Em 1966 marcou a mudança do regulamento da F1 de 1.500 cm3 para 3.000 cm3, e a ideia era atrair as montadoras norte-americanas como a Ford. Mas o fato relevante é que a temporada acabou coroando o trabalho de Jack Brabham, como primeiro piloto campeão com o carro projetado e desenvolvido por ele mesmo, algo inconcebível nos dias de hoje. Brabham pediu a fabricante REPCO (montadora de motocicletas australiana) para montar um motor de F1 baseado no bloco V8 do Oldsmobile, usando liga leve e bielas de Daimler Majestic (Fonte: A Fórmula Um Moderna pg 101). John Judd aos 22 anos foi o engenheiro responsável em desenhar um novo cabeçote para dar mais potência ao motor REPCO, que não ficou superpotente, mas ficou confiável e isso era fundamental naqueles dias. Ron Tauranac foi responsável pelo desenho do modelo de 67 (BT24) com área frontal menor e 50 kg a menos. (Anuário Francisco Santos 89 pg 58). Jack Brabham (aos 40 anos de idade) dominou a temporada, vencendo quatro corridas consecutivas. A Lotus estava sem competitividade nessa temporada, eles utilizaram o Lotus 33 com motor Climax 2.000 cm3 e o Lotus 43 com motor BRM H16 muito pesado e beberrão. Ainda assim Jim Clark conseguiu vencer uma corrida (EUA). Já a Ferrari decepcionou, John Surtees discutiu com Enzo Ferrari, o que culminou na sua saída da equipe italiana no meio da temporada. Dois novos pilotos/construtores seguiram o exemplo de Jack Brabham, ingressaram nas competições: Bruce McLaren com a lendária equipe McLaren e Dan Gurney fundador da All American Racers. O carro de Dan Gurney foi batizado de "Eagle", mas nunca chegou a ser competitivo. Nesse ano Jackie Stewart sofreu um sério acidente em Spa e ficou 25 minutos preso no carro com gasolina derramando encima dele até que o socorro chegasse. A partir desse fato ele passou a lutar pela Segurança na F1.

***REGULAMENTO**: Motores de 3,0 litros aspirado ou 1,5 litros com compressão forçada. Peso mínimo 500 kg. Valiam os 5 melhores resultados.*

PERFORMANCES:

Brabham melhor: Fra, Ing, Hol, Ale
BRM melhor: Mon
Ferrari melhor: Bel, Ita
Lotus: EUA
Cooper: Mex

Brabham 4 x 2 Ferrari

Vitórias:
Brabham 4 (Brabham 4)
Ferrari 3 (Surtees 2 e Scarfiotti 1)
BRM 1 (Stewart 1)
Lotus 1 (Clark 1)

VMR:
Ferrari 6 (Surtees 3 e Bandini 2 e Scarfiotti 1)
Brabham 2 (Brabham 1 e Hulme 1)
Honda 1 (Ginther 1)

Poles:
Brabham 3 (Brabham 3)
Ferrari 3 (Surtees 2 e Bandini 1)
Lotus 2 (Clark 2)
Cooper 1 (Parkes 1)

Hat Trick:
Brabham 1 (Brabham 1)

Ferrari 1 (Surtees 1)

Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)
Brabham 1 (Brabham 1- Inglaterra)

Dobradinhas de largada:
Brabham 2
Ferrari 1

Dobradinhas de chegada:
Ferrari e Brabham 1

OBS 1: RON DENNIS MECÂNICO DA MASERATI E BRABHAM:

Ron Dennis estreou na F1 como mecânico do Cooper Maserati de Jochen Rindt. E em 1967 Rindt foi para a Brabham e levou Ron Dennis para ser seu mecânico. (Anuário F1 Francisco Santos 87 pg 44)

Em 1971 ele montou uma equipe de F1 e de 1981 a 2017, ele seria o chefe de equipe da McLaren.

OBS 2: JACK BRABHAM CAMPEÃO EM SEU PRÓRPIO CARRO EM 1966:

Jack Brabham sobre 1966:

"Eu planejei cuidadosamente esta temporada. Imaginei que se o relativamente simples motor V8, de 3 litros, da Repco, andasse bem, poderia vencer uma das duas corridas no início da temporada, enquanto os motores dos outros ainda estivessem em desenvolvimento. A sorte, é claro, sempre põe seu dedo em todas as competições. Eu, por exemplo, tive sorte no GP da França, em Reims, mas não se pode depender somente de sorte. A máquina tem que estar perfeita se quiser vencer. Em janeiro, no GP da África do Sul, com o Brabham/Repco V8 portando-se muito bem, foi quando mais acreditei em minhas possibilidades. Em 1959 e 1960, venci com um simples motor de 4 cilindros. Não era um motor dos mais potentes, mas o conjunto era o mais perfeito. Este ano, segui o mesmo princípio: um motor simples, mas bom, com um torque bem flexível, montado sobre um chassi que desenvolvi no ano passado. O motor Repco V8, de 3 litros, é baseado no bloco de alumínio fundido do Oldsmobile F85 V8. Foi um excelente motor da General Motors, mas não o fabricam mais, talvez em virtude do seu alto custo. Precisava rapidamente de um motor de 3 litros e, portanto, usei o bloco do F85. Desenhar o Repco foi um esforço conjunto de Phil Irwing, Frank Hallam, da Repco, Ron Tauranac e eu. Phil o idealizou, nós fizemos as fundições na Inglaterra e a Repco o construiu em Melbourne. O motor é muito bom: versátil e com uma boa curva de potência. Seus cavalos não são muitos - só uns 300... Mas estão sempre ali quando exigimos, e isso é o que interessa. Por outro lado, usamos o equipamento de injeção direta transistorizada também da Lucas. Essas peças já tiveram os seus problemas, mas agora são quase que perfeitas", comentou Brabham. Entretanto, algumas pessoas o achavam um construtor de quintal. Veja o que ele pensava sobre o tema:

"Acho que eu deveria rir, mas isso me deixa furioso. Nós não somos um homem só, mas uma indústria de bases sólidas. Temos engenheiros de primeira, chefiados por Ron Tauranac, que desenham e constroem os carros, auxiliados por mecânicos também de primeira".

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

OBS 3: GENIALIDADE DO CLARK:

Jim Clark chegou em 4º lugar no GP Inglaterra sem os freios.



Jim Clark na capa da Revista Quatro Rodas de Março de 1966.

OBS 4: TARUFFI VEM AO BRASIL DAR AULA DE PILOTAGEM:

No começo de 1966, Piero Taruffi, ex-piloto de F1, veio a Interlagos dar aula de pilotagem a vinte pilotos brasileiros, entre eles: Bird Clemente, Carol Figueiredo, Anísio Campos, Marinho, Jaime Silva e Emerson Fittipaldi.



que êle chama de ponto XX), o pilôto deve conduzir o carro por uma trajetória que o faça tocar no centro interno da curva (o que êle chama de centro geométrico) e ir atingir o ponto externo da pista no local onde termina a curva (ponto YY). Com êsse comportamento, faz a curva inteira dentro do maior raio possível.

Mas tais recomendações não são imutáveis. Mudam em função do carro, da pista, da presença de concorrentes, de um buraco na trajetória, enfim, é preciso tentar fazer isso dentro das condições concretas.

Sistemas dois e três

Quando logo depois existe uma grande reta, e interessa ao pilôto entrar na reta mais acelerado, então vale a pena perder um pouco de velocidade na entrada da curva, contanto que se saia dela com o motor mais acelerado e pronto para pisar firme mesmo antes de começar a reta. Para isso tem o sistema dois: entra-se do mesmo modo, pelo bordo externo, começa-se a tangenciar depois do ponto XX e toca-se no bordo interno alguns metros após o CG. Como o raio nessa trajetória é menor, perde-se mais tempo na primeira parte da curva. Em compensação, na saída, pode-se acelerar para valer antes mesmo de completá-la. Ao atingir o início da reta, o carro já está bastante acelerado, com o motor a muitos giros e é facílimo ultrapassar um carro de mesma potência, que tenha feito a curva no primeiro sistema. Isso se houver fôlga para acelerar.

O terceiro sistema para fazer a curva é preconizado por Taruffi para ultrapassagem: o código diz que o veículo que vem na frente tem o direito de escolher por onde quer fazer a curva: por dentro ou por fora. Só que o código não diz quando começa a curva. Se o carro vem atrás, começar a fazer a curva antes do da frente, entrando pelo lado interno, terá um raio menor e sua velocidade será superior à do da frente na primeira parte da curva. Pode, contudo, ser re-ultrapassado. Mas repetindo-se isso várias vêzes, o carro da frente pode se enrolar numa das tomadas, dando chance a que o carro que fizer a curva primeiro, ultrapasse-o. É preciso astúcia e senso de oportunidade. Mas leva vantagem o melhor.

Em qualquer dos três sistemas, é preciso dividir a curva em três etapas: a entrada, o centro e a saída. ooo

Pilôto bom nasce na curva

À esquerda, recepção a Taruffi; ao centro, Lotty ajuda em Interlagos; Após a prática o mestre explica como não errar.

101

Revista Quatro Rodas março de 1966 pg 101.

OBS 5: GRAVE ACIDENTE DE STEWART EM SPA E A LUTA PELA SEGURANÇA:

Nessa corrida a largada foi no seco, mas estava chovendo forte na curva 4, Stewart saiu da pista e bateu, ficando 25 minutos preso dentro do carro, sem que ninguém fizesse nada, nem a corrida fosse interrompida. Graham Hill parou e veio socorrer Stewart, ele teve que pedir ferramentas emprestadas às pessoas que estavam na pista para tirar a barra de direção do carro do Stewart. Nesse acidente se envolveram: Stewart, Bonnier, Spence, Hill, Bondurant, Hulme e Siffert. Clark quebrou o motor logo depois do acidente ainda na 1ª volta. Ficaram apenas 7 carros na corrida!!

Mais detalhes desse acidente: https://www.youtube.com/watch?v=nsUYwBsvVCY&t=912s (Canal Catálogo das Coisas)

Segue o relato do acidente do escocês:

Stewart: "Ao sair da pista, como não havia guard rail bati num poste e capotei. E lá fiquei, dentro do carro, de rodas para o ar, por uns 20 minutos. Pode parecer incrível, mas não havia comissários ali". "Finalmente chegaram uma ambulância e um carro de polícia. O

policial nos guiaria até o hospital. Mas o policial se perdeu, não sabia como chegar no hospital e naquelas hesitações todas o motorista da ambulância também se perdeu do carro de polícia. Quando chegamos, retiraram a maca da ambulância e me puseram no chão de cimento, na entrada do hospital. Lembro de ter visto ao meu redor várias pontas de cigarro".

Com o semblante bem sério, o escocês afirmou: "A partir daí, disse a mim mesmo que alguém deveria fazer algo para acabar com aquilo. A maneira como agiram comigo fez com que eu passasse a liderar uma cruzada para termos um mínimo de segurança. Infelizmente demorou para termos menos mortes, perdi muito amigos ainda nos anos 70".

142)GP DE MÔNACO
Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m29s9 Quebrou a suspensão na volta 60, quando tinha acabado de passar Hill e era o 3º colocado.
2)John Surtees(ING)Ferrari-1m30s1 Liderou desde a largada até a volta 15.
3)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m30s3 Se classificou na frente de Graham Hill. Na volta 16 assumiu a liderança da corrida e venceu a corrida.
4)Graham Hill(ING)BRM-1m30s4
5)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m30s5
6)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-1m31s1
7)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m32s2
8)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m32s5
9)Richie Ginther(EUA)Cooper/Maserati-1m32s6
10)Bruce McLaren(NZE)McLaren-1m32s8
11)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m32s8
12)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-1m33s5
13)Jo Siffert(SUI)Brabham/BRM-1m34s4
14)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m35s0
15)Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-1m35s2
16)Bob Bondurant(EUA)BRM-1m37s3

Corrida: 22/05/1966 - 100 voltas
Classificação Final:

1) Jackie Stewart(ESC)BRM-2h33m10s5 (9 pontos) Venceu correndo com um motor 2.000 cm3. (Fórmula Um Campeonato Mundial de 1976 pg 62) No seu 2º ano de F1, ele já lidera o campeonato mundial de F1, mas depois disso passa por uma maré de azar.
2) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 40s2 (6 pontos)
3) Graham Hill(ING)BRM-a 1 volta (4 pontos)
4) Bob Bondurant(EUA)BRM-a 5 voltas (3 pontos)

OBS: 5º e 6º colocados não chegaram na zona de classificação (90% da corrida completada)

Melhor Volta: Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m29s8

OBS: Primeiro Surtees, logo mais Stewart e depois uma brecha enorme entre os dois líderes e os outros dezesseis maiores pilotos do mundo. Assim foi a primeira volta do primeiro Grande Prêmio que contou pontos para o Campeonato Mundial de 1966. De trem, ônibus, avião e carro,

mais de 100.000 pessoas assistiram à corrida de Mônaco, vindas de todas as partes do mundo (havia uma Mercedes preta com placa de São Paulo). Uma companhia de cinema adicionava mais nervosismo ao ambiente fazendo uma filmagem de um longa-metragem que viria a dar muito o que falar no futuro: Grand Prix. Os camera-men estavam em cima de torres especialmente construídas, equipadas com gigantescos braços mecânicos que se moviam por cima da pista. Lá em cima, em dois helicópteros, outros cinegrafistas faziam tomadas. Como pano de fundo, o azul do Mediterrâneo e do céu na calma tarde de sol. **E na pista, a luta violenta dos motores. A largada resolveu um problema: desta vez não seria Jim Clark o vencedor. Jim Clark, que nunca fora feliz nesse circuito, perdeu um tempo enorme quando "encavalou" a primeira marcha da sua Lotus. Quase teve de parar e depois, durante quase a metade da corrida - esteve preocupado com o motor, o que não permitiu que recuperasse o tempo perdido. Somente depois da 50ª volta, Clark avançou de maneira espetacular a sua Lotus, ainda com o motor Coventry Climax de 1965. Dirigindo com incomparável maestria, saiu do décimo quarto lugar e encostou atrás de Graham Hill - o vencedor das últimas três corridas de Mônaco - esperando a oportunidade. Quando esta chegou, Jim jogou o carro para a esquerda a fim de passar Hill por fora. Conseguiu fazer algumas dezenas de metros antes da maior curva do circuito. Segundos mais tarde, com a quebra da suspensão do carro, Clark era alijado da corrida.** A essa hora, porém, a corrida já estava resolvida. Depois da largada, com Surtees à frente na sua Ferrari vermelha de 2,4 litros seguido por Jackie Stewart na BRM de 1965, as mudanças só ocorriam entre os pilotos colocados bem atrás. **Um por um paravam os carros: Jack Brabham com o motor Repco (Oldsmobile modificado na Austrália), Denis Hulme, o jovem e simpático McLaren (Ford, modificado na Califórnia, EUA).** A batalha continuou, porém, com Anderson, Rindt, Ginther, Hill e Bandini lutando pela colocação. Surtees para. Jackie Stewart que estava atrás, assume a liderança. Hill dirige carrancudo. O vencedor das três últimas corridas nesse circuito não está feliz com seu carro. Persegue-o a Ferrari de Bandini. Este último, agora único defensor das cores italianas, avança cada vez mais. Veio lá de trás, supera recordes que já foram batidos várias vezes nesse dia, passa Hill e agora está atrás de Stewart. A diferença entre eles diminui rapidamente. Bandini faz cair a diferença por volta de 26 segundos para 11. Jackie resiste. Seu motor roda com uma cadência alta de turbina. Suas mudanças de marcha, rápidas, mas suaves, não deixam perceber nenhuma interrupção brusca. Bandini desiste da luta e outra vez se alarga a distância entre os dois. Na frente do camarote vermelho do Príncipe Rainier e da Princesa Grace passa o BRM de Jackie Stewart para ganhar os primeiros 9 pontos que contam para o campeonato mundial.

43)GP DA BÉLGICA
Local: Spa

Pole-Position:

1)John Surtees(ING)Ferrari-3m38s0
2)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-3m41s2
3)Jackie Stewart(ESC)BRM-3m41s5 Saiu da pista e sofreu um acidente (quebrou o pulso) na 1a volta na curva 4, ficou preso de cabeça pra baixo no carro 25 minutos com o combustível caindo nele. Depois dessa corrida ele brigou por mais SEGURANÇA NA F1.
4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-3m41s8
5)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-3m43s8
6)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-3m44s3
7)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-3m45s2
8)Richie Ginther(EUA)Cooper/Maserati-3m45s4
9)Graham Hill(ING)BRM-3m45s6
10)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-3m45s8 Quebrou o motor e nem completou a 1a volta.
11)Bob Bondurant(ING)BRM-3m50s5
12)Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-3m51s1

13)Denis Hulme(NZE)Brabham/Climax-3m51s4
14)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-3m53s8
15)Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-3m57s6

Corrida: 12/06/1966 - 28 voltas
Classificação Final:

1) John Surtees(ING)Ferrari-2h09m11s3 (9 pontos) Parte da corrida foi na chuva.
2) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 42s1 (6 pontos)
3) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 1 volta (4 pontos)
4) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 2 voltas (3 pontos)
5) Richie Ginther(EUA)Cooper/Maserati-a 3 voltas (2 pontos)

OBS: 6º colocado não chegou na zona de classificação (90% da corrida completada)

Melhor Volta: John Surtees(ING)Ferrari-4m18s7

OBS: Nesta prova, Jackie Stewart sofreu um grave acidente ao chocar-se com Graham Hill e Bob Bondurant logo na primeira curva. Ele ficou preso no cockpit com gasolina vazando sobre seu corpo e o iminente risco de explosão. Foram 25 minutos até ser resgatado pelo ineficaz corpo de bombeiros, segundo ele, os piores momentos da sua vida. "Foi uma situação aterrorizante, ficar preso dentro do carro, consciente e sentindo o cheiro de todo aquele combustível ao meu redor. Uma simples centelha era necessária. Depois de me resgatarem, Graham e Bob Bondurant me levaram para o celeiro de uma casa e começaram a retirar meu macacão; nesse momento duas freiras entraram no celeiro; elas ficaram horrorizadas com aquela cena e demorou um pouco para que pudessem persuadi-las a fazer alguma coisa", disse o escocês. Foi este, porém, o estopim para que, o escocês se tornasse ferrenho defensor da segurança nas pistas. Desde então, profundas mudanças estruturais iriam ocorrer. **Entre elas, a fundação da GPDA - Grand Prix Drivers Association, ou Associação dos Pilotos de Grandes Prêmios**, entidade da qual foi presidente por vários anos e que sempre lutou pelos interesses dos pilotos. A corrida de Spa, disputada no circuito de 14.100 m de Francorchamps, serviu para dar uma ideia melhor das reais possibilidades do novo Fórmula 1 de três litros. A nova Fórmula é constituída por carros de 1.500 cc com compressor e de 3.000 cc de cilindrada. O vencedor dessa prova foi John Surtees da Ferrari.

Foi nessa corrida Phil Hill correu na McLaren com uma câmera para fazer imagens para o Filme Grand Prix. Ele filmou o festival de rodadas na 1a volta num trecho (curva 4) que estava chovendo na pista.

Foram 8 ABANDONOS na primeira volta, essa foi uma das corridas com mais abandonos na 1ª volta.

144)GP DA FRANÇA
Local: Reims

Pole-Position:

1)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-2m07s8
2)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-2m08s4
3)Mike Parkes(ING)Ferrari-2m09s1
4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2m10s2
5)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-2m10s9
6)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-2m12s2

7)Chris Amon(NZE)Cooper/Maserati-2m12s4
8)Graham Hill(ING)BRM-2m12s8
9)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-2m13s3
10)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-2m14s2
11)Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-2m15s4
12)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-2m15s6
13)Pedro Rodriguez(MEX)Lotus/Climax-2m16s5
14)Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-2m17s9
15)John Taylor(ING)Brabham/BRM-2m19s2
16)Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-2m19s6
17)Jo Bonnier(SUE)Brabham/Climax-2m23s5

OBS: Nem Clark nem Stewart correram nessa corrida. Stewart estava com o pulso quebrado do acidente do GP Bélgica/66. Clark foi atingido por um pássaro no treino, perdeu a consciência e ficou hospitalizado com o pescoço imobilizado. (Fonte Livro a História de Jim Clark pg 120 e Anuário F1 1976 pg 61))

Corrida: 03/07/1966 - 48 volta
Classificação Final:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1h48m31s3 (9 pontos) 1ª vitória da Brabham, 1º piloto a ganhar com seu próprio carro. Bandini liderou até o cabo de acelerador quebrar.
2) Mike Parkes(ING)Ferrari-a 9s5 (6 pontos)
3) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 2 voltas (4 pontos)
4) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 2 voltas (3 pontos)
5) Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-a 3 voltas (2 pontos)
6) John Taylor(ING)Brabham/BRM-a 3 voltas (1 ponto)
7) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 4 voltas
8) Chris Amon(NZE)Cooper/Maserati-a 4 voltas

Melhor Volta: Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-2m11s3

OBS: Jim Clark não largou se recuperando de um acidente depois que ele foi atingido no olho por um pássaro durante o treino. A qualificação estava firmemente nas mãos da Ferrari e especialmente de Lorenzo Bandini com uma pole definida em 2: 07,8 em seu 312/66 de 3 litros, com média de 146,112 mph (233,780 km / h). Após a largada, Bandini liderou devidamente, com Jack Brabham no que mais tarde seria apelidado de 'Old Nail' BT19 - que tinha um pouco menos de velocidade em linha reta - seguindo em seu turbilhão por um tempo. Mike Parkes, que substituiu John Surtees na Ferrari, se saiu bem, duelando com Graham Hill pelo terceiro lugar, tornando-se segundo quando o eixo de comando de Hill quebrou. Quando o italiano teve que se aposentar devido a um acelerador quebrado, Brabham ficou em primeiro lugar na chegada - sua primeira vitória desde o Grande Prêmio de Portugal de 1960 e o primeiro piloto a ganhar um Grande Prêmio do campeonato em seu próprio carro. Foi também a última corrida em Reims-Gueux, o local original do Grande Prêmio da França de Fórmula 1. O campeão mundial de 1950 Nino Farina morreu em um acidente de carro enquanto ia assistir a esta corrida. [2]

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1966_French_Grand_Prix

Jack Brabham se tornara construtor em 1963, assistindo Dan Gurney vencer duas vezes com seu carro, uma temporada depois. **Entretanto, no Grande Prêmio da França de 1966, Jack se superou, como o primeiro piloto a vencer em um carro que levava seu próprio nome.**

145)GP DA INGLATERRA
Local: Brands Hatch

Pole-Position:

1)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m34s5
2)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m34s8
3)Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-1m35s8
4)Graham Hill(ING)BRM-1m36s0
5)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m36s1
6)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-1m36s4
7)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m36s6
8)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m36s9
9)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-1m37s3
10)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m37s5
11)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m38s0
12)Chris Irwing(ING)Brabham/Climax-1m38s1
13)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Sereníssima-1m38s5
14)Bob Bondurant(EUA)BRM-1m38s9
15)Jo Bonnier(SUE)BRM-1m39s3
16)John Taylor(ING)Brabham/BRM-1m40s0
17)Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-1m41s4
18)Trevor Taylor(ING)Shannon/Climax-1m41s6
19)Chris Lawrence(ING)Cooper/Ferrari-1m43s8
20)Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-1m54s3

Corrida: 16/07/1966 - 80 voltas
Classificação Final:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2h13m13s4 (9 pontos) Brabhams foram embora e fizeram dobradinha. Corrida com chuva.
2) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 9s6 (6 pontos)
3) Graham Hill(ING)BRM-a 1 volta (4 pontos)
4) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 1 volta (3 pontos) Clark ficou sem freios, mas conseguiu chegar em 4º lugar!!!
5) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 1 volta (2 pontos)
6) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Sereníssima-a 2 voltas (1 ponto) Marca o 1º ponto da equipe McLaren na história.
7) Chris Irwing(ING)Brabham/Climax-a 2 voltas
8) John Taylor(ING)Brabham/BRM-a 4 voltas
9) Bob Bondurant(EUA)BRM-a 4 voltas
10) Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-a 5 voltas
11) Chris Lawrence(ING)Cooper/Ferrari-a 7 voltas

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m37s0

OBS: Brabham e Hill duelaram no início, até que tempestades de chuva chegaram ao circuito. Enquanto Brabham mantinha sua liderança, Rindt, que havia mudado para pneus de chuva, o alcançou rapidamente, enquanto John Surtees no Cooper estava em terceiro, bem longe do resto do pelotão. Hill e Jim Clark lutaram pelo segundo e terceiro até Clark entrar no pit e Hulme assumir o segundo lugar. Enquanto a chuva secava, Rindt caiu para trás. Surtees se

aposentou com problemas mecânicos, deixando Clark em quarto lugar. Brabham liderou devidamente o companheiro de equipe da casa Hulme, Hill, Clark, Rindt e Bruce McLaren.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1966_British_Grand_Prix

Bruce McLaren marcava o primeiro ponto da equipe McLaren, escuderia que marcaria seu nome na história do automobilismo. O chassi deste ano, o M2B, fora desenhado por Robin Herd, mas em virtude do fraco motor italiano, não pode mostrar muita coisa.

Ferrari não participou alegando greve de funcionários.

146)GP DA HOLANDA
Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m28s1
2)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m28s7
3)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-1m28s7
4)Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-1m28s8
5)Mike Parkes(ING)Ferrari-1m29s0
6)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m29s2 Sofreu um acidente na 2a volta, e abandonou a corrida.
7)Graham Hill(ING)BRM-1m29s7
8)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m29s8
9)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m30s0
10)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-1m30s6
11)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m31s1
12)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-1m31s4
13)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m31s7
14)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m32s0
15)Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-1m32s0
16)Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-1m35s0
17)John Taylor(ING)Brabham/BRM-1m35s7

Corrida: 24/07/1966 - 90 voltas
Classificação Final:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2h20m32s5 (9 pontos)
2) Graham Hill(ING)BRM-a 1 volta (6 pontos)
3) Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-a 2 voltas (4 pontos) Correu no Lotus 33 com motor 2.0 e ainda teve que completar a água do radiador duas vezes. (*)
4) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 2 voltas (3 pontos)
5) Mike Spence(ING)Lotus/BRM-a 3 voltas (2 pontos)
6) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 3 voltas (1 ponto)
7) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-a 6 voltas
8) John Taylor(ING)Brabham/BRM-a 6 voltas
9) Guy Ligier(FRA)Cooper/Maserati-a 6 voltas

Melhor Volta: Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m30s6

(*) Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=801G75BkIsU

OBS: Quando o australiano Brabham, 40 anos de idade, apareceu (1955) disposto a ganhar corridas, houve gente que riu. E a piada que circulou entre seus colegas, na ocasião, foi a de que o interessante era vê-lo apontar numa curva. Porque nunca se podia saber o que iria aparecer primeiro: se a frente ou a traseira do seu carro. Brabham, imperturbável, começou a correr, e em 1959 e 60 venceu Stirling Moss, no Campeonato de Pilotos. Em 1966, Jack venceu quatro grandes prêmios seguidos**. Graças é verdade à sua classe, mas também a pouca sorte de Jim Clark e sua Lotus/Climax, que andava cheia de problemas. Foi na Holanda, que Brabham, depois de andar atrás de Clark por algum tempo, passou para a ponta e forçou tanto o ritmo da corrida, que o escocês acabou ficando definitivamente para trás, com problemas de resfriamento do motor. (Clark para duas vezes para completar a água do radiador).** No início dessa prova, o público - surpreso a princípio - voltou a rir, quando um sujeito de longas barbas, apoiado numa bengala, se encaminhou lentamente para um dos carros alinhados na primeira fila. **O homem era Jack Brabham, que com uma barba postiça e uma bengala, gozava sua condição de ser o mais velho dos pilotos. O carro para o qual ele caminhara era o Brabham/Repco que ele mesmo desenhara.**

147)GP DA ALEMANHA
Local: Nürburgring

Pole-Position:

1)Jim Clark(ESC)Lotus/Climax-8m16s5 Estava em 4º lugar, quando saiu da pista com chuva na volta 11, abandonou por estar usando pneus errados para as condições de chuva. Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/1966_German_Grand_Prix
2)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-8m18s0 Saiu na frente, mas foi perseguido por Brabham, Rindt e Clark.
3)Jackie Stewart(ESC)BRM-8m18s8
4)Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-8m20s2
5)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-8m20s8
6)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-8m21s1
7)Mike Parkes(ING)Ferrari-8m21s7
8)Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-8m22s8
9)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-8m27s7
10)Graham Hill(ING)BRM-8m28s6
11)Bob Bondurant(EUA)BRM-8m33s0
12)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-8m35s2
13)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-8m38s6
14)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-8m42s5
15)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-8m49s3
16)Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-8m52s7
17)John Taylor(ING)Brabham/BRM-9m08s9 Morreu queimado num acidente na 1ª volta da corrida numa colisão com a Matra de Jack Ickx.
18)Chris Lawrence(ING)Cooper/Ferrari-9m10s9

OBS: Jack Ickx (BEL) Matra/Ford Cosworth- 8m52s0 fez o 16º tempo, mas estava num carro de F2, por isso ele não apareceu na listagem do grid oficial de largada, e sua classificação foi separada no resto do grid, mas o belga largou para a corrida.

Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1966_German_Grand_Prix

Corrida: 07/08/1966 - 15 voltas
Classificação Final:

1) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-2h27m03s0 (9 pontos) Choveu durante a corrida. Teve boa briga com Surtees e assumiu a liderança de vez na volta 3.
2) John Surtees(ING)Cooper/Maserati-a 44s4 (6 pontos) Saiu na frente, mas fez um grande duelo com Brabham no começo da corrida.
3) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 2m32s6 (4 pontos)
4) Graham Hill(ING)BRM-a 6m41s4 (3 pontos)
5) Jackie Stewart(ESC)BRM-a 8m28s9 (2 pontos)
6) Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-a 10m56s4 (1 ponto)
7) Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-a 1 volta
8) Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-a 1 volta

Melhor Volta: John Surtees(ING)Cooper/Maserati-8m49s0

OBS: Ao vencer o Grande Prêmio da Alemanha, Jack Brabham totalizou quatro vitórias seguidas, colocando-se a poucos passos do título mundial (que ele já conquistou em 1959 e 60). A vitória de Nürburgring elevou sua soma de pontos a 39, contra 17 de Graham Hill. Em seguida vêm Surtees e Rindt, com 15; Stewart, 14; Bandini, 13. Como faltam apenas três provas para o final do campeonato, sua vitória parece certa e só não acontecerá por muito azar. A vitória de Brabham no GP alemão foi ameaçada apenas durante alguns segundos, quando John Surtees conseguiu deslocá-lo da ponta. Mas Jack Brabham que largara na frente, logo reconquistou a liderança, que manteria até o final. Fez as 15 voltas do circuito (um total de 342,150 quilômetros) em 2h27m03s. Sua média horária foi portanto, de 139,6 Km/h. **Uma tragédia: John Taylor morreu durante o GP da Alemanha de 1966, quando seu Brabham/BRM sofreu um acidente. Por outro lado, dos 27 carros que largaram, só 12 chegaram ao final da corrida, que teve também a participação de carros de Fórmula 2 (Matra), com classificação separada e sem contagem de pontos.**

A corrida começaria em um circuito úmido, o que significa que Nürburgring estava em seu melhor momento, com o sol ofuscando o quão molhado o circuito estava. No início, Clark teve muito giro de roda e caiu na ordem, permitindo que Surtees, Brabham e um rápido Lorenzo Bandini saltassem à frente.
Foi na volta de abertura que Taylor conheceu sua morte, com o inglês sendo transportado pelo ar sobre a ponte em *Quiddelbacher-Höhe* após contato com o líder da F2, Ickx. Foi um grande acidente que viu o carro de Taylor explodir em chamas enquanto ainda derrapava pelo circuito, embora o inglês tenha sido capaz de saltar e correr para longe quando o carro parou antes de despencar na grama. A ambulância do circuito chegou para levar o britânico ao hospital em Coblenz, onde ele sucumbiria aos ferimentos quatro semanas depois.
Quando Taylor foi levado para longe, Brabham tomou a liderança de Surtees, enquanto Jochen Rindt empurrou Bandini para baixo, pouco antes de o italiano ser atacado por Clark, Dan Gurney e Jackie Stewart. Graham Hill então passaria a esculpir o grupo e atacar Gurney, que se separou do resto, embora o nova-iorquino vacilasse com uma falha de ignição.
A duas voltas do fim, houve um choque para o pelotão quando Clark cometeu um raro erro através de *Bergwerk* e rodou em uma vala. Mas, lá na frente, ninguém poderia negar a vitória da Brabham pela quarta corrida consecutiva, já que Surtees e Rindt mantiveram a posição por não conseguirem pegar o australiano. As honras da Fórmula Dois foram para Jean-Pierre Beltoise em um Matra-Ford.

Fonte: https://f1.fandom.com/wiki/1966_German_Grand_Prix **(F1 Fandom)**

148)GP DA ITÁLIA
Local: Monza

Pole-Position:

1)Mike Parkes(ING)Ferrari-1m31s3 Ferrari FORTE em Monza.
2)Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-1m31s6
3)Jim Clark(ESC)Lotus/BRM-1m31s8 Quebrou a caixa de marcha na volta 58.
4)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-1m31s9
5)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m32s0
6)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m32s2
7)Richie Ginther(EUA)Honda-1m32s4 Sofreu sorte acidente bateu nas árvores, mas escapou ileso.
8)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m32s7
9)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m32s81
10)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m32s84
11)Graham Hill(ING)BRM-1m33s4
12)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m33s7
13)Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-1m34s1
14)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-1m35s0
15)Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-1m35s3
16)Giancarlo Baghetti(ITA)Ferrari-1m35s5
17)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m36s3
18)Bob Bondurant(EUA)BRM-1m36s9
19)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m37s6
20)Geki(ITA)Lotus/Climax-1m39s3

Corrida: 04/09/1966 - 60 voltas
Classificação Final:

1) Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-1h47m14s8 (9 pontos)
2) Mike Parkes(ING)Ferrari-a 5s8 (6 pontos)
3) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 6s1 (4 pontos)
4) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 1 volta (3 pontos)
5) Mike Spence(ING)Lotus/BRM-a 1 volta (2 pontos)
6) Bob Anderson(ING)Brabham/Climax-a 2 voltas (1 ponto)
7) Bob Bondurant(EUA)BRM-a 3 voltas
8) Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-a 5 voltas
9) Geki(ITA)Lotus/Climax-a 5 voltas

Melhor Volta: Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari-1m32s4

OBS: Nessa corrida filmaram cenas do filme Grand Prix com câmeras on board em vários carros.

OBS: Ludovico Scarfiotti, pilotando uma Ferrari, assinalou novo recorde para o Grande Prêmio da Itália, disputado em Monza, ao vencer a prova - a antepenúltima do Campeonato Mundial - com a média horária de 218,748 km/h. Converteu-se também no primeiro piloto italiano a registrar essa façanha, nos últimos 15 anos. Um hora, quarenta e sete minutos, catorze segundos e oito décimos foi o tempo que ele levou para completar a prova. O segundo colocado foi Mike Parkes, que também pilotou Ferrari e o 3º, Denis Hulme, com Brabham/Repco. O escocês Jim Clark ficou para trás porque perdeu tempo precioso trocando de pneus várias vezes. **Jack Brabham que praticamente não correu (abandonou a prova na sétima volta, com defeito no carro) conquistou por antecipação o título mundial de automobilismo de**

1966. Faltando apenas duas provas para o término da disputa, não será mais alcançado pelos demais concorrentes mesmo que deixe de correr nas últimas corridas - México e EUA.

149)GP DOS ESTADOS UNIDOS
Local: Watkins Glen

Pole-Position:

1)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m08s42 Quebrou o motor na volta 55.
2)Jim Clark(ESC)Lotus/BRM-1m08s53
3)Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari-1m08s57
4)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-1m08s73
5)Graham Hill(ING)BRM-1m08s87
6)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m09s17
7)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m09s28
8)Richie Ginther(EUA)**Honda-1m09s37**
9)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m09s63
10)Pedro Rodriguez(MEX)Lotus/BRM-1m10s40
11)Bruce McLaren(NZE)McLaren/Seriníssima-1m10s57
12)Mike Spence(ING)Lotus/BRM-1m10s73
13)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m10s97
14)Dan Gurney(EUA)Eagle/Weslake-1m11s03
15)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m11s40
16)Bob Bondurant(EUA)Eagle/Climax-1m12s40
17)Innes Ireland(ING)BRM-1m12s63
18)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-1m12s70
19)Peter Arundell(ING)Lotus/Climax

Corrida: 02/10/1966 - 100 voltas
Classificação Final:

1) Jim Clark(ESC)Lotus/BRM-2h09m40s11 (9 pontos) Única vitória da F1 do motor BRM H16 na F1, herdou a liderança depois dos abandonos de Bandini e Brabham.
2) Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-a 1 volta (6 pontos) Teve pane seca na última volta, mas completou a corrida em 2º lugar.
3) John Surtees(ING)Cooper/Maserati-a 1 volta (4 pontos)
4) Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-a 3 voltas (3 pontos)
5) Bruce McLaren(NZE)McLaren/Seriníssima-a 3 voltas (2 pontos)
6) Peter Arundell(ING)Lotus/Climax-a 7 voltas (1 ponto)

Melhor Volta: John Surtees(ING)Cooper/Maserati-1m09s67

OBS: Com a maioria dos times lutando para encontrar um bom acerto para a nova Fórmula de 3.000 cm3, Jack Brabham ganhou o Campeonato Mundial com um chassi limpo, simples e de peso leve, o Brabham BT19. Era o terceiro título do piloto australiano e o primeiro de um motorista dirigindo seu próprio veículo. **Porém, foi Jim Clark com o bom Lotus, equipado com o poderoso e incerto BRM H16, que cruzou em primeiro na pista de Watkins Glen. O escocês herdou a ponta, quando Lorenzo Bandini e Jack Brabham se retiraram da prova. Assim, ficou uma volta na frente de Jochen Rindt, o segundo colocado.** Esta foi a corrida que ofereceu o maior prêmio, onde quem vencesse a corrida, ganharia mais dinheiro que todas as outras corridas juntas. Desta forma, com o sistema de prêmio em dinheiro, terminar a corrida era duplamente importante. Clark pretendeu utilizar o motor Climax de dois litros, mais confiável. Entretanto, ele descobriu os rápidos H16 da BRM. Nos treinos para a obtenção da pole-position,

Bandini foi o primeiro a quebrar a barreira das 120 mph, postando o tempo de 1m08s67. John Surtees, agora com um Cooper/Maserati, depois de ter sido humilhado pela Ferrari e Graham Hill, eram os únicos motoristas abaixo de 1m09s na sexta-feira. Nos minutos finais da sessão de sábado, Brabham mais uma vez, não deixou para ninguém. Em grande forma, o australiano marcou 1m08s42. Jim Clark, com o motor BRM, fez 1m08s53. Imediatamente ao marcar seu tempo, o escocês da Lotus ouviu um estrondo na parte de trás do seu carro. Era o motor BRM em frangalhos. Observando este fato, a equipe oficial BRM, ofereceu a Lotus um novo motor, onde os mecânicos da equipe de Colin Chapman, passaram a noite trabalhando na montagem do carro. O domingo estava muito agradável, com o circuito lotado, estimando-se em uma multidão de 75.000 pessoas, entre eles, James Garner, Toshiro Mifune e Jessica Walter, como também o diretor John Frankenheimer, que estava nas fases finais de criar o seu grande filme "Grand Prix", a maior obra prima, em se tratando de filmes automobilísticos. Uma hora antes da largada, Clark estava inseguro a qual carro usar na corrida. **Ele escolheu o tipo 43, com o motor BRM H16. Entretanto, estava vazando óleo de seu carro.** Após a partida, Bandini pulou por dentro, indo da segunda fila para a ponta, à frente de Clark, Richie Ginther, Brabham, Surtees, Jackie Stewart, Graham Hill e Denis Hulme. Logo, Ginther começou a ficar para atrás, enquanto Brabham achou um bom ritmo partindo para cima de Clark, ultrapassando-o. Logo depois, o australiano assumiria a primeira posição. Surtees também se aproximou e ultrapassou Clark, até que na volta 15, os ponteiros encontraram pela frente Peter Arundell. Brabham e Bandini logo o passariam, mas Surtees permaneceu preso atrás. Em uma tentativa desesperada de cortar o inglês da Lotus, Surtees tocou seu Cooper em Arundell, indo para a grama. Quando Surtees retornou, estava na décima terceira posição, muito atrasado. Na volta 20, Bandini recuperou a ponta de Brabham, onde começou a abrir certa distância, quando de repente, na volta 34, sua máquina aparentou problemas mecânicos, voltando o tricampeão Jack a ponta, com uma vantagem considerável em cima de Clark. Na volta 31, em franca recuperação, John Surtees marcou o melhor tempo da corrida. Na volta 55, a Brabham traiu seu dono. **Jack abandonou a prova devido a problemas mecânicos. Clark se surpreendeu ao constatar que agora era o líder da corrida, quase um minuto à frente do Cooper de Rindt. Surtees continuou a usar tudo que seu carro permitia, ultrapassando Bruce McLaren e Jo Siffert até assumir o terceiro lugar. Clark conseguiu a única vitória do motor BRM H16, uma máquina espetacular, entretanto, pouco confiável.**

150)GP DO MÉXICO
Local: Cidade do México

Pole-Position:

1)John Surtees(ING)Cooper/Maserati-1m53s18 Surtees briga com a Ferrari e se transfere para a Cooper, ganhou a última corrida do ano.
2)Jim Clark(ESC)Lotus/BRM-1m53s50
3)Richie Ginther(EUA)Honda-1m53s56
4)Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-1m53s95
5)Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati-1m54s19
6)Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-1m54s21
7)Graham Hill(ING)BRM-1m54s61
8)Pedro Rodriguez(MEX)Lotus/BRM-1m54s78
9)Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-1m54s93
10)Jackie Stewart(ESC)BRM-1m55s90
11)Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati-1m55s99
12)Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-1m56s49
13)Ronnie Bucknum(EUA)Honda-1m56s59
14)Bruce McLaren(NZE)McLaren-1m56s84
15)Moises Solana(MEX)Cooper/Maserati-1m57s44
16)Innes Ireland(ING)BRM-1m57s46

17)Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-2m00s79
18)Bob Bondurant(EUA)Eagle/Weslake-2m02s88

Corrida: 23/10/1966 - 65 voltas
Classificação Final:

1) John Surtees(ING)Cooper/Maserati-2h06m35s34 (9 pontos)
2) Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco-a 7s88 (6 pontos)
3) Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco-a 1 volta (4 pontos)
4) Richie Ginther(EUA)Honda-a 1 volta (3 pontos)
5) Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax-a 1 volta (2 pontos)
6) Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati-a 2 voltas (1 ponto)
7) Peter Arundell(ING)Lotus/BRM-a 4 voltas
8) Ronnie Bucknum(EUA)Honda-a 5 voltas

Melhor Volta: Richie Ginther(EUA)Honda-1m53s7

OBS: "Tudo foi grande hoje". Desta maneira, John Surtees definiu sua sorte no Grande Prêmio do México, no qual ele resistiu à ação do extraordinário Honda, de Richie Ginther, e ao campeão mundial Jack Brabham. O GP do México, que deu a Surtees o vice-campeonato mundial, fechou de maneira sensacional a temporada. **Oito carros superaram o recorde de volta que Jim Clark estabelecera em 1965. O fato é significativo porque ocorreu num circuito de baixa média. Os Fórmula 1 tem três problemas em relação aos bólidos de um ano atrás: maior peso, maior área frontal e dificuldades na transmissão de potência. Os que baixaram o recorde foram: Cooper Maserati V12, Brabham Repco V8, Lotus BRM H16, Lotus Climax V8, American Eagle Weslake V12 e Honda V12.** Depois de Surtees, os demais se classificaram nesta ordem: Jack Brabham, Denis Hulme, Richie Ginther, Dan Gurney, Jo Bonnier, Peter Arundell, Ronnie Bucknum e Pedro Rodriguez.

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

1966 South African GP
1 Janeiro - East London: 234.592 km (3.910 km x 60 Laps)

Melhor Volta: Jack Brabham (Repco-Brabham BT19 'F1-1-65'), 1:25.2, 102.91mph
Pole Position: Jack Brabham, 1:25.1

Resultado:

1 Mike Spence Lotus-Climax 33 'R11' 1:29:39.4, 97.75mph
2 Jo Siffert Brabham-BRM BT11 'F1-6-64' 58 laps
3 Peter Arundell Lotus-Climax 33 'R9' 58 laps
4 Dave Charlton Brabham-Climax BT11 'F1-2-64/2' 58 laps
5 Sam Tingle LDS-Climax 'LDS 3' 57 laps
6 John Love Cooper-Climax T79 'F1-1-65' 56 laps
7 Clive Puzey Lotus-Climax 33 56 laps
8 Tony Jefferies Cooper-Climax T79 56 laps
9 Jack Pretorius Lotus-Climax 33 56 laps
10 Doug Serrurier L.D.S-Climax 55 laps

OBS: A primeira corrida de Fórmula 1 de 1966 foi ganha pela Lotus, na África do Sul, mas como não valia para o Campeonato Mundial, o inglês Mike Spence ficou só com os louros da vitória. A Lotus nem acreditava muito na vitória de Spence, e tanto assim que o mandou a East London.

Pois se houvesse certeza do primeiro lugar, teria ido Jim Clark. Mike correu com o motor Climax de 1965. Foi até bom que Clark não tivesse ido, pois seu recorde no circuito de East London, onde se realizou a etapa, foi batido por Jack Brabham. De 1m27s7 caiu para 1m25s2.

1966 Syracuse GP
1 Abril - Sicily: 314.463 km (5.615 km x 56 Laps)

Melhor Volta: John Surtees (Ferrari 312), 1:43.4, 117.34mph
Pole Position: John Surtees, 1:42.3

Resultado:

1 John Surtees Ferrari 312 '0010' 1h40m08.3, 114.67mph
2 Lorenzo Bandini Ferrari Dino 246 '0006' 1h40m32.9
3 David Hobbs Lotus-BRM 25 'R13' 54 laps
4 Vic Wilson BRM P261 '2615' 53 laps
5 Jo Bonnier Brabham-BRM BT11 'F1-6-64' 52 laps

1966 BRDC International Trophy
14 May - Silverstone: 165.003 km (4.714 km x 35 Laps)

Melhor Volta: Jack Brabham (Repco-Brabham BT19), 1:29.8, 117.34mph
Pole Position: Jack Brabham, 1:29.8

Resultado:

1 Jack Brabham Repco-Brabham BT19 'F1-1-65' 52m57.6, 116.06mph
2 John Surtees Ferrari 312 '0010' 53m05.0
3 Jo Bonnier Cooper-Maserati T81 'F1-5-66' 35 laps
4 Denny Hulme Brabham-Climax BT11 'F1-1-64' 35 laps
5 Jochen Rindt Cooper-Maserati T81 'F1-3-66' 34 laps
6 John Taylor Brabham-BRM BT11 'F1-4-64' 33 laps
7 Bob Anderson Brabham BT -Climax 32 laps
8 Paul Hawkins Lotus 25-Climax 31 laps
9 Vic Wilson BRM P261 24 laps

1966 International Gold Cup
17 September - Oulton Park: 165.003 km (4.441 km x 40 Laps)

Melhor Volta: Jack Brabham & Denny Hulme, 1:36.6, 102.89mph
Pole Position: Jack Brabham, 1:34.2

Resultado:

1 Jack Brabham Repco-Brabham BT19 'F1-1-65' 1h06m14.2, 100.04mph
2 Denny Hulme Repco-Brabham BT20 'F1-2-66' 1h06m14.2
3 Jim Clark Lotus-Climax 33 'R14' 40 laps
4 Innes Ireland BRM P261 '2615' 40 laps

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Jack Brabham(AUS)Brabham/Repco 42 (45)
2º John Surtees(ING)Ferrari e Cooper/Maserati 28 Correu algumas corridas pela Ferrari (9

pontos), brigou com a equipe e depois foi para a Cooper (19 pontos).
3º Jochen Rindt(AUT)Cooper/Maserati 22 (24)
4º Denis Hulme(NZE)Brabham/Repco 18 Correu parte do campeonato com um motor 75 HP inferior ao do Brabham.
5º Graham Hill(ING)BRM 17
6º Jim Clark(ESC)Lotus/Climax e BRM 16 Devido ao acidente com pássaro, não correu no GP França.
7º Jackie Stewart(ESC)BRM 14 Devido ao acidente da Bélgica, não correu o GP França.
8º Mike Parkes(ING)Ferrari 12
9º Lorenzo Bandini(ITA)Ferrari 12
10º Ludovico Scarfiotti(ITA)Ferrari 9
11º Richie Ginther(EUA)Cooper/Maserati e Honda 5
12º Mike Spence(ING)Lotus/BRM 4
Dan Gurney(EUA)Eagle/Climax 4
14º Bob Bondurant(EUA)BRM 3
Jo Siffert(SUI)Cooper/Maserati 3
16º Bruce McLaren(NZE)McLaren/Seriníssima 3
17º John Taylor(ING)Brabham/BRM 1
Bob Anderson(ING)Brabham/Climax 1
Peter Arundell(ING)Lotus/Climax 1
Jo Bonnier(SUE)Cooper/Maserati 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 221
OBS: Os 4 piores resultados foram descartados.

CONSTRUTORES PONTOS
1º Brabham/Repco, BRM e Climax 42 (49)
2º Ferrari 31 (32)
3º Cooper/Maserati 30 (35)
4º BRM 22
5º Lotus/Climax e BRM 18
6º Eagle/Climax 4
7º Honda 3
McLaren/Seriníssima 3

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 166
OBS: Os 4 piores resultados são descartados.

MOTORES PONTOS
1º Repco 63
2º Maserati 49
3º BRM 48
4º Ferrari 42
5º Climax 13
6º Honda 3
7º Seriníssima 3

TOTAL DE PONTOS: 221

PAÍSES PONTOS
1º Inglaterra 64
2º Austrália 45

3º Escócia 30
4º Áustria 24
5º Nova Zelândia 21
Itália 21
7º Estados Unidos 12
8º Suíça 3
9º Suécia 1

TOTAL DE PONTOS: 221

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