



Formula 1  
Gran Premio de México 2018  
Mexico City 26-28 October

1969

Primer Gran Premio  
de México



1969

## LA FICHA

### GP DE MÉXICO

### VIII GRAN PREMIO DE MÉXICO

Undécima carrera del año

19 de octubre de 1969

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal

(carrera # 184 de la historia)

Con 65 laps de 5,000 m., para un total de 325 Km

Podio: 1- Denny Hulme/ McLaren

2- Jacky Ickx/ Brabham

3- Jack Brabham / Brabham

Crono del ganador: 1h 54m 08.80s a 170.833 Kph/ prom (Grid: 4º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Jacky Ickx/ Brabham (la 64º) de 1m 43.05s a 174.672 Kph/prom

Líderes: Jackie Stewart/ Matra (de la 1 a la 5); Jacky Ickx/ Brabham (de la 6 a la 9) y Denny Hulme/ McLaren (de la 10 a la 65)

Pole position: Jack Brabham/ Brabham-Ford Cosworth 1m 42.90s a 174.927 Kph/prom

Pista: seca

## INSCRITOS

#	PILOTO	EQUIPO	PISO #	MOTOR CIL	NEUM
1	GRAHAM HILL	Gold Leaf Team Lotus	Lotus 49 B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Firestone
2	JOCHEN RINDT	Gold Leaf Team Lotus	Lotus 49-B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Firestone
3	JACKIE STEWART	Matra International	Matra MS-80	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Dunlop
4	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra International	Matra MS-80	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Dunlop
5	DENNY HULME	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren M-7A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Goodyear
6	BRUCE MCLAREN	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren M-7C	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Goodyear
7	JACKY ICKX	Motor Racing Developments Ltd	Brabham BT-26A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Goodyear
8	JACK BRABHAM	Motor Racing Developments Ltd	Brabham BT-26A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Goodyear
9	JOHN MILES	Gold Leaf Team Lotus	Lotus 63	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Firestone
10	JO SIFFERT	Rob Walker / Jack Durlacher Racing Team	Lotus 49-B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Firestone
11	CHRIS AMON	North American Racing Team	Ferrari 312-B	Ferrari	255C V-12 3.0 Firestone



#	PILOTO	EQUIPO	PISO #		MOTOR CIL	NEUM
12	PEDRO RODRÍGUEZ	North American Racing Team	Ferrari	312/69	Ferrari	255C V-12 3.0 Firestone
14	JOHN SURTEES	Owen Racing Organisation	BRM	P-139	BRM	P142 V-12 3.0 Dunlop
15	JACKIE OLIVER	Owen Racing Organisation	BRM	P-139	BRM	P142 V-12 3.0 Dunlop
16	JOHNNY SERVOZ-GAVIN	Matra International	Matra	MS-84	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Dunlop
18	PIERS COURAGE	Frank Williams Racing Cars	Brabham	BT-26A	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Dunlop
19	SILVIO MOSER	Silvio Moser Racing Team	Brabham	BT-24	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Goodyear
21	PETE LOVELY	Pete Lovely Volkswagen Inc.	Lotus	49-B	Ford Cosworth	DFV V-8 3.0 Firestone
22	GEORGE EATON	Owen Racing Organisation	BRM	P-138	BRM	P142 V-12 3.0 Dunlop

## 1969

### LA CARRERA

Se dice fácil, pero a estas alturas ya se ha cerrado la segunda década de carreras ininterrumpidas de la Fórmula Uno. Pronto se llegará a los primeros 200 Grand Prix. Son justas planetarias, que van transcurriendo como Las Olimpiadas o los Mundiales de Fútbol, y que se han vuelto ejercicios para las grandes gestas del hombre.

Hubo la era del homo sapiens, asimismo la del homo faber (capaz de realizar impensables prodigios) y todo ya apuntaba a que iba a llegar la del homo ludens, ese ser dispuesto antes que todo lo demás, al juego; fenómeno que veríamos en su plenitud del tercer lustro del siglo XXI en adelante: cada cual sosteniendo su móvil como si fuera la lámpara de Diógenes ¡Bah! ¡Qué importa!

Era el año en cuestión y era también un país distinguido del resto, porque en él no pasaba nada... y si pasaba, tampoco era que pasara nada.

Al caso es que habían transcurrido dos semanas desde que se disputó el GP de F1 en los Estados Unidos, de nuevo en el Este. Muy significativo, porque venía a ser la primera victoria del austriaco Jochen Rindt con las riendas de un Lotus maravilloso. Su coequipero y maestro se había accidentado al filo de la 90ª lap en Watkins Glen: terminó fracturado de ambas piernas; era el querido corredor: Graham Hill; de nuevo registrado para jugar en México, pero que por obvias razones, no tomó la largada.

A Graham, no se le nombró sustituto, pero el tercer auto del loto estaba listo para el piloto británico John Miles, en lugar de Mario Andretti.

Otra historia formidable. Cooper todavía registró un coche para el GP de Canadá –el 20 de septiembre previo– pero ni siquiera se presentó a calificar. Su última aparición fue en Mónaco. La saga de esta marca fundada por Charles Cooper para que pilotara John su hijo, tocaba a su fin; entre otras innovaciones, fueron los primeros F1 con el motor puesto detrás; de hecho, nacieron como monoplazas (de un solo asiento) antes que el resto; luego, todos acabarían por imitarlos. La enorme herencia para la civilización en cuatro ruedas, de Cooper, ha sido sin duda el inmortal "Mini".





Por otro lado, NART, con uno de sus Ferrari apostó por Pedro Rodríguez, como en Canadá y en EUA; esta vez acompañando a Chris Amon a quien también registró; faltaría ver si los dos participaban en las calificaciones.

Año, en el cual el mexicano jugó asimismo para Ferrari en Holanda y en Italia, pero ahí bajo la estrecha dirección de don Enzo.

## EN LA HISTORIA

Muere el expresidente de México Adolfo López Mateos.

Hubo un accidente de avión que, además de cegar la vida de un político prometedor, Carlos Madrazo; se llevó de este plano existencial al querido tenista Rafaél El Pelón Osuna.

Presentan al respetable, el primer disco de un muchacho desconocido que se llama José José, con La Nave del Olvido. Se estrena La Vía Lactea de Luis Buñuel.

Publican la novela de Mario Puzo, El Padrino. Los Beatles realizan su última actuación en público. Poco después casan John Lennon y Yoko Ono. Es el año del festival de música Woodstock que reúne a 400 mil asistentes, en EUA.

Vuela por primera vez el Jumbo 747-100 de Boeing. En Francia, el Concorde hace su primera prueba en los cielos. Neil Armstrong pisa la superficie de la luna.

Se inaugura un Wal Mart. Pelé anota su gol número mil.

Se realiza un enlace experimental con la Arpanet, que mucho después se conocerá como la Internet. Identificado en los Estados Unidos un virus proveniente de Haití, se bautiza como el "VIH".

Nace Michael Schumacher. Fallece el revolucionario vietnamita Ho Chi Min y también el peleador americano Rocky Marciano.

## PARA LA FORMACIÓN

En las calificaciones, y con lujo de cierta facilidad, los Brabham dominaron sobre el resto: el australiano Jack B., fue quien lo hizo más rápido, con marca inferior a la de su colega Jacky Ickx. Otro tocayo, Jackie Stewart con Matra, se registró luego de ellos. Cerquita del terceto se formarían: Denny H; Jo Siffert y Jochen Rindt...

Otra vez, como le pasó en Watkins Glen, Bruce McLaren con su auto color papaya, padecía, por la renuncia de éste a marchar bien; así que no podía hacerse con un tiempo válido en los primeros intentos. Al fin, se le reconoció un giro como para abonarse después de los seis mejores.

Sólo un Ferrari, el encargado a Pedro R., impuso un crono, si bien, por debajo de mediocre: consiguió ser el 15°, entre los 17 que irían a apostarse en el grid. Mañana.

## ARRANCAN

Lleno en las tribunas aunque fuera una carrera en la cual el título ya era de J. Stewart. Se llevaba la corona inicial, de las tres que se iría a montar el de Milton, Escocia.

Se vivía una enorme mañana de competición en la que amenizaron como "teloneros" los coches y sus pilotos que jugaban en las categorías inferiores nacionales, llamadas turismos. La nota discordante la provoca uno de los autos del campeonato doméstico, que se va de frente contra la multitud y hiere a uno de los comisarios, también a un poli y hasta a tres personas de entre el público. Saldo terrible, porque un cristiano, muere.

Era la hora de largar y el clima sonreía ajeno a todo lo que pertenece a la conciencia: viene el giro de formación. Bruce McLaren se detiene con un tapón en el caudal de gas; era séptimo en el grid, y queda fuera antes de largar; como le pasó hace dos semanas en los EUA, pasaba a ver toda la carrera cual un espectador más. También el Lotus de Miles da problemas, pero bueno, puede tomar su sitio y arrancar.





El dueto de Brabham despega como sin ganas. Al contrario de Jackie Stewart (Matra) que se les va dejando a Ickx y a Jack parados, desde antes de llegar al primer doblez, a mano derecha.

Luego se forman en la fila india: Jochen, Hulme, Beltoise, Courage, Surtees, P. Rodríguez, Siffert, Silvio Moser, Servoz-G., Oliver, Pete Lovey, George Eaton y Miles.

Los primeros seis, se escapan del resto: a Pedro lo rebasan Siffert y Moser, pronto; su Ferrari no es competente y él ya lo había confesado a la prensa en la semana. Miles va a los boxes por los problemas en la bomba de combustible del Lotus a su cargo.

Siffert atacaba a Courage en La Horquilla. El resultado apea a Jo mientras que Pierre queda de último. Entraban al 6º giro, y ya ha tomado Ickx la punta, parece que por fin despertó.

Pero Denny Hulme ha venido escalando con un McLaren –esta vez– de primor y para la 10ª lap ya está a la cabeza y de ahí, nadie lo bajará hasta llegar al final de la carrera. Viene corriendo como un pianista virtuoso, con el metrónomo que marcaba los compases.

Hay una persecución procesional por parte de los dos de Brabham sobre Denny que dura 55 vueltas. Ellos, son tres de “la banda” de Good Year que parecen tener ventajas sobre el resto, porque el otro tercio que entra al reparto de puntos, calza Dunlop. Esto es, que el hule sí que puede significar una diferencia.

J. Servoz-Gavin y Rodríguez luchaban por la décima plaza ya lapeados por los delanteros. Mientras que Jochen Rindt, que tan sólo llegaba a contar los 27 años, dejaba los negocios pendientes para cerrarlos el año después: con su Lotus (# 2) va al taller sobre el 21º giro, con la suspensión delantera izquierda desmembrada. Era el 33º abandono de un GP, en su historial.

#### LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Faltaban 25 laps y en la lista, todavía escrita con una Olivetti mecánica, se informaba: Hulme iba de primero por delante de Jacky Ickx con 5.5 segundos de ventaja. Luego, Jack Brabham a 22. El cuarto, es Jackie Stewart a 24s. Quinto J-P. Beltoise, con brecha de 1 minuto. Silvio Moser lapeado por una vez, igual que J. Oliver, P. Rodríguez, y Servoz-Gavin. Enseguida, el décimo que era John Surtees, con dos giros de menos; como Lovely y el 12º, Pierre Courage.

Para Surtees en su BRM, la cosa no pudo estar peor (como él lo confiesa) el abandono faltando una docena de giros; sin caja, sin embrague; con un motor renqueante y un manejo de verdad, lamentable.

Vaya. A Moser le ocurre con cinco vueltas para acabar que el medidor de gas del Brabham, de su propiedad, ha caído hasta lo más bajo y Silvio sale a recargar ¿ya para qué? Es que la adrenalina, andaba suelta y todos querían seguir en la batalla.

Ickx al final, consigue mejorar el paso, pero ya está muy lejos de Denny y por más que le pisa llega casi tres segundos tarde a la raya del acabose.

Un final en el que no faltó dramatismo: en el penúltimo giro, el belga, marcó un tiempazo, sin importarle ir tocando con peligro los hombrillos de cemento que delimitan los márgenes del trazado: 103 segundos y poquito más, para dejar impresa la vuelta más rápida de todas.

De maravilla: Hulme le regalaba, al final del curso, su primera y única victoria del año a McLaren.

#### INTERESANTE EN LA PRUEBA

Con el sol azteca apretando con enjundia: se dio un enfrentamiento paradójico. La corpulencia de Hulme y su jeta hosca: contra la juventud ardorosa y la apostura de Ickx. Esta vez, las cualidades fisiológicas y la musculatura providencial de Denny, el





neozelandés, se habían impuesto sobre el celo del belga, más taimado. El calor en las cabinas era de más de 50 centígrados.

Bruce, muy atento a todo como iba transcurriendo, no paraba con sus ansias de admirarse ante la destreza y la finura en el trabajo de su compañero, empleado y amigo: D. Hulme.

Eran testigos de ello los asistentes en McLaren, Teddy Mayer así como Phil Kerr: el dueño de los "Kiwis" anaranjados por fin ya no se contuvo y soltaba a los cuatro vientos -brinco y brinco- después de que llegaron al final del recorrido: "Es un encanto. Es un encanto. Qué manera de ganar la de mi piloto. Todo el tiempo atacó. Defendió como león y condujo con toda hermosura". Así quedó para siempre en las grabaciones de la BBC, en voz de Barrie Gill.

Subía al podio "El Oso Denny" a colgarse la guirnalda de laureles agradeciendo a la turba de aficionados que le vitoreaban, él, con una mueca de tensión y bien dueño de su secreto gozo.

A Stewart (que ya no correría después en Matra) no le quedó otra que reconocer, que aún sin la gracia de una super star, el ganador era un tipazo y un piloto de excepción, con fenomenal sensibilidad y un oído muy fino, de mecánico esencial en la alta tecnología de aquel tiempo.

Era el quinto triunfo de DH y todavía tendría por enfrente otros tres: uno en Kyalami en 1972; el siguiente un año más tarde, en Anderstorp de Suecia, y por fin, el de Buenos Aires en 1974. Todos a favor de los McLaren, que luego sería un nombre de autos que haría leyenda.

Se firmaba una victoria de verdad popular en manos de un personaje bueno y muy curioso. El avance en el desarrollo de los carros de competición comenzaba a acelerar muy fuerte. Pronto desaparecerían estos bólidos tan ingenuos, ante la exigencia de mayor profesionalismo y un poco menos de pasión prístina. Más negocio y menos ocio.

A partir de la nueva campaña se comenzarían a ver cambios muy serios en lo tocante a los fondos planos y los motores.

#### **DE CASA**

Primera de las carreras en La Magdalena con sólo un piloto representante del país: Moisés Solana Arciniega se había despedido de este planeta y del Jai Alai: encimado y ensimismado en su barqueta blanca de McLaren, en Valle de Bravo en una Hill-Climb, el domingo 27 de julio: pasó a mejor vida.

#### **RECORDS**

Nuestro país le permite salirse a Jack Brabham con su 12º pp. Y con 13 para su equipo. Pero ya la 25º, a favor del motorista Ford-Cosworth.

El promedio de velocidad alcanzado para rodear el perímetro del autódromo mexicano, fue de 174.927 Kph.

Por su parte Denny Hulme llegó a su única victoria en 1969. Y Stewart, largaba por 50º ocasión. McLaren festejaba su 4º triunfo; mientras que Brabham obtenía ya, 50 podios.

Ford-Cosworth subía en su colección, la ponía por ahora en 26 carreras ganadas.

En el año, Rindt se había hecho con cinco pole positions, como patente nacimiento de otro velocista grande al servicio de Lotus.

#### **NÚMEROS**

En 1969. Seis triunfos de once posibles. Abundante cosecha la de Stewart que reunió hasta 63 puntos; mientras que Pedro Rodríguez lamentaba no haber podido jugar toda la campaña, para ser el 13º y agarrar sólo tres unidades; el mexicano cambiando de coches y con melancolía por aquel Cooper de un año antes.

Sólamente Jim Clark ejerció antes un dominio neto con tales diferencias. Como Jackie,



fueron grandes pilotos que regaló Escocia al mundo; pero, Stewart ahora daba el pistoletazo de salida a un nuevo género de corredores, ya mucho más profesionales, que se ocuparían nada más de eso: pilotar.

Otro matiz no menos importante fue, que por primera vez, se vivía una admiración formada con auténticos fans. La "stewardmania" era una voga nueva. Aunque muchos de los puristas todavía se decantaran por Jochen Rindt como un virtuoso, sin tanta floritura. O por el copete de Amon; la valentía de Beltoise o el eclecticismo de Ickx. Lo cierto fue, que era aquella una época de timones geniales, tal vez inigualable en el tiempo que vendría.

### EL TÍTULO

Más de uno lo comentaba con exceso de ironía que se vivió un campeonato de caucho. Y es que el año en sí, se distinguió notablemente, por los seis triunfos de Dunlop, tres de GoodYear y dos para Firestone.

Pero a no dudarlo, nació una estrella: Jackie Stewart campeón mundial con 26 puntos más que Jacky Ickx.

Mientras que también Matra se consagraba y los de Brabham, quedaban como vice-reyes entre los constructores, con apenas un par más de unidades que Lotus y once, por encima de McLaren. Por cuanto Ferrari, viviendo una campaña miserable, fue la última de las cuadras, junto a los de British Racing Motors.

### RELACIÓN CON EL PRESENTE

Basta con asomar un poco a las biografías de los personajes de los días de antaño y los de hoy para entender y amar más a este tipo de carreras.

Mientras que los pilotos de los días idos, que aquí se enumeran, vivían un primitivismo bárbaro: dormían como podían, se entrenaban como su instinto se los hacía ver; con su nutrición que era cosa, más de los antojos. Esos viajes que implicaban un desgaste brutal para llegar de una carrera a otra. Fumaban, y andaban detrás de las mujeres que tenían más cerca. Y lo peor: que se veían supeditados a correr con el coche que consiguieran rentar o en el que les ofrecieran: que a veces era una trampa mortal.

Por otra parte, los dueños de los equipos, tenían que tronarse los nudillos para poder tener los autos a tiempo; innovar más a base de ensueños; ir copiando en lo que se podía y esperar a que un patrocinador los apoyara con lo que buenamente quería.

No era un deporte para lograr dividendos. El único fruto que se veía, consistía en las ramas de laurel.

En cuanto a que hoy, las alineaciones están aprobadas antes de empezar las campañas; los presupuestos hechos con sólida precisión y las reservaciones de los viajes así como de los hoteles en regla perfecta. La tecnología está basada en patentes y confirmada con la información que corre por las computadoras con millones de datos.

Todos, sujetos a un plan de negocios de mediano y largo plazo.

Pero sin nada porque preocupar. La realidad está prevista de manera que, los 300 o 500 miembros del equipo, pueden darse el lujo de dormir a pierna suelta. La Fórmula 1, se encarga de la Fórmula Uno...

...Y no hay que andarla inventando cada semana.

Pero más que nada, se encimó la importancia de la difusión por parte de los medios comunicativos. No tardó en aparecer como protagonista absorbente la televisión, que cambió la manera de gozar las pruebas del vértigo. Todo tiende a la "virtualidad" en vez de hacerlo a la virtud.

Sin embargo. La gente de ambos lados de la realidad, vive frustrada, porque la victoria únicamente busca y localiza a los privilegiados.



Hagan lo que hagan, su suerte está como si corriera en el lomo de un venado a más de 350 Kph.

El misterio del triunfo y la inmortalidad, a todos, nos somete a su imperio. Hoy, se viven y se pueden sufrir estas carreras con la misma pasión con que se sobrellevaron ayer. Es cosa se echar por delante la imaginación.

"Que la importancia esté en tu mirada, y no en el objeto contemplado, Natanael". Decía André Gide en Los Alimentos Terrestres.

## [ CUANDO SÓLO FALTAN 70 DÍAS ]

### 1969 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	JACK BRABHAM	Brabham	Ford Cosworth	1'42''90	- -	174.927	- -
2°	JACKY ICKX	Brabham	Ford Cosworth	1'43''60	0.70	173.745	100.680
3°	JACKIE STEWART	Matra	Ford Cosworth	1'43''67	0.77	173.628	100.748
4°	DENNY HULME	McLaren	Ford Cosworth	1'43''70	0.80	173.578	100.777
5°	JO SIFFERT	Lotus	Ford Cosworth	1'43''81	0.91	173.394	100.884
6°	JOCHEN RINDT	Lotus	Ford Cosworth	1'43''94	1.04	173.177	101.011
7°	BRUCE MCLAREN *	McLaren	Ford Cosworth	1'44''75	1.85	171.838	101.798
8°	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Ford Cosworth	1'45''58	2.68	170.487	102.604
9°	PIERS COURAGE	Brabham	Ford Cosworth	1'47''23	4.33	167.863	104.208
10°	JOHN SURTEES	BRM	BRM	1'47''29	4.39	167.770	104.266
11°	JOHN MILES	Lotus	Ford Cosworth	1'47''76	4.86	167.038	104.723
12°	JACKIE OLIVER	BRM	BRM	1'48''01	5.11	166.651	104.966
13°	SILVIO MOSER	Brabham	Ford Cosworth	1'48''25	5.35	166.282	105.199
14°	JOHNNY SERVOZ-GAVIN	Matra	Ford Cosworth	1'48''74	5.84	165.532	105.675
15°	PEDRO RODRÍGUEZ	Ferrari	Ferrari	1'49''46	6.56	164.444	106.375
16°	PETE LOVELY	Lotus	Ford Cosworth	1'50''34	7.44	163.132	107.230
17°	GEORGE EATON	BRM	BRM	1'52''30	9.40	160.285	109.135

\* No largaría



## 1969 LA PARRILLA

---

2. J. ICKX - Brabham Ford Cosworth - 1'43"60

1. J. BRABHAM - Brabham Ford Cosworth - 1'42"90

---

4. D. HULME - McLaren Ford Cosworth - 1'43"70

3. J. STEWART - Matra Ford Cosworth - 1'43"67

---

6. J. RINDT - Lotus Ford Cosworth - 1'43"94

5. J. SIFFERT - Lotus Ford Cosworth - 1'43"81

---

8. J. BELTOISE - Matra Ford Cosworth - 1'45"58

7. B. McLAREN - McLaren Ford Cosworth - 1'44"75

---

10. J. SURTEES - BRM - 1'47"29

9. P. COURAGE - Brabham Ford Cosworth - 1'47"23

---

12. J. OLIVER - BRM - 1'48"01

11. J. MILES - Lotus Ford Cosworth - 1'47"76

---

14. J. SERVOZ-GAVIN - Matra Ford Cosworth - 1'48"74

13. S. MOSER - Brabham Ford Cosworth - 1'48"25

---

16. P. LOVELY - Lotus Ford Cosworth - 1'50"34

15. P. RODRÍGUEZ - Ferrari - 1'49"46

---

17. G. EATON - BRM

---



## 1969 SULLEGADA A LA META

RNK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	PTS	v
1°	5	DENNY HULME	McLaren	Ford Cosworth	65	1h 54m 08.80s	9
2°	7	JACKY ICKX	Brabham	Ford Cosworth	65	1h 54m 11.36s +02.56s	6
3°	8	JACK BRABHAM	Brabham	Ford Cosworth	65	1h 54m 47.28s +38.48s	4
4°	3	JACKIE STEWART	Matra	Ford Cosworth	65	1h 54m 55.84s +47.04s	3
5°	4	JEAN-PIERRE BELTOISE	Matra	Ford Cosworth	65	1h 55m 47.23s +1m 38.43s	2
6°	15	JACKIE OLIVER	BRM	BRM	63		1
7°	12	PEDRO RODRÍGUEZ	Ferrari	Ferrari	63		
8°	16	JOHNNY SERVOZ-GAVIN	Matra	Ford Cosworth	63		
9°	21	PETE LOVELY	Lotus	Ford Cosworth	62		
10°	18	PIERS COURAGE	Brabham	Ford Cosworth	61		
11°	19	SILVIO MOSER	Brabham	Ford Cosworth	60	Fuga de gasolina	
AB	14	JOHN SURTEES	BRM	BRM	53	Caja de veloc	
AB	2	JOCHEN RINDT	Lotus	Ford Cosworth	21	Suspensión	
AB	22	GEORGE EATON	BRM	BRM	6	Caja de veloc	
AB	10	JO SIFFERT	Lotus	Ford Cosworth	4	Enganche	
AB	9	JOHN MILES	Lotus	Ford Cosworth	3	Bomba de gas	
N C	6	BRUCE MCLAREN	McLaren	Ford Cosworth	N C	Alimentación	
OUT	1	GRAHAM HILL	Lotus	Ford Cosworth		Herido	
OUT	11	CHRIS AMON	Ferrari	Ferrari		Coche fuera de espec	

### 1969 LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: J. STEWART  
Equipo: Matra  
Motor: Ford Cosworth

Vueltas liderando: 5  
De la 1ª a la 5ª

(2) Piloto: J. ICKX  
Equipo: Brabham  
Motor: Ford Cosworth

Vueltas liderando: 4  
De la 6ª a la 9ª

(3) Piloto: D. HULME  
Equipo: McLaren  
Motor: Ford Cosworth

Vueltas liderando: 56  
De la 10ª a la 65ª

Total de laps: 65



# 1969 LA CARRERA LAP BY LAP

GRID:	BRA 1°	ICK 2°	STE 3°	HUL 4°	SIF 5°	RIN 6°	MCL 7°	BEL 8°	COU 9°	SUR 10°	MIL 11°	OLI 12°	MOS 13°	SER 14°	ROD 15°	LVL 16°	EAT 17°
1° LAP	STE	ICK	BRA	RIN	HUL	BEL	COU	SUR	ROD	SIF	MOS	SER	OLI	LVL	EAT	MIL	
2°	STE	ICK	BRA	HUL	RIN	BEL	COU	SUR	SIF	MOS	ROD	OLI	SER	EAT	LVL	MIL	
3°	STE	ICK	BRA	HUL	RIN	BEL	COU	SIF	SUR	MOS	ROD	OLI	SER	EAT	LVL	MIL	
4°	STE	ICK	BRA	HUL	RIN	BEL	COU	SIF	SUR	MOS	OLI	ROD	SER	EAT	LVL		
5°	STE	ICK	BRA	HUL	RIN	BEL	SUR	MOS	OLI	ROD	SER	EAT	LVL	COU			
6	ICK	STE	HUL	BRA	RIN	BEL	SUR	MOS	OLI	ROD	SER	LVL	EAT	COU			
7	ICK	HUL	STE	BRA	RIN	BEL	SUR	MOS	OLI	ROD	SER	LVL	COU				
8	ICK	HUL	STE	BRA	RIN	BEL	SUR	MOS	OLI	ROD	SER	LVL	COU				
9	ICK	HUL	BRA	STE	RIN	BEL	SUR	MOS	OLI	ROD	SER	LVL	COU				
10°	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	LVL	COU				
11	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	LVL	COU				
12	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	LVL	COU				
13	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	COU	LVL				
14	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	COU	LVL				
15°	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	COU	LVL				
16	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	COU	LVL				
17	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	SUR	OLI	ROD	SER	COU	LVL				
18	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	COU	LVL				
19	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	COU	LVL				
20°	HUL	ICK	BRA	STE	RIN	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	COU	LVL				
21	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	COU	LVL	RIN				
22	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	COU	LVL					
23	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	COU	LVL					
24	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	SER	ROD	LVL	COU					
25°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
26	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
27	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
28	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
29	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
30°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
31	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
32	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
33	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
34	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	SUR	ROD	SER	LVL	COU					
35°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
36	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
37	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
38	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
39	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
40°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
41	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
42	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
43	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	MOS	OLI	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
44	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
45°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
46	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
47	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
48	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
49	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
50°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
51	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
52	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
53	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	SUR	LVL	COU					
54	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	LVL	COU						
55°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	LVL	COU						
56	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	LVL	COU						
57	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	LVL	COU						
58	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	LVL	COU						
59	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	MOS	ROD	SER	LVL	COU						
60°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	ROD	SER	LVL	MOS	COU						
61°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	ROD	SER	LVL	COU							
62°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	ROD	SER	LVL								
63°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL	OLI	ROD	SER									
64°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL												
65°	HUL	ICK	BRA	STE	BEL												
META:	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°							



## 1969 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	PTS
		SAF	ESP	MÓN	HOL	FRA	ING	ALE	ITA	CAN	EUA	MÉX	
1°	J. STEWART*	9	9	-	9	9	9	6	9	-	-	3	63
2°	J. ICKX	-	1	-	2	4	6	9	-	9	-	6	37
3°	B. McLAREN	2	6	2	-	3	4	4	3	2	-	-	26
4°	J. RINDT	-	-	-	-	-	3	-	6	4	9	-	22
5°	J. BELTOISE	1	4	-	-	6	-	1	4	3	-	2	21
6°	D. HULME	4	3	1	3	-	-	-	-	-	-	9	20
7°	G. HILL	6	-	9	-	1	-	3	-	-	-	-	19
8°	P. COURAGE	-	-	6	-	-	2	-	2	-	6	-	16
9°	J. SIFFERT	3	-	4	6	-	-	2	-	-	-	-	15
10°	J. BRABHAM	-	-	-	1	-	-	-	-	6	3	4	14
11°	J. SURTEES	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	6
12°	C. AMON	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4
13°	D. ATTWOOD	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
=	V. ELFORD	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	3
=	P. RODRÍGUEZ	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	3
16°	S. MOSER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
=	J. OLIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
=	J. SERVOZ-GAVIN	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1

### \*CAMPEÓN MUNDIAL 1969

Sólo los 5 mejores resultados se cuentan en las primeras seis carreras

Nada más los 4 mejores resultados valen en la cinco últimos GP

1°: 9 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 1 PT



## EQUIPOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	PTS
		SAF	ESP	MÓN	HOL	FRA	ING	ALE	ITA	CAN	EUA	MÉX	
1º	MATRA	9	9	-	9	9	9	6	9	3	-	3	66
2º	BRABHAM	-	1	6	2	4	6	9	2	9	6	6	49
3º	LOTUS	6	-	9	6	1	3	3	6	4	9	-	47
4º	MCLAREN	4	6	2	3	3	4	4	3	2	-	9	38
5º	BRM	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4	1	7
=	FERRARI	-	-	-	4	-	-	-	1	-	2	-	7

### \*CAMPEONES MUNDIALES 1969

Sólo los 5 mejores resultados valen en las primeras 6 carreras  
Nada más los cuatro mejores resultados, cuentan en las 5 últimas carreras

Sólo el primer coche clasificado marca puntos  
1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT

\*Número oficial (ya que el primero de 1962 fue de exhibición, fuera del torneo regular)

Para simplificar la info: Escocia, Irlanda y Gran Bretaña o Reino Unido, con una sola abreviatura: ING

Para los Estados Unidos de América, sólo: EUA

Australia (AUS); Austria (AUT); Sudáfrica (SAF); Nueva Zelanda (NZA)