

#18

AutoSport

DIRETOR PEDRO CORRÊA MENDES

O SEMANÁRIO DOS CAMPEÕES

>> autosport.pt

FÓRMULA 1

GUIA 2023



» OS PILOTOS
» OS CARROS

ANTEVISÃO «
HISTÓRIA DA F1 «



Marque um test drive no seu concessionário Honda.

Agite a rotina

O inseto mais agitado está prestes a escrever um novo capítulo de uma nova era. A icónica Honda Hornet sofreu um metamorfose total para se tornar mais leve, rápida e ainda mais agressiva. A novíssima Hornet pica com mais força do que nunca graças a uma relação peso-potência líder na sua classe. O seu zumbido enérgico e desportivo faz-se ouvir através do seu novo motor de alta performance de dois cilindros paralelos de 750cc, tecnologia avançada e diferentes modos de condução. Icónica e agressiva, o seu estilo streetfighter conta com um quadro leve, em aço tipo diamante. O enxame está ansioso para levar a novidade para as ruas e agitar a rotina. **Realize o seu Sonho.**





José Luís Abreu

DIRETOR-EXECUTIVO

jabreu@autosport.pt

EDIÇÃO

#18

25/02/2023

Sejam bem vindo ao Guia da Fórmula 1 de 2023, uma publicação que o ajuda a acompanhar o Mundial que se avizinha. Num contexto em que a F1 ganha cada vez mais adeptos, a competição tem tudo para ser um ano de exceção já que para lá de termos o mais extenso calendário de sempre,

entramos no segundo ano da nova era de monolugares, e depois do brilhantismo da Red Bull aliada aos erros estratégicos, e em pista da Ferrari, e ao enorme falhanço de conceito que teve a Mercedes, este ano é natural que o equilíbrio volte a ser muito maior, pois é bem mais provável que a Ferrari e a Mercedes tenham trabalhado para corrigir os seus erros do que a Red Bull encontrado nova 'poção mágica' que lhe permitiu bater recordes em 2022. No meio do pelotão, Alpine e McLaren devem continuar 'separadas' das equipas da segunda metade da tabela, mas logo se verá se, mais perto do trio da frente ou nem por isso.

Mais atrás, a Aston Martin tarda em colocar-se em posição de chegar à lua pelas vitórias em cinco anos como Lawrence Stroll preconizou no arranque da aventura, mas agora têm Fernando Alonso. A Alfa Romeo/Sauber entra num processo de transição para a Audi, a Alpha Tauri vai lutar para sair do penúltimo lugar onde ficou em 2022, a Haas tem agora dois pilotos muito experientes que podem ajudá-la a subir na ordem. Por fim, a Williams, que continua a sua luta para fugir à cauda do pelotão.

Oscar Piastri, Nyck de Vries e Logan Sargeant são os rookies, duma F1 que 'perdeu' dois pesos pesados: Daniel Ricciardo e Sebastian Vettel.

Las Vegas é a principal novidade do calendário, que arranca a 5 de março e termina a 26 de novembro. Divirta-se com o que tem pela frente... **A**

PALMARÉS

ANO PILOTO CARRO/MOTOR

1950	NINO FARINA	ALFA ROMEO
1951	JUAN MANUEL FANGIO	ALFA ROMEO
1952	ALBERTO ASCARI	FERRARI
1953	ALBERTO ASCARI	FERRARI
1954	JUAN MANUEL FANGIO	MASERATI
1955	JUAN MANUEL FANGIO	MERCEDES
1956	JUAN MANUEL FANGIO	FERRARI
1957	JUAN MANUEL FANGIO	MASERATI
1958	MIKE HAWTHORN	FERRARI
1959	JACK BRABHAM	COOPER/CLIMAX
1960	JACK BRABHAM	COOPER/CLIMAX
1961	PHIL HILL	FERRARI
1962	GRAHAM HILL	BRM
1963	JIM CLARK	LOTUS/CLIMAX
1964	JOHN SURTEES	FERRARI
1965	JIM CLARK	LOTUS/CLIMAX
1966	JACK BRABHAM	BRABHAM/REPCO
1967	DENNY HULME	BRABHAM/REPCO
1968	GRAHAM HILL	LOTUS/FORD
1969	JACKIE STEWART	MATRA/FORD
1970	JOCHEN RINDT	LOTUS/FORD
1971	JACKIE STEWART	TYRRELL/FORD
1972	EMERSON FITTIPALDI	LOTUS/FORD
1973	JACKIE STEWART	TYRRELL/FORD
1974	EMERSON FITTIPALDI	MCLAREN/FORD
1975	NIKI LAUDA	FERRARI/FERRARI
1976	JAMES HUNT	MCLAREN/FORD
1977	NIKI LAUDA	FERRARI/FERRARI
1978	MARIO ANDRETTI	LOTUS/FORD
1979	JODY SCHECKTER	FERRARI
1980	ALAN JONES	WILLIAMS/FORD
1981	NELSON PIQUET	BRABHAM/FORD
1982	KEKE ROSBERG	WILLIAMS/FORD
1983	NELSON PIQUET	BRABHAM/BMW
1984	NIKI LAUDA	MCLAREN*TAG
1985	ALAIN PROST	MCLAREN*TAG

1986	ALAIN PROST	MCLAREN/TAG
1987	NELSON PIQUET	WILLIAMS/HONDA
1988	AYRTON SENNA	MCLAREN/HONDA
1989	ALAIN PROST	MCLAREN/HONDA
1990	AYRTON SENNA	MCLAREN/HONDA
1991	AYRTON SENNA	MCLAREN/HONDA
1992	NIGEL MANSELL	WILLIAMS/RENAULT
1993	ALAIN PROST	WILLIAMS/RENAULT
1994	MICHAEL SCHUMACHER	BENETTON/FORD
1995	MICHAEL SCHUMACHER	BENETTON/RENAULT
1996	DAMON HILL	WILLIAMS/RENAULT
1997	JACQUES VILLENEUVE	WILLIAMS/RENAULT
1998	MIKA HÄKKINEN	MCLAREN/MERCEDES
1999	MIKA HÄKKINEN	MCLAREN/MERCEDES
2000	MICHAEL SCHUMACHER	FERRARI
2001	MICHAEL SCHUMACHER	FERRARI
2002	MICHAEL SCHUMACHER	FERRARI
2003	MICHAEL SCHUMACHER	FERRARI
2004	MICHAEL SCHUMACHER	FERRARI
2005	FERNANDO ALONSO	RENAULT
2006	FERNANDO ALONSO	RENAULT
2007	KIMI RÄIKÖNEN	FERRARI
2008	LEWIS HAMILTON	MCLAREN/MERCEDES
2009	JENSON BUTTON	BRAWN/MERCEDES
2010	SEBASTIAN VETTEL	RED BULL/RENAULT
2011	SEBASTIAN VETTEL	RED BULL/RENAULT
2012	SEBASTIAN VETTEL	RED BULL/RENAULT
2013	SEBASTIAN VETTEL	RED BULL/RENAULT
2014	LEWIS HAMILTON	MERCEDES
2015	LEWIS HAMILTON	MERCEDES
2016	NICO ROSBERG	MERCEDES
2017	LEWIS HAMILTON	MERCEDES
2018	LEWIS HAMILTON	MERCEDES
2019	LEWIS HAMILTON	MERCEDES
2020	LEWIS HAMILTON	MERCEDES
2021	MAX VERSTAPPEN	RED BULL/HONDA
2022	MAX VERSTAPPEN	RED BULL/RBPT



ESTATUTO EDITORIAL

Dando cumprimento ao estabelecido no n.º 1 do artigo 17.º da Lei 2/99, de 13 de Janeiro, Lei da Imprensa, publica-se o Estatuto Editorial da publicação periódica AutoSport: 1. O AutoSport é um semanário dedicado ao automóvel e aos automobilistas, nas suas mais distintas vertentes: desporto e competição, comércio, indústria, segurança e problemática rodoviária. O AutoSport edita, semanalmente, conteúdos sobre as mais importantes provas de desporto automóvel disputadas em território nacional e no estrangeiro, relata acontecimentos ligados à competição

automóvel, bem como temas que versam o automóvel como bem de consumo, tanto na área industrial como comercial. 2. O AutoSport está comprometido com o exercício de um jornalismo formativo e informativo e procura oferecer aos seus leitores uma informação atual, rigorosa e de qualidade, opinando sobre tudo o que se passa na área do automóvel e dos automobilistas, numa perspetiva plural, recusando o sensacionalismo e respeitando a esfera da privacidade dos cidadãos. 3. O AutoSport pauta as suas opções editoriais por critérios de

atualidade, interesse informativo e qualidade, procurando apresentar aos seus leitores a mais completa abordagem e de análise dos factos noticiosos, com total abertura à interatividade com a sua comunidade de leitores. 4. O AutoSport pratica um jornalismo pautado pela isenção, sem compromissos ou enfeudamentos, tendo apenas como pressuposto editorial facultar a melhor informação e a melhor formação aos seus leitores, seguindo sempre as mais elementares normas deontológicas.

AutoSport

PROPRIEDADE E EDIÇÃO MMG-MEDIA, UNIPessoal LDA - MOTORMEDIAGROUP - NIPC 510430880 **SEDE DO EDITOR** ESTRADA DE TALAÍDE Nº3, LEIÃO - 2740-167 PORTO SALVO **REDAÇÃO** EDIFÍCIO STARTUP SINTRA, RUA RETIRO DOS PACATOS Nº 50, SALA 10, 2635-224 RIO DE MOURA **DETENTORES DE CAPITAL** PEDRO CORRÊA MENDES **PORREAMEENDES@AUTOSPORT.PT** **GERÊNCIA** PEDRO CORRÊA MENDES **DIRETOR** PEDRO CORRÊA MENDES **DIRETOR-EXECUTIVO** JOSÉ LUÍS ABREU **JABREU@AUTOSPORT.PT** **DIRETOR COMERCIAL** JOÃO MOTTA GUEDES **J.MOTTA.GUEDES@AUTOSPORT.PT** **REDAÇÃO** FÁBIO MENDES **FABIO@AUTOSPORT.PT**, PEDRO ANDRÉ MENDES **PEDROANDRE.MENDES@AUTOSPORT.PT** **COLABORADORES** JORGE GIRÃO **FOTOGRAFIA** AÍFA/JORGE CUNHA, ANDRÉ LAVADINHO, ZOOM MOTORSPORT/ANTÓNIO SILVA **DESIGNER GRÁFICA** ANA SILVA **ASILVA@AUTOSPORT.PT** **IMPRESSÃO** LIGAÇÃO VISUAL, CASAS DE SÃO MARTINHO - JERUMELO - 2590-429 SAPATARIA **DISTRIBUIÇÃO** VASP - DISTRIBUIDORA DE PUBLICAÇÕES, S. A. **TIRAGEM** 15 000 EXEMPLARES **REGISTO NA ERC** 105448 **DEPÓSITO LEGAL** Nº 68970/73 - COPYRIGHT © TODOS OS DIREITOS RESERVADOS DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO EM VIGOR. EM VIRTUDE DO DISPOSTO NO ARTIGO 68 Nº2, 1) E J), ARTIGO 75º Nº2, M) DO CÓDIGO DO DIRETOR DE AUTOR E DOS DIREITOS CONEXOS ARTIGOS 10º E 10º BIS DA CONV. DE BERNA, SÃO EXPRESSAMENTE PROIBIDAS A REPRODUÇÃO, A DISTRIBUIÇÃO, A COMUNICAÇÃO PÚBLICA OU A COLOCAÇÃO À DISPOSIÇÃO, DA TOTALIDADE OU PARTE DOS CONTEÚDOS DESTA PUBLICAÇÃO, COM FINS COMERCIAIS DIRETOS OU INDIRETOS, EM QUALQUER SUPORTE E POR QUALQUER MEIOS TÉCNICOS, SEM A AUTORIZAÇÃO DA MMG-MEDIA, UNIPessoal LDA. A MMG-MEDIA NÃO É RESPONSÁVEL PELO CONTEÚDO DOS ANÚNCIOS. EDIÇÃO ESCRITA AO ABRIGO DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO. **CONTACTO** **AUTOSPORT@AUTOSPORT.PT**



UM ANO DE GRANDES LUTAS

É normal haver uma grande expectativa relativamente a uma nova temporada do Campeonato do Mundo de Fórmula 1, esperando-se a cada ano, uma época emocionante e com muitas lutas em pista e a de 2023 tem todos os ingredientes para que possamos assistir a batalhas intensas em três frentes.

Jorge Girão

autosport@autosport.pt

FOTOS Oficiais, Philippe Nanchino, RedBull Content Pool

O ano de 2022 prometeu muito, mas a implosão da Ferrari e o erro concetual que a Mercedes protagonizou com o seu monolugar acabaram por deixar a Red Bull e Max Verstappen realizar uma caminhada triunfal rumo aos títulos, depois da pausa de verão.

A formação de Milton Keynes, e o piloto neerlandês foram, notoriamente, os atores mais consistentes ao longo da temporada e por foram também merecidos Campeões. Logo, partem para a nova temporada que se avizinha, como principais favoritos.

A Red Bull interpretou bem o novo regulamento técnico e Max Verstappen adaptou-se bem às novas exigências dos monolugares com efeito de solo, apesar de algumas dificuldades iniciais, e também de alguma falta de fiabilidade do Red Bull. Agora, não há motivos para acreditar que em 2023 tenham uma queda competitiva.

No entanto, e muito embora a equipa tenha vencido dezessete dos vinte e dois Grandes Prémios de F1 do ano passado, a vantagem técnica que apresentou para a Ferrari não era inultrapassável.

Na verdade, em performance pura, o F1-75 era tão ou mais competitivo que o RB18, e foram antes, erros operacionais e dos pilotos, assim como uma melhor gestão de pneus por parte do carro de bandeira austríaca, a ditar a diferença na maior parte das corridas da segunda metade da temporada passada.

Tendo isto em conta, se a Red Bull tem apenas de evoluir o seu conceito para tentar manter-se no topo do pelotão, a

Ferrari tem mais trabalho pela frente, tendo de desenvolver o seu carro para se manter ao nível da sua rival, tendo também que juntar a isso uma significativa melhoria da sua operação em pista, sobretudo ao nível da gestão de corrida. Para além disso, a fiabilidade da unidade de potência de Maranello foi o seu calcanhar de Aquiles, tendo mesmo levado a uma redução das suas performances, o que lhe terá custado cerca de dois décimos de segundo por volta. Um mal necessário...

Segundo os responsáveis técnicos da equipa, a expectativa é que os V6 turbo híbridos tenham os seus problemas debelados, permitindo-lhes assim rodar em modos de potência bem mais agressivos.

A 'Scuderia' tem, portanto, uma maior margem de progressão, o que a poderá colocar ao nível da Red Bull logo desde a primeira prova, podendo isso permitir a Charles Leclerc, que esboçou uma luta intensa com Max Verstappen logo no início da temporada, vencendo duas das três primeiras corridas de 2022, embrenhar-se na batalha pelo título com o seu velho conhecido. O monegasco é visto como o ponta de lança da Ferrari, dado que consegue, normalmente, extrair algo mais do monolugar à sua disposição face ao que Carlos Sainz consegue. Mas o espanhol poderá ser uma ameaça maior para Leclerc que Sérgio Pérez para Verstappen. Claramente!

Se da parte da equipa italiana, se espera que possa enfrentar de igual para igual a Red Bull, do lado da Mercedes poderá assistir-se a uma situação muito diferente.

Os homens da equipa do construtor germânico pare-





cem admitir que vão iniciar a temporada um passo atrás, mesmo que mais próximos das duas formações mais fortes, mas ainda assim confiantes nas suas capacidades de desenvolvimento para se aproximarem e envolver-se na luta pelos títulos de 2023.

A Mercedes mostrou o ano passado ser muito consistente, com um carro fiável, ainda que muito pouco competitivo no início da época, mas também uma muito boa capacidade para evoluir o W13, tendo conseguido transformá-lo num monolugar capaz de lutar pelo pódio e, pontualmente, por vitórias. O que sucedeu apenas uma vez, com um triunfo de George Russell.

Se este ano a Mercedes iniciar a sua campanha mais próxima da Red Bull e da Ferrari poderá estar em condições de se imiscuir na batalha pelos títulos, pois tem pilotos para isso.

Provavelmente, a Mercedes tem em Lewis Hamilton e George Russell a dupla mais forte da grelha, muito embora isso, olhando de outra perspetiva, lhe possa trazer alguns problemas, uma vez que são 'dois galos para um só poleiro'.

Seja como for, a equipa dos 'Flechas Negras' estará certamente mais forte em 2023 e deverá ser com muita segurança uma protagonista na luta pelos triunfos, juntamente com a Red Bull e a Ferrari.

TRÊS CANDIDATAS A LIDERAR O 2º PELOTÃO

No encalço das 'Três Grandes' deveremos ter outras três equipas – Alpine, McLaren e Aston Martin.

A formação francesa (Alpine) parte para a temporada deste ano como a grande favorita a impor-se no 2º Pelotão, estando mesmo determinada em se aproximar das 'top team' e com isso afastar-se das suas perseguidoras.

Segundo os analistas, o Alpine A523 parece ser um carro muito interessante tecnicamente, parecendo ter o potencial para alcançar os desideratos dos responsáveis da Alpine.

No entanto, a equipa gaulesa talvez tenha a dupla de pilotos menos forte das três. Esteban Ocon e Pierre Gasly são rápidos, mas ainda não demonstraram a consistência e capacidade de liderança de Fernando Alonso ou Lando Norris.

Tanto a Aston Martin como a McLaren, esperam que os pilotos mencionados possam alcançar regularmente o potencial do material que têm à sua disposição, o que lhes permitirá ter uma ideia mais clara das limitações dos respetivos monolugares, podendo traçar um caminho de desenvolvimento mais claro.

As duas equipas inglesas – McLaren e Aston Martin – têm também as suas limitações no que diz respeito a pilotos, pois Lance Stroll continua a não demonstrar ser um piloto de topo e Oscar Piastri vai para a sua temporada de estreia na Fórmula 1, embora tenha um farol claro como guia.

A McLaren pode até iniciar a temporada atrás da Alpine tecnicamente, o que não seria de estranhar, mas a capacidade dos seus pilotos poderão fazer a diferença ao longo do ano.

Já da Aston Martin espera-se muito, dado o investimento que tem vindo a ser feito na equipa e ao agressivo recrutamento que tem sido realizado.

Este é o ano em que têm de começar a surgir alguns frutos do trabalho que tem vindo a ser realizado e, se o Aston Martin AMR23 for minimamente competitivo, Fernando Alonso estará pronto para o levar até às posições que o seu potencial permitirá, ou até talvez para lá disso como muitas vezes fez no passado com outros monolugares.

Se à frente se espera uma luta intensa, o 2º Pelotão tem todos os ingredientes para termos uma temporada emocionante em diversas dimensões, como se pode verificar.



A FUGA À 'LANTERNA VERMELHA'

Atrás das seis equipas que se esperam ser as mais competitivas, quatro deverão digladiar-se por fugir ao último posto – Alfa Romeo, Alpha Tauri, Haas e Williams.

A equipa de Hinwil (Alfa Romeo) teve em 2022 uma boa temporada, terminando no sexto posto do Campeonato de Construtores com os mesmos pontos da Aston Martin.

A formação que defende as cores do construtor de Arese apresentou um bom carro, mas não foi capaz de o desenvolver ao longo do ano, perdendo competitividade, o que a deixou ao alcance da equipa de Silverstone.

Esta é uma característica que acompanha a Sauber desde longos anos e, muito embora a equipa esteja em processo de mudança, não se crê que isto seja, para já, alterado completamente já este ano.

A Haas também tem passado por uma situação semelhante, o que foi bem evidente em 2022, no caso da equipa americana, em parte, devido ao seu diminuto departamento técnico.

A Alpha Tauri teve em 2022 uma temporada péssima, caindo para o nono posto, batendo apenas a Williams. A formação transalpina espera poder recuperar e voltar a bater-se por posições mais à frente, mas os pilotos poderão ser um problema, uma vez que ter Yuki Tsunoda como o seu piloto mais experiente não garante uma forte capacidade em pista, esperando Franz Tost que Nyck de Vries se possa assumir como um líder, tal como demonstrou na Fórmula E, o que nem sempre é garantido num estreante na F1, apesar das reconhecidas capacidades do piloto neerlandês.

A Williams poderá apresentar uma dupla de pilotos mais consistente, mesmo com o debutante Logan Sargeant – Alex Albon tem mostrado ser um 'par de mãos' competente – mas as dúvidas continuam no que diz respeito ao seu departamento técnico, que tem votado a equipa às últimas posições do Campeonato de Construtores.

A Alfa Romeo, com Valtteri Bottas e Guanyu Zhou, parece ser a formação mais forte destas quatro, podendo até incomodar algumas das equipas que aspiram a dominar o 2º Pelotão, ao passo que a Haas, com Kevin Magnussen e o regressado Nico Hulkenberg, poderá ser a espaços uma ameaça à estrutura de Hinwil.

Quanto à Williams e Alpha Tauri existem algumas dúvidas quanto ao potencial que podem demonstrar este ano.

Por tudo isto, espera-se um ano bem mais interessante que 2022, que foi o primeiro da nova era de monolugares, e que por isso criou desequilíbrios inesperados no plantel.

Agora, com um ano de melhor conhecimento dos novos monolugares e com um conjunto de regras que se limitou a limar o que não esteve tão bem em 2022, é de prever uma maior consistência e equilíbrio em pista, nunca descurando surpresas que por vezes acontecem.

A maior de 2022, foi negativa, o atraso da Mercedes. Vamos ver este ano como tudo se desenrola... **A**



O QUE MUDA NA FÓRMULA 1

O Mundial de F1 tem algumas mudanças nos regulamentos técnico e desportivo, nada de grande monta, mas com algum impacto nos novos monolugares...

Vão realizar-se seis corridas Sprint, mais três do que 2021 e 2022, e as rondas que se realizam no calendário de 2023: Azerbaijão, Áustria, Bélgica, Qatar, EUA e Brasil, recebem este tipo de formato, com as pistas de Baku, Spa-Francorchamps, Losail e Austin a realizarem pela primeira vez uma Sprint. Depois de se ter iniciado em 2022 uma nova era, há algumas mudanças nas regras técnicas e desportivas. Entre as alterações técnicas, as extremidades dos fundos serão elevadas em 15 mm de modo a que os carros não sofram tanto com o 'porpoising' e com o 'bottoming'. A 'garganta' do difusor foi elevada. A zona do fundo que permite acelerar o fluxo de ar antes do difusor traseiro foi o ponto central do problema do porpoising, pois as velocidades do ar nessa zona atingiram níveis suficientes para fazer baixar o carro de tal forma que o fluxo era bloqueado, perdendo-se o apoio aerodinâmico, motivando a oscilação. Com essa zona mais elevada esse fenómeno deverá ser ainda mais minimizado. Ainda em relação ao fundo, os testes de deflexão serão mais rigorosos. Será permitida uma

deflexão máxima de 5mm em ambas as direções. Atualmente, existe uma deflexão máxima permitida de 8mm para uma carga descendente e de 12mm para uma carga ascendente. Serão adicionados sensores mais precisos para medir as oscilações verticais e controlar melhor esse fenómeno. O peso mínimo dos carros será reduzido, passando de 798 kg para 796 kg. Também o 'roll bar' dos carros foi reforçado para evitar o colapso da estrutura, como aconteceu no acidente de Zhou Guanyu em Silverstone. Esta deverá ser agora capaz de suportar um impacto de 15G com o solo e resistir a forças tanto frontais como traseiras. Os espelhos dos carros serão aumentados para diminuir os ângulos mortos dos pilotos e assim aumentar a segurança. Os regulamentos para as asas dianteiras foram revistos e permitem agora apenas desenhos menos radicais. Para 2023, a temperatura do combustível não poderá ser inferior a dez graus, sendo que a temperatura permitida em qualquer sessão será de menos dez graus em relação à temperatura ambiente. No caso de temperaturas mais frias, as regras do 10° C mínimo é aplicada.



As extremidades dos fundos serão elevadas em 15 mm de modo a que os monolugares não sofram tanto com o 'porpoising'

REGULAMENTOS DESPORTIVOS

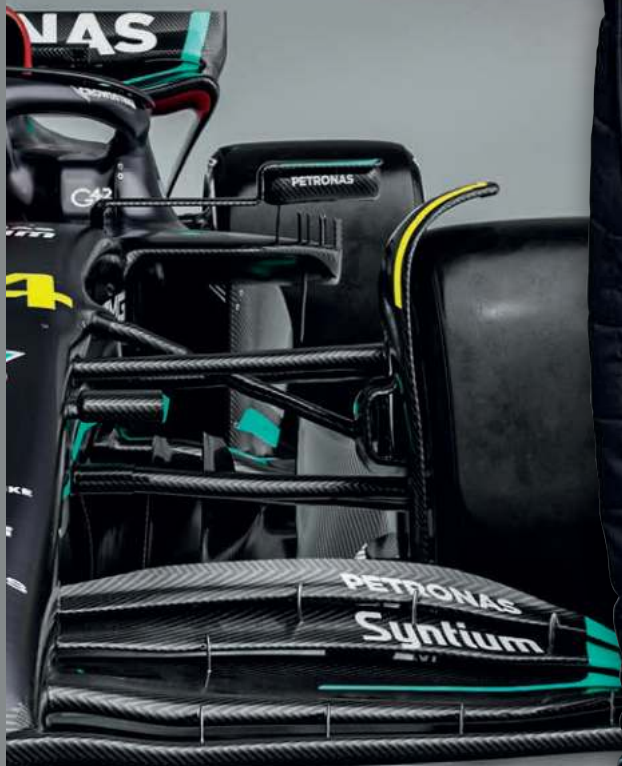
Vai haver um aumento das corridas sprint, de três para seis, onde será testado um novo formato de qualificação. Haverá duas qualificações, uma para a corrida sprint e outra para o GP. Também será testado um novo formato na qualificação com os pilotos a serem obrigados a usar um tipo de pneus em cada fase da sessão. Na Q1 os pilotos usarão os pneus duros, na Q2, médios e na Q3, macios. Os tempos de recolher obrigatório vão também aumentar para minimizar o esforço das equipas, num calendário com 23 corridas. Por fim, as regras das penalizações foram revistas, de forma a serem mais simples e claras. Já desde o GP dos EUA, os pilotos classificados que tenham recebido 15 ou menos penalizações acumuladas na grelha, foi atribuída uma posição 'temporária' na grelha igual à sua classificação de qualificação. Assim, se um piloto se qualificar em 10º lugar e tiver penalizações num total de 15 lugares, será colocado numa posição temporária de 25º lugar na grelha. Se dois ou mais pilotos partilharem a mesma posição temporária, o piloto que terminou mais abaixo na qualificação

manterá essa posição e o piloto mais rápido será colocado imediatamente à frente. Uma vez atribuídos os lugares dos pilotos classificados não penalizados pela ordem obtida na qualificação, os que se encontram em posições temporárias serão recolocados, subindo na grelha até aos lugares que não foram ocupados pelos pilotos não penalizados. Qualquer piloto que tenha uma penalização de mais de 15 lugares - ou se tiver uma penalização que o empurre para o fim da grelha - começará atrás de qualquer outro classificado (os não penalizados e os penalizados com menos de 15 lugares). A ordem dos pilotos penalizados com mais de 15 posições é definida pela qualificação. Este ano, a Pirelli vai adicionar um sexto composto ao lote, dando mais flexibilidade na escolha que terão de fazer. Vai haver uma nova versão do C1 (o pneu mais duro da gama). O [novo] C1 não será o atual C1, mas sim um novo que vai oferecer mais aderência e o atual C1 vai tornar-se no C0 no próximo ano. Os pneus C2 a C5 permanecem os mesmos, o atual C1 torna-se C0 e o novo composto é designado por C1.

O peso mínimo dos carros será reduzido, passando de 798 kg para 796 kg



A MAIOR OPOSIÇÃO DE HAMILTON PODE VIR DE DENTRO



As duas últimas temporadas de Lewis Hamilton foram de grande frustração para o inglês, que este ano está determinado em perseguir o que lhe tem fugido desde 2020, muito embora tenha algumas contrariedades no seu caminho e que podem ter ramificações futuras.

Jorge Girão
autasport@autasport.pt
FOTOS Mercedes

O piloto mais bem-sucedido da história da Fórmula 1 não teve muitos motivos para celebrar desde o início de dezembro de 2021.

O ano passado, pela primeira vez na sua carreira, não obteve qualquer triunfo, tendo ainda sido batido por um colega de equipa no Campeonato de Pilotos, o que não é uma normalidade – nem com Fernando Alonso tinha acontecido, tendo os dois terminado com os mesmos pontos em 2007.

No entanto, mais frustrante que a temporada passada foi a forma como perdeu o título de 2020, em Abu Dhabi, na última volta de uma época que, aos seus olhos, o deveria ter tornado como o piloto com mais títulos da história da categoria máxima, depois de um duelo sem quartel com Max Verstappen.

Aquela derradeira volta e toda a forma como ela foi construída, deixou marcas no heptacampeão do mundo, que ficou sedento de vingança, algo normal quando alguém se sente injustiçado e esse era notoriamente o sentimento dominante em Hamilton, daí ter primado pela ausência na gala de entrega dos prémios da FIA – mais que não respeitar a conquista do seu adversário, o inglês sentia que a entidade federativa não tinha mantido a sua equidistância, beneficiando o piloto holandês.

Depois da frustração de perder o título, nas condições em que aconteceu, chegar ao início da época passada e perceber que o carro que tinha entre mãos dava, no máximo, para bater as melhores equipas do Segundo Pelotão, terá sido um momento de grande desilusão e deceção, já que a expectativa era mostrar ao mundo a injustiça que ocorrera em Yas Marina.

Talvez motivado por este sentimento, ao longo das primeiras corridas de 2022 o inglês foi experimentando ações radicais no W13 na tentativa de encontrar um caminho que levasse o Mercedes até à competitividade, ao passo que o seu novo colega de equipa, George Russell, com 'set-ups' menos arrojados, ia somando pontos, o que em parte foi determinante para que no fim se assumisse como o melhor piloto da equipa no Campeonato de Pilotos.





Depois da 'falsa partida' que representou a época passada, Hamilton olha para a temporada deste ano como uma nova oportunidade para repor o equilíbrio que considera ser o correcto – aquele que o coloca no topo.

Apesar de ter sido batido por Russell, que conquistou a única vitória da Mercedes em 2022, o heptacampeão mundial está seguro de que continua no topo das faculdades que lhe permitiram somar sete títulos e

103 vitórias e olha para a temporada passada e nos seus resultados face ao seu colega de equipa, como um percalço na sua caminhada provocada por uma abordagem mais radical ao W13 da sua parte e a um conjunto de circunstâncias que lhe foram desfavoráveis – alguns Safety-Car que não jogaram a seu favor, por exemplo.

Hamilton parte para a próxima temporada com o objetivo claro de estampar no seio da Mercedes a sua autoridade, por um lado, e determinado em bater Max Verstappen para reafirmar a sua superioridade. Mas para se poder bater de igual para igual com o holandês da Red Bull, a Mercedes terá que garantir ao seu piloto um monolugar minimamente competitivo, frente a uma equipa que acertou quase infalivelmente na interpretação do novo regulamento.

Das palavras de Hamilton sente-se uma confiança a toda a prova na estrutura que lhe permitiu conquistar seis títulos, apesar do erro conceptual que foi o W13, e mostrou-se até orgulhoso da sua equipa por esta seguir o seu caminho técnico, com o conceito 'zero sidepod'.

Os homens da Brackley estão até preparados para iniciarem a temporada ligeiramente atrás da Red Bull e da Ferrari, mas próximos das duas equipas mais fortes do ano passado, estando seguros de que na guerra do desenvolvimento poderão recuperar e colocarem-se em pé de igualdade com as suas rivais, algo que pode ser consubstanciado pela época passada, quando a Mercedes tornou um carro sofrível num capaz de lutar pelos lugares do pódio e até vencer.

Se for este o cenário nas primeiras provas e houver um ligeiro vislumbre da luta pelo ceptro de pilotos, Hamilton rapidamente passará para o 'modo título' como verificámos em 2021, quando todas as oportunidades eram para ser aproveitadas e as lutas corpo a corpo com Verstappen eram disputadas até ao último centímetro, algo que ainda assim se verificou o ano passado, com o toque entre os dois no Grande Prémio de São Paulo.

No entanto, e mesmo que tudo corra bem no plano técnico, Hamilton tem algumas questões por resolver.

Uma delas é o piloto que tem do outro lado da boxe – George Russell.

QUE GEORGE RUSSELL?

O jovem inglês já mostrou que não está na Fórmula 1 e na Mercedes para ser o 'escudeiro' de ninguém. A grande questão, se a Mercedes tiver um carro capaz de lutar pelo título, é saber como Russell reagirá, sabendo-se que dificilmente assumirá o papel que Valtteri Bottas desempenhou ao longo de cinco anos. Do lado de Hamilton sabe-se que não tolerará que um colega de equipa tome o seu espaço como força dominante no seio de uma estrutura e basta lembrar a coexistência com Nico Rosberg para perceber até onde o veterano inglês pode ir.

Se Russell não desempenhar um papel mais secundário, dando espaço ao seu ilustre colega de equipa para depois se impor numa fase posterior, então Toto Wolff poderá ter uma nova guerra civil entre portas para gerir com a agravante de Hamilton estar em final de contracto.

É difícil ver o heptacampeão mundial noutra equipa que não a Mercedes e o inglês já afirmou que o seu futuro na Fórmula 1 é com a estrutura com a qual assegurou seis ceptros mundiais.

No entanto, Russell foi contratado como o futuro da equipa do construtor germânico, para assumir a liderança em pista quando Hamilton se resolver a abandonar a categoria máxima do desporto automóvel. Se o seu contratamento for autorizado a bater-se de igual para igual consigo, num contexto em que deverá haver pilotos de outras equipas na luta pelos títulos, sentirá o heptacampeão mundial a reciprocidade da sua confiança na Mercedes? Será isso determinante para que deixe a formação que defende há dez anos? A vontade férrea de Hamilton em reequilibrar a esfera do poder em pista é inquestionável e, se tiver um vislumbre de um carro competitivo, teremos o inglês na luta, mas a sua principal ameaça poderá partir de dentro, provocando ramificações que vão para lá de 2023, em algo que será de grande interesse seguir tanto dentro da pista como no paddock. **A**



ORACLE RED BULL RACING



EQUIPA

2 022 foi o ano da reconquista do título de construtores, algo que já não acontecia desde 2013. Com o último ano dos V8 e a transição para as unidades híbridas, a Red Bull teve dificuldades em encontrar o caminho das vitórias e conseguiu-o graças à Honda e ao trabalho que os nipônicos fizeram com a unidade motriz. Do lado do chassis, o trabalho foi sendo sempre bem-feito. As peças do puzzle juntaram-se nos últimos anos, com a Red Bull a nutrir o talento de Max Verstappen que à primeira oportunidade que teve de ser campeão, não desperdiçou. A Red Bull voltou a encontrar a fórmula de sucesso do passado, com um jovem talentoso que se tornou campeão, um chassis de qualidade e uma boa relação com o fornecedor de unidades motrizes. A equipa de Christian Horner e Helmut Marko é o alvo a abater neste ano e o rótulo de favorita assenta-lhe bem, pois foram claramente a melhor equipa, com o melhor carro, no final da época 2022.

Para este ano, o RB19, novo monolugar da equipa, será uma evolução do muito bem-sucedido RB18, mas com uma contrariedade: a equipa terá menos tempo no túnel de vento, fruto da penalização automática por ter sido primeira classificada (como ditam os novos regulamentos) e pela penalização pelo caso do limite orçamental que a estrutura austríaca ultrapassou em 2021. Assim, o ritmo de evoluções poderá ser menos intenso. A estabilidade é a palavra de ordem e, enquanto prepara o futuro, a Red Bull mantém a sua estrutura intacta com os mesmos homens fortes ao leme, as mesmas estrelas do volante e a mesma sede de vitórias. É esta estabilidade que permitiu regressar ao topo, onde se quer manter. Mas essa manutenção será difícil, pois os adversários têm armas fortes. No ano passado a Red Bull começou mal e acabou a festejar os títulos com larga vantagem, prova da capacidade de recuperação e da resiliência da equipa. Este ano a história poderá ser diferente, mas tendo terminado 2022 com o melhor carro e o melhor pilotos, tudo o que não seja uma Red Bull na frente será uma grande surpresa.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

RED BULL RB19
HONDA RBPT
DANIEL RICCIARDO, LIAM LAWSON
2004
AUSTRÁLIA 2005
347

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

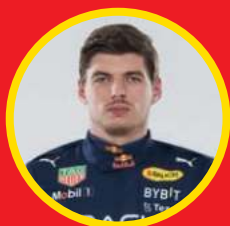
92 DIRETOR DE EQUIPA
81 DIRETOR TÉCNICO CHEFE
84 DIRETOR TÉCNICO
234
6
5

CHRISTIAN HORNER
ADRIAN NEWEY
PIERRE WACHÉ

WWW.REDBULLRACING.COM
[TWITTER @REDBULLRACING](https://twitter.com/REDBULLRACING)

01 MAX VERSTAPPEN

TWITTER @MAXVERSTAPPEN3



DATA DE NASCIMENTO
30 SETEMBRO 1997 (25 ANOS)
LOCAL
HASSELT, BÉLGICA (HOLANDÊS)
ALTURA **1.80 M**
PESO **71 KG**

A estrela de 2022, o bicampeão, o homem do trono. Max Verstappen chegou onde todos esperavam que chegasse e oito épocas depois da sua surpreendente estreia em 2015, já tem dois títulos em seu nome. Se a época de 2021 foi de garra, em que a agressividade tomou conta da luta Verstappen vs Hamilton, em 2022 vimos um Verstappen muito mais sereno, cauteloso e talvez ao melhor nível de sempre. O título fez-lhe bem e tornou-se insuperável. O que lhe terá feito o bicampeonato? A seguir a tendência

do ano passado, a concorrência que se cuida. Verstappen terminou o ano numa forma brutal, está numa equipa em que ele é o centro das atenções e com um carro que potencialmente lhe pode abrir as portas das vitórias. Será interessante ver como reage se voltar a ter uma concorrência mais constante, pois a época 2022 acabou por ser um passeio no parque. Terá também de gerir a relação com Sergio Pérez, que no ano passado acabou beliscada por alguns incidentes que revelaram fraturas que podem custar caro este ano.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2015
Nº DE GPs	163
EQUIPAS	TORO ROSSO, RED BULL
VITÓRIAS	35
POLE POSITIONS	20
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	21
PÓDIOS	77
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	1º (2021, 2022)
POSIÇÃO EM 2022	1º



SERGIO PÉREZ 11
TWITTER @SCHECOPEREZ

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2011
Nº DE GPs	235
EQUIPAS	MCLAREN, SAUBER, FORCE INDIA, RACING POINT, RED BULL
VITÓRIAS	4
POLE POSITIONS	1
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	9
PÓDIOS	26
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	3º (2022)
POSIÇÃO EM 2022	3º

A carreira de Sergio Pérez dava um filme, com altos e baixos. A capacidade do mexicano em se reinventar e chegar ao topo é digna de nota. Das duas vezes que esteve com um pé fora da F1, conseguiu manter-se e até acabar numa equipa que lhe deu melhores condições. Pérez pode não ser o piloto mais rápido, mais entusiasmante da grelha, mas é um animal competitivo, feroz na defesa da sua posição, inteligente e maduro. Pode não ser o maior talento da grelha, mas é sem dúvida um

excelente piloto para a Red Bull. No entanto, o rótulo de n.º2 está sempre presente, muito por culpa própria, pois não tem conseguido acompanhar o ritmo de Verstappen. Este ano, terá de se aproximar do colega de equipa, pois tem a pressão de um Daniel Ricciardo, piloto de reserva, que pode ser uma opção apetecível para a equipa, caso o mexicano não renda o que se espera dele, ou a relação com Verstappen se deteriore. Pérez tem contrato até 2024, mas terá de fazer pela vida esta época.



DATA DE NASCIMENTO
26 JANEIRO DE 1990 (32 ANOS)
LOCAL
GUADALAJARA, MÉXICO
ALTURA
1.73 M
PESO
63 KG

SCUDERIA FERRARI



EQUIPA



“Zero Tituli”. Uma expressão que ficou famosa no mundo do futebol, mas que se pode aplicar à Ferrari desde 2008, ano do último título da equipa transalpina. 14 épocas em que o título foi escapando, para tristeza dos tifosi, que recordam com saudade a última era de sucesso da Scuderia. De 1999 a 2009 a equipa italiana conquistou oito títulos em 11 possíveis. A Ferrari de então era a Ferrari sonhada pelo seu criador, Enzo Ferrari. Mas desde 2009 que a Scuderia se perdeu. É certo que apenas ficou três vezes fora do pódio nesse período, mas o título tem demorado a regressar a Maranello. Uma sucessão de más decisões estratégicas a nível diretivo, uma instabilidade que impede que os homens do leme se mantenham o tempo suficiente para verem o fruto do seu trabalho, mudanças constantes de rumo dificultam a vida a uma equipa que tem instalações e pessoal de topo. Desde 2021 que a Ferrari tem dado passos importantes para se aproximar do título e no ano passado vimos uma equipa

capaz de fazer um bom carro, mas incapaz de capitalizar o bom trabalho feito com uma gestão desportiva nem sempre eficiente. Essa falta de eficiência levou à saída de Mattia Binotto da liderança, para a entrada de Frédéric Vasseur. Vasseur chega com a missão de levar a Ferrari ao topo, uma tarefa sempre espinhosa, mas que está algo facilitada pelo trabalho que Binotto fez no seu reinado. Os resultados não foram os melhores, mas a Scuderia é agora melhor do que era antes de Binotto pegar nas rédeas do Cavallino Rampante. Agora, Vasseur tem de remisturar os ingredientes para conseguir uma combinação vencedora. 2023 é a primeira tentativa, ainda com algumas mudanças em curso, mas em 2022 vimos que não falta assim tanto para a equipa ser vencedora. Conseguirá Vasseur encontrar o rumo do sucesso? O novo carro mostra o arrojo que a Ferrari tem implementado nos seus novos desenhos (caraterística implementada por Binotto). Veremos se é desta.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA

FERRARI SF-23
FERRARI
ANTONIO GIOVINAZZI
ROBERT SHWARTZAM
1929
GP MÓNACO 1950

Nº DE GRANDES PRÉMIOS
VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS

1052
242
242
259
798
15

TÍTULOS DE CONSTRUTORES

DIRETOR DE EQUIPA
DIRETOR DESPORTIVO
DIRETOR TÉCNICO

16

FRÉDÉRIC VASSEUR
LAURENT MEKIES

WWW.FORMULA1.FERRARI.COM
TWITTER @SCUDERIAFERRARI

16 CHARLES LECLERC

TWITTER @CHARLES_LECLERC



DATA DE NASCIMENTO
16 OUTUBRO 1994 (29 ANOS)
LOCAL
MÓNACO
ALTURA **1.79 M**
PESO **69 KG**

É sobre Charles Leclerc que recaem as esperanças dos adeptos da Ferrari. O piloto monegasco veste as cores da Ferrari desde 2019, tendo feito parte da academia italiana. Impressionou nas categorias de iniciação e a primeira época na Alfa Romeo Sauber foi ótima. Na Ferrari conseguiu impor-se de forma gradual e foi fazendo sonhar os tifosi. No ano passado aproximou-se um pouco mais do título, mas não teve carro na reta final da temporada, nem equipa para concluir a tarefa de forma bem

sucedida. Leclerc ainda comete alguns erros comprometedores, mas já mostrou estofa de campeão. Ainda não tem a experiência de Verstappen nestas lutas, mas é dos poucos que consegue bater o pé ao neerlandês. No ano passado vimos uma frustração grande no final da época com a incapacidade da equipa de chegar mais à frente, mas Leclerc está focado na Scuderia onde quer vencer. Será uma bela história se isso se concretizar.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2018
Nº DE GP's	102
EQUIPAS	ALFA ROMEO SAUBER F1, FERRARI
VITÓRIAS	5
POLE POSITIONS	18
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	24
PÓDIOS	7
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	2º (2022)
POSIÇÃO EM 2022	2º



CARLOS SAINZ 55
 TWITTER @CARLOSSAINZ

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2015
Nº DE GP's	162
EQUIPAS	TORO ROSSO, RENAULT, MCLAREN, FERRARI
VITÓRIAS	1
POLE POSITIONS	3
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	3
PÓDIOS	15
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	5º (2021, 2022)
POSIÇÃO EM 2022	5º

Carlos Sainz foi uma excelente adição à Ferrari em 2021. Não é um talento puro como Leclerc, Verstappen ou Hamilton, mas é inteligente e muito trabalhador, uma conjugação que compensa a falta de "fator x". Não que o espanhol seja desprovido de talento, muito pelo contrário, mas ainda não mostrou aquele décimo de segundo extra que apenas os predestinados conseguem. Depois de uma época abaixo do desejado,

Sainz está motivado para tentar o que fez na sua primeira época na Ferrari: andar ao mesmo ritmo de Leclerc. Na Ferrari conseguiu a sua primeira vitória, as primeiras poles e 13 dos seus 15 pódios. Sainz quer mais, mas é provavelmente o melhor "colega de equipa" tendo cultivado boas relações na McLaren e na Ferrari. É um piloto que qualquer equipa gostava de ter pela inteligência dentro e fora de pista.



DATA DE NASCIMENTO
1 SETEMBRO 1994 (28 ANOS)

LOCAL
MADRID, ESPANHA

ALTURA
 PESO

1.77 M
66 KG

MERCEDES-AMG

PETRONAS FORMULA ONE TEAM



EQUIPA



Pensar na Mercedes é pensar em eficiência, em trabalho bem-feito, em talento e em sucesso. Desde 2014 que dominaram a F1 como ninguém fez, com 8 títulos de construtores consecutivos, algo que parecia impensável, mas aconteceu graças a uma estrutura fortíssima e bem organizada. 2022 foi ano de revolução e a Mercedes perdeu andamento. O conceito pensado para o W13 deu azar e a equipa caiu do trono. Mas a queda, apesar de ferir o orgulho da equipa e de a desorientar, momentaneamente, não lhe tirou a fome de vencer. A Mercedes soube responder bem ao desafio e conseguiu em meio ano recuperar muito tempo perdido. Ficou ainda algo distante da Red Bull, mas conseguiu ameaçar a Ferrari, o que no arranque da época passada era apenas uma miragem. Este ano a Mercedes quer aproximar-se ainda mais dos lugares da frente e quer desafiar a Red Bull pela coroa. E do que já vimos da equipa no passado, tudo leva a crer que é uma forte possibilidade.

No entanto, a Mercedes está também numa fase de transição, pois viu nomes fortes mudarem-se para a concorrência, com James Vowles a ser a mais recente adição à lista de saídas. A estrutura parece ser forte o suficiente para aguentar essas saídas, mas é preciso sempre alguma recalibração. É esse também um dos desafios da equipa, encontrar um novo equilíbrio, sem comprometer a sua caminhada para o topo. A estabilidade na liderança da equipa é um sinal positivo e a dupla de pilotos da equipa é uma das mais fortes, senão a mais forte, ainda sem sinais de desgaste nem de lutas internas. O W13, carro do ano passado, mostrou arrojo e coragem por parte da direção técnica, mas os resultados não foram os esperados, com o porposing a dar dores de cabeça aos engenheiros. Mas para 2023 os engenheiros optaram por uma solução similar à do ano passado numa derradeira tentativa de fazer o conceito funcionar. Se a Mercedes conseguir tirar tudo o que o conceito dá na teoria, o assalto ao primeiro lugar poderá acontecer de facto.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

MERCEDES FW14
MERCEDES-AMG
ROBERT SCHWARTZMAN
1886
GP FRANÇA 1954
271

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

125
136
100
281
9
8

DIRETOR EXECUTIVO
DIRETOR TÉCNICO
DIRETOR DESPORTIVO

TOTO WOLFF
MIKE ELLIOT
RON MEADOWS

WWW.MERCEDES-AMG-F1.COM
[TWITTER @MERCEDESAMGF1](https://twitter.com/MERCEDESAMGF1)

44 LEWIS HAMILTON

[TWITTER @LEWISHAMILTON](https://twitter.com/LEWISHAMILTON)



DATA DE NASCIMENTO
7 JANEIRO 1985 (38 ANOS)
LOCAL
STEVENAGE, REINO UNIDO
ALTURA **1.74 M**
PESO **66 KG**

Para alguns, o melhor de sempre, para a grande maioria um dos melhores pilotos que a F1 já viu. Os números falam por si e a lista de recordes de Hamilton não pára de crescer. 2022 foi o primeiro ano em que Hamilton não venceu, ele que entrou na F1 em 2007. Foram 15 épocas consecutivas, sempre a vencer. Notável. Agora que se encaminha para o fim da sua carreira, Hamilton tem a tarefa de regressar às vitórias. Fisicamente, não dá sinais de quebrar e em pista mantém todos os predicados

que fizeram dele uma referência. A motivação de Hamilton está em alta e talvez tenha encontrado um desafio que lhe despertou de novo a chama competitiva. Regressar ao topo, depois de ter sido destronado, aos 37 anos. Um desafio aliciante para o britânico que vê a nova geração a chegar em força, sendo ele um dos últimos da sua geração, a par de Fernando Alonso, a provar que velhos são os trapos. Hamilton não tem nada a provar, mas a sua sede de vitórias fala mais alto e não irá desistir enquanto não voltar ao topo.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	AUSTRÁLIA 2007
Nº DE GPs	310
EQUIPAS	MCLAREN, MERCEDES
VITÓRIAS	103
POLE POSITIONS	103
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	61
PÓDIOS	191
TÍTULOS DE PILOTOS	7
(2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019, 2020)	
POSIÇÃO EM 2022	6º



GEORGE RUSSELL 63

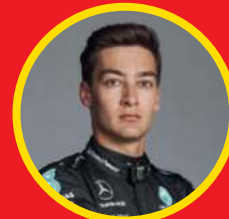
TWITTER @GEORGERUSSELL63

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2019
Nº DE GPs	84
EQUIPAS	WILLIAMS, MERCEDES
VITÓRIAS	1
POLE POSITIONS	1
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	5
PÓDIOS	9
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	4º (2022)
POSIÇÃO EM 2022	4º

O britânico sempre teve "pinta" de campeão. A sua postura já trabalhada para enfrentar as pressões da F1 mostravam apenas parte do muito trabalho que desenvolveu enquanto jovem para se tornar piloto de alta competição. O seu talento em pista é inquestionável e chegou à Mercedes depois de provar várias vezes que teria sucesso assim que chegasse ao lugar com que tanto sonhou. Teve azar, pois chegou numa fase em que a Mercedes caiu de topo, mas conseguiu a sua primeira vitória na F1 num ano recheado

de dificuldades. Destacou-se na sua primeira época e já ninguém duvida que se receber um carro capaz de lutar pelo título, será capaz de lutar pelo primeiro lugar com quem quer que seja. Russell é um caso sério e se mantiver a progressão que evidenciou no ano passado, Hamilton que se cuide. E é talvez este o primeiro grande desafio. Quando a ainda saudável relação com Hamilton sofrer com o inevitável desgaste da competição, como irá Russell lidar com um dos mais ferozes pilotos da grelha? Uma história para seguir com atenção.



DATA DE NASCIMENTO

15 FEVEREIRO 1998 (24 ANOS)

LOCAL

KING'S LYNN, REINO UNIDO

ALTURA

1.85 M

PESO

70 KG

BWT ALPINE F1 TEAM



EQUIPA



Finalmente tempo de promessas cumpridas? O tempo da Renault foi recheado em tentativas frustradas de chegar ao topo, com inúmeras reestruturações, avanços e recuo, que se fizeram sentir na tabela classificativa. Os tempos de Cyril Abiteboul foram uma montanha-russa em que os resultados positivos nunca conseguiram compensar os menos bons e o objetivo da estrutura nunca foi conseguido: chegar ao topo. A entrada da Alpine e por consequência de Luca de Meo (CEO da Renault) e Laurent Rossi (CEO da Alpine) mudou o cenário e o plano foi pensado mais a longo prazo, sem euforias nem deslumbres, com objetivos realistas e uma escala temporal exequível. Não foi o suficiente para convencer Fernando Alonso a ficar, tal como não tinha sido com Daniel Ricciardo, mas a Alpine não se devia do seu rumo. Se a entrada na nova era não correu como inicialmente desejado, há ainda muito tempo para completar as tais 100 corridas estipuladas para chegar aos títulos. Vamos ainda a meio desse processo e certamente

que o objetivo realista para este ano é manter o quarto lugar. A tarefa não será certamente fácil, pois a concorrência é forte com a McLaren e a provável aproximação da Aston Martin e até da Alfa Romeo. Será talvez o primeiro teste de fogo da estrutura depois da última reestruturação que viu chegar Otmar Szafnauer ao leme da equipa que ganhou a BWT como patrocinadora (e com isso carros rosa em certas provas do ano). A dupla de pilotos também mudou, agora com Esteban Ocon a ter a companhia de Pierre Gasly, uma dupla com talento, mas com potencial para desestabilizar a equipa se as querelas do passado regressarem. No papel, a dupla da Alpine é equilibrada e capaz de levar a equipa aos objetivos traçados. Para isso, ambos esperam que os problemas de fiabilidade tenham sido resolvidos durante o inverno. Sem isso será difícil à equipa assegurar o lugar. Assim, a Alpine precisa que os pilotos trabalhem em harmonia, que o novo carro seja mais fiável e que a equipa tenha estabilidade suficiente para aguentar a pressão que certamente virá das outras equipas.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

ALPINE A523
RENAULT
JACK DOOHAN
2021
GP BAHREIN 2021
44

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

1 CHEFE DE EQUIPA
0 DIRETOR DESPORTIVO
0 DIRETOR TÉCNICO
2
0
0

OTMAR SZAFNAUER
DAVIDE BRIVIO
BOB BELL

WWW.ALPECARS.COM
[TWITTER @ALPINEF1TEAM](https://twitter.com/ALPINEF1TEAM)

31 **ESTEBAN OCON**
TWITTER @OCONESTEBAN



DATA DE NASCIMENTO
17 SETEMBRO 1996 (26 ANOS)
LOCAL
ÉVREUX, FRANÇA
ALTURA **1.86 M**
PESO **72 KG**

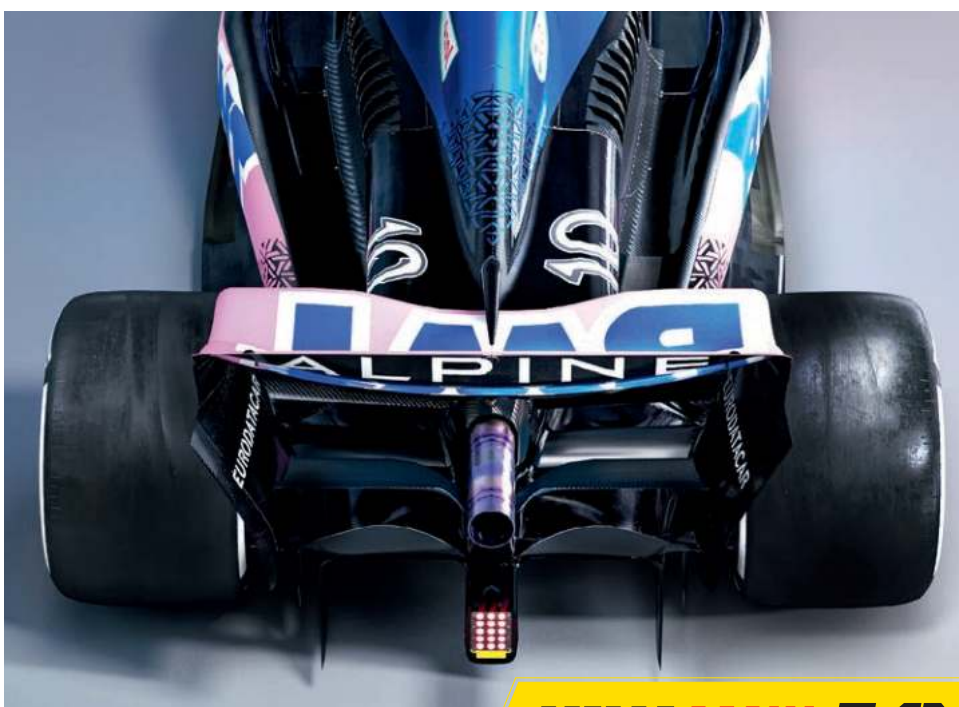
É o homem da casa, estando na equipa desde 2020, ainda no tempo da Renault. Já foi considerado um dos jovens mais promissores, mas a saída da Force India e um ano sem competir tiraram-lhe algum do ímpeto. Regressou e mostrou que pode ser útil, e tem sido importante na Alpine. Mas a sua irregularidade tem impedido de se evidenciar mais. É conhecido por ser muito agressivo em pista e não tem muito amigos no paddock, começando a colecionar

inimizades a um ritmo pouco saudável. É certo que não está na F1 para fazer amigos, mas começa a formar-se uma tendência que poderá acabar por prejudicar o piloto em lutas futuras. Ocon é o piloto indicado para a Alpine nesta fase, mas terá de provar que pode chegar mais longe se não quiser ficar pelo caminho. Conseguiu no ano passado levar a melhor sobre Fernando Alonso e isso é sempre uma motivação extra.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA
Nº DE GPs
EQUIPAS
VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.
POSIÇÃO EM 2022

GP DA BÉLGICA 2016
111
MANOR, FORCE INDIA, RENAULT, ALPINE
1
0
0
2
8º (2017-2022)
8º



PIERRE GASLY 10
TWITTER @PIERREGASLY

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA MALÁSIA 2017
Nº DE GPs	108
EQUIPAS	TORO ROSSO, ALPHA TAURI, ALPINE
VITÓRIAS	1
POLE POSITIONS	0
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	3
PÓDIOS	3
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	7º (2019)
POSIÇÃO EM 2022	14º

Pierre Gasly junta-se à estrutura gaulesa, deixando finalmente o mundo Red Bull, do qual fez parte desde o início da sua carreira ao mais alto nível. Quando Gasly assumiu o volante da Red Bull, era jovem e não estava preparado para os desafios que encontrou na equipa austriaca. Por isso, em meio ano acabou por ser dispensado e atirado de volta para a Toro Rosso. Não baixou os braços e conseguiu recuperar, afirmando-se como um dos bons talentos da F1.

Este ano volta a sair da sua zona de conforto, num desafio que já era necessário na sua carreira, pois a Alpha Tauri já não tinha nada para lhe oferecer. Saiu pela porta grande da equipa, com um pódio e uma vitória surpreendente. Gasly já provou a sua força e resiliência, mas agora tem a oportunidade de se estabelecer num construtor oficial e mostrar do que é capaz fora da Red Bull. É o desafio ideal para Gasly, que reencontra um adversário do passado.



DATA DE NASCIMENTO
7 FEVEREIRO 1996 (27 ANOS)

LOCAL

ROUEN, FRANÇA

ALTURA
PESO

1.77 M
68 KG

MCLAREN F1 TEAM



EQUIPA



Este é um ano especial para a equipa, pois festejam-se os 60 anos da equipa criada pelo mítico Bruce McLaren. 60 anos de uma história ímpar que vão ser celebrados ao longo do ano com várias iniciativas. A primeira é o nome do monolugar deste ano, que terá o nome MCL60.

A McLaren foi evoluindo até se tornar numa das equipas mais fortes e respeitadas do paddock, vivendo uma época de domínio no final dos anos 80 e nos anos 90. Foi se mantendo no topo até 2013, ano de uma queda vertiginosa, fruto de decisões menos felizes do passado. O desnorte levou a equipa a bater no fundo, em 2015 e outra vez em 2017, numa altura em que tentava reavivar a bem sucedida parceria McLaren Honda, sem sucesso. Em 2017 o responsável pelo império da McLaren, Ron Dennis, saiu do leme da equipa e entrou Zak Brown que operou uma reestruturação profunda, pegando no muito que a equipa tinha de bom e melhorando o que tinha de ser melhorado. Esse trabalho tem dado frutos de forma gradual e a equipa já conseguiu terminar no pódio em 2020. A reestruturação chega

agora à reta final, com um novo simulador e um novo túnel de vento a serem instalados (depois de toda a unidade fabril ter sido repensada). 2023 será o último ano da "era antiga" com 2024 a terem já as novas infraestruturas a laborar a todo o gás. É por isso ainda um ano de transição, mas em que se espera que a McLaren se mantenha por perto do top 3, para depois poder dar o salto em 2024/2025. É nessa altura que o grande trabalho de Zak Brown deverá começar a dar frutos mais apetitosos. Andreas Seidl, que saiu para a Sauber, foi também um dos responsáveis pela evolução. O peso que a sua saída terá na equipa ainda é uma incógnita, mas é uma baixa de peso no projeto.

Para já a McLaren continua a mostrar uma postura arrojada. A dupla de pilotos é a prova disso, com Lando Norris e o estreante Oscar Piastri. Muito talento e potencial numa equipa que caminha a passos largos para o fim da sua reestruturação em que terá de mostrar que todo o investimento feito valeu a pena. E isso terá de ser feito com títulos.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

MCLAREN MCL60
MERCEDES
ALEX PALOU, WILL STEVENS
1963
GP DO MÓNACO 1966
924

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

183
156
162
494
12
8

DIRETOR EXECUTIVO
DIRETOR DESPORTIVO
DIRETOR TÉCNICO

ZAK BROWN
ANDREA STELLA
JAMES KEY

WWW.MCLAREN.COM
[TWITTER @MCLARENF1](https://twitter.com/MCLARENF1)

04 LANDO NORRIS

[TWITTER @LANDONORRIS](https://twitter.com/LANDONORRIS)



DATA DE NASCIMENTO
13 NOVEMBRO 1999 (23 ANOS)
LOCAL
BRISTOL, REINO UNIDO
ALTURA
1.70 M
PESO
64 KG

Uma das pérolas da grelha da F1. Lando Norris teve um primeiro ano em que preferiu aprender ao invés de se destacar, mas desde 2020 que Norris tem mostrado cada vez mais. Um talento que vai crescendo e que este ano terá de assumir a liderança da equipa de forma ainda mais vinda, com a entrada de Piastri a exigir de Norris uma responsabilidade extra para definir o rumo de desenvolvimento do carro. Mas

Norris, apesar da sua juventude, tem mostrado cada vez mais maturidade. É já um valor seguro que começa a ser cobijado por outras equipas. O próprio Norris sabe disso e usa-o para pressionar a equipa a dar-lhe um carro melhor. Norris merece estar nas lutas pelo título, mas sabe que na McLaren terá de esperar até 2025 para ter todas as armas à sua disposição. E se a McLaren quiser manter o jovem britânico, terá de mostrar mais.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP AUSTRÁLIA 2019
Nº DE GP's	82
EQUIPAS	MCLAREN
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	1
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	5
PÓDIOS	6
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	6º (2021)
POSIÇÃO EM 2022	7º



OSCAR PIASTRI **81**
TWITTER @OSCARPIASTRI

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP BAHREIN 2023
Nº DE GPs	0
EQUIPAS	MCLAREN
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	0
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	0
PÓDIOS	0
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	ESTREANTE
POSIÇÃO EM 2022	ESTREANTE

Ainda não tinha entrado na F1 e já tinha sido protagonista de uma novela. Era piloto da academia Alpine, mas Alonso ameaçava prolongar a sua estadia em demasia e Piastri decidiu mudar-se para a McLaren, que mostrou sempre muito interesse no jovem australiano que, por sua vez, evidenciou um potencial tremendo nas categorias de iniciação. Terá de provar tudo o que vale na McLaren, uma equipa que sabe como lançar jovens para a F1, como fez com Norris. É um dos pilotos que mais curiosidade

provoca, olhando a todo o hype criado à volta dele e à capacidade que já mostrou. Foi campeão de F3 e F2 em épocas consecutivas e é considerado um dos jovens mais promissores da sua geração. O salto competitivo é grande, especialmente para um piloto que esteve um ano parado. A aposta da McLaren é arriscada a curto prazo, mas se Piastri (que foi cobijado por outras equipas) comprovar todo o talento que lhe é atribuído, a McLaren fica com uma dupla tremenda de pilotos.



DATA DE NASCIMENTO
6 DE ABRIL DE 2001 (21 ANOS)
LOCAL
MELBOURNE, VICTORIA, AUSTRÁLIA
ALTURA
1.78 M
PESO
68 KG

ALFA ROMEO F1 TEAM STAKE



EQUIPA



2 023 será a última época que a Alfa Romeo dá o nome à estrutura operada pela Sauber, visto que o contrato de patrocínio termina no final da época e devido ao acordo entre os suíços e a Audi - que resultará na aquisição maioritária dos germânicos da equipa de Fórmula 1 para a época de 2026 - não será renegociado. Além disso, a equipa começa esta época com uma nova organização interna, com Andreas Seidl a sair da McLaren e assumir a direção executiva do grupo e com Alessandro Alunni Bravi a dirigir os destinos da estrutura na F1, funções que eram desempenhadas por Frédéric Vasseur até este sair para a Ferrari. A época reveste-se, portanto, de uma importância acrescida. Os responsáveis querão manter o ímpeto de boas performances demonstrado em 2022, mas sem tantos problemas ao nível da fiabilidade. Esse foi o calcanhar de Aquiles da estrutura e se os conseguirem ultrapassar, tendo agora uma dupla que conhece bem a equipa, podem disputar os lugares do meio do pelotão.

A Audi estará muito atenta ao que se vai passando, apesar de manterem que só em 2026 é que assumirão o controlo total das operações, mas a verdade é que já são acionistas da Sauber e devem querer o melhor resultado possível. Se o carro estiver à altura, também a dupla de pilotos tem potencial para extrair o seu melhor desempenho. Valtteri Bottas e Zhou Guanyu estarão pela segunda época consecutiva juntos e pelo que demonstraram em 2022, podem garantir bons pontos para a Alfa Romeo. Zhou esteve a um nível mais elevado no final da temporada passada e comprovou que não mereceu o lugar na F1 apenas pelo valor do patrocínio, tem qualidade, que aliada à experiência de Bottas pode ajudar muito a estrutura suíça neste momento importante da sua história. Para ser melhor do que em 2022, a Alfa Romeo tem de apresentar mais fiabilidade no C43 e um melhorado programa de atualizações durante a temporada, porque o carro do ano passado foi sempre muito rápido.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

ALFA ROMEO C43
FERRARI
THEO POURCHAIRE
1950
GP DA GRÃ-BRETANHA 1950
192

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

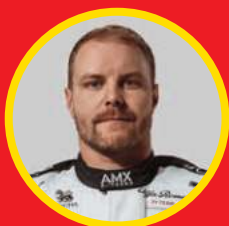
10 DIRETOR DE EQUIPA
12 DIRETOR TÉCNICO
15
26
2
0

ALESSANDRO ALUNNI BRAVI
JAN MONCHAUX

WWW.ALFAROMEO.PT/F1-RACING
[TWITTER @ALFAROMEORACING](https://twitter.com/ALFAROMEORACING)

77 VALTTERI BOTTAS

TWITTER @VALTTERIBOTTAS



DATA DE NASCIMENTO
28 AGOSTO 1989 (33 ANOS)
LOCAL
NASTOLA, FINLÂNDIA
ALTURA **1.73 M**
PESO **70 KG**

O piloto finlandês sempre foi muito bom a conquistar pontos importantes para as equipas por onde passou e comprovou-o no ano passado, a primeira temporada na Alfa Romeo e como seu "chefe de fila". Tinha um estreante como companheiro de equipa e soube manter o espírito de equipa que demonstrou na Mercedes, por exemplo. De 2023 Bottas quer mais. Houve corridas na temporada passada onde apenas o carro o deixou ficar mal, porque o finlandês esteve perto de repetir o bom resultado da Emilia-

Romagna, o quinto posto, ou até melhor. Com 200 Grande Prémios na carreira e 1787 pontos conquistados - uma média de 8.94 pontos por corrida - Bottas é um excelente piloto para os objetivos da Alfa Romeo e bom para uma transição de sucesso até à chegada da Audi. Quem sabe se não terá lugar na F1 até aos 40 ou mais anos e poderá manter-se na Sauber/Audi? Bottas vive uma fase tranquila da sua carreira com um contrato plurianual que lhe dá a garantia de permanecer na Alfa Romeo e com isso tem conseguido ter bons desempenhos.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2013
Nº DE GP's	200
EQUIPAS	WILLIAMS, MERCEDES, ALFA ROMEO
VITÓRIAS	10
POLE POSITIONS	20
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	19
PÓDIOS	67
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	2º (2019, 2020)
POSIÇÃO EM 2022	10º



GUANYU ZHOU 24

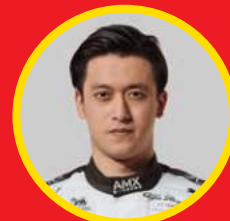
TWITTER @GUANYUZHOU24

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DO BAHREIN 2022
Nº DE GPs	22
EQUIPAS	ALFA ROMEO
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	0
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	1
PÓDIOS	0
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	18º (2022)
POSIÇÃO EM 2022	18º

Zhou inicia a sua segunda época com o mesmo intuito da temporada de estreia: manter o seu lugar na Fórmula 1. O que fez em 2022 foi suficiente para a equipa voltar a confiar em si, mas tem Théo Pourchaire, piloto da academia Sauber e de reserva, como principal ameaça ao seu lugar. Além do facto da Audi querer, quase com toda a certeza, colocar algum piloto escolhido por si na competição ainda antes de 2026. No entanto, o piloto chinês comprovou estar à altura do desafio e qualidade que vimos do jovem nas competições

juniore continua bem presente. Obviamente que 2022 foi uma época para se habituar à Fórmula 1, mas somou seis pontos e ficaram na memória algumas boas corridas, principalmente no final da temporada, infelizmente numa altura em que algumas equipas adversárias tinham já melhorado substancialmente os seus carros, algo que faltou à equipa suíça. 2023 será o ano do tira-teimas e Zhou tem de mostrar o seu melhor se quiser manter-se na Fórmula 1, visto que a concorrência é feroz.



DATA DE NASCIMENTO
30 MAIO DE 1999 (23 ANOS)

LOCAL

XANGAI, CHINA

ALTURA
PESO

1.75 M
65 KG

ASTON MARTIN

ARAMCO COGNIZANT F1 TEAM



EQUIPA

Apostados em lutar pelos lugares cimeiros da classificação, a Aston Martin começou mal a época passada, não tendo interpretado da melhor forma as alterações ao regulamento técnico e apresentou um monolugar que ficou muito aquém da maioria dos adversários. Foram ainda a tempo de realizar uma melhor segunda metade do calendário, mas o máximo que alcançaram foi a batalha até à última volta com a Alfa Romeo pelo sexto lugar do campeonato de construtores.

A equipa adquirida por um fundo de investimento liderado pelo canadiano Lawrence Stroll tem vindo a fazer uma série de melhoramentos na sua fábrica e contratado uma série de funcionários de relevo a outras equipas para alcançarem as estruturas de topo na Fórmula 1. Esse é o objetivo a médio prazo: lutar por títulos. Em 2023 pretendem começar a época com um carro base mais performante e que vá melhorando ao longo do ano com as atualizações apresentadas. Estão confiantes disso mesmo, mas o verdadeiro

teste só ocorre na primeira corrida da época e só aí se pode aferir com mais certeza do que é capaz o AMR23 nas mãos de uma dupla nova de pilotos.

Sebastian Vettel deu lugar a Fernando Alonso e a Aston Martin manteve um piloto experiente e capaz de os levar numa boa direção durante a época. Possivelmente a equipa britânica nada ficou a perder, em termos de desempenho, com a saída do alemão, visto que Alonso é um dos melhores pilotos da sua geração e já fez muito na Fórmula 1 com carros que nem sempre eram os melhores.

Os últimos tempos de Alonso na Alpine não foram os melhores em termos de relação com o seu companheiro de equipa e na Aston Martin terá Lance Stroll como colega, que lutou muito em pista com Vettel na época passada. A relação entre ambos os pilotos é uma das muitas dúvidas para este ano, mas não deverá ser a maior. O facto da Aston Martin conseguir apresentar um carro capaz de pontuar frequentemente e aprender com o AMR22 é mesmo a questão principal nesta estrutura para 2023.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA

ASTON MARTIN AMR23
MERCEDES-AMG
STOFFEL VANDORNE
FELIPE DRUGOVICH
1913
GP DA HOLANDA 1959

Nº DE GRANDES PRÉMIOS
VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS

49 TÍTULOS DE CONSTRUTORES
0
0 CHEFE DE EQUIPA
0 DIRETOR TÉCNICO
1
0

MIKE KRACK
DAN FALLOWS

WWW.ASTONMARTINF1.COM
TWITTER @ASTONMARTINF1

18 **LANCE STROLL**
TWITTER @LANCE_STROLL



DATA DE NASCIMENTO
29 OUTUBRO 1998 (24 ANOS)
LOCAL
MONTREAL, CANADÁ
ALTURA **1.82 M**
PESO **70 KG**

O jovem piloto canadiano teve algumas batalhas interessantes com Sebastian Vettel em 2022, tetracampeão do mundo de Fórmula 1. Tem este ano um bicampeão que costuma tirar o máximo partido dos carros à sua disposição e bem capaz de pontuar apesar das dificuldades que possa sentir durante as corridas. Se acontecer que o AMR23 seja melhor do que foi o seu antecessor, a Aston Martin querará somar o máximo de pontos possíveis, tendo para isso o canadiano que se concentrar e

executar. Os britânicos apontam ao topo da classificação e para isso precisam dos dois pilotos, contando com o canadiano para o seu plano a médio prazo, que tem mostrado potencial em condições de pista complicada. Tem de passar a disputar frequentemente os pontos qualquer que sejam as vicissitudes da corrida. Não é um piloto que normalmente entusiasma, quer dentro, quer fora de pista, mas tem de passar a pontuar e fazer boas qualificações, isto se o carro realmente o permitir.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA
Nº DE GP's
EQUIPAS
VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.
POSIÇÃO EM 2022

GP DA AUSTRÁLIA 2017
122
WILLIAMS, RACING
POINT, ASTON MARTIN
0
1
0
3
11º (2020)
15º



FERNANDO ALONSO 14

TWITTER @ALO_OFICIAL

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	AUSTRÁLIA 2001
Nº DE GPs	355
EQUIPAS	MINARDI, RENAULT, FERRARI, MCLAREN, ALPINE, ASTON MARTIN
VITÓRIAS	32
POLE POSITIONS	22
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	23
PÓDIOS	98
TÍTULO DE PILOTOS	2 (2005, 2006)
MELHOR POSIÇÃO	1º
POSIÇÃO EM 2022	9º

41 anos e mantém-se com a mesma vontade de vencer e atingir os objetivos. É assim que Fernando Alonso se apresenta para um novo desafio na carreira na Fórmula 1. O piloto espanhol está entusiasmado com o projeto da Aston Martin e otimista quanto à possibilidade da equipa de Silverstone alcançar os triunfos, mas foi sincero ainda na apresentação do carro de 2023, afirmando que ainda não será esta época que lutarão pelos títulos. Há um caminho a fazer e Alonso sabe disso, cabe-lhe tirar o partido do que

os meios da equipa permitirem e levar a estrutura na direção certa. Disso é capaz, talvez melhor do que Vettel o seria, por isso a equipa fica também bem entregue nas mãos do asturiano. Alonso elogiou a ambição que a sua nova equipa tem na Fórmula 1, mas será capaz de manter uma boa relação com o seu novo companheiro de equipa? E será capaz a Aston Martin, uma equipa sem muita experiência em rumar aos triunfos, de dar meios ao espanhol para atingir também os seus objetivos pessoais?



DATA DE NASCIMENTO
29 JULHO 1981 (41 ANOS)

LOCAL

OVIEDO

ALTURA

1.71 M

PESO

68 KG

MONEYGRAM HAAS F1 TEAM



EQUIPA



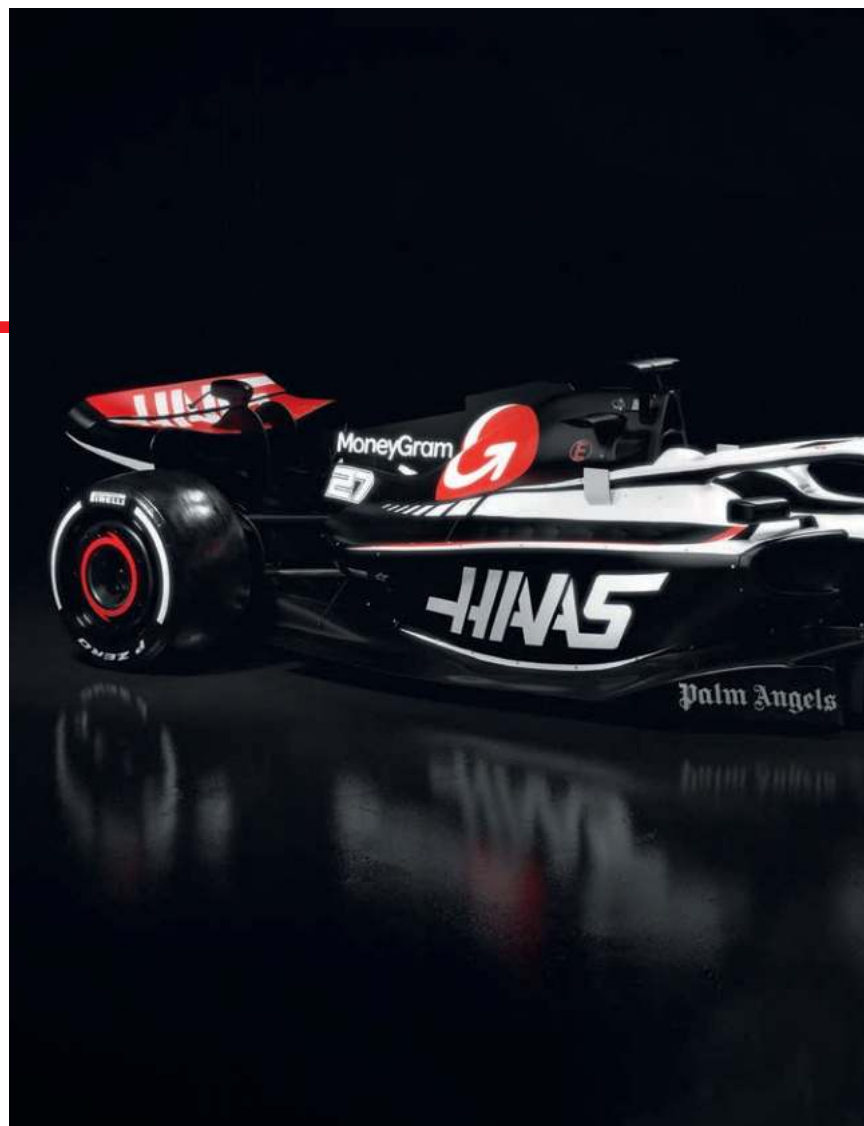
A Haas apostou fortemente durante o ano de 2021 na recuperação para a temporada de 2022, ajudada pelas alterações significativas do regulamento técnico. De facto, a equipa norte-americana, fruto de um novo departamento instalado em Maranello, dentro das estruturas da Ferrari, interpretou bem o regulamento e apresentou um bom carro para a temporada passada. O quinto lugar alcançado na ronda de abertura do campeonato por Kevin Magnussen tratou de provar isso mesmo, no entanto faltaram meios e, talvez ainda mais, um plano bem definido para o desenvolvimento do Haas VF-22 durante toda a época. Foram perdendo fulgor conforme os adversários foram melhorando os seus monolugares, nomeadamente Aston Martin. Os acidentes de Mick Schumacher não podem ser a principal justificação para a falta de meios para a produção atempada das atualizações. A equipa tinha de esperar alguns contratempos e manter ainda assim, um calendário eficaz de

desenvolvimento.

Esse é o trabalho da equipa para este ano. A base do carro de 2022 era boa, mas terá de ser melhorada e é importante manter o carro rápido e fiável ao longo da temporada, permitindo à nova dupla de pilotos poder lutar no meio do pelotão e não apenas pelo nono ou oitavo posto da classificação no campeonato de construtores.

A Haas apresentou um novo patrocinador principal, que segundo os responsáveis permite ter um orçamento bom para o desenrolar da época. Numa equipa que parece ter sempre alguma contrariedade durante as épocas e nunca começam com tranquilidade a competir, ter um parceiro que lhes dê alguma estabilidade é também muito importante.

Estabilidade é também desejada entre Kevin Magnussen e Nico Hülkenberg, os pilotos deste ano da Haas, que preferiu a maior experiência do regressado piloto alemão do que manter Mick Schumacher. Com uma pole position conquistada em 2022, a Haas tem como objetivo passar a pontuar com mais frequência.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

HAAS VF-23
FERRARI
PIETRO FITTIPALDI
2016
GP DA AUSTRÁLIA 2016
144

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

0 DIRETOR DE EQUIPA
1 DIRETOR TÉCNICO
2
0
0

GUNTHER STEINER
SIMONE RESTA

WWW.HAASF1.COM
TWITTER @HAASF1TEAM

27 NICO HÜLKENBERG

TWITTER @NICOHÜLKENBERG



DATA DE NASCIMENTO
19 AGOSTO 1987 (35 ANOS)
LOCAL
EMMERICH, ALEMANHA
ALTURA **1.84 M**
PESO **74 KG**

Parecia já não ter hipóteses em regressar à Fórmula 1 e falava noutros planos para a sua carreira, mas Nico Hülkenberg foi chamado pela Haas para substituir Mick Schumacher para a nova época. Os acidentes e a dificuldade em retirar o potencial do carro de Schumacher na época passada não caíram bem entre os responsáveis da Haas, levando-os a decidir por Hülkenberg já muito perto do final da temporada. Só com o desenrolar dos Grandes Prémios é que saberemos se foi uma decisão acertada ou a Haas voltou a precipitar-

se. Hülkenberg nunca chegou ao nível que todos esperavam, apesar de ser respeitado por todos os seus adversários, acabando por ser este ingresso na Haas quase uma prova final do que pode fazer. Hülkenberg tem alguma experiência com esta nova geração de monolugares de Fórmula 1, depois de ter substituído Sebastian Vettel nas rondas iniciais de 2022. Ainda estará um pouco longe do pódio que nunca chegou a conquistar na F1, mas está na grelha e como provou o seu novo companheiro de equipa em 2022, tudo pode acontecer.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DO BAHREIN 2010
Nº DE GPs	181
EQUIPAS	SAUBER, WILLIAMS, FORCE INDIA, RENAULT, RACING POINT, ASTON MARTIN, HAAS
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	1
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	2
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	7º (2018)
POSIÇÃO EM 2022	22º



KEVIN MAGNUSSEN 20

TWITTER @KEVINMAGNUSSEN

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP DA AUSTRÁLIA 2014
Nº DE GPs	141
EQUIPAS	MCLAREN, RENAULT, HAAS
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	1
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	2
PÓDIOS	1
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	9º (2018)
POSIÇÃO EM 2022	13º

Foi em bom tempo que a Haas recuperou Kevin Magnussen para a Fórmula 1. O piloto dinamarquês prometeu muito quando se estreou pela McLaren em 2014, mas uma série de azares e más decisões na equipa britânica e depois na Renault, levaram-no à Haas que foi caindo na classificação até 2020. Tinha outros projetos de grande envergadura no automobilismo, mas estava com os dois pés fora da F1 quando Günther Steiner o chamou para substituir Nikita Mazepin já perto da época arrancar. Ainda bem que o fez. Alcançou

o quinto posto no Bahrein e apesar das oportunidades escassas para pontuar, surpreendeu todos ao conquistar a pole position para a corrida de Sprint no Brasil. É certo que todas as condições se reuniram para que isso acontecesse, mas Magnussen acabou por atingir o seu ponto alto na temporada e reivindicou de vez o seu lugar na F1. Tem a oportunidade de ajudar a equipa a regressar a lutas mais acima na classificação e assim, ficar ligado a um projeto em ascensão, esperando que desta vez a equipa não tome más decisões.



DATA DE NASCIMENTO
5 OUTUBRO 1982 (30 ANOS)
LOCAL
ROSKILDE, DINAMARCA
ALTURA
1.74 M
PESO
68 KG

SCUDERIA ALPHATAURI



EQUIPA



A equipa liderada por Franz Tost espera regressar em 2023 a outras posições da classificação e deixar para trás a temporada de 2022 como se fosse apenas um percalço. No ano passado nunca foram capazes de lutar por mais do que os últimos lugares pontuáveis, atingindo apenas os dois dígitos no Grande Prémio do Azerbaijão, numa corrida em que Pierre Gasly alcançou o quinto posto. Não estiveram em posição de lutar sequer pelo oitavo posto do campeonato de construtores, tendo apenas que fazer um pouco melhor do que a Williams para não terminar no último lugar do mundial. A AlphaTauri foi uma das equipas que falhou por completo a entrada na nova geração de monolugares, depois de três temporadas consecutivas no meio do pelotão - 2019 ainda como Toro Rosso, 2020 e 2021 - tendo ainda alcançado a vitória em Monza, através de Pierre Gasly. A Red Bull, que detém a AlphaTauri, manteve a aposta na estrutura italiana apesar da morte de

Dietrich Mateschitz, mas são precisos resultados convincentes a começar nesta época. À primeira vista, Gasly não parece ter um substituto natural dentro da equipa, sendo preciso dar tempo a de Vries e Tsunoda tem que melhorar os seus desempenhos. Perderam o piloto que mais garantias e que melhores resultados tinha obtido para a estrutura italiana, Gasly, e mantêm Yuki Tsunoda. Abrem a porta a Nyck de Vries, outro piloto com uma história e carreira interessantes, e que parecia já não ter espaço na F1. O piloto japonês tem de mostrar mais do que fez até agora, que para aquilo com que vinha rotulado desde as fórmulas juniores foi pouco, enquanto de Vries pode ser aposta para chegar mais tarde ou mais cedo à Red Bull. Tem ainda que comprovar que merece, como é óbvio. Em termos de monolugar espera-se muito mais do que em 2022 e a AlphaTauri tem ferramentas para tal, mas precisam de correr atrás do prejuízo do ano passado e isso não será fácil.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

ALPHATAURI ATO4
HONDA RBPT
LIAM LAWSON
2005
GP DO BAHREIN 2006
285

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

2 DIRETOR DE EQUIPA
1 DIRETOR TÉCNICO
2
5
0
0

FRANZ TOST
JODY EGGINTON

WWW.SCUDERIAALPHATAURI.COM
TWITTER @ALPHATAURIFI

22 YUKI TSUNODA
TWITTER @YUKITSUNODA07



DATA DE NASCIMENTO
11 MAIO 2000 (22 ANOS)
LOCAL
SAGAMIHARA (KANTÔ), JAPÃO
ALTURA **1.59 M**
PESO **54 KG**

São ainda muitas as questões que levanta o piloto japonês. O primeiro ano foi de habituação à Fórmula 1, mas em 2022 não conseguiu muito melhor e apesar de alguns resultados serem justificados com a má performance do carro, os seus desempenhos não foram o que se pedia. Franz Tost afirmou recentemente que Tsunoda tem de se concentrar mais durante os fins de semana e preparar-se melhor se quer obter melhores resultados. São esses aspetos que o japonês tem de mostrar progressos se quiser manter o seu posto na F1.

Ninguém vê em Tsunoda um potencial líder da equipa em 2023, papel que de Vries pode assumir com alguma facilidade (teoricamente) e ainda não convenceu, mas a Red Bull parece acreditar em si. Quanto aos objetivos, a regularidade é o que mais interessa ao piloto japonês, independentemente do desempenho do carro, afirmando o Tsunoda na apresentação da equipa que quer trabalhar mais com os engenheiros e mecânicos para perceber o ATO4 desde o início da época.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA
Nº DE GPs
EQUIPAS
VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.
POSIÇÃO EM 2022

GP DO BAHREIN 2021
42
ALPHA TAURI
0
0
0
0
14º (2021)
17º



NYCK DE VRIES 21

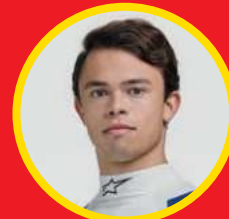
TWITTER @NYCKDEVRIES

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP ITÁLIA 2022
	(WILLIAMS)
Nº DE GPs	1
EQUIPAS	ASTON MARTIN,
	WILLIAMS
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	0
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	0
PÓDIOS	0
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	21º (2022)
POSIÇÃO EM 2022	21º

A saída de Gasly motivou a entrada de Nyck de Vries, que já não contava ser piloto da F1 nesta fase da sua carreira. O neerlandês é um piloto de inquestionável qualidade e a amostra que nos deu em Monza com a Williams deixou a todos com água na boca. Tem tudo para ser um bom piloto de F1 e entra na estrutura certa para se ambientar ao competitivo Grande Circo, sem grandes pressões e sob o olhar atento da Red Bull. Muita curiosidade para ver como se comportará de Vries numa temporada em que os italianos

querem regressar a outra posição na tabela classificativa, mas esta dupla de pilotos é a que sugere mais dúvidas. Com 27 anos de idade, o piloto neerlandês chega mais tarde do que o habitual à Fórmula 1, mas há muitas pessoas que acreditam que ainda vai a tempo de poder ser um bom ativo dentro da Red Bull, servindo a AlphaTauri de plataforma para outros voos. Há quem diga que não ficaria surpreendido se o neerlandês passar para a Red Bull. Tem primeiro de ultrapassar a época de estreia.



DATA DE NASCIMENTO

6 FEVEREIRO 1995 (28 ANOS)

LOCAL

UITWELLINGERGA, PAÍSES BAIXOS

ALTURA

1.67 M

PESO

67 KG

WILLIAMS RACING



EQUIPA



A Williams operou uma alteração significativa na sua organização interna, deixando de contar com o chefe de equipa e diretor técnico de 2022 - Jost Capito e François-Xavier Demaison, respetivamente - entrando para já James Vowles para o lugar de líder da estrutura. O antigo responsável da estratégia da Mercedes tem agora pela frente o desafio de levar a Williams à recuperação na classificação, depois dos planos originais da Dorilton, os atuais detentores da equipa depois de comprada à família Williams, terem sofrido um atraso relevante com o regresso ao fundo da tabela do campeonato mundial de construtores na época passada.

A equipa britânica apresentou um carro pouco performante em 2022 e teve muito trabalho durante a pré-temporada, mas as dúvidas sobre a capacidade de resolução de alguns dos problemas identificados no FW44 ainda permanecem. Alexander Albon, que permanece na equipa depois

de boas prestações na temporada passada, assegurou o seu otimismo em relação ao FW45 após ter estado ao volante nos primeiros quilómetros do 'shakedown', afirmando que é uma boa base para o início da época. Sem um líder durante a pré-temporada, conseguiram os responsáveis da Williams planear o programa de desenvolvimento do carro durante a temporada, conforme as reais necessidades? Vowles tomou conta da equipa apenas no final do mês de fevereiro, muito perto do início dos testes, por isso este projeto ainda tem muito pouco da sua liderança. Com a saída de Nicholas Latifi - substituído por Logan Sargeant - a Williams deixou de contar com os patrocínios que acompanhavam o piloto canadiano, mas de Grove vieram notícias que a situação financeira da equipa é saudável, conseguindo ter meios para fazer face ao que é necessário para lutar por outros objetivos desportivos.



ESTATÍSTICAS DA EQUIPA

CARRO
MOTOR
PILOTOS DE RESERVA
FUNDAÇÃO
PRIMEIRO GP
Nº DE GRANDES PRÉMIOS

WILLIAMS FW45
MERCEDES
TBC
1975
1975
805

VITÓRIAS
POLE POSITIONS
VOLTAS MAIS RÁPIDAS
PÓDIOS
TÍTULOS DE PILOTOS
TÍTULOS DE CONSTRUTORES

114
128
133
313
7
9

CHEFE DE EQUIPA
DIRETOR TÉCNICO

JAMES VOWLES
TBC

WWW.WILLIAMSF1.COM
[TWITTER @WILLIAMSF1TEAM](https://twitter.com/WILLIAMSF1TEAM)

23 ALEX ALBON
TWITTER @ALEX_ALBON



DATA DE NASCIMENTO
26 MARÇO 1996 (26 ANOS)
LOCAL
LONDRES, REINO UNIDO
ALTURA **1.86 M**
PESO **74 KG**

Alexander Albon fez a Williams esquecer George Russell com os seus bons desempenhos de 2022 e é ótimo para a Fórmula 1 que um piloto assim se mantenha na competição. Albon foi injustamente atirado para fora da F1, mas pôde fazer o regresso sem muita pressão numa equipa como a Williams e mostrar do que é capaz. Liderou facilmente a estrutura de Grove em pista e alcançou bons resultados apesar do monólogo pouco performante. Em 2023 conta com um novo

companheiro de equipa e deverá manter o estatuto de líder da equipa, tendo pela frente outra desafiante época. Será muito difícil à Williams conseguir melhorar de tal forma o seu carro para alcançar outras posições, visto que a diferença para os adversários era muito grande no final de 2022. Assim, a maior experiência de Albon será muito importante para a equipa receber o seu feedback sobre o carro e o caminho a seguir daqui para a frente com o desenvolvimento do FW45.

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	GP AUSTRÁLIA 2019
Nº DE GPs	59
EQUIPAS	TORO ROSSO, RED BULL, WILLIAMS
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	0
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	0
PÓDIOS	2
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	7º (2020)
POSIÇÃO EM 2022	19º



LOGAN SARGEANT 02

TWITTER @LOGANSARGEANT

ESTATÍSTICAS DO PILOTO

ESTREIA	ESTREANTE
Nº DE GPs	0
EQUIPAS	WILLIAMS
VITÓRIAS	0
POLE POSITIONS	0
VOLTAS MAIS RÁPIDAS	0
PÓDIOS	0
MELHOR CLASSIFICAÇÃO CAMP.	ESTREANTE
POSIÇÃO EM 2022	ESTREANTE

Será um ano de aprendizagem para o jovem norte-americano que chega à Fórmula 1 e quer fazer melhor do que os seus mais recentes compatriotas na competição. Numa altura em que o interesse pela Fórmula 1 atinge níveis recordes nos EUA, é curioso que a primeira equipa a ter um piloto daquela nacionalidade seja a estrutura que terminou a época passada no último lugar da classificação. Assim sendo, a contratação de Logan Sargeant reveste-se de uma maior importância,

porque a Williams pode vir a garantir muito sucesso e apoios financeiros trabalhando naquele mercado com um piloto norte-americano na grelha. No entanto, precisa de dar os instrumentos necessários para que Sargeant não se mantenha classificado apenas nos últimos lugares. Será difícil isso não acontecer este ano, ou pelo menos até à esperada boa integração do jovem piloto na F1, mas o ano de estreia de Sargeant será de extrema importância para que possa crescer na competição.



DATA DE NASCIMENTO
31 DEZEMBRO 2000 (22 ANOS)

LOCAL
FORT LAUDERDALE, EUA

ALTURA
1.81 M
PESO
71 KG

MAIS PERTO DO SONHO DA F1

Depois do triunfo de Felipe Drugovich no ano passado, estarão 22 pilotos em luta durante a próxima época para tentarem alcançar o sonho de se tornarem piloto de F1. Alguns terão melhores condições e outros podem surpreender na 'turma' de 2023 da Fórmula 2.

Pedro André Mendes

pedroandre.mendes@autosport.pt

FOTOS *Dutch Photo Agency/Red Bull Content Pool e Formula Motorsport Limited*

Em 2017 foi forjado um novo começo para a competição que dá acesso privilegiado à Fórmula 1, o pináculo da pirâmide das corridas de monolugares da FIA. O acordo entre a FIA e a antiga organização do GP2 Series criou o campeonato FIA de Fórmula 2, que em quatro épocas já produziu talentos para a F1 como Charles Leclerc, George Russell, Lando Norris, Alexander Albon, Nicholas Latifi, Mick Schumacher, Yuki Tsunoda, Guanyu Zhou e, mais recentemente, Oscar Piastri e Logan Sargeant.

O campeão da temporada passada, o piloto brasileiro Felipe Drugovich ainda teve lugar na grelha da Fórmula 1, mas a vitória na Fórmula 2 abriu-lhe as portas da Aston Martin, tomando o lugar de piloto de reserva e desenvolvimento da equipa britânica, uma

situação semelhante ao que aconteceu com o campeão de 2021 Oscar Piastri, que teve de esperar até 2023 para se estreiar na F1 pela McLaren.

Está planeado que 2023 seja a última temporada em que os monolugares de Fórmula 2 utilizem o chassis Dallara F2 2018 e o motor Mecachrome V634T de 3,4 litros V6 turbo, que estreou na temporada de 2018. Um novo chassis e motor serão introduzidos para a temporada de 2024. Os carros de Fórmula 2 e Fórmula 3 serão movidos com biocombustível a 55%, numa tentativa de diminuir a pegada de carbono dos campeonatos, tentando que em 2026 se alcance o biocombustível a 100%.

CARAS NOVAS NO PELOTÃO

O calendário de 2023 é composto por 14 jornadas e 28 corridas no total (a prova de Sprint no sábado e corrida principal no domingo), com algumas caras novas entre o pelotão de jovens que tentam chegar à Fórmula 1. A grelha da Fórmula 2 de 2023 apresenta uma mistura de pilotos estabe-





FORMULA 2

RONDA	LOCAL
MP MOTORSPORT	DENNIS HAUGER / JEHAN DARUVALA
RODIN CARLIN	ENZO FITTIPALDI / ZANE MALONEY
ART GRAND PRIX	THÉO POURCHAIRE / VICTOR MARTINS
PREMA RACING	FREDERIK VESTI / OLIVER BEARMAN
HITECH GRAND PRIX	JAK CRAWFORD / ISACK HADJAR
DAMS	AYUMU IWASA / ARTHUR LECLERC
VIRTUOSI RACING	JACK DOOHAN / AMAURY CORDEEL
PHM RACING BY CHAROUZ	ROY NISSANY / BRAD BENAVIDES
TRIDENT	ROMAN STANĚK / CLÉMENT NOVALAK
VAN AMERSFOORT RACING	RICHARD VERSCHOOR / JUAN MANUEL CORREA
CAMPOS RACING	KUSH MAINI / RALPH BOSCHUNG

lecidos na competição e rostos novos, com dez pilotos que vieram da Fórmula 3, incluindo o campeão de 2022 Victor Martins e o vice-campeão Zane Maloney. Mais de metade das equipas da grelha decidiram emparelhar um piloto estreante com um mais experiente para 2023. Entretanto, apenas uma equipa, a Hitech Pulse Eight, optou por um alinhamento de pilotos estreantes com Jak Crawford e Isack Hadjar, ambos vindos da Fórmula 3. Sete pilotos do pelotão deste ano já conquistaram uma vitória na Fórmula 2, incluindo o 5 vezes vencedor de corrida Théo Pourchaire. Entretanto, um total de doze pilotos já alcançaram um pódio nesta competição. Os programas de jovens pilotos das estruturas da Fórmula 1 têm peso na organização do pelotão da Fórmula 2, mas há um deles que se destaca de todos os outros porque coloca seis pilotos nesta competição: a Red Bull Junior Team. Os mais recentes pilotos deste pro-

grama da Red Bull, Enzo Fittipaldi e Zane Maloney vão estar lado a lado na mesma equipa. O piloto brasileiro vai passar a representar a Carlin para a sua segunda temporada na Fórmula 2, depois de Liam Lawson – que vai competir na Super Fórmula no Japão – o ter feito no ano passado. Maloney, que foi confirmado piloto do programa de jovens da equipa austríaca recentemente, vai ser o companheiro de equipa do brasileiro. Também a Hitech Grand Prix terá um alinhamento 100% Red Bull Junior Team, com a entrada de Hadjar e Crawford que “subiram” da Fórmula 3, enquanto Ayumu Iwasa

e Dennis Hauger completam os pilotos apoiados pela Red Bull. Hauger deixou a Prema com que competiu em 2022, passando para a MP Motorsport, equipa que levou Felipe Drugovich ao título na temporada passada, mantendo-se o piloto japonês na DAMS. Destaque ainda para a Van Amersfoort Racing onde estará a competir Juan Manuel Correa, que fará o seu regresso a tempo inteiro à Fórmula 2 após a sua lesão grave no acidente que tirou a vida a Anthoine Hubert em 2019. Faz dupla com Richard Verschoor, substituindo Jake Hughes, que passou a ser piloto da McLaren na

Fórmula E. Também Olli Caldwell, piloto do programa de jovens da Alpine e que competiu pela Campos Racing em 2022, saiu do campeonato para se estreiar na resistência com a equipa Alpine Elf Matmut na classe LMP2 do Campeonato do Mundo de Resistência. Uma equipa fará a sua estreia na Fórmula 2 este ano, com a estrutura alemã PHM Racing by Charouz a disputar a sua primeira temporada. Em termos de calendário, a Fórmula 2 vai pela primeira vez à Austrália, apoiando o Grande Prémio da Austrália de Fórmula 1 no Circuito de Albert Park. **A**



CALENDÁRIO

RONDA	LOCAL	DATAS
1	SAKHIR, BAHREIN	3-5 DE MARÇO
2	JIDÁ, ARÁBIA SAUDITA	17-19 DE MARÇO
3	MELBOURNE, AUSTRÁLIA	31 DE MARÇO-2 DE ABRIL
4	BAKU, AZERBAIJÃO	28-30 DE ABRIL
5	IMOLA, ITÁLIA	19-21 DE MAIO
6	MONTE CARLO, MÓNACO	26-28 DE MAIO
7	BARCELONA, ESPANHA	2-4 DE JUNHO
8	SPIELBERG, ÁUSTRIA	30 DE JUNHO-2 DE JULHO
9	SILVERSTONE, GRÃ-BRETANHA	7-9 DE JULHO
10	BUDAPESTE, HUNGRIA	21-23 DE JULHO
11	SPA-FRANCORCHAMPS, BÉLGICA	28-30 DE JULHO
12	ZANDVOORT, PAÍSES BAIXOS	25-27 DE AGOSTO
13	MONZA, ITÁLIA	1-3 DE SETEMBRO
14	YAS MARINA, ABU DHABI	24-26 DE NOVEMBRO



MUITAS MUDANÇAS

Se a F2 é a porta de entrada privilegiada para a F1, a F3 é o passo a dar para estar mais perto da F2. A competição que foi remodelada em 2019, passando de GP3 a F3 tem dado boas corridas e tem-se revelado uma excelente escola para os jovens talentos.

Fábio Mendes
fabio@autosport.pt
FOTOS Oficiais

Se no ano passado, Victor Martins (de ascendência lusa) venceu o campeonato e ganhou lugar na F2, outros pilotos se destacaram e conseguiram dar o salto. Zane Maloney, Oliver Bearman, Isack Hadjar, Roman Staněk, Arthur Leclerc, Jak Crawford, Juan Manuel Correa, Kush Maini, Brad Benavides e Jak Crawford foram promovidos à F2 o que deu origem a muitas mudanças na grelha para este ano.

APENAS DUAS CORRIDAS POR FIM DE SEMANA

Os regulamentos técnicos e desportivos não mudaram muito em relação ao ano passado. O formato de fim de semana mantém-se.

Na sexta-feira, teremos uma sessão de Treino Livre de 45 minutos e uma sessão de Qualificação de 30 minutos. À imagem da F2, teremos uma Prova de Sprint no sábado de 40 minutos + uma volta. No domingo teremos a corrida principal de 45 minutos + uma volta.

Os resultados da qualificação de sexta-feira determinarão a grelha de partida para a Corrida de domingo. A grelha de partida da Corrida de Sprint será determinada invertendo os 12 primeiros classificados da Sessão de Qualificação.

O piloto que fi er a pole position receberá dois pontos. Para a Corrida de Sprint, os 10 primeiros classificados receberão 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 e 1 pontos, respetivamente. Para a Corrida Principal, os 10 primeiros classificados receberão 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 e 1 pontos, respetivamente. A cada corrida, será atribuído um ponto ao piloto que conseguir a volta mais rápida, desde que tenha ficado nas 10 primeiras posições da classificação fi al da corrida.

O calendário deste ano conta com dez fins de semana com oito das nove rondas a serem disputadas na Europa, sendo que os pilotos terão de começar o ano no Bahrein, seguindo depois para a estreia do ano, Melbourne, na Austrália.

AS MESMAS MÁQUINAS

Quanto aos carros usados pelos jovens pilotos, não há mudanças continuando os chassis Dallara, equipados com motor de seis cilindros, 3.4L, que debita 380 cv às 8000 rpm, através de uma caixa sequencial Hewland de seis velocidades. Os monolugares são capazes de velocidades máximas de 300 km/h, fazendo dos 0-100km/h em 3.1 seg e 0-200km/h em 7.8 seg. Para este ano a novidade é o uso de um combustível com 55% da sua composição a ser de um biocombustível de origem sustentável, fornecido pela Aramco, nova fornecedora para a F2 e F3.

NOVAS CARAS PARA 2023

Como seria de esperar com tantas saídas, a grande maioria da grelha terá um aspeto muito diferente do ano passado. Começando pela Prema que venceu no ano passado o campeonato de equipas, apresenta um alinhamento completamente novo com Dino Beganovic (piloto Ferrari, vindo do FREC), Paul Aron (piloto Mercedes, vindo do FREC) e Zak O'Sullivan (Piloto Williams, vindo da Carlin). Também a Trident apresenta três caras novas, com Gabriel Bortoleto (vindo do FREC), Oliver Goethe (vindo da Euroformula Open) e Leonardo Fornaroli (campeão do FREC). A ART Grand Prix vai receber

Nikola Tsolov (piloto Alpine, campeão da F4 espanhola), Kaylen Frederick (vindo da Hitech), mantendo Grégoire Saucy no alinhamento. A MP Motorsport terá três pilotos novos com a chegada de Mari Boya (vindo do FREC), Jonny Edgar (piloto Red Bull vindo da Trident) e Franco Colapinto (piloto Williams, ex - Van Amersfoort Racing). A Hitech passou a Hitech Pulse-Eight e recebe este ano Gabriele Mini (piloto Alpine, vice-campeão do FREC), Sebastián Montoya (piloto Red Bull, vindo do FREC). Falta conhecer o terceiro piloto que à hora de fecho desta edição não está confir ado.


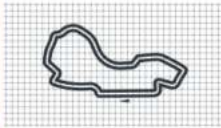
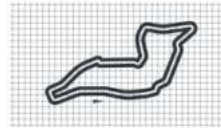







A Van Amersfoort Racing irá trabalhar com Caio Collet (ex- MP Motorsport), Tommy Smith (vindo do campeonato britânico de F3), mantendo Rafael Villagómez no alinhamento.

A Carlin, que foi comprada pela Rodin Cars, sendo agora Rodin Carlin, recebe três pilotos novos com Hunter Yeany (ex- Campos), Ido Cohen (ex- Jenzer) e Oliver Gray (piloto Williams, vice-campeão F4 britânica).

A Campos Racing terá este ano do seu lado Christian Mansell (ex-Charouz Racing System), Hugh Barter (vice-campeão F4 francesa), mantendo Josep Maria Martí. A Jenzer Motorsport terá três estreantes com Alex García (vindo da Euroformula Open), Nikita Bedrin (vindo da F4 germânica) e Taylor Barnard (vice-campeão da F4 germânica).

A PHM Racing by Charouz é novidade com a PHM a fazer parceria com a Charouz recebendo Sophia Flörsch, conhecida piloto de endurance, que terá a companhia de Roberto Faria (vindo da F3 britânica) e Piotr Wiśnicki (vindo do FREC). **A**

EQUIPA	NO.	PILOTO
PREMA RACING	1	Paul Aron
	2	Dino Beganovic
	3	Zak O'Sullivan
TRIDENT	4	Leonardo Fornaroli
	5	Gabriel Bortoleto
	6	Oliver Goethe
ART GRAND PRIX	7	Kaylen Frederick
	8	Grégoire Saucy
	9	Nikola Tselov
MP MOTORSPORT	10	Franco Colapinto
	11	Mari Boya
	12	Jonny Edgar
HITECH PULSE-EIGHT	13	Sebastián Montoya
	14	Gabriele Mini
	15	TBA
VAN AMERSFOORT RACING	16	Caio Collet
	17	Rafael Villagómez
	18	Tommy Smith
RODIN CARLIN	19	Oliver Gray
	20	Hunter Yeany
	21	Ido Cohen
CAMPOS RACING	22	Pepe Martí
	23	Christian Mansell
	24	Hugh Barter
JENZER MOTORSPORT	25	Nikita Bedrin
	26	Taylor Barnard
	27	Alex García
PHM RACING BY CHAROUZ	28	Sophia Flörsch
	29	Roberto Faria
	30	Piotr Wiśnicki

ROUND 1 03-05 MARCH SAKHIR Schedule 	ROUND 2 31-02 APRIL MELBOURNE Schedule 	ROUND 3 19-21 MAY IMOLA Schedule 	ROUND 4 25-28 MAY MONACO Schedule 
ROUND 5 02-04 JUNE BARCELONA Schedule 	ROUND 6 30-02 JULY SPIELBERG Schedule 	ROUND 7 07-09 JULY SILVERSTONE Schedule 	ROUND 8 21-23 JULY BUDAPEST Schedule 
ROUND 9 28-30 JULY SPA-FRANCORCHA... Schedule 	ROUND 10 01-03 SEPTEMBER MONZA Schedule 		



OITO DÉCADAS DE FÓRMULA 1

Ao longo de sete décadas os melhores dos melhores pilotos lutaram em pista com um único objectivo: vencer!



Mais de meio século marcado pelo rasgo de gênios ao volante e na concepção de monolugares, por progressos estonteantes nos domínios técnico e tecnológico e pela vontade indômita de encontrar um lugar ao sol na Fórmula 1. Um longo e profícuo caminho foi entretanto percorrido no âmbito da segurança, mas também ocorreu um retrocesso na maneira de ser e de estar, no "savoir faire". Fica um fio condutor que perpassa ao longo de todos estes anos: a F1 é um desporto espetacular, em que a componente humana ainda continua a ser o "sal" do sucesso.

Na Fórmula 1 quase todos são heróis, de uma forma ou de outra, mas existem figuras que marcaram indelevelmente este desporto, com particular realce para os pilotos. Poder-se-á sempre falar de uma marca com o peso institucional da Ferrari, do génio de Colin Chapman, de figuras decisivas, para o bem e

para o mal, como Bernie Ecclestone, Jean-Marie Balestre ou Max Mosley, mas a parte importante da história foi feita por homens sobredotados como Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari, Jim Clark, Jack Brabham, Graham Hill, Niki Lauda, Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart, Alain Prost, Nelson Piquet, Ayrton Senna, Michael Schumacher, Mika Hakkinen ou Fernando Alonso e estes são apenas alguns dos nomes mais relevantes que concorreram de forma decisiva para o sucesso da F1 enquanto desporto e também enquanto espetáculo que arrasta multidões. Multidões que, habilmente, Bernie Ecclestone, o "senhor F1", tem vindo a "deslocar" para outras partidas do Mundo e para outros mercados, procurando nas saudáveis economias emergentes e nos "petrodólares" encontrar os meios adequados para financiar um desporto assustadoramente caro, talvez demasiado caro mas que gera receitas bem apetitosas.



1950 Giuseppe Farina

1950-1959 O GRANDE FANGIO

A década de 50 do século XX foi marcada pelo ascendente daquele que por todos é considerado um dos maiores pilotos de sempre, o argentino Juan Manuel Fangio. A primeira prova válida para o mundial realizou-se em Silverstone a 13 de maio, o GP da Grã-Bretanha e Nino Farina, com 44 anos de idade, tripulando o Alfa Romeo 158 S8 da escuderia Alfa Corse sagrou-se vencedor, o que também aconteceria no GP da Suíça e de Itália, permitindo-lhe conquistar, neste curto campeonato de apenas seis corridas, o primeiro ceptro mundial. Da sua equipa faziam parte Fangio e Fagioli tendo como principal

antagonista o Ferrari de Alberto Ascari, que triunfaria nos dois anos seguintes.

Mas seria Fangio quem acabaria por marcar esta década ao conquistar o título em 1951 (com a Alfa Romeo), em 1954, primeiro com a Maserati e posteriormente beneficiando da estreia na F1 da Mercedes-Benz com os famosos Silver Arrows, novamente com a marca da estrela em 55, em 1956 com o Lancia-Ferrari e, finalmente em 1957 com o Maserati 250 F. Em 1958 disputou-se o no circuito da Boavista o primeiro GP de Portugal válido para o Mundial de F1 que Stirling Moss venceu ao volante do Vanwall S4, triunfo reeditado em 1959 no circuito de Monsanto, desta vez no Cooper-Climax.



1951 Alberto Ascari e Juan Manuel Fangio



1953 Alberto Ascari e Juan Manuel Fangio



1951 Juan Manuel Fangio



1958 Mike Hawthorn e Peter Collins



1954 Juan Manuel Fangio Monza



1959 Jack Brabham F1

1960-1969**CLARK, BRABHAM E HILL**

A diminuição da cilindrada dos motores de 2,5 para 1,5 litros até ao final da temporada de 1965, marcou a segunda década da F1. Jack Brabham venceu em 1960 o seu segundo título mundial e no ano seguinte foi a vez do belíssimo Ferrari Dino 156 alcançar o lugar mais alto do pódio, guiado por Phil Hill. Um ano trágico para a Scuderia que perdeu o seu emblemático piloto Wolfgang Von Trips num dramático acidente em Monza. Em 1962 Stirling Moss colocaria um ponto final na sua carreira após um violento acidente numa prova

extra-campeonato em Goodwood, ano em que a Porsche, através de Dan Gurney venceu o seu primeiro GP, em França. Graham Hill conquistou o seu primeiro mundial tripulando o BRM P57, o mesmo acontecendo em 68, já com o Lotus-Ford. Em 63 Jim Clark arrecadaria o seu primeiro ceptro mundial ao volante do Lotus 25-Climax, algo que viria a repetir dois anos mais tarde, até que, numa prova de F2 em Hockenheim, acabaria por perder a vida. Em 1969 a associação Jackie Stewart/Ken Tyrrell deu os primeiros frutos com o piloto escocês a ganhar o primeiro de cinco títulos e único com a Matra.



1960 Jack Brabham



1966 Jack Brabham



1967 Jim Clark e Colin Chapman



1964 John Surtees



1965 Jim Clark e Graham Hill



1965 Jim Clark e Jack Brabham



1969 Jackie Stewart WRI



1971 Graham Hill Brabham

1970-1979**AERODINÂMICA AO PODER**

Uma das mais ricas décadas da F1 foi marcada por dois grandes conceitos: o incremento da segurança, que teve em Jackie Stewart o seu porta-estandarte e o grande papel da aerodinâmica, "obra" do genial Colin Chapman e que viria a marcar, para sempre, a Fórmula 1. Em 1970 e pela primeira vez no Mundial o título foi atribuído a título póstumo devido à morte de Jochen Rindt em Monza fruto de um problema mecânico no Lotus 49 C. Neste ano morreram, também, Bruce McLaren e Piers Courage. Afastando-se da Matra, Ken Tyrrell construiu o seu primeiro F1 em 1971 (Tyrrell-001) que permitiu a Jackie Stewart conquistar o seu segundo título. No ano seguinte a F1 falou português e Emerson Fittipaldi ao volante do espectacular Lotus 72-Ford levou para o Brasil o primeiro título mundial. 1973 foi marcado por mais um triunfo mundial de Stewart mas, principalmente, pela horrível morte de Roger Williamson no GP da Holanda vivida por milhões de espectadores na televisão, no mesmo ano em que, pela primeira vez, foi utilizado o "pace-car" (GP do Canadá).



1971 Jackie Stewart

"Fitti" ou "Emo", como preferirem, repetiu a "dose" em 74 com o McLaren-Ford M3 e em 1975 a Ferrari "nasce das cinzas" e Niki Lauda levou o 312 B3 ao desejado triunfo mundial. Neste ano também venceram, pela primeira vez, James Hunt no carro de Lord Hesketh, algo em que ninguém acreditava, e Vittorio Brambilla triunfou no GP da Áustria, despistando-se depois de cruzar a meta. Há coisas que nunca se esquecem! A primeira vitória de Hunt no Mundial foi em 1976 (McLaren M23) ano que ficará sempre ligado ao terrível acidente de Niki Lauda em Nurburgring e à estreia do fabuloso Tyrrell P34 (seis rodas) em Jarama. Em 1977, após um longo e árduo trabalho de recuperação, física e psicológica, Lauda venceu o Mundial para a Ferrari, mas o grande motivo de interesse foi protagonizado pelo Lotus 78 de Andretti e Nilsson, que marcou a entrada, em força, dos conceitos aerodinâmicos na F1. O Lotus 79 dominou completamente a temporada de 78, Andretti foi campeão mas, infelizmente, o seu companheiro de equipa, Ronnie Peterson, morreu em consequência do acidente sofrido no GP da Itália, em Monza. Lauda abandonou a Ferrari e optou pela Brabham, que apresentou o seu polémico BT 46 "aspirador", que permitiu ao piloto austríaco vencer o GP da Suécia, carro que, posteriormente, foi considerado ilegal. A estreia do Renault equipado com o pequeno motor turbo de 1,5 litros, de cuja eficácia muitos duvidavam, e que permitiu a Depailler vencer o GP de França de 79, foi outro dos factores decisivos para a F1. A década terminou com o triunfo de Jody Scheckter (Ferrari 312 T3).



1974 Emerson Fittipaldi



1977 Niki Lauda



1982 Niki Lauda Gilles Villeneuve



1983 Nelson Piquet Brabham

1980-1989

VILLENEUVE DESAPARECE...

SENNAPARECE!

Dez anos que marcaram um significativo aumento de segurança, a morte de um piloto "dos quatro costados", Gilles Villeneuve e o aparecimento de um génio, Ayrton Senna. No primeiro ano da década, Alan Jones conquistou o primeiro título mundial da Williams e Jabouille venceu o primeiro GP para a Renault. No ano seguinte a equipa de Ecclestone, Brabham, alcançou, sob a sua égide o primeiro triunfo mundial graças a Nelson Piquet, mas 1981 também foi marcado pela estreia do GP de San Marino e pela espectacular vitória de Villeneuve em Jarama, mantendo atrás de si, volta após volta, os seus mais directos adversários. O ano de 1982 foi um "annus horribilis" para a Ferrari. Sérias divergências entre a FISA e a FOCA fizeram com que existissem sérios problemas no GP de Espanha e, em San Marino,

as equipas da associação de construtores boicotaram o GP. Pironi venceu uma corrida com meia dúzia de concorrentes mas, mesmo assim, entrou em litígio com Villeneuve. Na corrida seguinte, em Zolder, o piloto canadiano deu tudo por tudo na derradeira qualificação para bater o seu "inimigo" Pironi, mas não conseguiu evitar um contacto fatal com o March de Jochen Mass, despistando-se violentamente e acabando por não resistir aos graves ferimentos. A F1 e a Ferrari choraram a perda de um dos seus pilotos mais carismáticos, mas a Scuderia acabou por perder Pironi para a competição após um grave acidente nos treinos de Hockenheim, em que o piloto fracturou gravemente as pernas. Rosberg venceu o Mundial ao volante do Williams FW07B com apenas uma vitória conquistada. Em 1983 Nelson Piquet voltou a vencer o Mundial, um ano antes da F1 regressar a Portugal, derradeira prova do campeonato e onde foi possível assistir a um final

emocionante, com o McLaren de Lauda a bater o McLaren de Prost por apenas meio ponto. Ayrton Senna que já tinha brilhado no Mónaco numa corrida marcada pela chuva e na qual o triunfo lhe foi retirado por uma controversa decisão do director de prova, Jacky Yckx, fez a sua estreia no autódromo do Estoril. Mas o grande campeão brasileiro não perdeu tempo e em 85, debaixo de forte chuva, efectuou uma corrida de excepção que lhe valeu a primeira vitória na F1. No fim de contas o corolário do que o director desportivo da Lotus, Gerard Ducarouge, tinha afirmado após os testes que o piloto tinha efectuado para a equipa no Brasil, após ter saído da Toleman: "Cemec est magique" (este tipo é mágico)! No ano seguinte Prost (McLaren MP4-2C) apostou na regularidade e bateu os mais rápidos Williams-Honda, que tiveram o reverso da medalha em 1987, quando Piquet ganhou

o Mundial no GP do Japão ainda durante os treinos. Nigel Mansell, o único que poderia contestar a sua candidatura, despistou-se, bateu violentamente na barreira de protecção dos rails e foi hospitalizado, optando por desistir da corrida e regressar a casa. Em 1988 assistiu-se a um aguerrido campeonato entre os dois pilotos da McLaren, Prost e Senna, que venceram todas as corridas e, no último GP, realizado no Japão, o piloto brasileiro, apesar de uma má partida conseguiu vencer e conquistar o seu primeiro título. No ano seguinte a cena repetiu-se, numa temporada marcada por uma enorme rivalidade entre Senna e Prost. Um acidente decisivo em Suzuka entre os dois pilotos, julgado de forma parcial pelo presidente da FISA, Jean-Marie Balestre entregou o campeonato, numa bandeja, a Alain Prost deixando Senna muito mais do que indignado.



1985 Alain Prost



1985 Alain Prost



1985 Senna, Prost, Mansell, Piquet



1987 Nelson Piquet



1988 Ayrton Senna McLaren



1991 Campeões em Adelaide



1993 Alain Prost

1990-1999

A MORTE DE UM ÍDOLO

Senna era como um dos verdadeiros cowboys do farwest: não perdoava! E em 1990 resolveu vingar-se da humilhante derrota imposta em 1989. No mesmo circuito de Suzuka, logo na travessia para a primeira curva efectuou uma manobra no limite da legalidade e colocou o piloto francês fora de prova vencendo o seu segundo título mundial. Bastante mais à vontade e sempre na McLaren repetiu o sucesso no ano seguinte, a precisava altura em que um jovem pouco conhecido, de seu nome Michael Schumacher, foi chamado para substituir o piloto da Jordan, Bertrand Gachot, entretanto preso, pasme-se, por tentativa de agressão a um taxista inglês.

1992 foi o ano Mansell graças ao seu primeiro triunfo no campeonato com a Williams, feito que o "tal" Schumacher também conseguiria,

mas apenas num Grande Prémio, ao volante do Benetton 191 B.

Para além da participação de Pedro Chaves na F1 com a Coloni em 1991, Portugal teve outro grande motivo de interesse nesta década, já que em 1993 Pedro Lamy estreou-se na F1 (GP de Itália em Monza) tripulando o Lotus-Ford e conseguindo desde logo bons resultados. Prost venceu mais um campeonato muito graças a um carro de excepção, que lhe valeu a censura velada do seu rival de sempre, Ayrton Senna.

O GP de San Marino de 1994 ficará para sempre na história da F1 e pelas piores razões. No ano que Ayrton Senna tinha, finalmente, sido contratado pela vitoriosa Williams, a época não começou da melhor maneira. Em Imola, a terceira prova do Mundial, o piloto brasileiro ainda não tinha conseguido pontuar, ao contrário do seu grande rival, à altura, Michael



1992 Ayrton Senna e Nigel Mansell

Schumacher. Na partida, um acidente entre Pedro Lamy e JJ Lehto provocou a entrada do safety-car em pista, permanecendo à frente do pelotão durante algumas voltas. Quando a corrida recomeçou Ayrton, na situação de líder, forçou o andamento até que não conseguiu evitar o despiste na rápida curva de Tamburello, acabando por não resistir aos ferimentos. Depois da morte de Roland Ratzenberger nos treinos, o GP de San Marino assistia à morte de um dos emblemáticos pilotos de sempre na F1, algo que acabou por marcar o primeiro título mundial de Schumacher, ao que se pode acrescentar a manobra duvidosa sobre Damon Hill que lhe deu o ceptro no traçado de Adelaide. Em 95 Schumacher e a Benetton venceram, mas deixando algumas dúvidas sobre a legalidade do monolugar, convicção da generalidade dos observadores. Contudo, no final do ano o piloto

alemão deixou-se aliciar pela Ferrari cumprindo uma temporada em que não conseguiu ter hipóteses de retirar o título a Damon Hill. O Mundial de 1997 foi marcado pela polémica, já que Schumacher tentou vencer o Mundial com uma manobra exageradamente musculada sobre Jacques Villeneuve, na ronda final em Jerez de la Frontera e não só perdeu o título como foi alvo de sanções e de uma campanha, exagerada, em que se verberou o seu comportamento em pista. No ano seguinte, quando a FIA decidiu banir os slicks e introduzir os pneus com sulcos para piso seco, o domínio pertenceu à McLaren-Mercedes e a Mika Hakkinen. O finlandês contou ainda com um grave acidente de Michael Schumacher no GP da Grã-Bretanha que o afastou das pistas até ao final da temporada, mas Hakkinen viria a repetir o feito em 99, de forma consistente, mostrando o seu inequívoco valor.



1994 Michael Schumacher



1999 Mika Hakkinen e Michael Schumacher



1999 Mika Hakkinen McLaren



2000 Michael Schumacher Ferrari



2004 Michael Schumacher

2001-2010

D. SCHUMACHER I O AÇAMBARCADOR

Michael Schumacher e a Ferrari venceram os cinco primeiros títulos dos anos dez do século XXI. Um feito extraordinário, que acaba por não explicar, de forma convincente, quais as razões que levaram o hepta-campeão mundial a abandonar a F1 no final de 2006, a que se junta o seu regresso menos bem sucedido. Mas estes derradeiros 10 anos foram marcados, essencialmente, por questões que ultrapassaram a esfera desportiva e representaram uma mácula para este desporto. O duplo depósito de combustível da BAR-Honda, o caso "Stepneygate", a abusiva troca de informações entre técnicos da Renault e McLaren e consequente polémica entre Alonso, Dennis e Hamilton, as "fraquezas sexuais" do ex-presidente da FIA, o comportamento de Lewis Hamilton e do seu engenheiro que mentiram quanto ao sucedido no GP da Austrália e prejudicaram Trulli e a Toyota e, principalmente, a situação que mais feriu a verdade desportiva e a civilidade do comportamento dos envolvidos, o acidente deliberadamente provocado Piquet Jr. no GP de Singapura em 2008. Que péssima estreia para o primeiro GP nocturno! Mas existiu um reverso da medalha e nós por cá congratulámo-nos com a estreia em 2005 de Tiago Monteiro na F1 e com o primeiro pódio de um piloto português, pesem embora os problemas que levaram à exclusão/greve dos carros equipados com pneus Michelin nos Estados Unidos, bem como com a excelente corrida que o piloto fez no GP da Bélgica. De 2000 a 2004 Schumacher venceu cinco títulos consecutivos, quase acabando com o interesse da Fórmula 1, fruto das suas inegáveis capacidades de pilotagem e não só: também de excelentes carros

que a Ferrari lhe proporcionou, devidamente e exclusivamente adaptados aos pneus Bridgestone e ao desempenho de um estratega chamado Ross Brawn. O reinado de Schumi terminaria em 2005 com a vitória de um piloto de inegável valor, Fernando Alonso, ao serviço de uma Renault ultra competitiva, que voltou a ditar leis em 2006, num despique extremamente aliciente e que culminou com a decisão, ainda hoje controversa, de Schumacher optar por "pendurar o capacete" ... pelo menos temporariamente.

Um ano mais tarde a Ferrari regressaria aos triunfos graças a um grande piloto que tem tanto de dotado como de controverso, Kimi Raikkonen, conseguido mesmo nos limites e em 2008 todos assistiram à consagração do jovem Lewis Hamilton um verdadeiro "McLaren boy", trazido ao colo por toda a equipa, que revelou alguma imaturidade comportamental.

O ano de 2009 teve o grande mérito para a Fórmula 1 de, finalmente, termos assistido ao "sair de cena" de Max Mosley (ou empurrão, quiçá) que abandonou o quase perene cargo de presidente da entidade federativa, ao regresso dos pneus slick, a novidades técnicas, principalmente na área aerodinâmica, que não deixarem de causar alguma controvérsia e, como contraponto, ao abandono de duas equipas suportadas por dois grandes construtores japoneses, Toyota e Honda, com o saudável renascer das cinzas desta última que, pelas mãos de Ross Brawn (e não só), permitiu que Jenson Button conquistasse o seu primeiro título mundial.

Finalmente e já sob a batuta de Jean Todt na FIA, 2010 foi o ano que marcou o fim dos reabastecimentos na F1 (eventualmente de forma

provisória), obrigando os mestres da estratégia a reverem os seus conceitos e os pilotos a sua forma de condução. Com Fernando Alonso na Ferrari e o regresso da Mercedes à F1, chancelado pelo final do período sabático de Michael Schumacher, a que acresce o facto de ter assente a sua estrutura desportiva na aquisição da vitoriosa Brawn GP, a par com um conjunto de "jovens lobos" em lugares de destaque, esperava-se um Mundial ao rubro e, de facto assim aconteceu. Mas o domínio da Red Bull e a garra do mais jovem Campeão Mundial, Sebastian Vettel, predominaram sobre uma "Scuderia" que denotou fragilidades e que arrostou com as críticas de uma decisão polémica no GP da Alemanha, quando Massa foi instruído para deixar passar Alonso rumo à vitória. Tal como a RBR fez em relação à McLaren que procurou inovar tanto que, por vezes, perdeu o "norte" e aos "Flechas de Prata" que não deixaram grande marca neste regresso, apesar de alguns bons resultados de Nico Rosberg, em contraponto com a desilusão que foi Schumacher. Até aqui, seis décadas de grandes corridas, de grandes pilotos, de grandes polémicas e de grandes espectáculos.



2007 Kimi Raikkonen



2008 Lewis Hamilton vs Massa



2005 Fernando Alonso Renault



2010 Vettel



2013 Vettel Red Bull



2011-2022

DÉCADA DE HAMILTON, E COMEÇO DE VERSTAPPEN

O arranque da década de 2010 deu-se com Vettel e a Red Bull a liderar os campeonatos, dominando a temporada e conquistando os seus segundos títulos consecutivos. Vettel tornou-se também no mais jovem bicampeão mundial, em 2011. A McLaren e a Ferrari terminaram mais uma vez em segundo e terceiro lugar nos Construtores, mas muito atrás. Jenson Button foi segundo nos pilotos, na frente de Mark Webber, terceiro mais uma vez. Vettel conquistou 11 vitórias ao longo do ano, bateu o recorde do maior número de pole positions numa época (15) e o maior número de pontos de campeonato (392).

No ano seguinte, depois de um início lento, mais perto do fim, o alemão assumiu a liderança da competição e abriu uma diferença de 13 pontos para Fernando Alonso na última ronda, no Brasil, confirmando o seu terceiro título consecutivo. 2013 foi também para Vettel: a superioridade do Red Bull permitiu-lhe abrir uma pequena vantagem logo no início da época, mas só após a pausa de verão a superioridade do Red Bull se manifestou com nove vitórias seguidas, terminando o ano com um avanço incrível para Alonso, e a Red Bull voltou a ser campeã com grande facilidade. Para Vettel, era o tetra e logo consecutivo. Só esse foi o grito do Ipiranga, pois tudo estava prestes a mudar radicalmente, pois as regras alteraram-se e a Mercedes foi a equipa que melhores as interpretou. Nasceu a era turbo-híbrida da F1, a mais radical alteração de regulamentos de motores na F1 desde 1995. Para que se perceba melhor o que foi o domínio inicial da Mercedes na era híbrida, Lewis Hamilton e Nico Rosberg venceram 51 das 59 corridas (31 para Hamilton e 20 para Rosberg) entre 2014 e 2016, conquistando pelo meio todos os títulos.

Apesar do domínio de Hamilton ao seu companheiro de equipa, este logrou manter-se minimamente por perto, já que a Mercedes não tinha adversários. Em 2014, Rosberg chegou a Abu Dhabi com hipóteses de ser campeão, mas a vantagem pontual do inglês era significativa, e Hamilton ganhou o seu segundo Mundial com 384 pontos e 11 vitórias. Nico Rosberg foi segundo e obteve 5 vitórias, terminando ambos com o domínio Red Bull. A Mercedes garantiu o seu primeiro Mundial de Construtores e terminou a

temporada 296 pontos à frente da Red Bull.

Em 2015, Hamilton garantiu o seu terceiro Mundial, batendo Nico Rosberg por 59 pontos, com Sebastian Vettel (Ferrari) em terceiro, a mais 44 pontos. A Mercedes voltou a ser Campeã à frente da Ferrari e Williams.

O ano de 2016 seria bem diferente. Nico Rosberg assegurou o seu único título na F1, na última corrida da época. Com nove vitórias, Rosberg bateu Hamilton por cinco pontos, tornando-se no segundo filho de um campeão a vencer, depois de Damon Hill em 1996. Ser colega de equipa de Hamilton foi tão desgastante para Rosberg, que este anunciou a sua retirada do desporto pouco depois de conquistar o título. Nos Construtores, novo título para a Mercedes.

Mas a Ferrari e Sebastian Vettel surgiram em 2017 como fortes candidatos ao título, depois de terem sido implementadas alterações na concepção aerodinâmica dos carros. Contudo, apesar das lideranças do campeonato de Vettel em 2017 e 2018, Lewis Hamilton e a Mercedes continuaram a vencer corridas e títulos. Ainda assim, em 2017, uma bela luta pelos títulos. Vettel a liderou o campeonato nas primeiras 12 rondas, mas no final Hamilton ganhou o seu quarto título, terminando na frente de Vettel com Valtteri Bottas em terceiro. Nos Construtores, a Mercedes conquistou o seu quarto título consecutivo. Em 2018, o Halo chegou à F1. Um dispositivo de segurança que até 2020 foi adotado em todas as séries de monolugares da FIA.

Em pista, nova luta entre Mercedes e Ferrari. Lewis Hamilton e Sebastian Vettel voltaram à luta e foi a primeira vez na história da F1, que dois tetra campeões mundiais disputariam um quinto título. A liderança do campeonato alternou-se entre os dois, a liderança trocou de mãos cinco vezes ao longo do ano, mas seria Lewis Hamilton a conquistar o seu quinto título, com a equipa a garantir o seu quinto título consecutivo nos Construtores. Sebastian Vettel terminou em segundo, com o seu companheiro de equipa, Kimi Räikkönen em terceiro.

Em 2019, Lewis Hamilton quase passou no Mundial, ainda que Valtteri Bottas fosse ganhando um Grande Prémio aqui e ali. A Ferrari eclipsou-se, embora ainda tenha ganho três vezes, a Red Bull tardava em ter na Honda o parceiro que precisava para lutar pelos títulos, também venceu três vezes, mas Hamilton conquistou o seu sexto título e a Mercedes venceu os Construtores pela sexta vez. O ano de 2020 foi o da pandemia de covid-19, a FOM só conseguiu assegurar 17 GP e Portugal regressou à F1 após 24 anos. A época só começou em julho e as primeiras oito corridas foram realizadas à porta fechada.

Lewis Hamilton e a Mercedes voltaram a dominar por completo, assegurando o seu sétimo título, no caso da equipa, a única a ganhar sete campeonatos consecutivos, batendo o recorde da Ferrari que triunfou de 1999 a 2004. Já Hamilton igualou o recorde de Michael Schumacher com sete títulos Mundiais de F1, batendo o anterior recorde de Schumacher de 91 vitórias na carreira, no GP de Portugal.

As coisas foram bem diferentes em 2021, pois a Mercedes enfrentou uma dura competição por parte da Red Bull, com Max Verstappen a dar muita luta à Mercedes e a Hamilton. A época

terminou com muita polémica com a decisão de Michael Masi, Diretor de Corrida, em Abu Dhabi. Os dois pilotos que lutavam pelo título enfrentavam um tudo ou nada, e depois de um Safety Car ter permitido a Verstappen mudar pneus sem perder a posição da pista. O Williams de Latifi era retirado, o tempo ia passando, mas surgiu a polémica decisão de Masi, de permitir que apenas os carros entre Hamilton e Verstappen se desdobrassem antes de reiniciar a corrida com apenas uma volta pela frente. Verstappen viu-se atrás de Hamilton, e com pneus mais novos, passou-o e assegurou o título. A Mercedes protestou, mas foi rejeitado. Posteriormente, a FIA reconheceu a controvérsia, Michael Masi foi despedido, mas nada mudou em termos de resultado.

O campeonato ficou bem entregue a Max Verstappen, mas por linhas tortas, pois quase toda a gente percebeu que o que Masi fez foi errado. Basicamente escreveu-se direito por linhas tortas pois o título foi inteiramente merecido para Verstappen, tal como seria se fosse para Hamilton, por tudo o que ambos fizeram em pista. Mesmo com alguns encontros imediatos do 3º Grau pelo meio. Este título de Verstappen pôs fim à sequência de títulos de pilotos da Mercedes na era híbrida, de 2014 para cá. A Mercedes foi novamente Campeã de Construtores.

Em 2022, nova mudança de era, com monolugares completamente novos. Depois de um ano muito equilibrado em pista, a Red Bull teve grande oposição na fase inicial da época, com Charles Leclerc e a Ferrari a vencerem duas das três primeiras corridas, mas a partir daí, Max Verstappen esteve quase sempre num campeonato à parte, dominando por completo a temporada. A Ferrari não tinha um carro mau, mas cometeu muitos erros, especialmente estratégicos, que permitiram a Verstappen fugir decisivamente. De qualquer forma, com a forma que mostrou até ao fim do ano, seria muito difícil bater o piloto neerlandês. A Mercedes, depois de vários anos (2014-2021) de domínio, ou quase, falhou por completo no conceito do novo W13, vencendo apenas uma corrida durante o ano, através de George Russell. Hamilton não venceu um único em 2022.

Desta forma, Verstappen assegurou o seu segundo título na F1 e a Red Bull voltou finalmente aos títulos de Construtores, com o 5º título, o primeiro desde 2013. Esta foi a última temporada do tetracampeão mundial, Sebastian Vettel, na F1.



2022 Max Verstappen Red Bull

A EVOLUÇÃO DA SEGURANÇA NA FÓRMULA 1

Ver um vídeo da Fórmula 1 dos anos 50 e fazer o mesmo com outro qualquer recente é suficiente para perceber como evoluiu a segurança. Desde circuitos 'forrados' com fardos de palha, pilotos sem capacete ou cinto, a segurança não era claramente uma prioridade na F1. Mas felizmente, passou a ser... De 1950 para cá passaram 74 anos de

inabaláveis melhorias de segurança. A mais recente evolução resulta do acidente de Guany Zhou em Silverstone, mas este é somente o último de muitos avanços a este nível. É isso que vamos recordar, de forma sucinta, mas clara. Todos sabemos, e aceitamos, pilotos e equipas incluídos que a segurança nas corridas nunca será perfeita, haverá sempre sempre uma certa quantidade

de perigo inerente, e todos sabem que isso faz parte do apelo de todo o 'circo'. Tal como o perigo. É também isso que eleva os pilotos a heróis. Mas o que há muito se faz é tentar encontrar o perfeito equilíbrio entre o risco razoável e a melhor prevenção possível... Não é preciso recuar muito tempo para recordar fatalidades (Antoine Hubert em 2019 na F2) ou sustos enormes

(Romain Grosjean, Bahrain 2020), para perceber que se têm que continuar a dar passos em frente em termos de segurança, o que está a ser feito, na certeza que as hipóteses de um piloto sobreviver a uma forte colisão são hoje infinitamente maiores. Se há uma coisa que é a antítese do que era a 13 de maio de 1950, é a segurança...



1950 - Comissários de Pista

Os Comissários de Pista são utilizados desde o início do Mundial de Fórmula 1 em 1950. Cada vez melhor treinados, eles são os anjos da guarda dos pilotos...



1952 - Capacetes

No início, os pilotos chegavam a correr apenas de boné, e óculos de proteção, mas os capacetes tornaram-se obrigatórios a partir de 1952. O capacete facial completo foi introduzido em 1968, e desde aí os capacetes nunca pararam de evoluir.



1972 - Arnês de seis pontos

Depois de recomendar aos pilotos que usassem cintos de segurança completos em 1968, a FIA tornou obrigatória a utilização de arneses de seis pontos a partir de 1972.



1975 - Fatos de competição com mais resistência ao fogo

Para a temporada de Fórmula 1 de 1975, a FIA introduziu normas muito mais exigentes quanto à resistência ao fogo dos fatos de competição.



1981 - Célula de sobrevivência em fibra de carbono

A McLaren foi pioneira na criação de uma célula de sobrevivência em fibra de carbono nos seus monolugares em 1981. Daí para a frente esta generalizou-se e foi sendo constantemente atualizada e melhorada com a FIA a reservar para si os testes mais rigorosos possível.



1993 - Safety Car

Embora a F1 tenha utilizado pela primeira vez um Safety Car no Grande Prémio do Canadá de 1973, a FIA somente introduziu o carro de segurança de forma permanente em 1993, com o intuito de neutralizar as corridas após os incidentes.



1994 - Mudanças nas pistas e nas barreiras

Depois da morte de Ayrton Senna em Imola, a F1 passou a olhar para as pistas de forma mais 'clínica', tentando perceber onde estas poderiam dar problemas, e atuando nessas zonas. Paralelamente, aumentou significativamente o padrão utilizado para as barreiras de segurança, de modo a melhor dissipar a energia nos impactos, e essa evolução continua nos dias de hoje com o que há de melhor para utilizar.



1999 - Rodas fixas

Uma das imagens mais habituais nos acidentes na F1 era as rodas soltarem mas as 'amarras' das rodas foram introduzidas em 1999, assegurando que estas não se soltassem com tanta facilidade em caso de acidente. Tal como em todos os restantes casos, a absorção de energia foi aumentando sempre que a tecnologia o permitiu.



2003 - HANS, 'head and neck system'

O dispositivo de apoio da cabeça e pescoço (HANS) que limita fortemente o movimento da cabeça para evitar lesões graves na coluna vertebral foi tornado obrigatório em 2003. Em 2007 a FIA tornou esse dispositivo obrigatório para a grande maioria das séries sancionadas pela FIA.



2011 - Reforço do painel da viseira dos capacetes

Após uma lesão quase fatal na cabeça de Felipe Massa em 2009, depois de um acidente na Hungria, quando uma mola se soltou de um monolugar que roda à frente, a FIA introduziu um painel de Zylon para aumentar a resistência da zona imediatamente acima da abertura da viseira e aumentou a proteção abaixo da borda superior da abertura da viseira.



2015 - Virtual Safety Car

Após o acidente que redundaria num desfecho fatal de Jules Bianchi no Grande Prémio do Japão de 2014, a FIA introduziu uma série de medidas de segurança, entre as quais a introdução do Safety Car Virtual em 2015. Os carros devem abrandar e não é permitido ultrapassar, e os pilotos têm de cumprir o tempo-alvo desse setor que é determinado pela FIA.



2018 - Luvas biométricas

Luvas biométricas foram introduzidas paralelamente ao Halo, são ligadas com sensores que transmitem o ritmo cardíaco do piloto e os níveis de oxigénio no sangue para o Carro Médico em todos os momentos, dando aos médicos informações vitais para uma resposta mais direcionada, ganhando-se tempo que pode fazer a diferença.



2014 - Acelerómetro auricular

A FIA introduziu um novo acelerómetro auricular de modo a obter dados sobre as forças G e o movimento da cabeça em caso de colisões.



2016 - Câmara de alta velocidade

Os monolugares de F1 passaram a ser equipados com câmaras de alta velocidade, que filmam a 400 fotogramas por segundo, e que apontam sempre para a cabeça dos pilotos, permitindo uma melhor compreensão dos incidentes, devido à existência de muito mais 'frames' que anteriormente.



2019 - Capacete ainda mais seguro

Um novo padrão de capacete foi tornado obrigatório em 2019. Abertura da viseira foi rebaixada 10mm, passou a ter proteção 'balística' avançada (contra projéteis até 225g viajando a 250 km/h). A absorção de energia aumentou em 12%, 20% para objetos de grandes dimensões.



2023 - Roll bar reforçado

O 'roll bar' dos carros foi reforçado para evitar o colapso da estrutura, como aconteceu no acidente de Zhou Guanyu em Silverstone. Este deverá ser agora capaz de suportar um impacto de 15G com o solo e resistir a forças tanto frontais como traseiras.



2014 - Mais proteção para impactos laterais

Em 2014 foi posto em prática um sistema avançado de proteção contra impactos laterais. As estruturas de ambos os lados dos carros passaram a ser capazes de absorver quase 40kJ de energia, tanto nas direções de impacto normal como oblíquo.



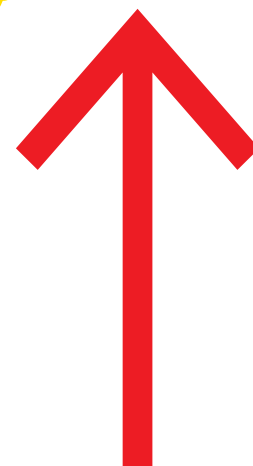
2018 - HALO

O Halo é um dispositivo de proteção do cockpit e da cabeça dos pilotos, foi introduzido em 2018 na F1, e posteriormente tornou-se obrigatório em todos os campeonatos de monolugares da FIA. A medida surgiu depois de vários acidentes em que a cabeça dos pilotos foi exposta ao perigo, existindo mesmo uma morte numa série secundária de monolugares. Desde 2018 que não há ferimentos nos pilotos, apesar de terem existido vários acidentes graves.



2020 - Nova norma de vestuário de proteção

Os requisitos de todo o vestuário de proteção tornaram-se ainda mais rigorosos na época de 2020, tendo sido melhorada a exposição ao calor em 20%, em relação à anterior norma FIA.



VIVA LAS VEGAS



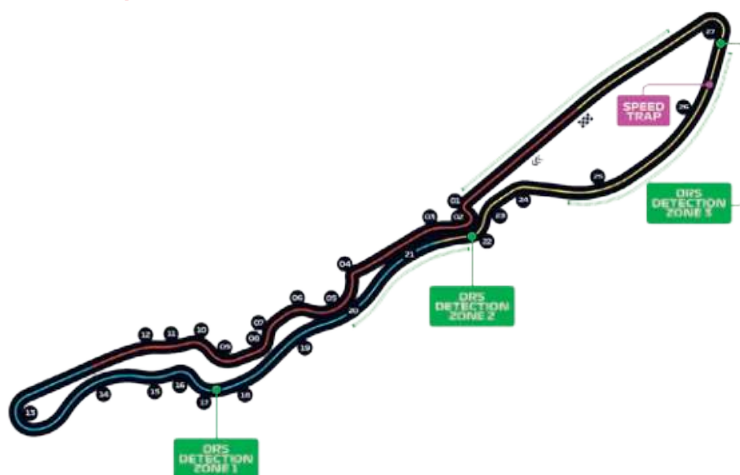
OS CIRCUITOS E OS HORÁRIOS DO CAMPEONATO DO MUNDO FIA FÓRMULA 1

Depois de em 2022 se terem realizado 22 Grandes Prémios, este ano estão previstas 23 corridas, incluindo a novidade absoluta de Las Vegas. E há alterações significativas: O Qatar regressa ao calendário, depois de 2021, Las Vegas estreia-se, num circuito citadino desenhado à volta da 'Strip' de Las Vegas. Desta forma, realizam-se três corridas nos EUA.

O GP da Rússia estava previsto para 2023, foi banido, o GP de França saiu do calendário e a China viu o seu GP ser cancelado pelo quarto ano consecutivo, devido ao covid 19, não sendo substituído.

2º GP DA ARÁBIA SAUDITA DE FÓRMULA 1

>> 19 DE MARÇO



Foi a grande novidade de 2021, e apesar dos receios, redundou numa grande corrida. A pista tem um bom fluxo de longas retas 'tortas' e 27 curvas, algumas bem apertadas, num traçado diferente de qualquer outra pista no calendário. O acelerador vai a fundo 79% da extensão da pista e a média da volta ronda os 250 Km/h. É o circuito citadino mais rápido da história da F1. Jeddah é uma cidade pitoresca de cerca de 3,5 milhões de pessoas, situada na costa do Mar Vermelho. A pista está situada na Corniche, uma área de 30 km de resorts costeiros da cidade. A corrida volta a realizar-se à noite.

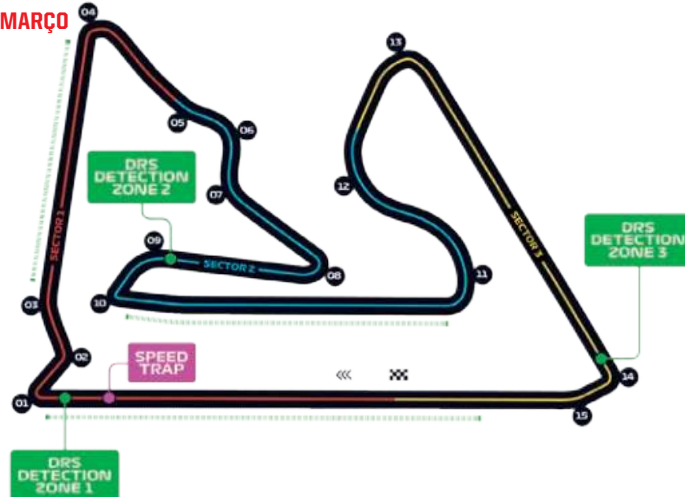


1º GP	2021
VOLTAS	50
CIRCUITO	6.174 KM
CORRIDA	308.45 KM
RECORDE	1M30.764 (LEWIS HAMILTON, 2021)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 17 MARÇO	
TREINO LIVRE 1	13:30 - 14:30
TREINO LIVRE 2	17:00 - 18:00
SÁBADO, 18 MARÇO	
TREINO LIVRE 3	13:30 - 14:30
QUALIFICAÇÃO	17:00 - 18:00
DOMINGO, 19 MARÇO	
CORRIDA	17:00

1º GP DO BAHREIN DE FÓRMULA 1

>> 5 DE MARÇO



O Circuito de Sakhir, no Bahrein, albergou o primeiro GP que se realizou no Médio Oriente, em 2004, e é uma pista em que se realizam grandes corridas. Situa-se praticamente no meio do deserto, a areia por vezes incomoda os pilotos. Desde 2014 que se realiza à noite, tem longas retas e ganchos lentos, que permitem muitas ultrapassagens. Esta é uma pista em que a gestão dos pneus é muito importante, sendo a tração, chave para uma forte qualificação e ritmo de corrida. O GP começa ao final da tarde local, pelo que as temperaturas descem à medida que a corrida se desenrola, afetando o comportamento dos pneus.

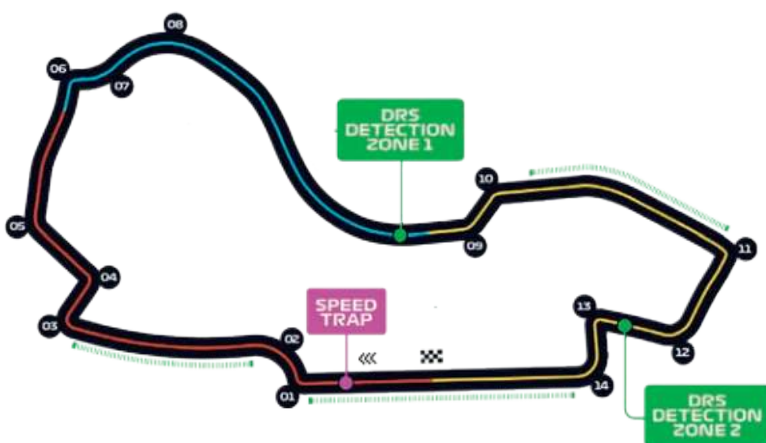


1º GP	2004
VOLTAS	57
CIRCUITO	5.412 KM
CORRIDA	308.238 KM
RECORDE	1M31.447S (PEDRO DE LA ROSA, 2005)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 3 MARÇO	
TREINO LIVRE 1	11:30 - 12:30
TREINO LIVRE 2	15:00 - 16:00
SÁBADO, 4 MARÇO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 5 MARÇO	
CORRIDA	15:00

3º GP DA AUSTRÁLIA DE FÓRMULA 1

>> 2 DE ABRIL



Desde 1996 na F1, que o circuito de Albert Park abria a época, mas os anos de pandemia deixaram de fora a corrida australiana, sendo que em 2020 a F1 estava pronta para arrancar para a pista, mas a covid-19 não deixou. Os seus responsáveis aproveitaram para fazer alterações no traçado, mudando algumas zonas, de modo a possibilitarem ainda melhores corridas. A pista foi também asfaltada, pela primeira vez em 25 anos. De resto, as corridas costumam ser animadas. É um circuito que requer um chassis bem afinado, e a pista é das mais rápidas do calendário. É uma corrida adorada tanto por equipas como pelos adeptos, e sendo uma pista semipermanente, há um alto nível de evolução do asfalto à medida que o fim de semana se desenrola.

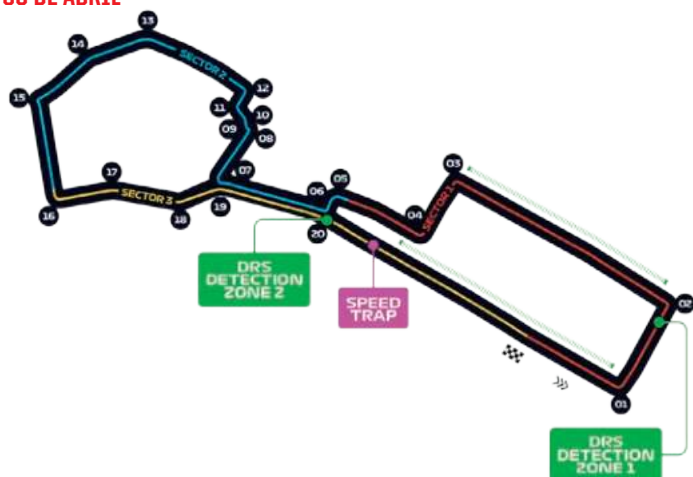


1º GP	1996
VOLTAS	58
CIRCUITO	5.278 KM
CORRIDA	306.124 KM
RECORDE	1M20.260 (CHARLES LECLERC, 2022)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 31 MARÇO	
TREINO LIVRE 1	02:30 - 03:30
TREINO LIVRE 2	06:00 - 07:00
SÁBADO, 1 ABRIL	
TREINO LIVRE 3	02:30 - 03:30
QUALIFICAÇÃO	06:00 - 07:00
DOMINGO, 2 ABRIL	
CORRIDA	06:00

4º GP DO AZERBAIJÃO DE FÓRMULA 1

>> 30 DE ABRIL



Antes de se estreiar em 2016, poucos davam muito pelo circuito citadino de Baku, com longas retas e zonas muito lentas, entre a parte velha e nova da cidade de Baku, mas a verdade é que as corridas ali realizadas têm sido das melhores do ano. Com 6 km é o quarto traçado mais longo do calendário. É o circuito citadino mais rápido do calendário, percorrendo o centro da capital do Azerbaijão, com algumas curvas apertadas de 90 graus, assim como algumas retas. A pista foi projetada por Hermann Tilke e incorpora uma série de características únicas, como uma e uma reta que percorre a extensão do 'calçadão' à beira-mar. A 'meca' do slipstream...

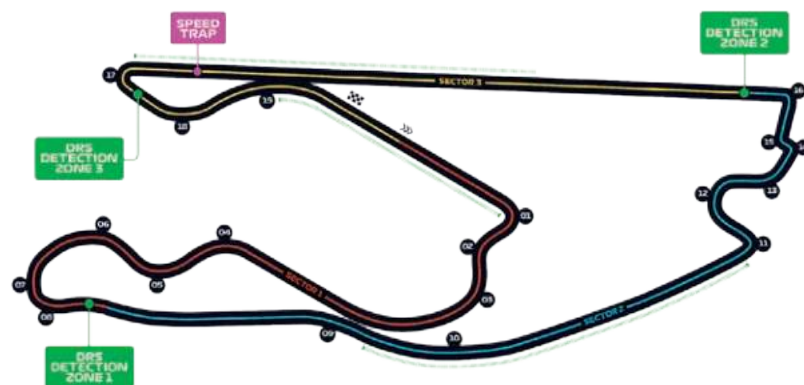


1º GP	2016
VOLTAS	51
CIRCUITO	6.003 KM
CORRIDA	306.049 KM
RECORDE	1M43.009S (CHARLES LECLERC, 2019)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 28 ABRIL	
TREINO LIVRE 1	10:30 - 11:30
QUALIFICAÇÃO	14:00 - 15:00
SÁBADO, 29 ABRIL	
TREINO LIVRE 2	10:30 - 11:30
SPRINT	14:30 - 15:30
DOMINGO, 30 ABRIL	
CORRIDA	12:00

5º GP DE MIAMI DE FÓRMULA 1

>> 7 DE MAIO



O GP de Miami foi a grande novidade do calendário da de 2022. Traçado feito de raiz no complexo do Hard Rock Stadium, 'casa' dos Miami Dolphins da NFL, a pista é o culminar de um processo de desenvolvimento que simulou nada menos do que 36 layouts diferentes antes do traçado final, que não é muito diferente do Albert Park de Melbourne.

Nos seus 5,41km tem 19 curvas, três retas, potencial para três zonas DRS, e uma velocidade máxima a rondar os 320 km/h. Por ali, no Hard Rock Stadium, passaram já seis Super Bowls, duas World Series de Baseball e numerosos concertos de rock. Agora é a vez da F1, naquela que será a primeira de três corridas nos EUA em 2022.

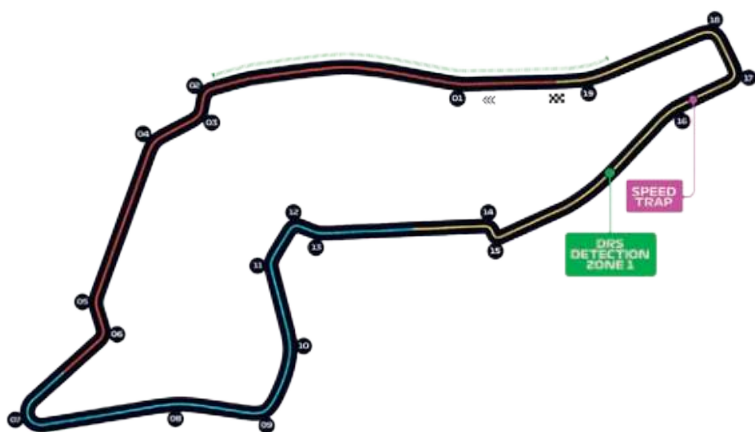


1º GP	2022
VOLTAS	57
CIRCUITO	5,41 KM
CORRIDA	308,37 KM
RECORDE	1M31.361S (MAX VERSTAPPEN, 2022)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 5 MAIO	
TREINO LIVRE 1	19:30 - 20:30
TREINO LIVRE 2	23:00 - 00:00
SÁBADO, 6 MAIO	
TREINO LIVRE 3	17:30 - 18:30
QUALIFICAÇÃO	21:00 - 22:00
DOMINGO, 7 MAIO	
CORRIDA	20:30

6º GP EMILIA ROMAGNA DE FÓRMULA 1

>> 21 DE MAIO



O Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari em Imola, é um traçado histórico para a F1, por bons e maus motivos. Estreou-se em 1953, acolheu pela primeira vez uma prova extra-campeonato de F1 em 1963, mas só em 1980 se estreou na F1, já que Monza é habitualmente a 'casa' do GP de Itália. A partir de 1981, Imola passou a fazer parte do campeonato, com o famoso título de 'San Marino', recebendo 27 GP até 2006. Regressou como GP de Emilia Romagna em 2020.

Localizado numa zona, a Toscana, de beleza incrível, tem Maranello e a Ferrari como vizinhos, a poucos quilómetros. Uma visita a Imola é também uma oportunidade para os fãs de F1 prestarem a sua homenagem a Ayrton Senna e Roland Ratzenberger, que perderam as suas vidas no GP Prémio de San Marino de 1994.

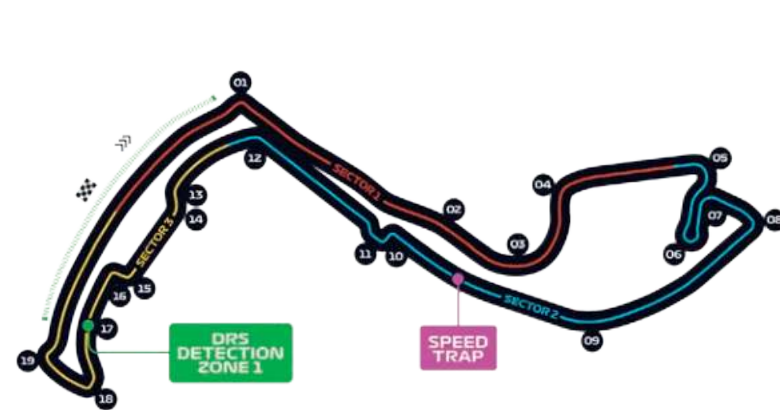


1º GP	1980
VOLTAS	63
CIRCUITO	4.909 KM
CORRIDA	308.049 KM
RECORDE	1M15.484S (LEWIS HAMILTON, 2020)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 19 MAIO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
QUALIFICAÇÃO	16:00 - 17:00
SÁBADO, 20 MAIO	
TREINO LIVRE 2	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 21 MAIO	
CORRIDA	14:00

7º GP DO MÓNACO DE FÓRMULA 1

>> 28 DE MAIO



Ausente em 2020, o Circuito do Mónaco regressou em 2021, mantendo-se como a jóia da coroa da F1, num traçado que mudou muito pouco desde 1950. Estreito, lento, para os parâmetros da F1, não perdoa o mínimo erro, sendo que as ultrapassagens são quase impossíveis mesmo em carros com ritmos um pouco diferentes.

É a corrida mais famosa da temporada e também o circuito mais lento e menos abrasivo do ano. O desgaste dos pneus é baixo: aderência mecânica e altos níveis de downforce de baixa velocidade são muito importantes nesta pista. Com a quase impossibilidade de ultrapassar, a qualificação é determinante. Com áreas de escapatória limitadas e alto risco de incidentes, o Safety Car influenciou muitas vezes o resultado das corridas nesta pista.

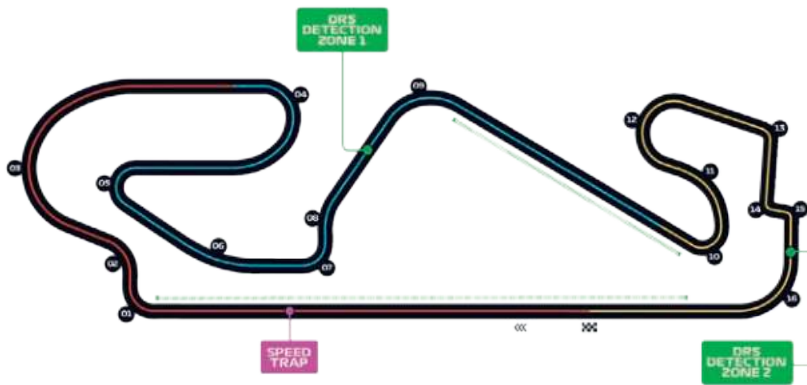


1º GP	1950
VOLTAS	78
CIRCUITO	3.337 KM
CORRIDA	260.286 KM
RECORDE	1M12.909S (LEWIS HAMILTON, 2021)

HORÁRIO	
QUINTA-FEIRA, 26 MAIO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
TREINO LIVRE 2	16:00 - 17:00
SÁBADO, 27 MAIO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 28 MAIO	
CORRIDA	14:00

8º GP DE ESPANHA DE FÓRMULA 1

>> 4 DE JUNHO



Montmeló é o circuito que os pilotos e equipas de F1 melhor conhecem, devido aos inúmeros testes, será a terceira corrida com a curva 10 num novo ângulo modificado, com um 'arco' mais suave à esquerda, que não mudou muito o caráter da pista catalã. De resto, o traçado é rápido e fluido, mas ultrapassar é muito complicado, já que o traçado é um misto de curvas rápidas e lentas, sem grandes travagens, sendo esta uma das pistas em que a pole mais vezes 'vale' a vitória. O circuito tem várias curvas de média a alta velocidade que testam todos os aspetos do desempenho dos pneus e é um dos circuitos mais desafiantes da temporada para pneus, particularmente para os do lado esquerdo. O reasfaltamento em 2018 teve um grande impacto nas características da pista, reduzindo o desgaste e a degradação.

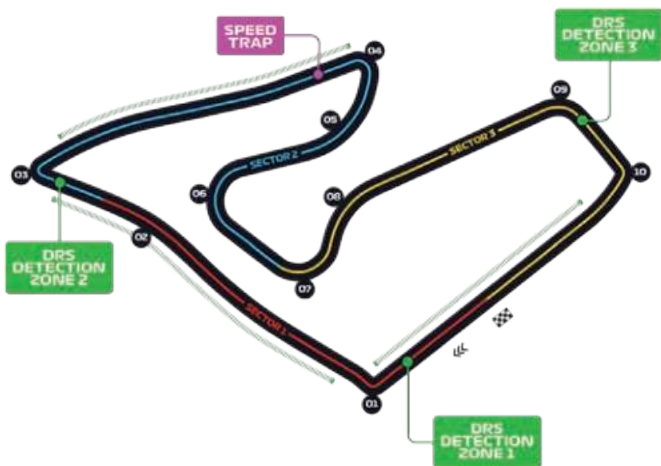


1º GP	1991
VOLTAS	66
CIRCUITO	4,675 KM.
CORRIDA	308,424 KM.
RECORDE	1M18,149S (MAX VERSTAPPEN, 2021)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 2 JUNHO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
TREINO LIVRE 2	16:00 - 17:00
SÁBADO, 3 JUNHO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 4 JUNHO	
CORRIDA	14:00

10º GP DA ÁUSTRIA DE FÓRMULA 1

>> 2 DE JULHO



Herdeiro dos 'velhinhos' Zolder e mais recentemente, Österreichring, o novo Red Bull Ring - que também já foi A1 Ring - é uma pista rapidíssima, com três grandes pontos de ultrapassagem, num traçado que apesar de muito rápido, redonda normalmente em boas corridas. O circuito divide-se em três longas retas e um miolo mais enrolado. Como resultado, as velocidades médias são geralmente baixas, o que significa que os carros têm de depender mais da aderência mecânica dos pneus do que da força descendente aerodinâmica. Como a maioria das curvas são para a direita, os pneus da esquerda fazem a maior parte do trabalho. No entanto, as duas esquerdas são as curvas que mais energia retiram aos pneus. Um bom circuito para corridas de F1, onde habitualmente há sempre muitas histórias para contar.

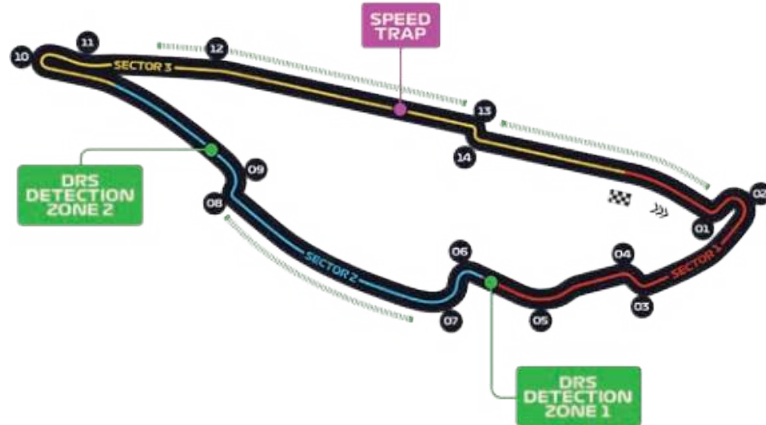


1º GP	1970
VOLTAS	71
CIRCUITO	4,318 KM.
CORRIDA	306,452 KM.
RECORDE	1M05,619S (CARLOS SAINZ, 2020)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 30 JUNHO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
QUALIFICAÇÃO	16:00 - 17:00
SÁBADO, 1 JULHO	
TREINO LIVRE 2	11:30 - 12:30
SPRINT	15:30 - 16:30
DOMINGO, 2 JULHO	
CORRIDA	14:00

9º GP DO CANADÁ DE FÓRMULA 1

>> 18 DE JUNHO

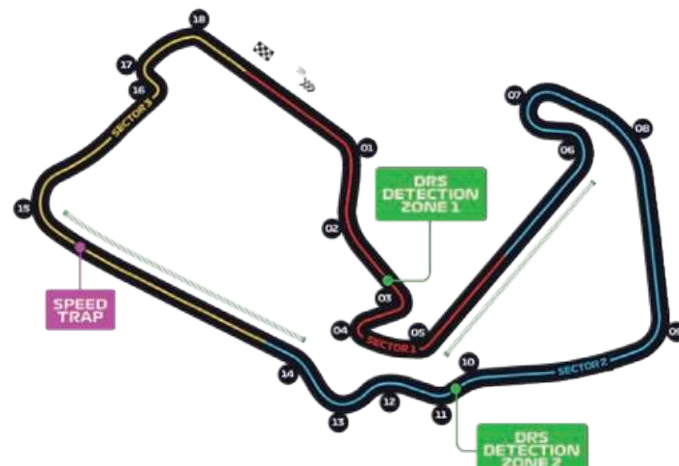


1º GP	1978
VOLTAS	70
CIRCUITO	4,361 KM.
CORRIDA	305,27 KM.
RECORDE	1M13,078S (VALTTERI BOTTAS, 2019)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 16 JUNHO	
TREINO LIVRE 1	18:30 - 19:30
TREINO LIVRE 2	22:00 - 23:00
SÁBADO, 17 JUNHO	
TREINO LIVRE 3	17:30 - 18:30
QUALIFICAÇÃO	21:00 - 22:00
DOMINGO, 18 JUNHO	
CORRIDA	19:00

11º GP DA GRÃ-BRETANHA DE FÓRMULA 1

>> 9 DE JULHO



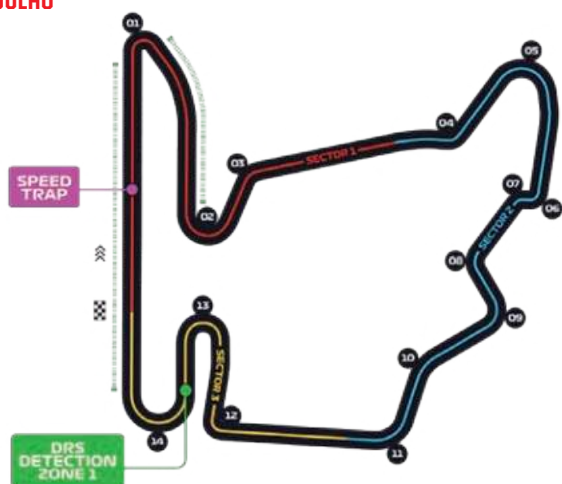
1º GP	1950
VOLTAS	52
CIRCUITO	5,891 KM.
CORRIDA	306,188 KM.
RECORDE	1M27,097S (MAX VERSTAPPEN, 2020)

HORÁRIO	
QUINTA-FEIRA, 7 JULHO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
TREINO LIVRE 2	16:00 - 17:00
SÁBADO, 8 JULHO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 9 JULHO	
CORRIDA	15:00

O circuito de Silverstone é a 'casa' do automobilismo britânico. Situa-se em Northamptonshire, foi usado durante a 2ª Guerra Mundial como aeródromo, e foi palco da primeira prova do Mundial de F1 em 1950. É um dos traçados mais rápidos da F1, embora esteja... cheio de curvas. Silverstone é uma pista desafiadora para os pneus. Aqui, a aerodinâmica desempenha um papel mais importante do que a aderência mecânica, devido à alta velocidade média. O circuito tem uma enorme variedade de curvas de muito alta velocidade com algumas secções mais lentas e complexas. Há sempre risco de chuva em Silverstone, mas quando seca, as temperaturas podem ser bastante elevadas, o que significa que é necessária uma escolha versátil de pneus para esta pista.

12º GP DA HUNGRIA DE FÓRMULA 1

>> 23 DE JULHO



O Hungaroring é um circuito histórico, já que foi o primeiro GP corrido atrás da velha 'Cortina de Ferro', em 1986. Já é um circuito antigo para os parâmetros atuais, mas tem charme. Muito lento, é quase impossível ultrapassar no miolo, curiosamente costuma resultar em corridas bem intensas, já que os pilotos normalmente arriscam.

É o circuito permanente mais lento do ano e não facilita nada os pneus. Estão habitualmente temperaturas elevadas, o que significa que o equilíbrio entre as exigências de velocidade e durabilidade dos pneus são a chave para obter o máximo dos compostos. As ultrapassagens são tradicionalmente difíceis nesta pista, pelo que é através das estratégias que os pilotos tentam, muitas vezes, ganhar posições em pista.

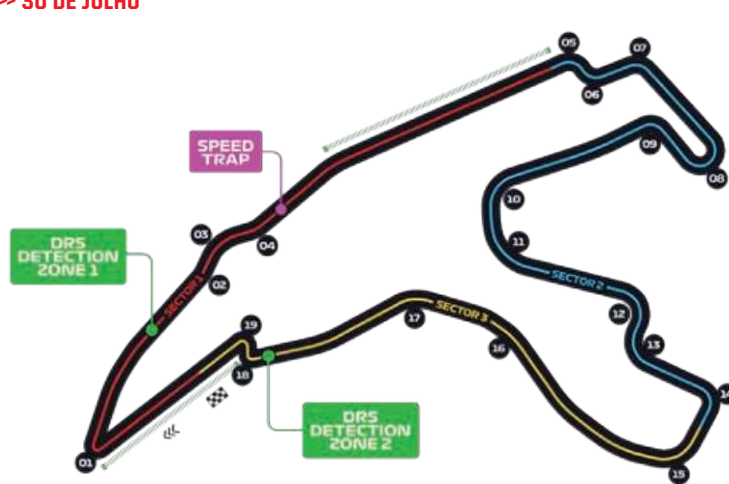


1º GP	1986
VOLTAS	70
CIRCUITO	4,381 KM
CORRIDA	306,630 KM
RECORDE	1M16,6275 (LEWIS HAMILTON, 2020)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 21 JULHO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
TREINO LIVRE 2	16:00 - 17:00
SÁBADO, 22 JULHO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 23 JULHO	
CORRIDA	14:00

13º GP DA BÉLGICA DE FÓRMULA 1

>> 30 DE JULHO



O circuito de Spa-Francorchamps é considerado uma das melhores pistas do mundo, com a zona Eau Rouge/Raidillon a destacar-se, num traçado que tem de tudo, longas retas, curvas longas, fortes travagens. Ainda por cima, a pista foi intervencionada na zona do Eau Rouge/Raidillon, e ficou mais segura. Originalmente com 14 km em estradas públicas, o circuito foi encurtado em 1979, mas ainda é o mais extenso da F1. É a pista que coloca a maior carga vertical sobre os pneus durante a temporada. A superfície ondulada também significa que os pneus trabalham arduamente como parte da suspensão do carro. O tempo pode variar muito. Como a pista é tão longa, não é raro chover numa parte do circuito e estar seco noutra. A estratégia pode fazer uma diferença fundamental.

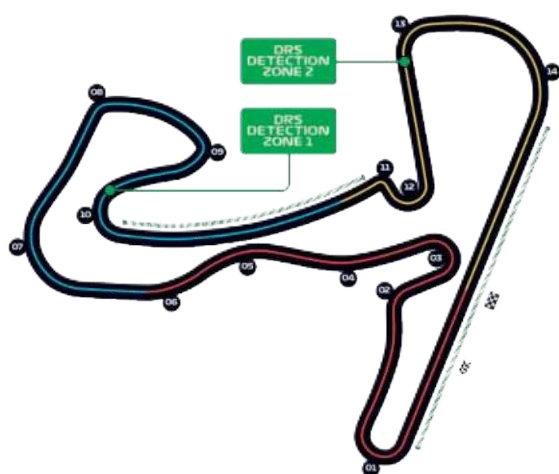


1º GP	1950
VOLTAS	44
CIRCUITO	7,004 KM
CORRIDA	308,052 KM
RECORDE	1M46,286S (VALTTERI BOTTAS, 2018)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 28 JULHO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
TREINO LIVRE 2	16:00 - 17:00
SÁBADO, 29 JULHO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
SPRINT	15:30 - 16:30
DOMINGO, 30 JULHO	
CORRIDA	14:00

14º GRANDE PRÉMIO DOS PAÍSES BAIXOS

>> 27 DE AGOSTO



Zandvoort faz a sua terceira aparição consecutiva no calendário de F1, depois dum interregno que já durava desde 1985. O traçado da pista sofreu alterações significativas desde os anos 80, mas a corrida foi aborrecida, que não para os adeptos 'laranjas' que foram um espetáculo à volta do espetáculo. Valeu pelo ambiente, mas como corrida de F1 o regresso a Zandvoort tem-se revelado pouco entusiasmante. Os pilotos gostam de pistas 'old school' e o circuito continua estreito, sinuoso e ondulado, apesar do traçado ter sido 'afinado' para a F1, nem os dois 'bankings' permitiram que o espetáculo fosse melhor. As imagens dos onboards são soberbas, mas tem faltado algum sal às corridas.

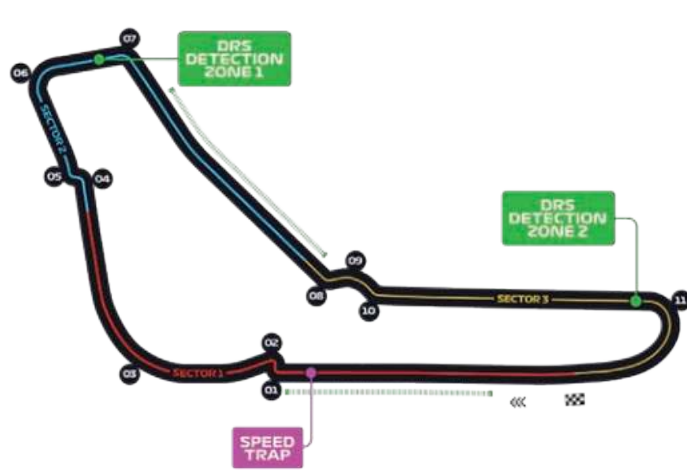


1º GP	1952
VOLTAS	72
CIRCUITO	4,259 KM
CORRIDA	306,587 KM
RECORDE	1M11,0975 (LEWIS HAMILTON, 2021)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 25 AGOSTO	
TREINO LIVRE 1	11:30 - 12:30
TREINO LIVRE 2	15:00 - 16:00
SÁBADO, 26 AGOSTO	
TREINO LIVRE 3	10:30 - 11:30
QUALIFICAÇÃO	14:00 - 15:00
DOMINGO, 27 AGOSTO	
CORRIDA	14:00

15º GP DE ITÁLIA DE FÓRMULA 1

>> 3 DE SETEMBRO



O Circuito de Monza está entre os mais lendários traçados da F1, e acolheu o GP de Itália em todas as épocas, exceto numa, desde 1950. Famoso pelo ambiente proporcionado pelos tifosi, o traçado é muito rápido, com os pilotos a carregar no acelerador a fundo mais de 80% a cada volta. Longas retas, a parabólica e grandes corridas. Há sempre uma atmosfera especial graças a tantos fãs apaixonados, a maioria tifosi Ferrari. A pista é caracterizada por velocidades muito altas e 6 pontos de travagens, dois deles fortes, colocando muita energia nos pneus. Os carros rodam com os mais baixos níveis de downforce do ano. É um circuito de 'motor' pelo que o recorde ainda data de 2004.

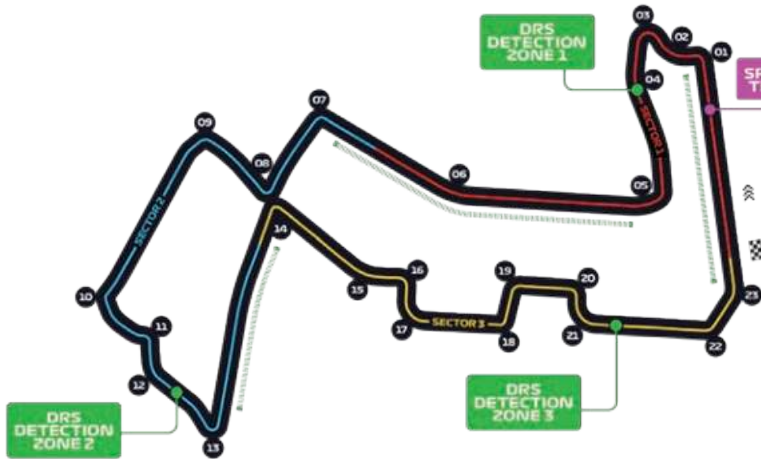


1º GP	1950
VOLTAS	53
CIRCUITO	5,793 KM
CORRIDA	306,720 KM
RECORDE	1M21,046S (RUBENS BARRICHELLO, 2004)

HORÁRIO	
QUINTA-FEIRA, 1 SETEMBRO	
TREINO LIVRE 1	12:30 - 13:30
TREINO LIVRE 2	16:00 - 17:00
SÁBADO, 2 SETEMBRO	
TREINO LIVRE 3	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
DOMINGO, 3 SETEMBRO	
CORRIDA	14:00

16º GP DE SINGAPURA DE FÓRMULA 1

>> 17 DE SETEMBRO



Marina Bay, o circuito de Singapura, fez história na F1 quando se tornou na primeira corrida a realizar-se à noite. O 'mónaco da Ásia', costuma ser uma corrida interessante, embora seja muito difícil ultrapassar. É um traçado fisicamente muito exigente por causa das 23 curvas, do calor e da humidade, o que é exacerbado por uma superfície típica de rua.

O circuito em si é de baixa aderência e escorregadio, mas evolui consideravelmente à medida que mais borracha é colocada. As velocidades médias são contidas, pelo que a degradação não costuma ser problema. As altas temperaturas tendem a cair à medida que a corrida decorre o que pode colocar alguma atenção na parte estratégica.

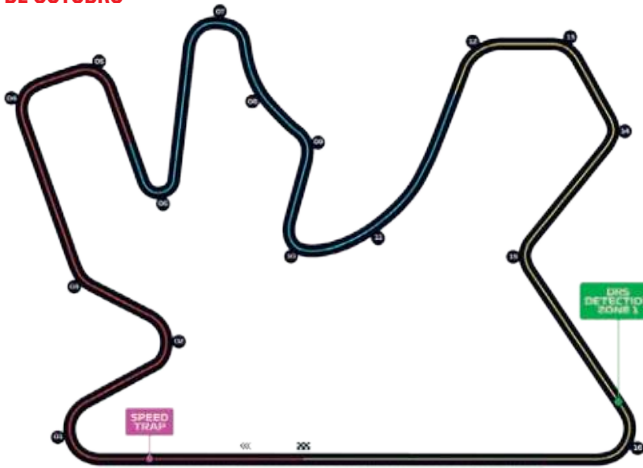


1º GP	2008
VOLTAS	61
CIRCUITO	5.063 KM
CORRIDA	308.706 KM
RECORDE	1M41.905S (KEVIN MAGNUSSEN, 2018)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 15 SETEMBRO	
TREINO LIVRE 1	10:30 - 11:30
TREINO LIVRE 2	14:00 - 15:00
SÁBADO, 16 SETEMBRO	
TREINO LIVRE 3	10:30 - 11:30
QUALIFICAÇÃO	14:00 - 15:00
DOMINGO, 17 SETEMBRO	
CORRIDA	13:00

18º GP DO QATAR DE FÓRMULA 1

>> 8 DE OUTUBRO



O Circuito Internacional Lusail, localizado nos arredores da capital Doha, foi construído em preparação para acolher o primeiro evento de MotoGP do Qatar em 2004. 2021 representou a primeira vez que o Qatar acolheu o Mundial de Fórmula 1, com o país a assinar um acordo adicional de 10 anos para acolher a disciplina.

É uma pista rápida e fluida, onde predominam as curvas de média e alta velocidade. Mais de um quilómetro do comprimento total da pista é composto pela reta principal, o que proporciona muitas oportunidades de ultrapassagem na Curva 1.

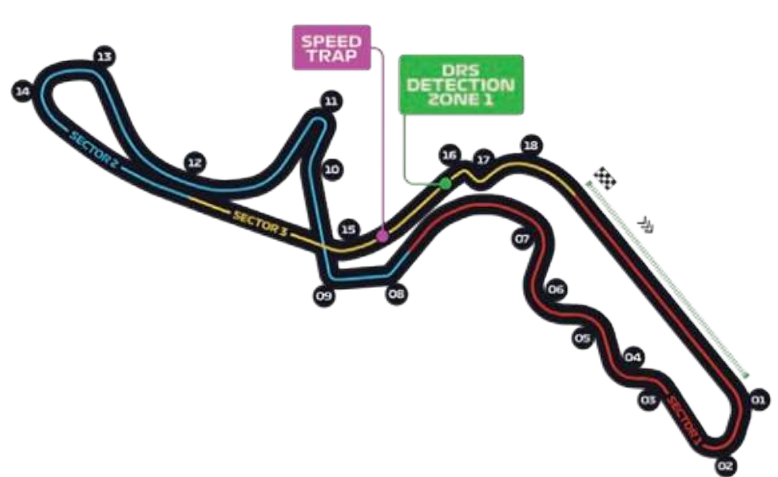


1º GP	2021
VOLTAS	57
CIRCUITO	5.380 KM
CORRIDA	308.826 KM
RECORDE	1M23.196S (MAX VERSTAPPEN, 2021)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 6 OUTUBRO	
TREINO LIVRE 1	11:30 - 12:30
QUALIFICAÇÃO	15:00 - 16:00
SÁBADO, 7 OUTUBRO	
TREINO LIVRE 2	11:30 - 12:30
SPRINT	15:30 - 16:30
DOMINGO, 8 OUTUBRO	
CORRIDA	15:00

17º GP DO JAPÃO DE FÓRMULA 1

>> 24 DE SETEMBRO



O Circuito De Suzuka é um dos maiores desafios dos pilotos durante a época. O seu traçado em oito, que se mantém igual há décadas, é fantástico, e já proporcionou algumas das mais épicas decisões de campeonato da história da F1. A curva 'Spoon', a 130R, a travagem para a chicane, são 'clássicas' da F1. Suzuka é difícil para os pneus por causa do traçado da pista pois contém uma ampla variedade de curvas rápidas e fluidas que colocam cargas laterais elevadas sobre os pneus, mas também existem algumas áreas de travagem fortes e curvas mais apertadas.

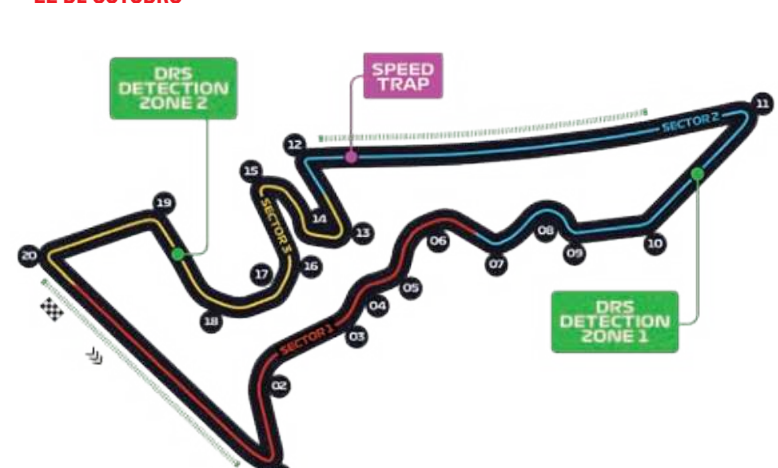


1º GP	1987
VOLTAS	53
CIRCUITO	5.807 KM
CORRIDA	307.471 KM
RECORDE	1M30.983S (LEWIS HAMILTON, 2019)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 22 SETEMBRO	
TREINO LIVRE 1	03:30 - 04:30
TREINO LIVRE 2	07:00 - 08:00
SÁBADO, 23 SETEMBRO	
TREINO LIVRE 3	03:30 - 04:30
QUALIFICAÇÃO	07:00 - 08:00
DOMINGO, 24 SETEMBRO	
CORRIDA	06:00

19º GP DOS EUA DE FÓRMULA 1

>> 22 DE OUTUBRO



O Circuito das Américas chegou tarde à F1 mas depressa se tornou numa das corridas mais populares. Com um traçado dos mais espetaculares do calendário, proporciona corridas de cortar a respiração. A sua construção 'copiou' curvas de Silverstone, Suzuka e Hockenheim, por exemplo. Não faltam ultrapassagens. Já estabelecida como uma das favoritas das equipas e dos espectadores, a pista contém uma variedade de elevações, zonas lentas e técnicas que se alternam com partes muito rápidas. É um bom teste à capacidade dos pneus. Mudanças de direção que são outra característica chave do Circuito das Américas.

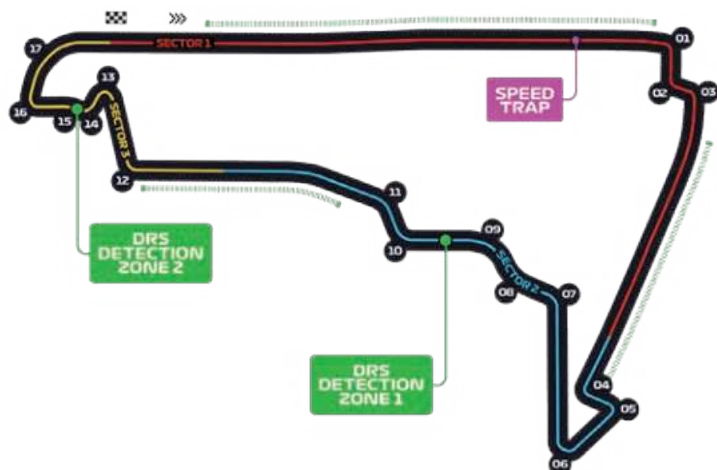


1º GP	2012
VOLTAS	56
CIRCUITO	5.513 KM
CORRIDA	308.406 KM
RECORDE	1M36.169S (CHARLES LECLERC, 2019)

HORÁRIO	
QUINTA-FEIRA, 20 OUTUBRO	
TREINO LIVRE 1	18:30 - 19:30
QUALIFICAÇÃO	22:00 - 23:00
SÁBADO, 21 OUTUBRO	
TREINO LIVRE 2	19:00 - 20:00
SPRINT	23:00 - 00:00
DOMINGO, 22 OUTUBRO	
CORRIDA	20:00

20º GP DO MÉXICO DE FÓRMULA 1

>> 29 DE OUTUBRO



No passado, o Autodromo Hermanos Rodriguez era muito conhecido pela sua parabólica, a Peralta. Desapareceu na nova versão do circuito em 2015, mas em troca o México oferece agora um dos mais icônicos 'spots' da F1, a passagem por um antigo estádio de baseball. Alterna partes rápidas com outras muito lentas e é um dos circuitos mais exigentes do calendário. A pista inclui uma longa reta da meta. A uma altitude de 2200 metros, o ar rarefeito pode produzir algumas das velocidades máximas mais altas do ano. Além da baixa resistência, não há muita força descendente gerada pelo que a aderência mecânica dos pneus é fundamental, sendo frequentemente nomeados compostos mais macios.

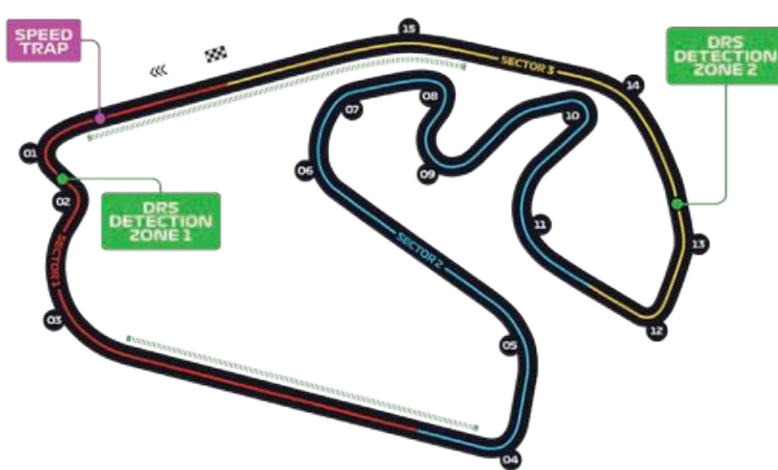


1º GP	1963
VOLTAS	71
CIRCUITO	4.304 KM
CORRIDA	305.354 KM
RECORDE	1M17.774S (VALTERI BOTTAS, 2021)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 27 OUTUBRO	
TREINO LIVRE 1	19:30 - 20:30
TREINO LIVRE 2	23:00 - 00:30
SÁBADO, 28 OUTUBRO	
TREINO LIVRE 3	18:30 - 19:30
QUALIFICAÇÃO	22:00 - 23:00
DOMINGO, 29 OUTUBRO	
CORRIDA	20:00

21º GRANDE PRÊMIO DE SÃO PAULO DE F1

>> 5 DE NOVEMBRO



O Circuito de Interlagos, situado nos subúrbios de São Paulo, tem muita tradição na F1. O ambiente e a paixão que ali se vivem, é dos melhores de todo o mundial. Os pilotos adoram a pista, e apesar de um traçado semi rápido, as corridas costumam ser interessantes, ainda que ultrapassar seja complicado.

A pista é uma das mais curtas, mas também uma das mais desafiadoras do ano. Há algumas grandes mudanças de altitude e pode ser acidentado, o que torna difícil para os pneus encontrar tração e aumenta as exigências físicas dos condutores. A pista foi reasfaltada recentemente, o que teve um forte efeito no desgaste e degradação dos pneus.

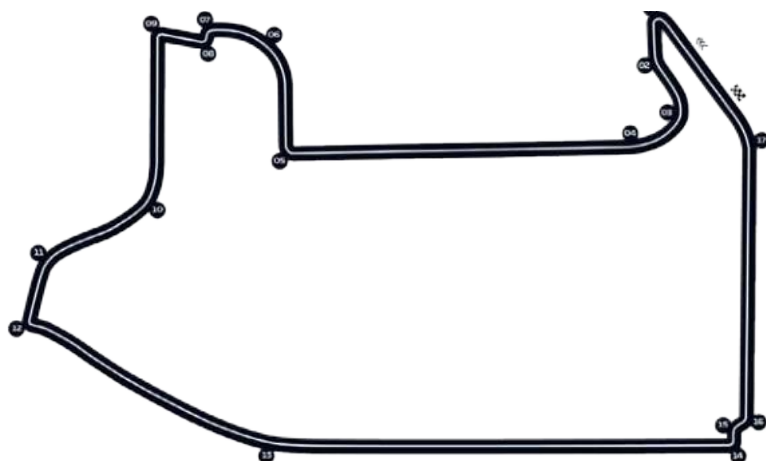


1º GP	1973
VOLTAS	71
CIRCUITO	4.309 KM
CORRIDA	305.879 KM
RECORDE	1M10.540S (VALTERI BOTTAS, 2018)

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 3 NOVEMBRO	
TREINO LIVRE 1	14:30 - 15:30
QUALIFICAÇÃO	18:00 - 19:00
SÁBADO, 4 NOVEMBRO	
TREINO LIVRE 2	14:30 - 15:30
SPRINT	18:30 - 19:30
DOMINGO, 5 NOVEMBRO	
CORRIDA	17:00

22º GP DE LAS VEGAS DE FÓRMULA 1

>> 19 DE NOVEMBRO



Las Vegas é um traçado citadino completamente novo. A F1 já lá tinha corrido no início dos anos 80 numa pista ao lado do hotel Caesars Palace, mas no regresso do desporto para 2023, os pilotos enfrentam um novo circuito que abrange o melhor que a Cidade das Luzes tem para oferecer, incluindo a famosa Strip.

Localizado no coração do centro de Las Vegas, o novo circuito de rua de 6,12 km passa por locais emblemáticos como o Caesars Palace, o Bellagio e o Venetian. Com velocidades médias que se espera que coincidam com Monza.

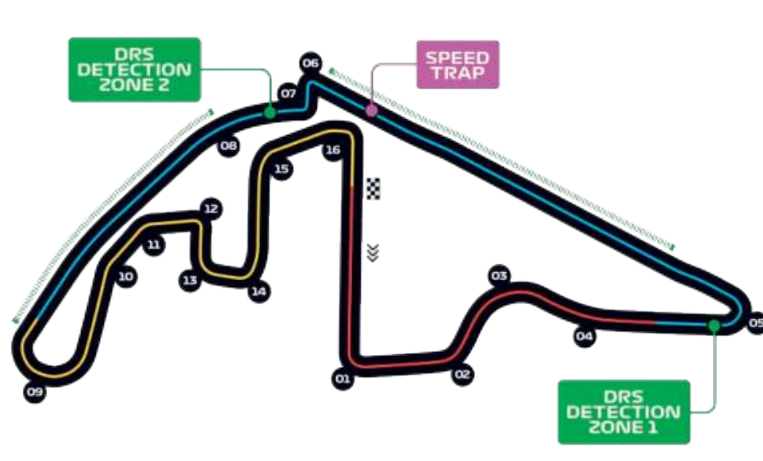


1º GP	2023
VOLTAS	50
CIRCUITO	6.120 KM
CORRIDA	305.880 KM
RECORDE	ND

HORÁRIO	
SEXTA-FEIRA, 17 NOVEMBRO	
TREINO LIVRE 1	04:30 - 05:30
TREINO LIVRE 2	08:00 - 09:00
SÁBADO, 18 NOVEMBRO	
TREINO LIVRE 3	04:30 - 05:30
QUALIFICAÇÃO	08:00 - 09:00
DOMINGO, 19 NOVEMBRO	
CORRIDA	06:00

23º GP DE ABU DHABI DE FÓRMULA 1

>> 26 DE NOVEMBRO



O Circuito de Yas Marina tem sido o palco escolhido para a 'Season' Finale, e a pista que era demasiado técnica e retilínea, com as alterações que sofreu em 2021, ficou melhor, mas ultrapassar ainda é complicado. Ainda assim, os pilotos costumam 'forçar' trocas de posição e por isso tem havido animação quanto basta. A superfície da pista é geralmente lisa, por isso a degradação é baixa. O circuito oferece uma variedade de velocidades e curvas, por isso os pneus têm de suportar uma grande variedade de exigências diferentes, mas nenhuma delas são particularmente severas. Como a corrida começa no final da tarde e continua até ao anoitecer, as temperaturas tendem a descer, o que altera os cálculos das estratégias.



1º GP	2009
VOLTAS	58
CIRCUITO	5.281 KM
CORRIDA	306.183 KM
RECORDE	1M26.103S (MAX VERSTAPPEN, 2021)

HORÁRIO	
QUINTA-FEIRA, 24 NOVEMBRO	
TREINO LIVRE 1	09:30 - 10:30
TREINO LIVRE 2	13:00 - 14:00
SÁBADO, 25 NOVEMBRO	
TREINO LIVRE 3	10:30 - 11:30
QUALIFICAÇÃO	14:00 - 15:00
DOMINGO, 26 NOVEMBRO	
CORRIDA	13:00

**GUIA
2023**

NAS BANCAS

18

DE MARÇO

