

1960s FACTS & NUMBERS			
1960-69	World Championship sanctioned by FIA through CSI division.		
1960-69	No regulatory restrictions on how many cars can qualify unless imposed by local organizers. Starting grid was determined in several timed practice sessions held over 2-3 days preceding the race.		
1960	Maximum engine capacity 2500cc or 750cc supercharged. No weight limit.		
1961-65	Engine capacity 1300-1500cc. Minimum weight 450 kg car only.		
1966-69	Maximum engine capacity 3000cc or 1500cc supercharged or turbocharged. Minimum weight 500 kg car only.		
World Championship Grands Prix	99		Plus 1 Indy 500 race.
Drivers Taking Part in a World Championship GP Event	177		Includes 44 from 1950s. Plus 56 in Indy 500.
Drivers Taking Part in World Championship GP Race	160	90.395%	Includes 36 from 1950s. Plus 3 qualified for but never started in GP.
Average Number of Starters per GP	18.788		Range 13 – 32.
Average Number of GP Starts per Driver	11.619		Range 1 – 97.
Drivers Achieving Top-Ten Race Result	94	58.750%	
Drivers Achieving Top-Six Race Result	62	38.750%	
Drivers Achieving Top-Three Qualifying Result	31	19.375%	
Drivers Achieving Top-Three Race Result	40	25.000%	Includes shared result.
Drivers Achieving Fastest Race Lap	23	14.375%	Includes shared result.
Drivers Achieving Fastest Qualifying Lap	18	11.250%	Includes shared results.
Drivers Achieving Pole Position	16	10.000%	
Drivers Achieving Race Lead	31	19.375%	
Drivers Achieving GP Win	20	12.500%	
Drivers Achieving World Championship Points Lead	12	7.500%	
World Champions	7	4.375%	
Circuits Holding World Championship Event	24		Plus Indianapolis Motor Speedway.
Constructor Teams Participating in World Championship	29		Indy 500 excluded.
Customer Teams Participating in World Championship	74		Indy 500 excluded.
Private Entrants Participating in World Championship	27		Indy 500 excluded.
Total Race Laps	6891		Plus 200 at the Indy 500.
Total Race Kilometers	36257.890		Plus 804.672 at the Indy 500.
Average Race Distance in km	366.241		Range 251.600 – 507.600.

Many future stars and superstars came into the sport during this decade, although for most of them the initial race results involved an early retirement after a mid-field qualifying. This was true for Surtees, Clark, Bandini, Maggs, Amon, P. Rodríguez or Rindt. Siffert and Revson even failed to qualify at first. On the other hand, Ginther, Scarfiotti, Stewart and Ickx all earned a point for finishing in 6th place on their debut, Elford even managed 4th and Arundell finished on the podium in his first two races. Andretti did not finish in his first Grand Prix, but made his mark by qualifying on the pole position. But the ultimate World Championship debut belonged to Baghetti, who won in his first start...after also winning the two preceding non-Championship events!

Brabham added two more titles to his resume, G. Hill and Clark have also won two titles. P. Hill, Surtees, Hulme and Stewart were the other Champions. Although these results indicate fairly level competition, in reality, Clark dominated the decade and could have won more Championships in 1962, 1964 and 1967 if not handicapped by Lotus' poor reliability. For the most part, the marathon races were gone, with majority of Grands Prix not exceeding 350 kilometers and 2½ hours.

Brabham introduced his own car in mid-1962 and in the 1966 French Grand Prix scored first victory, which then led to his third Championship clinching season. Gurney also had won in his own car at Spa-Francorchamps in 1967, and McLaren did the same on the same track a year later. Brabham Repco have won two Constructor Championships, as did Ferrari and Lotus Climax. Lotus then took another Constructor's title with the Ford-Cosworth engine. Cooper Climax, BRM, and Matra Ford won the three remaining Constructor Championships.

Although Yeoman-Credit bought their way into the Formula 1 team ownership already early in the decade, and in 1968 Gunston introduced Formula 1 to tobacco money, it were the red-and-gold Gold Leaf Team Lotus cars that demonstrated arguably the first real and productive team/sponsor partnership in motorsports. Formula 1 had become a product of broad international cooperation, unseen anywhere else, and the established national colors were rapidly being replaced by commercial endorsement liveries.

During the 1960s the racing fuel became more standardized and began to resemble the road car production fuel, with maximum octane rating set at 100. Engineers developed the monocoque chassis, added spoilers and wings, and experimented with four wheel drive. There has been some debate whether the wings were invented by Colin Chapman or Mauro Forghieri, as the first designs were perhaps not fully wing-like. Nonetheless, it was without doubt that Chapman was inspired by Chaparral 2E entered in the 1966 Can-Am Championship by Jim Hall and Hap Sharp, while Forghieri himself later acknowledged that his inspiration came from a piece of sheetmetal mounted on the Porsche 550 Spyder entered by Michel May in the 1000 km SportsCar race at the Nürburgring in 1956...and even from Robert Eberan von Eberhorst, who in the late 1930s replaced Ferdinand Porsche at Auto Union and designed their type D, arguably the first racing car with modern aerodynamic elements. And then there were such things as the large rear-spoiler on Jim Clark's Vollstedt Ford in the 1967 IndyCar race at Riverside...

More importantly, driver safety was slowly beginning to move into the forefront. The safety features included banning of suspension-mounted wings, introduction of roll-over bars, expanded and standardized flag signals, and a flexible fuel-cell developed in response to the devastating fire at the 1964 Indy 500. Also, improved safety belts, helmets, driver overalls, and face masks. After Stewart's accident in Belgium 1966, BRM Managing Director Louis Stanley organized creation of the IGPMS and funded a mobile medical unit that travelled to all European Grands Prix. In addition, the FIA assumed responsibility for ensuring the safety of racing circuits hosting the Formula 1 World Championship.

Motorsport had two new FIA presidents in the Italian Filippo Caracciolo di Castagneto (1963-1965) and Englishman Wilfred Andrews (1965-1971).

‡ Bob Anderson, Lorenzo Bandini, Carel Godin de Beaufort, Lucien Bianchi, Chris Bristow, Jimmy Bryan, Giulio Cabianca, Prince Filippo Caracciolo di Castagneto, Jim Clark, Charles Cooper, Giuseppe Farina, Ron Flockhart, Jules Goux, Horace Gould, Walt Hansgen, Vittorio Jano, Hans Ledwinka, Willy Mairesse, Gerhard Mitter, Reg Parnell, Ricardo Rodríguez, Viscount Joseph Thibaud de Rohan-Chabot, Lodovico Scarfiotti, Harry Schell, Moises Solana, Mike Spence, Alan Stacey, John Taylor, Johnny Thomson, Wolfgang von Trips, Anthony Vandervell, Lee Wallard, and others.

Mnohé budoucí hvězdy a superhvězdy se ve sportu objevily právě během tohoto desetiletí, i když pro většinu z nich nebyly začátky nejsnadnější a prvním výsledkem zpravidla bylo vypadnutí ze závodu po kvalifikaci do středu pole. To zažili Surtees, Clark, Bandini, Maggs, Amon, P. Rodríguez nebo Rindt. Siffert a Revson se do svého prvního závodu vůbec nekvalifikovali. Na druhé straně, Ginther, Scarfiotti, Stewart a Ickx už při svém debutu skórovali bod za šesté místo, Elford dokonce dojel čtvrtý a Arundell se ve svých prvních dvou startech postavil na stupně vítězů. Andretti sice ve své první Grand Prix nedojel, ale každopádně na sebe upozornil kvalifikací na pole position. Přesto, absolutní debut v mistrovství světa si zajistil Baghetti, který svůj první závod vyhrál...poté, když zvítězil i ve dvou předcházejících nemistrovských podnicích!

Brabham ke svému rezumé přidal další dva tituly, G. Hill a Clark taky vyhráli dvakrát. Mistry světa se stali i P. Hill, Surtees, Hulme a Stewart. Ačkoli tyto výsledky naznačují vyrovnanost, Clark ve skutečnosti celé dekádě dominoval a kdyby ho nepronásledovala slabá spolehlivost Lotusu, mohl klidně vyhrát další tituly v letech 1962, 1964 a 1967. Závody už nebyly takovými maratóny jako dříve, většina velkých cen nepřesáhla 350 km a 2½ hodiny.

V polovině roku 1962 představil Brabham vlastní vůz a ve Francii 1966 s ním dosáhl prvního vítězství, které zároveň odstartovalo jeho třetí mistrovskou sezonu. S vozem vlastní konstrukce vyhráli i Gurney v Belgii 1967 a McLaren na též okruhu o rok později. Brabham Repco získal i dva poháry konstruktérů, stejně jako Ferrari a Lotus Climax. Lotus pak přidal další titul s motorem Ford-Cosworth. O zbývající poháry konstruktérů se rozdělili Cooper Climax, BRM a Matra Ford.

Přestože si Yeoman-Credit zaplatil vlastnictví týmu ve Formuli 1 už začátkem 60 let a Gunston na začátku roku 1968 do Formule 1 přivedl první tabákové peníze, dá se úspěšně argumentovat, že opravdu produktivní společenství týmu a sponzora ve světě motoristického sportu představily až červeno-zlaté vozy týmu Gold Leaf Lotus. Formule 1 se pak stala produktem široké mezinárodní spolupráce, jakou nebylo možno spatřit nikde jinde, a tradiční národní barvy vozů se rychle změnilly v komerční loga sponzorů.

Během šedesátých let se závodní pohonné hmoty dále standartizovaly a začaly připomínat běžný benzín, maximální oktánová hranice byla snížena na 100. Inženýři vyvinuli monokok šasi, přidali spoilery a křídla, a experimentovali s pohonem na všechna čtyři kola. O tom, zda to byl Colin Chapman nebo Mauro Forghieri, kdo jako první vynalezl přítlačná křídla se vedla debata, protože první prototypy nebyly úplně zřetelné. Není ale pochyb o tom, že Chapman se inspiroval vozem Chaparral 2E, který v roce 1966 nasadili do šampionátu Can-Am Jim Hall a Hap Sharp. Samotný Forghieri později přiznal, že jeho motivace pramenila z kusu plechu přínýtovaného na Porsche 550 Spyder, který do závodu sportů 1000 km Nürburgringu přihlásil Michel May už v roce 1956...a dokonce od Roberta Eberan von Eberhorst, který koncem třicátých let nahradil u Auto Union Ferdinanda Porsche a představil jejich typ D, dost možná první závodní automobil s moderními aerodynamickými prvky. Kromě toho tu byly i takové věci, jako velký zadní spoiler na Vollstedt Ford, který řídil Jim Clark v závodě IndyCar v Riverside 1967...

Motoristický sport zažil hned dva nové FIA prezidenty, kterými byli Ital Filippo Caracciolo di Castagneto (1963-1965) a Angličan Wilfred Andrews (1965-1971).

Ještě důležitější ale byl fakt, že se do popředí zájmu pomalu ale jistě začala dostávat i bezpečnost jezdců. Mezi zavedená bezpečnostní opatření patřil zákaz křídel připevněných přímo k nápravě, instalace rámu chránících piloty v případě převrácení vozu, rozšíření a sjednocení vlajkových signálů, a v reakci na devastující požár během 1964 Indy 500 i vývoj flexibilní palivové nádrže. Zároveň se zlepšila kvalita přileb, bezpečnostních pásů, závodních overalů a ochrana obličeje. Po Stewartově havárii v Belgii 1966, výkonný ředitel BRM Louis Stanley zorganizoval vznik IGPMS a poskytl finanční prostředky

k tomu, aby na každé evropské velké ceně bylo přítomno mobilní lékařské středisko. Navíc FIA převzala odpovědnost nad zajištěním bezpečnosti všech okruhů, které měly zájem o pořádání závodu mistrovství světa Formule 1.

1960s GRANDS PRIX

010	ARGENTINA			
Buenos Aires	1960	GPs: 1	Laps: 80	Km: 312.960
002	MONACO			
Monte Carlo	1960-1969	GPs: 10	Laps: 960	Km: 3019.200
009	NETHERLANDS			
Zandvoort	1960-1969	GPs: 10	Laps: 830	Km: 3480.190
004	BELGIUM			
Spa-Francorchamps	1960-1968	GPs: 9	Laps: 278	Km: 3919.800
005	FRANCE			
Reims	1960-1966	GPs: 4	Laps: 203	Km: 1685.306
Rouen-les-Essarts	1962-1968	GPs: 3	Laps: 171	Km: 1118.682
Clermont-Ferrand	1965-1969	GPs: 2	Laps: 78	Km: 628.290
Bugatti-au-Mans	1967	GPs: 1	Laps: 80	Km: 353.760
Total	1960-1969	GPs: 10	Laps: 532	Km: 3786.038
001	GREAT BRITAIN			
Silverstone	1960-1969	GPs: 5	Laps: 403	Km: 1898.351
Aintree	1961-1962	GPs: 2	Laps: 150	Km: 724.204
Brands Hatch	1964-1968	GPs: 3	Laps: 240	Km: 1023.543
Total	1960-1969	GPs: 10	Laps: 793	Km: 3646.098
012	PORTUGAL			
Oporto	1960	GPs: 1	Laps: 55	Km: 407.385
006	ITALY			
Monza	1960-1969	GPs: 10	Laps: 691	Km: 4368.500
014	U.S.A.			
Riverside	1960	GPs: 1	Laps: 75	Km: 395.295
Watkins Glen	1961-1969	GPs: 9	Laps: 962	Km: 3560.834
Total	1960-1969	GPs: 10	Laps: 1037	Km: 3956.129
007	GERMANY			
Nürburgring-Nordschleife	1961-1969	GPs: 9	Laps: 133	Km: 3034.805
015	SOUTH AFRICA			
East London	1962-1965	GPs: 3	Laps: 252	Km: 987.932
Kyalami	1967-1969	GPs: 3	Laps: 240	Km: 984.146
Total	1962-1969	GPs: 6	Laps: 492	Km: 1972.078
016	MEXICO			
Mexico City	1963-1969	GPs: 7	Laps: 455	Km: 2275.000
017	AUSTRIA			
Zeltweg	1964	GPs: 1	Laps: 105	Km: 336.000
018	CANADA			
Mosport Park	1967-1969	GPs: 2	Laps: 180	Km: 712.328
Mont-Tremblant	1968	GPs: 1	Laps: 90	Km: 383.829
Total	1967-1969	GPs: 3	Laps: 270	Km: 1096.157
008	SPAIN			
Jarama	1968	GPs: 1	Laps: 90	Km: 306.360
Montjuïc Park	1969	GPs: 1	Laps: 90	Km: 341.190
Total	1968-1969	GPs: 2	Laps: 180	Km: 647.550