentina) campeão numa “marmelada argentina”. 3 pilotos argentinos deixaram-no passar e chegar em segundo lugar. Hélio Castro Neves vice (por 1 ponto).

OBS 16: FRANK WILLIAMS, MOSS, RAMIREZ E SCHUMACHER SOBRE SENNA:

Frank Williams: “Gostaria de vê-lo igualar os títulos do Fangio aqui em meu time. E ele certamente teria feito, embora eu deva admitir que no início de 1994, o carro estava difícil de guiar, era instável. Por isso ele fez um trabalho fantástico nas três primeiras corridas ao estabelecer poles em todas elas. Ayrton estava fazendo milagres, mas escapar da morte foi algo que, infelizmente, estava muito acima da sua vontade.” (Revista Manchete Março 2004, pg 74)

Stirling Moss: “Ayrton tinha uma classe especial. Eu o coloco entre os maiores: Nuvolari, Fangio, Clark e ele”. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 73)

“A palavra gênio é usada de maneira muito leviana nos dias de hoje. Gênio é exatamente o que ele era. Nas mãos de um mestre como Ayrton, o comum e o extraordinário podiam parecer enganosamente semelhantes.” (Moss – prefácio de Senna Vida e Glória)

“Senna faz parte de um grupo de pilotos especiais, ao lado de Prost, Stewart, Jim Clark. Pilotos assim só aparecem a cada 10 anos.”

(Jo Ramirez em Entrevista Jornal o Globo 27/03/1994 pg 51)

Jo Ramirez: “Senna estava na pole, não a Williams.” (CANAL ENERTO <https://www.youtube.com/watch?v=ZclqPqguCq8&list=WL&index=15&t=236s>)

Schumacher: “Ayrton Senna era o gênio no qual eu me espelhava na minha carreira, que poderia ter sido ainda mais fantástica, com mais números a seu favor. Sinto falta dos duelos que poderíamos ter tido. E sei que eu seria para ele um rival ainda mais forte que foi o Prost.” (Revista Manchete Março 2004, pg 75)

OBS 17: RETRONO DO MANSELL À F1:

Mansell estava correndo na F CART, ele tinha sido o campeão de 1993, mas em 1994 não estava indo bem no campeonato. Frank Williams o convidou de volta e ele voltou à F1 fora de forma, desabituaado a pilotar um F1 e reclamando que o carro pulava muito. O próprio Frank Williams deu um ultimato do Mansell antes do GP Europa.

Frank Williams: “Vou dar uma chance para Mansell nas 3 últimas corridas. Se ele for extremamente rápido fico com ele, senão fico com Coulthard”. (Anuário FS 1994 pg 138)

Mansell: “No Japão já vou estarem forma, podem crer”. (Anuário FS 1994 pg 143)

A volta de um ‘Leão’ sem garras



Mansell volta a pé para os boxes

JEREZ DE LA FRONTERA, Espanha — Uma largada abaixo da expectativa, uma bela ultrapassagem sobre Barrichello, participação no melhor momento da corrida, quando o brasileiro deu o troco, e, finalmente, um erro elementar que o tirou da corrida. Nigel Mansell decididamente não teve o retorno que todos esperavam. E não procurou desculpas, admitindo claramente todos seus erros.

— A traseira do carro foi embora, eu perdi o controle e rodei. Tudo muito simples.

Ele disse que a sensação de voltar à Fórmula-1 foi muito especial, que se sentia gratificado e feliz, mas por outro lado reconhecia que algumas coisas poderiam ter sido muito melhores.

— Larguei mal e perdi posições. Me recuperei e tive muito azar quando o aerofólio dianteiro de meu carro foi atingido pelo Jordan de Barrichello. Tive de trocá-lo. Quando voltei à pista, o carro não estava bom e daí em diante foi um desastre.

Leão volta sem ritmo e com dificuldades. Reproduzido Jornal o Globo 17/10/1994 pg 18.

OBS 18: FRANK WILLIAMS TENTA OUTROS PILOTOS:

Após a morte de Senna, e a pouca velocidade de Damon Hill Frank Williams tentou os retornos de Patrese, Prost e Piquet e ainda tentou Frentzen e Barrichello. Depois finalmente conseguiu o retorno do Nigel Mansell à F1. (Fonte: Anuário F1 1996 pg 13)

OBS 19: ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS:

No dia 11 de maio de 1961, quatro astros do esporte: Stirling Moss, Jack Brabham, Bruce McLaren e Jim Clark se reuniram no Hotel Metr pole em Mônaco, e propuseram a consolida o da GPDA (Associa o dos Pilotos de Grandes Pr mios) para defender o interesse dos pilotos.

Em 1982 ela foi dissolvida, devido toda a confusão de regulamento e desclassifica es acontecidas nessa temporada e brigas políticas.

Mas em 1994 devido aos acidentes acontecidos na F1 e a morte de Senna e Ratzenberger, ela foi reestabelecida.

549)GP DO BRASIL

Local: Interlagos

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)Williams/Renault-1m15s962 Choveu no final do treino, AS foi para pista andando 36s mais lento. Na corrida rodou na volta 56 tentando chegar no MS.

2)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m16s290 No final do treino, Schumacher saiu para pista, andou 12s mais lento que no seco e rodou.

3)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m17s385

4)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m17s554

5)Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m17s806 Rodou na volta 15.

6)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m17s866

7)Karl Wendlinger(AUT)Sauber/Mercedes-1m17s927

8)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m18s122

9)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m18s183 Fez uma barbeiragem, e causou uma colisão com Irvine e Brundle na volta 34. Por sorte ningu m se machucou.

10)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m18s194

11)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m18s204

12)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m18s246 Rodou na volta 21.

13)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m18s321

14)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m18s414

15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m18s659

16)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m18s751 Colisão com Verstappen e Brundle na volta 34.

17)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m18s855

18)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m18s864 Fez o 1o reabastecimento na F1 desde 1983 na volta 15. Colisão com Verstappen e Irvine na volta 34.

19)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m19s304

20)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m19s398

21)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m19s483

22)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m19s517

23)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m19s524

24)Pedro Lamy(POR)Lotus/Mugen-1m19s975

25)Bertrand Gachot(BEL)Pacific/Ilmor-1m20s729

26)David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m21s186

Corrida: 27/03/1994 - 71 voltas

Classificação Final:

1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h35m38s759 (10 pontos) Estreia do Ford Zetec-R com vitória. MS passou AS na volta de apresentação, mas não tomou punição (Anuário FS 1994 pg 52).

2) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 1 volta (6 pontos)

3) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1 volta (4 pontos)

4) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 1 volta (3 pontos)

5) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-a 2 voltas (2 pontos)

6) Karl Wendlinger(AUT)Sauber/Mercedes-a 2 voltas (1 ponto)

7) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-a 2 voltas

8) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas

9) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 3 voltas

10) Pedro Lamy(POR)Lotus/Mugen-a 3 voltas

11) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 3 voltas

12) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m18s455 / **Senna fez 1m18s764 e Hill fez 1m20s386.**

OBS: Schumacher passou Senna na volta de apresentação, mas não foi punido. Tiraram as ajudas eletrônicas e afinaram os pneus. **Motor Ford Cosworth ZETEC ganhou 1000 RPM (em torno de 20 HP). Benetton foi a equipe que mais evoluiu de 93 a 94.** Em 9 voltas, Senna abriu 17s de Hill. Hakkinen abandona quando estava em 5º. Na volta 16 Frentzen sai da pista e abandona. Blundell sai da pista e abandona. Na volta 22, pit stop: Senna para em 7,8s ele já tinha aberto 32s de Hill, Schumacher fez seu pit stop em aproximadamente 5,8 s. Na 1ª volta após a parada Schumacher já tinha 2,5s de Senna. Na volta 35, acidente feio (strike) causado pelo Irvine envolveram Verstappen, Brundle e Bernard. Na volta 42: Hill para em 9,6s, pois sua corrida são de 2 stints. Na volta 45, 2ª pit stop: Senna (8,5s), na volta 46 Schumacher e na volta seguinte 47 a diferença entre eles era de 7,4s. O Alemão ganhou 3s só nos 2 pit stops, talvez a retirada do filtro de abastecimento tenha feito diferença. Schumacher e Senna deram volta no Hill (41ª e 50ª voltas Schumacher e 43ª e 53ª voltas Senna). Diferença volta a volta após o pit foi para 9s e depois foi caindo: 7,9s (48), 7,8s (49), 8,1s (50), 6,3s (51), 5,5s (52), 6,2s (53), 6,0s (54), **5,0s (55)** depois ele rodou na volta 56. Schumacher tirou o pé no final.

Os pits de Schumacher foram 6s e 7,4. Os pits de Senna foram 7,8s e 8,5s e o pit Hill 9,6s.

Senna começou a perder a corrida, nas paradas para reabastecimento, quando parou na 21ª volta. Schumacher, numa tática perfeita, entrou junto nos boxes, saiu na frente e começou a abrir. "Nossa tática foi colocar gasolina só enquanto trocávamos os pneus", revelou o alemão. Ele fez isso também na última parada, marcando 7s4 na 45ª volta, contra 8s5 de Senna na 44ª. Depois disso, Schumacher passou a saborear uma vantagem entre 7 e 9 segundos. E aí vem aquela velha história: como nos tempos da McLaren, Ayrton tentou tirar a diferença no braço. Mas um Williams sem suspensão ativa e controle de tração não é igual a um Williams convencional - um carro rebelde em pisos ruins porque seu criador, Adrian Newey, costuma projetar automóveis que deslizam em tapetes, mas corcoveiam em ondulações. A suspensão ativa escondia esse lado do Williams. Um "Newey car" nunca foi dócil em asfaltos irregulares como o de Interlagos. Mesmo assim, Ayrton não perdeu a pose: "Eu estava com o segundo lugar garantido". Mas segundo lugar, a gente sabe, não interessa para este piloto - ou ele não se chamaria Ayrton Senna. Para nós, brasileiros, só restava uma consolação moral: em 1993, Alain Prost havia feito sensivelmente, os mesmos

tempos que Hill. [Em Interlagos, Senna esteve noutra galáxia em relação ao seu colega - sempre 1,5 a 2s mais rápido...](#)

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

Schumacher: “Estávamos melhores preparados. Por isso ganhamos. Nunca me senti pressionado por que conseguia controlar a vantagem. Foi fácil”.

Senna, após a corrida: “Estava forçando demais e pisei demasiado antes do tempo e rodei. Diante do meu público corri para vencer. Um segundo lugar não me interessava. Sei que foi um risco, pois o segundo lugar estava garantido. A responsabilidade foi toda minha. Realmente estava difícil: o carro estava instável, o cockpit desconfortável e o desgaste físico foi enorme. À medida que os pneus se desgastavam ficava ainda mais difícil segurar o carro na pista. Quando saí da junção, já na reta, acelerei cedo demais e rodei. Aí embaralhei-me com o câmbio e deixei morrer o motor. Isso me custou o segundo lugar”. (Anuário FS 1994 pg 54)

Hill após a corrida: “Foi um choque desmoralizador ter perdido uma volta (de Senna e Schumacher)”. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 59)

550)GP DO PACÍFICO

Local: Aida (JAPÃO)

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)Williams/Renault-1m10s218 Fez a pole na sexta mesmo pisando na terra em duas curvas. Sábado esquentou e a pista ficou mais lenta. Foi tirado na 1ª volta.
2)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m10s440 Tentou baixar o tempo de AS não conseguiu.

3)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m10s771

4)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m11s683

5)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m11s744

6)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m12s351

7)Nicola Larini(ITA)Ferrari-1m12s372 Alesi que se machucou nos treinos particulares em Maranello e foi substituído pelo Larini.

8)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m12s409

9)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m12s444

10)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m12s554 Ainda substituindo o Lehto, trocou pneus na volta 52 e rodou sozinho na 1a curva.

11)Heinz-H.Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m12s686

12)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m12s751 Colisão na 1ª volta.

13)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m12s866

14)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m13s013

15)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m13s016

16)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m13s111

17)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m13s529 Saiu da pista na volta 63.

18)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m13s613

19)Karl Wendlinger(AUT)Sauber/Mercedes-1m13s855

20)Aguri Suzuki(JAP)Jordan/Hart-1m13s932

21)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m14s101

22)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m14s106

23)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m14s424

24)Pedro Lamy(POR)Lotus/Mugen-1m14s657

25) David Brabham(AUS) Simtek/Ford-1m14s748
26) Roland Ratzenberger(AUT) Simtek/Ford-1m16s536

Corrida: 17/04/1994 - 83 voltas

Classificação Final:

1) Michael Schumacher(ALE) Benetton/Ford-1h46m01s693 (10 pontos) Sem AS na pista, MS abriu 40s do 2º colocado em 21 voltas e tirou o pé para não dar volta no Berger.

2) Gerhard Berger(AUT) Ferrari-a 1m15s300 (6 pontos)

3) Rubens Barrichello(BRA) Jordan/Hart-a 1 volta (4 pontos) 1º pódio e ficou em 2º no campeonato.

4) Christian Fittipaldi(BRA) Footwork/Ford-a 1 volta (3 pontos) Ótima colocação.

5) Heinz-Harald Frentzen(ALE) Sauber/Mercedes-a 1 volta (2 pontos)

6) Erik Comas(FRA) Larrouse/Ford-a 3 voltas (1 ponto)

7) Johnny Herbert(ING) Lotus/Mugen-a 3 voltas

8) Pedro Lamy(POR) Lotus/Mugen-a 4 voltas

9) Olivier Panis(FRA) Ligier/Renault-a 5 voltas

10) Eric Bernard(FRA) Ligier/Renault-a 5 voltas

11) Roland Ratzenberger(AUT) Simtek/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Michael Schumacher (ALE) Benetton/Ford-1m14s023 (**Fez a VMR na 10ª volta e depois só administrou a corrida.**) Hill 1m14s348 e Hakkinen 1m14s697

OBS: Nos treinos Senna e Schumacher ficaram separados em décimos em todos os treinos em Aida. **Alesi foi substituído pelo Larini, pois o francês se machucou nos testes pela Ferrari.** Todos os pilotos reclamavam que essa pista era muito abrasiva, e os pneus de treinos duraram apenas duas voltas, mas os da Benetton duram 3 voltas nos treinos, e a previsão de trocas na corrida era de 2, 3 ou 4 vezes. **Reginaldo Leme diz que o Frentzen tem tudo para ser a revelação nesse ano, pois ele mete tempo no Wendlinger.** Galvão diz que Williams e Ferrari são carros nervosos em Aida. Irvine foi punido pelo acidente com o Verstappen no Brasil. Damon Hill dá 2 voltas a 1,9s e 1,8s do tempo de Senna de sexta-feira. **Galvão e Reginaldo Leme dizem que a Williams está com problema no projeto da dianteira do carro. Senna andando no treino atrás do Verstappen e roda. Hill roda no mesmo ponto do Senna e abandona o treino. Reginaldo Leme disse que é preciso muito trabalho para a Williams voltar a ser dominador da F1.** Reginaldo Leme disse que em Aida o motor é usado em 45% da sua capacidade máxima. **Galvão disse que a volta de Senna de sexta que ele fez a pole, ele errou duas vezes, na 1ª curva e na última curva da pista, senão ele andaria mais baixo (estimo que 8 décimos mais rápido).** Ninguém conseguiu reduzir o tempo na pista, pois estava muito calor.

Warm up de Domingo: Senna em 1º e Hill em 2º, **pois Schumacher se preocupou em passar no lado de dentro da pista para limpar o “trilho” para sua largada (Reginaldo Leme na volta 10).** Segundo Galvão Bueno, Schumacher e Fittipaldi largam com pneus C (mais macios). Barrichello está com pneus B (mais duros). PC anda muito devagar na pista não deixa os freios esquentarem, e na largada Hakkinen bate na traseira de Senna e Larini acerta ele. Na 1ª volta: Schumacher, Hakkinen, Hill, Berger, Barrichello, Brundle e Fittipaldi. Na volta 2: Schumacher tinha aberto 2,7s do Hakkinen e na volta 3. **Hill roda e sai da pista na volta 4:** Schumacher 1o, Hakkinen 2o, Berger 3o, Barrichello 4o, Brundle 5o, Fittipaldi 6o. **Hill volta atrás do Verstappen e põe as rodas para fora na volta 5.** Hill passa Verstappen, Frentzen e Fittipaldi e assume o 6º lugar. Hill passa Brundle e Barrichello assume o 4º lugar na volta 12. **Galvão Bueno disse que a Ferrari rompeu o acordo com as outras equipes e treinou em San Marino. Havia suspeita da Ferrari usar o CT nos treinos de Aida. Na volta 15 Reginaldo Leme diz que o Motor Ford consome 182 litros nessa pista. Renault 195 litros, Hart 210 litros e o Peugeot não foi informado, mas consome bastante. Williams tem altíssimo consumo de pneus nessa pista. Galvão disse que o Berger diz que tem um motor CANHÃO, mas o problema é o equilíbrio do carro.** Hill pressiona o Berger. Na volta 19 Hakkinen troca pneus e abastece, mas o motor

apagou e perde muito tempo (mais ou menos 20 s). Na mesma volta Hill para e volta atrás do Hakkinen. Hakkinen abandona na volta seguinte. Schumacher parou na volta 24 em 8s (Galvão Bueno diz que colocaram muito pouco combustível) e volta ainda na liderança. Senna dá entrevista sobre o acidente na largada e Senna reclama que estava cheio de jovens na F1 que expõe os outros pilotos em perigo. Berger e Brundle param na mesma volta. Na volta 30 Hill passa Rubinho (nitidamente Hill chegava nas retas). Rubinho para na volta 31 para abastecer e troca de pneus em cerca de 10s. Na volta 32 Schumacher estava a 41s do Schumacher.

Schumacher deu volta no Verstappen na volta 33. Na volta 40 Schumacher dá volta no Brundle. Fittipaldi segura o Schumacher, ele passa o Christian e reclama do brasileiro, e o Brundle passa o Christian e quase bate no Schumacher. Na volta 43 Hill faz sua 2ª parada em 6,9s. Volta 47 Fittipaldi para nos boxes e Verstappen assume o 6º lugar. Na volta 49 Schumacher tinha 55s para o Damon Hill. **Na volta 51 Hill abandona a corrida,** na mesma volta Schumacher faz 2ª troca pneus e abastece em 8,3s. Brundle para troca pneus e reabastece em 9,5s. Na volta 57 Verstappen para nos boxes em 9,2s, mas na 1ª curva de saída do boxe, roda e abandona. Verstappen, que substitui Lehto que se recupera de operação na vértebra. **Na volta 58 Berger para nos boxes em 7,7s e volta na frente do Schumacher que NITIDAMENTE tira o pé para não passar o Berger, Galvão chega a falar que Schumacher dirige com extrema cautela.** Na volta 63 Rubinho faz parada de boxe lenta, deixa o motor morrer, mas volta com pneus macios e pouca gasolina para o stint final. Rubinho passa a andar rápido e tira a diferença para Brundle e Berger. Na volta 69 Brundle abandona quando era o 3º colocado. Morbidelli estoura o motor e roda no próprio óleo. Na volta 72 Alboreto bate com o Wendlinger, a aparentemente o chassi ficou torto na freada (fato bem estranho!!). Schumacher tirou mais ainda o pé nas últimas 10 voltas. Com Senna fora, a disputa com Schumacher perdeu muito. Rodava 3s mais lento que sua VMR.1o pódio do Rubinho que dá sambadinha no pódio. Christian em 4º lugar.

Senna sabia que mesmo fazendo a pole tinha errado em duas curvas (colocou a roda na terra), depois do treino ele falou: **“Uma boa volta, sim, mas nada de excepcional. Nem o carro estava como eu queria pilotar.”** (Ayrton Senna, sua vitória, seu legado pg 115)

Para o grid de largada o PC (Porsche 911) foi conduzido pelo Charlie Whitting e ele guiou muito devagar, por isso os carros não puderam aquecer os pneus e freios. Depois do abandono de Senna, Schumacher passeou na pista chegou a abrir 40s em 21 voltas e ainda se deu ao luxo de tirar o pé no final para não dar uma volta no Berger.

551)GP DE SAN MARINO

Local: Ímola

Pole-Position:

- 1)Ayrton Senna(BRA)Williams/Renault-1m21s548 Fez a pole na sexta com 1,7s no DH, mas não treinou no sábado por causa da morte do Ratzenberger, por isso DH ficou a 0,6s dele.
- 2)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m21s885 MS tinha um motor especial para treinos. Ele também não entrou na pista depois do acidente do Ratzenberg.
- 3)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m22s113
- 4)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m22s168 DH rodou várias vezes no treino e só conseguiu esse tempo no treino de sábado, antes do acidente do Ratzenberger.
- 5)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-1m22s717 Ficou parado na largada e foi atingido pelo Pedro Lamy e abandonou.
- 6)Nicola Larini(ITA)Ferrari-1m22s841
- 7)Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m23s119
- 8)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m23s140
- 9)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m23s332
- 10)Karl Wendlinger(AUT)Sauber/Mercedes-1m23s347
- 11)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m23s663
- 12)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m23s703

- 13) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m23s858
- 14) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m24s078 Saiu da pista na volta 37.
- 15) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m24s276
- 16) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m24s472 Rodou na volta 54.
- 17) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m24s678
- 18) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m24s852
- 19) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m24s996
- 20) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m25s114
- 21) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Hart-1m25s234 Voltando à F1. Saiu da pista na volta 49.**
- 22) Pedro Lamy(POR)Lotus/Mugen-1m25s295 Pedro Lamy bateu violentamente na largada no carro de JJ Lehto e um pneu saindo voando acertando o público que estava assistindo.**
- 23) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m25s991
- 24) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m26s817
- 25) Bertrand Gachot(BEL)Pacific/Ford-1m27s143

Corrida: 01/05/1994 - 58 voltas

Classificação Final:

- 1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h28m28s642 (10 pontos)
- 2) Nicola Larini(ITA)Ferrari-a 54s942 (6 pontos)
- 3) Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 1m10s679 (4 pontos)**
- 4) Karl Wendlinger(AUT)Sauber/Mercedes-a 1m13s658 (3 pontos)
- 5) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 1 volta (1 ponto)**
- 7) Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-a 1 volta
- 8) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 1 volta
- 9) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-a 2 voltas
- 10) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-a 2 voltas
- 11) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas
- 12) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 3 voltas
- 13) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 4 voltas Estava na frente do DH quando saiu da pista e abandonou.**

Melhor Volta: Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m24s335, Schumacher 1m24s438, Berger 1m25s040

OBS: No treino de sexta Rubens Barrichello bateu forte numa força equivalente a 95G (fomenta canal Boteco F1) e no sábado **Ratzenberger bateu na curva Villeneuve, pelo que tudo indica por quebra da asa dianteira da sua Sintek, pois a imagem foi mostrada no replay após o acidente no TREINO de sábado.** No Domingo Barrichello estava na pista e dá entrevista sobre o acidente de sexta-feira, e diz que foi a mão de Deus que salvou ele. Schumacher melhora seu tempo de sexta em 2 décimos. **Hill entrou com o tempo de 1m23s199 do tempo de sexta-feira (1,6s mais lento que Senna) e no sábado faz 1m22s587 na 1ª volta e na volta seguinte abaixa mais fazendo 1m22s168.** Ratzemberger bate, mas Galvão não sente que ele morreu e continua falando como se fosse um acidente comum. Depois que ele vê a mensagem cardíaca, que ele vê que a coisa é grave. **No replay aparece que uma peça do aerofólio do carro do Ratzemberger se solta do carro.** De Cesaris roda com a Jordan. Galvão deu notícias dizendo que Ratzemberger estava em estado crítico no hospital. **Galvão Bueno diz que a Ferrari violou o regulamento para usar o CT no treino da manhã. Reginaldo Leme confirma que eles usaram o CT proibido para fazer uma experiência, pois o carro estava difícil de ser dominado.** Larini abanando para todos os lados. **Williams e Benetton se recusaram a entrar na pista. Senna não entrou na pista no sábado para marcar tempo.**

Na corrida **houve batida forte na largada com Lamy acerta Lehto que ficou parado no grid,** uma das rodas acertou uma pessoa que estava na plateia ao lado da grade de proteção.

Reginaldo Leme disse que o astral está baixíssimo, que até na corrida preliminar de Porsche um piloto teve que ser socorrido. Senna, Schumacher, Berger, Hill, Frentzen, Hakkinen e Larini. SC ficou na pista por 5 voltas. **Na relargada na volta 6, Senna já tinha aberto 5s do Hill. Senna bate na volta 7. Galvão fica abalado e Reginaldo assume a transmissão. Demorou 20 minutos para Senna sair da pista de helicóptero.** Na nova largada, Berger, Schumacher, Hill, Hakkinen, Larini, Wendlinger e Katayama. Hill tenta passar Schumacher, erra e perde várias posições, cai para 7 o lugar. Berger, Schumacher, Hakkinen, Larini, Wendlinger, Katayama e Hill. **Na volta seguinte, ele vai para os boxes e seu carro é inspecionado. O tempo da corrida vale o somatório das 2 baterias da corrida. Schumacher passa Berger na saída de curva na subida da Tossa na volta 12 e na volta 13 Schumacher entra no boxe em 10,1s. Schumacher deu declaração quando estava no grid: "Eu vi a traseira do carro batendo no chão e depois o carro saindo da pista".** Berger entra nos boxes em 7,7s. **Hakkinen lidera a corrida seguido de Schumacher, Larini, Wendlinger, Berger no TEMPO CORRIGIDO.** Berger abandona e logo em seguida **Galvão deu a notícia que Senna deu entrada no hospital com traumatismo craniado.** Hill faz outra parada de boxe e logo em seguida Hakkinen. Depois das paradas de boxe, Fittipaldi assume o 3º lugar atrás de Schumacher e Larini (!!). Schumacher faz outra parada de boxe. Cabrini entra no final da corrida, dizendo que é muito grave o estado de saúde de Ayrton Senna que estava em coma no hospital. Schumacher para nos boxes pela 3ª vez. **Uma roda solta do carro do Alboreto gerou outro acidente com um mecânico nos boxes da Ferrari a cerca de 10 voltas do final. Galvão Bueno disse que em 20 anos de F1 nunca viu um fim de semana igual a esse!!** De Cesaris roda e bate. Hill estava pressionando Christian Fittipaldi, que de Footwork estava na frente do inglês, mas o brasileiro sai da pista com problema de freio e abandona a 4 voltas do final.

Após o acidente de AS, uma peça do carro dele bateu no carro do Berger, quebrando a suspensão. A Ferrari trocou a suspensão e na segunda largada, e o Berger liderou por várias voltas com Schumacher em 2o, mas Berger abandonou com motor quebrado.

Patrick Head lembrando Senna: "Senna estava mais satisfeito com seu carro em Ímola e agradeceu a Frank, pelas modificações que fizemos no carro". (Anuário Francisco Santos 1994 pg 105)

Nessa corrida a Benetton se recusou a dar os códigos de acesso do computador do carro aos fiscais da FIA. E depois disso se suspeitou de irregularidades da Benetton, a decisão da FIA só foi sair depois de Silverstone. (Schumacher a vida no novo campeão da F1 pg 194)

Enquanto o socorro médico do autódromo simulava eficiência no atendimento a Ayrton, na torre de controle o homem forte da Fórmula 1, Bernie Ecclestone, conversava com o desesperado Leonardo Senna, irmão do piloto, num monólogo de três frases que mostrou, sem rodeios, a cara indecente deste verdadeiro circo:

- Você pode esperar o pior.

- ...

-Ele está morto.

- ...

- Só faremos o anúncio da morte no hospital.

Havia um motivo para tamanho absurdo: a corrida não podia parar. A farsa só foi conhecida dois dias depois da tragédia, quando o laudo médico do Hospital Maggiore confirmou o que todo mundo sabia: Senna morreu no autódromo. **A prova de San Marino de 1994, provavelmente entrará para a história não como uma simples corrida, mas possivelmente com uma grande tragédia, ou talvez como o "GP da Morte".**

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

552)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m18s560 1a pole de um alemão na F1 desde Von Trips na Itália 61, nenhum alemão tinha feito pole na F1.

2)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m19s488 Foi tirado pelo DH na 1ª curva da 1ª volta.

3)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m19s958

4)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m20s079 Deu toque no Hakkinen na 1ª volta na Saint Devot, e depois abandonou a corrida com a barra de direção quebrada.

5)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m20s452

6)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m21s053 Quebrou quando era o 5o com chances de 4o.

7)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m21s189

8)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m21s222

9)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m21s288 Colisão na 1a volta.

10)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m21s614

11)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m21s731

12)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m21s793

13)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m22s211

14)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Hart-1m22s265

15)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m22s359

16)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m22s375

17)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-1m22s679

18)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m23s025

19)Pedro Lamy(POR)Lotus/Mugen-1m23s858

20)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m24s131

21)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m24s377

22)David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m24s656

23)Bertrand Gachot(BEL)Pacific/Ilmor-1m26s082

24)Paul Belmondo(FRA)Pacific/Ilmor-1m29s984

Corrida: 15/05/1994 - 78 voltas

Classificação Final:

1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h49m55s372 (10 pontos) Tirou o pé no final. Depois de 10 anos Senna e Prost vencendo em Mônaco, finalmente um vencedor diferente.

2) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 37s278 (6 pontos)

3) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 1m16s824 (4 pontos)

4) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Hart-a 1 volta (3 pontos) Beneficiado pelos abandonos de Hakkinen, Hill e Fittipaldi que estavam a frente.

5) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)

6) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-a 1 volta Quase tomou 2 voltas do Schumacher na última volta e MS chegou empurrando Lehto.

8) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-a 2 voltas

9) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas

10) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 3 voltas

11) Pedro Lamy(POR)Lotus/Mugen-a 5 voltas

Melhor Volta: Michael Schumacher (ALE)Benetton/Ford-1m21s076, Brundle 1m21s998, Berger 1m22s248

OBS: No treino de quinta-feira Wendlinger teve um acidente forte na saída do túnel e ficou em coma no hospital. Na 1ª volta Hill tira o Hakkinen na 1ª curva (Saint Devot), e sua Williams quebra a barra de direção na curva Lowes (provando que a barra de direção era fraca). Na volta 3: Schumacher, Berger, Alesi, Fittipaldi, Brundle e Blundell. Schumacher abre mais de 1s por volta do Berger e Alesi. Galvão fala que a Ferrari desgasta muito os pneus traseiros. Fittipaldi pressiona o Alesi nas primeiras voltas. Depois que Schumacher abriu 13s do Berger em 10 voltas, ele passou a administrar a corrida, abaixando o ritmo de corrida.

Schumacher deu uma volta no Lehto na volta 18, além de ter tomado 4s do Schumacher no treino. Brundle faz pit stop em 8s. **Schumacher faz pit stop na volta 24 em 11s (encheu o tanque!) e volta ainda na frente.** Berger também para na volta 24. Volta 24: Schumacher, Alesi, Fittipaldi, Berger, Blundell e Brundle. Na volta 28 Lehto faz pit stop em 8,2s. **Barrichello faz pit stop e fica várias voltas parado e abandona a corrida.** Christian Fittipaldi continua andando em 3º lugar. Blundell bateu na Saint Devot, no mesmo ponto Berger escorrega no óleo e passa reto na freada. Logo em seguida Brundle vinha atrás e passa o Berger. Brundle faz pit stop em 10,1s. Na volta 34 Alesi e Christian Fittipaldi fazem pit stop, Alesi para em 10,1s, Christian é um pouco mais rápido, para mais ou menos em 9s e com isso Brundle passou para 3º colocado. Na volta 42 Blundell estoura o motor, Schumacher escorrega no óleo, e quase passa reto na Saint Devot. Na volta 42 **Brundle faz linda ultrapassagem no Berger.** Na volta 46 Brundle para em 10,1s. Na volta 49 Alesi fez uma parada extra para trocar o bico do carro em 18,7s, **mas o Fittipaldi (quebrou câmbio) abandona quando estava em 5º lugar com possibilidade para 4º lugar, pois Alesi perdeu 18.7s na parada.** Na volta 50 Schumacher faz pit stop em 9,3s. Na volta 51 Berger faz pit stop em 8,3s. Corrida na volta 52: Schumacher, Brundle, Berger, De Cesaris, Alesi e Alboreto. Na volta 53 Lehto faz pit stop em 8,3s. **Galvão diz que a impressão que dá é a Williams sem a genialidade de desenvolvimento e condução de Senna, não vê no Hill nenhuma capacidade para levar a equipe Williams para frente. o carro que pode alcançar a Benetton é a McLaren. Reginaldo Leme corrobora com Galvão e diz ainda que John Barnard da Ferrari podem a longo prazo trazer a Ferrari para frente do grid e Alesi e Berger reclamam da aerodinâmica da Ferrari.** Paul Belmondo passando reto na chicane da reta do túnel e errando bastante, Reginaldo e Galvão brincam que o pai dele (Jean Paul Belmondo) anda mais que ele. O retardatário Beretta segura Schumacher, De Cesaris e Alesi. **Depois de 10 anos, um vencedor diferente em Mônaco. Só deu Senna e Prost.** Mais um passeio de Schumacher que estava DUAS VOLTAS na frente do Lehto, mas ele tirou o pé a 3 voltas do final e o deixou o Lehto passar e tirar uma volta de desvantagem. Campeonato Schumacher 40 x 10 Berger x 7 Hill e Barrichello. Galvão diz parece não haver adversários na temporada 1994. Berger e Brundle (amigos de Senna) sérios no pódio e Schumacher rindo. **Williams depois dessa corrida ficou em 5º no mundial atrás da Benetton, Ferrari, McLaren e Jordan.**

A FIA vai fazer alterações para reduzir 15% de Downforce dos carros na Espanha e 50% na Alemanha. Peso mínimo dos carros vai aumentar em 25 kg depois da Alemanha. (Ver Quatro Rodas Maio 1994 pg 106 e 107)

Dia 17/5, depois de todos os acidentes acontecidos, a FIA e os fabricantes de motores concordam em reduzir a cilindrada dos motores para 1995.

A Williams desesperada em busca de outro piloto tentou Prost, Mansell, Patrese e Barrichello. (Anuário Francisco Santos 1994 pg 79) E depois ainda tentaram Frentzen, que se manteve fiel a Peter Sauber e não assinou com a Williams (Anuário FS 1996 pg 13).

553)GP DA ESPANHA

Local: Barcelona

Pole-Position:

1)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m21s908

2)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m22s559 Williams começou melhorar seu carro.

3)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m22s660 Liderou ao passar MS com problemas de câmbio, mas abandonou a corrida quando era o 3o.

4)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-1m22s983 Tomou 1s do MS, mas quebrou o motor na corrida.

5)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m23s594 RB andou na frente das Ferraris mas abandonou com câmbio quebrado, saída da pista na volta 39.

6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m23s700

7)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m23s715

8)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m23s763

9)David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m23s782 Fez pit stop em quase 1 minuto e prejudicou sua corrida.

10)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m23s969

11)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m23s981

12)Heinz-H.Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m24s254

13)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m24s930

14)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m24s996

15)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m25s018

16)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m25s050

17)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m25s161

18)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m25s247

19)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m25s577

20)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m25s766

21)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m26s084

22)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m26s397 Saiu da pista na volta 41.

23)Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m27s685

24)David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m28s151

25)Bertrand Gachot(BEL)Pacific/Ilmor-1m28s873

26)Paul Belmondo(FRA)Pacific/Ilmor-1m30s657

Corrida: 29/05/1994 - 65 voltas

Classificação Final:

1) Damon Hill(ING)Williams/Renault-1h36m14s374 (10 pontos)

2) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-a 24s166 (6 pontos) Schumacher ficou com o câmbio travado na 5ª marcha na volta 21 em diante.

3) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-a 1m26s969 (4 pontos) Pódio pela Tyrrell.

4) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)

5) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-a 1 volta (1 ponto)

7) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas

8) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 3 voltas

9) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-a 3 voltas

10) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-a 4 voltas

11) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 6 voltas

Melhor Volta: Michael Schumacher (ALE)Benetton/Ford-1m25s155 (Fez esse tempo na volta 18, antes de ter o problema de câmbio), Hill 1m25s847, Hakkinen 1m25s872, Brundle 1m26s233, Irvine 1m26s560

OBS: Galvão Bueno narrando. Fizeram uma chicane artificial da pista. Schumacher assume a ponta seguido de Hill, Hakkinen, Alesi, Lehto e Coulthard. Coulthard fez boa largada saindo de 9º para o 6º lugar. Schumacher já abre 4s do Hill na 2ª volta. Belmondo saiu da pista na volta 3.

Schumacher barbarizando sendo 1s mais rápido que todo mundo na pista, fazendo VMR atrás de VMR. Hakkinen acompanhando de perto o Hill. Lehto e Coulthard pressionando o Alesi.

Galvão fala: "O Hill vai precisar de binóculo para enxergar Schumacher." Berger era o 12º

passou reto numa curva e vai para a brita, mas volta à pista. Hakkinen faz pit stop em 7,4s. Coulthard faz pit stop lento em quase 1 minuto, o motor morreu 3 vezes durante o pit. Berger faz pit stop. Lehto faz pit stop em 7,5s. Hill faz pit stop em 9s. Alesi faz pit stop. Com todas as paradas: Schumacher 1º e Barrichello 2º a 44 segundo do Alemão. Na volta 21 Schumacher faz pit stop em 7,6s. Barrichello faz pit stop. Schumacher faz a VMR da corrida na volta 18. [Na volta 21 Schumacher volta lento depois do Pit e é ultrapassado por retardatários. Hakkinen passa Schumacher na volta 22, Galvão percebe que o câmbio do Schumacher ficou preso na 5ª marcha pela telemetria da TV. Hill passa Schumacher na volta 24.](#) Berger abandonou a corrida. Hakkinen faz pit stop em 7,4s. Coulthard abandona a corrida. Fittipaldi abandona quando era o 8º colocado. Alesi faz pit stop em 8,5s. Lehto faz pit stop em 13,2s. Hill para em 5,8s. Herbert roda e vai para brita. Schumacher faz parada e sai lento, por causa do câmbio travado na 5ª. Hakkinen faz parada na mesma volta do Schumacher. Hakkinen passa Lehto e vai à caça do Schumacher. [Schumacher mesmo com problema de câmbio só perde 8 décimos por volta do DH.](#) Hakkinen explode o motor. Lehto para em 9,8s, e abandona a corrida uma volta depois. Brundle estoura o motor na volta 70.

OBS: Fizeram uma chicane artificial na pista de Barcelona. As equipes fazem greve no 1o treino do GP Espanha, mas depois todas as equipes decidiram correr.

[MUDANÇAS NOS CARROS 1: A FIA ordenou que todos os carros tivessem painéis difusores traseiros menores, asas dianteiras menores e derivas dianteiras truncadas, para reduzir o efeito solo em 15% \(Anuário FS 1994 pg 39\).](#)

554)GP DO CANADÁ

Local: Montreal

Pole-Position:

- 1)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m26s178
- 2)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m26s277 Ferrari muito forte, mas teve reclamação da gasolina usavam.
- 3)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m27s059
- 4)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m27s094
- 5)David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m27s211 Andou na frente do DH até receber ordens e deixou o inglês passar na volta 8.
- 6)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m27s554
- 7)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m27s616
- 8)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m27s780 Bateu no muro dos campeões na volta 41.
- 9)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m27s827
- 10)Heinz-H.Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m27s977 Saiu da pista na volta 2.
- 11)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m27s989
- 12)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m28s197
- 13)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m28s579 Saiu da pista na volta 67.
- 14)Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m28s694
- 15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m28s847
- 16)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m28s882
- 17)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m28s889
- 18)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m28s903
- 19)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m28s950
- 20)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-1m28s993
- 21)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m29s039
- 22)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m29s403
- 23)Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m30s160
- 24)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m30s493

- 25) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m31s632
26) Bertrand Gachot(BEL)Pacific/Ilmor-1m32s838

Corrida: 12/06/1994 - 69 voltas

Classificação Final:

- 1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h44m31s887 (10 pontos)
- 2) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 39s660 (6 pontos)
- 3) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1m13s338 (4 pontos) Alesi teve problemas de câmbio nas voltas finais, mas conseguiu chegar em 3º.**
- 4) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 1m15s609 (3 pontos)
- 5) David Coulthard(ESC)Williams/Renault-a 1 volta (2 pontos) DC segurou DH no começo da corrida, mas recebeu ordens de boxe para deixar passar na volta 8.**
- 6) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-a 1 volta (1 ponto) Primeiro ponto do Lehto no ano.**
- 7) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 1 volta RB rodou na última volta e Lehto ganhou a posição.**
- 8) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-a 1 volta
- 9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta
- 10) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-a 2 voltas
- 11) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 12) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas
- 13) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 3 voltas
- 14) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-a 4 voltas
- 15) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-a 7 voltas

Melhor Volta: Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m28s927, Hill 1m28s962, Berger 1m29s142, Alesi 1m29s260, Coulthard 1m29s966.

OBS: Cléber Machado narrando a corrida. Improvisaram uma chicane no meio da reta da entrada dos boxes. Na largada: Schumacher, Alesi, Berger, Coulthard, Hill, Barrichello, Hakkinen e Irvine. Improvisaram uma chicane no meio da reta da entrada dos boxes. Coulthard pressiona Berger. Reginaldo Leme disse que os pilotos tentaram acertar seus carros para sair de frente nessa pista. Brundle abandona. DC fecha a porta do DH. **Coulthard largou melhor que o Hill e ficou na frente dele, mas recebeu ordens para que ele deixasse passar na volta 8. Rubinho pressiona o Coulthard. Depois o DH e o DC pressionam o Berger.** DH passa o Berger na volta 14. Hill faz a VMR, e **Coulthard erra põe a roda na terra e é ultrapassado pelo Barrichello.** Hakkinen para nos boxes em 9,5s. Rubinho e Berger (7,1s) param nos boxes. Alesi para em 11,4s. Hill para nos boxes. Coulthard para em 12,2s. Schumacher para em 11,2s. **Começa a garoar fraco, depois para, mas ninguém põe pneus de chuva.** Schumacher para pela 2ª vez em 10,4s. Katayama roda anda na contra mão e dá um cavalo-de-pau. **Irvine bate no muro dos campeões.** Hakkinen para nos boxes. Berger para em 7,9s. **Katayama roda de novo no mesmo local, mas dessa vez fica parado na pista.** Hakkinen estoura o motor. Schumacher ganha com 30s de vantagem sobre o Hill, Fittipaldi chega em 6º lugar.

Christian chegou em 6º lugar, mas foi desclassificado por estar abaixo do peso regulamentar de 515kg.

MUDANÇAS NOS CARROS 2: FIA ordena a partir do Canadá cockpit com proteção lateral e componentes da suspensão dianteira reforçados. As aberturas do cockpit deveriam ser alargadas, as tomadas dinâmicas para o motor foram proibidas e é obrigatório o uso da gasolina de bomba (comercial). Peso mínimo dos carros aumentou em 10 kg. (Anuário FS 1994 pg 39).

555)GP DA FRANÇA

Local: Magny-Cours

Pole-Position:

1)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m16s282

2)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m16s359 Retorno à F1 aos 40 anos, rodou duas vezes nos treinos e na corrida teve problemas físicos. Fonte oficial diz que quebrou o câmbio.

3)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m16s707

4)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m16s954 Ferrari estreou o carro novo o F412T1B, mas Alesi fez barbeiragem ao rodar e sair da pista e ao voltar, bateu no Rubinho na volta 41.

5)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m16s959 Apenas 5 milésimos de diferença para o Alesi.

6)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m17s441

7)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m17s482 Foi tirado da pista pelo Alesi na volta 41.

8)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m17s645 Na corrida saiu da pista e perdeu o bico. Depois saiu da pista de novo na volta 25 e abandonou.

9)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m17s768

10)Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m17s830

11)Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m17s866

12)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m18s031

13)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m18s044

14)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m18s192

15)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m18s236

16)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m18s248

17)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m18s381

18)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m18s568

19)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m18s715

20)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m18s811

21)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m18s890

22)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m18s936

23)Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m19s066

24)David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m19s771

25)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m19s863

26)Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-1m21s829

Corrida: 03/07/1994 - 72 voltas

Classificação Final:

1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h38m35s704 (10 pontos) Fez 3 pits contra 2 da Williams.

2) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 12s642 (6 pontos)

3) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 52s765 (4 pontos)

4) Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-a 1 volta (3 pontos)

5) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas (2 pontos) Boa corrida.

6) Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-a 2 voltas (1 ponto)

7) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-a 2 voltas

8) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 2 voltas

9) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-a 4 voltas

10) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-a 5 voltas

11) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m19s678, Schumacher 1m19s753, Alesi 1m20s220, Mansell 1m20s242, Berger 1m20s659, Barrichello 1m20s762.

OBS: Reginaldo Leme disse que Mansell deu 70 voltas em Brands Hatch Silverstone para se adaptar à nova F1, e só conseguiu melhorar no tempo de sábado. [Reginaldo Leme disse que Hill quando piloto de testes tomava 8 décimos a 1s do Mansell. Mansell reclamou muito do carro dizendo que o carro dançava e pulava o tempo todo na pista na pista.](#) Até antes dessa corrida: Benetton 57 pontos, Ferrari 32 pontos, Williams 25 pontos e Jordan 11 pontos. **Todos os pilotos queimam pneu, menos Schumacher, que passa Hill e Mansell na largada.** Volta 1: Schumacher, Hill, Mansell, Alesi, Berger, Irvine, Hakkinen, Frentzen e Barrichello. Barrichello passa Frentzen. Galvão falou sobre as velocidades no treino de sexta: **Berger 293 km/h, Mansell e Hill 292 km/h, Alesi e Irvine 291 km/h e Schumacher 288 km/h, na linha de chegada Berger 275 km/h e Schumacher 267 km/h. Ferrari estreia carro novo 412T B, 2s mais rápido que o antigo (Reginaldo Leme) nos testes de Paul Ricard e promete novo motor para a Alemanha.** O Leão acompanha o ritmo de Hill nas 3 primeiras voltas da corrida. [Galvão Bueno na volta 7: “Mansell disse que quando abandonou a F1 em 92, por que suas condições físicas não eram as melhores.” Galvão leu a carta que o Leão escreveu sobre Senna dizendo que Senna era o melhor piloto que já existiu.](#) Alesi pressiona o Mansell. Barrichello passa Irvine. Verstappen erra sai da pista, perde o bico e perde 27s para trocar. Mansell para nos boxes em 9,7s. Alesi para nos boxes em 8s, e ganha a posição do Mansell na parada de boxe. **Hill pressiona o Schumacher, o inglês tentou dar o bote nele em algumas curvas.** Brundle para nos boxes em 9s. Hakkinen para nos boxes e volta atrás do Brundle. Carro do Zanardi pega fogo. Verstappen sai da pista e quebra o bico, mais a frente abandona sozinho. Schumacher e Hill param nos boxes, mas a TV não filma. Alboreto abandona a corrida. Barrichello troca pneus e Irvine abandona a corrida. Verstappen sai da pista e abandona. **Galvão Bueno: “É muito equipamento para esse piloto que é muito fraco”.** Schumacher fritando pneus. **Galvão Bueno: “Não há nenhum interesse em promover a F1 em detrimento de outras categorias, mas a dificuldade de dirigibilidade dos carros, o ritmo de corrida e a turma é totalmente diferente.”** Mansell faz o pit stop em 8,3s, Galvão acha que ele parou muito cedo demais. Brundle abandona com motor quebrado. Alesi para nos boxes em 6,3s. Schumacher para nos boxes em 7s. **Alesi roda volta a pista e acerta Rubinho. Galvão Bueno: “Na F1 existem os bons pilotos, ninguém chega de graça aí, todos são bons pilotos. Os muito bons... e os gênios. Alesi não vai chegar a gênio”.** Schumacher chega em Hill que para nos boxes em 7,7s. Hakkinen para nos boxes. **Na volta 46 Mansell era o 3º, mas para e fica dentro do carro 2 minutos, motivo oficial: quebra do câmbio.** Carro do Hakkinen pega fogo. Schumacher faz a última parada em 6,8s. **Galvão: “Nesse ritmo, com Schumacher vencendo e Hill chegando em 2º, Schumacher vai ser campeão na Bélgica”.** Pierluigi Di Martini chegou em 5º com Minardi. Schumacher 6 vitórias em 7 corridas e 66 pontos.

Choradeira do Damon Hill: “Não sei como vamos fazer isso. Mas temos que parar este homem. Continuei guiando no limite a corrida inteira sem conseguir entender como Michael consegue fugir com tanta facilidade”. (Anuário FS 1994 pg 98)

[Benetton suspeita de usar o CL e CT na França, durante a largada em 100 metros ele já tinha passado o Mansell e estava lado a lado do Hill.](#)

556)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m24s960 3 carros dentro de 1 décimo!!!
- 2)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m24s963
- 3)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m24s980 Berger tinha a pole provisória, mas erra ao sair do box na última tentativa, bate e perde a pole. Ferrari estreia novo câmbio e motor.
- 4)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m25s541 Ferrari estreia novo câmbio e motor.
- 5)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m26s268

- 6) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m26s271
- 7) David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m26s337**
- 8) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m26s414
- 9) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m26s768
- 10) Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m26s841**
- 11) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m26s920
- 12) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m27s065
- 13) Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m27s284
- 14) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m27s522
- 15) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m27s785
- 16) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m27s886
- 17) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m28s100
- 18) Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m28s212
- 19) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m28s225
- 20) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m28s231
- 21) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m28s340
- 22) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m28s519
- 23) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m28s955
- 24) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m29s299
- 25) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m30s690
- 26) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-1m30s722

Corrida: 10/07/1994 - 60 voltas

Classificação Final:

- 1) Damon Hill(ING)Williams/Renault-1h30m03s640 (10 pontos) Princesa Dianna no pódio.**
- 2) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1m08s128 (6 pontos)
- 3) Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 1m40s059 (4 pontos) Rubinho e Mika bateram na última volta disputando a posição. Hakkinen é empurrado e completa o GP pela pista.**
- 4) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 1m41s751 (3 pontos) Rubinho bateu com o Hakkinen e cruzou a linha de chegada pelos boxes.**
- 5) David Coulthard(ESC)Williams/Renault-a 1 volta (2 pontos) Deixou o motor morrer na largada e largou em último. Tomou volta do DH na volta 60.**
- 6) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-a 1 volta
- 8) Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-a 1 volta
- 9) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 2 voltas
- 10) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 11) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-a 2 voltas
- 12) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas
- 13) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas
- 14) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-a 2 voltas
- 15) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-a 3 voltas
- 16) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m27s100 (**única Hat Trick da Williams no ano**), Schumacher 1m27s335, Coulthard 1m27s889, Berger 1m28s603, Alesi 1m29s181, Barrichello 1m29s197

OBS: Cléber Machado narrando a corrida. **Schumacher ultrapassa duas vezes o Hill na volta de apresentação.** Coulthard deixou o carro morrer no grid, a largada é abortada. DC largou em último por isso. **Na 2ª volta de apresentação, Schumacher ultrapassa Hill de novo 2 vezes.** Irvine abandona com motor quebrado na 2ª volta de apresentação. Na largada o carro do Brundle estoura o motor, Hill assume a liderança com Schumacher o seguindo de perto. Na 1ª volta: Hill, Schumacher, Berger, Barrichello, Alesi, Verstappen. **Na volta 15 Hill para nos boxes em cerca**

de 8,9s e Schumacher assume a liderança, Hill largou com pouca gasolina. Na volta 15 a direção de prova dá a punição de stop and go de 5 segundos por passar Hill na volta de apresentação. Na volta 17 Schumacher para em 7,6s e Berger assume a liderança. Coulthard para em 8,8s. Berger 1º, Schumacher 2º e Hill 3º. Na volta 22 deram a bandeira preta ao Schumacher por não cumprir o stop and go de 5 segundos, na verdade a Benetton tentou postergar o stop and go alegando que não sabia em que volta deveria parar. Ainda na volta 22 Schumacher passa Berger. Cléber Machado e Reginaldo Leme falaram várias coisas erradas... “Talvez a tentativa forte de passagem ao Berger, ou excesso de velocidade no boxe, algo na troca de pneus, ou queimada de largada”. Ninguém da cabine da Globo sabia o que era!! Só depois o Cléber Machado descobriu o motivo da punição. Depois a Direção de Prova voltou atrás e deram stop and go de 5 segundos para o Alemão, que o fez perder a vitória. Na volta 27 Schumacher cumpre stop and go de 5s e retorna a 22s do Hill. Alesi para em 10,2s. Na volta 30 mostra Schumacher mexendo nos botões. Berger quebra e abandona. Na volta 31: Hill, Schumacher, Barrichello, Alesi e Coulthard. Coulthard passa Hakkinen. Hill para em 8s, Schumacher para em 7,6s. A diferença entre eles abaixou para em 15s. Coulthard para em 9s e Barrichello para em cerca de 9s. Na volta 60 Hill dá uma volta no DC. A Cabine da Globo disse que Flavio Briatore fez uma proposta ao Rubinho por 3 anos na Benetton, que assinou contrato com os motores Renault por 3 anos na Benetton. Na última volta Hakkinen (3º) e Rubinho (4º) batem na última curva, Mika Hakkinen fica preso na brita, mas foi empurrado (não foi desclassificado) e cruza a linha de chegada pela pista, enquanto o Rubinho cruza pelos boxes (deveria ter ido pela pista). Ambos ficam com suspensão sob sursis por causa disso. Hill mostra a bandeira da Grã-Bretanha. **Depois da corrida: Schumacher estaria com 72 pontos e Hill 39. Nesse ritmo Schumacher iria ganhar o campeonato já na Bélgica, mas ele foi desclassificado e perdeu os pontos dessa corrida. Princesa Dianna estava no pódio.**

Schumacher sobre o episódio em Silverstone: “Sim na realidade eu ultrapassei o Damon na volta de formação e eu sei que fui contra os regulamentos, mas não é o tipo de coisa que geralmente origine tantos problemas. Graças ao comportamento do B194, eu conseguia recuperar tempo nas zonas mais lentas do circuito, mas nas retas ele simplesmente desaparecia”. Schumacher cumpriu stop and go de 5s voltou em 4o lugar e conseguiu chegar em 2o, mas depois foi desclassificado. (Schumacher a Vida do novo campeão da F1 pg 195)

Inicialmente a Direção de Prova deu punição de US\$ 25 mil por ignorar a punição.

No dia 26 de julho de 1994, o Conselho Mundial da FIA desclassificou Michael Schumacher e o suspendeu por dois GPs. A Benetton foi multada em US\$ 500 mil, mais US\$ 100 mil por demorar em fornecer os dados do software das caixas de comando eletrônico dos carros para análise pela FIA em San Marino.

O que Schumacher fez foi menos grave do que o Mansell fez em Portugal 89 (Mansell foi desclassificado e pegou uma corrida de gancho), mas a FIA resolveu suspender o Alemão por 2 corridas. Benetton recorreu e ele pôde correr na Alemanha e na Hungria. (Livro A Máquina de Alicia Klien pg 90)

Lista dos pilotos que ultrapassaram o líder na volta de apresentação de 1981 em diante: EUA 81 Long Beach (Jones sobre Patrese), Mônaco 81 (Villeneuve sobre Piquet), Alemanha 81 (Reutemann sobre Prost), África do Sul 93 (Senna sobre Prost), Brasil 94 (Schumacher sobre Senna) e Alemanha 2006 (Schumacher sobre Kimi).

Entre as duas corridas, Schumacher fez um teste em Paul Ricard com o Bugatti EB 110 SS, quando ficou sem freios na curva Signes, engrenou a 2ª marcha e rodou 4 vezes e quase bate na barreira de pneus. (Anuário FS 1994 pg 12).

557)GP DA ALEMANHA

Local: Hockenheim

Pole-Position:

- 1) **Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m43s582 Motor da Ferrari tinha 815 HP, pelo que tudo indica ele estreou na Inglaterra. (Anuário FS 1994 pg 109)**
- 2) **Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m44s012 Abandonou a corrida na 1ª volta com motor quebrado, quando era o 2º colocado.**
- 3) **Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m44s026 A Williams estreou o FW16 B nessa corrida.**
- 4) **Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m44s268 Schumacher era 14 Km/h mais lento no retão e quebrou o motor na volta 20 quando era o 2º colocado, pressionando Berger.**
- 5) **Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m44s718 Bom tempo, e chegou a andar em 3º no começo da corrida.**
- 6) David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m45s146
- 7) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m45s474 Colisão na 1ª volta.
- 8) **Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m45s487 Fez lambança na largada e provocou o abandono de 10 pilotos da corrida. Ele foi suspenso da corrida seguinte por causa disso.**
- 9) Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m45s893 Colisão na 1ª volta.
- 10) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m45s911 Colisão na 1ª volta.
- 11) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m45s939 Colisão na 1ª volta.
- 12) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m46s165
- 13) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m46s218
- 14) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m46s290
- 15) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m46s630 Colisão na 1ª volta.
- 16) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m46s817
- 17) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m47s102
- 18) Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m47s235 Colisão na 1ª volta. Suspenso por deixar o circuito antes do final da corrida.
- 19) **Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m47s316 Chegou a andar em 5º lugar, mas seu carro pegou fogo no abastecimento por causa da retirada do filtro da mangueira.**
- 20) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m47s402 Colisão na 1ª volta.
- 21) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m47s425 Colisão na 1ª volta. Foi suspenso por deixar o circuito antes do final da corrida.
- 22) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m48s229
- 23) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m48s295 Colisão na 1ª volta. Foi suspenso por deixar o circuito antes do final da corrida.
- 24) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m48s681
- 25) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m48s870
- 26) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-1m49s204

Corrida: 31/07/1994 - 45 voltas

Classificação Final:

- 1) **Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1h22m37s272 (10 pontos)**
- 2) **Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 54s779 (6 pontos) Dobradinha de 2º e 3º da Ligier.**
- 3) **Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 1m05s042 (4 pontos)**
- 4) **Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 1m21s609 (3 pontos)**
- 5) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-a 1m30s544 (2 pontos)
- 6) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 1m45s445 (1 ponto)

7) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-a 1 volta

8) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 1 volta Perdeu volta por causa do acidente na largada na qual ele tocou a Tyrrell de Katayama na 3ª chicane. Erradamente a equipe deu mais atenção ao DC do que a DH no pit stop na volta 1.

Melhor Volta: David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m46s211, Hill 1m46s303, Schumacher 1m47s103, Berger 1m47s544, Brundle 1m48s329

OBS: Tempo de pole 4s mais lento que em 93, devido a mudanças na pista e nos carros. **Ferrari estreando novo motor**, Berger e Alesi na 1ª fila. Bateram vários carros na largada em 3 pontos da pista, **depois que Hakkinen bate em Coulthard e sobra para Blundell e Barrichello.** O japonês Katayama assume o 3º lugar, mas Alesi quebra e Schumacher passa Katayama assumindo o 2º lugar. **Na 3ª chicane Hill se enrola com Katayama e danifica o carro (mas a TV não mostra) e teve que ir para os boxes.** Hakkinen e Barrichello que estavam sobre sursis (Mika foi suspenso por uma corrida por causa disso). Schumacher mexendo nos botões do volante. **Hill e Coulthard foram avariados, param os boxes, e surpreendentemente deram mais atenção ao Coulthard. Hill ficou esperando atrás do escocês. Reginaldo Leme disse que a Benetton largou leve para compensar a falta de potência do Ford ZETEC.** Brundle faz a VMR na volta 4. Schumacher pressionando violentamente o Berger. Na volta 11: Berger, Schumacher, Panis, Bernard e Verstappen. Benetton era melhor de curva e a Ferrari (que usava bico alto) melhor nas retas. **Katayama andando em 3º quando rodou sozinho.** Reginaldo alerta que no vácuo o motor dele vai esquentar. **Na volta 12 Schumacher para nos boxes em cerca de 10s e volta em 5º lugar. Carro do Verstappen pega fogo na volta 15 durante o abastecimento, depois a FIA descobriu que estava sem o filtro de retorno da mangueira.** Coulthard perde tempo nos boxes na 2ª parada, troca o volante, mas fez a VMR da corrida. **Schumacher fritando pneus, apertando o ritmo de corrida, depois abandona com motor quebrado.** Berger para nos boxes em 16,3s, pois encheu o tanque do carro. Hill mexendo nos botões do volante. Fittipaldi chega em 4º lugar. Curiosidade: Christian Fittipaldi na F1, Wilsinho na Stock e Emerson na F Cart. Ligier completa o pódio com o Berger.

MUDANÇAS NOS CARROS 3: A partir dessa corrida a FIA ordenou que os carros passassem a ter prancha de Madeira com 10 mm e o peso mínimo foi para 530 Kg. (Anuário FS 1994 pg 39).

Em 29 de julho de 1994 a FIA revela que a Benetton que venceu o GP San Marino estava equipada com "launch control" (Controle de Largada) para uma largada totalmente automática, mas foi decidido que não havia provas concludentes de que esse sistema tivesse sido utilizado nessa corrida. (Anuário FS 1994 pg 39)

A FIA descobriu uma opção 13 oculta no MENU da centralina. Benetton argumentou, que esses dispositivos eletrônicos era resquício do carro de 1993, havia comandos secretos nos pedais e no volante para evitar o acionamento acidental do CT.

Em 3 de agosto, exames no mecanismo de abastecimento do carro do Jos Verstappen revelou que a Benetton havia violado uma válvula de combustível. A equipe foi convocada perante o conselho para se explicar. (Anuário FS 1994 pg 39)

Sobre a retirada do filtro de combustível, a Benetton alegou que havia autorização por escrito da FIA sobre isso para a equipe Larrouse e que o mecânico da Benetton retirou o filtro sem anuência da equipe. A FIA considerou que foi um erro de boa fé.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=jpelKyH5tW8>

558)GP DA HUNGRIA

Local: Hungaroring

Pole-Position:

1)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m18s258 MS fez a pole sem utilizar os pneus novos.

2)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m18s824

3)David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m20s205 Na volta 61, DC pressionado pelo Brundle, bate no guard rail e abandona.

4)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m20s219

5)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m20s232

6)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m20s629

7)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m20s698 Colisão na 1a volta.

8)Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m20s858

9)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m20s929

10)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m20s952 Colisão na 1ª volta.

11)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m20s984

12)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m21s141

13)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m21s206 Alesi muito mal, disse que nunca gostou dessa pista.

14)Philippe Alliot(FRA)McLaren/Peugeot-1m21s498 Substituindo Mika Hakkinen, punido por causa da largada que fez na Alemanha. Ele teve uma atuação bem fraca.

15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m21s837 Saiu da pista na volta 58.

16)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m21s873

17)Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m21s946 Sofreu colisão na volta 30.

18)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m22s038

19)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m22s311

20)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m22s379

21)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m22s487

22)Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m22s513

23)David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m22s614

24)Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m22s705

25)Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-1m22s899

26)Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-1m24s191

Hakkinen estava suspenso para essa corrida por provocar acidentes em Aida (Senna) e Silverstone (Barrichello) na corrida anterior.

Corrida: 14/08/1994 - 77 voltas

Classificação Final:

1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h48m00s185 (10 pontos) Fez 3 pit stops contra 2 do DH. MS igualou o Berger como o maior vencedor em atividade com 9 vitórias.

2) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 20s827 (6 pontos) Fez 2 pits stops.

3) Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-a 1m10s329 (4 pontos) Primeiros pontos do Verstappen na Benetton, herdando o pódio na última volta.

4) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 1 volta (3 pontos) Perdeu o pódio, por problema elétrico no finalzinho um pouco antes da bandeirada.

5) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-a 1 volta (2 pontos)

6) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 1 volta (1 ponto)

7) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas

8) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 2 voltas

9) Olivier Beretta(MON)Larrouse/Ford-a 2 voltas

10) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas

- 11) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-a 3 voltas
- 12) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 5 voltas Abandonou a corrida no final.**
- 13) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-a 5 voltas
- 14) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 8 voltas Abandonou a corrida no final.**

Melhor Volta: Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m20s881, Hill 1m21s520, Coulthard 1m22s471, Berger 1m22s490, Brundle 1m22s739, Alesi 1m23s023

OBS: Hakkinen não correu punido pelo que fez na Alemanha. Hill larga melhor, mas Schumacher o passa por fora na freada do retão e assume a liderança desde a largada. Irvine se enrosca com o Rubinho e bate com Katayama na 1ª volta. Schumacher, Hill, Coulthard, Berger, Brundle, Panis e Alesi. Hill acompanha Schumacher à distância. Coulthard não acompanha os dois. Na volta 14 Alesi passa Panis e assume o 6º lugar. Panis 7º, Frentzen 8º e Verstappen 9º. **Schumacher chega no Fittipaldi para dar volta, e vê mexendo nos botões no volante. Schumacher faz pit stop na volta 17 em 7,5s e volta ainda em 2º lugar.** Brundle faz pit stop em 8,2s. Coulthard faz pit stop. Alliot substituindo Hakkinen abandona. Alesi faz pit stop em 8,1s. Na volta 25 Hill faz pit stop em 10,6s e Verstappen faz em 8,2s. Na volta 29: Schumacher 1o, Hill 2o, Berger 3o, Panis 4o, Coulthard 5o, Brundle 6o, Alesi 7o e Verstappen 8o. De Cesaris roda sozinho e sobrou para o Morbidelli que vinha atrás dele. **Na volta 32 Berger faz pit stop em 9,3s em sua única parada na corrida. Na volta 37 Schumacher faz pit stop em 8,1s e volta ainda na liderança.** Frentzen vinha em 9º roda, mas volta à corrida. Berger erra sai da pista no mesmo ponto onde o Frentzen rodou, e perdeu posição para o Panis. Schumacher dá volta no Alesi. Brundle faz pit stop em 8,8s. Coulthard faz pit stop em 9,3s, [Reginaldo Leme disse que Coulthard estreou bem em Barcelona, mas depois não fez, mas nada, e em Hungaroring voltou a andar bem.](#) Na volta 51 Hill faz pit stop. Na volta 52 Alesi faz pit stop em 7,6s. Verstappen faz pit stop na mesma voltado Alesi saindo um pouco atrás do francês. **Schumacher abriu 50 s do Hill. Schumacher faz pit na volta 57 em 6,8s e volta na frente do Hill.** Na volta 59 Alesi abandonou a corrida com problema no carro. **Câmera on board mostra de novo Schumacher mexendo nos botões no volante.** Na volta 61 Coulthard bateu no guard pressionado pelo Brundle. Schumacher dá uma volta no Brundle. Fittipaldi abandona e Berger abandona 2 voltas depois. Schumacher tira o pé e permite que o Verstappen tire uma volta de desvantagem. Schumacher vence cruzando a linha de chegada bem devagar. Verstappen passa Brundle na última volta provavelmente por pane seca (mas a TV não filma). Schumacher ganhou com 3 pit stops contra 2 de Hill. **Com essa vitória Schumacher igualou o Berger em número de vitórias na F1. Apenas 4 pilotos têm vitórias na F1, Schumacher e Berger com 9, Alboreto e Hill com 5 vitórias.**

[Schumacher ameaçou sair da Benetton, por causa dos erros da equipe.](#)

559)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-2m21s163 Treino com chuva e seco no final, fez a pole com slicks a 12 minutos do final. Pole mais jovem da F1 até então, na corrida saiu da pista na volta 19. 2ª pole do motor Hart na F1, a primeira foi Teo Fabi na Alemanha 1985.**
- 2)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-2m21s494 Schumacher errou na sua última volta com pneus slick. Ele foi desclassificado por causa de 1,2 mm na prancha de madeira.**
- 3)Damon Hill(ING)Williams/Renault-2m21s681 Williams bem equilibrada com a Benetton
- 4)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-2m22s074
- 5)Jean Alesi(FRA)Ferrari-2m22s202 Fez sua volta de slick no treino, mas foi prejudicado pelo Brundle. Na corrida ele era o 2º tenta passar o MS na volta 3, mas quebra o motor.**
- 6)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-2m22s218**
- 7)David Coulthard(ESC)Williams/Renault-2m22s359
- 8)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-2m22s441

- 9) Heinz-H. Frentzen(ALE) Sauber/Mercedes-2m22s634
- 10) Pierluigi Martini(ITA) Minardi/Ford-2m23s326
- 11) Gerhard Berger(AUT) Ferrari-2m23s895
- 12) Mark Blundell(ING) Tyrrell/Yamaha-2m24s048
- 13) Martin Brundle(ING) McLaren/Peugeot-2m24s117 Saiu da pista na volta 24.
- 14) Gianni Morbidelli(ITA) Footwork/Ford-2m25s114
- 15) Andrea de Cesaris(ITA) Sauber/Mercedes-1m25s695
- 16) Eric Bernard(FRA) Ligier/Renault-2m26s044
- 17) Olivier Panis(FRA) Ligier/Renault-2m26s079
- 18) Michele Alboreto(ITA) Minardi/Ford-2m26s738
- 19) Philippe Alliot(FRA) Larrouse/Ford-2m26s901
- 20) Johnny Herbert(ING) Lotus/Mugen-2m27s155
- 21) David Brabham(AUS) Simtek/Ford-2m27s212
- 22) Erik Comas(FRA) Larrouse/Ford-2m28s156
- 23) Ukyo Katayama(JAP) Tyrrell/Yamaha-2m28s979
- 24) Christian Fittipaldi(BRA) Footwork/Ford-2m30s931
- 25) Jean-Marc Gounon(FRA) Simtek/Ford-2m31s755
- 26) Philippe Adams(BEL) Lotus/Mugen-2m33s885 Comprou vaga na Lotus e ainda tomou 6 segundos do Herbert, e 2s da Simtek, é considerado um dos piores pilotos da história. Ele rodou no mínimo 3 vezes no treino. (Segundo Reginaldo Leme no GP Bélgica 94) Na corrida saiu da pista e abandonou quando era o 19º.**

Corrida: 28/08/1994 - 44 voltas

Classificação Final:

- 1) Damon Hill(ING) Williams/Renault-1h28m47s170 (10 pontos) DH pediu ao boxee dar ordens para DC o deixar passar. Ganhou sem ter liderado uma só volta da corrida.**
- 2) Mika Hakkinen(FIN) McLaren/Peugeot-a 51s381 (6 pontos)**
- 3) Jos Verstappen(HOL) Benetton/Ford-a 1m10s453 (4 pontos)**
- 4) David Coulthard(ESC) Williams/Renault-1m45s787 (3 pontos) Recebeu ordens de Boxee para deixar DH passar e ainda parou nos boxes para verificar a asa traseira do carro.**
- 5) Mark Blundell(ING) Tyrrell/Yamaha-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Gianni Morbidelli(ITA) Footwork/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Olivier Panis(FRA) Ligier/Renault-a 1 volta
- 8) Pierluigi Martini(ITA) Minardi/Ford-a 1 volta
- 9) Michele Alboreto(ITA) Minardi/Ford-a 1 volta
- 10) Eric Bernard(FRA) Ligier/Renault-a 2 voltas
- 11) Jean-Marc Gounon(FRA) Simtek/Ford-a 2 voltas
- 12) Johnny Herbert(ING) Lotus/Mugen-a 3 voltas
- 13) Eddie Irvine(IRL) Jordan/Hart-a 4 voltas

Melhor Volta: Damon Hill(ING) Williams/Renault-1m57s117, Schumacher 1m57s198, Coulthard 1m57s793, Brundle 1m58s839, Verstappen 1m59s001, Blundell 1m59s031, Hakkinen 1m59s359

OBS: Eau Rouge foi cortada, fizeram uma variante (chicane). Apenas Rubinho, Schumacher e Alesi usaram slick no treino com pista úmida. Schumacher passa Rubinho na freada depois da Eau Rouge. Alesi passa Rubinho antes da Bus Stop. Volta 1: Schumacher, Alesi, Barrichello, Hill, Coulthard e Hakkinen. **Alesi quebra quando era 2º na volta 3.** Na volta 4 Hill, Coulthard e Hakkinen ultrapassam Barrichello. Na volta 4: Schumacher, Hill, Coulthard, Hakkinen, Barrichello, Verstappen, Frentzen, Berger, Irvine e Brundle. **Reginaldo Leme disse que Philippe Adams rodou no mínimo 3 vezes nos treinos, que era um piloto sem futuro nenhum na F1.** Frentzen passa Verstappen e pressiona o Rubinho. Frentzen rodou tentando passar Rubinho. Hakkinen para nos boxes em 8,2s. Hill para em 8,8s. **Berger estoura o motor entra nos boxes pela grama e quase acerta o Brundle que também estava entrando nos boxes.** Coulthard para em 9,3s. Rubinho é o 2º colocado. Schumacher para em 7,6s e volta ainda em 1º lugar. Verstappen

para em 7,1s. Philippe Adams sai da pista e abandona. [Galvão Bueno disse que todo mundo estava rodando acima de 2 minutos e Schumacher andando em 1m57s. Galvão Bueno: "Talvez alguns pilotos que pudessem enfrentar o Schumacher estão em equipes menores, por aqueles que estão em equipes maiores, notadamente o Damon Hill estão mostrando que enganaram há muito tempo"](#). Rubinho para em 12,2s. Comentários sobre as irregularidades e uma possível desclassificação da Benetton. [Schumacher roda sozinho na volta 19 e por sorte volta para pista. Rubinho erra e bate sozinho quando era o 5º colocado.](#) Hakkinen para em 9,9s. Schumacher para em 7,2s e Hill para na mesma volta, e o Coulthard lidera sua 1ª corrida. Coulthard para em 8,3s e volta na frente do DH. [Bernie Ecclestone procura pilotos para restaurar a F1. Galvão Bueno: "Essa é a hora que um piloto que teve toda um ano para aprender com o Prost, toda uma preparação de início de temporada para aprender com o Senna, se espera que ele mostre algum serviço, que mostre que tem condições de ser piloto de equipe grande, ou então vai ficar sem lugar para sentar."](#) [Reginaldo Leme: "Por causa do fraco desempenho de seus pilotos, Frank Williams cedeu às pressões da Renault para fornecer seus motores para a Benetton em 95." Coulthard andava na frente de Hill, mas deixou o Hill passar a 8 voltas do final,](#) depois teve problema de aerofólio traseiro solto, ele para e o Patrick Head o examina e manda ir. Reginaldo e Galvão criticando a falta de velocidade do Hill. Seria a 8ª vitória em 11 provas, se não fosse desclassificado. Galvão Bueno: "Só no tapetão, Schumacher deixa de ser campeão". Hakkinen chegou em 3º.

[Schumacher foi desclassificado por que os fiscais verificaram a espessura mínima da prancha estava abaixo do permitido no regulamento, e interpretaram que o máximo era de 10% da espessura mínima da placa, enquanto que a Benetton entendeu que era 10% do volume total da placa. E não aceitaram o argumento da rodada do Schumacher na volta 19. Charlie Whitting o desclassificou.](#)

560)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m23s844 1a pole do Alesi, desde 82 Ferrari não fazia pole em Monza. Alesi lidera a corrida, mas quebra a embreagem durante sua parada dos boxes.
- 2)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m23s978 Berger bateu no warm-up e destruiu o carro titular. Ferrari estreia novo motor especial de treinos com cerca de 830 HP.
- 3)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m24s158
- 4)Johnny Herbert(ING)Lotus/Honda-1m24s374 Estreou o novo motor mais leve e potente da Mugen-Honda e se meteu entre as duas Williams.
- 5)David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m24s502
- 6)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m25s455
- 7)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m25s528
- 8)Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m25s540
- 9)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m25s568 Provocou acidente na largada, fazendo vários pilotos abandonarem e isso gerou a 2ª largada. Irvine foi penalizado largando em último.
- 10)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m25s618 Melhor Benetton no grid, mas sofreu colisão na 1ª volta.
- 11)Heinz-H. Frenzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m25s628
- 12)Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m25s718
- 13)Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m25s733 Colisão na 1ª volta.
- 14)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m25s889
- 15)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m25s933 Saiu da pista na volta 39.
- 16)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m25s946
- 17)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m26s002
- 18)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m26s056 Saiu da pista na volta 30.
- 19)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m26s337

20) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-1m26s384 2a Benetton no grid.

21) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m26s574

22) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m26s832

23) Yannick Dalmas(FRA)Larrouse/Ford-1m27s846

24) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m27s894

25) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-1m28s353

26) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m28s619

Corrida: 11/09/1994 - 53 voltas

Classificação Final:

1) Damon Hill(ING)Williams/Renault-1h18m02s754 (10 pontos) Teve sorte pelos problemas do Alesi, Berger na parada de boxe e o DC ainda lhe deixou passar.

2) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 4s930 (6 pontos) Berger perdeu a vitória por causa do carro do Panis que ficou parado na saída do boxe da Ferrari.

3) Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 25s640 (4 pontos)

4) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 50s634 (3 pontos)

5) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 1m25s575 (2 pontos)

6) David Coulthard(ESC)Williams/Renault-a 1 volta (1 ponto) Teve pane-seca quando estava em 2º. Berger, Hakkinen e Barrichello ganharam posições.

7) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 1 volta

8) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 1 volta

9) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-a 1 volta

10) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas

Melhor Volta: Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m25s930, Alesi 1m26s279, Berger 1m26s541, Coulthard 1m26s607, Panis 1m26s630, Katayama 1m26s702

OBS: Dobradinha da Ferrari na 1ª fila, Irvine fez lambança na largada, teve várias batidas. A largada foi anulada. Na 2ª largada e Irvine foi punido, largou em último lugar. Duas Ferraris na frente das duas Williams. Na volta 2 Berger e Verstappen passam reto na chicane na freada do retão. Informação da cabine da Globo, novo motor Ferrari tem mais de 800 CV, mas consome, são 260 litros nessa corrida. Alesi era o líder, faz seu pit stop em 7,8s, mas quebra a embreagem nos boxes, saiu do carro muito irritado. Galvão comenta sobre os pontos que foram tirados do Schumacher na Inglaterra (6 pontos), Bélgica (10 + 4 pontos), e as duas corridas que ele ficou de fora. Rubinho faz parada em 12,3s. Berger lidera, mas tem um pit-stop lento em 10,2s, ainda é atrapalhado pela Ligier entrando nos boxes, perdendo mais 3s, voltando em 4º lugar. Hill faz sua parada em 10,7s e volta na frente do Berger. Coulthard assume a ponta e faz sua parada em 9,9s. Hakkinen para em 9,4s. Galvão anuncia a criação da equipe Forti com Moreno e PP Diniz, e o Moreno iria desenvolver o carro. DC deixa o Hill passar por ordens dos boxes. TV Italiana perde por que estava filmando o Berger. Martini erra e sai da pista. DH e DC têm problemas de consumo, e Coulthard fica sem gasolina no final. Damon Hill só ganhou pelos problemas de Alesi e Berger.

DC teve muito azar nessa corrida. Sofreu acidente na largada causado pelo Irvine na largada, teve que usar o carro reserva do DH na 2ª largada e no meio da corrida DC recebeu ordens da equipe para deixar DH passar, e DC ainda teve pane-seca na última curva da corrida.

Damon Hill: “Tivemos sorte em conseguir passar o Gerhard durante o pit-stop, ultrapassá-lo na pista seria muito mais difícil”. (Anuário FS 1994 pg 130)

561)GP DE PORTUGAL

Local: Estoril

Pole-Position:

- 1) **Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m20s608 10ª pole do Berger que fez a pole na sexta. Ele liderou por 7 voltas até ter um problema hidráulico.**
- 2) **Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m20s766**
- 3) David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m21s033
- 4) Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m21s251
- 5) **Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m21s517 Não melhorou seu tempo, pois quebrou seu motor no treino, liderou a corrida após o abandono do Berger, mas bateu com o Brabham na volta 38 quando era o 3º colocado.**
- 6) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m21s590
- 7) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m21s656
- 8) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m21s796
- 9) Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m21s921
- 10) **Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m22s000**
- 11) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m22s132
- 12) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m22s288
- 13) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m22s294
- 14) **Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford-1m22s369 Saiu da pista na volta 60.**
- 15) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m22s672
- 16) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m22s756
- 17) Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m22s885 Saiu da pista na volta 54.
- 18) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m23s243
- 19) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m23s364
- 20) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-1m23s408
- 21) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-1m23s699
- 22) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m24s192
- 23) Yannick Dalmas(FRA)Larrouse/Ford-1m24s438
- 24) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m24s514 Batida com Alesi na volta 38.
- 25) **Philippe Adams(BEL)Lotus/Mugen-1m25s313 Tomou 1,9s do Herbert, Adams é considerado um dos piores pilotos da F1.**
- 26) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-1m25s649

No sábado a pista ficou mais lenta por causa do calor, e do vento frontal na reta dos boxes. O carro de Berger perdia 10km/h a velocidade de reta (310,3 km/h) e ganhava 5 km/h na reta oposta.

Corrida: 25/09/1994 - 71 voltas

Classificação Final:

- 1) **Damon Hill(ING)Williams/Renault-1h41m10s165 (10 pontos) 1ª dobradinha da Williams no ano, 1ª dobradinha britânica desde Mônaco 1969.**
- 2) **David Coulthard(ESC)Williams/Renault-a 0s603 (6 pontos) DC andou na frente do DH, e chegou a abrir 6s do inglês.**
- 3) **Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 20s193 (4 pontos)**
- 4) **Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 28s003 (3 pontos)**
- 5) **Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-a 29s365 (2 pontos)**
- 6) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 52s702 (1 ponto)
- 7) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-a 1 volta
- 8) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 1 volta
- 9) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-a 1 volta
- 10) Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault-a 1 volta

- 11) Johnny Herbert(ING)Lotus/Mugen-a 1 volta
- 12) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 13) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 14) Yannick Dalmas(FRA)Larrouse/Ford-a 2 voltas
- 15) Jean-Marc Gounon(FRA)Simtek/Ford-a 4 voltas
- 16) Philippe Adams(BEL)Lotus/Mugen-a 4 voltas (sua VMR ficou a 2,3 da VMR do Herbert)**

Melhor Volta: David Coulthard(ESC)Williams/Renault-1m22s446, Hill 1m22s997, Berger 1m22s935, Alesi 1m23s236, Katayama 1m23s419

OBS: Mudaram uma curva do circuito para tirar a velocidade. Berger fez a pole e liderou até quebrar na 8ª volta, mas não foi muito pressionado pelas Williams. [Coulthard andou na frente do Hill, chegou a abrir dele e deixou Hill lhe passar, última corrida do DC antes da volta do Mansell.](#) Alesi liderou a corrida até a parada do Barrichello, que liderou (oficialmente) sua 1ª corrida da F1 por 3 voltas já que na Bélgica Schumacher passou na 1ª volta. Alesi (3º lugar) bate em Brabham e abandona. Lehto roda sozinha quando estava em 10º lugar, **Verstappen saiu da pista tentando alcançar o Rubinho. Barrichello chega em 5º, na frente do Verstappen de Benetton.** 1º pódio do Coulthard e 1ª dobradinha da Williams no ano. É o 3º pódio consecutivo do Hakkinen e 5º no ano.

Foi usado um novo traçado em Estoril, uma variante das motos, ficando os tempos cerca de 10s mais lentos. [Olivier Panis \(Ligier, equipe que Flavio Briatore era sócio\) foi desclassificado por estar com a placa de madeira do fundo do carro inferior às medidas regulamentares.](#) Katayama fez a VMR depois da Williams e Ferrari.

Brian Hart: “Faz 10 anos que Ayrton terminou em 3º com um motor meu, por isso esperava um 3º lugar do Rubinho”. (Anuário FS 1994 pg 135)

562)GP DA EUROPA

Local: Jerez de la Frontera (ESPANHA)

Pole-Position:

- 1)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m22s762**
- 2)Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m22s892**
- 3)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m23s392 Largou mal, queimou os pneus, depois passou Berger e Rubinho. Fez pit-stop perdeu 55s e saiu da pista na volta 47 por erro dele.**
- 4)Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m23s431
- 5)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m23s455
- 6)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m23s677
- 7)Johnny Herbert(ING)Ligier/Renault-1m24s040
- 8)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m24s079
- 9)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m24s122
- 10)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m24s157
- 11)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m24s432
- 12)Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford-1m24s643 Saiu da pista na volta 15 e abandonou.**
- 13)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m24s738
- 14)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m24s770
- 15)Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m25s110
- 16)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m25s182
- 17)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m25s294
- 18)Andrea de Cesaris(ITA)Sauber/Mercedes-1m25s407
- 19)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m25s427
- 20)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m25s511

- 21) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m25s557
- 22) Eric Bernard(FRA)Lotus/Mugen-1m25s595
- 23) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m26s272
- 24) Hideki Noda(JAP)Larrouse/Ford-1m27s168
- 25) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m27s201
- 26) Mimmo Schiattarella(ITA)Simtek/Ford-1m27s976

Corrida: 16/10/1994 - 70 voltas

Classificação Final:

- 1) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1h40m26s689 (10 pontos) A 17 voltas do final, estava 32s na frente e tirou o pé. Ganhou na tática de corrida de 3 pits contra 2 pits do DH.**
- 2) Damon Hill(ING)Williams/Renault-a 24s689 (6 pontos) DH liderou as primeiras voltas, mas perdeu a liderança no pit-stop para Schumacher.**
- 3) Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 1m09s648 (4 pontos) 4º pódio consecutivo do Hakkinen.**
- 4) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-a 1m18s446 (3 pontos)
- 5) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-a 1 volta Perdeu 30s na largada por causa da embreagem, se recuperou na corrida e chegou a 0,2s do Frentzen.**
- 8) Johnny Herbert(ING)Ligier/Renault-a 1 volta
- 9) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 1 volta
- 10) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1 volta
- 11) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-a 1 volta
- 12) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 1 volta Rubinho estava bem na corrida, mas teve problema com furo no pneu no final da corrida e perdeu muito tempo.**
- 13) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-a 1 volta
- 14) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 15) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 16) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-a 2 voltas
- 17) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 3 voltas
- 18) Eric Bernard(FRA)Lotus/Mugen-a 3 voltas
- 19) Mimmo Schiattarella(ITA)Simtek/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m25s040, **Barrichello 1m25s529**, Hill 1m25s532

OBS: Circuito Jerez de La Frontera, Leão Nigel Mansell está de volta a F1. [Reginaldo disse que a Williams reconhece não ter um grande piloto \(Hill\) para a luta pelo título. Reginaldo Leme disse que o Mansell está sem preparo físico e talvez não possa ajudar o Hill.](#) Hill assume a ponta na largada, seguido do Schumacher. Mansell larga mal queimando pneu, derrapando e cai para 6º lugar: Hill, Schumacher, Frentzen, Barrichello, Berger e Mansell. [Na volta 1 Schumacher tentando acompanhar Hill erra e quase escorrega para a brita.](#) Mansell passa Berger e Barrichello e vai na perseguição a Frentzen, que anda bem (o motor Mercedes empurra muito). Brundle estoura o motor. [Na volta 13 Mansell vai dar uma volta no Comas, frita pneus e Barrichello o ultrapassa e lhe rouba o 4º lugar.](#) Na volta 16 Schumacher faz sua parada em 6,8s (Galvão disse que vai pintando 3 paradas para Schumacher). [Na volta 16 Mansell para nos boxes e troca o bico \(batida com a Larrouse do Noda\) e perde 55 segundos, depois volta aos boxes para mexer na asa dianteira, ele volta em 20º lugar.](#) Verstappen roda e sai da pista. [Na volta 19 Hill para nos boxes em 8,7s e Schumacher passa por ele na parada de boxe.](#) Na volta 19 Berger para em 8s e na volta 21 Alesi para em 8,1s. Na volta 22 Barrichello para nos boxes e volta atrás do Berger. Na volta 25 Hakkinen para em 6,8s e volta na frente de Berger e Barrichello. Na volta 33 Schumacher faz 2ª parada em 6,6s e Hill reassume a liderança. Na volta

36 Hill para em 9s. Brundle abandona. Hakkinen faz pit stop e perde sua 3ª posição, voltando em 6º lugar. [Schumacher dá volta em Alesi, e vai embora provando que o carro da Benetton é muito bom \(Câmera on board\).](#) Na volta 44 Berger para e volta em 6o. Na volta 44 Mansell estava em 14º lugar, quando para nos boxes pela 2ª vez. Na volta 45 Alesi faz pit stop. Mansell estava em 15º lugar para de novo, pela 3ª vez. Na volta 48 Rubinho para em 7,3s. Mansell errou, foi para a caixa de brita e abandonou na volta 49 quando era o 16o. Na volta 52 Schumacher faz sua 3ª parada em 7,7s e volta ainda na frente do Damon Hill. Na volta 62 Rubinho estava em 6º lugar na corrida, mas furou o pneu e teve que fazer sua 3ª parada de box. [Schumacher ganhou a corrida na 1ª parada de box, que ele antecipou e andou mais que o Hill com o 2º jogo de pneus, e também por que fez 3 paradas de box contra duas o Hill.](#)

563)GP DO JAPÃO

Local: Suzuka

Pole-Position:

[1\)Michael Schumacher\(ALE\)Benetton/Ford-1m37s209 MS fez esse tempo na sexta, pois sábado choveu.](#)

[2\)Damon Hill\(ING\)Williams/Renault-1m37s696 DH fez esse tempo com o último jogo de pneus de sexta, batendo Frentzen no final.](#)

3)Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m37s742

[4\)Nigel Mansell\(ING\)Williams/Renault-1m37s768 Na sexta ficou a 1 décimo do DH, mas no sábado de manhã, fez o melhor tempo do fim de semana.](#)

[5\)Johnny Herbert\(ING\)Benetton/Ford-1m37s828 Menor diferença para MS no ano. Rodou e abandonou na volta 3, na volta que o SC entrou na pista.](#)

6)Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-1m37s880

7)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m37s907

8)Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m37s998

[9\)Martin Brundle\(ING\)McLaren/Peugeot-1m38s076 Foi o mais rápido no treino na chuva de sábado. Na corrida saiu da pista na volta 13 e acertou um fiscal, a prova foi interrompida.](#)

10)Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m38s533

11)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m38s570

12)Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m39s030

13)Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m39s266

14)Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m39s462

[15\)Jirki Jarvi Lehto\(FIN\)Sauber/Mercedes-1m39s483 Foi muito mal, tomou 1,7s do Frentzen, provando que era um piloto mediano.](#)

16)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m39s548 Colisão na volta 10.

17)Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m39s721

18)Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m39s868

19)Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m40s042

20)Franck Lagorce(FRA)Ligier/Renault-1m40s577

21)Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m40s652

22)Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-1m40s978

23)Hideki Noda(JAP)Larrouse/Ford-1m40s990

24)David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m41s659

25)Mika Salo(FIN)Lotus/Mugen-1m41s805

26)Taki Inoue(JAP)Simtek/Ford-1m45s004

Corrida: 06/11/1994-50 voltas

Classificação Final:

[1\) Damon Hill\(ING\)Williams/Renault-1h55m53s532 \(10 pontos\) Prova na chuva foi interrompida e teve tempos das duas baterias somados. DH fez 1 pit e ótima corrida](#)

[2\) Michael Schumacher\(ALE\)Benetton/Ford-a 3s365 \(6 pontos\) MS foi atrapalhado pelo](#)

Comas na última volta. MS fez 2 pits contra 1 do DH. Benetton errou na estratégia!!

3) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 52s045 (4 pontos)

4) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-a 56s074 (3 pontos) Boa briga entre Alesi e o Leão, Mansell passa Alesi na última volta, mas na soma dos tempos das baterias fica atrás.

5) Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart-a 1m42s107 (2 pontos)

6) Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-a 1m59s863 (1 ponto)

7) Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 2m02s985

8) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 1 volta

9) Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford-a 1 volta Atrapalhou o Schumacher na última volta, quando ele estava tirando a diferença para o Schumacher no somatório das baterias!!

10) Mika Salo(FIN)Lotus/Mugen-a 1 volta

11) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 1 volta

12) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-a 2 voltas

13) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-a 2 voltas

Melhor Volta: Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m56s597, Schumacher 1m56s679, Mansell 1m57s912, Irvine 1m58s095, Alesi 1m58s438, Frentzen 1m59s612

OBS: Corrida na chuva. Schumacher se joga para cima do DH na largada: Schumacher, Hill, Frentzen, Herbert, Alesi e Mansell. Frentzen estava em 3º lugar, mas vai passear na grama, sem bater em nada. Rubinho está em 14º lugar. Na volta 3: Schumacher, Hill, Herbert, Alesi e Mansell.

Herbert bateu na chicane, Katayama bate na reta e sai mancando do carro, o SC entra na pista na volta 4. A prova é reiniciada. Alboreto e Martino batem. Berger abandona Na volta 12:

Schumacher, Hill, Alesi, Mansell, Frentzen, Brundle, Hakkinen, Morbidelli, Blundell, Irvine e Barrichello. Morbidelli bate. **Brundle bate na volta 15 atropela um fiscal de pista japonês que estava próximo ao carro do Morbidelli e a corrida é interrompida (BANDEIRA VERMELHA).**

Nessa temporada valia o somatório dos tempos das duas baterias. Na largada, Panis e Rubinho vão para os boxes com problemas e o SC fica na pista com os carros andando atrás dele, mas na volta 16 a corrida recomeça e MS faz a VMR. Rubinho para de novo nos boxes e abandona. Na volta 18 Schumacher para nos boxes em 8s e volta em segundo na soma dos tempos. **Alesi e Mansell fazem um belíssimo duelo na chuva da volta 20 a volta 24.** Hill faz a VMR na volta 20.

Na volta 23 Hill para em 9,2 s retornando atrás de Alesi e Mansell. Na volta 24 Mansell para nos boxes em 9,1s. Alesi para em 8,1s. Schumacher vai andando forte e tira a diferença para o Hill e assume a liderança na soma dos tempos. **Na volta 40 Schumacher faz parada em 7s, mas Hill não parou mais e ganhou a corrida. DH errou muito na última volta e o Schumacher perdeu tempo para passar Comas, por isso não conseguindo descontar a diferença para o Hill. Melhor corrida do Hill no ano!!! Benetton errou na estratégia de corrida. Mansell passou Alesi na última volta, mas na soma dos tempos Alesi ficou em 3º. Schumacher ficou com cara de bunda no pódio e Galvão: “Hoje Damon Hill dirigiu como gente grande.”**

Herbert ficou a apenas 0,6s de Schumacher no treino e disse que poderia ter melhorado se o carro estivesse mais equilibrado.

Na 3ª volta, e a prova foi interrompida. Pela primeira vez a prova foi reiniciada com um Safety-Car, que deu nova largada só que lançada. Brundle atropela um fiscal de pista na 13ª volta e a prova é interrompida de novo. No final a pista seca, e a Benetton erra a tática de corrida com o Schumacher fazendo uma parada extra para reabastecimento, DH correu com apenas 3 pneus trocados, já que um deles não quis sair do carro.

564)GP DA AUSTRÁLIA

Local: Adelaide

Pole-Position:

- 1) **Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m16s179** Fez a Pole na sexta, choveu no sábado.
- 2) **Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m16s197** Bateu no treino de sexta, tentando recuperar a pole de Mansell. No treino de sábado na chuva ele foi 1,1s mais rápido que DH.
- 3) **Damon Hill(ING)Williams/Renault-1m16s830**
- 4) **Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-1m16s992**
- 5) Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-1m17s537
- 6) Eddie Irvine(IRE)Jordan/Hart-1m17s667 Saída de pista na volta 15.
- 7) **Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-1m17s727** Teve problema no câmbio e abandonou.
- 8) Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m17s801
- 9) Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-1m17s950
- 10) Heinz-H. Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-1m17s962
- 11) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m18s070
- 12) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-1m18s072
- 13) Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha-1m18s237 Colisão na volta 66.
- 14) Alessandro Zanardi(ITA)Lotus/Mugen-1m18s331
- 15) Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha-1m18s411
- 16) Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford-1m18s755
- 17) **Jirki Jarvi Lehto(FIN)Sauber/Mercedes-1m18s806** Tomou 0,8s do Frentzen.
- 18) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m18s957
- 19) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-1m19s061
- 20) Franck Lagorce(FRA)Ligier/Renault-1m19s153
- 21) Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford-1m19s610
- 22) Mika Salo(FIN)Lotus/Mugen-1m19s844
- 23) Hideki Noda(JAP)Larrouse/Ford-1m20s145
- 24) David Brabham(AUS)Simtek/Ford-1m20s442
- 25) **Jean-Louis Deletraz(FRA)Larrouse/Ford-1m22s422** Considerado um piores pilotos da F1 de todos os tempos. Tomou 2,3s do Noda.
- 26) Mimmo Schiattarella(ITA)Simtek/Ford-1m22s529

Corrida: 13/11/1994 - 81 voltas

Classificação Final:

- 1) **Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1h47m51s480 (10 pontos)** Mansell teve uma boa briga com Barrichello, Hakkinen e com Berger no final, mas Frentzen segurou o Berger.
- 2) **Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 2s511 (6 pontos)** Berger liderava a corrida, mas errou numa freada na volta 64 e foi ultrapassado pelo Mansell.
- 3) **Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot-a 52s487 (4 pontos)**
- 4) **Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart-a 1m10s530 (3 pontos)** Barrichello perdeu o pódio por que tomou stop and go de 10s por excesso de velocidade no pit lane.
- 5) Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes-a 1 volta
- 8) Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford-a 1 volta
- 9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 10) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Sauber/Mercedes-a 2 voltas
- 11) Franck Lagorce(FRA)Ligier/Renault-a 2 voltas
- 12) **Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot-a 5 voltas** Bateu forte sozinho no final da reta, quando era o 4º colocado. Pelo site oficial diz que foi problema de freios.

Melhor Volta: Michael Schumacher (ALE)Benetton/Ford-1m17s140, Hill e Berger 1m17s294, Mansell 1m18s167, Alesi 1m18s193, Hakkinen 1m18s632

OBS: No treino de sexta-feira, Schumacher bateu forte. Mansell, fez a pole na sexta-feira, pois choveu no sábado. **Mansell larga mal, tenta fechar Schumacher, mas é ultrapassado pelo Alemão e deixa espaço para o DH passar por ele.** Depois logo na primeira volta sai da pista e perde posição para Hakkinen e Barrichello, caindo para 5º lugar. **Mansell tenta passar Barrichello e toma o "X" na freada do retão.** Volta 2: Schumacher, Hill, Hakkinen, Barrichello, Mansell, Alesi, Irvine e Brundle. **Depois ele consegue passar Barrichello e tentando passar o Hakkinen toma de novo o "X" no mesmo ponto.** Logo em seguida, Hakkinen erra a freada e Mansell passa por ele, ocupando o 3º lugar. **Na volta 18 Schumacher e Hill param para reabastecimento e voltam juntos (jamais a distância entre eles passou de 3s), Reginaldo e Galvão calculam pela quantidade de combustível (cerca de 7s) que ambos fariam 3 paradas.** Na volta 29 Hakkinen e Rubinho param nos boxes e o brasileiro sai antes do Mika, mas na volta seguinte Rubinho erra e Hakkinen passa o brasileiro. Volta 29: Schumacher, Hill, Berger, Mansell, Alesi, Hakkinen, Barrichello e Brundle. **Reginaldo Leme diz que Frentzen foi sondado pela McLaren, mas não quis ir para a equipe inglesa, pois se ele fosse provavelmente teria Schumacher na equipe em 1996.** Berger faz sua parada em 7,4s. **Na volta 35, Schumacher erra sai da pista, toca no muro, volta fechando DH e olha duas vezes no espelho e joga o carro no inglês, quando ele já estava lado a lado, Galvão falou na hora do replay, Reginaldo chega a dizer que a suspensão da Benetton estava quebrada depois do toque no muro.** **Patrick Head examina a suspensão e diz que não dá para continuar. Avisam Schumacher que ele é o campeão e ele dá um sorrisinho no rosto. Reginaldo Leme disse que Schumacher foi prejudicado no tapetão, mas sua atitude foi feia. Damon Hill chora nos boxes.** Depois do acidente MS-DH: Mansell, Berger, Alesi, Hakkinen, Barrichello e Brundle. Na volta 40 Alesi para nos boxes. Deletraz toma stop and go de 10s. Na volta 50 Rubinho faz pit stop. Brundle faz pit stop e volta em 5o. Mansell faz pit stop em 8,7s. Hakkinen para em 6,7s. **Barrichello faz stop and go de 10s, e Galvão disse que foi excesso de velocidade nos boxes.** Berger para em 7s e volta em primeiro lugar, seguido pelo Mansell que vem babando para cima do Berger, quase batem. Hakkinen também toma stop and go de 10s. Alesi para em 13,4s fez pit stop muito lento. Hakkinen cumpre a punição e o Rubinho sai na cola dele. **Berger erra numa freada e o Mansell passa por ele.** Hakkinen estava chegando no Brundle, mas roda e abandona. Pódio da velha geração da F1: Mansell, Berger e Brundle. **Última vitória do Mansell na F1.**

Schumacher: "Perdi o controle do carro sobre uma bossa, ele começou a sair de frente, corriji, mas não pude evitar uma saída da pista, dando toque no muro. Quando regresssei à pista virei o volante para a esquerda e a direção estava normal. Quando tentei virar para a direita é que vi que havia algo de estranho. Só vi Damon ao lado uma fração de segundo antes de nos tocarmos". (Anuário FS 1994 pg 156)

"Não vi Michael bater, apenas que tinha saído da pista. Pensei que ele tinha cometido um erro", disse o piloto inglês. "Quando voltei para a pista, tentei ultrapassá-lo. Depois do impacto, sabia que ele estava fora da disputa, mas também que tinha problemas na minha suspensão." Hill admitiu, então, que o campeonato acabara. "Do fundo do coração, sei que fiz tudo para ganhar. Pelo menos, me sinto mais confiante para 95", disse. Em nenhum momento, porém, o piloto da Williams afirmou que Schumacher provocou o choque deliberadamente. Será sempre uma dúvida, a mesma que surgiu nas decisões de 1989 e 90.

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

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford 92 Desclassificado em duas corridas e não correu em mais duas.

2º Damon Hill(ING)Williams/Renault 91

3º Gerhard Berger(AUT)Ferrari 41

4º Mika Hakkinen(FIN)McLaren/Peugeot 26

5º Jean Alesi(FRA)Ferrari 24

6º Rubens Barrichello(BRA)Jordan/Hart 19

7º Martin Brundle(ING)McLaren/Peugeot 16

8º David Coulthard(ESC)Williams/Renault 14

9º Nigel Mansell(ING)Williams/Renault 13 Mansell voltou aos 40 anos à F1.

10º Jos Verstappen(HOL)Benetton/Ford 10

11º Olivier Panis(FRA)Ligier/Renault 9

12º Mark Blundell(ING)Tyrrell/Yamaha 8

13º Heinz-Harald Frentzen(ALE)Sauber/Mercedes 7

14º Nicola Larini(ITA)Ferrari 6

15º Christian Fittipaldi(BRA)Footwork/Ford 6

16º Eddie Irvine(IRL)Jordan/Hart 6

17º Ukyo Katayama(JAP)Tyrrell/Yamaha 5 Fez boa temporada, apesar de errar bastante.

18º Eric Bernard(FRA)Ligier/Renault 4

19º Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Hart e Sauber/Mercedes 4

20º Karl Wendlinger(AUT)Sauber/Mercedes 4

21º Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford 4

22º Gianni Morbidelli(ITA)Footwork/Ford 3

23º Erik Comas(FRA)Larrouse/Ford 2

24º Jirki Jarvi Lehto(FIN)Benetton/Ford 1

Michele Alboreto(ITA)Minardi/Ford 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 416

CONSTRUTORES PONTOS

1º Williams/Renault 118

2º Benetton/Ford 103

3º Ferrari 71

4º McLaren/Peugeot 42

5º Jordan/Hart 28

6º Tyrrell/Yamaha 13

Ligier/Renault 13

8º Sauber/Mercedes 12

9º Footwork/Ford 9

10º Minardi/Ford 5

11º Larrouse/Ford 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 416

MOTORES PONTOS

1º Renault 131

2º Ford 119

3º Ferrari 71

4º Peugeot 42

5º Hart 28

6º Yamaha 13

7º Mercedes 12

TOTAL DE PONTOS: 416

PAÍSES PONTOS

- 1º Inglaterra 128
- 2º Alemanha 99
- 3º Áustria 45
- 4º França 39
- 5º Finlândia 27
- 6º Brasil 25
- 7º Itália 18
- 8º Escócia 14
- 9º Holanda 10
- 10º Irlanda 6
- 11º Japão 5

TOTAL DE PONTOS: 416