

A temporada de 1959, de novo, poderia ter sido de Stirling Moss, mas as quebras lhe tiraram o título e Jack Brabham conquistou seu primeiro título com a Cooper/Climax. Foram quatro quebras do inglês contra uma quebra do australiano, sendo que na última prova da temporada, se o inglês não abandonasse, muito provavelmente, teria sido o campeão de 1959, isso por que Jack Brabham teve pane seca na última volta. Jack Brabham de forma desesperada empurrou seu carro até a linha de chegada para garantir seu título, mas na verdade nem precisava pois Stirling Moss havia abandonado e Tony Brooks chegaria em terceiro lugar. Essa temporada marcou a ascensão das equipes inglesas como Cooper, Lotus e BRM e os carros de motores traseiros. Jack Brabham e Bruce McLaren (ambos seriam construtores no futuro) venceram corridas pela Cooper/Climax e levaram o título de construtores no final da temporada.

REGULAMENTO: Motores de 0,75 litros com compressor ou 2,5 litros aspirado. Sem limitação de peso e combustível. Valiam os 5 melhores resultados. Proibição de qualquer gasolina se não for gasolina comercial. Sistema de pontuação 8-6-4-3-2 e a VMR valia 1 ponto.

PERFORMANCES:

Cooper melhor: Mon, Ing, Por, Ita, EUA II

BRM melhor: Hol

Ferrari melhor: Fra, Ale

Cooper 5 x 1 BRM Cooper 5 x 2 Ferrari

Quebras:

Moss 4

Brabham 1

Vitórias:

Cooper 5 (Moss 2, Brabham 2 e McLaren 1)

Ferrari 2 (Brooks 2)

BRM 1 (Bonnier 1)

OBS: Stirling Moss correu pela Cooper, BRM e depois pela Cooper de novo.

Poles:

Cooper 5 (Moss 4 e Brabham 1)

Ferrari 2 (Brooks 2)

BRM 1 (Bonnier 1)

OBS: Stirling Moss correu pela Cooper, BRM e depois pela Cooper de novo.

VMR:

Cooper 4 (Moss 2, Brabham 1 e Trintgant 1)

Ferrari 2 (Brooks 1 e Hill 1)

BRM 2 (Moss 2)

OBS: Stirling Moss correu pela Cooper, BRM e depois pela Cooper de novo.

Hat Tricks:

Ferrari 1 (Brooks 1) e Cooper 1 (Moss 1)

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

Cooper 1 (Moss 1 Portugal)

*Dobradinhas de largada:
Cooper 2*

*Dobradinhas de chegada:
Cooper 2
Ferrari 2*

Desclassificação: Moss foi desclassificado França 59 por ter seu carro sido empurrado.

OBS 1: STIRLING MOSS E TONY BROOKS:

No início da temporada de 1959, todas as equipes queriam contratar Stirling Moss e a F1 passou por um período sem campeão do mundo com a morte de Mike Hawthorn. Nesse ano Mauro Forghieri entrou para a Ferrari.

Moss perdeu o título na última corrida do ano, quando liderava, ele seria o campeão, pois Jack Brabham teve pane seca na última volta.

Tony Brooks poderia ter sido o campeão se não parasse nos boxes para inspecionar o carro, pois com o abandono de Moss e a pane seca de Brabham, ele teria sido o campeão se vencesse a corrida.

OBS 2: NOVOS CAPACETES:

Nesse ano se começou a usar capacete com viseira.

OBS 3: PISTA DE AVUS NO GP ALEMANHA:

A pista de Avus na Alemanha tinha apenas duas curvas, uma delas era curva inclinada, tinha um formato de cotonete numa pista de rodovia.

OBS 4: MORTE DE HAWTHORN:

No dia 22 de janeiro de 1959, o então campeão da Fórmula 1 Mike Hawthorn já aposentado da F1, ao dirigir seu Jaguar sob forte chuva nas imediações de Londres, perdeu a direção do carro, projetando-se para fora da pista a 140 km/h, chocando-se contra uma árvore. O inglês perdeu a vida na hora.

OBS 5: MORTE DE JEAN BEHRA:

Jean Behra foi o 4º piloto da Ferrari a morrer em 2 anos. Os outros foram Luigi Musso (58), Peter Collins (58) e Mike Hawthorn (59) num acidente de carro numa estrada na Inglaterra.

A morte de Jean Behra se deu no sábado, durante uma corrida para carros esporte em que quase todo o grid utilizava modelos Porsche. Foi o desfecho trágico e anunciado de uma sucessão de acidentes na Curva Norte. Na segunda volta da prova, o conde Von Dory rodou no local e bateu numa proteção no início da reta. Uma volta depois foi à vez de Carel de Beaufort perder o controle do carro no mesmo local, mas com muita perícia, o piloto conseguiu se segurar e voltar à corrida. Behra não teve a mesma sorte. Na passagem seguinte, a quarta volta da corrida, também rodou na Curva Norte. O carro foi em direção à parte externa da curva, bateu numa proteção de concreto e foi catapultado em direção a um dos muitos mastros de bandeira que ficavam no local. Com o choque a toda velocidade contra o obstáculo de metal, o francês teve morte instantânea.

Devido esse acidente a Porsche que estava inscrita no GP Alemanha de F1 (Nurburgring)

com Von Trips, desistiu de correr.

76)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-1m39s6 Quebrou a transmissão na volta 81.

2)Jean Behra(FRA)Ferrari-1m40s0

3)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m40s1

4)Tony Brooks(ING)Ferrari-1m41s0

5)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m41s3

6)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m41s7

7)Jo Bonnier(SUE)BRM-1m42s3

8)Roy Salvadori(ING)Cooper/Maserati-1m42s4

9)Harry Schell(EUA)BRM-1m43s0

10)Ronald Flockhart(ING)BRM-1m43s1

11)Masten Gregory(ING)Cooper/Climax-1m43s2

12)Wolfgang Von Trips(ALE)Porsche-1m43s8 Correu pela Porsche nessa corrida, mas teve uma colisão com Alison e Halford.

13)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m43s9

14)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m43s9 Lotus 16, seu carro pegou fogo na volta 21.

15)Cliff Allison(ING)Ferrari-1m44s4

16)Bruce Halford(ING)Lotus/Climax-1m44s8

Corrida: 10/05/1959 - 100 voltas

Classificação Final:

1)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2h55m51s3 (9 pontos)

2)Tony Brooks(ING)Ferrari-a 20s4 (6 pontos)

3)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 2 voltas (4 pontos)

4)Phil Hill(EUA)Ferrari-a 3 voltas (3 pontos)

5)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 4 voltas (2 pontos) Piloto mais novo a pontuar na F1 com 21 anos e 253 dias. Depois Pedro Rodriguez bateu seu recorde na Bélgica 62. Hoje o recorde é do Verstappen com 17 anos e 6 meses na Austrália 2015.

6)Roy Salvadori(ING)Cooper/Maserati-a 17 voltas

Melhor Volta: Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m40s4

OBS: O Grande Prêmio de Mônaco de 1959 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada no Circuito de Mônaco em 10 de maio de 1959. Foi a corrida 1 de 9 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1959 e a corrida 1 de 8 na Copa Internacional de 1959 para Fabricantes de Fórmula Um. Foi também o 17º Grande Prêmio de Mônaco. A corrida foi realizada ao longo de 100 voltas no circuito de três quilômetros para uma distância de corrida de 315 quilômetros. A corrida foi vencida pelo piloto australiano Jack Brabham dirigindo um Cooper T51 para a equipe de fábrica da Cooper Car Company. Foi a primeira vitória de Brabham, um futuro tricampeão mundial. Foi a primeira vitória de um Grande Prêmio do Campeonato Mundial por um piloto australiano. Foi também a primeira vitória da equipe de fábrica da Cooper. Coopers havia vencido corridas anteriormente nas mãos da Rob Walker Racing Team. Brabham terminou 20 segundos à frente do piloto britânico Tony Brooks dirigindo uma Ferrari 246. Uma volta atrás, em terceiro, estava o Cooper T51 do piloto francês e vencedor do Grande Prêmio de Mônaco de 1958, Maurice Trintignant da Rob Walker Racing Team

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1959_Monaco_Grand_Prix

77)GP DOS ESTADOS UNIDOS I

Local: Indianápolis (500 milhas)

Pole-Position:

- 1)J. Thomson(EUA)Lesovsky/Offenhauser-4m06s73
- 2)Eddie Sachs(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m07s55
- 3)Jim Rathmann(EUA)Watson/Offenhauser-4m09s25
- 4)Dick Rathmann(EUA)Watson/Offenhauser-4m09s57
- 5)Bobby Grim(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m09s61
- 6)Rodger Ward(EUA)Watson/Offenhauser-4m09s94
- 7)Bob Veith - Moore/Offenhauser-4m09s96
- 8)Eddie Johnson(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m10s00
- 9)Gene Hartley(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m10s74
- 10)Don Branson(EUA)Philips/Offenhauser-4m11s20
- 11)Johnny Boyd(EUA)Epperly/Offenhauser-4m12s08
- 12)Duane Carter(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m12s11
- 13)Jimmy Daywalt(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m08s82
- 14)Jack Turner - Christensen/Offenhauser-4m10s91
- 15)T.Bettenhauser(EUA)Epperly/Offenhauser-4m12s24**
- 16)Paul Goldsmith(EUA)Epperly/Offenhauser-4m12s33
- 17)A.J. Foyt(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m12s37**
- 18)Pat Flaherty(EUA)Watson/Offenhauser-4m12s81
- 19)Jud Larson - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s99
- 20)Jimmy Bryan(EUA)Epperly/Offenhauser-4m13s31
- 21)Chuck Arnold(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m13s31
- 22)Len Sutton(EUA)Lesovsky/Offenhauser-4m13s33
- 23)Al Herman - Dunn/Offenhauser-4m13s63
- 24)Bob Christie - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m11s32
- 25)Don Freeland(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m11s65
- 26)Red Amick - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m11s88
- 27)Paul Russo(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s84
- 28)Al Keller - Kuzma/Offenhauser-4m13s42
- 29)Chuck Weyant - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m13s61
- 30)Bill Cheesbourg - Kuzma/Offenhauser-4m13s90
- 31)Mike Magill - Sutton/Offenhauser-4m14s45
- 32)Ray Crawford - Elder/Offenhauser-4m14s69
- 33)Jim McWhitney - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m14s93

Corrida: 30/05/1959 - 200 voltas

Classificação Final:

- 1)Rodger Ward(EUA)Watson/Offenhauser-a 3h40m49s20 (8 pontos)
- 2)Jim Rathmann(EUA)Watson/Offenhauser-a 23s28 (6 pontos)
- 3)Johnny Thomson(EUA)Lesovsky/Offenhauser-a 50s64(4 pontos)
- 4)Tony Bettenhausen(EUA)Epperly/Offenhauser-a 1m47s09 (3 pontos)**
- 5)Paul Goldsmith(EUA)Epperly/Offenhauser-a 2m06s44 (2 pontos)
- 6)Johnny Boyd(EUA)Epperly/Offenhauser-a 3m16s98
- 7)Duane Carter(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 4m09s92
- 8)Eddie Johnson(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 4m10s53
- 9)Paul Russo(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 4m11s04
- 10)A.J.Foyt(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 4m14s48**

- 11)Gene Hartley(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 5m42s48
- 12)Bob Veith - Moore/Offenhauser-a 6m09s73
- 13)Al Herman - Dunn/Offenhauser-a 6m40s40
- 14)Jimmy Daywalt(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 6m41s54
- 15)Chuck Arnold(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 8m19s86
- 16)Jim McWhitney - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 11m41s69

Melhor Volta: Johnny Thomson(EUA)Lesovsky/Offenhauser-1m01s89

OBS: **Dia 02/05/1959 Jerry Unser morreu durante os treinos das 500 milhas.** O Kurtis Kraft não era de forma alguma um carro de Fórmula 1, porém um "midget" de competição de um quarto ciclo projetado para circuitos de pista suja nos EUA. Suas especificações técnicas eram pouco avançadas para a Fórmula 1: eixos sólidos dianteiros e traseiros, motor Offenhauser de 1,7 litros e caixa de mudanças de duas velocidades.

78)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1)Jo Bonnier(SUE)BRM-1m36s0
- 2)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m36s0
- 3)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-1m36s2 Quebrou a caixa de marchas na volta 62.**
- 4)Jean Behra(FRA)Ferrari-1m36s6
- 5)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m36s7**
- 6)Harry Schell(EUA)BRM-1m37s3
- 7)Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-1m37s6
- 8)Tony Brooks(ING)Ferrari-1m37s9
- 9)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-1m38s3
- 10)Carroll Shelby(ING)**Aston Martin-1m38s5**
- 11)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m38s7
- 12)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m39s2**
- 13)Roy Salvadori(ING)**Aston Martin-1m39s7**
- 14)Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-1m44s5**
- 15)Cliff Allison(ING)Ferrari

Corrida: 31/05/1959 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1)Jo Bonnier(SUE)BRM-2h05m26s8 (8 pontos) 1 vitória da BRM.**
- 2)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 14s2 (6 pontos)
- 3)Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-a 1m23s0 (4 pontos)
- 4)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-a 1 volta (3 pontos)
- 5)Jean Behra(FRA)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6)Phil Hill(EUA)Ferrari-a 2 voltas**
- 7)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas
- 8)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 9)Cliff Allison(ING)Ferrari-a 4 voltas
- 10)Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-a 7 voltas**
-)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax (1 ponto)

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-1m36s6

OBS: Stirling Moss começou a treinar com uma BRM, espantando todo mundo. Na hora da largada, entretanto, estava firme na sua Cooper que acabou tendo azar. O carro quebrou, dando chance a Bonnier - da BRM, que ganhou assim a primeira corrida dessa escuderia. Em segundo chegou Brabham e em terceiro Gregory, ambos com Cooper.

79)GP DA FRANÇA

Local: Reims

Pole-Position:

- 1) Tony Brooks(ING)Ferrari-2m19s4
- 2) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m19s7
- 3) Phil Hill(EUA)Ferrari-2m19s8**
- 4) Stirling Moss(ING)BRM-2m19s9 Trocou de equipe no meio da temporada.**
- 5) Jean Behra(FRA)Ferrari-2m20s2
- 6) Jo Bonnier(SUE)BRM-2m20s6
- 7) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-2m20s8
- 8) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-2m21s3
- 9) Harry Schell(EUA)BRM-2m21s5
- 10) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2m21s5
- 11) Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-2m21s5
- 12) Dan Gurney(EUA)Ferrari-2m21s9 Estreia do Dan Gurney, abandonou com problema no radiador.**
- 13) Ronald Flockhart(ING)BRM-2m23s4
- 14) Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m23s7**
- 15) Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-2m24s2
- 16) Roy Salvadori(ING)Cooper/Maserati-2m26s4
- 17) Colin Davis(ING)Cooper/Maserati-2m32s3
- 18) Fritz D'Orey(BRA)Maserati-2m34s0**
- 19) Ian Burgess(ING)Cooper/Maserati-2m35s2
- 20) Carel Godin de Beaufort(HOL)Maserati-2m35s4
- 21) Giorgio Scarlatti(ITA)Maserati-2m35s6

Corrida: 05/07/1959 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1) Tony Brooks(ING)Ferrari-2h01m26s5 (8 pontos)**
 - 2) Phil Hill(EUA)Ferrari-a 27s5 (6 pontos) Boa corrida.**
 - 3) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 1m37s7 (4 pontos)
 - 4) Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-a 1m47s5 (3 pontos)
 - 5) Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 1m47s7 (2 pontos)
 - 6) Ronald Flockhart(ING)BRM-a 2m05s7
 - 7) Harry Schell(EUA)BRM-a 3 voltas
 - 8) Giorgio Scarlatti(ITA)Maserati-a 9 voltas
 - 9) Carel Godin de Beaufort(HOL)Maserati-a 10 voltas
 - 10) Fritz D'Orey(BRA)Maserati-a 10 voltas**
 - 11) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 14 voltas
-) Stirling Moss(ING)BRM (1 ponto) Chegou em 8º, mas foi DESCLASSIFICADO por ter seu BRM sido empurrado, fez a VMR e valeu 1 ponto pra ele.**

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/1959_French_Grand_Prix

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)BRM-2m22s8

OBS: O GP da França em 1959 foi marcado pelo intenso calor. Em algumas partes do circuito, a pista se desintegrava. O calor obrigou os pilotos a algumas atitudes extremas e impensáveis nos dias de hoje. Phil Hill, que seria campeão no ano de 1961, ficava quase de pé dentro de seu cockpit ao atravessar as retas do rápido circuito de Reims. Bruce McLaren lambia o nó dos dedos para aliviar as queimaduras sofridas naquele dia. Jack Brabham foi ainda mais longe: o australiano foi capaz de arrancar, a socos, o pára-brisa de seu carro, numa época em que os pilotos não usavam capacetes que protegiam o rosto do vento e de possíveis colisões. A vitória coube a Tony Brooks, que venceu os adversários na pista e também o forte calor daquele dia. Brooks só não venceria o campeonato. **Por outro lado, o brasileiro Fritz D'Orey estreava na Fórmula 1. Ele que na década de 80 fora presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo, correu em 1959 nas equipes Maserati e Tecmec, uma equipe de pilotos sul-americanos comandado por nada mais, nada menos do que Juan Manuel Fangio.** Um fato inusitado para Jean Behra. No Grande Prêmio da França, em Reims, ele foi demitido da Ferrari, depois de esmurrar o gerente da equipe Romolo Tavoni, após uma discussão. Behra foi, sem dúvida, um dos grandes pilotos surgidos nos primeiros anos da Fórmula 1 e também um dos mais azarados.

80)GP DA INGLATERRA

Local: Aintree

Pole-Position:

- 1)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m58s0
- 2)Roy Salvadori(ING)Aston Martin-1m58s0**
- 3)Harry Schell(EUA)BRM-1m59s2
- 4)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m59s2
- 5)Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-1m59s4
- 6)Carroll Shelby(EUA)Aston Martin-1m59s6
- 7)Stirling Moss(ING)BRM-1m59s6 Correu pela BRM nessa corrida**
- 8)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m59s6
- 9)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m00s0**
- 10)Jo Bonnier(SUE)BRM-2m00s0
- 11)Ronald Flockhart(ING)BRM-2m00s2
- 12)Alan Stacey(ING)Lotus/Climax-2m02s8
- 13)Ian Burgess(ING)Cooper/Maserati-2m03s0
- 14)Brian Naylor - JBW/Maserati-2m03s0
- 15)Jack Fairman(ING)Cooper/Climax-2m04s2
- 16)Chris Bristow(ING)Cooper/Borgward-2m04s4
- 17)Tony Brooks(ING)Vanwall-2m04s6**
- 18)Ivor Bueb - Cooper/Borgward-2m04s8
- 19)Hans Hermann(ALE)Cooper/Maserati-2m05s6
- 20)Fritz d'Orey(BRA)Maserati-2m05s6 Sofreu um acidente na volta 57.**
- 21)Henry Taylor(ING)Cooper/Climax-2m05s6
- 22)David Piper - Lotus/Climax-2m06s0
- 23)Peter Ashdown - Cooper/Climax-2m06s2
- 24)Mike Taylor(ING)Cooper/Climax-2m07s0

Corrida: 18/07/1959 - 75 voltas

Classificação Final:

- 1)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2h30m11s6 (8 pontos)
- 2)Stirling Moss(ING)BRM-a 22s2 (7 pontos)
- 3)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 22s4 (4 pontos) Mais novo piloto a ir no pódio com**

21 anos e 322 dias, até De Angelis fazer pódio no Brasil 1980 com 21 anos e 307 dias.

- 4) Harry Schell(EUA)BRM-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Roy Salvadori(ING)Aston Martin-a 1 volta
- 7) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 8) Alan Stacey(ING)Lotus/Climax-a 4 voltas
- 9) Graham Hill(ING)Lotus/Climax-a 5 voltas
- 10) Chris Bristow(ING)Cooper/Borgward-a 5 voltas
- 11) Henry Taylor(ING)Cooper/Climax-a 6 voltas
- 12) Peter Ashdown - Cooper/Climax-a 6 voltas
- 13) Ivor Bueb - Cooper/Borgward-a 6 voltas

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)BRM-1m57s0

OBS: O Grande Prêmio da Inglaterra de 1959 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada no Circuito Aintree em 18 de julho de 1959. Foi a corrida 5 de 9 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1959 e a corrida 4 de 8 na Copa Internacional de 1959 para Fabricantes de Fórmula Um. Foi o 14º Grande Prêmio da Inglaterra e o terceiro realizado no Aintree Motor Racing Circuit, um circuito mapeado no recinto do hipódromo Aintree Racecourse. A corrida foi realizada ao longo de 75 voltas no circuito de quatro quilômetros para uma distância de corrida de 362 quilômetros. A corrida foi vencida pelo australiano Jack Brabham, conquistando sua segunda vitória em um Grande Prêmio em um Cooper T51. Brabham dominou a corrida, liderando todas as 75 voltas para vencer por 22 segundos sobre o piloto britânico Stirling Moss dirigindo uma British Racing Partnership inscrito no BRM P25. Foi a primeira vez que uma entrada da BRP terminou entre os três primeiros. O companheiro de equipe da Cooper Car Company da Brabham, o novo Zealader Bruce McLaren terminou em terceiro lugar, apenas 0,2 segundos atrás de Moss, tendo perdido o segundo lugar no final da corrida. Harry Schell terminou em quarto pela equipe BRM da Owen Racing Organization, uma volta atrás de Brabham. O Grande Prêmio da Inglaterra teve a maior participação da temporada fora do Indianápolis 500, com 30 carros competindo e 24 largando a corrida, tudo isso apesar da ausência da Ferrari. Greves na Itália prenderam a equipe em casa, deixando as equipes britânicas brigando pela corrida. O novo piloto da Ferrari, Tony Brooks, foi liberado e começou a corrida em um Vanwall, mas foi o primeiro a desistir com falha de ignição após 13 voltas, tendo largado em um modesto 17º depois de vencer o Grande Prêmio da França algumas semanas antes. A vitória viu Brabham expandir sua vantagem de pontos sobre Brooks para 13 pontos. Moss e McLaren passaram para o quarto lugar, apenas meio ponto atrás do ausente Phil Hill. **Na última volta desta corrida, a McLaren tornou-se o piloto mais jovem a estabelecer a volta mais rápida na Fórmula 1, com 21 anos e 322 dias. Passaram-se mais 44 anos até que Fernando Alonso o aliviasse dessa conquista com a volta mais rápida no GP do Canadá de 2003. Ele era um dia mais jovem, com 21 anos e 321 dias.**

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1959_British_Grand_Prix

O brasileiro Fritz D'Orey, largou em vigésimo lugar, mas acabou abandonando na 57ª volta, depois de um acidente.

81)GP DA ALEMANHA

Local: Avus

Pole-Position:

1) Tony Brooks(ING)Ferrari-2m05s9

2)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-2m06s8 Quebrou a transmissão na 1a volta da corrida.

- 3) **Dan Gurney(EUA)Ferrari-2m07s2 Metendo 0,4s no Phil Hill.**
- 4) **Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m07s4 Quebrou a transmissão na volta 15.**
- 5) Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-2m07s5
- 6) **Phil Hill(EUA)Ferrari-2m07s6**
- 7) Jo Bonnier(SUE)BRM-2m10s3
- 8) Harry Schell(EUA)BRM-2m10s3
- 9) **Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2m10s4**
- 10) Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m10s8
- 11) Hans Hermann(ALE)BRM-2m11s4
- 12) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-2m12s7
- 13) Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-2m14s6
- 14) Cliff Allison(ING)Ferrari
- 15) Ian Burgess(ING)Cooper/Maserati-2m18s9

Corrida: 02/08/1959 - 60 voltas

Classificação Final:

- 1) **Tony Brooks(ING)Ferrari-2h09m31s6 (9 pontos)**
- 2) **Dan Gurney(EUA)Ferrari-a 2s9 (6 pontos) 1º pódio do Gurney. Meteu 1 minuto no P Hill**
- 3) **Phil Hill(EUA)Ferrari-a 1m04s8 (4 pontos)**
- 4) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Jo Bonnier(SUE)BRM-a 2 voltas (2 pontos)
- 6) Ian Burgess(ING)Cooper/Maserati-a 4 voltas
- 7) Harry Schell(EUA)BRM-a 11 voltas

Melhor Volta: Tony Brooks(ING)Ferrari-2m04s5

OBS: O GP da Alemanha de 1959 foi disputado no traçado oval do circuito de AVUS, abreviação de Automobil Verkehrs und Übungs Straße, que pode ser traduzido como "**circuito para trânsito e prática de automóveis**" (**circuito de rua**). O nome, um tanto curioso, diz muito sobre a pista berlinense. O projeto, datado de 1907, previa duas retas com cerca de nove quilômetros interligadas por dois cotovelos, totalizando 19,57 km de extensão. Um local perfeito para testar a performance de novos modelos da sempre ativa indústria automobilística alemã. Em 1936 a pista sofreu uma reforma, notadamente na Curva Norte, que ganhou uma inclinação de 43° em seu ponto mais extremo, com 12 metros de largura. Ao invés da entrada na curva ser gradualmente inclinada, como nos circuitos ovais americanos ou mesmo nos velódromos de ciclismo, a inclinação começava de forma meio brusca, gerando uma tendência do carro se desgarrar da curva pela ação das leis da Física. O traçado utilizado em 1959 utilizava esta Curva Norte, mas não a Curva Sul original por um motivo curioso: metade da pista se situava em Berlim Oriental e não pôde ser mais utilizada depois da II Guerra Mundial. Com isso, o traçado daquele GP tinha 8.299 quilômetros de extensão, com a construção de uma réplica da Curva Sul (que era nada mais que um cotovelo) no meio do retão. A corrida ainda seguiu, com vitória de Jo Bonnier seguido por Wolfgang Von Trips. No dia seguinte, devido ao acontecido, a Porsche decidiu não disputar o GP de Fórmula 1, para o qual estava inscrita com Von Trips.

82)GP DE PORTUGAL

Local: Monsanto

Pole-Position:

- 1) **Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-2m02s9 Voltou à Cooper. QUADRA da Cooper.**
- 2) **Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m04s9 Sofreu um acidente na volta 24 tentando desviar de uma criança que atravessou a pista.**
- 3) **Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-2m06s3**

4)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-2m07s4

5)Jo Bonnier(SUE)BRM-2m07s9

6)Dan Gurney(EUA)Ferrari-2m08s0 Na frente no tempo no Brooks e no Phil Hill.

7)Phil Hill(EUA)Ferrari-2m08s0 Teve acidente na volta 5 e abandonou.

8)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2m08s2

9)Harry Schell(EUA)BRM-2m09s1

10)Tony Brooks(ING)Ferrari-2m11s0

11)Ronald Flockhart(ING)BRM-2m11s0

12)Roy Salvadori(ING)Aston Martin-2m13s3

13)Carroll Shelby(ING)Aston Martin-2m13s6

14)Milton Cabral(POR)Cooper/Maserati-2m15s3

15)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m15s6 Teve um acidente na volta 5 e abandonou.

16)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-2m18s5

Corrida: 23/08/1959 - 62 voltas

Classificação Final:

1)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-2h11m55s41 (9 pontos)

2)Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax-a 1 volta (6 pontos)

3)Dan Gurney(EUA)Ferrari-a 1 volta (4 pontos) 2º pódio do Gurney.

4)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 2 voltas (3 pontos)

5)Harry Schell(EUA)BRM-a 3 voltas (2 pontos)

6)Roy Salvadori(ING)Aston Martin-a 3 voltas

7)Ronald Flockhart(ING)BRM-a 3 voltas

8)Carroll Shelby(ING)Aston Martin-a 4 voltas

9)Tony Brooks(ING)Ferrari-a 5 voltas

10)Milton Cabral(POR)Cooper/Maserati-a 6 voltas

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-2m05s7

OBS: Pista de rua. Em Monsanto, realizou-se o 2º Grande Prêmio de Portugal. Dos 16 pilotos que partiram, entre os quais "Nicha" Cabral, chegaram 10 ao final. Da segunda vitória de Stirling Moss em Portugal, pouco há a dizer. A realização do VIII Grande Prêmio de Portugal, a contar para o Campeonato do mundo de Pilotos, constituiu um êxito de que o Automóvel Club de Portugal muito se orgulhou. As jornadas esportivas do V Circuito de Monsanto, efetuadas em 21, 22 e 23 de agosto, levaram àquele maravilhoso parque dezenas, de milhares de espectadores que tiveram ensejo de ver em pista os maiores corredores do mundo, tripulando os mais velozes carros da época. E esses pilotos, cujos nomes andam nas primeiras páginas dos jornais de todo o globo, guiando os melhores carros, proporcionou a Lisboa um espetáculo inédito e empolgante, que concitou sobre ele o interesse dos automobilistas e desportistas das cinco partes do mundo. A presença de cerca de uma centena de jornalistas e fotógrafos estrangeiros define só por si o elevado grau de curiosidade com que a prova foi seguida pela Imprensa - e o mesmo é dizer: pelos seus leitores de além-fronteiras. Na véspera da grande competição da Fórmula 1, e com uma inscrição recorde, disputaram-se três provas de velocidade para carros de turismo, grande turismo e sport, reservadas a corredores portugueses. Elas ofereceram também largo quinhão de emoções e os pilotos de Portugal, embora pouco familiarizados com as provas de velocidade pura, afirmaram qualidades para tão difícil modalidade. Inútil dizer quanto é trabalhadora e complexa a organização das corridas de Monsanto. desta vez, as dificuldades avolumaram-se por que, por um conjunto de circunstâncias, só a pouco mais de um mês foi possível concretizar a realização de 1959. O Automóvel Club de Portugal teve, assim, que erguer em escassas semanas o que normalmente exigiria mais tempo. Mas nem por isso a organização sacrificou à improvisação a mais pequena parcela da atividade desenvolvida nos diversos sectores. Pelo contrário. Aproveitando a experiência de anos anteriores, e tendo presente que se tratava de uma prova a contar para Campeonato do Mundo, o Automóvel Club de Portugal redobrou de cuidados na ânsia de rodear a realização das garantias máximas de eficiência e segurança. Do

trabalho desenvolvido, falaram os pilotos participantes. Habitados a correr o mundo na disputa de provas análogas confessaram-se encantados com o circuito e todos os pormenores da organização e muitos deles, bem como jornalistas visitantes, fizeram questão de testemunhar pessoalmente aos diretores do A.C.P o seu regozijo pela forma como tudo decorreu na pista e o seu agradecimento pelas atenções e acolhimento que lhes foi dispensado. Não houve uma reclamação, uma nota discordante, sob este aspecto. O público acorreu em grande número e de forma até a exceder as previsões, se atentarmos que a prova, por força do estipulado no calendário internacional, se efetuou em pleno mês de férias, quando Lisboa se despoeva na migração estival, circunstância agravada pelo excessivo calor verificado sábado e domingo. O "déficit" registrado nem sequer deverá ser considerado como tal, pois ficou aquém da contribuição normalmente estipulada no orçamento do A.C.P para a realização de provas desportivas no ano em curso. E os pobres do Governo Civil de Lisboa tiveram o seu quinhão, pois a venda dos cartazes-miniaturas reverteu inteiramente para a assistência respectiva e as quantias arrecadadas, de tal proveniência, ingressaram diretamente nos cofres da benemérita obra. Uma realização de semelhantes características não seria possível sem o conjunto de facilidades e dedicações oficiais e particulares, que mais uma vez não faltaram ao A.C.P para levar a cabo este empreendimento. A Câmara Municipal de Lisboa, o Governo Civil, o Fundo de Turismo deram a mais decisiva colaboração. Tanto a Imprensa diária como a desportiva com relevo para os dois jornais que patrocinaram a prova - "Diário de Notícias" e "O Século" - a Rádio e a Televisão constituíram outros tantos pilares onde se apoiou a organização. Impossível citar todos os departamentos do estado e coletividades particulares que constituíram outras tantas de êxito do conjunto. Digamos apenas que sem o seu concurso, e o das companhias e firmas ligadas ao automobilismo (com a contribuição da publicidade) seria praticamente impossível atingir o brilhantismo de que se rodeou o V Circuito de Monsanto - que ficará sem dúvida como o maior acontecimento desportivo de 1959 em Portugal. **O circuito de Monsanto utilizava as estradas circundantes do parque com o mesmo nome, depois aproveitadas parcialmente para o circuito de Montes Claros e ainda a faixa ascendente da Autoestrada para o Estádio Nacional.** Se as provas reservadas a condutores nacionais atraíram público numeroso, o VIII Grande Prêmio de Portugal levou a Monsanto milhares de pessoas, todas com o firme propósito de admirar as altas velocidades que os mais famosos pilotos mundiais imprimem aos velocíssimos veículos que lhes estão confiados. Com a certeza do dever cumprido para com os adeptos do automobilismo, todos quanto trabalharam para pôr de pé semelhante organização, tiveram o prazer de verificar que o público compareceu em elevado número, espalhando-se em redor da magnífica pista que os estrangeiros tanto apreciam. Uma vez mais integrado no Campeonato do Mundo de Pilotos, o Grande Prêmio de Portugal constituiu na realidade um espetáculo emocionante que o público seguiu com maior interesse até final. **Stirling Moss, que depois da retirada da Vanwall das competições, recorreu aos serviços de uma equipe privada, que utilizava os competitivos Cooper-Climax, liderada por Rob Walker, foi o magnífico vencedor!** Repetindo a proeza cometida no Porto no ano findo, veio a ser o primeiro piloto a inscrever por duas vezes o seu nome no Quadro de Honra do Grande Prêmio de Portugal. A sua prova sem competidor à altura da sua classe extraordinária, foi notável e ao mesmo tempo fantástica. Moss correu e ganhou, como só ele sabe correr e ganhar. A sua vitória ficou praticamente definida, ainda não estava completada a primeira volta! Quando às 17 horas prefixas o Sr. Mário Madeira, Presidente do A.C.P. e da Comissão Desportiva, deu o sinal de partida, estavam na pista 16 dos mais velozes carros de Fórmula 1. O momento da largada rodeou-se da maior expectativa, fixando-se todos os olhares nos carros nº 1 e 4, pilotados respectivamente por Jack Brabham, atual líder do Campeonato Mundial, e por Stirling Moss. A prova começou com Moss a tomar conta das operações e controlando os seus mais diretos adversários com uma categoria somente ao nível de um campeão. **Jack Brabham, líder do campeonato, na 24ª volta teve um acidente espetacular. Brabham tinha perdido algum tempo, ao efetuar uma manobra para evitar uma criança, que atravessou a pista.** A sua má sorte terminaria com a tentativa de ultrapassagem a "Nicha" Cabral, já que ambos se desentenderam, o que fez com que o australiano se atrapalhasse. O seu carro ficou danificado, mas o condutor sofreu apenas ligeiras escoriações. Com as desistências de Innes Ireland, Graham Hill e Joakim Bonnier, a prova continuou a ser seguida com o maior interesse, apesar de o vencedor estar indiscutivelmente relaxado. O avanço de Moss sobre Gregory, agora o segundo

classificado, era então de 45 segundos, passando pouco depois para mais de um minuto. Na metade da prova, apenas Moss, Gregory, McLaren, Gurney e Trintignant tinham as 31 voltas feitas. à 39ª volta, por avaria mecânica, o jovem neozelandês McLaren era obrigado a desistir. O Grande Prêmio de Portugal prosseguiu sempre em glória para esse corredor extraordinário que se chama Stirling Moss! Distanciando-se cada vez mais de Masten Gregory, Moss ultrapassou Gurney, ganhando-lhe uma volta e o mesmo veio a suceder poucos minutos decorridos com o próprio Gregory. Apenas o vencedor completou as 62 voltas do percurso. Estreou-se nesta prova Mário Araújo Cabral, ao volante de um Cooper Maserati da equipa italiana Centro-Sud, regressando também os Lotus, que por pouco não alinhavam na prova portuguesa, já que foi com algum atraso que chegaram ao país. Araújo Cabral, correndo em circunstâncias desfavoráveis, com um carro de menor cilindrada e que recebera horas antes do início dos treinos oficiais, teve um comportamento meritório, a evidenciar as suas magníficas qualidades. Correndo como grande senhor da Pista, Stirling Moss venceu o Grande Prêmio com a média apreciável de 153,398 Km/h, realizando igualmente a volta mais rápida, em 2m05,07, à média de 156,584 km. **O recorde estabelecido há dois anos por Fangio, fora largamente batido.** Colecionando desta forma 9 preciosos pontos para a classificação no Campeonato do Mundo, o famoso volante inglês subiu ao 3ª lugar da classificação geral. Para alcançar Brabham, faltam-lhe apenas 9,5 pontos. Quando poucas horas depois do termo da prova, na sede do A.C.P., recebeu das mãos do Sr. Dr. Mário Madeira a taça destinada ao vencedor, Stirling Moss devia ter-se recordado que a corrida há pouco terminada em Portugal, lhe havia proporcionado uma das melhores atuações de 1959 e uma vitória indiscutível! Palavras de Stirling Moss após a vitória: "Espero que no próximo ano o Grande Prêmio de Portugal volte a contar para o Campeonato do Mundo! O público português é sempre muito simpático, muito gentil". Masten Gregory 2º Classificado, declarou: "Gosto muito da pista de Monsanto! acho-a sempre difícil, mas gosto de correr nela!" **Jack Brabham, líder do Campeonato do Mundo, disse: "A vossa pista oferece-nos a mais linda vista do Mundo! Contudo, o circuito é difícil e temos de o conhecer bem!"** Roy Salvadori um dos vencedores de Le Mans: "Gostei muito de voltar a Portugal! Aqui todos me tratam bem, todos falam inglês! É como se fosse a minha segunda terra!"

83)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-1m39s7
- 2)Tony Brooks(ING)Ferrari-1m39s8
- 3)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m40s2
- 4)Dan Gurney(EUA)Ferrari-1m40s8**
- 5)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m41s2**
- 6)Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-1m41s4
- 7)Harry Schell(EUA)BRM-1m41s6
- 8)Cliff Allison(ING)Ferrari-1m41s8
- 9)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-1m42s0
- 10)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m42s9
- 11)Jo Bonnier(SUE)BRM-1m43s1
- 12)Giancarlo Scarlatti(ITA)Cooper/Climax-1m43s3
- 13)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m43s4
- 14)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-1m43s5
- 15)Ronald Flockhart(ING)BRM-1m43s6
- 16)Ian Burgess(ING)Cooper/Maserati-1m44s6
- 17)Roy Salvadori(ING)Aston Martin-1m44s7
- 18)Colin Davis(ING)Cooper/Maserati-1m44s9
- 19)Carroll Shelby(ING)Aston Martin-1m46s4
- 20)Jack Fairman(ING)Cooper/Maserati-1m49s4

21)Giulio Cabianca(ITA)Maserati-1m51s5

Corrida: 13/09/1959 - 72 voltas

Classificação Final:

- 1)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-2h04m05s4 (8 pontos)
- 2)Phil Hill(EUA)Ferrari-a 46s7 (7 pontos)**
- 3)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 1m12s5 (4 pontos)
- 4)Dan Gurney(EUA)Ferrari-a 1m19s6 (3 pontos)**
- 5)Cliff Allison(ING)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6)Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-a 1 volta
- 7)Harry Schell(EUA)BRM-a 2 voltas
- 8)Jo Bonnier(SUE)BRM-a 2 voltas
- 9)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 10)Carroll Shelby(ING)Aston Martin-a 2 voltas
- 11)Colin Davis(ING)Cooper/Maserati-a 4 voltas
- 12)Giancarlo Scarlatti(ITA)Cooper/Climax-a 4 voltas
- 13)Ronald Flockhart(ING)BRM-a 5 voltas
- 14)Ian Burgess(ING)Cooper/Maserati-a 5 voltas
- 15)Giulio Cabianca(ITA)Maserati-a 8 voltas

Melhor Volta: Phil Hill(EUA)Ferrari-1m40s4

OBS: O Grande Prêmio da Itália de 1959 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em Monza em 13 de setembro de 1959. Foi a corrida 8 de 9 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1959 e a corrida 7 de 8 na Copa Internacional de 1959 para Fabricantes de Fórmula Um. Foi o 29º Grande Prêmio da Itália e o 24º a se realizar em Monza. A corrida foi realizada ao longo de 72 voltas no circuito de cinco quilômetros para uma distância total de corrida de 414 quilômetros. A corrida foi vencida pelo piloto britânico Stirling Moss dirigindo um Cooper T51 para o piloto privado Rob Walker Racing Team. Moss venceu por 46 segundos o piloto americano Phil Hill ao dirigir uma Ferrari Dino 246 para a Scuderia Ferrari. O líder em pontos do campeonato, o australiano Jack Brabham, terminou em terceiro lugar na entrada de Cooper T51, expandindo sua liderança de pontos, mas não o suficiente para evitar um confronto pelo campeonato com Moss e o piloto da Ferrari Tony Brooks no Grande Prêmio dos Estados Unidos.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1959_Italian_Grand_Prix

Decisão do campeonato chegou com 3 pilotos com chances: **Brabham 31 pontos, Moss 25,5 pontos e Brooks 23 pontos, mas todos com um descarte a fazer.**

84)GP DOS ESTADOS UNIDOS II

Local: Sebring

Pole-Position:

- 1)Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-3m00s0 Enfiou 3s no 2º colocado no grid. Quebrou a transmissão quando liderava na volta 5. Se Moss ganhasse teria sido o campeão.**
- 2)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-3m03s0**
- 3)Harry Schell(EUA)Cooper/Climax-3m05s2**
- 4)Tony Brooks(ING)Ferrari-3m05s9 Bateu com seu companheiro Von Trips e fez pit stop.**
- 5)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-3m06s0
- 6)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-3m06s2**
- 7)Cliff Allison(ING)Ferrari-3m06s8

8)Phil Hill(EUA)Ferrari-3m07s2

9)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-3m08s2

10)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-3m08s6

11)Roy Salvadori(ING)Cooper/Maserati-3m12s0

12)Alan Stacey(ING)Lotus/Climax-3m13s8

13)Bob Said(EUA)Connaught/Alta-3m27s3

14)Alessandro de Tomaso(ARG)Cooper/Osca-3m28s0

15)George Constantine(EUA)Cooper/Climax-3m30s6

16)Harry Blanchard(EUA)**Porsche-3m32s7**

17)Fritz D'Orey(BRA)Tec Mec/Maserati-3m33s4

18)Phil Cade - Maserati-3m39s0

19)Rodger Ward(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-3m43s8 Carro da Indy tomou 43s do pole e de todos os demais carros da F1.

Corrida: 12/12/1959 - 42 voltas

Classificação Final:

1)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2h12m35s7 (8 pontos) Aos 22 anos, foi o mais novo a vencer na F1.

2)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 0s9 (7 pontos)

3)Tony Brooks(ING)Ferrari-a 3m00s9 (4 pontos) Brooks perdeu o título por que foi checar o carro nos boxes depois de uma colisão com Von Trips. (*)

4)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 4m57s3 (3 pontos) Liderava a corrida após a saída do Moss e cruzou a linha de chegada empurrando o carro com PANE SECA, por que achava que perderia o título!!

5)Innes Ireland(ING)Lotus/Climax-a 3 voltas (2 pontos)

6)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 4 voltas

7)Harry Blanchard(EUA)**Porsche-a 4 voltas**

Melhor Volta: Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-3m05s0

OBS: Quando a F1 desembarcou em Sebring (um velho aeródromo da Flórida transformado em circuito), na segunda semana de dezembro de 1959, **três pilotos sonhavam em conquistar seu primeiro título mundial: o australiano Jack Brabham e os ingleses Stirling Moss (ambos com Cooper Climax) e Tony Brooks (Ferrari).** Depois de sete corridas - descontada as 500 Milhas de Indianápolis, que durante muito tempo fez parte do calendário da F1 -, Brabham somava 31 pontos, Moss 25,5 e Brooks 23, os três tendo vencido duas corridas cada um. Os pequenos e inovadores Cooper, que lançaram a moda do motor traseiro, vinham de duas vitórias em 1958, e em 1959 tornaram ainda mais dura a vida dos monopostos de motor dianteiro. Entre estes, a Ferrari Dino 256 (evolução do 246 de 58), **cujo motor desenvolvia 290 cv, contra 230 dos Cooper T-51 da equipe de fábrica.** Nos treinos, Moss, Brabham e Harry Schell (Cooper Climax) ocuparam, nessa ordem, a primeira fila do grid. Brabham largou melhor e assumiu a liderança, mas seu carro falhou e foi ultrapassado por Moss, que abriu dois segundos por volta sobre o australiano McLaren e Cliff Allison (Ferrari). **(*) Brooks parou nos boxes depois de uma colisão com seu companheiro de equipe Wolfgang Von Trips, caindo para 15º. Na sexta volta, Moss abandonou com problemas de câmbio e Brabham voltou a liderar, seguido por McLaren. Na 42ª volta o australiano ainda liderava, mas seu carro parou cerca de um quilômetro da largada, aparentemente sem gasolina. Bruce McLaren recebeu a bandeirada. Aos 22 anos, 3 meses e 12 dias, ele tornou-se o mais jovem vencedor da história da F1 na época. Brooks conseguiu ficar em terceiro, mas Brabham não entregou os pontos: empurrou seu carro por quase um quilômetro e cruzou a linha de chegada em quarto lugar. Tão logo recebeu a bandeirada, caiu ao solo, desmaiado pelo esforço. Só quando se recuperou foi que tomou conhecimento que entrou para a história como o primeiro campeão mundial ao volante de um monoposto de motor traseiro, uma idéia lançada pela Cooper 12 anos antes e que**

revolucionou o automobilismo. O brasileiro Fritz D'Orey, largou em penúltimo lugar, mas abandonou logo na oitava volta, devido a um vazamento de óleo. Essa foi também sua última aparição na Fórmula 1. Uma curiosidade: o Kurtis Kraft do vencedor das 500 milhas de Indianápolis de 1959, Rodger Ward, fora inscrito para a prova de Sebring. Antes de abandonar, ele ficou cerca de 40 segundos atrás dos demais competidores.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax 31 (34) Teve muita sorte na última corrida do ano, pela quebra do Moss e pela batida do Brooks. Foi campeão com DUAS vitórias.

2º Tony Brooks(ING)Ferrari 27 Teve duas vitórias, mas perdeu o título, pois parou no boxe para checar o carro.

3º Stirling Moss(ING)BRM e Cooper/Climax 25,5 Se não quebrasse no último GP teria ganho o título, pois Brabham precisaria ganhar. Correu pela Cooper, BRM e Cooper.

4º Phil Hill(EUA)Ferrari 20

5º Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax 19

6º Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax 16,5

7º Dan Gurney(EUA)Ferrari 13

8º Jo Bonnier(SUE)BRM 10

9º Masten Gregory(EUA)Cooper/Climax 10

10º Rodger Ward(EUA)Watson/Offenhauser 8

11º Jim Rathmann(EUA)Watson/Offenhauser 6

12º Innes Ireland(ING)Lotus/Climax 5

Harry Schell(EUA)BRM 5

14º Johnny Thomson(EUA)Lesovsky/Offenhauser 4

15º Olivier Gendebien(BEL)Ferrari 3

Tony Bettenhausen(EUA)Epperly/Offenhauser 3

17º Cliff Allison(ING)Ferrari 2

Jean Behra(FRA)Ferrari 2

Paul Goldsmith(EUA)Epperly/Offenhauser 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 215

OBS: Os 4 piores resultados foram descartados.

CONSTRUTORES PONTOS

1º Cooper/Climax 40 (53)

2º Ferrari 32 (38)

3º BRM 18

4º Lotus/Climax 5

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 114

OBS: Os 4 piores resultados são descartados.

MOTORES PONTOS

1º Climax 104

2º Ferrari 67

3º Offenhauser 24

4º BRM 21

TOTAL DE PONTOS: 215

PAÍSES PONTOS

1º Estados Unidos 71
2º Inglaterra 59,5
3º Austrália 34
4º França 21
5º Nova Zelândia 16,5
6º Suécia 10
7º Bélgica 3

TOTAL DE PONTOS: 215

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