

A temporada de 1989 continuou com o domínio da McLaren, mas dessa vez Ferrari, Williams e Benetton deram muito mais trabalho, chegando a vencer seis corridas (Bra, Can, Hun, Por, Jap e Aus). Novamente a Ferrari era um carro com bastante potencial, tinha câmbio borboleta e boa aerodinâmica, andaram bem em várias corridas, mas seus pilotos não foram capazes de fazê-lo chegar ao nível da McLaren. Entretanto, esse campeonato será lembrado como uma das **MAIORES VERGONHAS DA HISTÓRIA DA FÓRMULA 1**. Não que Alain Prost não merecesse o título de campeão, ele fez o que Lauda fez em 84 e Piquet fez em 87. O francês deu uma aula de regularidade, aproveitando os erros, as quebras e os acidentes de Senna durante o ano. A vergonha ficou por conta da pressão que o presidente da FISA, Jean-Marie Balestre, exerceu sobre Senna. Em Suzuka precisando da vitória para continuar com chances de título, Senna fez a manobra de ultrapassagem sobre Prost, o francês provocou a batida ao lhe fechar a porta quando Senna já estava a seu lado. Os dois carros ficaram presos, mas o carro do brasileiro foi empurrado pelos fiscais de pista, o que era permitido pelo regulamento, o brasileiro voltou à corrida, ultrapassou Nannini no mesmo lugar e venceu a corrida, mas foi desclassificado por ordem de Balestre... No passado recente diversos pilotos tiveram exatamente na mesma situação e não foram desclassificados (Ver OBS 6). Todos que acompanham a categoria sabem que o caminho por fora da chicane foi feito para o piloto perder tempo ao tentar cortá-la e o artigo 56 do regulamento permitia o carro ser empurrado, se estivesse em posição perigosa. Funcionários da McLaren disseram que houve manipulação, documentos da Direção de Prova foram trocados e mais tarde apareceram com textos alterados sem a assinatura correspondente do responsável da equipe. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 138). Para piorar a trama, depois da corrida foi constatado que Prost deixou o carro engrenado no local da batida. A imprensa do mundo inteiro não concordou com a punição, mas de nada adiantou, Alain Prost se sagrou tricampeão. Ayrton ainda levou uma pesada punição de Balestre. A acusação? Pilotagem perigosa! Senna foi punido por manobra perigosa, teve sua superlicença suspensa por 6 meses e foi multado em US\$ 100.000,00 (Anuário FS 1989 pg 69). Em novembro de 1996, dois anos após a morte de Senna, Balestre declarou à imprensa que “deu uma mãozinha” a Prost em 89, praticamente confirmando que o resultado fora manipulado. Sobre a McLaren, Gordon Murray abandonou progressivamente o comando da equipe técnica da F1 para projetar o primeiro carro esporte da equipe: o McLaren F1, que foi lançado em 1992. Talvez o afastamento de Gordon Murray da F1 tenha contribuído para a perda do domínio da McLaren, mas isso é história para as próximas temporadas.

REGULAMENTO: Motores aspirados de 3,5 litros e proibição de motores turbos. Não há limite de combustível. Peso mínimo abaixou para 505 kg. Valiam apenas os 11 melhores resultados na temporada.

PERFORMANCES:

McLaren melhor: San, Mon, Mex, EUA, Can, Fra, Ale, Bel, Jap, Aus

Ferrari melhor: Bra, Hun

Empate: Ing, Ita, Por, Esp

McLaren 10x2 Ferrari

>> Senna 1,2s e Prost 0,3s mais rápido que Berger. McLaren em média 0,5s mais rápida que a Ferrari nos treinos.

McLaren melhor: San, Mon, Mex, EUA, Fra, Ing, Ale, Bel, Ita, Por, Esp, Jap

Williams melhor: Bra, Can, Hun

McLaren 12 x 3 Williams

Quebras:

McLaren 5 (Senna 4 e Prost 1)

Ferrari 13 (Mansell 6 e Berger 7)

>> Mansell teve duas desclassificações nesse ano (Canadá e Portugal). Berger ficou de fora de uma corrida por causa do acidente de San Marino.

Vitórias:

McLaren 10 (Senna 6 e Prost 4)

Ferrari 3 (Mansell 2 e Berger 1)

Williams 2 (Boutsen 2)

Benetton 1 (Nannini 1)

Poles:

McLaren 15 (Senna 13 e Prost 2)

Williams 1 (Patrese 1)

VMR:

McLaren 8 (Prost 5 e Senna 3)

Ferrari 4 (Mansell 3 e Berger 1)

Tyrrell 1 (Palmer 1)

Williams 1 (Patrese 1)

March 1 (Gugelmin 1)

Lotus 1 (Nakajima 1)

Pódios:

McLaren 18 (Prost 11 e Senna 7)

Williams 11 (Boutsen 7 e Patrese 4)

Ferrari 9 (Mansell 6 e Berger 3)

Benetton 4 (Nannini 4)

Tyrrell 1 (Alboreto 1)

Brabham 1 (Modena 1)

March 1 (Gugelmin 1)

Arrows (Cheever 1)

Scuderia Italia 1 (De Cesaris 1)

Onyx 1 (Johansson 1)

Hat Trick:

McLaren 2 (Senna 2)

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

McLaren 1 (Senna 1 Espanha)

Dobradinhas de largada:

McLaren 11

Dobradinhas de chegada:

McLaren 4

Williams 1

Desclassificações:

Senna: Jap (por corta a chicane- Balestre)

Mansell: Can (largou antes do sinal verde), Por (deu marcha ré nos boxes)

OBS 1: COMPARATIVO SENNA x PROST:

*Posição média de largada Senna: Posição média de largada 1,2º lugar
13 vezes- 1o*

3 vezes – 2o

Posição média de largada Prost: Posição média de largada 2,5o

9 vezes- 2o

2 vezes – 1º, 4º e 5o

1 vez em 3o

Problemas:

Senna (10): Bra (perdeu o bico na largada), EUA (elétrico), Can (motor), Fra (diferencial), Ing (rodada por erro dele), Ale (pit stop de 22s), Ita (motor, 1o), Por (batida com Mansell), Jap (desclassificado), Aus (batida)

Prost (3): Can (suspensão), Ale (problema de câmbio), Jap (batida com Senna)

Senna andou na frente do Prost em 13 corridas das 16 corridas, Prost só andou na frente de Senna, no Brasil, no Canadá e no Japão. Na França ele largou na frente do Prost, mas foi cancelada da largada e só foi ultrapassado por Prost em 89, por problemas no carro.

>> Prost bateu nos treinos nos EUA e destruiu seu primeiro chassi em 5 anos e meio. (Anuário 1989 pg 28)

>> Senna reclamou do MP4/5 saindo de traseira no Brasil e na Bélgica (Jornal do Brasil 30/03/1989 Caderno de Esportes pg 1 e Jornal do Brasil 28/08/1989 pg 17)

OBS 2: McLAREN MP 4/4 x MP 4/5 POR STEVE NICHOLS:

“O carro de 88 era mais no chão e exigia pouco esforço para dirigir. O deste ano é muito rápido, mas excessivamente nervoso, por isso demanda movimentos enérgicos e mais que isso, generosa dose de sacrifício.” (Steve Nichols Jornal O Globo de 04/06/1989 pg 55) Essa é a explicação do Nichols para Senna ter se adaptado melhor que Prost ao carro de 1989.

OBS 3: BRIGA PROST X SENNA:

Senna e Prost brigaram a partir do GP San Marino, pois Senna descumprir o acordo de não ultrapassagem na 1ª curva, mas era tudo que Prost queria para “rachar” a equipe e manipular a mídia a seu favor com teorias da conspiração e por isso acabou sendo demitido da equipe no final do ano. (Anuário FS 1989 pg 14)

Prost usou a mesma tática de teorias da conspiração e beneficiamentos a outro piloto, que usou contra Arnoux dentro da Renault e isso acabou forçando a saída do seu compatriota da equipe Renault em 1982.

Prost começou alegando que lhe davam motor menos potente: “Nessas duas corridas, consumi menos combustível do que ele (Senna). Como pode isso ser explicado senão por uma potência inferior?” (Anuário FS 1989 pg 38)

Mas ele estrategicamente omite que Senna tinha uma pilotagem com leves toques no acelerador durante a curva, por isso Senna consumia mais combustível. Claro que o francês sabia disso, mas no fundo ele quis armar confusão dentro da McLaren.

Depois o francês mentiu e pressionou a fabricante de motores japonesa dizendo que “a Honda privilegiava Senna”, mas a grande verdade que os motores Honda eram sorteados na moedinha antes de irem para os seus carros. (Livro o Herói Revelado pg 261 e Ron

Dennis Jornal O Globo 29/04/2014 pg 31). Steve Nichols também confirmou em entrevista que o equipamento deles era exatamente igual para Senna e Prost.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=jNhNmDwr7j4&t=21s> (minuto 10)

A partir do Canadá, a Honda ainda fez um mapeamento de motor para Prost. Prost tinha uma aceleração mais suave no acelerador do que Senna, então a Honda deu a ele a partir do Canadá, um chip de motor com mistura mais rica para melhorar as retomadas de velocidade nas saídas de curva. Honda declarou que as variações de potência entre os motores nunca passaram de 5 HP. (Anuário F1 1989 pg 14 e 27)

No GP Itália 1989, o francês foi mal nos treinos e a McLaren lhe passou o acerto de Senna ao francês. Prost ganhou a corrida com esse acerto. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 119)

E ainda assim ele continuou afirmando para a imprensa a TEORIA DA CONSPIRÇÃO contra ele dentro da McLaren, mas na verdade era Senna que tinha mais razões em reclamar devido as 4 quebras.

ALLAN CALDAS
allan.caldas@globo.com.br
CLAUDIO NOGUEIRA
cna@globo.com.br

Para os fãs, ele era talentoso, apaixonado pela velocidade, obstinado em busca do primeiro lugar. Para alguns rivais, no entanto, Ayrton Senna era mais que um adversário muito acima da média, mas também um piloto capaz de extrapolar os limites da razão em nome da vitória. No início da carreira, o brasileiro vetou a entrada do inglês Derek Warwick na Lotus, em 1986, alegando que a equipe não tinha condições de oferecer carros competitivos a dois pilotos. Já tricampeão, brigou com Eddie Irvine após rispida discussão sobre uma ultrapassagem: do irlandês, então retardatário, no GP do Japão de 1993. Mas nenhum deles se tornou exatamente um desafio do brasileiro. Na verdade, se o assunto é conflito pessoal, nada chegou sequer perto da dupla Alain Prost e Ayrton Senna, provavelmente os dois maiores rivais da história da F-1.

Quando chegou à McLaren, em 1988, Senna era o jovem promissor que, pela primeira vez, teria um carro à altura para disputar o título mundial. No outro cockpit, estava o Professor, apelido do francês, então bicampeão mundial (1985-1986). Como Senna foi contratado em uma operação conjunta que também tirava da Lotus os motores Honda, Prost logo ficou preocupado com o seu posto de primeiro piloto.

— Pela primeira vez eu vi Alain tenso. Ele havia alcançado o status de número um na equipe e, de repente, havia um jovem que tinha total noção do que era ser competitivo — lembrou o chefe da



O auge da tensão. Senna e Prost colidem numa chicane no GP do Japão, na polêmica decisão do título de 1989

McLaren, Ron Dennis, em entrevista na sede da equipe, sobre os 20 anos sem Ayrton Senna.

O dirigente tentou de todas as formas convencê-los de que ninguém seria beneficiado na escolha dos motores e no acerto dos carros. Incluiu um inusitado, porém imparcial, cara ou coroa. — Os engenheiros da Honda diziam: “Estes são os dois motores com que devemos correr.” Então, recorriamos à velha moedinha para sortear quem levava qual motor. Era o jeito mais fácil de garantir que não havia favorecimento — relatou Dennis.

Senna e Prost eram a antítese um do outro. Dentro e fora das pistas. Casado, com um filho de 6 anos — depois, ainda teria mais duas meninas —, o francês tinha um estilo clássico de direção, e sabia administrar resultados para somar o máximo de pontos no campeonato. O brasileiro, solteiro, fazia da F-1 sua família na Europa — era capaz de ficar nos boxes até a noite conversando com enge-

nheiros sobre o acerto do carro, o que incomodava quem via as corridas apenas como profissão. Dentro do carro, Senna era agressivo e determinado a vencer, o único resultado que lhe interessava.

Apesar da disputa árdua pelo título de 1988, conquistado por Senna na penúltima etapa, no Japão, o ano transcorreu sem incidentes graves. Em 1989, porém, os frágeis laços de diplomacia e de convivência se rasgaram de vez quando o francês acusou o brasileiro de trair um pacto de mútua não-agressão em Imola, no GP de San Marino, ganhado pelo brasileiro. O GP do Japão, penúltimo daquele ano, serviria para transformar a rivalidade numa feroz intimidade. Lutando pelo título, os dois terminaram batendo quando Senna tentou ultrapassar Prost na chicane. O francês, que seria o campeão se o brasileiro não pontuasse, não fez o menor esforço para evitar a colisão. Ajudado por fiscais, Senna voltou à prova, cortando a chicane

Ron Dennis confirma que os motores eram sorteados na moedinha. (Reproduzido Jornal O Globo 29/04/2014 pg 31) Mas Prost insistia que a Honda beneficiava Senna.

Depois do episódio do GP Japão 1989, Prost usa a imprensa italiana para atacar Senna: “Senna é um vírus maligno, um homem sem honra.” (Jornal O Globo 25/10/1989 pg 26)

OBS 3: ACERTOS DIFERENTES PROST X SENNA:

nato Mauricio Prado, o primeiro piloto da Lotus acusa Ayrton de copiar os ajustes feitos pelo francês Alain Prost e se privilegiar do fato de ser, indiscutivelmente, o mais rápido de todos os pilotos da Fórmula-1.

Nada mais falso. A ser verdade, Prost não teria vencido tão categoricamente o GP da França, nem teria ficado tão longe na Bélgica.

Esta corrida, aliás, é uma prova evidente de como os ajustes eram diferenciados. O francês escolheu um ângulo de inclinação no aerofólio que lhe dava menos arrasto aerodinâmico, para ter mais velocidade de reta. Senna preferiu mais arrasto para ficar estável nas curvas e chegou a alertar Prost de que o carro ficaria indirigível na maior parte do circuito, o que realmente aconteceu. Senna foi primeiro e Prost segundo, meio minuto atrás. Além disso, os estilos são diferentes. Senna prefere um carro mais duro, de resposta mais rápida, afeito à sua maneira agressiva de dirigir, à possibilidade de catar uma ou outra "lavadeira" pelo caminho. Já Prost, mais polido, dirige sem permitir que o carro escorregue um milímetro e pede ajustes ligeiramente mais suaves.

*Senna prefere carro com ajuste mais duro e Prost prefere com ajuste mais macio.
(Reproduzido Jornal O Globo, Coluna Pit Stop de Celso Itiberê, de 03/02/1989 pg 24)*

O acerto de Senna privilegiava os começos de corrida, e o acerto de Prost privilegia os finais de corrida. Isso explica por que o francês fez dezenas de VMR's na carreira.

OBS 5: SENNA PERDEU POR QUE NÃO FOI CONSERVADOR NO GP PORTUGAL 1989:

Senna teve quatro quebras contra uma de Prost em 1989, nenhuma delas por culpa do brasileiro, pois a própria equipe o isentou de responsabilidade nelas. Como as quebras fazem parte do automobilismo, devemos deixar isso de lado:

- EUA: elétrico (estava em 1º lugar)
- Canadá: água na tomada de ar do motor (estava em 1º lugar)
- França: câmbio (estava em 2º lugar no grid)
- Itália: motor (teve perda de óleo e acabou rodando, estava em 1º lugar)

Mas Senna teve um acidente que poderia ter sido evitado por ele, esses pontos fizeram falta e ainda teve a "patriotada" do Balestre quando desclassificou Senna no Japão:

- Portugal: acidente com Mansell que já estava desclassificado, ele poderia ter deixado Mansell passar, para chegar facilmente em 2º lugar. Ambos bateram. Perdeu 6 pontos, mais 2 pontos que Prost ganhou com o abandono de Senna (total 8 pontos).

- Japão: vitória foi lhe tirada por interferência de Jean Marie Balestre numa situação que estava escrita no regulamento como não passível de desclassificação. Perdeu 9 pontos.

Senna com 17 pontos a mais na tabela de classificação, tudo indica que o brasileiro teria sido o campeão da temporada 75 x 74 pontos. Lógico sem a não interferência do Balestre.

A grande verdade, que faltou a Ayrton Senna ser MAIS CONSERVADOR no GP Portugal, coisa que Prost soube ser ao longo do ano todo. O francês não andou no limite do carro, poupou equipamento e acabou ficando com o caneco no final do ano. Ele fez exatamente o que Piquet fez com Mansell em 1987 e deu aula de regularidade.

OBS 6: DESCLASSIFICAÇÃO DE SENNA NO GP JAPÃO 1989:

Senna tenta ultrapassar Prost, o francês joga o carro em Senna antes da chicane e ambos os carros ficam parados. Alain Prost deixa o carro engrenado, sai do carro e vai para a Sala dos Comissários (<https://www.youtube.com/watch?v=GiTQ9PEbBBA>), convence Balestre que a culpa da batida fora de Senna e Balestre manda o Diretor de Provas desclassificar o brasileiro por DIREÇÃO PERIGOS, por ter sido empurrado para voltar à pista e por cortar a chicane. A interferência do Balestre foi similar ao que ele fez com o Diretor de Provas do GP Mônaco 1984 (Jack Ickx), quando mandou encerrar a corrida para que Prost vencesse.

No passado os pilotos citados abaixo tiveram seu carro empurrados pelos fiscais para sair de situação perigosa, nenhum deles foram punidos ou desclassificados:

- Alan Jones na Espanha e Canadá 81,
- Nigel Mansell na Bélgica 82,
- René Arnoux em Mônaco 83,
- Rosberg em Portugal 85,
- Piquet na Holanda 85, México 87 e Japão 88,
- Martini na Austrália 85,
- Tambay na Hungria 86,
- Herbert em San Marino 89,
- Danner no Canadá 89,
- Alliot na Bélgica 89.

Os pilotos citados abaixo cortaram a chicane durante a corrida, nenhum deles foram punidos ou desclassificados:

- Pironi na Bélgica 81,
- Villeneuve e Jones na Áustria 81,
- Piquet em San Marino 83,
- Tambay na Itália 83,
- Rosberg na Alemanha 86,
- Berger em San Marino 88,
- Nannini na Inglaterra 88,
- Prost em San Marino 89,
- Mansell na Bélgica 89.

Segue abaixo a matéria do Jornal o Globo de 29/04/ 2014, relata que Prost após o acidente convenceu Balestre que Senna tinha desrespeitado o regulamento ao cortar a chicane. O Presidente da FISA acreditou no seu compatriota e o mandou desclassifica-lo, usurpando a autoridade dos Diretores de Prova do GP Japão 1989.

Na verdade Prost tinha cortado a chicane no GP San Marino 1989 na volta 46 e nada foi feito. DOIS PESOS E DUAS MEDIDAS.

Fora isso, Senna ainda recebeu da FIA uma punição monetária de US\$ 100.000,00 com sursis de 6 meses por “Direção Perigosa”. Ele foi impedido de sentar num F1 até 26 de fevereiro de 1990, que ele teve a chance de testar o carro.

por fora da pista, e venceu o GP, único resultado que lhe manteria ainda na briga pelo título.

Entretanto, enquanto Senna ainda estava na pista, Prost procurou o então presidente da FIA, seu compatriota Jean-Marie Balestre, e acusou o rival de ter desrespeitado a regra que obrigaria o piloto a retornar à pista por onde havia saído. O brasileiro foi desclassificado, e o francês, que já estava de saída da McLaren, contratado pela Ferrari, garantiu o título. O troco de Senna veio no ano seguinte, novamente em Suzuka, no Japão. Líder do campeonato e pole position, Senna reclamou por terem mudado a posição de largada, colocando-o no lado sujo da pista, e como não foi ouvido, decidiu resolver a questão ao seu modo: dividiu a primeira curva com Prost, os dois foram parar na caixa de brita, e Senna garantiu o título com a saída do adversário, na manobra mais controversa da sua carreira.

— Eu lembro de olhar os tracados, os freios, os

Prost convenceu Balestre desclassificar Senna. (Jornal O Globo 29/04/2014 pg 31)

Anos mais tarde, Ron Dennis confirmou em entrevista em vídeo, que Prost pressionou Balestre para manipular o resultado do GP Japão 1989.



**Imagem reproduzida do vídeo da entrevista de Ron Dennis sobre Prost no Japão 1989.
Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=nfE8uoolrr0>**

A situação foi tão estranha, que os documentos da Direção de Prova foram trocados e mais tarde apareceram com textos alterados sem a assinatura correspondente do

responsável da equipe. Depois ainda, Balestre cassou a superlicença de Senna e exigiu o pedido de desculpas do brasileiro, que só pôde pilotar um F1 alguns dias antes do GP EUA 1990. (Anuário F1 1989 Francisco Santos pg 139 a 140)

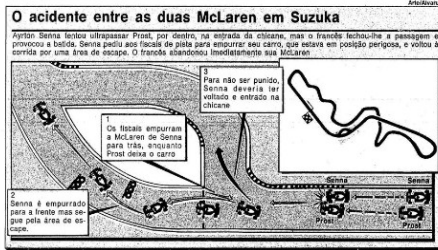
McLaren ameaça ir à Justiça comum na França

LONDRES — O Diretor da McLaren Ron Dennis disse ontem, em longa entrevista à imprensa no Heathrow Hotel, perto de Londres, que se a Fia, que está utilizando a desclassificação de Senna, confirmar a punição de um ano ao piloto brasileiro, sua equipe recorrerá aos Tribunais de Justiça da França.

Ron Dennis, as autoridades do automobilismo esportivo estão usando dois pontos e duas medidas no caso de Senna, mas Dennis faz questão de ressaltar que a decisão de recorrer à Justiça Common, se for o caso, nada tem a ver com a desonra pessoal entre Senna e Prost e sim com o compromisso da equipe de manter a honra no esporte.

Na entrevista, Ron Dennis mostrou vídeos de tomadas da corrida com que a Fia pretende demonstrar as "falhas" manobras de Ayrton Senna, material que será usado como prova de acusação. E mostrou também, em contrapartida, erros de outros pilotos identificados de Senna no Japão, motivo de sua desclassificação — o corte da chicane. Neste vídeo, os jornalistas viram a mesma falta cometida várias vezes por pilotos diferentes, como erros em curvas, invações de acostamento e até atropelamentos por pista perigosas de montagem. Mas nada aconteceu a nenhum deles, ninguém foi desclassificado. Isto material é parte da defesa apresentada pela McLaren.

Os exemplos mostrados foram: Nannini em Silverstone, 1988; Patrick Tambay na França, 1988; Farnbacher na Bélgica, 1988; Villeneuve e Suter na Áustria, 1987 e Mansell na Bélgica, este ano, cortando



várias vezes a mesma curva nas voltas 27, 28, 41 e 44.

Assegurando que "a única saída era seguir em frente", Dennis exibiu uma sequência de gráficos com as posições em que ficaram os carros de Senna e Prost, e chamou a atenção para uma "falha" de Senna, a qual ele chamou de "falha de Senna". Ele afirmou que se Ayrton voltasse atrás, aí sim, estaria procedendo perigosamente. E permitiu:

— Como pôde Senna ser desclassi-

ficado depois de que você viu? O que aconteceu no Japão está fundamentalmente errado. E os procedimentos?

Dennis não despreza a hipótese de a decisão do Tribunal da Fia só ser anunciada após o GP da Austrália. Se for anunciada antes, com o Tribunal impondo a perda da Austrália, para onde a McLaren está levando quatro carros, dois para cada piloto.

Nervoso, Dennis não falou abertamente, mas insistiu que há perseguição a Ayrton por parte da Fia, "uma armadilha". Deixou claro, ainda, que a equipe após os dois pilotos, achando que cada um fez o que deveria ter feito. Quanto à sua animosidade em relação a Prost, Dennis não secondeu que ela existe desde o GP da Itália deste ano, quando Prost deu a sua a alguns na multidão, dedicando a vitória ao público italiano.

— Ela não pertence só a ele. E também da equipe. Prost não podia fazer aquilo.

Jornal O Globo de 31/10/1989 pg 30

Vídeo sobre esse assunto: <https://www.youtube.com/watch?v=ygTmehjaSws>

"Se um carro parar deve ser removido da pista o mais rapidamente possível, de modo que sua presença não constitua perigo, ou prejudique a corrida ou treino. Se o piloto não puder tirar seu carro de uma perigosa por seus próprios meios, é dever dos fiscais de pista ajudá-lo. Neste caso o piloto religa o motor e volta a corrida, sem cometer uma infração, NÃO SERÁ EXCLUÍDO." (ART 56 do regulamento, anuário F1 1989 pg 136)

Fórmula-1

Balestre confessa que prejudicou Senna em 1989

Ex-presidente admite ter ajudado Prost no acidente em Suzuka

PARIS. O francês Jean-Marie Balestre, ex-presidente da Federação Internacional de Automobilismo (Fia), admitiu ontem, em entrevista ao jornal francês "L'Équipe", ter prejudicado intencionalmente Ayrton Senna no polémico acidente entre ele e Alain Prost, no GP do Japão de 1989. Senna venceu a corrida, mas foi desclassificado pela Fia sob a alegação de que teria cortado o caminho para voltar à pista depois que os dois carros se tocaram. Prost, com a eliminação, garantiu seu terceiro título mundial.

O francês liderava o GP e o campeonato e Senna precisava de vitória para adiar a decisão do Mundial para a Austrália. Na freada de uma chicane em Suzuka, Senna arriscou tudo e Prost jogou deliberadamente seu McLaren contra o de seu companheiro de equipe e ambos saíram da pista.

Brasileiro foi desclassificado após vitória espetacular

Com a ajuda dos fiscais, o brasileiro voltou à pista, ultrapassou o italiano Alessandro Nannini no mesmo ponto onde tentara superar Prost e venceu a prova. Mas acabou desclassificado por decisão de Balestre. Ontem, o dirigente assumiu que não foi a honestidade que o levou à decisão.

— Confesso que dei uma mãozinha a Alain naquele dia em Suzuka. Mas Senna tinha cometido um erro — diz o dirigente. ■

Em 1996, Balestre deu entrevistas admitindo que “deu uma mãozinha” a Prost. (Jornal o Globo 07/11/1996 pg 41)

FÓRMULA 1

Balestre admite ter ajudado Prost contra Senna

Seis meses após o acidente do Brasil de 89, o ex-presidente da FIA diz ter ajudado "indelicadamente" ao campeão

REAL JORDAN

A verdade é que, seis meses depois do acidente do Brasil de 89, o ex-presidente da FIA, o francês Jean Marie Balestre, reconhece publicamente ter ajudado o seu campeão, Alain Prost, na disputa do título mundial de Fórmula 1 de 1989, prejudicando o brasileiro Ayrton Senna. "Eu soube muito cedo que ele estava definitivamente a favor de Prost, e eu não hesitei em ajudar", diz Balestre, que em 1989, depois de ter ajudado Prost a ganhar o título, foi eleito presidente da FIA. "Eu não hesitei em ajudar Prost a ganhar o título, mas eu não hesitei em ajudar Prost a ganhar o título", diz Balestre.



Depois do choque das Williams, em 89, no Japão, Prost não do outro e Senna para sua chance que o campeão



Meio do dia

Prost

AINDA NÃO

COMENTOU

DECLARAÇÕES

de Balestre

Ferrari garante Schumacher até a virada do século

Contrato assinado em 97, mas só renovado até o final de 99, depois de receber de 120 a 130 milhões

LUIS CRISTIANO

A Ferrari garante Michael Schumacher até a virada do século, com um contrato de 120 milhões de dólares por ano, mais 10 milhões de dólares por vitória. O contrato foi assinado em 1997, mas só será renovado até o final de 1999, depois de receber de 120 a 130 milhões de dólares por ano.

Como um contrato de longo prazo, o contrato de Schumacher com a Ferrari é considerado um dos melhores do esporte. O contrato foi assinado em 1997, mas só será renovado até o final de 1999, depois de receber de 120 a 130 milhões de dólares por ano.

Como um contrato de longo prazo, o contrato de Schumacher com a Ferrari é considerado um dos melhores do esporte. O contrato foi assinado em 1997, mas só será renovado até o final de 1999, depois de receber de 120 a 130 milhões de dólares por ano.

Como um contrato de longo prazo, o contrato de Schumacher com a Ferrari é considerado um dos melhores do esporte. O contrato foi assinado em 1997, mas só será renovado até o final de 1999, depois de receber de 120 a 130 milhões de dólares por ano.

Como um contrato de longo prazo, o contrato de Schumacher com a Ferrari é considerado um dos melhores do esporte. O contrato foi assinado em 1997, mas só será renovado até o final de 1999, depois de receber de 120 a 130 milhões de dólares por ano.

Jornal O Estado de São Paulo 06/11/1996 pg 36.



No GP San Marino 89, Prost cortou a chicane na volta 45 (veja acima). Se fosse seguir o critério da punição de Senna no GP Japão 89, o francês deveria ter sido punido.

OBS 7: O QUE A FISA RELATOU SOBRE A DESCLASSIFICAÇÃO DE SENNA:

O comunicado da FISA foi o seguinte: "Ao retornar à corrida o carro no 1, do piloto Ayrton Senna, cortou a chicane e, portanto, cometeu uma infração (Art 56 do regulamento da FIA)

que resultará na exclusão do carro e do piloto... o diretor da McLaren comunicou a sua intenção de apelar da exclusão de seu piloto dos resultados do GP Japão 1989”.

Declaração do Balestre: “Senna cometeu vários erros: primeiro, passou pelo interior da zona que delimita o acesso aos boxes: depois deveria ter abandonado o seu carro, como fez Prost: por último ao ter conseguido que os fiscais de pista lhe tivessem posto seu carro no meio da pista, deveria ter seguido por esta, em vez de optar pela escapatória”.

O Tribunal de Apelação da FIA, ao invés de se limitar a analisar o ocorrido no Japão 89, recorre de incidentes do passado para aumentar a punição a Senna. Foram citados os incidentes da Itália 88, Brasil 89 (batida com Berger e Patrese), França 89 (na qual ele tirou o carro da pista para não provocar acidente), Portugal 89 (batida com Mansell) e Espanha 89 (na qual desrespeita as bandeiras vermelhas). Segundo o Tribunal, Senna violou 9 itens do regulamento:

A- Manobra Perigosa (Art 10): “Senna não seguiu a trajetória ideal antes de chicane e utilizou a finta ao utilizar a zona de desaceleração, deixando de pensar que iria entrar nos boxes, mesmo a grande velocidade, voltando depois para a pista para tentar ultrapassar Prost, que seguia a trajetória correta”.

B- Não completou a distância da prova (Apêndice I Cap IV) por ter cortado a chicane e não ter retornado a pista no lugar que a abandonou. Defesa da McLaren: “Não existem disposições no código sobre situações como estas, se um piloto deixa a parte principal da pista e deve depois retorná-la no ponto que a deixou. Na verdade, escapatórias são partes integrantes da pista de grande número de circuitos, e obstáculos são colocados no asfalto dessas escapatórias precisamente para assegurar que um piloto ao utilizá-la, não possa tirar vantagem”.

C- Apenas a pista pode ser usada pelos pilotos durante a prova (Cap IV Apêndice L g)

D- Violação dos regulamentos relativos à parada de um carro numa prova, tendo tirado vantagem de lhe empurrarem o carro quando tentavam colocá-lo em posição segura. Toda a questão da desclassificação do Senna recaiu nisso, pois ele foi desclassificado quando lhe deram o 2º empurrão já na zona de escapatória.

E- Deixou parcialmente a pista numa manobra perigosa (ao ultrapassar Prost): Defesa da McLaren: “O carro de Senna iniciou sua ultrapassagem antes de passar pela linha do pit Lane”.

F- Repetiu a manobra perigosa com Nannini. Defesa da McLaren: “O carro de Senna iniciou sua ultrapassagem antes de passar pela linha do pit Lane”.

G- Violou o regulamento ao cruzar a linha de limite entre a zona de desaceleração e a pista. REPETIÇÃO.

H- Causou a eliminação do carro no 2 por ter feito uma manobra perigosa, a alta velocidade (proibida pelo Cap IV c) (na verdade houve uma inversão de fatos, pois foi o Prost que fechou o brasileiro e provocou o acidente.)

I- Repetiu a manobra algumas voltas depois como Nannini que teve que frear com violência para deixar Ayrton Senna passar. Defesa da McLaren: “Não nos parece muito abonatório uma Federação Internacional apelidar um piloto de perigoso que já venceu seu campeonato mais prestigiante. Seria bom que as pessoas conseguissem distinguir um

piloto agressivo de um piloto perigoso. Mas pelo visto, nem todos são capazes”.

Segundo o Jornal L'Equipe Balestre ligou para Prost e falou: “Alain, se realmente queres me agradar, a mais bela recompensa seria calares a boca no domingo a todos que proclamarem que tu não és o melhor piloto do momento”.

OBS 8: DECLARAÇÃO DOS PILOTOS E ESPECIALISTAS DA F1:

Piquet sobre Prost: “Fiquei satisfeito por Prost ter finalmente ter deixado de se lamentar dos motores e em ter se empenhado em conquistar seu terceiro título. Mas ele parecia tão calmo e satisfeito consigo próprio quando abandonou o carro, que acredito que talvez tenha freado mais cedo para provocar a batida com Senna”. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 135)

Ayrton, tempos depois, admitiu que foi “burro” ao cair na armadilha de Prost. O Brasil, porém, achou e elegeu o culpado rapidinho: Jean-Marie Balestre, francês como Prost, presidente da FIA e da extinta FISA, a quem respondia a direção da prova. Em 1997, três anos após a morte de Ayrton Senna no GP de San Marino, sem mais nem menos, Balestre resolveu dizer que deu “uma mãozinha” para Prost. Senna, na época, acusou o dirigente de manipular o campeonato, levou um gancho de seis meses que só não foi cumprido porque ele pediu desculpas publicamente.

Fangio: “A decisão do Tribunal foi lamentável. Ayrton não é um piloto perigoso. Teria feito o mesmo que ele no Japão”.

Stewart: “A suspensão de Senna incomoda-me, já que não estava em causa antes do apelo. Depois deste foi-lhe infligido uma sanção que diante de um tribunal não passará de certo. Ayrton cometeu um erro: colocou-se nas mãos do seu rival”.

Alan Jones: “Um piloto como Ayrton Senna por ter já conquistado um título mundial e 41 poles é obrigado a tomar certos riscos, o que não significa de modo algum que seja um piloto perigoso”.

Moss: “Estou muito desapontado com tudo isso, e penso ser ruim para o esporte. O fato de suspender um piloto por ele fazer justamente aquilo que lhe pagam- andar tão depressa quanto possa- é muito injusto. Estou ao lado da McLaren na sua luta. O principal é lutar contra o método de apelo, que está errado”.

Bernie Ecclestone: “Na entrada da chicane Prost começou a curvar 10m antes do normal. Essa pena é demasiado violenta”.

Ken Tyrrell: “Gostaria muito que meus pilotos fossem agressivos quanto Senna. Fico com a sensação que a FISA acabou de proibir as ultrapassagens”.

Frank Williams: “Não vejo qualquer razão para que Senna fosse suspenso ou multado”.

Ricardo Patrese: “Não sei o que Ayrton fez de errado ou não, mas o resultado é ruim para o esporte. Ele não merece a reputação que lhe atribuíram, pois os acidentes que teve não foram todos culpa sua e o Senna não é um piloto perigoso. Além de mais estava a ser julgado o caso de Suzuka e não a sua carreira”.

Tierry Boutsen: “Ayrton não é um piloto perigoso. O que acontece é que ele está sempre na frente, mais exposto ao julgamento de todos. Não merecia o tratamento que teve”.

“Senna é simplesmente o melhor piloto da F1 no momento, esse é o fato que provoca todas essas acusações.”

Nigel Mansell: “Não fiquei surpreso. Ele merecia esta sanção, pois ficou incólume muitas vezes, quando deveria ter sido punido e agora apanhou tudo de uma vez. Até hoje só tive problemas em pista com um piloto - Senna- e o mesmo se passa com a maioria dos outros pilotos”.

Nelson Piquet: “Sobre a punição, não falo. Mas se fosse dono de equipe gostaria de ter Senna como meu piloto.”

Roberto Moreno: “Senna sempre foi agressivo como piloto, isso ele já mostrou em toda a sua carreira desde os tempos do kart. Corre riscos sim, mas não é um irresponsável. Seu título foi conquistado assim no ano passado, com garra.”

Berger: “Todos nós dirigimos perigosamente. Este esporte é perigoso. Existem alguns pilotos dirigem sem cuidado, e esses é que representam riscos para os outros. Mas não é o caso de Senna.”

Ivan Capelli: “Não, não acho que Senna dirija mais perigosamente que qualquer um dos outros bons pilotos. Ele, Mansell e Berger têm estilo muito parecido.”

René Arnoux: “Isso tudo é uma bobagem. Senna é campeão mundial, prova toda hora que é o mais rápido. Isso prova que sabe o que está fazendo quando tenta uma manobra arriscada. Se fosse um risco para os outros não teria chegado onde chegou.”

Pierluigi Di Martini: “Que diabos é dirigir perigosamente? Se você não correr riscos na F1, não ganha.”

Herbie Blash: “Senna dirige sempre para ganhar. Não vejo que sua maneira de correr possa ser considerado risco pra outros pilotos. Quer saber de uma coisa? Gostaria de tê-lo aqui na Brabham, ganhando corridas para nós.”

(Jornal O Globo 05/11/1989 pg 57)

O último compromisso de Senna com a McLaren em 89, foi um teste em Estoril em 17/11/1989, depois tirou férias no Brasil. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 139 e pg 140)

OBS 9: FERRARI E O CÂMBIO BORBOLETA:

Cesare Fiorio estreia como Diretor Desportivo da Ferrari.

Nesse ano a Ferrari lança o câmbio borboleta automatizado e vence na corrida de estreia o GP Brasil. O câmbio semiautomático no volante agilizou as trocas de marcha para uma fração de segundo e melhorou a aerodinâmica do carro da Ferrari, devido a menor largura do habitáculo. Diversas melhorias foram implantadas no carro da Ferrari ao longo do ano. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 28 e 29) Esse câmbio foi desenvolvido por Roberto Moreno, que era piloto de testes da Ferrari e iria em pouco tempo ser usado por todas as equipes da F1 a partir dos anos 90.

Ao contrário do que aconteceu em 1988, a Ferrari estava próxima da McLaren em ritmo de corrida, mas faltava ajuste fino no carro, nem Mansell nem Berger tinham esse “feeling”. Fora isso Berger teve 12 abandonos (sendo 11 seguidos) e não correu em Mônaco se

recuperando do acidente de San Marino. Mansell teve 7 abandonos mais duas desclassificações (Canadá e Portugal) e uma suspensão (Mansell punido, não correu na Espanha). Sua dupla de pilotos perdeu muitos pontos no Mundial de Construtores para a Ferrari, e a Williams ficou em 2º lugar de construtores.

OBS 10: BENETTON:

No final do ano John Barnard se transfere para a Benetton. Nesse ano Flavio Briatore entra na F1 no cargo de Diretor Comercial da Benetton, e Piquet assinou contrato com a Benetton para 1990 e 1991.

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

OBS 11: LOTUS, GERARD DUCAROUGE E MAURO FORGHIERE:

Piquet reclamou que a Lotus saía muito de frente em Mônaco e na Inglaterra que ao mexer no carro o problema se agravou. (Jornal do Brasil 05/05/1989 pg 23, 07/05/1989 pg 43 e 29/06/1989 pg 30)

Gerard Ducarouge saiu da Lotus e se transferiu para a Lola em 1989. Mauro Forghiere (ex-Ferrari dos anos 70) foi o engenheiro que projetou os motores Lamborghini (Jornal O Globo 24/03/1989 pg 22)

O Presidente da Lotus Fred Bushell foi preso sob acusação de conspiração com John DeLorean. Depois da saída de Fred Bushell, Peter Warr (Diretor Esportivo) pediu demissão da Lotus, equipe que havia entrado em 1953, ou seja, ele permaneceu 35 anos.

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

OBS 12: PNEUS PIRELLI E GOODYEAR:

Os pneus Pirelli de treinos eram melhores na maioria das pistas que os Goodyear e faziam com que Brabham, Onyx, Minardis e Scuderia Italia tivessem performances surpreendentes nos treinos, tanto que a Benetton escolheu esses pneus Pirelli para 1990.

OBS 13: GRAVE ACIDENTE STREIFF:

Nesse ano Philippe Streiff sofreu um grave acidente nos testes do começo do ano em Jacarepaguá. Ele conseguiu ficar em pé, mas resolveram colocá-lo numa maca. Constatou-se fratura na clavícula e lesão dupla na coluna cervical, vindo a ficar tetraplégico. Na época colocou-se a culpa no atendimento de emergência do autódromo e a falta de um aparelho de tração e de uma máquina de ressonância magnética do hospital do Rio de Janeiro. Anos mais tarde criaram uma corrida de kart com os pilotos de F1, em Tributo a Philippe Streiff.

OBS 14: EMERSON CAMPEÃO NA F INDY:

Emerson Fittipaldi (campeão- 196 pontos- 5 vitórias), Rick Mears (vice- 186 pontos-3 vitórias), Michael Andretti (3º lugar-150 pontos- 2 vitórias), Teo Fabi (4º lugar-141 pontos-1 vitória), Al Unser Jr (5º lugar- 136 pontos-1 vitória) e Mario Andretti (6º lugar-110 pontos).

>>Fittipaldi se colocou ao lado de nomes como Graham Hill, Jim Clark e Mario Andretti a

vencer título na F1 e vencer corrida nas 500 milhas de Indianápolis. Emerson correu em pela equipe de Pat Patrick, com um carro Penske PC18. Ele ganhou o título contra os pilotos oficiais Penske e ex-campeões da categoria: Rick Mears e Danny Sullivan.

8 •

O GLOBO

Segunda-feira, 25 de setembro de 1989

Emerson dedica título a Chico Landi

MELHORA MUITA
Resumo para o leitor

NAZARETH, Península — "Indi-
ce esta vitória e título a Chico Landi.
Ele foi o pai de todos os pilotos
brasileiros".

Com a vitória e o título, Emerson
passa a ser considerado o maior
piloto brasileiro de todos os
tempos. Emerson, com sua vitória
nas 500 Milhas de Indianápolis, que
foi por antecipação o título de 1989
da F-1, — a última prova será da
12 de outubro, em Laguna Seca —
Emerson conta que tinha um car-
tilho especial por Chico Landi.

— Foi um campeão no colé e tudo
certeza de que está na venda lá de
cima. Não sei o que dizer, mas tudo
parece um sonho.

Após a vitória, numa pista oval —
em que tem menos espetáculos e, em
Nazareth, nunca havia vencido —, o
torcedor constante e a troca de abra-
ços com Tereza, sua mulher, do-
ram claro e quente de suor do
campeão. Ele, olhando para Em-
erson, tentava colocar em palavras a
emoção vivida pelo piloto, que se-
toreou na Fórmula Indy em 1984, seu
equipe deficiente, malandro de acen-
dria a cada prova.

— Como você está se sentindo?
Nas palavras — Tereza pergunta, de
longe.

No pólio, Emerson confirmou com
um gesto sua alegria. Abriu os
braços, o corpo apenas sorria.

A prova foi longa, com diversas
trocas de pilotos na liderança. Mas,
era difícil dizer quem estava mais fe-
liz e o vencedor, sua mulher ou o
equipe Patrick Racing/Marlboro. Lo-
go que saiu do carro, os aplausos
correram em direção a Emerson, fa-
zendo as coisas até parecerem que o
título estava garantido.

— Está hermanado — gritaram vo-
ces, animadas e amigas do piloto,
reunidas em volta do Penske PC18.

A festa estava apenas começando.
Depois da habitual entrevista coleti-
va, Emerson e Tereza foram para o
camêmbio da Marlboro. Era hora de
comemorar com toda a equipe que,
ao longo do ano, o apoiou e trabal-
hou para que ele fosse o vencedor
desta corrida.

Emerson, como
sempre, não esqueceu a sua mulher
e, destacando que uma vitória co-
mo esta não pode acontecer devido à
soma de vários fatores: um bom car-
ro, uma equipe excelente, a parceria e,
claro, um bom piloto.

Logo na primeira volta, Emerson (20) ultrapassou Mears (4), para vencer em Nazareth e conquistar o título da F-1

Marlboro Challenge, o próximo objetivo

NAZARETH, Península — Com o título da F-1, o piloto brasileiro, Emerson está de olho agora na conquista do primeiro lugar na Marlboro Challenge, prova que antecede a última corrida do campeonato, em 12 de outubro, em Laguna Seca. Para esta prova, de apenas 50 milhas, não selecionados os dois melhores pilotos do ano, que disputarão um prêmio de US\$ 500 mil (cerca de R\$ 2,5 milhões no câmbio paralelo).

Logo após, em que será disputada sua terceira vitória, após de Emerson, participando Rick Mears, Michael Andretti, Danny Sullivan, Tereza, Pat Alister Jr., Bobby Rahal, Mario Andretti, Scott Pruett e Arne Larsson, largando para o fim. A prova paga, ao total, US\$ 750 mil (R\$ 3,75 milhões) em prêmios.

A primeira Marlboro Challenge, de corrida em oval, foi vencida por Bobby Rahal. No ano seguinte, de uma dura disputa com Alister Jr. Na última disputa, Emerson Fittipaldi chegou em segundo lugar, recebendo o prêmio de US\$ 180 mil (R\$ 840 mil).

Emerson campeão da F Cart (Indy). Reproduzido Jornal O Globo 25/09/1989 pg 8.

OBS 15: ACIDENTE MANSELL X SENNA EM PORTUGAL:

GP de PORTUGAL

Ayrton diz que não foi avisado pelo boxe

ESTORIL (Do enviado especial) — Ayrton Senna parecia não acreditar no que acabara de acontecer. Saiu do carro, debruçou sobre o guard-rail e ficou alguns segundos procurando uma explicação para tudo aquilo, sem forças sequer para tirar o capacete. Ao chegar ao boxe da McLaren, disse que não foi avisado pela equipe sobre a desclassificação de Mansell e que ficou indeciso, apesar de ter visto a bandeira preta.

— Vi o fiscal sinalizando, mas como ele continuava correndo, fiquei indeciso. Na hora do acidente, Ron Dennis tentava se comunicar comigo pelo rádio, mas foi tarde demais. Ele começou a falar alguma coisa e, de repente, só senti a batida.

Senna não quis comentar a desclassificação de Mansell, mas ficou muito irritado com o acidente.

— Foi uma atitude irresponsável e as consequências poderiam ter sido graves, já que o meu carro decolou. Felizmente, não capotei.

A única sorte de Senna na corrida de ontem, foi o comissário de pista não ter considerado uma denúncia de que Berger queimara a largada. Se isso fosse considerado, Prost teria somado mais três pontos.

O francês falou muito pouco após a corrida. Não compareceu à entrevista coletiva obrigatória para os três primeiros colocados — foi multado em US\$ 10 mil (R\$ 22 mil no câmbio paralelo) por isso — e procurou deixar rapidamente o circuito.

Pit Stop

Celso Itiberê

Quem errou? Os dois

Nigel Mansell e Ayrton Senna mostraram ontem, claramente, como o pé direito pode funcionar independentemente do cérebro. Foram dois erros de origem diferente, mas igualmente grosseiros: o de Mansell, por desobediência; o de Senna, por nervosismo.

A punição para Mansell, se comparada à sua atitude na pista, foi branda. O inglês, ao não acatar a ordem do diretor da prova, fez uma molecagem que coloca em risco a autoridade dos diretores de corridas.

Regulamentos são feitos para serem cumpridos e a Fisa deveria, para pedir o menos, proibir Mansell de cotrar as próximas duas provas, multá-lo em US\$ 200 mil e mantê-lo sob observação no GP da Austrália, alertando-o de que nova atitude anti-esportiva poderá resultar em longa suspensão e até na cassação da superlicença.

O erro de Mansell, porém, não justifica o de Senna. O brasileiro acolheu o confronto quando o mais elementar bom senso recomendava que deixasse o in-

equivoco, Ayrton — talvez perturbado com o inesperado da ação de Mansell — ainda cometeu um segundo erro, que lhe custou o segundo lugar e seis importantes pontos.

Quando o desclassificado Mansell tentou ultrapassá-lo pela direita e ganhou a precedência na curva, só restava a o brasileiro pisar no freio e deixá-lo passar. Ayrton, contra toda a lógica, jogou o carro para a direita e "atropelou" a Ferrari. Em outras palavras: Mansell errou ao não parar, desafiou a autoridade do diretor da prova, comportou-se de maneira anti-esportiva, mas não teve a menor responsabilidade na batida.

O Mundial está nas mãos de Prost. Senna, só por milagre, embora matematicamente a possibilidade não possa ser descartada.

E Emerson hein? Fez um corridão no oval de Nazareth, mostrou que agora é o melhor em tudo e o Penske-Chevrolet, o McLaren das corridas americanas. Aos

Situação da batida Mansell-Senna, reproduzido Jornal O Globo 25/09/1989 pg 9.

Balestre: "Se não viu a bandeira nem o placar da Ferrari e não ouviu o aviso dos boxes, é cego e surdo; por isso não devia nem poder dirigir na rua, quanto mais ter a superlicença". (Anuário FS 1989 pg 122) Na verdade Mansell recebeu a informação que estava desclassificado e recebeu a bandeira preta por 3 voltas, mas continuou correndo.

OBS 16: CAMPEÕES DE OUTRAS CATEGORIAS:

F 3000: Jean Alesi (campeão-39 pontos e 3 vitórias), Erik Comas (vice- 39 pontos e 2 vitórias), Eddie Irvine (9o lugar e 11 pontos), JJ Lehto (14º lugar e 6 pontos) e Damon Hill 35º lugar (0 ponto em 4 corridas).

F3 Inglesa: Alan McNish (campeão 71 pontos), David Brabham (vice 56 pontos), Mika Hakkinen (7º lugar e 17 pontos) e Paul Stewart (10o lugar 13 pontos).

F3 Alemã: Wendlinger (campeão 164 pontos Alfa Romeo Nova Motor), Frentzen (vice Dallara/ Reynard/VW, 163 pontos), Schumacher (3º Reynard/VW 163 pontos) e Michael Bartels (4o Reynard/ VW 150 pontos).

F Ford Inglesa: Bernard Dolan (campeão 147 pontos), Niko Palhares (vice 128 pontos), Gil de Ferran (3o lugar 123 pontos) e Adrian Fernandez (5º lugar 87 pontos). Jacques Villeneuve com 18 anos correu, mas não conseguiu marcar pontos.

F3 Sul-americana Gabriel Furlan campeão.

OBS 17: RECORDE DE PILOTOS:

Nesse ano houve recorde de pilotos participantes com 50 pilotos por causa dos treinos pré-classificatórios, sendo que desses, apenas 38 participaram, pelos menos, dos qualificyings. E por isso houve pré-classificação para os qualificyings com 30 pilotos, e depois disso os 26 mais rápidos se classificam para a corrida.

Esse recorde foi batido em 1994.

OBS 18: JOHNNY HERBERT FANFARRÃO:

“Serei campeão da F1 em 3 anos.” (O Globo 28/01/1989 pg 26)

Johnny Herbert nunca foi um piloto de ponta. Em toda sua carreira na F1 perdeu para 8 dos 11 companheiros de equipe. Ele perdeu para Nannini, Warwick, Hakkinen, Schumacher, Frentzen, Alesi, Barrichello e Irvine. O inglês derrotou Zanardi, Lamy e Larini.

OBS 19: RICARDO DIVILA:

Nesse ano o brasileiro Ricardo Divila, ex-projetista da Copersucar e Fittipaldi, foi o projetista do carro da Ligier, que marcou 3 pontos nesse ano.

OBS 20: PESO DOS PILOTOS:

Moreno 59 kg, Prost 64 kg, Senna 71 kg, Piquet 72 kg, Sala 75 kg, Mansell 77 Kg e Gugelmin 80 kg.

469)GP DO BRASIL

Local: Jacarepaguá

Pole-Position:

1)Ayrton Senna (BRA)McLaren/Honda-1m25s302

2)Riccardo Patrese (ITA)Williams/Renault-1m26s172 Foi o mais rápido no 1º dia de treinos de sexta e bateu o recorde do Laffite com 177 participações na F1. Fez grande corrida!!

3)Gerhard Berger (AUT)Ferrari-1m26s271 Abandonou devido toque com AS na 1a curva.

4)Thierry Boutsen (BEL)Williams/Renault-1m26s459

5)Alain Prost (FRA)McLaren/Honda-1m26s620

6)Nigel Mansell (ING)Ferrari-1m26s772

7)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m27s035

8)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m27s408

9)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m27s437

10)Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-1m27s626 Estreia do Herbert.

11)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m27s885

12)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m27s956

13)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m28s274 Pneus Pirelli.

14)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m28s621

15)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m29s005

16)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m29s435

17)Christian Danner(ALE)Rial/Ford-1m29s455

18)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m29s573

19)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m30s146

20)Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-1m30s255

21)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m30s375

22)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m30s410

23)Luís Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m30s643

24)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m30s657 Teve colisão na volta 37.

25)Bernd Schneider(ALE)Zakspeed/Yamaha-1m30s861

26)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m31s009

Corrida: 26/03/1989 - 61 voltas

Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Ferrari-1h38m58s744 (9 pontos) Fez grande corrida e bela ultrapassagem por fora do Patrese, passou Prost e ainda trocou o volante no pit stop.

2) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 7s809 (6 pontos) Prost disse teve problemas de embreagem, e por isso não fez a 2ª parada nos Boxes.

3) Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-a 9s370 (4 pontos) Gugelmim disse que poderia ter passado o Prost, se o motor não aquecesse. Grande resultado do brasileiro.

4) Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-a 10s493 (3 pontos)

5) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 17s866 (2 pontos)

6) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 18s241 (1 ponto)

7) Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 1 volta

8) Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-a 1 volta

9) Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta

10) Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

11) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 2 voltas Por causa do incidente da 1ª curva, Senna teve que ir nos boxes 3 vezes e na 1ª troca perdeu 3 minutos, mas voltou e recuperou 1 volta perdida.

12) Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-a 3 voltas

13) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 4 voltas

14) Christian Danner(ALE)Rial/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m32s507 (Nannini 2ª VMR 1m33s361, Senna 3ª VMR 1m33s685, Warwick 4ª VMR 1m33s699, Gugelmim 4ª VMR 1m33s774, Mansell 5ª VMR 1m33s948 e Herbert 6ª VMR 1m34s164) **Patrese andou muito rápido na sua VMR, mas quebrou na volta seguinte ao passar Gugelmin.**

OBS: Senna é espremido feito sanduíche na largada por Berger e Patrese, e perde o bico. Berger abandona na 1ª volta, Senna perde posições. Patrese 1º, Boutsen 2º, Mansell 3º, Prost 4º, Capelli 5º e Warwick 6º. Senna para nos boxes perde 3 minutos e 2 voltas, para trocar bico e examinar o carro. Mecânicos ainda fazem remendos usando fita adesiva. Mansell passa Boutsen na volta 3, Boutsen abandona logo em seguida. Na volta 6, Senna volta ao Boxe de novo. Piquet era o 13º quando abandona a corrida. Prost para no Boxe na volta 14 em 9,14s. Na volta 16 Mansell passa Patrese por fora e faz uma linda ultrapassagem. Gugelmin para na volta 19 em 9,91s. Mansell para em 10,07s e Prost assume a liderança. **Câmera mostra temperatura da pista em 54º C**. Mansell chega em Prost e passa o francês na volta 28 e assume a liderança. Gugelmin chega em Johnny Herbert e passa o inglês. Na volta 30 Senna passa por Herbert e Alboreto de uma vez só e tira uma volta de desvantagem deles. Gugelmin ultrapassa Herbert e assume o 3º lugar. Prost andando muito lento 3s mais lento que o Mansell. Senna faz 3ª parada de Boxe. Gugelmin troca pneus em 9,02s. Cheever bate o carro em Schneider e desmaia depois que sai do carro. **Mansell para pela 2ª vez, troca os pneus e o volante em 13,20s, volta pra pista em 2º lugar. Mansell passa Prost de novo e reassume a ponta**. Patrese andando muito bem fez a VMR e o recorde da pista. Gugelmin chega no Prost, e Patrese chega nos dois pilotos. Patrese passa Gugelmin, mas quebra logo em seguida. **Gugelmin teve que reduzir o ritmo da corrida e chegou a 2s do Prost. Herbert chegou colado nele. Prost andou devagar nessa corrida ou teve algum problema no carro**.

O modelo 640 da Ferrari, com seu ressuscitado motor de 12 cilindros e um polêmico câmbio eletrônico, quebrou todas as resistências de seus críticos em Jacarepaguá. "É um míssil", exclamavam os fanáticos jornalistas italianos. De fato, Mansell mostrou toda a força dos 650 cavalos do motor Ferrari na 15ª volta, roubando a liderança da Williams de Riccardo Patrese com uma arrojada ultrapassagem por fora, no final do Retão. Causou sensação novamente na 28ª volta, oito depois de seu primeiro pit stop, ao "atropelar" a outrora imbatível McLaren de Prost, recuperando a ponta. E finalmente deixou todo o mundo de boca aberta quando trocou os quatro pneus, o volante e até a borboleta de câmbio em apenas 13s26, em sua terceira parada no boxe, na 45ª volta. Mansell novamente ultrapassou Prost duas voltas depois e não perdeu mais a liderança, alcançando sua 14ª vitória.

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

Senna sobre o incidente da 1ª curva: "Patrese e Berger fecharam-me". (Anuário Francisco Santos 1989 pg 73)

Senna foi criticado pela manobra com Patrese e Berger na largada do GP Brasil, ele levou um sanduíche e perdeu o bico, mas poderia tê-los deixado passar e poderia tentar passá-los durante a corrida. Perdeu pontos importantes que fizeram muita falta no final do ano.

470)GP DE SAN MARINO

Local: Ímola

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m26s010

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m26s235

3)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m27s652

4)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m27s920

5)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m28s089 Na corrida Berger bate e incendia na Tamburello e os bombeiros chegam em 15s. Berger achou que a suspensão quebrou. Já Boutsen disse que foi o aerofólio dianteiro e a própria Ferrari admitiu.

6)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m28s308

- 7)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m28s854
- 8)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m29s057 Quebrou o motor quando era o 4º colocado.
- 9)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m29s069
- 10)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m29s104
- 11)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m29s152 Pneus Pirelli.
- 12)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m29s281
- 13)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m29s385 Saiu da pista na volta 1.
- 14)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m29s488
- 15)Luís Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m29s503
- 16)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m29s669
- 17)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m29s761 Saiu da pista na volta 19.
- 18)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m29s913
- 19)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m30s163
- 20)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m30s168
- 21)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m30s233
- 22)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m30s271
- 23)Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-1m30s347
- 24)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m30s697
- 25)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m30s928
- 26)Yannick Dalmas(FRA)Lola/Lamborghini-1m31s137

Corrida: 23/04/1989 - 58 voltas

Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h26m51s245 (9 pontos) McLarens dá uma volta em todo mundo. Senna se poupou no começo e apertou o ritmo da volta 22 em diante.

2) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 40s225 (6 pontos) Prost roda, corta a chicane na volta 46, na frente da tribuna de entrada da reta dos boxes, mas não é punido.

3) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 1 volta (4 pontos)

4) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 1 volta (3 pontos)

5) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1 volta

8) Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-a 1 volta

9) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 2 voltas

10) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 2 voltas

11) Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-a 2 voltas Foi empurrado duas vezes para voltar a pista e não foi desclassificado.

12) Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m26s795

OBS: Na 1ª largada Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Patrese 4º, Berger 5º e Boutsen 6º. Capelli sai da pista. Teve acidente do Berger na volta 4, a corrida é interrompida. Mostra em câmera lenta, o jogo de pneus dianteiro todo virado para a esquerda (mais tarde ele disse que a suspensão quebrou). É dada a 2ª largada na qual Senna descumpra o acordo de equipe com Prost. Na volta 4: Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Patrese 4º, Nannini 5º e Piquet 6º. Prost vem fazendo VMR's e pressionando Senna. Modena bate forte e por sorte não se machuca. Patrese quebra o motor e o Mansell quase bate na traseira do italiano. Na volta 22: Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Nannini 4º, Piquet 5º e Warwick 6º, e na volta 23 Senna começou a apertar o ritmo de corrida começou a abrir vantagem para Prost. Mansell abandona quando era o 3º. Reginaldo Leme disse que o Berger tinha sido transferido de helicóptero para o hospital, mas estava bem apenas com queimaduras leves. **Reginaldo levantou as possibilidades de quebra do aerofólio dianteiro, quebra da suspensão e a suspeita maior era o volante que se soltou da coluna, ele falou "pega do volante"**. Piquet abandona na volta 30. **Herbert roda e é**

empurrado e vira, mas atola o carro na caixa de brita e é empurrado pela 2ª vez, volta a corrida, e não é desclassificado. Senna abre diferença de Prost. Na volta 45, Prost faz a VMR e tentando chegar em Senna, roda, corta a chicane e não é desclassificado. Prost tirou o pé no final. Prost não foi na sala de imprensa após a corrida.

Prost: "Não vou declarar nada sobre a corrida de hoje... nada! É incrível, revoltante, as ordens da equipe não foram respeitadas!" A verdade é que não houve ordens da McLaren. O que ocorreu é que Senna interpretou o acordo (acertado apenas entre os pilotos) à sua maneira, porque nenhum dos dois havia previsto situações incomuns. Senna apenas seguiu literalmente o que havia dito e combinado na conversa entre ele e Prost - afinal, ninguém havia falado em duas largadas e, na prática, era ele o líder da corrida, levados em consideração os tempos da primeira parte da prova.

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

A causa do acidente do Berger foi o spoiler dianteiro da Ferrari que se soltou e quase acertou o carro de Boutsen que viha atrás, e a Ferrari saiu da pista sem que as rodas dianteiras obedecessem ao comando do austriaco (Jornal do Globo 11/05/1989 pg 36).

471)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m22s308

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m23s456

3)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m24s332

4)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m24s580 Brabham andando muito forte com os novos pneus de classificação da Pirelli, melhor tempo dos motores V8. Surpresa do treino.

5)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m24s735 Foi a 2ª vez na história que a Ferrari corre com um carro só, a outra vez foi em Monaco 82.

6)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m24s791

7)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m25s021

8)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m25s086 Fez ótimo tempo.

9)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m25s481

10)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m25s515

11)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m26s288

12)Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-1m26s388 Estreou o carro novo da Tyrrell 018 e só treinou no sábado.

13)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m26s422 Chegou a andar num excelente 5º lugar.

14)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m26s522

15)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m26s599

16)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m26s792

17)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m26s857

18)Pierre Raphanel(FRA)Coloni/Ford-1m27s011

19)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m27s046 De Cesaris bateu nele na volta 32, ao dar uma volta no Piquet.

20)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m27s117

21)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m27s182

22)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m27s302

23)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m27s452

24)Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-1m27s706

25)Roberto Moreno(BRA)Coloni/Ford-1m27s721 Andou parte da corrida na frente do

Maurício Gugelmin.

26)Luís Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m27s786

Corrida: 07/05/1989 - 77 voltas

Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h53m33s251 (9 pontos) Perdeu a 1ª e 2ª marchas.

Poupou-se no começo e depois da volta 16 apertou o ritmo.

2) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 52s529 (6 pontos) McLarens deram volta em todos.

3) Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-a 1 volta (4 pontos) Pneus Pirelli. SURPRESA da corrida.

4) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 2 voltas (3 pontos) Pneus Pirelli.

5) Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas (2 pontos)

6) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 2 voltas (1 ponto) Estava em 3º lugar, mas teve que trocar a bateria, perdendo tempo. Ele chegou a fazer a 2ª VMR da corrida. Pneus Pirelli.

7) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 2 voltas

8) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 3 voltas

9) Jonathon Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 3 voltas

10) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 3 voltas

11) Ivan Capelli(ITA)March/Judd-a 4 voltas

12) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-a 4 voltas

13) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 4 voltas Perdeu tempo depois do enrosco com Piquet, quando estava dando volta no brasileiro.

14) Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-a 4 voltas

15) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 4 voltas

Melhor Volta: Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m25s501

OBS: 1ª largada foi abortada. Senna 1º, Prost 2º, Boutsen 3º, Mansell 4º, Brundle 5º, Warwick 6º., Caffi 7º, Modena 8º, Piquet em 21º. Senna abriu na 1ª volta, mas Prost começou a pressionar nas voltas seguintes. **Na volta 11, Reginaldo Leme disse que Prost mudou seu estilo para atacar Senna, freando mais tarde, e com isso gasta mais pneus e percebeu que Senna estava com ritmo mais lento, tanto que Boutsen, Mansell e Brundle chegaram neles. Galvão disse que em San Marino Senna poupou os pneus no começo e depois que Prost resolveu abrandar o ritmo, Senna apertou o ritmo e foi embora.** Em Mônaco na volta 16 depois que Senna pegou o 1º tráfego, resolveu apertar o ritmo e abriu diferença para Prost. Boutsen para nos boxes e Piquet está em 17º lugar. Na volta 20: Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Brundle 4º, De Cesaris 5º e Modena 6º. **Prost tentando dar volta no Arnoux, que segurou o Prost acintosamente, eles tinham rivalidade desde os tempos de Renault.** Mansell abandona na volta 30. De Cesaris tentando dar volta no Piquet, e o brasileiro não abre na volta 32 De Cesaris bate no Piquet, na minha opinião culpe de Piquet (mostrou na volta 36). Piquet era o 13º. Depois Moreno foi para 18º e Gugelmin o 19º. Senna abre 36 s do Prost. Gugelmin abandona a corrida. Na volta 40: Senna 1º, Prost 2º, Brundle 3º, Modena 4º, Tarquini 5º e Caffi 6º. Brundle para troca pneus e a bateria do carro, e volta em 9º andando muito rápido. Tarquini abandona a corrida. **Senna teve problema de câmbio (perdeu a 1ª e 2ª marcha), mas conseguiu compensar, e Prost não notou.**

Ainda em Mônaco, Ayrton decide não falar mais com Prost - "Para mim, ele não existe mais" - e no GP seguinte, no México, avisa-o disso mesmo. Estavam cortadas as relações entre os dois companheiros de equipe. Aliás, a McLaren passaria, a partir desse momento, a ter duas equipes praticamente independentes; cada uma com seu engenheiro de pista, seus mecânicos e seus dois carros: um para cada piloto - companheiros-adversários. Era a guerra declarada, em que Prost usava - agora descaradamente e já sem nenhum interesse de encobrir fosse o que fosse, inclusive para a McLaren - a sua habitual técnica de guerrilha. O fim de semana do México não foi realmente propício para Prost. Além de ter ouvido diretamente da boca de Senna, de uma forma clara, leal e direta, a oficialização

do corte de relações, comete um erro crasso na escolha de pneus e teve de assistir a uma performance exemplar do brasileiro.

A 25 voltas do final, Senna ficou sem a primeira e a segunda marchas, mas manteve o ritmo, fechando a corrida em 1 hora, 53 minutos e 33,251 segundos, quase 1 minuto à frente de Prost.

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

472)GP DO MÉXICO

Local: Cidade do México

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m17s876

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m18s773

3)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m19s137

4)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m19s337 Surpresa do treino, na estreia no novo March 891 de Adrian Newey.

5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m19s656

6)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m19s835 Retorno do Berger depois do seu acidente.

7)Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-1m20s066

8)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m20s234

9)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m20s505

10)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m20s601

11)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m20s859

12)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m20s873

13)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m20s888

14)Jonathon Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m20s888

15)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m20s943 Na frente do Piquet 0,9s, mas saiu da pista na volta 35 e abandonou.

16)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m21s031

17)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m21s031

18)Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-1m21s105

19)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m21s139

20)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m21s217

21)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m21s358

22)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m21s471

23)Christian Danner(ALE)Rial/Ford-1m21s696

24)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m21s716

25)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m21s830 Última fila com 27 vitórias e 42 poles na F1.

26)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m21s831 Teve problema com o tubo de água do motor e na última hora, conseguiu o último tempo.

Maurício Gugelmin não se classificou para o grid de largada. Tempo dele foi 1m22s081.

Corrida: 28/05/1989 - 69 voltas

Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h35m21s431 (9 pontos) Escolheu pneus duros (lado esquerdo) e mais macios (lado direito). Fez 17 corridas classificadas seguidas.

2) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 15s560 (6 pontos)

3) Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-a 31s254 (4 pontos) Primeiro pódio da Tyrrell desde a vitória de Alboreto nos EUA 83.

4) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 45s495 (3 pontos)

5) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 56s113 (2 pontos) Escolheu pneus macios e depois pediu os pneus de Senna. McLaren colocou pneus macios atrás e isso fê-lo parar de novo.

6) Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-a 1 volta (1 ponto) Ótimo resultado com a AGS.

7) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 1 volta

8) Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta

9) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 1 volta

10) Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-a 1 volta

11) Néelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 1 volta

12) Christian Danner(ALE)Rial/Ford-a 2 voltas

13) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 2 voltas

14) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-a 3 voltas

15) Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m20s420

OBS: Senna igualou as 33 poles de Jim Clark, larga bem, mas a prova é interrompida por causa do acidente de Modena na Peraltada. Na 2ª largada Senna sai na frente com Prost em 2º, Berger 3º, Mansell 4º, Patrese 5º, Boutsen 6º. Prost pressiona Senna no começo da corrida.

Reginaldo Leme disse Senna duros no lado esquerdo e moles no lado direito e Prost está com os 4 pneus duros. Mansell passa Berger. A partir da volta 11, Senna começa a abrir de Prost. Boutsen e Berger abandonam. Na volta 19 Prost para cedo e troca pneus em 14,24s. Na volta 35 Prost (5º lugar) troca de novo pneus em 15,01s. E Senna coloca uma volta encima do Prost. Mansell faz 3 vezes a VMR e o motor começa a fumar, até abandonar de vez na volta 44. **Senna deixou o Prost lhe tirar uma volta e tirou o pé no final.**

Os engenheiros estimam 150 a 180 CV de perda de potência por causa da altitude.
(Anuário Francisco Santos 1989 pg 86)

Ayrton Senna igualava o recorde de pole-positions de Jim Clark. "Sinto a cabeça leve, sem qualquer peso nos ombros agora que estabeleci esse novo recorde. Igualei o recorde de Jim Clark, um homem que nunca vi correndo, mas que, por seus resultados, era obviamente um piloto muito especial. É um grande momento para mim", comentou o brasileiro.

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

473)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Phoenix

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m30s108 Teve problema de ignição causado pelo sistema de comunicação do carro com os sensores do motor. (Anuário 1989 pg 27 e 91)

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m31s517 Bateu nos treinos e destruiu seu 1º chassi desde que entrou na McLaren em 84 (Anuário FS 1989 pg 28). Talvez tenha sido o único.

3)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m31s799

4)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m31s927

5)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m31s960 Brabham andando bem com os pneus Pirelli. Andaram bem na corrida, mas abandonaram com problemas nos freios.

6)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m32s160

7)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m32s286 Brabham andando bem com os pneus Pirelli. Andaram bem na corrida, mas abandonaram com problemas de freios.

8)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m32s364

9)Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-1m32s491
 10)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m32s492 Colisão na volta 7.
 11)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m32s493
 12)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m32s562
 13)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m32s649
 14)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m32s795
 15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m33s031
 16)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m33s044
 17)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m33s214
 18)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m33s324
 19)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m33s370
 20)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m33s724
 21)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m33s741
22)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m33s745 Saiu da pista na volta 52.
23)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m33s782
 24)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m33s790
 25)Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-1m33s806
 26)Christian Danner(ALE)Rial/Ford-1m33s848

Corrida: 04/06/1989 - 75 voltas

Classificação Final:

1) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-2h01m33s133 (9 pontos) Largou com pneus tipo B enquanto Senna usou pneus tipo B e C, ele andou bem atrás de Senna, até Senna quebrar.

2) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 39s696 (6 pontos)
 3) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 43s210 (4 pontos)
 4) Christian Danner(ALE)Rial/Ford-a 1 volta (3 pontos) Ganhou 22 posições na corrida.
 5) Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford-a 1 volta (2 pontos) Ganhou 20 posições na corrida.
 6) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 1 volta (1 ponto)
 7) Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-a 2 voltas Estava marcando mais um ponto da AGS, mas na última volta pára com problemas no carro.
 8) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 5 voltas
 9) Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m33s969 (na volta 38) (Prost fez a 2a VMR 1m34s957 na volta 32)

OBS: Senna bate o recorde de poles de Jim Clark. **Prost sai na frente, mas na freada da 1ª curva Senna passa Prost por fora. Prost pressiona Senna no começo da corrida, mas depois Senna começou a abrir.** Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Caffi 4º, Modena 5º e Brundle 6º. Gugelmin abandona. **Na volta 32 Senna começa a perder rendimento e é ultrapassado por Prost na volta 33 (ele faz sinal com a mão para o francês passar) e vai para o Boxe tiram a carenagem perdendo 2 minutos e meio e voltou em 15º lugar, mas depois abandona de vez.** Prost tinha escolhido pneus tipo B e Senna tipo B e C. Piquet para nos boxes e troca pneus. Berger vai perdendo velocidade. Palmer abandona a 6 voltas do final. Tarquini estava em 6º lugar, mas abandona na última volta

Os técnicos de pneus recomendaram pneus macios, mas Senna optou com usar pneus médios à esquerda e macios à direita, enquanto Prost optava por pneus duros (tipo B) nas 4 rodas, o mesmo acerto usado por Benetton, Williams e Tyrrell.

474)GP DO CANADÁ

Local: Montreal

Pole-Position:

1)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m20s973 Fez a pole na sexta e no sábado ventou muito desequilibrando os carros nas curvas. Prost liderou a corrida, mas quebrou a suspensão traseira.

2)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m21s049 Teve problema nos anéis de segmentos que foi agravado pela entrada de água na alimentação do motor. (Anuário FS 1989 pg 27)

3)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m21s783

4)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m21s946

5)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m22s165 Foi desclassificado por largar antes do sinal verde.

6)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m22s311

7)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m22s612 Teve acidente na 1ª volta.

8)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m22s901 Pneus Pirelli.

9)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m23s050

10)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m23s059

11)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m23s252

12)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m23s348 Chegou a liderar a corrida na chuva por várias voltas antes de ser ultrapassado por Senna.

13)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m23s542

14)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m23s665 Saiu da pista na volta 35.

15)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m23s799

16)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m23s828 Saiu da pista na volta 3.

17)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m23s863

18)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m23s979

19)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m24s029

20)Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford-1m24s296

21)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m24s406 Saiu da pista na volta 28.

22)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m24s558

23)Christian Danner(ALE)Rial/Ford-1m24s727

24)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m24s786

25)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m24s793

26)Roberto Moreno(BRA)Coloni/Ford-1m25s037 Fez o 5º tempo no warm-up e chega a andar em 9º na corrida, mas perdeu uma roda, foi aos boxes e continuou na corrida. Mas ele bateu na volta 63.

Corrida: 18/06/1989 - 69 voltas

Classificação Final:

1) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-2h01m24s073 (9 pontos) Corrida na chuva.

Liderou apenas as últimas 3 voltas, 1ª vitória do Boutsen.

2) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 30s007 (6 pontos) Liderou metade da corrida.

3) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1m36s649 (4 pontos) Andou com pneus slick Pirelli na chuva em parte da corrida. Rodou e passou reto nas chicanes algumas vezes.

4) Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 1m41s484 (3 pontos) Primeiros pontos do Piquet.

5) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 2 voltas (1 ponto) Andou com pneus slick Pirelli na chuva por várias voltas.

7) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 3 voltas Fez grande corrida andou várias voltas de slick na chuva e quebrou a 4 minutos no final da corrida.

8) Christian Danner(ALE)Rial/Ford-a 3 voltas Roda duas vezes é empurrado para frente e para trás nas duas rodadas e não é desclassificado.

Melhor Volta: Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m31s925

OBS: Senna fez uma solicitação de inversão da posição do pole, fez o 2º tempo e sua

solicitação foi atendida. Pista com chuva e carros usando pneus de chuva. 1ª largada é abortada. **Mansell e Nannini largam antes da luz verde dos boxes e são desclassificados (ninguém da Globo falou nada sobre isso). Na largada Martini bate e fica com o carro parado por umas 15 voltas no local.** Prost 1º, Senna 2º, Patrese 3º, Berger 4º e Boutsen 5º. Caffi troca pneus na 1ª volta. Na volta 2 Senna passa Prost que estava lento e Prost entra nos boxes e abandona com a suspensão quebrada (mas a TV não mostra nada), mas Galvão e Reginaldo nada falam sobre isso (só na volta 9 eles percebem isso). Na volta 3 Senna passa Mansell que estava desclassificado e uma volta atrás. Na volta 4 Senna troca pneus para slicks. Na volta 5: Patrese 1º, Berger 2º, Boutsen 3º, Senna 4º. Berger passa Boutsen na freada no hairpin. Voltou a chover. Na volta 6 Berger passa reto e abandona, Patrese e Boutsen se deram bem, por não terem trocado pneus de chuva e andam rápido na chuva. **Reginaldo Leme disse que as Williams estavam bem para essa corrida eram os carros com maior velocidade de reta.** Boutsen troca pneus e Senna vai para 2º lugar. **Chove e para várias vezes e Senna continua com slick na chuva. Na volta 19 a chuva engrossa e Boutsen troca para pneus de chuva e Warwick com pneus de chuva chega rápido no Senna de pneus slick. Senna entra nos boxes na volta 21 e troca de pneus de chuva em 9,24s e volta em 7º, mas vem atropelando todo mundo andando em 1m47s.** Patrese 1º, Warwick 2º, Larini 3º, De Cesaris 5º, Caffi 6º e Senna 7º. **Moreno perdeu a porca da roda (a TV mostrou) e levou o carro até o Boxe com 3 rodas.** Na volta 24 Senna está a 8s do Larini, 31s do Warwick e 57s do Patrese. Capelli roda e bate. Senna passa Larini. Senna na chuva tira 3s por volta do Patrese. **Depois Patrese fica sem pneus e Senna começou a tirar 6s por volta. Boutsen rodou deu 360º,** mas sem bater em nada volta a corrida. Na volta 34 Patrese troca pneus em 10,52s e volta a corrida. Na volta 35 Warwick 1º, Senna 2º a 10s, Patrese 3º a 18s, Boutsen 4º, De Cesaris 5º, Arnoux 6 e Piquet é o 7º. **Senna passa Warwick na volta 38 e na curva do hairpin abre um pouco demais para acelerar antes.** Na volta 40 Derek Warwick abandona. Piquet chega e passa Arnoux e assume o 5º lugar. Senna passa Piquet e dá sinal de positivo para ele. Reginaldo Leme fala sobre a vitória do Emerson nas 500 milhas de Indianápolis. **Christian Danner roda duas vezes nas voltas 52 e 53, é empurrado para frente e para trás e não é desclassificado.** Boutsen vem tirando a diferença para o Patrese e passa o italiano na volta 63 quando estavam para dar uma volta no Danner, numa bela manobra do Boutsen. Moreno passa reto a abandona. Senna ganhou em Mon/89 com problema no câmbio, mas conseguiu esconder de Prost que vinha atrás. **Senna quebrou na volta 66 a 4 minutos das duas horas de corrida. Boutsen ganha a 1ª vitória.**

Mansell, Nannini e Sala trocaram de pneus na volta de apresentação, e saíram dos boxes antes de largada sendo desclassificados. O sinal dos boxes era amarelo intermitente e Mansell e Nannini saíram assim mesmo. Sala na mesma situação esperou a largada e não foi desclassificado.

O belga Thierry Boutsen desabafou: **"Quando vi o Senna parado e tive certeza de que estava em primeiro lugar, fiquei petrificado. Tive medo de não terminar a corrida", disse depois de sua primeira vitória confirmada no GP do Canadá.** "Foram as três voltas mais longas da minha carreira", garantiu, entre sorrisos e lágrimas disfarçadas.

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

475)GP DA FRANÇA

Local: Paul Ricard

Pole-Position:

1)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m07s203 Prost testou os motores Honda e estreou novo chip eletrônico do motor para adaptar melhor a seu estilo de pilotagem.

2)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m07s228 Quebra do câmbio (Anuário do Francisco Santos pg 27 e pg 99), mas erradamente no site da FIA constava quebra do diferencial.

3) Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m07s445 Teve que trocar de carro e pegou o reserva do Berger que estava sem cinto e largou dos boxes na 2ª largada.

4) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m08s137 Quebrou a suspensão quando estava em 2º lugar e passou a um centímetro do Nakajima.

5) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m08s211 Quebrou o câmbio.

6) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m08s233 Abandonou com problema de embreagem.

7) Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m08s561

8) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m08s993

9) Jonathon Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m09s026

10) Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m09s036 Sofreu um espetacular acidente, seu carro passou por cima de vários carros e caiu no chão de cabeça para baixo. Santo Antonio o salvou. Na corrida a caixa de marcação de tempo não funcionou.

11) Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-1m09s122 Estreia metendo tempo no Johansson.

12) Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m09s283 Quebrou o motor quando estava em 2º lugar.

13) Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m09s299

14) Martin Donnelly(ING)Arrows/Ford-1m09s524

15) Eric Bernard(FRA)Lola/Lamborghini-1m09s596

16) Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m09s668 Estreia do Alesi, substituindo Alboreto que brigou com Ken Tyrrell.

17) Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m09s717

18) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m10s077

19) Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m10s119

20) Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m10s135

21) Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m10s216

22) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m10s239

23) Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m10s254

24) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m10s267

25) Emanuele Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m10s292

26) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m10s468

Corrida: 09/07/1989 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1h38m29s411 (9 pontos) Sunday driving do Prost.

Seus adversários tiveram problemas. (Senna, Mansell, Berger, Nannini, Capelli e Boutsen)

2) Nigel Mansell(ING)Ferrari-a 44s017 (6 pontos) Grande corrida do Mansell, largou dos boxes na 2ª largada e chegou em segundo lugar.

3) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 1m06s921 (4 pontos)

4) Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1m13s232 (3 pontos) Chegou a andar em 2º lugar, mas teve que trocar pneus para chegar em 4º. Belíssima estreia na F1.

5) Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-a 1 volta (2 pontos)

6) Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 1 volta

8) Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 2 voltas

9) Emanuele Pirro(ITA)Benetton/Ford-a 2 voltas

10) Jonathon Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

11) Eric Bernard(FRA)Lola/Lamborghini-a 3 voltas

12) Martin Donnelly(ING)Arrows/Ford-a 3 voltas

13) Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m12s090 Depois do acidente pegou o carro reserva, mas a caixa da marcação de tempos, caiu no chão.

OBS: Oliveira Andrade narrando a corrida, estava muito quente nesse dia, perto de 37º C, Senna assume a liderança na largada, mas Oliveira Andrade ficou mudo na hora do acidente

de Mauricio Gugelmin, seu carro capotou e se arrastou pela pista. Senna assume a liderança na 1ª largada, mas Gugelmin sofre forte acidente, bate no Mansell, depois ele largou de novo com o carro reserva. Na 2ª largada Mansell larga dos boxes e Senna anda 200 metros, mas abandona com problema no câmbio. Câmera on board estava na Williams do Boutsen. Mansell recuperando posições rapidamente. Reginaldo Leme diz que Gerard Ducarouge está na Lola. Na volta 10: Prost, Berger, Nannini, Boutsen. Gugelmin abandona com carro reserva. Berger sai da pista e cai para 4º lugar. Na volta 15 Berger faz pit stop, corrida: Prost, Nannini, Boutsen, Capelli, Berger, Alliot. Prost vai economizando pneus, sem forçar o ritmo. Na volta 26 Nannini fez a VMR. Na volta 27: Prost, Boutsen, Capelli, Nannini, Patrese, Alliot e Alesi. Na volta 28 Cappeli faz seu pit stop. Berger e Alliot abandonam. Na volta 33 Prost faz sua parada de box e volta ainda na liderança. Gugelmin faz seu pit stop. Alesi faz seu pit stop. Na volta 39 comunicado oficial sobre o abandono de Senna: problema no câmbio, 2ª marcha. Na volta 40 Nannini era o 2º colocado, mas quebra a suspensão traseira (situação parecida com o Rubinho na Hungria 2003) e passa perto do Nakajima. Caixa de marcação de tempo do Gugelmin caiu do carro e ele foi avisado que sua participação não valeria. Prost 1º, Alesi 2º, Patrese 3º, Mansell 4º, Boutsen 5º e Gachot 6º. Estreia do Alesi substituindo o Alboreto e chegou a andar em 2º lugar (sendo muito elogiado pelo Reginaldo Leme) e completou a corrida em 4º lugar, pois teve que trocar pneus. Mansell fez um corridão! Prost ganha de ponta a ponta, haja vista que a 1ª largada foi cancelada.

Nesse fim de semana a McLaren anunciou que Prost não estaria mais na equipe em 1990.

476)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m09s099 Rodou por problemas no novo câmbio transversal que estava com especificação incorreta de materiais. (Anuário 89 pg 27 e 102)
2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m09s266

3)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m09s488 Ferrari bem próximas das McLarens.

4)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m09s855 Berger quebrou um tubo do sistema eletro-hidráulico na corrida.

5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m09s865

6)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m10s336 Teve que largar dos boxes, pois o mecânico esqueceu de apertar a mangueira do radiador.

7)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m10s376

8)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m10s650

9)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m10s798

10)Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m10s925

11)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m11s368 Pneus Pirelli.

12)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m11s541

13)Eric Bernard(FRA)Lola/Lamborghini-1m11s687

14)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m11s755

15)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m11s826

16)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m11s960

17)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m12s061

18)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m12s070 Roda sozinho, bate no guard rail na volta 32 e abandona.

19)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m12s208

20)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m12s327

21)Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-1m12s329

22)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m12s341 Rodou sozinho na corrida na volta 30.

23)Roberto Moreno(BRA)Coloni/Ford-1m12s412

24)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m12s605

25)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m12s904
26)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m13s148

Corrida: 16/07/1989 - 64 voltas

Classificação Final:

1) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1h19m22s131 (9 pontos) SORTE DO PROST, Senna e Patrese tiveram problemas com o câmbio, e Mansell furou pneus perdendo 45s.

2) Nigel Mansell(ING)Ferrari-a 19s369 (6 pontos) Grande corrida do Mansell, seguiu Prost de perto em grande parte da corrida, mas furou pneu e chegou em 2º a 19 segundos.

3) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 48s019 (4 pontos)

4) Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 1m06s735 (3 pontos)

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

6) Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-a 1 volta (1 ponto)

7) Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta

8) Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-a 1 volta

9) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 2 voltas

10) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 2 voltas

11) Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-a 2 voltas

12) Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m12s017

OBS: Oliveira Andrade narrando a corrida. Piquet estava usando o motor velho da Judd. Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Berger 4º, Boutsen 5º, Patrese 6º e Nannini 7º. Piquet passa Martini e assume o 8º lugar. Berger para nos boxes com problemas na caixa eletrônica de marchas.

Mansell acompanha Prost e Senna. Como todas as curvas são a direita, a Tyrrell optou por pneus duros no lado esquerdo, moles no lado direito. Berger volta a corrida, mas perde várias voltas. Senna roda e abandona (depois disse que teve problema no câmbio que não engatou a marcha e fez a curva em ponto morto). Na volta 15 Mansell fez a VMR. Patrese passa Boutsen. Piquet já é o 6º colocado, colado no Nannini 5º e no Boutsen 4º. Na volta 19 Prost faz a VMR. **Patrese roda no mesmo ponto de Senna e bate forte.** Nannini faz seu pit stop. Piquet passa Boutsen e assume o 3º lugar. Na volta 24: Prost 1º, Mansell 2º, Piquet 3º, Boutsen 4º, Nannini 5º e Gugelmin 6º. Na volta 26 Mansell faz a VMR. Na volta 28 Boutsen é empurrado nos boxes e volta a pista. Na volta 30, Alesi roda quando era o 8º lugar. Jonatham Palmer roda e bate, os pilotos saem reclamando de sujeira e óleo na pista. **Mauricio Sala dá entrevista na Rede Globo. Na volta 42, Mansell fura o pneu dianteiro direito e para em 11,26s e vem voando baixo na pista a 54s do Prost. Na volta 47 Prost faz seu pit em 24,27s (a equipe demorou muito!), mas volta ainda em primeiro lugar. Mansell chega a apenas 19s do francês.** Martini de Minardi chega em 5º lugar. Piquet marca os primeiros pontos da Lotus em 1989.

477)GP DA ALEMANHA

Local: Hockenheim

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m42s300 Fez a pole no treino de 6ª feira, pois a temperatura estava mais baixa. Nesse GP aconteceu 17 poles consecutivas da McLaren.

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m43s295

3)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m44s020

4)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m44s467 Berger fura pneu traseiro na volta 14, passa reto na chicane, decola sobre a zebra e teve um acidente que poderia ter sido muito sério.

5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m44s511

- 6)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m44s702 Teve uma batida na volta 4.
- 7)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m45s033
- 8)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m45s475 Abaixou o tempo em 2s ao se aproveitar o vácuo do carro do Nannini.
- 9)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m45s845
- 10)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m46s888 Rodou sozinho, ficou na caixa de brita e abandonou a corrida.
- 11)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m46s893
- 12)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m47s216
- 13)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m47s380
- 14)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m47s387
- 15)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m47s486
- 16)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m47s511
- 17)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m47s533
- 18)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m47s663 Saiu da pista na volta 36.
- 19)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m47s676
- 20)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m47s679
- 21)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m47s879
- 22)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m48s078
- 23)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m48s266
- 24)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m48s348
- 25)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m48s396
- 26)Michele Alboreto(ITA)Lola/Lamborghini-1m48s670

Corrida: 30/07/1989 - 45 voltas

Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h21m43s302 (9 pontos)Teve um Pit stop lento de 22s, e passou Prost a 3 voltas do final da corrida.

2) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 18s151 (6 pontos) Teve problema com a 6ª marcha, quando liderava a corrida e foi ultrapassado por Senna.

- 3) Nigel Mansell(ING)Ferrari-a 1m23s254 (4 pontos)
- 4) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1 volta
- 8) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 1 volta
- 9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta
- 10) Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-a 2 voltas
- 11) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-a 3 voltas
- 12) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 5 voltas

Melhor Volta: Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m45s884

OBS: Oliveira Andrade narrando a corrida. Senna larga com carro reserva por causa de problemas no titular. **Berger larga muito bem, aproveitando o câmbio borboleta e assume a ponta na 1ª curva, mas logo é ultrapassado por Senna e Prost.** Na volta 3: Senna 1º, Prost 2º, Berger 3º, Mansell 4º. Nannini 5º, Boutsen 6º, Pirro 7º e Patrese 8º. Boutsen abandona depois de uma batida. Nannini para nos boxes para consertar problema. **As Ferraris andando próximo às McLarens nessa corrida.** Prost persegue Senna de perto, da volta 10 em diante Senna começa a fazer VMR e abre distância de Prost. **Berger passa reto na chicane com pneu furado na volta 14. Parada de Prost demorada dura cerca de 18s.** Mansell para em 6,87s mais os mecânicos apertam de novo o parafuso e ele perde mais tempo, cerca de 10s. **Senna faz parada mais demorada ainda em 22,99s por causa de um pneu traseiro que teve conferência do aperto do parafuso.** Os 3 primeiros colocados tiveram problemas. Perseguição

sensacional de Senna a Prost no final da prova, a diferença entre eles é de 3,21s. **Alesi rodou sozinho e ficou preso na caixa de brita. Senna vai chegando no Prost, e o francês tem problemas no finalzinho a 3 voltas do final.**

478)GP DA HUNGRIA

Local: Hungaroring

Pole-Position:

1)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m19s726 Houve 5 pilotos mais rápidos nos 5 treinos da Hungria. Ele liderou 52 voltas, mas furou o radiador e abandonou.

2)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m20s039

3)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m20s704 Pneus Pirelli muito bem nessa pista, tempo surpreendente.

4)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m21s001

5)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m21s076

6)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m21s270

7)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m21s301

8)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m21s472

9)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m21s617

10)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m21s746

11)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m21s799 Na frente do Mansell e Piquet.

12)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m21s951

13)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m22s083

14)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m22s088

15)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m22s296

16)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m22s374

17)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m22s406

18)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m22s410

19)Jonathan Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m22s578

20)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m22s630 Teve uma colisão na volta 33.

21)Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-1m22s634

22)Piercarlo Ghinzani(ITA)Osella/Ford-1m22s763

23)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m23s017

24)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m23s148

25)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m23s399

26)Michele Alboreto(ITA)Lola/Lamborghini-1m23s733

Corrida: 13/08/1989 - 77 voltas

Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Ferrari-1h49m38s650 (9 pontos) Escolheu pneus macios e completou a corrida sem trocá-los.

2) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 25s967 (6 pontos)

3) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 38s354 (4 pontos)

4) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 44s177 (3 pontos) Passou Cheever na última volta.

5) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 45s106 (2 pontos)

6) Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 1m12s039 (1 ponto)

7) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1m24s225 Pneus Pirelli de corrida não eram bons como os de treinos.

8) Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-a 1 volta

9) Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta

10) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 1 volta

11) Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-a 1 volta

12) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 2 voltas

13) Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 4 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m22s637

OBS: Oliveira Andrade narrando. Mansell foi o mais rápido no warm-up. Patrese 1º, Senna 2º, Caffi 3º, Berger 4º, Prost 5º, Boutsen 6º, Nannini 7º e Mansell 8º. Berger e Prost ultrapassam Caffi, sendo que Prost por fora na freada do retão. Ferrari de Mansell muito bem, larga de trás acompanha os ponteiros. Berger pressiona Senna, que parece estar poupando pneus. Nannini faz sua parada de Boxe. Prost chega em Berger e Senna. Boutsen para nos boxes e Mansell passa o Caffi. Mansell fazendo VMR's andando 2s mais rápido que os 4 primeiros colocados. Berger para na volta 29 em 8,04s. Warwick tira Nakajima da corrida. Piquet troca pneus em 10,78s. Na volta 40: Mansell chega em Prost e Senna e Patrese. Mansell passa Prost na volta 41. **Na volta 53 Senna passa Patrese e assume a ponta. Patrese perde rendimento. Mansell pressiona Senna violentamente. Berger abandona e Mansell passa Senna na volta 58.** Prost para e troca pneus em 7,52s e faz VMR's. Prost passa Cheever na última volta. **Mansell ganha sem trocar pneus, talvez tenha sido uma das poucas vitórias dele sem trocar pneus.**
Corrida de gênio do Mansell, sem errar e sem desgastar os pneus.

479)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m50s867 Estreou motor 5 com melhor dirigibilidade (Fonte: Jornal O Globo 09/09/1989 pg 28).

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m51s463

3)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m52s391 Saiu da pista na volta 9 e abandonou. 11º abandono consecutivo!!

4)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m52s786

5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m52s875 Sofreu colisão na volta 20.

6)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m52s898

7)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m55s075

8)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m55s642

9)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m55s729

10)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m55s864

11)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m55s890

12)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m55s892

13)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m55s902

14)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m56s115 Fez o melhor tempo no warm up com pneus slicks Pirelli talhados a mão para adaptar para a chuva, para pista pouco molhada.

15)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m56s129 Pelo 5º treino consecutivo foi o mais rápido da pré-classificação.

16)Johnny Herbert(ING)Tyrrell/Ford-1m56s248 Substituiu Alesi que teriam corridas de F3000 a fazer nesse ano. Saiu da pista na volta 3.

17)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m56s251

18)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m56s257

19)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m56s291

20)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m56s327

21)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m56s600

22)Michele Alboreto(ITA)Lola/Lamborghini-1m56s616 Sofreu colisão na volta 19.

23)Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-1m56s716

24)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m56s748

25)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m56s957

26)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m57s027

OBS: Primeira vez na história nenhuma Lotus se classifica para o grid, nem Piquet nem Nakajima. Desde EUA II 1982, Piquet não passava por uma situação dessas.

Corrida: 27/08/1989 - 44 voltas

Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h40m54s196 (9 pontos) Corrida na chuva. Tirou o pé no final da corrida, e Prost e Mansell chegaram nele.

2) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 1s304 (6 pontos) Prost queimou a largada e não foi punido, mas fez grande corrida segurando a pressão do Mansell no final e fez a VMR.

3) Nigel Mansell(ING)Ferrari-a 1s824 (4 pontos) Grande corrida, passou dois pilotos na largada (Boutsen e Patrese) andanado pela grama. Cortou a chicane na volta 25 e não foi desclassificado.

4) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 54s418 (3 pontos)

5) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 1m08s805 (2 pontos)

6) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 1m18s316 (1 ponto)

7) Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-a 1 volta

8) Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-a 1 volta

9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta

10) Emanuele Pirro(ITA)Benetton/Ford-a 1 volta

11) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1 volta

12) Ivan Capelli(ITA)March/Judd-a 1 volta

13) Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-a 1 volta

14) Jonathon Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

15) Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-a 3 voltas

16) Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-a 5 voltas Roda na volta 4 mas é empurrado para trás e para frente e volta a corrida e não é desclassificado.

Melhor Volta: Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-2m11s571

OBS: Corrida na chuva e Galvão voltou narrando a corrida. Corrida com chuva. Prost queimou a largada e não foi punido. Mansell passou Boutsen e Patrese andando pela grama antes da 1ª curva. Senna 1º, Prost 2º, Berger 3º, Mansell 4º, Boutsen 5º e Patrese 6º. **Na volta 4 Alliot roda é empurrado para trás e para a frente e volta à corrida (igual Senna no Japão).** Na volta 8, Galvão Bueno disse que Piquet não se classificou no GP EUA II 82, e **depois do treino Piquet disse que não quis se classificar.** Reginaldo Leme disse que Herbert perdeu seu lugar na Benetton, e voltou na equipe Tyrrell. Berger abandona quando era o 3º colocado (não aparece na TV mas ele rodou e bateu), 11ª prova sem completar. **Reginaldo Leme disse que Berger é um piloto muito rápido, tem talento, mas erra muito.** Teve uma batida entre Patrese e Alboreto, e deram advertência para Eddie Cheever logo em seguida. A diferença entre Senna e Prost estava em torno de 10s, mas eles estavam alternando VMR's. Na volta 23 e 24 Mansell começa a andar forte e faz a VMR da corrida. **Mansell corta a chicane na volta 25 e não é desclassificado.** Mansell é o mais rápido da pista da volta 29 em diante, Mansell chega no Prost na volta 37. Mansell começa a mudar a trajetória para molhar os pneus. Prost também muda a trajetória no retão depois da Eau Rouge, para molhar os pneus. **Mansell chegava na Eau Rouge e na freada das retas. Nitidamente o Honda era melhor nas retomadas e o Ferrari melhor em final.** Prost e Mansell deram show no final e chegam em Senna.

480)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m23s720 Berger e Mansell estavam na 1ª fila no Q1, choveu sábado de manhã e Senna conseguiu pole improvável. Ron Dennis disse que foi sua melhor pole. Na corrida teve perda de óleo (Anuário FS 1989 pg 28) e rodou.

2)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m24s734 Fez a pole na 6ª feira e choveu na pista no sábado e Senna fez um tempo surpreendente do sábado conseguindo a pole.

3)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m24s739

4)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m25s510 Prost insatisfeito com o carro, copia o acerto de Senna e melhora seu carro para corrida como ele mesmo falou. (Anuário FS 89 pg 119)

5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m25s545

6)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m26s155

7)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m26s985

8)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m27s052

9)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m27s397

10)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m27s399

11)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m27s508 Saiu da pista na volta 23.

12)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m27s627

13)Michele Alboreto(ITA)Lola/Lamborghini-1m27s803

14)Jonathon Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m27s822

15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m27s923

16)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m28s092

17)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m28s129

18)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m28s430

19)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m28s441

20)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m28s596

21)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m28s669

22)Bertrand Gachot(BEL)Onyx/Ford-1m28s684

23)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m28s685

24)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m28s773

25)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m28s923

26)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m29s293

Corrida: 10/09/1989 - 53 voltas

Classificação Final:

1) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1h19m27s550 (9 pontos) Com o acerto de Senna, o carro melhora, ele passa Mansell e Berger e vence. No pódio jogou seu troféu aos tifosos.

2) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 7s326 (6 pontos) 1º pódio no ano.

3) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 14s975 (4 pontos)

4) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 38s722 (3 pontos)

5) Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (2 pontos) Boa corrida.

6) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 1 volta (1 ponto)

7) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta

8) Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-a 2 voltas

9) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-a 2 voltas

10) Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-a 2 voltas

11) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 6 voltas

Melhor Volta: Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m28s107

OBS: Senna 1º, Berger 2º, Mansell 3º, Prost 4º, Patrese 5º e Nannini 6º, Boutsen 7º, Alesi 8º e Piquet 9º. **Segundo Reginaldo Leme tanto Ferrari como a Honda estão com novos motores preparados para Monza.** Capelli passa Piquet. Na volta 20, Prost passa Mansell, que começa a perder um pouco de rendimento. Piquet roda na volta 23 (mas a TV não pegou). **Galvão Bueno disse que conversou com o Briatore que disse que contratou Piquet para que seja a**

“ponte” para fazer a Benetton uma equipe realmente de ponta. Reginaldo Leme disse que a ideia de contratar o Piquet veio da Ford. Capelli bate e abandona. Nessa corrida saiu a notícia sobre o jogo Brasil x Chile, na qual o time do Chile abandonou o estádio, por causa do sinalizador que caiu dentro do campo. Prost passa Berger na volta 41 e assume o 2º lugar. Na volta 40 Boutsen passa Mansell e o Leão abandona. **Senna quebra o motor na volta 45 a 8 voltas do final. Quarta quebra de Senna no ano.**

O relacionamento entre Alain Prost e Ayrton Senna ficava cada vez mais difícil. Era tradição da Ferrari anunciar sua dupla de pilotos para o ano seguinte, no início da semana do GP da Itália. O novo ferrarista Alain Prost foi recebido de braços abertos em Monza, antes mesmo de sair da McLaren. O francês chegou a comentar, que a McLaren não estava dando o mesmo equipamento a que Senna tinha direito. "Nada funciona - nem carro nem motor. Simplesmente não sei o que dizer. Algumas vezes o carro parece bom, algumas vezes não. Muito decepcionante", relatou o francês. Ron Dennis foi levado a convocar uma conferência de imprensa extraordinária para negar veemente, afirmando que o carro de cada piloto é preparado depois de longos e complexos cálculos.

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

Senna estreou motor EVO 5 com mais potência de ponta. (Anuário FS 1989 pg 119).

Prost insatisfeito com o carro: “Dois segundos de diferença nos treinos é absurdo, é ridículo. Não posso admitir isso. Hoje ganhei, mas só por sorte minha e azar de Ayrton. Nem sei sequer se irei ao Japão e a Austrália”. (Anuário Francisco Santos 1989 pg 118) A Ferrari anunciou que Prost havia assinado com a equipe para a temporada de 1990.

Na corrida seguinte a McLaren fez o seguinte comunicado: “Tanto a Honda como a McLaren asseguram novamente Alain do seu compromisso de fornecer equipamento idêntico aos dois pilotos e continuarão essa política mesmo com a saída de Alain para outra equipe em 1990”. (Anuário FS 1989 pg 127)

481)GP DE PORTUGAL

Local: Estoril

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m15s468 No treinos, Senna desrespeita bandeiras vermelhas e todos os seus tempos do dia são anulados, mas ele faz a pole assim mesmo.

2)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m16s059 Ferrari muito forte nessa pista.

3)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m16s193 Fez linda ultrapassagem em 3 pilotos no final do retão. Foi desclassificado por dar marcha ré nos boxes igual o Lauda na Alemanha 83, mas antes de se retirar, bateu em Senna e tirou o brasileiro da corrida.

4)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m16s204

5)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m16s938 Tempo surpreendente com uma Minardi com os pneus Pirelli!

6)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m17s281 Williams estreia novo carro.

7)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m17s661

8)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m17s801

9)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m17s844

10)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m17s874

11)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m18s093

12)Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-1m18s105 Pneus Pirelli muito bem.

13)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m18s115

14)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m18s124

15)Roberto Moreno(BRA)Coloni/Ford-1m18s196 Coloni estreia o bico novo e Moreno larga na frente de Piquet, Alboreto e Arnoux. Mas quebrou o bico numa batida com Cheever.

- 16)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m18s328
- 17)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m18s386
- 18)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m18s404
- 19)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m18s442
- 20)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m18s482 Sofreu colisão na volta 33.
- 21)Michele Alboreto(ITA)Lola/Lamborghini-1m18s563
- 22)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m18s711 Sofreu acidente na volta 37.
- 23)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m18s767
- 24)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m18s785
- 25)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m19s165
- 26)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m19s267 Saiu da pista na volta 27.

Corrida: 21/09/1989 - 71 voltas

Classificação Final:

1) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1h36m48s546 (9 pontos)

- 2) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 32s637 (6 pontos) Segundo lugar caiu no colo dele.
- 3) Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford-a 55s325 (4 pontos) Excelente pódio da Onyx, que decidiu não fazer pit stop.
- 4) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 1m22s368 (3 pontos)
- 5) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 1 volta (2 pontos) Ótimo resultado para a Minardi e Martini chegou a liderar a corrida uma volta, depois das paradas de Prost, Berger e Senna.**
- 6) Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-a 1 volta
- 8) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 1 volta
- 9) Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-a 1 volta
- 10) Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-a 2 voltas
- 11) Michele Alboreto(ITA)Lola/Lamborghini-a 2 voltas
- 12) Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-a 2 voltas
- 13) René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-a 2 voltas
- 14) Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-a 2 voltas

Melhor Volta: Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m18s986

OBS: Ferrari estava bem nessa pista. Berger assume a ponta na largada, Berger de novo andando na frente do Mansell. Berger abre 1s de Senna na 1ª volta. Mansell pressiona Senna, Reginaldo Leme disse que as Ferraris renderam muito no warm-up. Berger 1º, Senna 2º, Mansell 3º, Prost 4º, Martini 5º (!!!) e Patrese 6º. Mansell passa Senna na volta 7. **Moreno abandona e Galvão disse que a Coloni tem sério defeito na caixa de câmbio, por isso Moreno não esperava completar a corrida. Reginaldo disse que o bico novo desenvolvido em túnel de vento por Gary Anderson, fez a Coloni melhorar o carro, mas ele bateu o carro no treino por culpa do Eddie Cheever e o bico quebrou. Reginaldo Leme disse que a Williams veio com carro novo, com bico afunilado que segue a tendência da March.** Na volta 21 Mansell chega e pressiona Berger, que estava sem pneus por ter forçado o ritmo no começo da corrida. Na volta 24 Mansell passa Berger e Senna se aproxima do Berger, que estava sem pneus. Prost troca pneus na volta 30 e vem fazendo VMR's na volta 31 e 32. Piquet bate quando era o 9º, mas TV não mostra. Na volta 35 Berger troca pneus em 6,84s. Na volta 36 Senna troca pneus em 12,94s e volta na frente de Prost e Martini de Minardi é o 2º colocado. Berger se enrola com retardatários e Senna chega a ficar 1s dele. Depois Alliot trava Senna, e Berger vai embora. **Na volta 40 Mansell troca pneus, mas erra a entrada do local do pit stop e dá marcha ré nos boxes e perde 20,10s.** Mansell vem babando fazendo VMR's na volta 43, 44 e é mostrada bandeira preta ao Mansell na volta 46, 47 e 48 (o diretor de prova deu a bandeira preta na 3ª passagem). **Galvão Bueno diz "O Senna tem que deixar passar, para não brigar à toa." A**

diferença de Senna para Berger cai de 5 para 4,4 segundos. Mansell bate em Senna na volta 48 e ajuda o título do Prost. Berger ganha, Prost recebe o 2º lugar de graça e Martini de Minardi chegou em 5º lugar. Senna deveria deixar Mansell passar, pois era só esperar os pneus do Berger desgastarem para atacar o austríaco no final da corrida. Prost sabendo que Senna abandonou, não força o ritmo de corrida, e Berger tem uma vitória tranquila, depois dos abandonos de Senna e Mansell.

482)GP DA ESPANHA

Local: Jerez de la Frontera

Pole-Position:

- 1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m20s291
- 2)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m20s565
- 3)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m21s368
- 4)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m21s479 Pneus Pirelli muito bem nos treinos. Mas saiu da pista na volta 27.**
- 5)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m21s708
- 6)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m21s777
- 7)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m21s922
- 8)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m22s133 Saiu da pista na volta 51.
- 9)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m22s363
- 10)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m22s567
- 11)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m22s620
- 12)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m22s826
- 13)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m23s052
- 14)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m23s105 Saiu da pista na volta 14.
- 15)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m23s186
- 16)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m23s222
- 17)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Onyx/Ford-1m23s243
- 18)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m23s309 Teve colisão na 1ª volta.
- 19)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m23s401
- 20)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m23s443
- 21)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m23s657
- 22)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m23s729
- 23)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m23s763
- 24)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m23s931
- 25)Piercarlo Ghinzani(ITA)Osella/Ford-1m24s003
- 26)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m24s707 Teve colisão na volta 47.

Corrida: 01/10/1989 - 73 voltas

Classificação Final:

- 1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h47m48s264 (9 pontos)
- 2) Gerhard Berger(AUT)Ferrari-a 27s051 (6 pontos)
- 3) Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-a 53s788 (4 pontos)**
- 4) Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-a 1 volta (3 pontos) Ótimo resultado para a Tyrrell.**
- 5) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1 volta
- 8) Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 2 voltas
- 9) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 2 voltas
- 10) Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m25s779

OBS: Senna 1º, Berger 2º, Prost 3º, Patrese 4º, Martini 5º, Alliot 6º. Nakajima bate na 1a volta e provoca salseiro na pista. Berger acompanha Senna de perto. Piquet troca pneus na volta 17 em 8,87s e volta em 18º. Prost troca pneus em 7,98s. Berger troca pneus em 6,20s. Senna troca pneus em 7,55s e volta ainda a frente de Berger. Na volta 35 Senna 1º, Berger 2º, Prost 3º, Alesi 4º, Pirro 5 e Patrese 6º. Senna deu uma volta em Piquet na volta 36. Alesi troca pneus na volta 37, e volta em 6º lugar. Prost estava a 21s do Berger. Motor do Berger passa fumando (respiro de óleo com vazamento), mas ele continua pisando e faz a VMR da corrida. **Reginaldo confirmou a contratação de John Barnard com túnel de vento e equipe de engenheiros para a Benetton 1990.**

Prost, voltou a insinuar deficiências no equipamento: "Apenas consegui levar o meu táxi McLaren até o final"

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

483)GP DO JAPÃO

Local: Suzuka

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m38s041 Senna foi 1,7s mais rápido que Prost.
2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m39s771 Prost queimou a largada, mas não foi punido. Segundo Nigel Roebuck, Prost tirou o Gruney Flap para ficar mais rápido em retas. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=a3on9C-2i9w> (CANAL ENERTO) Prost se dedicou em acertar o carro para a corrida não para o treino.

- 3)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m40s187
- 4)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m40s406
- 5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m40s936
- 6)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m41s103
- 7)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m41s324
- 8)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m41s336
- 9)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m41s458
- 10)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m41s519
- 11)Nélson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m41s802
- 12)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m41s988
- 13)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m42s182
- 14)Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford-1m42s283
- 15)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m42s488
- 16)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m42s581
- 17)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m42s672
- 18)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m42s709
- 19)Paolo Barilla(ITA)Minardi/Ford-1m42s780
- 20)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m42s880
- 21)Bernd Schneider(ALE)Zakspeed/Yamaha-1m42s892
- 22)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m43s063
- 23)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m43s379
- 24)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m43s511
- 25)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m43s599
- 26)Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford-1m43s757

Corrida: 22/10/1989 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1h35m06s277 (9 pontos)
- 2) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 11s904 (6 pontos)
- 3) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-a 13s446 (4 pontos)
- 4) Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-a 1m44s225 (3 pontos)
- 5) Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-a 1 volta (1 ponto)
- 7) Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-a 1 volta
- 8) Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-a 1 volta
- 9) Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 1 volta
- 10) Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-a 2 voltas

Melhor Volta: Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m43s506 (Senna fez a VMR em 1m43s025 na volta 38, mas perdeu a VMR por ter sido desclassificado, ele fez as VMRs nas voltas 12, 15, 25, 27, 37 e 38)

[Para garantir igualdade entre os pilotos a McLaren trouxe 5 chassis e 2 tipos diferentes de motores a disposição a seus dois pilotos. \(Anuário Francisco Santos 1989 pg 134\)](#)

OBS: Moreno estava na cabine da Globo nesse dia. [Prost deixou o carro rolar no grid de largada, mas não foi punido](#) e assume a liderança, enquanto Senna faz um início de corrida conservador. **Prost para e troca pneus na volta 22 em 7,86s e Senna assume a liderança. Na volta 24 Senna para em 9,89s (dianteiro esquerdo demorou a sair).** Berger parou na mesma volta de Senna. Na volta 24, Prost tinha 4,6s de vantagem sobre Senna. Na volta 27 mostra uma volta inteira na câmera on board de Senna. Senna vai tirando a vantagem de Prost, nas voltas 29, 30 e 31 as diferenças caíram para 2,7s, 2,0s e 1,7s. Piquet troca pneus na volta 31. Na volta 34 Berger abandona sem 4ª e 5ª marchas. Na volta 35 Prost volta a apertar o ritmo e a diferença para Senna aumenta para 3,3s. Na volta 38 Senna faz a 1m43s700 e abaixa a diferença em 1,7s para Prost. Na volta 39: Prost 1º, Senna 2º, Nannini 3º, Mansell 4º, Patrese 5º e Boutsen 6º, Mansell corre com motor fumando, jogando óleo na pista e não vai para os boxes, Galvão Bueno: “Deus deu ao Mansell o talento para dirigir, mas pensa com o dedão do pé direito, que é o que acelera.” **Na volta 40 Senna chega em Prost e pela câmera on board dá para ver que Prost usa um acerto diferente com menos asa (sem o Gurney Flap) e com mais saída de curva, enquanto Senna usava mais asa.** Na volta 43 Mansell estoura o motor e abandona de vez. [Na volta 47 Senna tenta passar Prost e o francês joga o carro em Senna que estava ao seu lado \(pela filmagem do helicóptero que a TV mostrou dá para ver claramente\), o brasileiro perdeu cerca de 42 segundos para voltar à corrida. Na volta 49 Senna para nos boxes, troca o bico, mas não os pneus em torno de 17s e volta em 2º lugar a cerca de 5 segundos do Nannini a 5 voltas do final.](#) A TV não mostra, mas Prost se dirige à sala dos comissários com o Balestre, depois soubemos que Balestre mandou desclassificar Senna. A 4 voltas do final a diferença dele era de 4,6s para o Nannini e na volta seguinte estava a 0,6s. Galvão disse que via correria no 2º andar da Torre de controle, na sala dos comissários. Senna passa Nannini no final da volta 51. Senna cruza a 2,2s na frente do Nannini. **Após a corrida a TV mostrou que Ron Dennis estava na cabine defronte do boxe da McLaren.** Moreno na transmissão disse que não acreditava na desclassificação de Senna e torcia para que não acontecesse o pênalti, disse que ambos andaram muito igual e fazia muito tempo que não via uma corrida como essa. Galvão explicou direitinho como funcionava o regulamento nessa situação de cortar a chicane e disse que teria que dar punição de 1 minuto. [Após a corrida mostra a câmera on board do carro do Prost mostrando que ele virou o volante para cima do brasileiro.](#)

OBS 1: Senna foi empurrado no Japão 89, numa situação exatamente igual a Alan Jones no GP Espanha 81 e Canadá 81, Mansell Bélgica 82, Arnoux em Mônaco 83, Rosberg em Portugal 85, Piquet na Holanda 85, México 87 e Japão 88, Martini na Austrália 85, Tambay

na Hungria 86, Herbert em San Marino 89, Danner no Canadá 89 e Alliot na Bélgica 89. Nenhum deles foi desclassificado.

OBS 2: Sobre cortar a chicane: Pironi na Bélgica 81, Villeneuve e Jones na Áustria 81, Piquet em San Marino 83, Tambay na Itália 83, Rosberg na Alemanha 86, Berger em San Marino 88, Nannini na Inglaterra 88, Prost em San Marino 89, Mansell na Bélgica 89. Nenhum deles foi desclassificado.

484)GP DA AUSTRÁLIA

Local: Adelaide

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m16s665 Na volta 2 está a 8,7s de Martini, e na volta 10 tinha mais de 30s de vantagem sobre o 2º. Mas na volta 14, ele bate no Brundle.

2)Alain Prost(FRA)McLaren/Honda-1m17s403

3)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-1m17s623 Surpresa do treino, ajudado pelos pneus Pirelli de treinos, 2ª melhor posição de largada da história da Minardi.

4)Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-1m17s762

5)Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-1m17s791

6)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m17s827

7)Nigel Mansell(ING)Ferrari-1m18s313 Rodou e saiu da pista na volta 17.

8)Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-1m18s750

9)Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m18s828 Saiu da pista na volta 12.

10)Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford-1m18s857

11)Nicola Larini(ITA)Osella/Ford-1m19s110

12)Martin Brundle(ING)Brabham/Judd-1m19s136 Sofreu colisão na volta 12.

13)Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford-1m19s217

14)Gerhard Berger(AUT)Ferrari-1m19s238 Sofreu acidente na volta 6.

15)Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford-1m19s259

16)Ivan Capelli(ITA)March/Judd-1m19s269

17)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Onyx/Ford-1m19s309

18)Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd-1m19s392 Bateu na traseira do Ghinzani na volta 19.

19)Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini-1m19s568

20)Derek Warwick(ING)Arrows/Ford-1m19s599 Saiu da pista na volta 7.

21)Piercarlo Ghinzani(ITA)Osella/Ford-1m19s691

22)Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford-1m19s922

23)Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m20s066

24)Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford-1m20s073

25)Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-1m20s101

26)René Arnoux(FRA)Ligier/Ford-1m20s391 Teve uma colisão na volta 4.

Corrida: 05/11/1989 - 70 voltas

Classificação Final:

1) Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault-2h00m17s421 (9 pontos) Corrida na chuva, assumiu a ponta depois da batida de AS. Foi o único das equipes de ponta que não rodou.

2) Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford-a 28s658 (6 pontos)

3) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 37s683 (4 pontos)

4) Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-a 42s331 (3 pontos) Foi a sensação da corrida, rodou caiu para último, veio passando todo mundo e fazendo VMR's.

5) Emanuele Pirro(ITA)Benetton/Ford-a 2 voltas (2 pontos)

6) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford-a 3 voltas (1 ponto) Chegou a andar em 2º lugar na 2ª largada, até a volta 3.

7) Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd-a 4 voltas

8) Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd-a 6 voltas

Melhor Volta: Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd-1m38s480

OBS: Erradamente deram a largada com carros que não tinham chegado no grid ainda. Prost larga na frente, mas Senna passa o francês na 1ª curva. Prost deu uma volta e encostou o carro (como ele fez na Inglaterra 88). Nakajima roda no começo da corrida, teve uma sucessão de acidentes e a prova é interrompida. Depois é dada a nova largada: Alesi roda e é empurrado para os boxes. Senna 1º, Martini 2º, Boutsen 3º, Patrese 4º, Nannini 5º, De Cesaris 6º e Mansell 7º. Senna abre 6s do 2º colocado. Na 2ª volta depois da relargada a diferença de Senna para o Martini já era de 17s. Boutsen e Patrese passam Martini. Em 3 voltas Senna abriu 21s do Boutsen e na volta 7 já estava em 29s. Mansell já era o 5º colocado. Alesi saiu da pista e Piquet roda logo em seguida. Aliott se enrosca com Berger, e este perde o aerofólio dianteiro. Warwick roda na reta, bate e abandona. Patrese passa Boutsen. Na volta 10 Mansell dá um 360º e volta à corrida, ainda em 5º lugar. **Na volta 12 Senna estava atrás do Piquet para dar uma volta, roda, dá um 720º e volta para a corrida. Patrese sai da pista e Boutsen volta ao 2º lugar. Na volta 13 Senna bate na traseira no Brundle, quando ia dar uma volta no Piquet.** Caffi e De Cesaris (ambos da Dallara) batem na volta 14. Na volta 17 Mansell bate sozinho e dá murro no volante. Piquet bate na traseira do Ghinzani, num acidente parecido com o do Senna com o Brundle, e quase acerta o Martini. Aconteceram várias batidas depois dessas. Corridão do Nakajima, que roda no começo, se recupera e faz a VMR na volta 29, 47, 48 e em mais uma outra sendo a VMR da corrida, chegando a perseguir o Patrese de Williams no final da corrida. Prova é encerrada com 2 horas. Martini chegou a andar em 2º lugar. Destaque para a belíssima prova de Satoru Nakajima, que chegou a obter a melhor volta da corrida. Foi sem dúvida, a maior exibição de "Nakajima Sam".

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Alain Prost(FRA)McLaren/Honda 76 (81) Prost fez exatamente o que Piquet fez com Mansell em 1987, quebrou apenas uma vez e deu aula de regularidade.

2º Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda 60 Desclassificado no Japão.

3º Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault 40

4º Nigel Mansell(ING)Ferrari 38 Foi desclassificado em duas corridas (Can e Por) e suspenso de mais uma (Esp).

5º Thierry Boutsen(BEL)Williams/Renault 37 Foi comparado ao Jack Ickx, por ser habilidoso na chuva, ganhou duas corridas na chuva (Can e Aus).

6º Alessandro Nannini(ITA)Benetton/Ford 32

7º Gerhard Berger(AUT)Ferrari 21 Nesse anos ele completou 11 abandonos consecutivos na Ferrari.

8º Nelson Piquet(BRA)Lotus/Judd 12

9º Jean Alesi(FRA)Tyrrell/Ford 8 Foi considerado o substituto de Alain Prost na F1. (Anuário FS 1989 pg 15)

10º Derek Warwick(ING)Arrows/Ford 7

11º Stefan Johansson(SUE)Onyx/Ford 6

Michele Alboreto(ITA)Tyrrell/Ford 6 Fez um pódio com a Tyrrell antes de sair da equipe.

Eddie Cheever(EUA)Arrows/Ford 6

14º Johnny Herbert(ING)Benetton/Ford 5

15º Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ford 5 Chegou a liderar o GP Portugal por uma volta.

16º Mauricio Gugelmin(BRA)March/Judd 4 Marcou todos os pontos da MARCH em 89.

Stefano Modena(ITA)Brabham/Judd 4

Andrea de Cesaris(ITA)Scuderia Itália/Ford 4

19º Alex Caffi(ITA)Scuderia Itália/Ford 4

20º Martin Brundle(ING)Brabham/Judd 4

21º Christian Danner(ALE)Rial/Ford 3

Satoru Nakajima(JAP)Lotus/Judd 3
23º René Arnoux(FRA)Ligier/Ford 2
Emanuelle Pirro(ITA)Benetton/Ford 2
25º Jonatham Palmer(ING)Tyrrell/Ford 2
26º Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford 1
Olivier Grouillard(FRA)Ligier/Ford 1
Luis Perez Sala(ESP)Minardi/Ford 1
Philippe Alliot(FRA)Lola/Lamborghini 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 400

CONSTRUTORES PONTOS

1º McLaren/Honda 141 McLaren não marcou pontos nas duas últimas corridas.

2º Williams/Renault 77

3º Ferrari 59 Mansell e Berger não correram em algumas corridas e isso prejudicou o campeonato de construtores. Fora que Mansell foi desclassificado em duas corridas.

4º Benetton/Ford 39

5º Tyrrell/Ford 16

6º Lotus/Judd 15

7º Arrows/Ford 13

8º Brabham/Judd 8 Pneus Pirelli

Scuderia Itália/Ford 8

10º Minardi/Ford 6 Pneus Pirelli

Onyx/Ford 6 Pneus Pirelli

12º March/Judd 4

13º Ligier/Ford 3 O brasileiro Ricardo Divila foi o projetista da Ligier.

Rial/Ford 3

15º AGS/Ford 1

Lola/Lamborghini 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 400

MOTORES PONTOS

1º Honda 141

2º Ford 95

3º Renault 77

4º Ferrari 59

5º Judd 27

6º Lamborghini 1

TOTAL DE PONTOS: 400

PAÍSES PONTOS

1º Itália 98

2º França 93

3º Brasil 76

4º Inglaterra 56

5º Bélgica 37

6º Áustria 21

7º Suécia 6

Estados Unidos 6

9º Alemanha 3

Japão 3
11º Espanha 1

TOTAL DE PONTOS: 400