



F1LV
E-MAG

2012.GADA MARTS

NR.2

AKTUĀLI



EKSKLUZĪVĀ



TEHNIKA



VĒSTURE



**2012.gada
SEZONA IR KLĀT!**

SKAISTUMS NEKAD NAV TIKAI VIRSPUSĒJS.

Jaunais Jaguar XF 2.2 Diesel. Mūsdienīgs un unikāls - mākslas un jaudas, zinātnes un skaistuma harmonisks apvienojums. Jaunais dzinējs nodrošina 190 ZS un ir visu laiku efektīvākais Jaguar ar degvielas patēriņu tikai 5,4 l/100 km un cenu, sākot no 45 584 EUR.*

Oficiālais Jaguar pārstāvis Latvijā BM Auto, tālr: 67828600, e-pasts: office@bmauto.lv, www.jaguar.lv
Rezervējiet izmēģinājuma braucienu jau šodien!



Vidējais degvielas patēriņš 5.4l/100km, CO₂ izmeši 149g/km. *Cena norādīta, iesk. 22% PVN

JAGUAR | XF

Raikonens ir atpakaļ F1!

Pēc vairāk kā divu gadu pārtraukuma Kimi Raikonens šī gada janvāra sākumā atkal sēdās Formula 1 mašīnā. Testos Valensijā (attēlā) Kimi izmantoja 2 gadus vecu 'Renault' modeli.

Jau pirmajā testu dienā Heresā ar jauno 'E20' modeli Raikonens bija ātrākais un soms atkal uzrādīja labāko rezultātu pēdējā testu dienā Barselonā pirms komandas sāka ceļu uz atklāšanas posmu Austrālijā, Melburnas trasē.

FOTO: LOTUS TEAM F1





F1 sezonas priekšskats

Paslēpēms laiks beidzies - Austrālijā redzēs pirmos spēku samērus.



Komandu sastāvi

2012.gada komandas, piloti un to statistika. Neliels ievads kartas vienības un pilota izredzēs un pirmssezonas noskaņojumā.

Toyota atgriežas Lemānā!

Pēc 13 gadu pārtraukuma, kura laikā Toyota izvērtā dārgu, bet neefektīvu Formula 1 projektu, japāņu ražotājs atgriežas Lemānas sacīkstēs. Janvāra beigās Pola Rikāra trasē (attēlā) notika 'Toyota TS030 Hybrid' prezentācija un pirmie testi. Komandas vadošā ekipāžā, kura piedalīsies arī jaunajā FIA WEC čempionātā, startēs Alekss Vurcs, Kazuki Nakadžima un Nikolā Lapjērs. Debija notiks 5.maijā WEC posmā Spa trasē.

FOTO: TOYOTA MOTORSPORTS





20 sacikšu kalendārs

Vai šī būs pirmā sezona Formula 1 vēsturē, kad posmu skaits sezonā sasniegts ciparu 20?



Informācija par trasēm

Visas 20 2012.gada trases un posmi, to statistika, norises laiki un svarīgākā informācija.



Red Bull - favorīti?

Pirms 2012.gada sezonas vairāk nekā iepriekš vadošās komandas testos centās slēpt un maskēt savu patieso spēku, tomēr konkurenti un eksperti ir vienisprātis, kas toni atkal diktēs "Red Bull", lai gan šoreiz "McLaren" kāps uz papēžiem zem Austrijas karoga startējošai komandai jau no sezonas pirmā posma.

FOTO: RED BULL/GETTY



38

Barcelonas testu dienasgrāmata

Novērojumi un pārdomas no klātienē apmeklētajiem Barselonas Formula 1 testiem.



40

5 minūtes ar Vitāliju Petrovu

Ekspress intervija ar Vitāliju Petrovu no Barselonas testiem.



5 minūtes ar Danielu Rikjardo

Ekspress intervija ar Danielu Rikjardo no Barselonas testiem.



Formula 1 skandāli

Pilotu dueļi, līgumu laušana, šmaukšanās, spiegošana un tehnisko noteikumu pārkāpšana - tas viss ir daļa no F1.



KERS
IR UZ PĀLĪKŠANU!

Dzinātniskā un tehniskā revolūcija, kas notiek šobrīd, ir tā, kas ļaus mums pāriet no fosilajiem enerģijas avotiem uz atjaunojamiem enerģijas avotiem. Šī ir tā, kas ļaus mums pāriet no fosilajiem enerģijas avotiem uz atjaunojamiem enerģijas avotiem. Šī ir tā, kas ļaus mums pāriet no fosilajiem enerģijas avotiem uz atjaunojamiem enerģijas avotiem.

46

KERS anatomija

Kinētiskās enerģijas reģenerācijas sistēma ir tikai sākums F1 'zaļajam kursam'.

FORMULA 1 PRIEKŠVĒSTURE UN PIRMĀ, 1950. GADA SEZONA

1950. gada sezonā Formula 1 pirmo reizi tika izmantota kā pasaules čempionāts. Šī bija pirmā reize, kad Formula 1 bija oficiāli atzīta kā pasaules čempionāts. Šī bija pirmā reize, kad Formula 1 bija oficiāli atzīta kā pasaules čempionāts.

48

F1 pirmsākumi - 1950.gads

Kā tas viss sākās. Notikumu hronoloģija, rezultāti, varoņi un emocijas.

Ferrari novirzījušies no kursa

“Ferrari” jaunais modelis F2012 ir netradicionāls risinājums, salīdzinot ar savu priekšteci. Lai gan komanda saskata modelī lielu potenciālu, iespējamo attīstības virzienu ir tik daudz, ka pēc Heresas testiem Maranello vienība bija apmaldījusies īsta ceļa meklējumos. Barcelonas pirmajos testos tika panākts straujš progress, kas apstājās pēdējās testu sesijā, jo komanda atkal sāka eksperimentēt ar sarežģītiem izplūdes gāzu sistēmas risinājumiem.

FOTO: FERRARI SPA

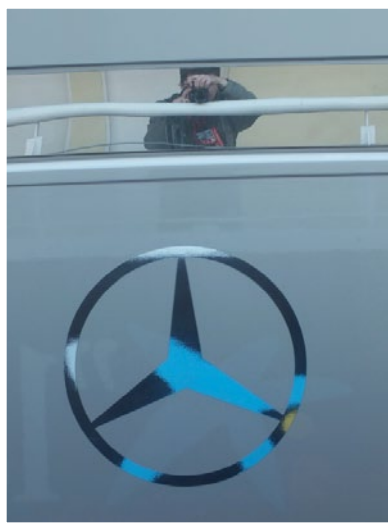


**DIDJĒ
PIRONI**

Pieminam Didjē Pironi

Didjē Pironi mēs pazīstam kā Žila Vilnēva komandas biedru. Tomēr francūzim ir sava dzīvesstāsts.

WWW.F1.LV - Formula 1 blogs



Bilde ir migalina.

Teiksiet, ka pirms sezonas sākuma vienmēr situācija ir neskaidra un favorīti nav zināmi. Nepiekrītu. Tā pērn jau pēc testiem bija skaidrs, ka Sebastians Fetels ar "Red Bull" ir gaismas gadus priekšā sāncenšiem jauno "Pirelli" riepu izpētes un iepazīšanas sāncensībā. Ņemot vērā riepu milzīgo nozīmi, bija skaidrs, ka vismaz sezonas pirmajā daļā Fetels būs pāris soļus priekšā pārējiem. Arī 2009.gadā tiklīdz testos trasē parādījās "Brawn GP" dubultā difuzora brīnums, Džensona Batona smaidis nepameta viņa seju - arī viņš saprata, ka beidzot viņa rīcībā ir pārliecinoši labākā mašīna.

Šogad tādi fenomenī nav novēroti un tam ir divi iemesli: tehnisko noteikumu stabilitāte ir nonivelējusi komandu iespējas ievērojami izcelties un paranoiskā tieksme slēpt savu patieso spēku testos ir ievērojami saduļļojusi udeņus pirms sezonas sākuma. Vairāk par komandu kaujas zirgiem un to īpašībām lasiet turpmākajās lappusēs, turklāt bez sportiskās puses šogad Formulā 1 būs pietiekami daudz citu sarunu tematu: tehnisku, politisku un ekonomisku.

Nevajag arī aizmirst, ka bez Formulas 1 ir pietiekami daudz motoru sporta disciplīnas, kuras ir pelnījušas Jūsu uzmanību. Ar nepacietību gaidīju jauno FIA Izturības čempionātu (WEC) un Lemānas 24 stundu sacīksti, kuru šogad ir plāns apmeklēt klātienē vēl jo vairāk tāpēc, ka leģendārā sacīkste nepārklājās ar Formula 1 posmu, kā tas nereti bija iepriekš. Lemānā ir atgriezies "Toyota" kompānija ar to pašu Ķelnes moderno bāzi, kur savulaik mājāja japāņu F1 komanda. Turklāt tieši WEC čempionāts šobrīd iet soli priekšā Formulai 1 dažādu enerģijas reģenerācijas sistēmu ieviešanā un attīstībā.

Tāpat der reizēm pievērst uzmanību notiekošajam aiz okeāna, kur IndyCar sērijas gatavojas jaunai dzīvei pēc Dena Veldona nāves ar jauno viņa vārdā nosaukto šasiju. Turklāt šogad IndyCar būs krietni vairāk mums ierastās ielu un pastāvīgās trases, kamēr sākotnējais IndyCar pamats, gods un lepnums - ovāli ir strauji gājuši mazumā. Ak jā, - neaizmirstiet, ka mūžam jaunais Rubenss Barikello šogad būs IndyCar debitants.

Neaizmirsīsim arī vēsturi. Sadarbībā ar "Retrotehnika" esam sākuši ambiciozu projektu - atcerēsimies katru Formula 1 sezonu un izgaismosim spilgtākos notikumus tajā. Sāksim pēc kārtas un šajā EMAG numurā varat lasīt par to, kā tas viss sākās 1950.gadā un vēl iepriekš.

Mums ir svarīgs arī Jūsu viedoklis par žurnālu, tematiem, kā arī vienkārši par notiekošo motoru sportā. Rakstiet! Visērtāk tviterī!

Aldis Putniņš
Twitter: @F1LV

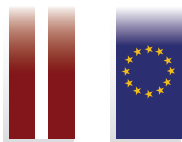
Redaktors: Aldis Putniņš
Twitter: @F1LV
aldis@f1.lv

Autors: Ainārs Vaivods-Šulte
Twitter: @retrotehnika
retrotehnika@inbox.lv

INFORMATIVAIS PARTNERIS
ATBALSTĪTĀJI


BM Auto





Rūpīgākais hostings Latvijā.

Glabā savus datus droši!

Saņem Virtuālo Serveri bezmaksas!

Piesakies Virtuālajam Serverim un **lieto to 3 mēnešus bezmaksas**. Lai sāktu izmantot savu bezmaksas serveri - pierēģistrējies www.hostnet.lv sadaļā Virtuālais Serveris, ievadi zemāk minēto Bonusa kodu un sāc lietot Virtuālo Serveri.

Bonusa kods: **vps-hostings-3men**



AKCIJA!

PASLĒPĒM LAIKS BEIDZIES!

Autors: Aldis Putniņš

Twitter: @F1LV



FOTO: RED BULL/GETTY

2 012.gada Formula 1 sezona ir klāt un tā būs aizraujoša! Iepriekšējo gadu pirmssezonas apskatos es, iespējams, rakstīju to pašu – tikai gada skaitlis bija cits. Tomēr šoreiz visas pazīmes – objektīvas un subjektīvas liecina, ka šim apgalvojumam ir reāls pamats piepildīties.

IZPŪTĒJIATKAL UZMANĪBAS CENTRĀ

Pirms šīs sezonas nav būtiski mainījušies tehniskie noteikumi un kā ir pierādījuši Formula 1 vēsture, tad šādos gadījumos komandu spēku samēri kļūst līdzvērtīgāki un mazāks iespējas, ka kāda no vienībām,

Čempionu "Red Bull" spēks un varenība nevar pačabēt pa pāris mēnešiem vēl jo vairāk tāpēc, ka tehniskajos noteikumos nav lielu izmaiņu.

veiksmīgāk izmantojot revolūciju noteikumos, aizsteidzas tālu priekšā pārējiem (pēdējais spilgtākais gadījums bija 2009. gadā ar "Brawn GP"). Nopietnākās tehniskās pārmaiņas ir izplūdes gāzu un difuzora mijiedarbības aizliegums. Tas bija "Red Bull" jājamzirdziņš, lai

gan uz sezonas beigām to vairāk vai mazāk veiksmīgi bija apguvušas visas lielās komandas un guva ievērojamas priekšrocības piespiedējspēka ziņā.

2012.gada sezonā ir ierobežoti dzinēju elektroniskie regulējumi, kas bija izplūdes gāzu dinamikas pamatā, kā arī tiek reglamentēts reģions, kurā ir jāatrodas pēdējiem 10 centimetriem no izplūdes gāzes caurules. Tas ir ievērojami apcirpis iespējas pielietot pērnā gada paņēmienus piespiedējspēka iegūšanai, taču ne pilnībā: komandas joprojām noteikumu robežās cenšas novadīt izplūdes gāzes uz aizmugurējā antispārna apakšējo sekciju vai uz aizmugurējo riteņu balstiekārtas stieņiem, kas veidoti attiecīgā aerodinamiskā formā, lai tikai iegūtu kaut niecīgas piespiedējspēka kripatas. Arī dzinēja regulējumu aizliegums tiek mēģināts apiet ar aizdedzes 'starpšāvieniem' laikā, kamēr pilots bremzē.

RED BULL UN McLAREN - LĪDERI

Čempionu "Red Bull" spēks un varenība nevar pačabēt pa pāris mēnešiem vēl jo vairāk tāpēc, ka tehniskajos noteikumos nav lielu izmaiņu. Tomēr pirms sezonas sākuma pārņem sajūta, ka šogad austriešu komanda nav tik pārliecinoši līderi un tam ir vairāki iemesli. Vispirms jau ļoti iespējams, ka izplūdes gāzu risinājuma aizliegšana visstiprāk sita pa "Red Bull". Otrkārt šogad "Pirelli"

Kas jauns 2012.gadā?

'Lauztie deguni'



Drošības apsvērumu dēļ mašīnas purngala sekcijas augstums ir samazināts par 75mm, tajā pašā laikā šasijas augstums nav izmainīts. Lai saglabātu pēc iespējas lielāku gaisa

plūsmu zem mašīnas priekšējās daļas, komandas (izņemot McLaren un Marussia) ieviesušas neglītu pakāpienu vietā, kur purngals savienojas ar kokpīta galējo sienu.

Izplūdes gāzes

2011.gadā komandu konkurētspēju lielā mērā noteica tas, cik efektīgi tās spēja izmantot izplūdes gāzu sistēmu, lai pastiprinātu piespiedējspēku mašīnas aizmugurējā daļā. Šogad FIA darījusi visu (aizliegti attiecīgi dzinēja regulējumi un reglamentēta izpūtēju atrašanās vieta), lai izplūdes gāzēm būtu minimāla ietekme uz aerodinamikas efektivitāti.

Pozīcijas aizstāvēšana

Pēc vairākiem ekscesiem 2011.gada sezonā, FIA ir nolēmusi precizēt noteikumus par pilotu uzvedību trasē: "Aizstāvojot savu pozīciju, nav atļauta vairāk par vienu trajektorijas maiņu. Atgriežoties sākotnējā trajektorijā pirms līkuma, priekšā esošajam pilotam ir jānodrošina vismaz vienas mašīnas platums starp viņa formulu un trases malu."

Testi sezonas laikā

Pirmo reizi kopš 2008.gada F1 komandas aizvadīs testus sezonas laikā: pēc 4 tālajiem posmiem maija sākumā notiks 3 dienu testi Mudžello trasē.

Uzgriežņu pistoles



Komandas ir piekritušas atteikties no dārgās hēlija gāzes izmantošanas uzgriežņu pistoļu darbināšanā. Tas riteņu nomaiņu padarīs par aptuveni 30% ilgāku nekā

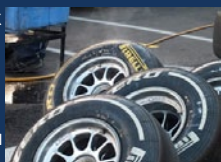
2011.gadā. Ar hēliju, kas ir visintertākais elements ar zemāko blīvumu, pērn ātrākais pitstops bija Mercedes komandai Ķīnas GP laikā - 2,43s.

Atpaliecēji uz beigām!

Lai netraucētu līderu cīņu restarta laikā pēc drošības mašīnas došanās boksos, atpaliecējiem par apli vai vairāk tiks dota iespēja apdzīt drošības mašīnu, veikt zaudēto apli un nostāties peletona beigās savā reālajā pozīcijā.

Pirelli riepas

Pirelli ir pārgājuši uz mazāk stringru riepas konstrukciju, kas palielinās saķeres virsmas laukumu, bet nodiluma tempus padarīs prognozējamus. Četri riepu tipi ir palikuši iepriekšējie:



supermīkstās, mīkstās, vidējās un cietās, bet to īpašības mainījušās (uz mīksto pusi). Maksimālā snieguma atšķirība starp diviem riepu tiptiem, kas tiek piedāvāti uz konkrēto GP, nebūšot lielāka par vienu sekundi. Līdzīgi kā pērn katram pilotam būs pieejami 11 sausā laika riepu komplekti uz nedēļas nogali: seši cietākā un pieci mīkstākā tipa. Tomēr šogad jebkuru no tiem varēs izmantot jau piektdienas treniņos, kamēr pērn piektdienas treniņos bija pieejami tikai 3 komplekti.

Identitātes maiņa



Visiem līdzjutējiem par lielu atvieglojumu ir beigusies arī "Lotus vs Lotus" sāga un šobrīd mums ir tikai viena Lotus komanda: "Lotus F1 Team", kuru pērn pazinām zem nosaukuma "Lotus Renault GP".

Savukārt pagājušā gada "Lotus Team" šogad ir pārtapusi par "Caterham F1". Nosaukumu mainījusi arī "Virgin" komanda, kas zem Krievijas karoga tagad pārtapusi par "Marussia".

Francūžu invācija

Pāris pēdējie gadi Francijai ar Formulu 1 nebija saķere - ne pilotu, ne komandas, ne posma. Šogad vismaz vienā frontē ir pamatīgas pārmaiņas - debitēs uzreiz divi francūži: Žans Ēriks Verns (Toro Rosso) un Šarls Piks (Marussia), bet vēl viens piedzīvo atgriešanos: Romēns Grožāns (Lotus). Tagad ļoti operatīvi Parīzes attiecīgajiem bosiem ir jārikojas, lai kāds no daudzajiem F1 posma organizēšanas plāniem tiktu realizēts vēl jo vairāk tāpēc, ka jau šogad var pavērties iespēja aizstāt kādu problēmās iekļuvušu trasi.

Izplūdes gāzes

Ja ceļu vēlreiz nepārskrīes melns kakšs, tad pēc piecu gadu pārtraukuma F1 atgriezies ASV, kur jaunā trasē Ostinā (Teksasa) risināsies pirmspēdējais



čempionāta posms. F1 ASV nav populārākais autosporta veids, tomēr trase solās būt lieliska un daudz-miljonu pilsētu Ostinas apkārtnē netrūkst.

Sacīkstes laiks

Pēc Kanādas GP gadījuma pērn, FIA ir nolēmusi ierobežot maksimālo sacīkste ilgumu līdz 4 stundām. Tas tiek darīts TV translāciju grafiku dēļ.

ir Formulā 1 jau otro sezonu un visas komandas ir iepazinušas un pielāgojušās riepiem, kas pērn bija lielais noslēpums, kuram pirmais atrisinājums atrada Sebastians Fetels un "Red Bull". Treškārt - tuvākiem konkurentiem šogad nav paslīdējusi kāja, kā tas bija pērn, kad "McLaren" pirms sezonas sākuma nācās steigā atteikties no pārdošiem jauninājumiem un tas deva hanikapu konkurentiem. Un visubeidzot šogad "Red Bull" pirmssezonas testi nebija tik stabili un nesatricināmi kā pērn - pēdējā testu dienā ar jaunās specifikācijas formulu radās uzreiz vairākas tehniskās problēmas, kas ļāva Fetelam nobraukt nedaudz virs 30 apliem - piekritīsiet nav tas labākais testu sezonas noslēgums.

FERRARI TAUSTĀS PUSTUMSĀ

Jaunais "Ferrari" modelis esot revolucionārs - tā apgalvo pati komanda. Revolūcija līdz nes gan pārmaiņas (cerams uz labo pusi), gan galvassāpes.

Ferrari tehniskais direktors brits Pats Frajs pēc testiem Barselonā paziņoja, ka par pjedestālu pagaidām var nesapņot...

Pozitīvi - komanda ir tikusi vaļā no vairākām problēmām, kas bija pērnā gada modelim (darba t" iedzīšana aizmugurējās riepiēs) un jaunajam modelim ir liels potenciāls. Negatīvi - ar 12 testu darba dienām izrādījās par maz, lai atrastu pareizāko virzienu, kurā iet un attīstīt mašīnu. Tehniskais direktors brits Pats Frajs pēc testiem Barselonā paziņoja, ka par pjedestālu pagaidām var nesapņot, tomēr šo paziņojumu itāļu presei uzreiz centās mīkstināt komandas vadītājs Stefano Domenikalli, apgalvo-

jot, ka nemaz tik traki nav. Tikmēr Fernando Alonso bija reāls un skaidroja, ka pagaidām komanda taustās pustumsā un pirmajos posmos būs jāturpina meklēt pareizais ceļš, kurš pēc viņa domām var aizvest pie uzvarām.

MERCEDES UN LOTUS PROGRESĒ

Divas komandas, kas jaunajā sezonā var patīkami pārsteigt ir "Mercedes" un "Lotus" vienības. "Mercedes" ļoti centīsies 'Lielo trijnieku' padarīt par 'Lielo četrinieku' vai izstumt no trio kādu, kam paslīdējusi kāja (varbūt "Ferrari" sezonas sākumā) un sākt regulāri cīnīties par goda pjedestāliem, paturot prātā iespēju tikt pie kādas dīvainas uzvaras. Lai paveiktu šo mērķi angļu-vācu komanda papildinājusī savu tehniskā departamenta smadzeņu kapacitāti ar vairākiem F1 smagsvariem: Bobu Bellu, Džeofu Vilisu un Aldo Kostu.

Tikmēr "Lotus" arī gatavi rādīt zobus lielajām komandām. Blakus Enstonas bāzei tapis ultramoderns aerotunelis un simulators, bet pilotu frontē "Lotus" ir pārsplāvuši visus pārējos un spējuši atgriezt Formulā 1 Kimi Raikonenu - personību, bez kura Formula 1 nebūtu tik krāsaina.

VISIEM PUNKTI NEPIETIKS

Aiz vadošajām piecām komandām ir vēl tik pat vienību, kuras par savu mērķi uzstādījušas regulāri izcīnīt punktus, bet dažas no tām ("Force India") par domā par pjedestāliem. Taču visiem punktu nepietiks - ja vadošās 5 vienības finišē ar abiem pilotiem tur, kur ierādīts rangā, tad pārējo pūles netiks novērtētas ar kopvērtējuma punktiem. Tātad kā vienmēr peletona vidus daļā būs nežēlīga tuvciņa, kas nereti asuma ziņā pārspēj vadošo braucēju savstarpējo rēķinu kārtošanu, jo līderim ir ko zaudēt, kamēr iedzinēji bieži iet uz visu banku.

FOTO: RED BULL/GETTY



RED BULL

RED BULL RACING (AUT)



FOTO: RED BULL/GETTY

GP DEBIJA: AUSTRĀLIJAS GP'05

GP STARTI 126

PJEDESTĀLI 66

UZVARAS 27

POLE 38

ĀTRĀKIE APĻI 22

2 PILOTU TITULI

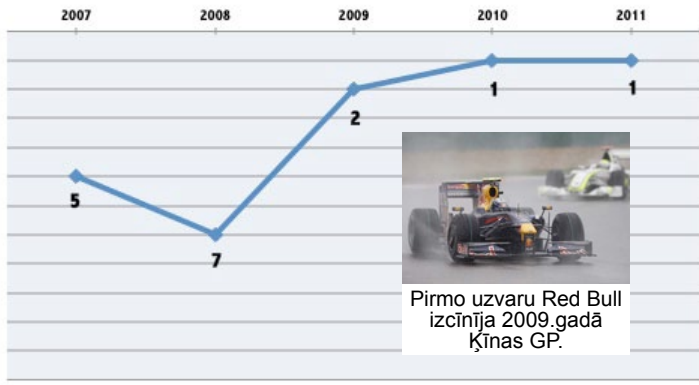
2 KONSTRUKTORU KAUSI

Sajā sezonā F1 ir aizliegts izmantot izplūdes gāzes difuzora darbības pastiprināšanai, kas bija bijis viens no lielākajiem "Red Bull" trumpjiem pērn. Tomēr navi domāt, ka tas ievērojami samazinās "Red Bull" konkurētspēju, jo tad būtu

jāizliedz Adrians Nūvejs, kā izteicās viens no konkurentiem. Īsto RB8 modeli pirmo reizi ieraudzījām Barcelonas testu pirmspēdējā dienā, kad visi konkurenti, aizturējuši elpu, vēroja un vērtēja jauno Nūveja darinājumu. Savukārt "Red Bull" mehāniķu paranoiskie centieni

apslēpt skatienam un fotogrāfiem jauno modeli ar visiem paņēmieniem liecina par to, ka komandai ir ko slēpt jo īpaši aizmugurējā daļā, kur pavēršas plašākās iespējas inovācijai, kas vērsta papildus piespiedējspēka radīšanai. Tieši šajā elementā Nūvejs vienmēr ir bijis ass.

Red Bull pozīcijas konstruktoru kausā



Krstians Horners
komandas vadītājs

Savulaik pats startējis F-Renault, britu F3 un F2 čempionātos, bet vēlāk izveidoja Arden F3000 komandu, pirms 2005.gadā kļuva par Red Bull vadītāju.



Adrians Nūvejs
tehniskais direktors

Pēc viņa konstruētās mašīnas uzvaras Indy500, Nūvejs devās uz F1 un pēc March nokļuva Williams, kur sākas uzvaru gājiens, kas viņa konstruētām mašīnām atnesis 8 Konstruktoru kausus.



Džonatans Vītlijs
komandas menedžeris

F1 sāka karjeru Bene-ton (un vēlāk Renault) kā vienkāršs mehāniķis - tostarp pie Šumahera. 2006. gadā pievienojās Red Bull, kur kļuva par Hornera palīgu.

SEBASTIANS FETELS

TAUTĪBA: VĀCIETIS
DZIMIS: 03.07.1987.
VECUMS: 24
DEBIJA: ASV GP'07 (BMW SAUBER)

81 GP STARTI
21 UZVARAS
773 PUNKTI
30 POLE POSITIONS
9 ĀTRĀKIE APĻI
2 TITULI ('10, '11)



Titulu izcīnīt ir vieglāk nekā to nosargāt. Tā visi saka, bet Fetels pērn pierādīja, ka ne vienmēr tā ir taisnība. Arī 2012.gada sezonā vācietis būs galvenais favorīts uz čempiona nosaukumu - jau trešo pēc kārtas. Par to, ka Fetels spēj perfekti izmantot "Red Bull"

priekšrocības un izpildīt komandas uzstādīto plānu kvalifikācijai-sacīkstei, pārliecinājāmies pērn. Tagad būtu interesanti pavērot, kā 24 gadus jaunais pilots tiks galā, ja neizdosies regulāri izcīnīt pole un kontrolēt sacīksti no līdera pozīcijas.

MARKS VĒBERS

TAUTĪBA: AUSTRĀLIETIS
DZIMIS: 27.08.1976.
VECUMS: 35
DEBIJA: AUS GP'02 (MINARDI)

176 GP STARTI
7 UZVARAS
669.5 PUNKTI
9 POLE POSITIONS
13 ĀTRĀKIE APĻI
3. VIETA ('10, '11)

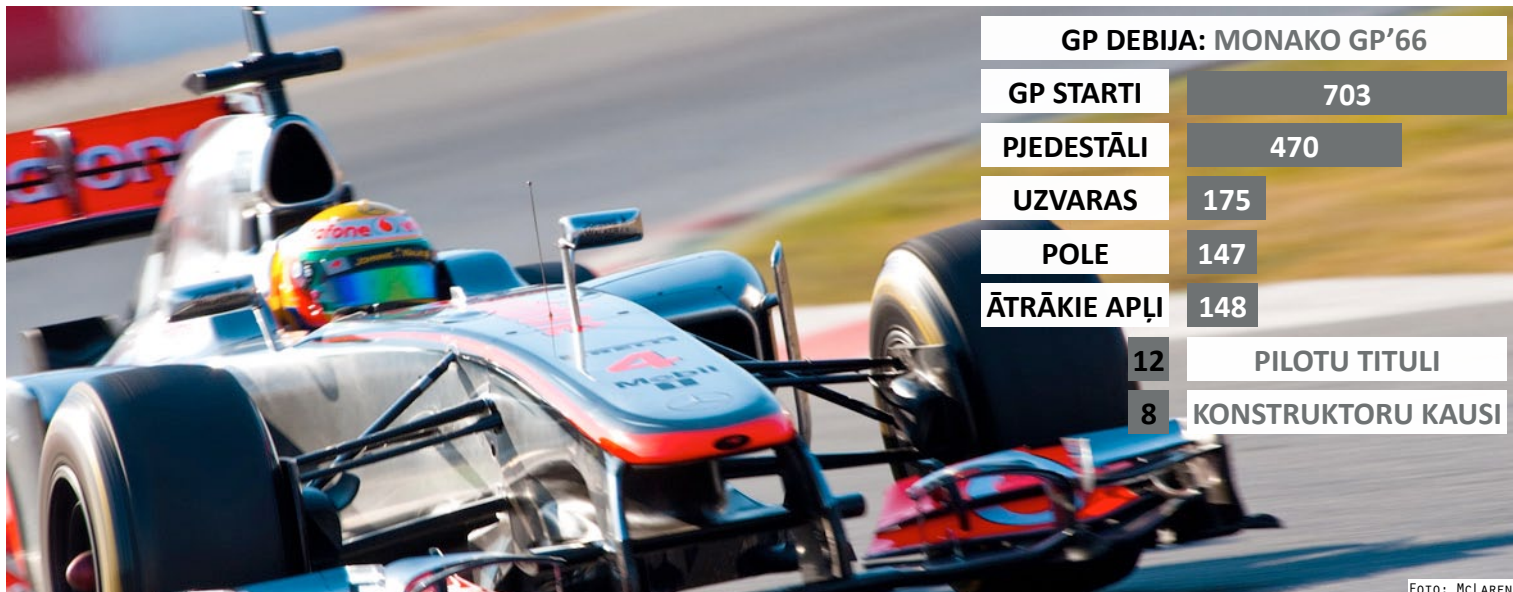


Kārtējā izšķirošā sezona Marka Vēbera karjerā, kas var rezultēties beidzot izcīnītā titulā vai tik pat labi vadzī uzkārtā ķiverē. Vai varbūt abiem? Savas 2011.gada problēmas Vēbers ir sapratis un izanalizējis, bet vai novērsis? Lai Vēberam, kā Fetela

komandas biedram, būtu izredzes cīņā par titulu, ir jāpiepildās vairākiem priekšnoteikumiem: 100% vienlīdzība komandā, spēcīgi sāncenši, kas atņems punktus arī Fetelam, novērsta problēmas ar riepām un startiem, kā arī vienkārši - veiksmē!

MCLAREN

TEAM MCLAREN (GBR)



GP DEBIJA: MONAKO GP'66	
GP STARTI	703
PJEDESTĀLI	470
UZVARAS	175
POLE	147
ĀTRĀKIE APĻI	148
12	PILOTU TITULI
8	KONSTRUKTORU KAUSI

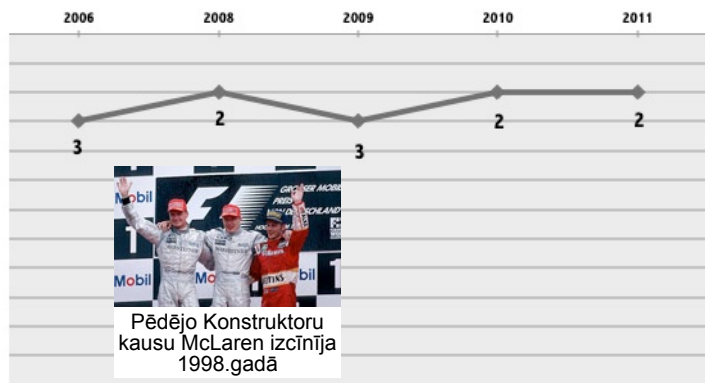
FOTO: MCLAREN

Komanda, kuru mēdz dēvēt par tehniskās inovācijas un potenciāla līderi, nav izcīnījusi Konstruktoru kausu jau kopš 1998.gada. Lielā mērā to var saistīt ar faktu, ka "McLaren Group" ir daudznozaru uzņēmums un kompānijai nav

iespēja strādāt ar 100% atdevi vairāk kā vienā no jomām. Nevar aizmirst, ka tieši "McLaren" ieviesa tādus jauninājumus, kā *F-Duct* un 'astonkāja' izplūdes gāzu cauruļu sistēmu, kas gan nesasniedza savu potenciālu, iespējams tieši iepriekš minēto iemeslu dēļ. Šogad komanda

uz Austrāliju dodas labākā formā nekā pērn un jau ar pirmajiem posmiem "McLaren" piloti būs pretendenti uz uzvaru. Ja komanda tiešām nesāks sezonu iedzinējos, tad ar tādu pilotu sastāvu un attīstības potenciālu zemāks mērķis par Konstruktoru kausu nav pieņemams.

McLaren pozīcijas konstruktoru kausā



Martins Vitmāršs
komandas vadītājs

Ar grādu inženierzinātnēs Vitmāršs karjeru sāka avioindustrijā, pirms 1989.gadā pievienojās McLaren un 1997.gadā kļuva par komandas menedžmenta vadītāju.



Sems Maikls
sportiskais direktors

F1 karjera austrāļietim sākās ar Lotus, bet vēlāk 17 sezonas viņam bija iespēja mācīties no Garija Andersona (Jordan) un Patrika Heda (Williams). Bet McLaren viņš būs sportiskais dir.



Padijs Lavs
tehnikais direktors

1987.tajā pievienojās Williams, kur attīstīja aktīvās balstiekārta projektu, kas atnesa titulu Manselam 1992.gadā. 1993.gadā pārgāja uz McLaren un 2011.gadā kļuva par tehnisko direktoru.

DŽENSONS BATONS

TAUTĪBA: BRITS
DZIMIS: 19.01.1980.
VECUMS: 31
DEBIJA: AUS GP'00(WILLIAMS)

208 GP STARTI
12 UZVARAS
811 PUNKTI
7 POLE POSITIONS
6 ĀTRĀKIE APĻI
1 TITULS (2009)



Džensons Batons 2012.gada sezonu uzsāks labā garstāvoklī un ar komandas līdera apzīni. Pagājušajā sezonā vēl lieku reizi pierādīja, ka skeptiķiem, kas Batonam "McLaren" vienībā paredzēja Hamiltona ieročnesēja lomu, nav taisnība. Brits, kas tīrā ātruma ziņā zaudē vairākiem F1 vunderkindiem, šo trūkumu veiksmīgi kompensē ar pieredzi, inteliģenci un pat viltību (zināma līdzība ar Alenu Prostū). Šādi ieroči ir ļoti efektīvi, ja pilota rīcībā ne vienmēr un ne visās trasēs ir pati ātrākā formula.

LUISS HAMILTONS

TAUTĪBA: BRITS
DZIMIS: 07.01.1985.
VECUMS: 27
DEBIJA: AUS GP'07(McLAREN)

90 GP STARTI
17 UZVARAS
723 PUNKTI
19 POLE POSITIONS
11 ĀTRĀKIE APĻI
1 TITULS (2008)



2012.gadam jākļūst par Hamiltona atgriešanās sezonu. Pērn britam bija problēmas visās frontēs, privāto dzīvi ieskaitot. Šogad tas viss esot aiz muguras un Hamiltons sola atkal uzņemties komandas līdera lomu, kā arī krietni retāk (vai nemaz) apmeklēt tiesnešu komisiju pēc sacīkstēm. Lai Luiss varētu pilnībā koncentrēties darbam, viņam aizmuguri piešegs un stingro plecu piedāvās pieredzējušais Didjē Kotons, kas savulaik līdz titulam aizveda Miku Hakinenu. Gaidam atpakaļ agresīvo (labā nozīmē) Luisu!

FERRARI

SCUDERIA FERRARI (ITA)



FOTO: FERRARI SPA

GP DEBIJA: MONAKO GP'50	
GP STARTI	831
PJEDESTĀLI	653
UZVARAS	216
POLE	205
ĀTRĀKIE APĻI	227
15	PILOTU TITULI
16	KONSTRUKTORU KAUSI

Jau nā "Ferrari" formula tiek saukta par revolucionāru un tajā ir vairāki inovatīvi risinājumi. Tomēr tagad ir jājautā vai komanda nav otrā grāvī un inovācijas sakrautas jaunajā modelī ķeksīšu dēļ. Jau pirmajos testos piloti atzina, ka ar

F2012 ir ļoti daudz iespējamie attīstības virzieni un komanda apjūk kurā no tiem doties. Labā ziņa ir tā, ka tas jaunās mašīnas attīstības potenciāla dziļums ir milzīgs un agri vai vēlū līdz rezultātam ir jānonāk. Tomēr sliktā vēsts ir tā, ka vairs nav neierobežots testu skaits, lai atras-

tu pareizo virzienu attīstībai. "Ferrari" nāksies turpināt taustīties pustumsā arī pirmajos posmos un tā var ātri nokavēt titula vilciena attiešanu. Šeit jautājums arī par to vai kārtējās problēmas nepieliks punktu viena no galvenā komandas vilcējspēka Alonso pacietībai.

Ferrari pozīcijas konstruktorkausā

2007 2008 2009 2010 2011



Pēdējais Ferrari čempions - Kimi Raikonens 2007.gadā.



Stefano Domenicali,
komandas vadītājs

Ar grādu biznesa vadībā viņš 1991. gadā sāka darbu Ferrari, kur strauji progresēja pa karjeras kāpnēm un 2008.gadā kļuva par komandas vadītāju.



Pats Fraijs,
atbildīgais par šasiju

Pēc karjeras kā sacīkšu inženierim Benetton (87-92) un kā galvenajam inženierim McLaren (93-09), Pats Fraijs 2010.gadā pievienojās Ferrari.



Nikolā Tombazis,
konstruktors

Tombazis 1992. gadā karjeru sāka kā aerodinamikas speciālists Benetton, bet 1997.gadā nokļuva Ferrari, kur vadīja šo nodaļu. Kopš 2006.gada viņš ir galvenais konstruktors.

FERNANDO ALONSO

TAUTĪBA: SPĀNIS
 DZIMIS: 29.07.1981.
 VECUMS: 30
 DEBIJA: AUS GP'01 (MINARDI)

176 GP STARTI
27 UZVARAS
1086 PUNKTI
20 POLE POSITIONS
19 ĀTRĀKIE APĻI
2 TITULI ('05, '06)



Tikai Fernando Alonso spējas un talants pagājušā sezonā "Ferrari" komandu padarīja par regulāru viesi uz goda pjedestāla. Pats spānis ne reizi vien ir paziņojis, ka Maranello jūtas kā ģimenē un "Santander" bankas pagarinātais sponsorēšanas līgums šo

savienību nostiprinās vēl uz piecām sezonām. Kas attiecas uz šo gadu, tad pazīmes pēc pirmajiem testiem sezonu vieglu nesola un tieši no Alonso meistarība vadīt komandu pareizā virzienā būs atkarīgs tas vai "Ferrari" izcīnīs uzvaras.

FELIPE MASA

TAUTĪBA: BRAZĪLIETIS
 DZIMIS: 25.04.1981.
 VECUMS: 30
 DEBIJA: AUS GP'02 (SAUBER)

152 GP STARTI
11 UZVARAS
582 PUNKTI
15 POLE POSITIONS
14 ĀTRĀKIE APĻI
2. VIETA ('08)



Šķiet, ka "Ferrari" vadības uzticības kredīts ir neizsmeļams – pēc tik katastrofāli bālas sezonas Felipe Masa ir saglabājis savu vietu blakus Alonso. Tagad 2012.gadā brazīlietis ir jāpaveic kat kas tiešām izcilis (jāpārspēj Alonso un/vai jācīnās par titulu),

lai pagarinātu savu uzturēšanos Maranello uz astoto sezonu vai pat pabeigtu šo - septīto. Pērn Masa mocīja savu pilotēšanas stilu, lai pielāgotos "Pirelli" riepām, bet šogad pārejas procesam ir jābūt pabeigtam – vajadzīgi rezultāti.

MERCEDES

MERCEDES GP (GER)



FOTO: MERCEDES AMG PETRONAS

GP DEBIJA: FRANCIJAS GP'54

GP STARTI	50
PJEDESTĀLI	20
UZVARAS	9
POLE	8
ĀTRĀKIE APĻI	9
2	PILOTU TITULI
0	KONSTRUKTORU KAUSI

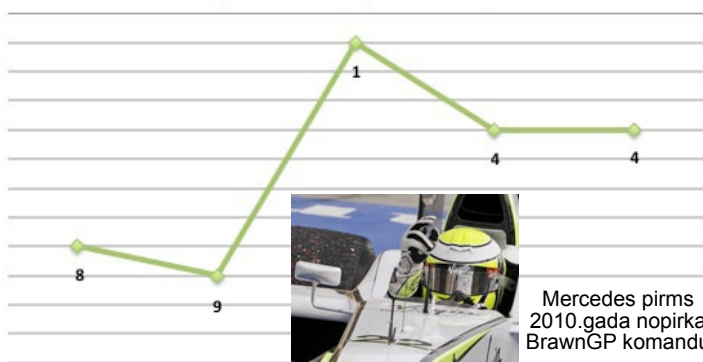
Šis būs ļoti izšķirošs gads "Mercedes" komandai, kas pēc mazās čempionvienības "Brawn GP" pārpirkšanas un milzīgu resursu ieplūšanas, nav spējusi konkurēt ar vadošajām trim komandām jau divas sezonas. Tehniskajā

departamentā Braunam palīgā nāks trīs visaugstākā līmeņa jauniešuvumi: Bobs Bells, Džeofs Villis un Aldo Kosta. Tas bija iemesls, kāpēc Niko Rosbergs pagarināja līgumu ar "Mercedes", bet vai četri tik augsta līmeņa speciālisti tehniskajā departamentā neradīs varas

un virziena šķelšanos? Šobrīd "Mercedes" ir visi instrumenti: lieliski piloti, augstākā līmeņa speciālisti, iespējams labākais dzinējs, resursi un pieredze. Ja arī 2012.gadā nebūs uzvaru un vieta TOP3, Rosam Braunam būs grūti atrast attaisnojumu kompānijas valdei.

Mercedes (Brawn/Honda) pozīcijas konstruktora kausā

2007 2008 2009 2010 2011



Mercedes pirms 2010.gada nopirka BrawnGP komandu



Ross Brauns
Komandas vadītājs



Bob Bells
tehniskais direktors



Džeofs Villis
Tehnoloģiskais dir.

F1 karjeru sāka kā mehāniķis 1978. gadā pie Sera Frenka Viljamsa. Vēlāk strādāja Benetton, bet virsotni sasniedza ar Ferrari un pēc Honda aiziešanas ar savu Brawn GP komandu.

Pēc izglītības - aerodinamikas speciālists. Sāka F1 karjeru McLaren 1982. gadā, bet 1997.gadā pievienojās Benetton (Renault), kur palika līdz pat 2010. gadam un aizgāja pēc 'Krašgeitas' lietas.

Sācis karjeru ar sporta jahtu projektēšanu un F1 ienāca caur Williams, bet vēlāk strādāja BAR (Honda) komandā. Paguva strādāt arī Red Bull kā Adriana Nūveja palīgs.

MIHAELS ŠŪMAHERS

TAUTĪBA: VĀCIETIS
DZIMIS: 03.01.1969.
VECUMS: 43
DEBIJA: BEL GP'91 (JORDAN)

286 GP STARTI
91 UZVARAS
1439 PUNKTI
68 POLE POSITIONS
19 ĀTRĀKIE APĻI
7 TITULI ('94-'95, '00-'04)



Kopš Šumahera pārsteidzošās atgriešanās pagājušās divas sezonas, taču "Mercedes" sastāvā vācietis vēl nav guvis goda pjedestālu un čempionāta finišā vienmēr bijis aiz sava komandas biedra. 2011.gada sezona iezīmēja ievērojamu progresu –

Šumaheru no Rosberga šķīra tikai 13 punkti, lai gan kvalifikācijās viņš zaudēja 3:16. Tas lieku reizi pierāda, ko pilots var sasniegt ar pieredzi un inteligenci sacīkstēs, kurās apdzīšana nav problēma – tikai jāizmanto DRS un KERS.

NIKO ROSBERGS

TAUTĪBA: VĀCIETIS
DZIMIS: 27.06.1985.
VECUMS: 26
DEBIJA: BAH GP'06 (WILLIAMS)

108 GP STARTI
0 UZVARAS
306.5 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
2 ĀTRĀKIE APĻI
7. VIETA ('09, '10, '11)



108 GP sacīkstes bez uzvarām – tāds ne visai glaimojošs antirekords pieder Niko. Pats vācietis regulāri atgādina (sev un presi), ka tiklīdz viņa rīcībā būs konkurētspējīga formula, šī bēdīgā sērija tiks pārtraukta. Divas pārliecinošas sezonas blakus

Šumaheram ir ne tikai cēlušas Rosberga akcijas, bet arī jāvušas mācīties no skolotāja. Tagad bumba ir "Mercedes" laukuma pusē – ja kompānija vēlas noturēt vairs ne būt ne jauno talantu Rosbergu, vajadzīga uzvarēt spējīga mašīna. "Ferrari" jau kārdina.

LOTUS

LOTUS F1 TEAM (GBR)



Foto: Lotus F1 Team

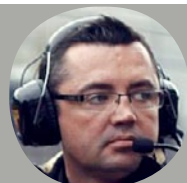
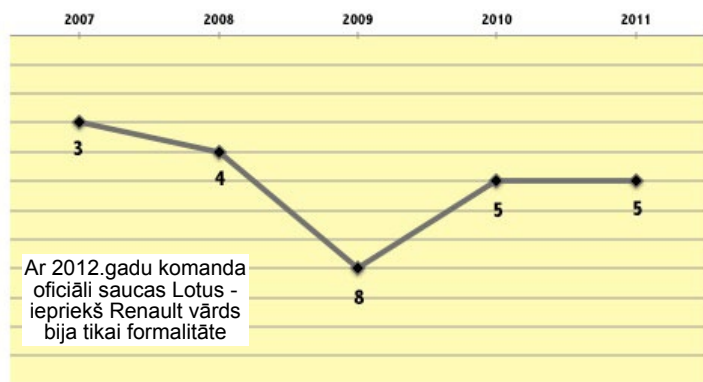
GP DEBIJA: MONAKO GP'58	
GP STARTI	528
PJEDESTĀLI	172
UZVARAS	79
POLE	107
ĀTRĀKIE APĻI	71
6	PILOTU TITULI
7	KONSTRUKTORU KAUSI

Komanda ar labu inovācijas potenciālu un tā nebaidās riskēt. To pierāda pērnā gada uz priekšu vērstie izpūtēji, kas deva iespēju tik pie pjeDESTāliem sezonas sākumā, bet ierobežoja attīstību sezonas turpinājumā. To pierāda arī inovatīvā

braukšanas augstuma regulēšanas sistēma, kas dotu lielas priekšrocības, ja vien FIA neizlemtu to aizliegt vēl pirms sezonas. Enstonas bāzei ar jauno un moderno aero tuneli ir potenciāls, lai sarūgtinātu līderus, bet Raikonena nolīgšana liecina par mērķu nopietnību

un menedžmenta ķērienu. Šogad daudzu skatieni būs pievērsti "Lotus" tieši Raikonena dēļ, jo gandrīz visi vēlas, lai Kimi izdodas spēcīga atgriešanās - tas nāktu par labu F1 kopumā. "Lotus" trumpji: spēcīga tehniskā bāze, biznesa plāns, progresīvs boss un jaunais Kimi.

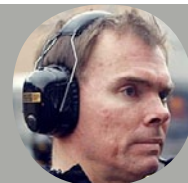
Renault pozīcijas konstruktora kausā



Ēriks Buljē
komandas vadītājs



Džeimss Alisons
tehniskais direktors



Alans Premā
Sacīkšu galvenais inženieris

Sāka kā sacīkšu inženieris DAMS komandā F3000 un Lemānas projektos. 2007.gadā kļuva par A1GP Francijas komandas vadītāju, bet 2010.gadā par Renault F1 komandas bosu.

leguvis inženierijas grādu Kembridžā, 1991.gadā viņš pievienojās Benetton, kur kāpa pa karjeras kāpnēm un pēc īsa posma Ferrari, atgriezās Renault, kur 2009.gadā kļuva par teh. direktoru.

23 gadu pieredze komandā, jo Benetton viņš pievienojās jau 1989.gadā. Strādājis par sacīkšu inženieri Alezi, Trulli, Fisikellam, pirms 2007.gadā kļuva par galveno inženieri.

KIMI RAIKONENS

TAUTĪBA: SOMS
DZIMIS: 17.10.1979.
VECUMS: 32
DEBIJA: AUS GP'01 (SAUBER)

155 GP STARTI
18 UZVARAS
579 PUNKTI
16 POLE POSITIONS
35 ĀTRĀKIE APĻI
1 TITULS ('07)



Starpsezonas skaļākais notikums – Raikonena atgriešanās! Tagad visi izsaka minējumus par to, cik konkurētspējīgs būs Kimi, kurš jau pēc saviem pirmajiem testiem paziņoja, ka uzreiz pieradis pie F1 tehnoloģijām un juties ļoti ērti. "Lotus" komandas

vide šobrīd šķiet ļoti piemērota Raikonena otrās karjeras sākumam nepiespiestā gaisotnē. Turklāt mainījies ir arī pats Kimi – komunikācija ar inženieriem ir raita un uz inteliģentiem preses jautājumiem soms atbild garos, paplašinātos teikumos.

ROMĒNS GROŽĀNS

TAUTĪBA: FRANCŪZIS
DZIMIS: 17.04.1986.
VECUMS: 25
DEBIJA: EUR GP'09 (RENAULT)

7 GP STARTI
0 UZVARAS
0 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
23. VIETA ('09)



Otrā debija – tā var nosaukt Grožāna atgriešanos F1. Pirmais mēģinājums 2009.gadā bija nelaikā, nevietā un francūzis vienkārši nebija gatavs izmantot šo iespēju. Tagad aiz muguras ir gan komandas boss Ēriks Buljē, gan pārliecinošs tituls

GP2 sērijās. Taču pats galvenais ir Grožāna izaugsme kā pilotam, kas ir daļa no komandas – pērn GP2 Romēns bija cienīgs komandas līderis: virzīja attīstību, motivēja komandu un brīžiem pat tēvišķi atbalstīja komandas biedru. Šī debija būs īstā!

FORCE INDIA

SAHARA FORCE INDIA (IND)



GP DEBIJA: **AUSTRĀLIJAS GP'08**

GP STARTI **73**

PJEDESTĀLI **1**

UZVARAS

POLE **1**

ĀTRĀKIE APĻI **1**

0 PILOTU TITULI

0 KONSTRUKTORU KAUSI

FOTO: SAHARA FORCE INDIA

Viens no komandas galvenajiem fundamentiem ir tehniskais atbalsts no "Mercedes" (dzinējs, KERS) un "McLaren" (pārnesumu kārbā). Viens no trūkumiem CFD kapacitātes nepietiekamība, tomēr summā "Force India" ir ļoti sta-

bili progresējusi pēdējo trīs gadu laikā. Taču tagad, lai turpinātu šo augšupeju, būs nepieciešams nopietns finansiālais pakāpiens, jo nākamais auglis (5.vieta kopvērtējumā) karājas krietni augstākā zarā. Var nepietikt arī ar jaunā investora "Sahara" 100 miljonu injekciju. Tostarp

pilotu jomā FI ieņēmusi ļoti simpātisku nostāju - sagatavot un attīstīt (piektdienu treniņos) jaunus talantus komandas iekšienē. Vēlāk, kad viņi (Di Resta un Hilkenbergs) sāks demonstrēt paša augstākā līmeņa sniegumu, būs iespēja pārdot talantus lielajām komandām.

Force India pozīcijas konstruktora kausā



Dr. Vidžajs Malja
Vadītājs



Endrjū Grīns
tehniskais direktors



Otmārs Šafnojers
Izpilddirektors

Indiešu uzņēmējs, kas FI komandu izveidoja 2008.gadā uz Midland/Jordan bāzes. Vēl 70-tajos sāka piedalīties F3 sacīkstēs Indijā. F1 ienāca kā Benetton sponsors ar Kingfisher alus marku.

Ar 20 gadu pieredzi motoru sportā (ChampCar, F3, F3000 un F1), Endrjū 2010.gadā kļuva par FI tehnisko direktoru. Pirms tam bija karjera Jordan, BAR un Red Bull.

Sācis karjeru ASV Ford kompānijā, 1998.g. pievienojās BAR F1 komandai. Pēc tam sekoja Jaguar un Honda, bet uz FI viņš pārgāja 2008.gadā un šobrīd kontrolē komandas ikdienas procesus.

POLS DI RESTA

TAUTĪBA: BRITS
DZIMIS: 16.04.1986.
VECUMS: 25
DEBIJA: AUS GP'11 (FORCE INDIA)

19 GP STARTI
0 UZVARAS
27 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
13. VIETA ⁽¹¹⁾



Skots ienāca F1 ļoti netipiski – pēc titula DTM sērijās, tomēr jau pirmajā gadā pierādīja, ka šeit ir uz palikšanu. Tagad Di Restam jau otrajā sezonā ir jākļūst par komandas līderi un turklāt komandai ir augsti mērķi. Polam piemīt jaunie pilotiem neraksturīga

apdomība un inteligence – šeit viņš iet Batona pēdās. Par to, ka Di Restam piemīt talants un liels potenciāls, liecina fakts, ka 2006.gadā viņš kļuva par F3 Euroseries čempionu, lai gan viņa komandas biedrs bija Sebastians Fetels.

NIKO HILKENBERGS

TAUTĪBA: VĀCIETIS
DZIMIS: 19.08.1987.
VECUMS: 24
DEBIJA: AUS GP'10 (WILLIAMS)

10 GP STARTI
0 UZVARAS
22 PUNKTI
1 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
14. VIETA ⁽¹¹⁾



Satriecošais pole aplis 2010. gada Brazīlijas GP kvalifikācija – tas joprojām ir spilgtākais mirklis Hilkenberga karjerā. Tomēr tagad pienācis laiks jauniem varoņdarbiem. 2011.gada sezonas pavadīta uz komandtiltiņa, tomēr piektdienu treniņi un

burzīšanās komandas vidē ļaus šogad vācietim uzreiz ķerties pie lietām un iztikt bez iepazīšanās bikluma. "Force India" rīcībā šobrīd ir divas nākotnes F1 zvaigznes un tāpēc jo interesantāk – kurš gūs virsroku pār otru šajā sezonā?

SAUBER

SAUBER F1 TEAM (SWI)



FOTO: SAUBER MOTORSPORT AG

GP DEBIJA: DĀR GP'93

GP STARTI 234

PJEDESTĀLI 6

UZVARAS

POLE

ĀTRĀKIE APĻI

0 PILOTU TITULI

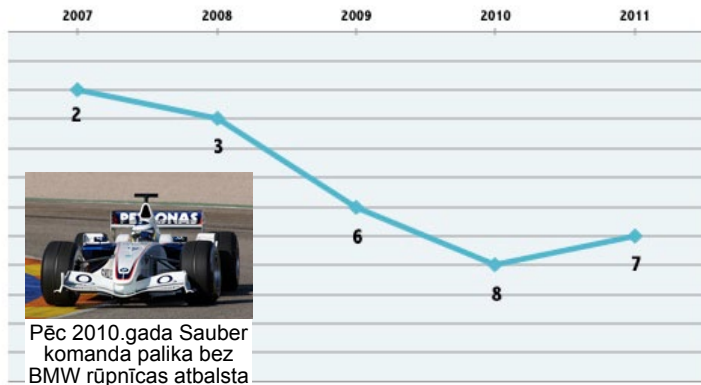
0 KONSTRUKTORU KAUSI

Loti stabila vidusmēra komanda, kas neizceļas ar kaut ko īpašu un rodas tāda sajūt, ka pat nevēlas izcelties. Varbūt tā vienkārši ir šveiciešu mentalitāte. Viena no Pītera Zauberā komandas stiprajām pusēm ir Hinvilas bāze, kas pēc BMW ga-

diem un finanšu investīcijām ir viena no modernākajām un vislabāk aprīkotajām fabrikām F1. "Sauber" ir iemācījušies ar to tikt galā arī krietni mazāka bužeta un cilvēkresursu ietvaros. Pērn C30 šasija bija ļoti saudzīga pret riepiem un arī C31 ir mantojusi šo "Pirelli" neizturīgo riepu

laikmetā tik svarīgo īpašību. Tas gudru pilotu rokās var padarīt "Sauber" par ļoti spēcīgu vidusmēra komandu. Darvas karote medus mucā ir talantīgā teh.dir. Džeimsa Kija aiziešana pirms sezonas sākuma, tomēr C31 modelis ir Kija lolojums un var nest dividendes arī bez viņa.

Sauber pozīcijas konstruktorkausā



Pēc 2010.gada Sauber komanda palika bez BMW rūpnīcas atbalsta



Pīters Zaubers
Vadītājs

Ar pašbūvēto Sauber C1 Zaubers 70-tajā kļuva par Šveices čempionu pašbūvēto auto kat. Sākotnēji būvēja salonauto sporta mašīnas, bet F1 pievienojās 1993.gadā ar Mercedes atbalstu.



Moniša Kaltenborna
Izpilddirektore

Indiešu izcelsmes austriete ieguva juristes izglītību Vīnē un Sauber sāka strādāt 2000.gadā. No 2010.gada viņa ir Sauber izpilddirektore - vienīgā sievietē F1 šādā amatā.



Mets Moriss
Galvenais dizainers

Ar izglītību inženierzinātnēs Mets karjeru sāka Cosworth paspārnē. 2003.gadā viņš pievienojās Williams, bet Sauber tikai 2011.gadā, kad tika nozīmēts par galveno konstruktoru.

KAMUI KOBAJAŠI

TAUTĪBA: JAPĀNIS
DZIMIS: 13.09.1986.
VECUMS: 25
DEBIJA: BRA GP'09(TOYOTA)

40 GP STARTI
0 UZVARAS
65 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
12. VIETA (*10;11)

14



Kamui Kobajaši ir pārkāpis debianta sliekšni un šobrīd iesācēja kļūdas viņam vairs netiks piedotas. Turklāt otro sezonu pēc kārtas japāņim būs jāuzņemas "Sauber" komandas līdera loma, kas nebūt nav viegls uzdevums, ja zinām, ka komunikācija jebkurā

valodā, izņemot japāņu, Kobajaši nav īpaši atraisīta. 2012.gadā Kamui būs vēlreiz jāpierāda Pīteram Zauberam un citiem, ka viņš ir F1 cienīgs, jo pērn ne reizi vien komandas biedrs debitants izgriezta pogas japāņim, kurš gan finišēja ar 2x vairāk punktiem.

SERHIO PERESS

TAUTĪBA: MEKSIKĀNIS
DZIMIS: 26.12.1989.
VECUMS: 22
DEBIJA: AUS GP'11(SAUBER)

17 GP STARTI
0 UZVARAS
14 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
16. VIETA (*11)

15



Ņemot vērā izcīnīto punktu bagāžu un iegūto apdomīga pilota reputāciju, Peress debijas sezonu var uzskatīt par izdevušos pat neskatoties uz nepatīkamo avāriju Monako, pēc kuras tika izlaistas divas sacīkstes un nedaudz zaudēts ritms. Snieguma

ziņā Peress bija Kobajaši līmenī, lai gan meksikāni biežāk pieviena tehnika. Otrā sezona "Sauber" būs laba iespēja nostiprināt savu reputāciju, iekrāt pieredzi un uzraudzēt uzticības kredītu vēl pāris gadiem uz priekšu.

TORO ROSSO

SCUDERIA TORO ROSSO (ITA)



FOTO: TORO ROSSO/GETTY

GP DEBIJA: BAHREINAS GP'06

GP STARTI 108

PJEDESTĀLI 1

UZVARAS 1

POLE 1

ĀTRĀKIE APĻI

0 PILOTU TITULI

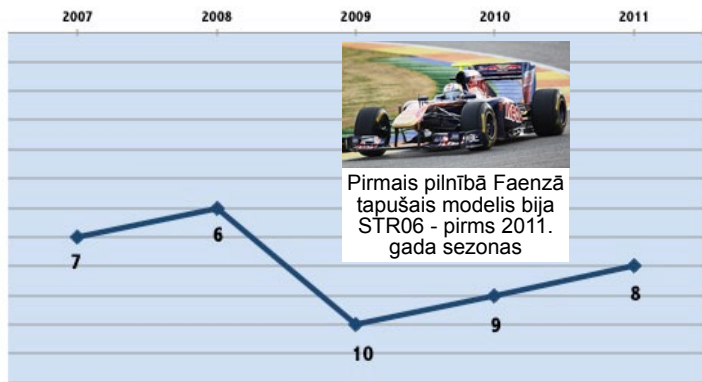
0 KONSTRUKTORU KAUSI

Neaizmirsīsim, ka "Toro Rosso" komanda ir mazās "Minardi" pēctecis un kopš noteikumu maiņas Faenzā bāzētā vienība ir sākusi pilnībā pati būvēt arī savas mašīnas. Interesanti, ka toreiz "Williams" uzstāja uz to, lai neļautu "Red

Bull" intelektuālajam īpašumam nonākt STR un visas komandas būtu patstāvīgi ražotāji. Pērn ar pilnībā pašu būvēto formulu STR bija priekšā "Williams". Arī šogad abas varētu turpināt savstarpējo cīņu, jo daudzi eksperti un konkurenti uzskata, ka STR lielākais spēks ir viņu

pieredzējušais teh.dir. Džordžio Askanelli. Tostarp līdzjutēju uzmanību komandai piesaistīs tās specifiskā attieksme pret pilotiem - ņemot vērā Buemī un Algersuari bezceremoniju atlaišanu, lielāko interesi nodrošinās jauno pilotu Ž.Ē.Verņā un D.Rikiardo savstarpējā cīņa.

Toro Rosso pozīcijas konstruktorkausā

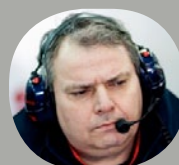


Pirmais pilnībā Faenzā tapušais modelis bija STR06 - pirms 2011. gada sezonas



Franc Tosts
Vadītājs

1983.gadā Tosts kļuva par Austrijas F-Ford čempionu, tomēr nolēma studēt sporta menedžmentu. 93-šajā Tosts sāka ar V.Vēbera F3 komandu, bet 2005.gadā kļuva par STR bosu.



Džordžio Askanelli
Tehniskais direktors

1985.gadā sāka strādāt Ferrari par skaitļošanas inženieri, bet vēlāk par Gerharda Bergera sacīkšu inženieri. STR sāka strādāt 2007.gadā.



Laurens Mekī
Galvenais inženieris

Ar grādu autobūves inženierijā Mekī sāka ar F3 komandām, bet 2001.gadā pievienojās Arrows un vēlāk Minardi, kas ar laiku pārtapa par Toro Rosso.

DANIELS RIKJARDO

TAUTĪBA: AUSTRĀLIETIS
DZIMIS: 01.07.1989.
VECUMS: 22
DEBIJA: GBR GP'11 (HRT)

11 GP STARTI
0 UZVARAS
0 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
27. VIETA ⁽¹¹⁾



2012.gadā Rikjardo nosacīti būs "Toro Rosso" komandas līderis, jo paguvis vienībā apburzīties piektdienu treniņu laikā un turklāt ir aizvadījis F1 jau 11 posmus (HRT) sastāvā. Ņemot vērā, kā komanda bez ceremonijām atlaida iepriekšējos pilotus,

austrālietis var nelolot cerības uz ilgu iesildīšanās periodu un jau pirmās pilnās sezonas laikā viņam ir jāsāk vest mājās punkti. Protams, lielākā un sīvākā cīņa būs ar boksu kaimiņu – zaudētājam nepienāksies apžēlošana.

ŽANS ĒRIKS VERŅS

TAUTĪBA: FRANCŪZIS
DZIMIS: 25.04.1990.
VECUMS: 21
DEBIJA: AUS GP'12 (TORO ROSSO)

2007. FRA F-Renault Campus čemp.
2008. FRA F-Renault 2.0 čemp.
2010. Britu F3 čemp.



Debitans ar lielisku CV – tikai pērn paslīdēja garām tituls "F-Renault 3.5" čempionātā. Jauno braucēju testi, divas piektdienas GP posmos un 6 testu dienas ziemā ir visa reālā Verņē F1 pieredze pirms pirmā posma Austrālijā. Tomēr ilgi turēties

pie baseina malas dziļajā galā neviens neļaus – jāsāk peldēt! Pagaidām francūzīm ir tikai viens pretinieks: komandas biedrs, kurš ir soli priekšā pieredzes ziņā un tāpat labs paraugs un atskaites punkts.

WILLIAMS

SCUDERIA TORO ROSSO (ITA)



GP DEBIJA: ARGENTĪNAS GP'75

GP STARTI 584

PJEDESTĀLI 296

UZVARAS 113

POLE 126

ĀTRĀKIE APLĪ 296

7 PILOTU TITULI

9 KONSTRUKTORU KAUSI

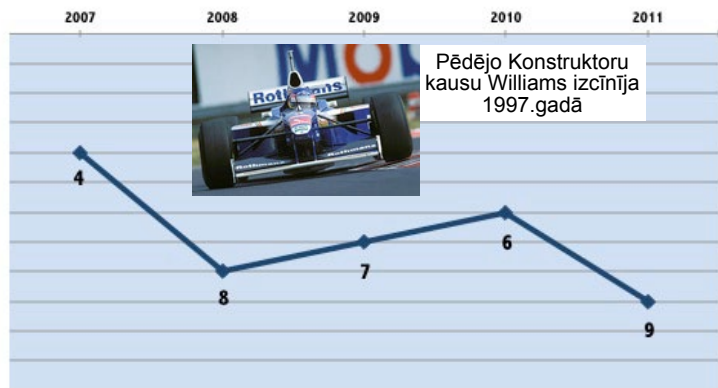
FOTO: WILLIAMS/LAT

Pēr "Williams" sasniedza pašu zemāko punktu un tagad ceļš vedīs tikai augšup? Vismaz komanda, kurā notikušas milzīgas izmaiņas vadošajā tehniskajā ešelona, tā cer. Aizgājuši ir Sems Maikls un Patriks Heds, bet viņu vietā stājušies

Maiks Kuglans un Marks Džilans, kuriem būs jāatrisina pērnā gada lielākā problēma - piespiedējspēka trūkums. Spriežot pēc testiem "Williams" iet pareizā virzienā, tomēr pagaidām visai lēni, piesardzīgi. Tikmēr Frenks Viljams lēnām gatavo savu maiņu - Adamu Paru,

kam nav motoru sporta pamatu, bet ir finansu domāšana un Barikello nomaīņā ar naudīgo Sennu ir jūtams viņa pirksts. Tostarp lielas cerības tiek liktas uz jauno (seno) dzinēju partneri "Renault", jo pērn arī "Cosworth" attīstības seklums bremzēja "Williams" komandu.

Williams pozīcijas konstruktorkausā



Frenks Viljams
Vadītājs



Adams Pars
Izpildedirektors



Maiks Kuglans
Tehniskais direktors

Sāka kā mehāniķis un jau 1966.gadā dibināja Williams Racing, ko vēlāk pārdeva miljonāram Volfam un sāka no jauna jau ar Patriku Hedu. 1986.gadā autoavārijā guva mugurkaula traumu.

Ar plašām zināšanām un pieredzi biznesa, finansu un jurispudences jomā Parr pievienojās Williams 2000.gadā un 6 gadus vēlāk kļuva par izpildedirektoru.

Ar pieredzi F2 un F3 klasēs, Maiks F1 karjeru sāka ar Lotus 1984.gadā. Tālāk sekoja Tyrrell, Ferrari, Arrows un 2007.gadā spiegošanas skandāls McLaren. Šī ir Kuglana atgriešanās.

PASTORS MALDONĀDO 18

TAUTĪBA: VENECUĒLIETIS
DZIMIS: 09.03.1985.
VECUMS: 26
DEBIJA: AUS GP'11 (WILLIAMS)

19 GP STARTI
0 UZVARAS
1 PUNKTS
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APLĪ
19. VIETA (*11)



"Williams" komandai ir vismaz 30 miljoni iemeslupaturēt Maldonādo komandā uz 2012.gada sezonu, tomēr venecuēlietis nav tipisks naudas maiss. Lai arī debijas sezonā bija pietiekami muļķīgu kļūdu, Pastors spēja arī paspīdēt tādās sarežģītās trasēs kā Mo-

nako un Spā (ja ne sadursmes ar Hamiltonu, būtu arī rezultāts). Tomēr komandai kā skābekli vajag tehniskās attīstības līderi un šajā ziņā Barikello kurpes priekš Maldonādo pagaidām būs krietni par lielu.

BRUNO SENNA 19

TAUTĪBA: BRAZĪLIETIS
DZIMIS: 15.10.1983.
VECUMS: 28
DEBIJA: BAH GP'10 (HRT)

26 GP STARTI
0 UZVARAS
2 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APLĪ
18. VIETA (*11)



Līdz šim Sennas centieni pilnvērtīgi ienākt F1 bija visai saraustīti: daļēja sezona ar nožēlojamo HRT 2010.gadā un sezonas beigu daļa pērn ar jau konkurēt nespējīgo "Renault". Jācer, ka īstais sākums būs ar "Williams-Renault", lai gan uzde-

vums Bruno ir ļoti smags – pacelt komandu no bedres, kurā tā ir nonākusi un iesprūduši. Eksperti vērtē, ka neskatoties uz mazo pieredzi, Sennam piemīt pilota inteliģence un tehnisko zināšanu potenciāls, kas vieš zināmas cerības ilgtermiņā.

CATERHAM

CATERHAM F1 TEAM (GBR)



GP DEBIJA: BAHREINAS GP'10

GP STARTI

38

FOTO: CATERHAM F1

Malaiziešu lieliskā uzņēmēja Tonija Fernandesas komanda vairs nevaram dēvēt par jauno vienību, tomēr pieredze F1 tiek uzkrāta ar gadu gadiem - pat "McLaren" un "Williams" savulaik pagāja zināms laiks līdz tās izkaroja sev vietu. Jaunā modeļa

būvi "Caterham" pārraudzīja talantīgais Marks Smits un modernais Maiks Gaskoins, kas vieš zināmas cerības uz potenciālu izcīnīt pirmos punktus šogad. Tostarp patīkami pārsteidz Fernandesas biznesa tvēriens pēc "Lotus" fiasko pārņemties uz "Caterham" biznesa pro-

jektu, kā arī komandas tēla veidošana un darbs ar līdzjutējiem, kur 'zajie' ir vieni no līderiem F1. Finanšu pasaules realitāte spieda nomainīt Trulli ar naudīgo Petrovu, tomēr rokāde nav nosodāma - krievu pilotam ir potenciāls un vajag tikai stabilitāti.

Caterham pozīcijas konstruktora kausā

2010

2011



Zem Lotus vārda debitēja 2010.gadā un kļuva par labāko no jaunajām vienībām

10

10



Tonijs Fernandess
vadiņtājs

Viens no Pasauls veiksmīgākajiem uzņēmējiem. Sāka Virgin, bet vēlāk dibijāna veiksmīgo AirAsia. Caterham F1 komanda (toreiz Lotus) tika prezentēta 2009.gadā.



Maiks Gaskoins
Tehniskais direktors

Viens no F1 progresīvākajiem un atzītākajiem inženieriem. Strādājis McLaren, Tyrrell, Sauber, Jordan, Benetton, Toyota, Force India un tagad Caterham.



Riads Asmads
Izpilddirektors

Ar Mičiganas universitātes grādu strādājis Nike, bet vēlāk pievienojās Deivida Ričardsa Proton. Vadija Malaizijas A1GP komandu, bet Caterham ir no F1 komandas dibināšanas.

HEIKI KOVALAINENS

20

TAUTĪBA: SOMS
DZIMIS: 19.10.1981.
VECUMS: 30
DEBIJA: AUS GP'07(RENAULT)

89 GP STARTI
1 UZVARAS
105 PUNKTI
1 POLE POSITIONS
2 ĀTRĀKIE APĻI
7. VIETA ('07,'08)



Šī būs trešā Heiki sezona "Caterham" (pirms tam "Lotus") nometnē un šobrīd somis ir ieguvis sev komandas līdera statusu, jo blakus vairs nav arī pieredzējušais Trulli. Līdz šim jaunās komandas formula neļāva Heiki regulāri izpaust savu potenciālu, taču šajā sezonā "Caterham" bruņots ar KERS un 2 sezonu pieredzi varētu demonstrēt pirmos progresu aizmetņus. Heiki ir jāpierāda, ka bezcerīgais zaudējums "McLaren" komandas biedram Hamiltonam 2009.gadā bija negadījums.

VITĀLIJS PETROVS

21

TAUTĪBA: KRIEVS
DZIMIS: 08.09.1984.
VECUMS: 27
DEBIJA: BAH GP'10(Renault)

38 GP STARTI
0 UZVARAS
64 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
1 ĀTRĀKIE APĻI
10. VIETA ('11)



Krievu pilots ielīda 2012.gada sezonā kā caur adatas aci - lielā mērā (taču ne tikai) pateicoties sponzoru atbalstam Petrovs no vietas "Caterham" izstūma pieredzējušo Jarno Trulli. Petrova pirmajā divās sezonās Formulā 1 bija kāpumi un kritumi, lai gan vairāk bija pēdējo un tāpēc neizbērināja "Lotus" lēmums viņu atlaist. "Caterham" gaida jauns pārbaudījums: jāpalīdz komandai augt un attīstīties - vai Petrovs tiks ar to galā redzēsīm jau rudenī, kad Tonijs Fernandess skaitīs cāļus savā komandā.

HRT

HISPANIA RACING TEAM (ESP)



GP DEBIJA: BAHREINAS GP'10

GP STARTI

38

FOTO: HISPANIA

Lielākais HRT sasniegums pēdējos divos gados ir bijusi spēja izdzīvot, bet finišs priekšā "Virgin" jau ir kā patīkams bonuss. Šogad spāņu komandā lielas izmaiņas: vienību pametis buldogs Kolins Kolles, kas aiz matiem izvilka HRT

cauri šīm divām smagajām sezonām. Viņa vietā ir ex-F1 pilots Luiss Peress Sala, kas vadīs vienības pārceļšanos uz Madridi un pilnīgu pāriešanu zem Spānijas karoga. Pārvākties un paralēli vadīt komandu nenoliedzami būs smags pārbaudījums, komandai ar tik

ierobežotiem resursiem. Tomēr labās ziņas ir pieredzējušā Pedro de la Rosas ienākšana. Vairāk gan nevis pilotēšanas ziņā, bet pieredzes, tehnisko zināšanu (pieredze "McLaren" testu pilota un konsultanta amatā) un imidža spodināšanas ziņā.

Hispania pozīcijas konstruktoru kausā

2010

2011



HRT bija izteikti autsaideri pirmās divās sezonās, tomēr nepalika pēdējā vietā

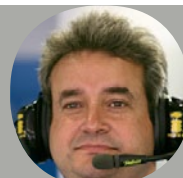
11

11



Luiss Peress Sala
komandas vadītājs

80-to gadu beigās aizvadīja 2 sezonas Minardi sastāvā, gūstot 1 punktu. Spānis turpināja karjeru motorsportā un 2011.gada jūlijā kļuva par HRT komandas vadītāju.



Karloss Nunes
komandas menedžeris

Sācis F1 karjeru kā March mehāniķis 1987.gadā, bet 1992.gadā pievienojās Benetton un bija Šumahera testu formulas inženieris. HRT pievienojās 2011.gadā.



Toni Kukarelja
Tehniskais direktors

Ar grādu inženierzinātnēs spānis sāka karjeru Campos GP, bet lielākos panākumus guva kā Roberta Kubicas sacīkšu inženieris BMW Sauber sastāvā.

PEDRO DE LA ROSA

TAUTĪBA: SPĀNIS
DZIMIS: 24.02.1971.
VECUMS: 40
DEBIJA: AUS GP'99(ARROWS)

85 GP STARTI
0 UZVARAS
35 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
1 ĀTRĀKIE APĻI
11. VIETA ('06)

22



Viņam ir 40 gadi, tomēr tieši viņš ir īstais pilots HRT komandai, kurai tikai jāņem paņemt to, ko De la Rosa var dot. N-tie gadi "McLaren" testu pilota amatā ir nopulējuši spāņu tehniskās attīstības refleksus, taču vai tas, kas der superkomandai derēs

arī pašai necīgākai vienībai F1? Pagaidām no šīs savienības ieguvēji ir abi: De la Rosa tiek pie iespējas pirms pensijas vēl pabraukties F1, bet komanda tiek pie tehniskā know-how un vienīgais jautājums – cik ilgi tas apmierinās abas puses?

NARAINS KARTIKEJANS

TAUTĪBA: INDIETIS
DZIMIS: 14.01.1977.
VECUMS: 35
DEBIJA: AUS GP'05(JORDAN)

27 GP STARTI
0 UZVARAS
5 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
0 ĀTRĀKIE APĻI
18. VIETA ('05)

23



Indietis nu reiz ir tas pilots, kuram varam piekabināt birku ar uzrakstu 'maksas pilots'. Nav tā, ka Narains nemāk braukt – Formula Asia titulu 1996.gadā, 4.vietu kopvērtējumā prestižajā britu F3 čempionātā 2000.gadā un 4.vietu arī "Formula Nissan

World Series" 2003.gadā par naudu nopirkt nevar, tomēr bez indiešu konglomerāta TATA naudas čemodāniem Kartikejana karjera būtu beigusies jau gadus 10 atpakaļ. Arī Indijas GP parādīšanās F1 kalendārā ir vēl viens Kartikejana trumpis.

MARUSSIA

MARUSSIA RACING TEAM (RUS)

GP DEBIJA: BAHREINAS GP'10

GP STARTI

38



FOTO: MARUSSIA

No "Virgin" kļuvusi par "Marussia" komanda jaunajā sezonā startēs zem Krievijas karoga. Arī citās jomās risinās fundamentālas pārmaiņas: pārcelšanās no Šefildas uz Banberijas bāzi, kur pieejams būs aero tunelis, kas pirmajās

divās (precīzāk pusotrā) sezonā "Virgin" vienībā bija tabū. Likuši malā šo neveiksmīgo mārketinga triku ar 'CFD-only' filozofiju, "Marussia" var sākt būvēt pamatu attīstībai. Nelaime ir tā, ka divi gadi zaudēti un šobrīd vienībai būtu jācīnās ar "Caterham" par to, kurš pir-

mais izcīnīs punktu, nevis ar HRT par to, kurš nepalikis pēdējais. Gloka personā komandai ir tehniski gudrs pilots un tagad jācenšas dot pamatu cerībām uz progressu, lai motivētu un noturētu vācieti komandā. Tikmēr Piks būs ļoti cienīgs debitants ar finanšu aizmuguri.

Marussia pozīcijas konstruktoru kausā

2010

2011



Pirmais modelis 2010. gadā bija vienīgais F1, kas nebija redzējis aero tuneli - tikai CFD

12

12



Džons Būts
vadītājs



Pats Simonds
Tehn. konsultants



Grajems Loudons
Sportiskais direktors

Savulaik startējis F-Ford kopā ar pašu Airtonu Sennu. 90-tā gadā izveidoja Manor komandu, kas guva panākumus F-Renault sērijās. Tieši uz Manor bāzes tika izveidota Virgin un tagad Marussia.

Viņa karjera motorusportā sākās 70-to gadu beigās, tad viņš satika Roriju Bīrnu. Vēlāk abi strādāja Toleman un Benetton. Karjera aprāvās pēc 'krešgeitas', bet šī ir Simonda 2. iespēja.

90-tos gados Loudons izveidoja kompāniju, kas konsultēja sacīkšu komandas finanšu jautājumos. Satiekot Ričardu Brensonu sākās sadarbība ar Virgin, kā rezultātā Loudons pievienojās F1 komandai 2009.gadā.

TIMO GLOKS

TAUTĪBA: VĀCIETIS
DZIMIS: 18.03.1982.
VECUMS: 29
DEBIJA: CAN GP'04(JORDAN)

72 GP STARTI
0 UZVARAS
51 PUNKTI
0 POLE POSITIONS
1 ĀTRĀKIE APĻI
10. VIETA ('08,'09)

24



No goda pjedestāliem ar "Toyota" līdz neiekļūšanas 107% robežās ar "Virgin" ("Marussia") – tāds straujs kritums piedzīvots Gloka karjerā kopš 2009.gada. Iespējams Gloka pacietība problēmām māktajā "Marussia" sāk zust, tomēr šobrīd

viņa akcijas īpaši nekotējas un piedāvājumi no citām komandām nebirst kā no pārpilnības raga. Komandas vadība nepārtraukti slavē vācieti par ieguldījumu ne tikai mašīnas attīstībā, bet arī jaunās komandas veidošanā, bet vai tas ir pilota darbs?

ŠARLS PIKS

TAUTĪBA: FRANČŪZIS
DZIMIS: 15.02.1990.
VECUMS: 21
DEBIJA: AUS GP'12(MARUSSIA)

2009. F-RENAULT 3.5
(3.vieta)
2010. GP2 SĒRIJA
(10.vieta)
2011. GP2 SĒRIJA
(4.vieta)

25



Otrs 100% sezonas debitants, kurš nevar palepoties ar tituliem zemākajās formulu klasēs, tomēr visos čempionātos, kur piedalījies ir spējis gūt uzvaras. Arī pērn GP2 gūtā uzvara Monako bija lielisks pilotēšanas paraugs francūzim, kura menedžeris ir Olivjē Panī.

Debitēt un aizķerties "Marussia" sastāvā nebūs viegli – to uz savas ādas izbaudīja arī Žeroms D'Ambrosio, kurš neizgāzās, tomēr bija spiests atdot savu pilota vietu Pikam, kura stiprā puse ir ļoti nopienta attieksme pret darbu.

Populārākās sporta sacensības un F1 tiešraides Viasat Sport Baltic kanālā!



Skaties: www.viasatsport.lv



Uzzini vairāk:



8686



www.viasat.lv



VIASAT

Izklaidē Tavām prasībām

20 SACĪKŠU SEZONA

Autors: Aldis Putniņš
Twitter: @F1LV



FOTO: PIRELLI ARCHIVE

Pirmajā F1 sezonā 1950.gadā kalendārā bija 7 posmi: Lielbritānija, Monako, Indianapolisa, Sveice, Beļģija, Francija un Itālija.



FOTO: RED BULL RACING/GETTY

2

012.gads var ieiet Formula 1 vēsturē, jo iespējams pirmo reizi tiks aizvadīti tik daudz posmi – 20. Šāds sacīkšu skaits bija arī pagājušā gada kalendārā, tomēr Bernija Eklstona plānus izauca 'Arābu Pavasaris' jeb politiskie nemieri Tuvo Austrumu valstīs, kas liedza aizvadīt pirmo čempionāta Bahreinas GP izcīņu.

Lai gan šogad Bahreinas GP atkal ir kalendārā un tas ir ceturtais čempionāta posms, joprojām pastāv draudi, ka politiskā situācija var izjaukt plānus atgriezties Sakiras trasē. Tomēr politiskā situācija Bahreinā nebūt nav vienīgais apstāklis, kas var ietekmēt F1 kalendāra veidolu ja ne šogad, tad pilnīgi noteikti jau nākamgad.

Liela neskaidrība ir ar Korejas posmu – trase atrodas nekurienu vidū un pirmajā gadā sacīkstes organizatori cieta lielus zaudējumus. No infrastruktūras viedokļa gada laikā nekas nav uzlabojies un izskatās, ka trases īpašnieku varenie plāni ir izgāzušies.

Nākamais šaubīgais posms ir ASV – 'Circuit of Americas' trasē Teksasā. Problēmas ar finansēm pamatīgi ir iekavējuši celtniecības procesu un lai gan posms ir pārcelts par pāris mēnešiem vēlāk kalendārā, vēl viena aizkavēšanās būvniecības procesā var pielikt punktu arī šim projektam.

2012.gada sezonas
kopējais ilgums dienās:

255

Kopējais iedzīvotāju skaits

F1 kalendāra valstīs:

3.5 mljr.

Trašu skaits, kurās notikuši
F1 posmi (ieskaitot jauno
posmu Ostinā ASV):

70

Nākamās trases ar šaubīgu nākotni F1 kalendārā ir abi Spānijas posmi: sacīkstes, kas notiek 300 km viena no otras un ar 6 nedēļu laika starpību nav un nevar būt ekonomiski pamatotas pat ja Pireneju pussalā šobrīd neplosītos

finansu krīze. Arī Ungārija pārdzīvo ļoti smagu politiskumu periodu: valdības un konstitūcijas maiņa, forinta vērtības kritums pret eiro un eiro kritums pret dolāru. Tas viss ietekmēs organizatoru spēju nomaksāt nodevu Eklstonam, kurš savus rēķinus izraksta dolāros. Lai gan šajā sezonā neviens no Eiropas posmiem nav apdraudēts, daudzu palikšana kalendārā ilgtermiņā ir nopietni apdraudēta. Tas attiecas arī uz abām Vācijas trasēm un pat leģendāro Spa Beļģijā.

Tajā pašā laikā nevar aizmirst par Eklstona rezerves variantu – Turcijas trasi, jo šobrīd pats F1 boss ir šī posma organizēšanas tiesību īpašnieks un var atgriezt pie dzīvības pēc pirmās vajadzības. Kas attiecas uz jaunām trasēm, tad rindā uz iekļūšanu F1 kalendārā stāv otrs posms ASV – Ņūdžerijā un ļoti iespējams beidzot būs iespēja piedzīvot Krievijas GP – Sočos. F1 posmu organizatoru maksātās nodevas (no 7 līdz pat 40 miljoniem USD par sezonu) ir viens no būtiskākajiem F1 īpašnieku un pastarpināti līdz ar to arī F1 komandu ienākumu avotiem. Tāpēc nav jābrīnās, ka ekonomiski smagos apstākļos Eklstonam nākas samazināt nodevas apjomu, taču viņš šo zaudējumu cenšas kompensēt ar posmu skaita palielināšanu. Nākamais mērķis – 25 posmi sezonā?

SKATIES
TIEŠRAIDĒ

Visus F1 posmus



AUSTRĀLIJAS GP

1.posms | 16.-18.03. | Albertparks

Garums: 5.303 km
Distance: 58 apli

Max G-Force: 4.6G
Max ātrums: 305 km/h
Vidējais ātrums: 225 km/h
Pārnesumu maiņas aplī: 60
Degvielas patēriņš: 2.64 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 65%
Bremzēšanas dist. %: 13%
Riepu nodilums: Vidējs
Boksu celiņa garums: 280 m

Pirmais GP: 1996
Aplja rekords: 1m:24.125s

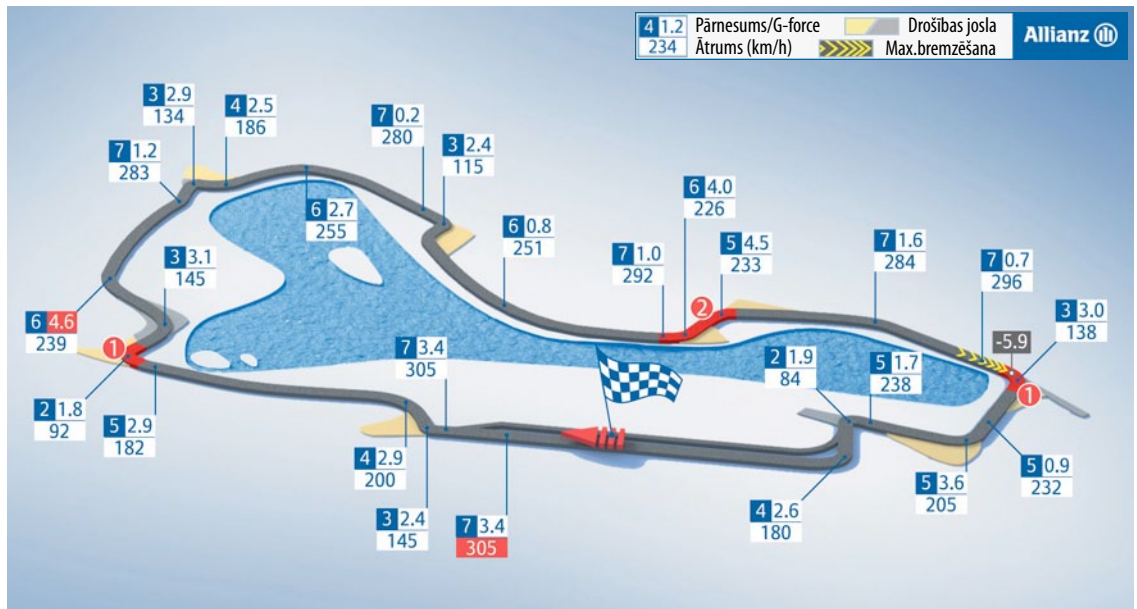
TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 16.mar. 03:30
Treniņi 2: 16.mar. 07:30
Treniņi 3: 17.mar. 05:00
Kvalifikācija: 17.mar. 08:00
Sacīkste: 18.mar. 08:00

2011.gada pjedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Luiss Hamiltons (McLaren)
3. Vitālijs Petrovs (Renault)



Ņemoties uz to, ka Albertparks trase nomināli skaitās ielu trase, tajā ir vismaz divas lieliskas apdzīšanas vietas: 'Ascari' un 'Sport Center' līkumi (1). Taja pašā laikā trase ārpus ideālās trajektorijas ir putekļaina un ar mazu saķeres līmeni. Ātrajā 'Golf Course' līkumā (2) piloti maksimāli izmanto trases apmales, tomēr tas var radīt mašīnas nestabilitāti.

“Tas ir viens no labākajiem Grand Prix posmiem kalendārā. Formula 1 būtu lielākais zaudētājs, ja Melburna vairs nerīkotu Grand Prix.”

Pols Stodarts
bijušais 'Arrows' komandas vadītājs



Deivida Kultharda uzvara 1997. gadā Melburnā bija pirmais McLaren panākums pēc 50 sacīkšu pārtraukuma

MALAJIJIAS GP

2.posms | 23.-25.03. | Sepanga

Garums: 5.542 km
Distance: 56 apli

Max G-Force: 4.0G
Max ātrums: 302 km/h
Vidējais ātrums: 210 km/h
Pārnesumu maiņas aplī: 60
Degvielas patēriņš: 2.44 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 65%
Bremzēšanas dist. %: 15%
Riepu nodilums: Vidējs
Boksu celiņa garums: 420 m

Pirmais GP: 1999
Aplja rekords: 1m:34.223s

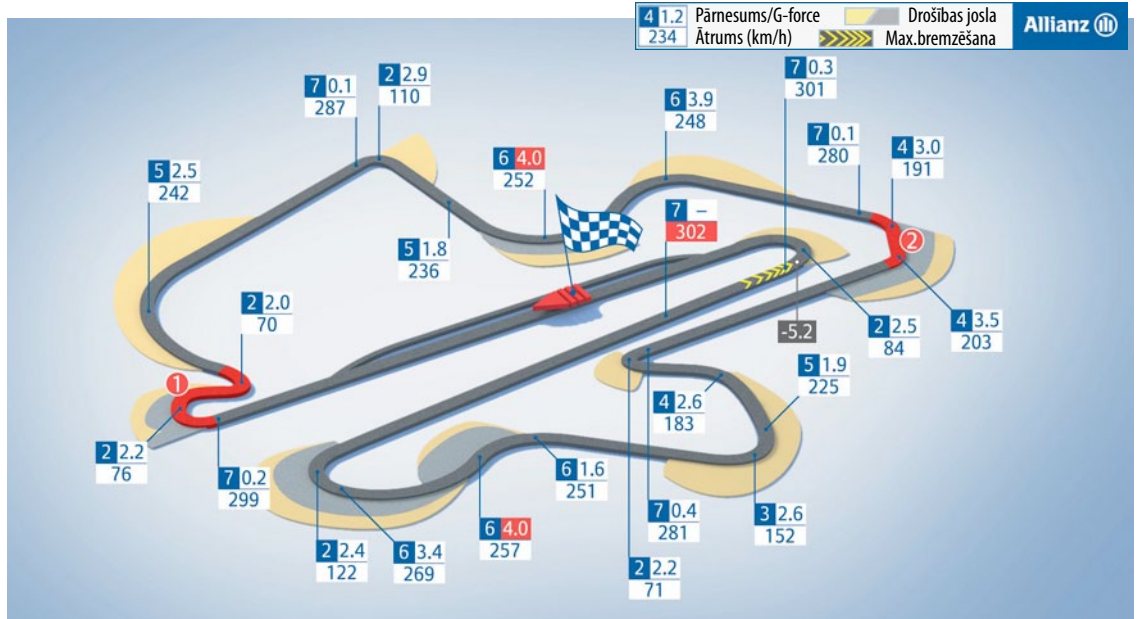
TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 23.mar. 04:00
Treniņi 2: 23.mar. 08:00
Treniņi 3: 24.mar. 07:00
Kvalifikācija: 24.mar. 10:00
Sacīkste: 25.mar. 11:00

2011.gada pjedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Džensons Batons (McLaren)
3. Niks Haidfelds (Renault)



KANĀDAS GP

7.posms | 8.-10.06. | Monreāla

Garums: 4.316 km
Distance: 70 apli

Max G-Force: 3.6 G
Max ātrums: 316 km/h
Vidējais ātrums: 200 km/h
Pāresumu maiņas aplī: 48
Degvielas patēriņš: 2.52 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 63 %
Bremzēšanas dist. %: 18 %
Riepu nodilums: Augsts
Boksu celiņa garums: 400 m

Pirmais GP: 1978
Apļa rekords: 1m:13.622s

TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 08.jūn. 17:00
Treniņi 2: 08.jūn. 21:00
Treniņi 3: 09.jūn. 17:00
Kvalifikācija: 09.jūn. 20:00
Sacīkste: 10.jūn. 21:00

2011.gada piedestāls

1. Džensons Batons (McLaren)
2. Sebastians Fetels (Red Bull)
3. Marks Vēbers (Red Bull)



Monreālas trasē ir ļoti svarīgi braukt tuvu sienām, kas vienlaicīgi ir arī bīstami. Tas attiecas uz pirmo trases sektoru (1), kur piloti var iegūt daudz laika, izmantojot visu trases platumu. 'Épingle' līkumu (2) var izbraukt atšķirīgi: ņemot 'V' veida trajektoriju paātrināšanās iespējama jau uzreiz pēc līkuma apeksa.

“ Jābrauc ļoti tuvu sienām: ja izdodas neaizķert par mm, tad var iegūt 0,2s aplī, bet braucot 2 pēdas nost no sienas zaudē ļoti daudz.”

Roberts Kubica
bijušais "BMW Sauber" pilots



‘Čempionu sienā Monreālas trasē ‘pierakstījušies’ Hils, Šumahers, Vilnēvs, Alonso un arī Fetels (attēla)

EIROPAS GP

8.posms | 22.-24.06. | Valensija

Garums: 5.440 km
Distance: 57 apli

Max G-Force: 3.0 G
Max ātrums: 315 km/h
Vidējais ātrums: 225 km/h
Pāresumu maiņas aplī: 66
Degvielas patēriņš: 2.50 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 59 %
Bremzēšanas dist. %: 16 %
Riepu nodilums: Augsts
Boksu celiņa garums: 240 m

Pirmais GP: 2008
Apļa rekords: 1m:38.683s

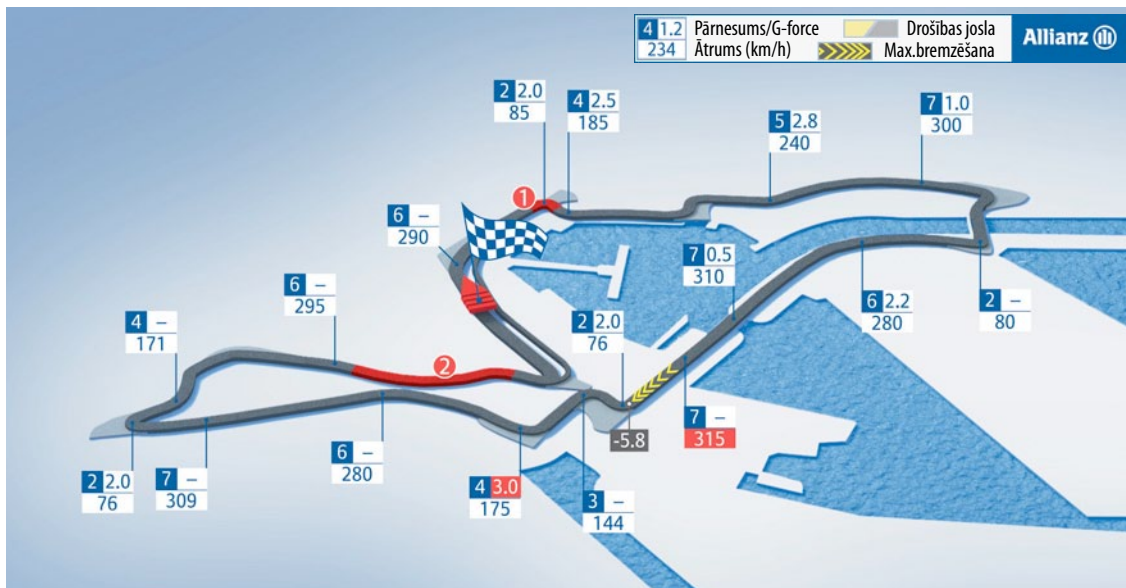
TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 22.jūn. 11:00
Treniņi 2: 22.jūn. 15:00
Treniņi 3: 23.jūn. 12:00
Kvalifikācija: 23.jūn. 15:00
Sacīkste: 24.jūn. 15:00

2011.gada piedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Fernando Alonso (Ferrari)
3. Marks Vēbers (Red Bull)



Ielu trase ar daudz ‘drošības kabatām’, kas to padara par ļoti drošu. Otrais līkums aiz stara-finiša taisnes (1) ir pietiekami sarežģīts un tur var iegūt/zaudēt daudz laika. Viens otram sekojoši ātrie pagriezieni (2), kur paralēli ir jābremzē pirms pēdējā trases līkuma.

“ Trase ir ļoti droša, lai arī apdzīšanas iespējas šeit ir niecīgas. Spaņu līdzjutēji tomēr rada lielisku atmosfēru.”

Luiss Hamiltons
“McLaren” pilots



Valensijā ir ielu trase, kas atrodas ostas malā, tomēr ar Monako tai maz kopīga



LIELBRITĀNIJAS GP

9.posms | 6.-8.07. | Silverstona

Garums: 5.901 km
Distance: 52 apļi

Max G-Force: 5.0 G
Max ātrums: 301 km/h
Vidējais ātrums: 234 km/h
Pārnēsumu maiņas apļi: 40
Degvielas patēriņš: 2.46 kg/apļi
Akcelerācijas dist. %: 64 %
Bremzēšanas dist. %: 8 %
Riepu nodilums: Vidēji augsts
Boksu celiņa garums: 420 m

Pirmais GP: 1950
Apļa rekords: 1m:30.874s

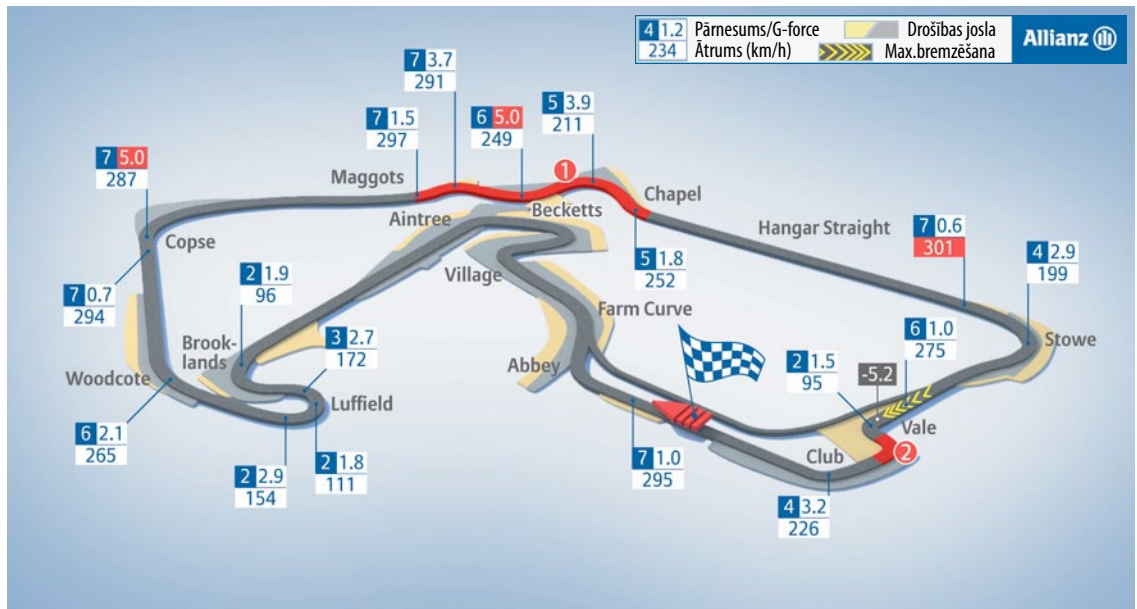
TV translācija Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 06.jūl. 12:00
Treniņi 2: 06.jūl. 16:00
Treniņi 3: 07.jūl. 12:00
Kvalifikācija: 07.jūl. 15:00
Sacīkste: 08.jūl. 15:00

2011.gada pjedestāls

1. Fernando Alonso (Ferrari)
2. Sebastians Fetels (Red Bull)
3. Marks Vēbers (Red Bull)



Pēc pārbūves Silverstonas trase kļuvusi nedaudz garāka. Joprojām satricošā ir ātro līkumu sekcija trases sākumā (1) - tur nepieciešams labs mašīnas balansējums. Pēc ātrās sekcijas seko 'Vale' līkums (2), kur formulām mēdz izlīdēt aizmugure un piloti bieži pieļauj kļūdas.

“ Labs aplis Silverstonā vienmēr ir ļoti baudāms notikums, jo gan pilotam, gan mašīnai ir jābūt augstākajā līmenī, lai to panāktu.”

Džankarlo Fisikella
bijušais "Renault" pilots



Foto: RENAULT SPORT
Alens Prosts Silverstonā uzvarējis visvairāk - 5 reizes: 1983. (attēlā), 1985., 1989., 1990. un 1993.gadā

VĀCIJAS GP

10.posms | 20.-24.06. | Hokenheima

Garums: 4.574 km
Distance: 67 apļi

Max G-Force: 3.2 G
Max ātrums: 326 km/h
Vidējais ātrums: 209 km/h
Pārnēsumu maiņas apļi: 46
Degvielas patēriņš: 2.39 kg/apļi
Akcelerācijas dist. %: 64 %
Bremzēšanas dist. %: 14 %
Riepu nodilums: Vidējs
Boksu celiņa garums: 310 m

Pirmais GP: 1970
Apļa rekords: 1m:13.780s

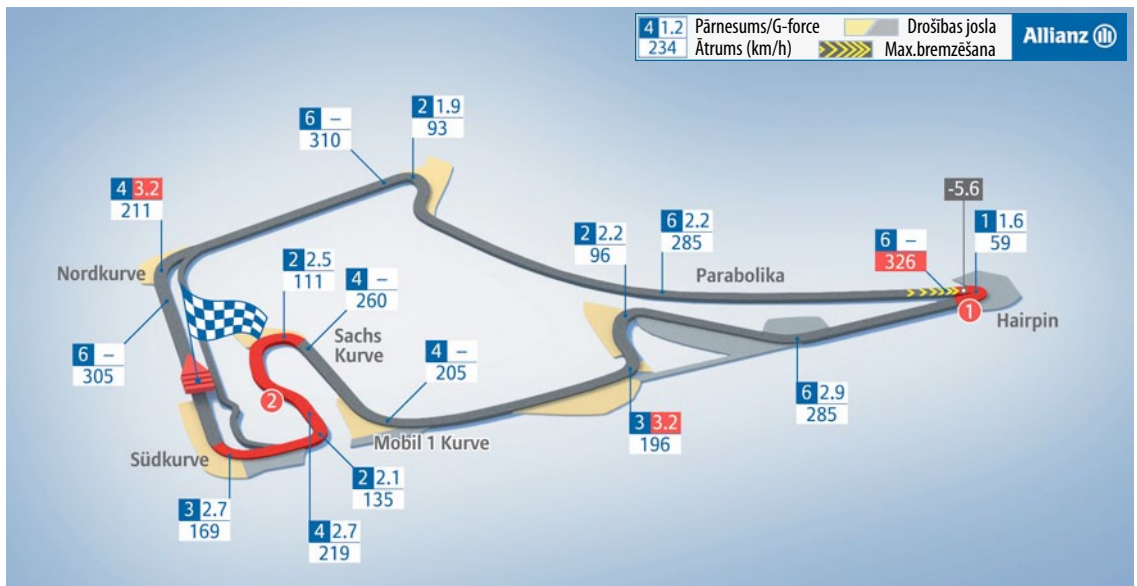
TV translācija Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 22.jūn. 11:00
Treniņi 2: 22.jūn. 15:00
Treniņi 3: 23.jūn. 12:00
Kvalifikācija: 23.jūn. 15:00
Sacīkste: 24.jūn. 15:00

2011.gada pjedestāls

1. Luiss Hamiltons (McLaren)
2. Fernando Alonso (Ferrari)
3. Marks Vēbers (Red Bull)



Pēc pārbūves 2001.gadā trase ieguvusi pavisam citu raksturu. Labākais apdzīšanas punkts ir izliktās taisnes beigās (1), kur seko 'matadatas' līkums. Savukār stadiona sekcija (2) ir svarīga apļa laikam - šeit var zaudēt dārgās desmitdaļas un izejas ātrumu pirms starta-finiša taisnes.

“ Tā ir pirmā trase, ko redzēju dzīvē, kad reiz garām braucot ar ģimeni nolēmām aplūkot. Es sēdēju un domāju, kā ir būt F1 pilotam.”

Adrians Zutils
bijušais "Force India" pilots



Foto: GOOGLE MAPS
Līdz 2001.gadam Hokenheimas trases lielākā daļa atradās mežu teritorijā

SKATIES TIEŠRAIDĒ | Lielbritānijas Grand Prix | Vācijas Grand Prix | VIASAT SPORT BALTIC

UNGĀRIJAS GP

11.posms | 27.-29.07. | Hungaroringas

Garums: 4.381 km
Distance: 70 apli

Max G-Force: 3.9 G
Max ātrums: 291 km/h
Vidējais ātrums: 194 km/h
Pānesumu maiņas apli: 50
Degvielas patēriņš: 2.45 kg/apli
Akcelerācijas dist. %: 58 %
Bremzēšanas dist. %: 13 %
Riepu nodilums: Vidēji augsts
Boksu celiņa garums: 360 m

Pirmais GP: 1986
Apļa rekords: 1m:19.071s

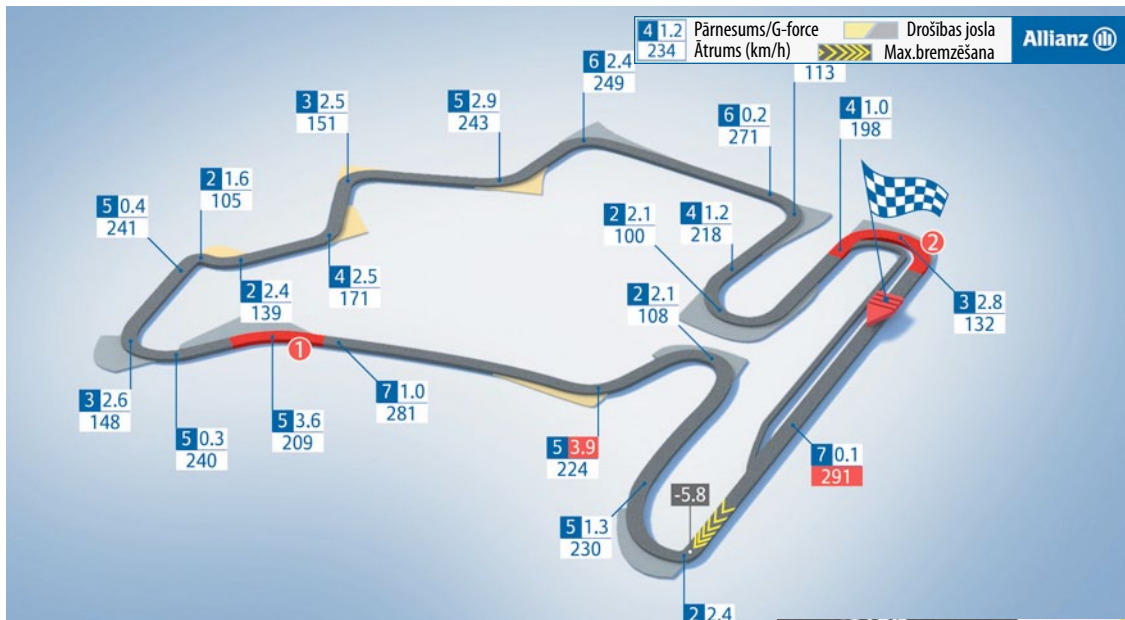
TV translācija Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 27.jūl. 11:00
Treniņi 2: 27.jūl. 15:00
Treniņi 3: 28.jūl. 12:00
Kvalifikācija: 28.jūl. 15:00
Sacīkste: 29.jūl. 15:00

2011.gada piedestāls

1. Džensons Batons (McLaren)
2. Sebastians Fetels (Red Bull)
3. Fernando Alonso (Ferrari)



Viena no lēnākajām trasēm kalendārā, kuru piloti mēdz zāvēt par 'mikipeles' trasi. Līkums pirmā sektora beigās (1) nav pārredzams un prasa papildus modrību. Pēdējais līkums trasē (2) jāizbrauc, izmantojot apmales, lai saglabātu ātrumu taisnē, tomēr pārcensties nevar - tas var beigties ar mašīnas izslīdēšanu.

“Es šeit izcīnīju pirmo uzvaru - ar 'Renault' 2003.gadā un man šeit vienmēr ir veicies. Atmosfēra ir fantastiska un tāpēc F1 komandas vēlas te atgriezties.”

Fernando Alonso
"Ferrari" pilots



Džensona Batona uzvara slapjā sacīkstē pērn bija 9-tā McLaren uzvara Hungaroringā. Williams kontā ir 7, bet Ferrari tikai 5.

BELĢIJAS GP

12.posms | 31.08.-2.09. | Spa

Garums: 7.004 km
Distance: 44 apli

Max G-Force: 3.2 G
Max ātrums: 320 km/h
Vidējais ātrums: 233 km/h
Pānesumu maiņas apli: 52
Degvielas patēriņš: 2.39 kg/apli
Akcelerācijas dist. %: 70 %
Bremzēšanas dist. %: 10 %
Riepu nodilums: Vidēji zems
Boksu celiņa garums: 390 m

Pirmais GP: 1950
Apļa rekords: 1m:45.108s

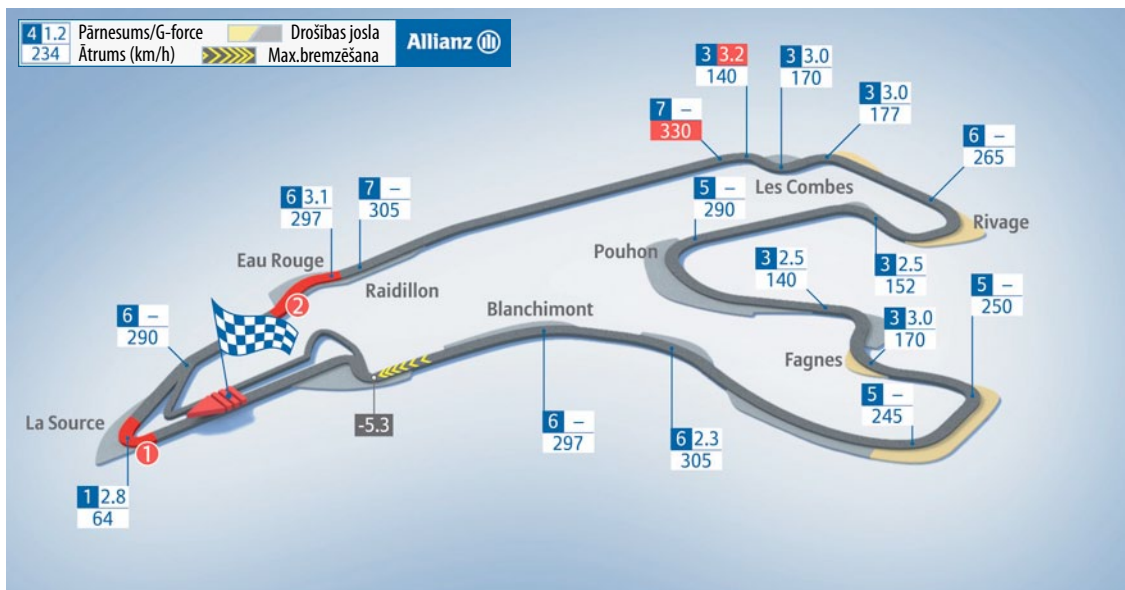
TV translācija Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 31.aug. 11:00
Treniņi 2: 31.aug. 15:00
Treniņi 3: 01.sep. 12:00
Kvalifikācija: 01.sep. 15:00
Sacīkste: 02.sep. 15:00

2011.gada piedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Marks Vēbers (Red Bull)
3. Džensons Batons (McLaren)



Garākā trase kalendārā - virs 7 kilometriem. Kritiskā vieta trasē ir pirmais ļoti šaurais līkums 'La Source' (1), kur īpaši startā visiem vieta neatrodas. Apdzīšanas iespējas Spa ir pietiekoši, bet labākā uzreiz pēc slavenā 'Eau Rouge' līkuma (2) sekojošā taisnē un pirmās nākamā 'Les Combes' pagrieziens.

“Spa patīk visiem pilotiem un ar F1 mašīnu tur braukt ir fantastiska sajūta: iespējas apdzīšanai, neprognozējami laika apstākļi un aizraujoša sacīkste.”

Rubenss Barikello
bijušais "Williams" pilots



Kimi Raikonens Spa uzvarēja 3 reizes pēc kārtas (attēlā 2005.gadā ar McLaren) un ceturto reizi 2009.gadā

SKATIES TIEŠRAIDĒ | Ungārijas Grand Prix | Belģijas Grand Prix

ITĀLIJAS GP

13.posms | 07.-09.09. | Monca

Garums: 5.793 km
Distance: 53 aplī

Max G-Force: 3.8 G
Max ātrums: 340 km/h
Vidējais ātrums: 250 km/h
Pārnese maiņas aplī: 42
Degvielas patēriņš: 2.42 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 77 %
Bremzēšanas dist. %: 10 %
Riepu nodilums: Augsts
Boksu celiņa garums: 420 m

Pirmais GP: 1950
Apļa rekords: 1m:21.046s

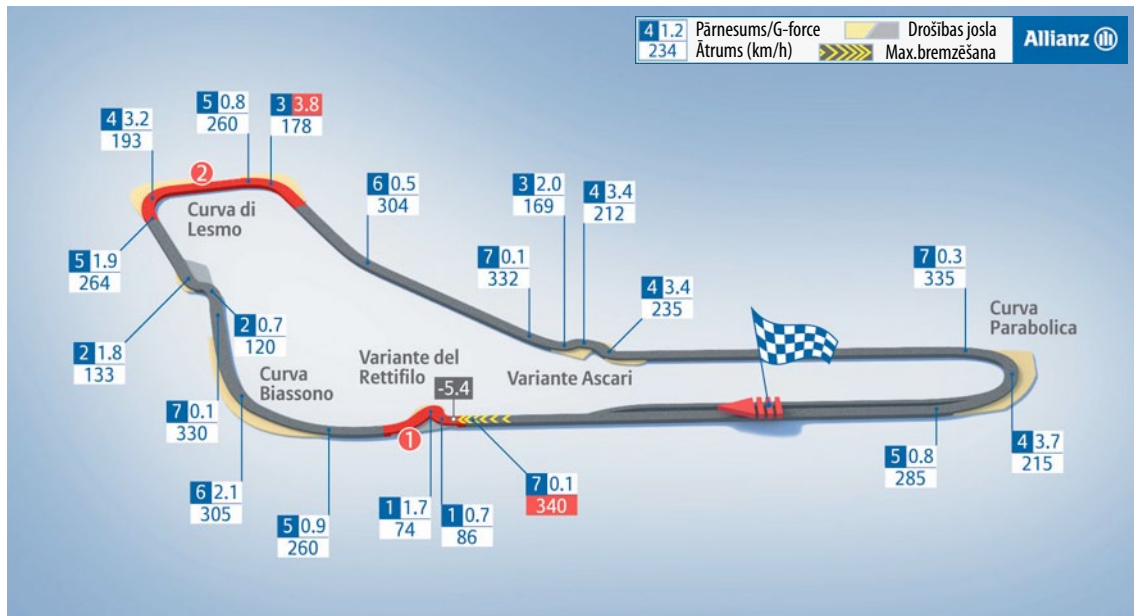
TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 07.sep. 11:00
Treniņi 2: 07.sep. 15:00
Treniņi 3: 08.sep. 12:00
Kvalifikācija: 08.sep. 15:00
Sacīkste: 09.sep. 15:00

2011.gada pjedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Džensons Batons (McLaren)
3. Fernando Alonso (Ferrari)



Pati ātrākā trase kalendārā - vidējais ātrums pārsniedz 250 km/h. Smagākais bremzēšanas punkts trasē ir pēc starta finiša taisnes (1), kur startā nereti notiek sadursmes. 'Lesmo' līkumi (2) ir ļoti viltīgi - pirms otrā ir precīzi jābremzē un jāievēro trajektorija, lai ceļojums nebeigtos zālienā.

“Trase ar senu vēsturi - tā iedvēš bijību. Turklāt Monca ir sarežģīta - lieliski ātrie līkumi, bet lēnajos nākas izmantot trases apmales, kas ir smags pārbaudījums formulai.”

Luiss Hamiltons
“McLaren” pilots



Ar uzvaru Moncā 2006.gadā Šumahers atvadījās no tifozi, Ferrari un Formulas 1 - paziņojot par aiziešanu

SINGAPŪRAS GP

14.posms | 21.-23.09. | Marina Bay

Garums: 5.067 km
Distance: 61 aplis

Max G-Force: 3.0 G
Max ātrums: 298 km/h
Vidējais ātrums: 175 km/h
Pārnese maiņas aplī: 68
Degvielas patēriņš: 2.46 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 50 %
Bremzēšanas dist. %: 19 %
Riepu nodilums: Augsts
Boksu celiņa garums: 400 m

Pirmais GP: 2008
Apļa rekords: 1m:45.599s

TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 21.sep. 13:00
Treniņi 2: 21.sep. 16:30
Treniņi 3: 22.sep. 12:00
Kvalifikācija: 22.sep. 15:00
Sacīkste: 23.sep. 15:00

2011.gada pjedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Džensons Batons (McLaren)
3. Marks Vēbers (Red Bull)



Viena no divām nakts sacīkstēm F1 kalendārā, kas notiek pie mākslīgā apgaismojuma. Ielu trasē maz apdzīšanas - labākā ir 'Memorial Corner' (1), taču tikai, ja izdodas veikla izeja no iepriekšējā līkuma, kur ir daudz bedres. Pēdējā līkumā (2) daudz bedres un viegli izslīdēt - par laimi pilotiem tur ir plata drošības josla.

“Singapūrai ir vislabākās izredzes apdraudēt Monako cīņā par spilgtāko trasi F1 jeb pretendēt uz dārgakmeņa lomu Formula 1' kronī.”

Sers Frenks Viljamss
“Williams” vadītājs



Marina Bay ielu trasē Singapūrā notiekošā sacīkste ir viena no 2, kas risinās pie mākslīgā apgaismojuma



JAPĀNAS GP

15.posms | 05.-07.10. | Suzuka

Garums: 5.807 km
Distance: 53 apļi

Max G-Force: 2.8 G
Max ātrums: 312 km/h
Vidējais ātrums: 222 km/h
Pārnese maiņas aplī: 36
Degvielas patēriņš: 2.35 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 62 %
Bremzēšanas dist. %: 9 %
Riepu nodilums: Augsts
Boksu celiņa garums: 400 m

Pirmais GP: 1987
Apļa rekords: 1m:31.540s

TV translācija Viasat Sport Baltic

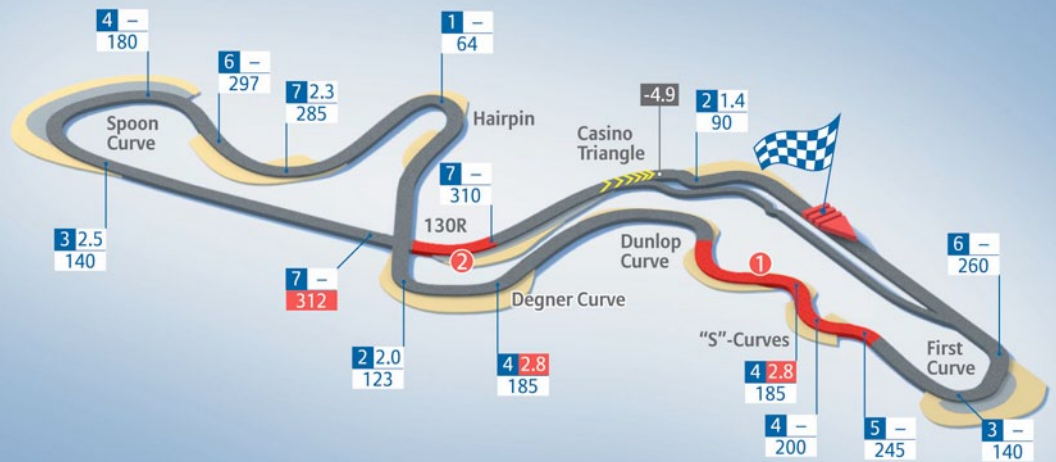


Treniņi 1: 05.okt. 04:00
Treniņi 2: 05.okt. 08:00
Treniņi 3: 06.okt. 05:00
Kvalifikācija: 06.okt. 08:00
Sacīkste: 07.okt. 09:00

2011.gada pjedestāls

1. Džensons Batons (McLaren)
2. Fernando Alonso (Ferrari)
3. Sebastians Fetels (Red Bull)

4 1.2 Pārnesums/G-force 234 Drošības josla
234 Ātrums (km/h) Max.bremzēšana Allianz



Suzuka ir vienīgā trase kalendārā, kas šķērso pati sevi, veidojot '8' formu. Sarežģīts ir pirmais 'S' Curves sektors (1), kur nepieciešama precīza trajektorija, lai nezaudētu ātrumu izejā no tiem. Mūsdienās 130R līkumu (2) piloti veic ar 'gāzi grīdā', kas ir nopietns pārbaudījums, jo īpaši ar pilnām degvielas tvertnēm sacīkstes sākumā.

“Suzuka trase ir sarežģīta no pilotēšanas viedokļa - tā ir viena no vecā tipa trasēm kā Spa, Silverstona, Monca un Interlagosa.”

Rubenss Barikello
bijušais "Williams" pilots



Vienīgais japānis, kas kāpis uz goda pjedestāla F1 ir Aguri Suzuki un viņš to izdarīja tieši Suzukas trasē 1990.gadā

KOREJAS GP

16.posms | 12.-14.10. | Jeongama

Garums: 5.615 km
Distance: 55 aplis

Max G-Force: 3.6 G
Max ātrums: 304 km/h
Vidējais ātrums: 195 km/h
Pārnese maiņas aplī: 52
Degvielas patēriņš: 2.40 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 55 %
Bremzēšanas dist. %: 20 %
Riepu nodilums: Vidējs
Boksu celiņa garums: 387 m

Pirmais GP: 2010
Apļa rekords: 1m:39.605s

TV translācija Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 12.okt. 04:00
Treniņi 2: 12.okt. 08:00
Treniņi 3: 13.okt. 05:00
Kvalifikācija: 13.okt. 08:00
Sacīkste: 14.okt. 09:00

2011.gada pjedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Luiss Hamiltons (McLaren)
3. Marks Vēbers (Red Bull)

4 1.2 Pārnesums/G-force 234 Drošības josla
234 Ātrums (km/h) Max.bremzēšana Allianz



Jeongamas aplis ir pietiekami tehniski sarežģīts no formulu regulējumu viedokļa. Lēnās sekcijas (1) ir vietas, kur balansējums spēlē lielu lomu un var zaudēt daudz laika. Lieliska vieta trases vidusdaļā ir ātro pagriezienu sekcija (2), kur straujas virzienu maiņas jāveic gandrīz ar pilnu ātrumu.

“Trase ir pietiekami aizraujoša un pirmo reizi to veicot, brīžiem pat biju pārsteigts par viltīgo risinājumu vairākos līkumos.”

Niko Rosbergs
"Mercedes" pilots



Dienvidkorejas trasei līgums par F1 posma organizēšanu ir uz 7+5 gadiem, tomēr ir šaubas vai F1 tur atgriezīsies pat 2013.gadā



SKATIES
TIEŠRAIDĒ

Japānas Grand Prix
Korejas Grand Prix



INDIJAS GP

17.posms | 26.-28.10. | Buddha

Garums: 5.137 km
Distance: 60 apli

Max G-Force: 4.0 G
Max ātrums: 315 km/h
Vidējais ātrums: 210 km/h
Pāresumu maiņas apli: 54
Degvielas patēriņš: 2.59 kg/apli
Akcelerācijas dist. %: 61 %
Bremzēšanas dist. %: 15 %
Riepu nodilums: Augsts
Boksu celiņa garums: 600 m

Pirmais GP: 2011
Aplja rekords: 1m:27.249s

TV translācijas Viasat Sport Baltic

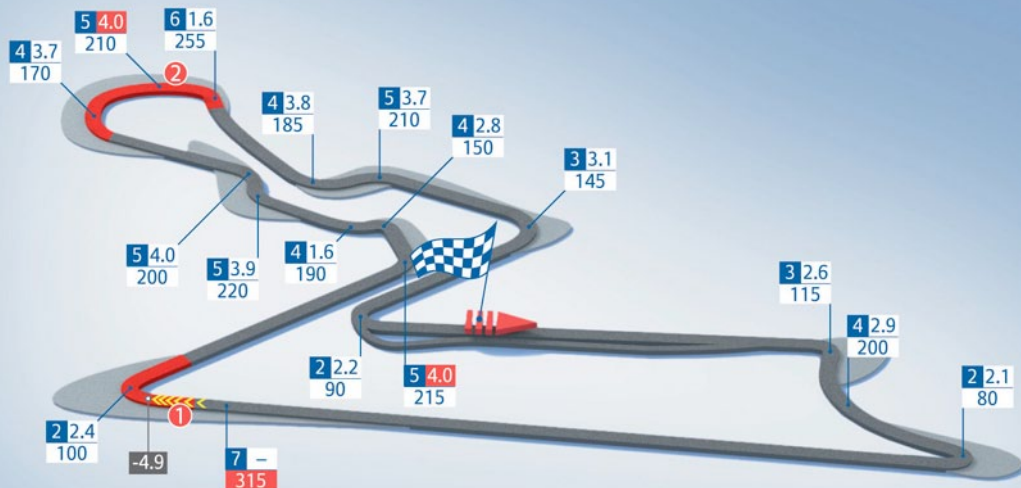


Treniņi 1: 26.okt. 07:30
Treniņi 2: 26.okt. 11:30
Treniņi 3: 27.okt. 08:30
Kvalifikācija: 27.okt. 11:30
Sacīkste: 28.okt. 11:30

2011.gada piedestāls

1. Sebastians Fetels (Red Bull)
2. Džensons Batons (McLaren)
3. Fernando Alonso (Ferrari)

4 1.2 Pāresums/G-force 234 Drošības josla
234 Ātrums (km/h) Max.bremzēšana Allianz



Jaunākais (pirms Teksasas trases) Hermana Tilkes veidojums ir izpelnījies lieliskas atsauksmes. Trasē ir vairākas apdzīšanas iespējas: pēc 1,2 km garās taisnes (1) uz bremzēšanas rēķina. Tikmēr šķietami nebeidzamais labējais līkums (2) ir Stambulas nežēlīgā 8.pagrieziena kopija un pilotiem nav viegli atrast trajektoriju.

“Lai gan trasi mācījos simulatorā, redzot to dabā, pārsteidza straujās augstuma maiņas - tas piedod tai unikālu noskaņu.”

Pols di Resta
“Force India” pilots



Pirmajā F1 sacīkstē 400 miljonu USD vērtajā Indijas trasē notika vairāki incidenti - tostarp klejojošu suņu iejaukšanās posma norisē

ABU DABĪ GP

18.posms | 2.-4.11. | Jas Marina

Garums: 5.554 km
Distance: 55 aplis

Max G-Force: 4.0 G
Max ātrums: 316 km/h
Vidējais ātrums: 199 km/h
Pāresumu maiņas apli: 44
Degvielas patēriņš: 2.48 kg/apli
Akcelerācijas dist. %: 60 %
Bremzēšanas dist. %: 14 %
Riepu nodilums: Vidējs
Boksu celiņa garums: 360 m

Pirmais GP: 2009
Aplja rekords: 1m:40.279s

TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 02.nov. 11:00
Treniņi 2: 02.nov. 15:00
Treniņi 3: 03.nov. 12:00
Kvalifikācija: 03.nov. 15:00
Sacīkste: 04.nov. 15:00

2011.gada piedestāls

1. Luiss Hamiltons (McLaren)
2. Fernando Alonso (Ferrari)
3. Džensons Batons (McLaren)

4 1.2 Pāresums/G-force 234 Drošības josla
234 Ātrums (km/h) Max.bremzēšana Allianz



Viena no modernākajām trasēm pasaulē, tomēr nevar palepoties ar milzum daudz apdzīšanas vietām. Viena no tām ir garākās taisnes beigās (1) un tai sekojošos līkumu sērijā. Otra ir jau nākamās taisnes galā (2), kur piloti mēdz riskēt un bremzēt ļoti vēlu, jo platā drošības josla atļauj atgriezties trasē pēc kļūdas.

“Jas Marina trase daudzās jomās ir pionieris F1: viesnīca, kas šķērso trasi, 100% nosegta tribīnes, modernākas drošības barjeras.”

Martins Vitmārs
“McLaren” vadītājs



Jas salā blakus trasei atrodas Pasaulē lielākais Ferrari tematiskais izklaides komplekss, kas esot redzams no kosmosa

ASV GP

19.posms | 16.-18.11. | Ostina

Garums: 5.516 km
Distance: 56 apli

Max G-Force: -
Max ātrums: -
Vidējais ātrums: -
Pāresumu maiņas aplī: -
Degvielas patēriņš: -
Akcelerācijas dist. %: -
Bremzēšanas dist. %: -
Riepu nodilums: -
Boksu celiņa garums: -

Pirmais GP: 2012
Aplja rekords: -

TV translācijas Viasat Sport Baltic



Treniņi 1: 16.nov. 18:00
Treniņi 2: 16.nov. 22:00
Treniņi 3: 17.nov. 18:00
Kvalifikācija: 17.nov. 21:00
Sacīkste: 18.nov. 21:00

2007.gada pjedestāls Indianapolisā

1. Luiss Hamiltons (McLaren)
2. Fernando Alonso (McLaren)
3. Felipe Masa (Ferrari)

4 1.2 Pāresums/G-force Drošības josla
234 Ātrums (km/h) Max.bremzēšana Allianz



2 012.gada sezonas F1 kalendāra jaunums, kurā ir apvienoti elementi no vairākām lieliskām trasēm. Aptuveni 1km garās taisnes beigās (1) būs labas iespējas uz vēlāku bremzēšanu veikt apdzīšanu. Trases vidus daļā plūstošā līkumu sekcijā (2) pilotiem jā saglabā ideālā trajektorija, lai nezaudētu laiku sekojošo līkumu sērijā.

“Finansu problēmas apturēja mūsu darbu uz gandrīz diviem mēnešiem. Ja līdz novembrim būs kaut vēl viena aizkavēšanās - mēs nespēsim trasi pabeigt laikā.”

Anonīms būvdarbu kompānijas pārstāvis



“Circuit of the Americas” būs sestā trase, kas uzņems F1 posmu - ASV GP

BRAZĪLIJAS GP

20.posms | 23.-25.11. | Interlagosa

Garums: 4.309 km
Distance: 71 aplis

Max G-Force: 5.0 G
Max ātrums: 323 km/h
Vidējais ātrums: 214 km/h
Pāresumu maiņas aplī: 36
Degvielas patēriņš: 2.32 kg/aplī
Akcelerācijas dist. %: 64 %
Bremzēšanas dist. %: 12 %
Riepu nodilums: Vidējs
Boksu celiņa garums: 380 m

Pirmais GP: 1973
Aplja rekords: 1m:11.473s

TV translācijas Viasat Sport Baltic

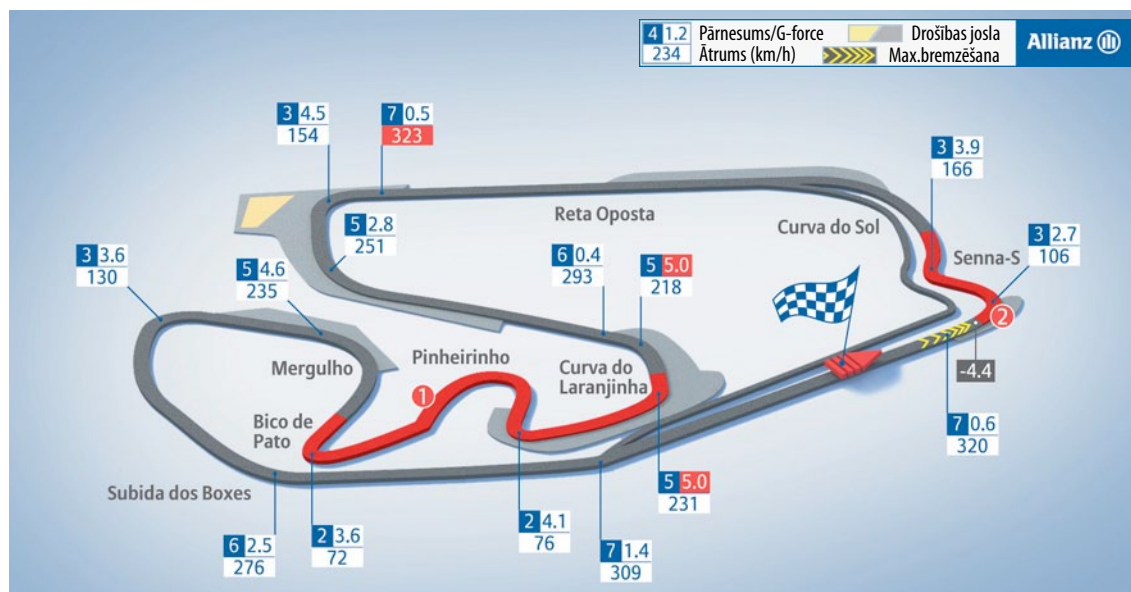


Treniņi 1: 23.nov. 14:00
Treniņi 2: 23.nov. 18:00
Treniņi 3: 24.nov. 15:00
Kvalifikācija: 24.nov. 18:00
Sacīkste: 25.nov. 18:00

2011.gada pjedestāls

1. Marks Vēbers (Red Bull)
2. Sebastians Fetels (Red Bull)
3. Džensons Batons (McLaren)

4 1.2 Pāresums/G-force Drošības josla
234 Ātrums (km/h) Max.bremzēšana Allianz



Interlagosa ir vēl viena ‘vecās skolas’ trase ar ļoti nelīdzenu segumu. Trases vidus sektorā līkumu sērijā (1) ir ļoti svarīgs mašīnas balansējums un labas paātrināšanās īpašības. Pēc garās starta-finiša taisnes ir iespējams ‘ielekt’ blakus sāncensim un veikt apdzīšanu ‘Senna-S’ līkumā (2).

“Man daudz labu atmiņu no Interlagosas, jo šeit izcīnīju abus savus titulus. Trase ir ļoti smaga, jo tā ir nelīdzena un šeit liela nozīme balstiekārtas regulējiem.”

Fernando Alonso
“Ferrari” pilots



Felipe Masam 2008.gadā nepietika ar uzvaru Interlagosā - Hamiltons atņēma viņam titulu pēdējā apla pēdējā līkumā apdzēnot Timo Glōku





BARSELONAS TESTU DIENASGRAMATA

Autors: Aldis Putniņš
Twitter: @F1LV
Autora foto

Gaisa temperatūra +16 grādi pēc Celsija skalas nav ideāls laiks Formula 1 testiem, ja domājam par "Pirelli" riepu izturības pārbaudēm pirms ekstremālajiem apstākļiem pirmajos posmos Austrālijā, Malaizijā un Ķīnā, tomēr tas labākais, ko Eiropā var atrast februāra otrajā pusē. Man tiešām būtu grēks žēloties – Rīgas lidostā pirms došanās uz Barselonas testiem bija -12°C un sniegpuenis, bet Spānija sagaidīja ar pilnīgi skaidrām debesīm un spožu Vidusjūras sauli. No *El Prat* lidostas uz viesnīcu, kas atrodas aptuveni 6 kilometrus no *Circuit de Catalunya* trases pilsētelē *Mollet St. Fost*, nokļuvu ar vilcienu, kas pa pazemi šķērsoja Barselonu. Brauciens aizņēma 50 minūtes un izmaksāja 3,5 Euro. Tomēr mani plāni uz trasi no rīta doties spirdzinošā pastaigā pačabēja, jo pēc viesnīcas administratores teiktā pa vidu starp viesnīcu un trasi atradās slēgta industriālā zona un savukārt lielceļa malā nav izveido-

ties ietves gājējiem. Tāpēc paņēmu taksi un 4 minūšu brauciens uz akreditācijas centru, kas atrodas ārpus trases robežām, man izmaksāja 16 Euro. Uzreiz jāsaka, ka *on-line* mediju pārstāvjiem akreditēšanās FIA organizācijai ir visai sarežģīta. Arī uz Barselonas testiem akreditēties nebija vienkārši pat nesktoties uz to, ka braucu jau otro gadu pēc kārtas. Galarezultātā diskriminācija turpinājās arī uz vietas, jo uz manas akreditācijas kartiņas lasīju piezīmi par to, ka *on-line* mediju darba vietas atrodas VIP tībinē TV komentētāju kabīnēs nevis Preses centrā virs boksiem. Nolēmu ignorēt šo piezīmi, jo arī gadu iepriekš sēdēju Preses centrā, kur testu laikā kūsā dzīvība un 'vārās' žurnālisti. Sagadījās, ka sēdēju pie viena galda ar prestižo "Autosport" un "F1 Racing" žurnālu (abi ir zem vienas izdevniecības jumta) žurnālistiem, kuri nenoliedzami ir Formula 1 skribentu elitē un ar kuriem komandu preses pārstāvji apietas kā ar jēlām olām: aicina brokastīs, pusdienās, vakariņās, dāvina suvenīrus un, protams, izkārtu ekskluzīvas intervijas



Robertu Kubicu līdzjutēji nav aizmirsuši arī vairāk kā gadu pēc poļu pilota liktenīgās avārijas un viņš joprojām tiek gaidīts atpakaļ



Preses centrs 'Circuit de Catalunya' trasē šogad bija piepildīts un franču žurnālistu īpatsvaram pieaugums bija ļoti pamanāms

pie pirmās vajadzības. Man tā bija laba pieredze pavērot darbā šī āroda pašus labākos četras dienas no vietas: gluži kā prakse "Autosport" žurnālā – tikai žēl nesaņēmu sertifikātu.

Pēc pieredzes no iepriekšējā gada, biju nolēmis pievērst maz uzmanības apļa laiku vērošanai un tam, kas notiek tieši trasē, jo vairāk meklēju iespējas saskatīt aizkulišu norises, kā arī iepazīties ar komandu preses cilvēkiem un noorganizēt intervijas. Uzreiz jāsaka, ka tas nav viegls uzdevums, ja pārstāvi valsti, kas neatrodas uz Formula 1 globusa. Tomēr ir arī patīkami izņēmumi – varu tikai uzslavēt tādas komandas, kā "Williams", "Lotus", "Toro Rosso" vai "Caterham" par pretimnākšanu un darbu ar žurnālistiem un līdzjutējiem kopumā.

Interesantākais atgadījums notika "Caterham" modernajā motormājā Vitālija Petrova preses konferences laikā.

Vēl pirms testiem centos noorganizēt sarunu ar Vitāliju, tomēr preses sekretārs, aizbildinoties ar saspringto grafiku, nepielaida mani pie Petrova. Acīmredzot mana kļūda bija, kad jau iepriekš paziņoju, ka intervija notiks krievu valodā – zinot Petrova izrunāšanas dzimtajā valodā komanda baidījās no negatīvas publicitātes. Tomēr galu galā panācu savu, jo pievērsu paša Vitālija uzmanību, kad preses konferencē uzrunāju viņu krieviski 'Vitālij' nevis kā pārējie 'Vitali'. Pēc preses konferences Vitālijs pats pienāca pie manis un jautāja vai esmu no Krievijas. Vārdu pa vārdam un kopā ar viņu preses sekretāru, kurš neko nesaprata no mūsu sarunas, vienojāmies par īsu neformālu interviju nākamajā dienā. Otra lieta, ar kuru nācās saskarties katru dienu, bija vadošo pilotu paņēmieni, lai izvairītos no ziņkārīgo pūļiem un autogrāfu med-



Luiss Hamiltons, sniedzot autogrāfus spāņu līdzjutējiem, ne mirkli nepārstāja soļot uz 'McLaren' motormāju



Iebraucot 'Circuit de Catalunya', sagaida piemiņas zīme Airtonam Sennam un bronzas statuja Huanam Manuelam Fandzio.



Lēnākais Barcelonas trases līkums 'La Saixà' ir viena no labākajām vietām no skatītāju viedokļa - mašīnas līkumu izbrauc ar 70-80 km/h ātrumu un vēl redzami 3 pagriezieni.



Somu televīzijai MTV3 Barselonā bija ļoti kolorīts eksperts - 1982.gada F1 pasaules čempions Keke Rosbergs



Šis pūlis gaida Fernando Alonso, kurš, lai tiktu pusdienās, šo 10 metrus plato josla *paddockā* spēja pārvarēt nieka 7 minūtēs

niekiem *paddockā*. Tam ir nepieciešams īpašs treniņš, jo tiklīdz situācija tiek palaista pašplūsmā, iestājas pilnīgs haoss un slavenība var tikt saspiesta, jo spāņu līdzjutējiem personīgās telpas robežu pārkāpšana problēmas nesagādā. Piloti izvēlējās gudru taktiku – ne uz mirkli neapstāties: pat rakstot autogrāfu vai fotografējoties ar kādu kopā viņi turpina iet uz priekšu un tādejādi neļauj sevi ielenkt pilnībā. Veiksmīgi realizētu šo taktiku novēroju Džensona Batona, Mihaela Šumahera, Fernando Alonso, Luisa Hamiltona, Marka Vēbera un Felipe Masas izpildījumā. Savukārt Sebastians Feltels mēģināja to padarīt par

aizraujošu sportu: katru reizi atgriežoties no boksiem viņš izvēlējās citu tuneli starp smagajām mašīnām un turklāt pārvietojās sprinta ātrumā, lavierējot starp pārsteigtajiem līdzjutējiem ar vieglu smaidu uz lūpām. Visubeidzot pateicoties franču pilotu ekspansijai Formulā 1 (šogad būs uzreiz 3: Piks, Grožāns, Verņs), krietni lielāka bija arī franču žurnālistu un fotogrāfu pārstāvniecība Barcelonas testos. Ar franču fotogrāfu Bernardu Asē, kurš arī bija apmeties manā viesnīcā, iepazīnos tuvāk un tas ne tikai atrisināja transporta problēmu, bet arī dažas neskaidrības ar franču pilotu uzvārdu izrunu.

5

minūtes ar



FOTO: CATERHAM F1

Vitāliju Petrovu

Autors: Aldis Putniņš

Sveiks, Vitālij! Atceries, pērn runājām šeit pat Barselonā - toreiz vēl biji 'Renault' komandas sastāvā.

Tagad sāku atcerēties, bet, zini, tik daudz intervijas bijušas, lai gan krievu valodā nemaz tik bieži neizdodas parunāt sezonas laikā.

Kā esi iejuties jaunajā komandā?

Viss ir kārtībā. Viņiem ir ļoti interesanti strādāt ar mani un man tāpat ir ļoti interesanti uzzināt jaunas lietas. Mēs satuvināmies un ar katru dienu viens otru labāk saprotam.

Kā tev veicas ar jauno sacīkšu inženieri Džanluku Pizanello (bijušais Trulli inženieris)?

Viss būs kārtībā. Sākam viens otru saprast. Man patika, ka viņš ieklausījās, ko es saku un saprot manas prasības no mašīnas. Pat dienās, kad neesam kopā trasē vai fabrikā, mums ir 'Skype' video konferences ar viņu un vēl vienu inženieri.

Kādi tavi novērojumi par jaunajām 'Pirelli' riepiem?

Barcelonas testos situācija bija ļoti mainīga: vienā dienā viss bija daudz maz kārtībā, bet otrajā ar mīkstākām riepiem es varēju veikt tikai apli vai pusotru pirms

apļa laiki nokrita par 0,8s vai pat sekundi. Bet ar supermīkstajām riepiem bija vēl briesmīgāk - viens aplis un riepas 'pazūd' - apļa laiks nokrīt par 1,5 sekundēm. Taču dienu iepriekš situācija bija krietni labāka. Mēs pagaidām nezinām, kas tam par iemeslu.

FOTO: ALDIS PUTNIŅŠ



Barcelonas testos Vitālijam Petrovam bija problēmas ar formulas sēdekli - viņš tajā nejutās ērti, bet vēlāk spēja mugura un pleci.

Džensons (Batons) teica kaut ko līdzīgu.

Nu redzi, īsti profesionāļi zina ko runā (smejas). Tas ir dīvaini - reizēm es iedomājos *what the f...* notiek ar riepiem. Iespējams tas saistītas ar Barcelonas trasi un šo laiku, jo kad mēs bijām šeit maijā uz Grand Prix posmu, tad viss bija kārtībā vismaz pērn.

Kāda ir atšķirība starp "Lotus" un "Caterham"? Šeit tu, šķiet, jūties krietni komfortablāk.

Grūti teikt, pagaidām esmu relaksēts, jo sezona vēl nav sākusies. Man vēl jāiepazīstas ar visiem cilvēkiem, kas strādā komandā un fabrikā. Taču ceru, ka attiecības mums saglabāsies, kādas tās bijušas līdz šim - atvērtas un godīgas. Turklāt "Caterham" tagad pārceļas uz jaunu fabriku (augustā), kas būs lielāka pat kā Enstonas ("Lotus") fabrika. Turklāt mūsu šasijai nav problēmas, kā Barcelonas testos atgadījās ar "Lotus" (smejas).

Pērn "Caterham" punktus neguva. Kā būs ar tavu motivāciju, ja situācija šogad nemianīsies?

Mūsu mērķis nav gūt punktus jau ar pirmo posmu. Es zinu, ka tas ir mērķis, kurš jāsasniedz, taču pagaidām mums jāturpina cītīgi strādāt un uzlabot mašīna soli pa solim, lai nokļūtu līdz šim rezultātam. Mums jāmotivē komandā vienam otru un viņiem arī jāprasa no manis 100% nodošanās darbam.

Paldies, ka atradi laiku un Latvijas F1 līdzjutēju vārdā novēlu tev veiksmi jaunajā komandā!

Paldies visiem maniemi līdzjutējiem, kas atbalstīja ļoti smagās starpsezonas laikā un ceru nepievilt viņu cerības.

5 minūtes ar



Foto: Toro Rosso/LAT

Autors: Aldis Putniņš

Danielu Rikjardo

Tavs mērķis iepriekš bija iekļūt Formulā 1. To tu esi paveicis. Kādu mērķi tu esi sev uzstādījis tagad?

“A... (ilga pauze). Kļūt par pasaules čempionu (smejas). Tas, protams, ir augstākais mērķis, bet šajā gadā man jāgūst visi iespējamie punkti. Ja komanda cīnās vidus ešelona, tad cīņa ir ļoti sīva. Pērn komanda palika astotā... Mēs palikām astotie (Daniels pārjautā preses sekretāram)? Jā. Tad nākamais mērķis ir septītā vieta - es domāju, ka tas jau būtu labs sasniegums. Un ja vien es gūstu vairāk punktus nekā mans komandas biedrs, tad mērķis ir izpildīts.”

Kā tu vērtē savas komandas izredzes šogad salīdzinājumā ar tuvākajiem konkurentiem?

Es domāju, ka mēs varētu būt ļoti līdzīgā situācijā kā pagājušā gadā. Mēs cīnīsimies par punktiem katrā posmā. Taču, ja godīgi, es nevaru apgalvot, ka mēs būsim 10-niekā jau no paša pirmā posma - to ir grūti prognozēt. Taču mana iekšējā sajūta ir ļoti laba.

Tev ir lieliska iespēja salīdzināt “Toro Rosso” ar “Red Bull”, jo vēl novembrī tu testēji “Red Bull” formulu. Protams, abas komandas nav tiešie konkurenti, un tomēr.

Ja runājam par konkurētspēju, tad es ceru, ka mēs būsim tuvāk viņiem nekā pērn. Taču pagaidām grūti ir pateikt, cik ļoti progresējuši ir viņi. Es personīgi domāju,

ka viņi arī šajā sezonā būs ātrākie. Taču nedomājiet, ka mums ir iespēja redzēt jebkādus datus no “Red Bull” nometnes - tagad mēs esam konkurenti un ar šiem datiem komandas nedalās.

Pērn tu brauci HRT sastāvā peletona beigās, bet “Toro Rosso” ir no vidus ešelona. Kāda būs atšķirība?

Pērn man bija cīņas atsevišķos posmos ar konkurentiem, taču pārsvarā tās bija ar vienu sāncesi. Šogad es domāju būs krietni vairāk “cīņa barā” un šeit krietni svarīgāka kļūs stratēģija, spēja pareizā brīdī izmantot pareizās riepas un pareizā brīdī tās nomainīt. Domāju, ka cīņa būs krietni aizraujošāka un ja vēl uz spēles būs likti punkti, tad tas dos arī papildus adrenalīnu un psiholoģisko spiedienu.

“Ja vien es gūstu vairāk punktus nekā mans komandas biedrs, tad mērķis ir izpildīts.”

Vai 11 GP posmu pieredze no pagājušā gada dos tev priekšrocības attiecībā pret savu komandas biedru?

Būsim godīgi - pirmajos pāris posmos tā varētu būt. Tas vairāk ir nervozitātes jautājums - es būšu mierīgāks par viņu. Taču tas ir tikai normāli - es kaut ko līdzīgu pieredzēju pagājušā gadā. Otra lieta varētu būt sacīkšu distance - es to esmu izmēģinājis un paveicis 11 reizes un viņš laikam pagaidām tikai vienu reizi

testos. Es nedomāju, ka viņam vajadzēs pirmos 11 šīs sezonas GP posmus, lai dzēstu šo handicapu. Ja es viņu regulāri pārspēju, viņš nevarēs visu laiku ar to attaisnoties. Tad jau redzēsim, kas notiks trasē. No otras puses viņam bija ziemas testi pirms debijas, kamēr man tādu nebija pirms izešanas uz starta pērn Silverstonā HRT sastāvā. Tas zināmā mērā manas priekšrocības nonivelē. Pēc pāris sacīkstēm viņš būs pieradis un mēs būsim vienādās pozīcijās. Ceru, ka mēs abi uzrādīsim labus rezultātus, bet es vienmēr būšu tas, kas uzrādīs labākos.

Vai tavuprāt “Toro Rosso” uzliek pārāk lielu psiholoģisko slogu uz saviem pilotiem?

Es domāju, ka visas komandas to dara. Pat pērn HRT komandā man lika mieru tikai pirmajā sacīkstē, jo tā bija pati pirmā. Bet pēc tam es jutu spiedienu no komandas par to, ka neesmu tik pat ātrs kvalifikācijā kā Tonio (Luici). Ne tikai “Red Bull” uzlika šo spiedienu, bet arī HRT. Es domāju, ka tā tas ir jebkurā F1 komandā un es nedomāju, ka “Toro Rosso” šis spiediens ir lielāks kā citur. Pat tad, kad es startēju F3 čempionātā, es izjutu spiedienu no (Trevora) Karlina puses. Tā ir augstākā līmeņa sacīkšu būtība. Iespējams šeit vairāk spiediens būs no (Helmuta) Marko puses. Taču es viņu pagādām šogad neesmu vēl saticis - varbūt tā ir laba zīme? (Šeit iejaucās “Toro Rosso” preses sekretārs, norādāt, ka pēdējais komentārs ir *off record*).



Skandāls!

Karaliskajās sacīkstēs skandāls!

Autors: Aldis Putniņš
Twitter: @F1LV

Formula 1 čempionāts no džentlmeņu sacīkstēm un romantisko autoražotāju spēļu laukuma ir pārvērties par miljardus vērtu biznesu, milzīgu kompāniju mārketinga platformu un parastajiem mirstīgajiem neaizsniedzamu tehnoloģiju un glamūra virsotni. Nepārprotiet – tā nav tendence, par ko būtu jāraizējas, jo Formula 1 čempionāts aug līdz modernajai pasaulei, taču šajos apstākļos neiztikt bez savām ēnas pusēm – komandas un piloti bieži ir gatavi cīnīties par uzvaru jebkuriem līdzekļiem un paņēmieniem. Turklāt vēl ir arī cilvēciskais faktors – kļūdas, ambīcijas un emocijas, kas Formulā 1 ir kā uz skatuves un tiek skurpulozi pētītas gluži kā ar Paganēla lupu. Tāpēc jo īpaši pēdējos gados F1 ir pieaudzis skandālu skaits un šī sezona visdrīzāk nebūs izņēmums.

F1 saimnieks Bernijs Eklstons vienmēr ir skaļi deklarējis savu un čempionāta stingro norobežošanu no Pasaules politiskajām norisēm, lai gan savulaik 'Bernijonkulis' pat tika apsūdzēts par kukuļdošanu Tonija Blēra Leiboristu partijai. Arī 2011. gada Formula 1 sezona sākās ar politisku skandālu, jeb, pareizāk sakot, nesākās, jo pirmais čempionāta posms Bahreinā tika atcelts dēļ revolucionārām norisēm,

kas uzliesmoja Tuvo Austrumu reģiona valstīs, tostarp Bahreinas galvaspilsētā Manamā.

F1 komandas un piloti gandrīz kļuva par politisko intrigu ķīlniekiem, jo neskatoties uz cilvēktiesību aizstāvju iebildumiem, FIA, FOM un Bahreinas Karaliskā ģimene vienojās atgriezt Bahreinas posmu kalendārā pērnā gada rudenī un tikai pēc komandu asociācijas un sabiedriskās domas spiediena, FIA mainīja lēmumu,

atceļot Bahreinas GP šogad. Kamēr Bahreinas politiskā skandāla pēdējā nodaļa vēl nav uzrakstīta, jo 2012. gada sezonas ceurtais posms ir iepļānots Sakiras trasē, piedāvāju atskatu uz skaļākajiem Formula 1 skandāliem, kurus izraisīja gan pilotu neadekvātā rīcība trasē vai vēl biežāk ārpus tās, gan komandu mēģinājumi apiet noteikumus ar visām no tā izrietošajām sekām.

FOTO: RED BULL RACING
PIRELLI
MCLAREN
RENAULT
TYRRELL.DE
WILLIAMS
FERRARI

Komandas biedru dueļi



Senna un Prosts 1988.gadā Alelaidā vēl bija draugi vai vismaz nebija kļuvuši ienaidnieki



Vilnēvs pēc gadījuma Imolā nosolījās vairs nerunāt ar Pironi



Fernando Alonso 'laulība' ar McLaren izrādījās ļoti īsa - Hamiltons britu komandai bija tuvāks sirdij un abu pilotu savstarpējā sacensībā kļuva nekontrolējama

Formula 1 nerakstīts pilotu likums: pirmais uzdevums ceļā uz panākumiem ir pārspēt savu komandas biedru. Varbūt vienības uzskata un mēģina propogandēt, ka šis ir komandu sporta veids, tomēr piloti vismaz esot trasē tā noteikti nedomā.

Skaljākais skandāls vai, precīzāk izsakoties, nebeidzama karadarbība risinājās astoņdesmito, deviņdesmito gadu mijā, kad "McLaren" komandā brauca divi čempioni: Ayrtons Senna un Ayrtons Senna. Abu negantā cīņa un tai sekojošā uzkaitētā atmosfēra komandā un visā Formula 1 čempionātā lieliski atainota jaunajā dokumentālajā filmā "Senna". Par vienu no kulminācijām šajā cīņā kļuva 1989. gada Japānas GP 47. aplis, kad Sennam cīņā par titulu vajadzēja pēdējā posmā pārspēt Prost un viņš metās avantūristiskā apdzīšanas mēģinājumā, kuru apzināti nobloķēja Prosts, izraisot sadursmi. Kamēr francūzis izstājās, Sennas mašīnu iestūma trases darbinieki, viņš iebruca boksos pēc jauna antispārma un paguva apdzīt Alesandro Nanīni, cīņā par uzvaru. Tomēr pēc sacīkstes Sennu diskvalificēja, jo F1 ir aizliegts sniegt avarējušai mašīnai palīdzību no malas. Brazīlietis bija tuvu aiziešanai no F1, tomēr palika un gadu

vēlāk atkal titula cīņā atkal ar Prost un atkal Japānā jau pirmajā līkumā kā ar buldozeri izsita tobrīd jau "Ferrari" pilotu no trases, nodrošinot sev titulu. Otreiz tiesnešiem vairs necēlās roka atņemt Sennam titulu un pirmā apla manevrs palika nesodīts.

Vilnēvs nosolījās vairs nekad nerunāt ar komandas biedru un savu solījumu turēja - jau pēc divām nedēļām viņš gāja bojā.

1982.gadā "Ferrari" sastāvā brauca kanādietis Žils Vilnēvs un francūzis Didjē Pironi, kuru sāncensība sasniedza apogēju Sanmarīno GP posmā, kur pārliecinošā vadībā atradās Vilnēvs. "Ferrari" komandai tajā sezonā bija lielas problēmas ar dzinēja degvielas patēriņu un pilotiem bieži nācās braukt taupības režīmā, lai vispār tiktu līdz finišam. Arī Imolas trasē Vilnēvs, esot pārliecinošā vadībā 15 apļus pirms finiša, sāka taupīt degvielu, jo aiz muguras bija komandas biedrs, ar kuru turklāt esot bijusi vienošanās. Tomēr Pironi to neievēroja un apdzina lēni braucošo Vilnēvu, uz ko kanādietis nekavējoties atbildēja un atkal 'ieslēdza' taupības režīmu. Tomēr Pironi sagaidīja pēdējo apli un vēlreiz apdzina

kanādieti, nedodot iespēju viņam atbildēt un izcīnot uzvaru. Šāds pavērsiens ļoti sanikvoja Vilnēvu un viņš nosolījās vairs nekad nerunāt ar komandas biedru un savu solījumu turēja, jo jau pēc divām nedēļām kvalifikācijā Zolderas trasē viņš avarēja un gāja bojā. Daudzi uzskata, ka Vilnēvu no psiholoģiskā līdzsvara ir izsitis tieši Pironi incidents un arī Zolderā viņš liktenīgajā aplī mēģināja pārspēt tieši francūža labāko rezultātu tobrīd kvalifikācijā.

Jaunāko laiku F1 līdzjutēji noteikti atceras 2007.gada notikumus atkal "McLaren" komandā, kad tās sastāvā brauca divkārtējais čempions Fernando Alonso un debitants, komandas mīlulis Luiss Hamiltons. Šoreiz abu sāncensībā centās iejaukties komanda un jau Monako pavēlēja Hamiltonam uzvaru atdot Alonso. Savukārt jau Ungārijas posmā Alonso ņēma grožus savās rokās un bloķēja Hamiltonu "McLaren" boksos tik ilgi, kamēr brits vairs nespēja veikt savu kvalifikācijas apli. Galarezultātā savstarpējā cīņā un komandas neveiksmīgie mēģinājumi ievieš kārtību beidzās ar it kā drošā titula zaudēšanu "Ferrari" komandai un Kimi Raikonenam, bet Alonso sezonas beigās pameta "McLaren", par lielāko vaininieku situācijā nosaucot tieši komandu.

Tehnikas 'brīnumi'



Kuglans un Stepnijs ar negodu tika padzīti no F1, tomēr viss aizmirstas - pēc grēku nožēlošanas Maiks Kuglans ir atgriezies F1 - Williams sastāvā



Žans Tods dzelzaini vadīja komandu gan boksos, gan tiesas zālē

Iespējams lielākais skandāls Formula 1 vēsturē, vismaz spriežot pēc sekojošā soda izmēriem, izvērtās 2007. gadā, kad nāca gaismā "McLaren" un "Ferrari" darbinieku slepena vienošanās, kuras rezultātā britu komanda ieguva plašu tehniskās informācijas dosļi. Slepenās informācijas noplūdes fakts nāca gaismā, kad kāds apzinīgs kopēšanas kantora darbinieks ziņoja par "McLaren" konstruktora Maika Kuglana sievas mēģinājumu nokopēt dosļi ar "Ferrari" tehnisko informāciju. Apkaunojošas izmeklēšanas rezultātā ar kaunu no "Ferrari" komandas tika padzīts Naidžels Stepnijs, kuram "Ferrari" vēl izvirzīja papildus apsūdzības, bet no "McLaren" komandas izlingots Maiks Kuglans, kurš gan jau šogad ir atgriezies F1 aprītē - "Wil-

liams" tehniskā direktora amatā. Savukārt "McLaren" komanda bez jebkādiem iebildumiem samaksāja soda naudu 100 miljonu ASV dolāru apmērā, kuru FIA starp citu izmantoja savas jauno pilotu akadēmijas projekta īstenošanai.

Mika Hakinens jau priecājās par priekšlaicīgi izcīnīto čempiona titulu.

Tehniskais skandāls, kas gandrīz izšķīra čempiona titulu izvērtās 1999.gadā, kad pirmspēdējā posmā "Ferrari" tika atņemta dubultuzvara Malaizijas GP un Mika Hakinens jau priecājās par priekšlaicīgi izcīnīto čempiona titulu. Pēc sacīkstes tika konstatēts, ka "Ferrari" mašīnai kokpita malās esošie izliekte

borti, kas novada gaisa plūsmu uz radiatoriem, par 10 milimetriem pārsniedz atļauto izmēru. Tomēr "Ferrari" iesniedza apelāciju un tiesā pierādīja, ka nav ņemta vērā 5 milimetru nolasījuma kļūda, kas ir spēkā formulas aerodinamiskajām detaļām, kā arī tiesneši izmantojuši nestandarta metodiku mērījumu veikšanai. Edijam Irvainam tika atgriezta uzvara, tomēr pēdējā posmā Japānā uzvaru guva Hakinens un izcīnīja savu otro titulu.

1994.gadā "Benetton" ar Mihaelu Šumaheru ierindā lieliski uzsāka sezonu un pēc Airtona Sennas nāves Imolā vācietim nebija sāncensu čempionātā. Taču sākās milzīga ažiotaža ap to, ka "Benetton" nelegāli savā elektronikas sistēmas vadības pulstī izmanto tā



Benetton izmantoja aizliegtu elektroniku - to zināja visi



Kena Tairela komandai atņēma naudas balvas, tomēr tiesā viņš noliedza apsūdzības un paziņoja, ka komanda ir padarīta par grēkāzi, jo attiecās izmantot dārgo turbo tehnoloģiju.

saucamo 'option 13', kas aktivizē aizliegtās vilces kontroles un starta kontroles sistēmas, neļaujot riteņiem buksēt. Veiktajā izmeklēšanā tā arī netika pierādīts, ka "Benetton" jebkad izmantojuši 'option 13. Taču FIA tiesneši atrada veidu, kā atspēlēties komandai un Šumaheram, diskvalificējot viņu uz divām sacīkstēm par melno karogu neievērošanu Silverstonā un atņemot uzvaru Spa par pārlieku lielu nodilumu mašīnas grīdas plāksnei. Neskatoties uz to pēdējā posmā Šumahers izraisīja bēdīgi slaveno sadursmi ar savu titula sāncensi Deimonu Hilu, kā rezultātā abi izstājās un Šumahers guva

savu pirmo titulu ar viena punkta pārsvaru.

Kopā ar ūdeni šajā tvertnē tika iepildītas arī svina bumbiņas

Vēl 10 gadus agrāk "Tyrrell" komanda nevienlīdzīgā cīņā ar krietni jaudīgāko turbo piedziņas motoru izmantotājiem nolēma pielietot neatļautas metodes. "Tyrrell" inženieri izgatavoja 12 litru ūdens tvertni ar sistēmu, kas ūdeni iesmidzina dzinēja gaisa padeves sistēmā, kas bija atļauts. Tomēr tuvojoties sacīkstes izskaņai, boksu apmeklējumā kopā ar ūdeni šajā tvertnē tika iepildītas arī svina bumbiņas, kas

palielināja mašīnas svaru līdz nepieciešamai normai, bet sacīkstes laikā tā bija krietni vieglāka. Pēc tiesas izmeklēšanas, "Tyrrell" tika diskvalificēti no pēdējiem trim čempionāta posmiem, kā arī komandai tika atņemti visi sezonas rezultāti un līdz ar to arī naudas prēmijas un ceļošanas kompensācijas, kas būtiski iedragāja "Tyrrell" dzīvotspēju. Interesanti, ka "Tyrrell" komandas pēcteči BAR vienība 2005.gadā arī tika diskvalificēta no diviem posmiem, kad tiesneši atklāja slēptu degvielas tvertnes nodalījumu, kas ļāva sacīkstes laikā mašīnai būt zem atļautā svara limita robežas: veci triki jaunā izpildījumā.

Blēdības



Šumahers 22.aprīlī Heresā kēras pie pēdējā salmiņa, tomēr velti - Williams formula triecienu izturēja un Vilnēvs finišēja 3.vietā, priekšā palaižot Hakinen un Kulthardu

Trijos no četriem piemēriem par pilotu vai komandu negodīgu rīcību trasē netiešā vai vistiešākajā veidā ir iesaistīts Mihaels Šumahers. Septiņkārtējais pasaules čempions nenoliedzami ir neviennozīmīgi vērtējama personība, kas savas izcilās karjeras laikā savu pielūdzēju pūļus ir papildinājis tik pat struji kā ienaidnieku ordas. Tomēr tik nežēlīgā sporta veidā, kāds ir Formula 1, tikai izmantojot visus līdzekļus, reizēm arī neatļautos, ir iespējams noturēties virsotnē tik ilgu laiku. 1997.gadā Šumahera mēģinājums ar vienu manevru nolikt pie vietas konkurentu un izcīnīt titulu neizdevās. Trīs gadus iepriekš ar Hilu šis triks izdevās, bet ar Žaku Vilnēvu Heresā 22 aprīlī pirms čempionāta beigām nē - kanādiēti pēc sadursmes varēja turpināt sacīksti un ar 3.vietu viņam pietika, lai kļūtu par čempionu, kamēr Šumahers no trases malas bezspēcīgs vēroja sava konkurenta tuvošanos titulumam. Kā vēlāk jokoja Vilnēvs par Šumahera neatļauto manevru: "Varbūt viņam rokas paslīdēja uz stūres." Video ieraksts no Šumahera "Ferrari" borta kameras bija dzelzains pierādījums. Faktam, ka FIA atņēma vācietim arī otro vietu kovērtējumā, nebija lielas nozīmes, jo "Ferrari" tobrīd bija tikai viens - jau gandrīz 20 gadus nepiepildīts mērķis.

Ja Šumahera Heresā manevru varam saprast kaut

tīri cilvēcīgi, tad 2006.gada Monako GP kvalifikācijas triks ar noparkošanas 'Rascasse' līkumā ir ļoti oriģināls nesmukas blēdības paraugs. Tobrīd Šumaheram bija provizorisks pirmā starta pozīcija un viņš zināja, ka titula sāncensis Fernando Alonso vēl nav veicis savu lidojošo apli. Pats "Ferrari" pilots savu rezultātu uzlabot vairs nevarēja, tāpēc, imitējot kļūdu pēdējā līkumā, Šumahers apstājās pie 'Rascasse' barjeras, nobloķējot šauru trasi. Pats vācietis deklarēja savu nevainību, bet tiesneši aizsūtīja viņu uz pēdējo starta vietu. Vēlāk 1982.gada pasaules čempions Keke Rosbergs šo manevru nosauca par "lētāko un netīrāko lietu", ko viņš ir redzējis Formulā 1.

Vēlāk 1982.gada pasaules čempions Keke Rosbergs šo manevru nosauca par "lētāko un netīrāko lietu", ko viņš ir redzējis Formulā 1.

2002.gada Austrijas GP ir iegājis vēsturē, kā izcila cinisma paraugs no "Ferrari" komandas, kas atklāti pavēlēja Rubensam Barikello atdot savu pozīciju Mihaelam Šumaheram, kurš ļoti pārliecinoši bija ceļā uz savu piekto titulu. Barikello pārskaities par šādu lietu kārtību, nogaidīja līdz pēdējam līkumam un finiša taisnei, kad visu acu priekšā samazināja ātrumu un pirms

finiša līnijas demonstratīvi palaida priekšā Šumaheru. Pēc šī incidenta FIA aizliedza komandu pavēles un lai gan Šumaheram uzvara netika atņemta, federācija atrada veidu kā sodīt "Ferrari" - par apbalvošanas procedūras pārkāpumiem: Šumahers, apkaunots par veidu kā tika izcīnīta uzvara, uz augstākā goda pakāpiena ar varu uzstūma Barikello.

Krietni rafinētāka manipulācija ar sacīkšu rezultātiem norisinājās 2008.gadā Singapūrā, kad "Renault" vadītāji Flavio Briatore un Pats Simonds pavēlēja Nelsonam Pikē jr. avarēt 14.sacīkstes aplī, lai to varētu izmantot viņa komandas biedrs Fernando Alonso, mirkli iepriekš dodoties boksu. Taisnības labad jāsaka, ka Alonso, kurš par savzvērestību neesot zinājis, bija ļoti konkurētspējīgs Singapūrā un tikai degvielas spiediena problēmas kvalifikācijā liedza viņam ierindoties augstāk par 15.starta vietu. Pēc tam tapa velnišķīgais plāns, kas pārsteidzošā kārtā nostrādāja perfekti un Alonso izcīnīja uzvaru. Turklāt lielākā daļa nenojauta par manipulāciju, lai gan bija jautājumi par tik agru Alonso boksu apmeklējumu un ja Pikē junioros nenosūdzētu "Renault" komandu, kad viņš tika atlaists no vienības nākamajā gadā, tad šis fakts visdrīzāk nonāktu atklātībā.



Uz pjedestāla augstākā pakāpiena Šumahers uzstūma Barikello



Nelsons Pikē juniors perfekti izpildīja Flavio Briatores norādījumus un pateicoties drošības mašīnas periodam Fernando Alonso guva uzvaru. Pats Alonso par šo velnišķīgo plānu neko nezina.

Vai līgumam ir vērtība?

2004.gada sezona jaunajam britam Džensonam Batonam izvērtās veiksmīgākā viņa līdz tam brīdim aizvadītajā karjerā un viņš burtiski šokēja F1 pasauli, paziņojot par savu lēmumu pāriet no BAR uz "Williams" komandu, lai gan BAR bija pirmās izvēles tiesības uz Batonu. Brita menedžeris Džons Baifilds paziņoja, ka līgums nav spēkā, jo ir pārākta klauzula par "Honda" dzinēju nodrošināšanas garantijām. Lieta nonāca tiesā un tika lemts par labu BAR, bet Baifilds atlaists. Batons 2005.gadu turpināja BAR, taču jau parakstīja līgumu uz nākamo sezonu ar "Williams".



Frenks Viljamss nodrošina Batona debiju F1 2000.gadā

1984.gadā Toleman testos Silverstonā Airtons Senna bija ātrāks par tā gada Lielbritānijas GP kvalifikācijas rezultātu



Tomēr sezonas turpinājumā kļuva skaidrs, ka tieši BAR būs konkurētspējīga komanda un īstā vieta britam, kurš meta kažoku uz otru pusi un nu jau mēģināja tikt vaļā no līgumsaistībām ar "Williams". Acīmredzot lielākie ieguvēji no jezgas bija tieši Sera Frenka Viljamsa komanda, kas kā kompensāciju no "BAR Honda" par iespēju tomēr paturēt Batonu, saņēma 18 miljonus sterliņu mārciņu.

"Mercedes" kompānija Džordanam par Šumahera debiju samaksāja \$150 000

Edijs Džordans noliedzami var lepoties ar faktu, ka tieši viņš Formulu 1 iepazīstināja ar Mihaelu Šumaheru. Tomēr taisnības labad jāpiebilst, ka "Mercedes" kompānija Džordanam par Šumahera debiju apcietinātā Bertrana Gašo vietā samaksāja 150 tūkstošus ASV dolāru un ņemot vērā, ka "Mercedes" ar "Jordan" bija parakstījis tikai nodomu memorandu, tad vācietim tikai morālas dabas apsvērumi traucētu jau nākamajā posmā pēc satriecošās debijas Spa

trasē pievienoties "Benetton" komandai, kuras sastāvā viņš vēlāk guva pirmos divus čempiona titulus.

"Toleman" komandu labākajā gadījumā varēja nosaukt par vidusmēra vienību 1984. gadā, kad tai savā debijas gadā pievienojās Airtons Senna, kuram pirms tam bija testi arī "McLaren", "Williams" un "Brabham" vienībās, kur gan pilotu sastāvs jau bija nokomplektēts. Šī pilota bezizeja ļāva "Toleman" piespiest Sennu parakstīt trīs gadu līgumu. Jau pirmajā gadā brazīlietis parādīja savu talantu, gandrīz uzvarot Monako GP un vēl divas reizes kāpjot uz goda pjedestāla. Vēl pirms sezonas beigām nākamais trīskārtējais čempions parakstīja līgumu ar tobrīd vienu no vadošajām komandām "Lotus". Tas sadusmoja "Toleman" vadību, kas par sodu neļāva Sennam startēt Itālijas GP posmā. Uz pēdējiem diviem čempionāta posmiem Airtons bija ierindā un pat izcīnīja trešo vietu noslēdzošajā posmā Portugālē.

Čempions nolaupīts!

"Stāvi! Ja kustēsies, es šaušu," sev aiz muguras Havannas "Hotel Lincoln" viesnīcas vestibīlā izdzirdēja Huans Manuels Fanhio – piekārtējais F1 pasaules čempions, kurš 1958.gadā Kubā bija ieradies uz Kubas GP salonauto sacensībām. Nolaupītāji sevi dēvēja par "26.jūnija vienību", kas cīnījās pret Batistas

Huans Manuels Fanhio kā argentīnietis atbalstīja dumpinieku mērķus, tomēr sacīkstī Kubā viņš bija spiests izlaist



valdības totalitāro režīmu. Revolucionāru vienības, kas vēlāk palīdzēja pie varas nākt Fidelam Kasrto, mērķis ar šo nolaupīšanu bija padarīt par izsmieklu Batistas organizētās sacīkstes, kurās Fanhio bija lielākā zvaigzne. Batistas valdības mērķis ar šīm komersacensībām bija parādīt, ka *u nas vso porjatki**, tomēr tas neizdevās pat bez čempiona nolaupīšanas. Jau sestajā sacīkšu aplī notika negadījums, kad viena no mašīnām ietriecās skatītāju tribīnēs un nogalināja septiņus cilvēkus. Sacīkste tika apturēta un visi skatītāji aizsūtīti mājās, bet par uzvarētāju pasludināja Stirlingu Mosu, kurš par to saņēma 3000 ASV dolāru balvu. Tikmēr Fanhio greznos apartamentos baudīja restorāna pusdienas un pa radio klausījās pārraidi no sacīkstēm, jo nolaupītāji pret viņu izturējās gluži vai karaliski. Vēlāk čempions pierunāja revolucionārus nodot viņu Argentīnas konsulatā, kur pirmajā intervijā viņš atzina: "Šis ir vēl viens mans piedzīvojums. Ja tam, ko

dumpinieki darīja, ir cēls mērķis, tad es kā argentīnietis to pilnībā pieņemu." 1999. gadā par šiem notikumiem tika uzņemta argentīniešu mākslas filma "Operacion Fango".

Viena no mašīnām ietriecās skatītāju tribīnēs un nogalināja 7 cilvēkus

Vēsture mēdz atkārtoties un izskatās, ka arī valdības no citu kļūdām nemācās. Bahreinas GP peripetijas ir ar politisku zemtekstu un arī Bahreinas prinča Salmana bin Hamada bin Isa Al Kalifa mērķis ir parādīt pasaulei, ka viņa valstī viss ir kārtībā, lai gan neatkarīgie žurnālisti un cilvēktiesību aizstāvji ziņo citādi. Nenovēlu F1 pilotiem un komandām nonākt ķīlnieku lomā politiskajās spēlēs ne tiešajā, ne pārnestajā nozīmē, taču ja tas tomēr notiek, tad lai tā ir pasaka ar labām beigām priekš ķīlniekiem – kā Fanhio gadījumā.

* - pie mums viss ir kārtībā (krievu val.)

KERS

IR UZ PALIKŠANU!



Līdz 2013.gadam KERS sistēma, kas uzkrāj un atbrīvo enerģiju, izmantojot elektro motoru, spēs nodrošināt līdz pat 33% no iekšdedzes dzinēja jaudas apjoma. 2014. gadā boksu celiņā būs jābrauc, izmantojot TIKAI uzkrāto enerģiju.

FOTO: MERCEDES

Dramatiskais apdzīšanu skaita pieaugums 2011. gada sezonā lielā mērā tiek saistīts ar "Pirelli" neizturīgo riepu un DRS sistēmas parādīšanos. Tomēr nevar aizmirst kinētiskās enerģijas reģenerācijas sistēmas jeb KERS pienesumu, kas ļoti bieži paliek aiz kadra, jo skatītājiem tā efekts televīzijas ekrānos nav pamanāms.

Šūmahers un Hamiltons ņem palīgā KERS

Lielisks piemērs šajā ziņā ir Mihaels Šūmahers un gadījums Indijas GP pirmajā aplī. "Mercedes" pilots kvalificējās tikai 11. starta pozīcijā un līdz ar to bija jāizdomā stratēģija, kas jau pirmajos apļos ļautu uzlabot vietas, lai vēlāk lēnākās formulas pilnībā neizjauktu sacīksti. Vairums pilotu savu 6,7 sekunžu KERS lādiņu izmantoja startā, lai jau pirmajā līkumā iegūtu kādas pozīcijas, taču Šūmahers izvēlējās citu stratēģiju. Startā viņš neizmantoja KERS un pataupīja to līdz garākai trases taisnei pēc 3. līkuma. Galarezultātā taisnē viņam bija vismaz 12 km/h ātruma pārsvars pār formulām, kurām vēl bija daļa no KERS lādiņa un 18 km/h pārsvars, kurām vairs nebija pieejama KERS nodrošinātā papildus jauda. Tas bija iemesls, kādēļ Šūmahers vienas taisnes laikā uzlaboja savu vietu par četrām pozīcijām.

Šūmahers vienas taisnes laikā uzlaboja savu vietu par četrām pozīcijām.

Bija vēl citi gadījumi, kad KERS sistēma faktiski nospēlēja izšķirošo lomu un noteica sacīkstes uzvarētāju, lai gan par to nenojauta skatītāji un arī eksperti par to pārliecinājās tikai pēc telemetri-

jas datu izpētes. Runa ir par Ķīnas GP posmu, kur līderi Sebastianu Fetelu apdzina Luiss Hamiltons un izcīnīja uzvaru. Panākums tika norakstīts uz svaigākām "Pirelli" riepām, tomēr telemetrijas dati liecina, ka Hamiltons ieguva papildus 9 km/h lielu ātrumu pateicoties KERS izmantošanai izejā no 6. līkuma - vietā, kur parasti šo sistēmu neizmanto.

KERS efektivitāte ir pieckāršojusies

Laikā, kad KERS 2009. gadā tika ieviests Formulā 1 bija daudz skeptiķu, kas šo sistēmu uzskatīja tikai par ķeksīti FIA izsludinātā 'zaļā virziena' realizēšanā. Tam bija pamatots iemesls, jo pēc neoficiālas informācijas KERS baterijas bija tik neefektīvas, ka tās nācās izmest pēc katras sacīkstes, kas ir pilnīgi pretrunā ar zaļās tehnoloģijas principiem. Pēc pauzes 2010. gadā KERS atgriezās pērn un šobrīd sistēmas efektivitāte ir vairākkārt uzlabojusies pēc "Mercedes" komandas datiem 2011. gadā KERS bateriju dzīve bija piecas reizes garāka kā dzinējiem - līdz pat 10'000 kilometriem. Efektivitātes uzlabošanas var izmērīt arī citādi - kopš 2009. gada bateriju svars ir samazinājies par 24kg un tajā pašā laikā produktivitāte augusi no 75% līdz 80%. Tas nozīmē, ka no bremzēšanas laikā iegūtiem 500 kJ enerģijas, KERS sistēma atdot līdz pat 400 kJ. Bateriju dzīves ilgumam un produktivitātei var

Autors: Aldis Putniņš
Twitter: @F1LV



FOTO: MERCEDES

KERS sistēmas efektivitāte ir atkarīga no pilota inteligences un spējas to izmantot vajadzīgā brīdī. Šumahers to pierādīja Ķīnas GP laikā.



FOTO: RED BULL

Strādājot ar KERS sistēmu jāievēro attiecīgi darba drošības noteikumi, jo teorētiski iespējams statiskās elektrības trieciens.

pieskaitīt arī mazāku karstuma zudumu, kas savukārt uzliek mazāku slogu dzesēšanas sistēmai: tātad mazāk dzesēšanas atveres mašīnas virsbūvē un netiek kompromitēta mašīnas aerodinamiskā efektivitāte. "Tagad enerģijas iegūšanas un atdošanas procesā ir krietni mazāk zudumu," skaidro "Mercedes" komandas inženierijas nodaļas vadītājs Endijs Kovels. "Zudumu minimizēšana nozīmē arī krietni zemāku temperatūru bateriju šūnās un līdz ar to palielinās to dzīves ilgums. Izprotot šo mijiedarbību, mēs varam sekot un regulēt bateriju dzīves ilgumu. Teorētiski viens bateriju komplekts varētu izturēt visu sezonu, taču mēs šeit izmantojam dzinēju menedžmenta principu - notiek bateriju komplektu rotācija atkarībā no trases specifikas un loģistikas vajadzībām."

KERS nākotne

Par to, ka KERS un līdzīgām tehnoloģijām ir nākotne Formulā 1, šaubu nav, tomēr to ieviešanā un attīstībā jāpatur prātā ļoti būtisks aspekts - pilotu lomas saglabāšana. Lai arī tagad formulas ir krietni vieglāk vadāmas kā tas bija kaut vai pirms 15 gadiem, tas joprojām ir pietiekami komplicēts process, lai mēs varētu pamanīt atšķirību starp vienkārši labiem pilotiem un šī aroda varenajiem. Ieviešot aizvien jaunus tehnoloģijas, ir jāparūpējas, lai šis princips saglabātos.

KERS šeit ir lielisks piemērs - jau no 2009.gada komandu inženieri ir aicinājuši mainīt noteikumus, lai enerģija bremsēšanas procesā tiktu iegūta no abām asīm nevis tikai no aizmugurējās, kā tas ir šobrīd. No efektivitātes viedokļa tas būtu tikai loģiski, jo bremsēšanas laikā svars pārvietojas uz priekšējo asi un tur bremses tiek noslogotas vairāk un līdz ar to varētu atdot lielāku enerģijas daudzumu. Taču KERS ieviešana priekšā un aizmugurē paver durvis elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmai,

KERS ieviešana uz priekšējās un aizmugurējās ass paver durvis elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmai, kas ļaus līkumus veikt ar maksimālo iespējamo ātrumu, jo par mašīnas stabilitāti līkumā rūpēsies elektronika nevis pilots.

kas ļaus līkumus veikt ar maksimālo iespējamo ātrumu, jo par mašīnas stabilitāti līkumā rūpēsies elektronika nevis pilots. Līdz ar to pazudīs vēl viena joma, kur paši labākie piloti iegūst tās sekundes daļas, kas nepadodas pārējiem. Tieši tas bija iemesls, kādēļ pirms 2009.gada Makss Moslijs (tolaik vēl FIA prezidents), konsultējoties ar ekspertiem un arī Mihaelu Šumaheru, uzstāja, ka KERS enerģija tiks vākta tikai no aizmugurējās ass. Taču tādas lietas ātri aizmirstas un kas zina, kā mainīsies uzsvari 2014.gadā, kad spēkā stāsies jaunie turbo dzinēju noteikumi.

Interesanti, ka Formula 1 šeit var pamācīties no salonauto sacensību pieredzes - pirms 2011.gada "Audi" izstrādāja rekuperācijas sistēmu, kas darbotos uz abām asīm, tomēr pēc konkurentu protestiem noteikumos tika ierakstīts, ka sākot ar 2012.gadu sistēma var būt uz vienas - priekšējās vai aizmugurējās.

KERS ANATOMIJA

Dzinējs

Dzinēja jaudu palielina KERS nodrošinātais jaudas lādiņš.

Poga uz stūres

Ar pogas nospiešanu pilots atbrīvo papildus 60kW (80zs) jaudas, kas pieejama 6,67s kartā aplī.

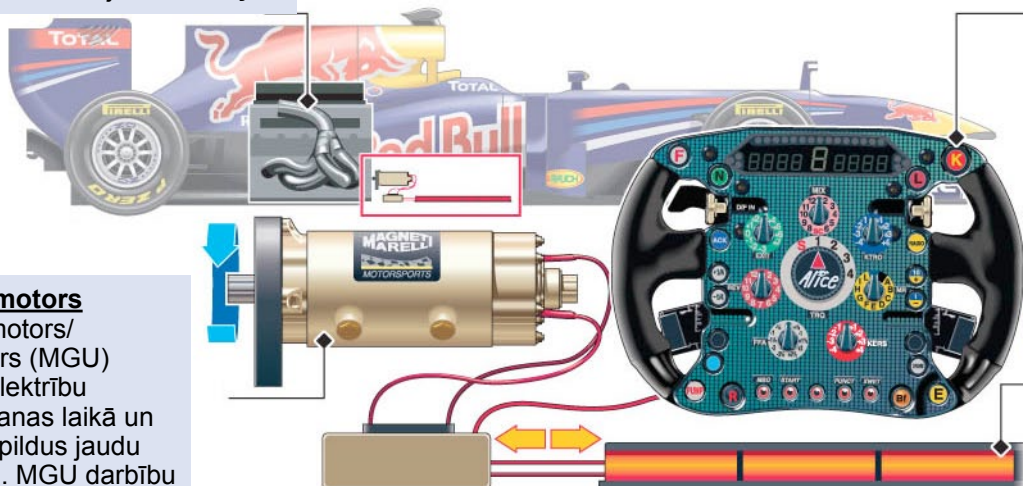
Elektro motors

Elektro motors/ģenerators (MGU) ģenerē elektrību bremsēšanas laikā un atdod papildus jaudu dzinējam. MGU darbību regulē elektroniskā kontroles sistēma.



Baterijas

Litija jonu elementi kļūst aizvien efektīvāki un tajā pašā laikā vieglāki, uzkrājot līdz pat 400 kJ enerģijas.



FORMULA 1 PRIEKŠVĒSTURE UN PIRMĀ, 1950.GADA SEZONA

Sacensību gars cilvēkam ir asinātis, un automobiļi kopš to izgudrošanas brīža ir kļuvuši vēl par vienu veidu kā realizēt vēlmi pārspēt citus. Jau vairāk kā gadsimtu automobiļu sacensību dalībnieki mēģina parādīt, ka var būt ātrāki un veiksmīgāki par citiem, var pieņemt pareizos lēmumus, lai iegūtu kārotos uzvarētāja laurus. Katru gadu miljoni līdzjutēju visā pasaulē ar nepacietību gaida kārtējo Formula 1 sezonu - visprestīžākās sacīkstes, kas tiek

Autors:
Ainārs Vaivods-Šulte
@retrotehnika

ZĪMĪGI NOTIKUMI AUTOSACĪKŠU VĒSTURĒ

uzskatītas par autosporta virsotni. Pirmā šo sacīkšu sezona risinājās pirms 62 gadiem, bet autobūves un autosacīkšu vēstures pirmssākumi meklējami divreiz senāk. Kā iesākās Formula 1 vēsture un aizritēja pirmā šo sacīkšu sezona?

1894.	Pirmās autosacīkstes: Le Petit Journal organizētais 128 km garais brauciens Parīze - Ruāna pa koplietošanas ceļiem. 21 dalībnieks, uzvarētāja vidējais ātrums 19 km/h.
1898.	Pirmie sacīkšu upuri: brauciena Parīze - Nica laikā avarēja divi automobiļi - gāja bojā marķīzs de Montignaks un marķīza de Montariola mehāniķis.
1900.	Pirmais čempionāts - Gordona Beneta kauss, kurā braucēji pārstāv savas valstis (ne vairāk par 3 automobiļiem no katras). Veidojas nacionālās sacīkšu krāsas - lai labāk atšķirtu dalībniekus katra komanda automobiļus krāso citādi: Francijai - zila krāsa, Beļģijai - dzeltena, Vācijai - balta, vēlāk arī Itālijai - sarkana un Lielbritānijai - zaļa.
1901.	Pirmā skatītāja bojāeja: sacīkšu Parīze - Berlīne laikā kāds zēns izskrēja uz ceļa, lai aplūkotu garām pabraukušo automobili, un tika notriekts ar tam aizmugurē braukušo.
1903.	Pirmā sacīkšu trase: Milwaukee Mile (1,6km) ASV, kas pirms tam tika izmantota zirgu skriešanās sacīkstēm.
1903.	Brauciens Parīze - Madride. Plašu ažiotažu izsaukušajās sacīkstēs plānoja piedalīties vairāk kā 300 dalībnieki, tomēr uz starta stājās 224. Sacīkstes vēsturē palikušas ar daudzajām avārijām, kuru rezultātā puse startējušo automobiļu izstājās, astoņi cilvēki (piloti, mehāniķi un skatītāji) gāja bojā un vairāki desmiti tika ievainoti. Bojāgājušo vidū bija arī viens no Renault dibinātājiem Marsels Reno. Pēc daudzajiem negadījumiem varas iestādes apturēja sacīksti Bordo un neļāva to atsākt arī aiz Spānijas robežas. Vēl vairāk - pat dzinējus vairs nebija ļauts iedarbināt - automobiļus transportēja uz dzelzceļa staciju ar zirgiem un nogādāja atpakaļ uz Parīzi vilcienos.
1904.	Tika dibināta Starptautiskā atzīto automobiļu klubu asociācija (AIARG), kas vēlāk pārtapa par Starptautisko automobiļu federāciju (FIA).
1907.	Pirmā īpaši sacīkstēm būvētā trase - Bruklenda Anglijā.
1911.	Pirmās sacīkstes Indianapolises ovālā. Kopš tā laika (izņemot kara gadus 1942.-45.) Indy 500 sacīkstes notiek katru gadu.
1914.	Pirmais pasaules karš pārtrauca sacīkšu rīkošanu līdz 1920.gadam.
1922.	AIARG (vēlāk FIA) nodeva sacīkšu organizāciju Starptautiskās sporta komisijas (CSI) rīcībā. CSI vēlāk pārtapa par FISA (tika likvidēta FIA reorganizācijā 1993.gadā).
1925.	Atsevišķās sacīkstēs sāka aizliegt kopā ar pilotu trasē doties mehāniķim. Automobiļu virsbūves kļuva šaurākas (uz mehāniķa sēdvietas rēķina) un areodinamiskākas.
1925.	Tika organizēts Pasaules automobiļu ražotāju čempionāts, kurš turpinājās līdz 1927.gadam. Uzvarētāji: Alfa Romeo (1925.), Bugatti (1926.) un Delage (1927.).
1929.	Pirmā Monako Lielās Balvas izcīņa.
1931.	Sākās nozīmīgākais 30-to gadu sacīkšu notikums - Eiropas čempionāts. Sākotnēji tajā dominēja Alfa Romeo un itāļu piloti, bet 30-to gadu otrajā pusē reti kurš spēja konkurēt ar vācu pilotiem un viņu "sudraba bultām" - Mercedes un Auto Union.
1933.	Monako Grand Prix izcīņas laikā pirmo reizi starta kārtība tika noteikta ar kvalifikācijas palīdzību.
1939.	Otrajam pasaules karam sākoties, sacīkšu rīkošana tika apturēta.
1945.	Pirmā pēckara sacīkste notika Parīzē.
1950.	Pirmā Formula 1 sezona.

Automobiļu sacīkstes savā attīstībā veikušas milzīgu lēcieni no dažu entuziastu privātas dalības ar "to, kas nu kuram ir", pa koplietošanas ceļiem līdz labi organizētu un tehniski apgādātu komandu startiem modernās, īpaši būvētās trasēs. Tomēr arī šim progresam ir bijuši savi spieķi riteņos. Atliek tikai minēt, kādi izskatītos sacīkšu automobiļi 40-to gadu beigās, ja autosporta straujo attīstību uz vairākiem gadiem nebūtu apturējis Otrais pasaules karš. Lielo Balvu izcīņās, kurās būtu bijis jāpiedalās modernāko tehnoloģiju braucamrīkiem, bieži startēja vairāk kā 10 gadus veci automobiļi. Karš bija ne tikai aizkavējis tehnikas progresu bet arī retinājis braucēju rindas.

1945.gada pavasarī Eiropā beidzot sagaidīja kara beigas, un pamazām no glabātuvēm sāka ripināt laukā saglabātos un atsevišķos gadījumos kara laikā pat rūpīgi slēptos sacīkšu automobiļus. Pēc sešu gadu pārtraukuma pirmās sacīkstes notika 1945.gada 9.septembrī Parīzē. Braucēji sacentās leslodzīto kausa izcīņā, ko varēja dēvēt arī par Izdzīvojušo kausu - sacīkstēs piedalījās pirmskara automobiļi un braucēji, kuri bija pārcietuši karu un izdzīvojuši. Uzvaru izcīnīja bijušais franču pretošanās kustības dalībnieks Žans Pjērs Vimils ar Bugatti T59.

1946.gadā Starptautiskā automobiļu federācija (FIA) uzsāka sacīkšu noteikumu standartizāciju. Sacīkšu dalībnieku automobiļiem bija jāatbilst pieņemto tehnisko noteikumu kopumam (formula).

Dažādām sacīkšu kategorijām šie noteikumu kopumi atšķiras, bet tehniskā ziņā visaugstākā līmeņa kategorijai tika piešķirts skaitlis 1. Tā augstākā līmeņa sacīkstēs ieguva apzīmējumu Formula 1. 1947.gadā tika izstrādāti noteikumi Pasaules čempionāta organizācijai, tomēr pagāja vēl pāris gadi, kamēr tika nolemts - sākot ar 1950. gadu tiks rīkots Formula 1 pasaules čempionāts.

Formula 1 tehniskie noteikumi balstījās uz dzinēja tilpuma ierobežošanu - atmosfērisko dzinēju tilpums nedrīkstēja pārsniegt 4500 cm³, bet ar kompresoru aprīkoto - 1500 cm³. Tas būtiski sašaurināja pretendentu loku - bija skaidrs, ka sacīkstēs nebūs redzamas vācu "sudraba bultas", kas dominēja pirmskara sacīkšu trasēs - tālaika Mercedes un Auto Union automobiļi tika aprīkoti ar jaudīgajiem kompresoru dzinējiem, kuru darba tilpums krietni pārsniedza jaunajos noteikumos atļauto (Mercedes-Benz W154 - 2962 cm³, Mercedes-Benz W125 - 5663 cm³, Auto Union Type C - 6010 cm³).

Punktu skaitīšanas sistēma bija sekojoša: 8 punkti par uzvaru sacīkstē, 6 - par otro vietu, 4 - par trešo, 3 - par ceturto un 2 - par piekto. Papildus 1 punktu braucējs varēja iegūt par sacīkstē uzrādīto ātrāko apļa laiku. Diviem braucējiem bija jālūts sacīkstes gaitā izmantot vienu automobili - rezultatīva finiša gadījumā iegūtie punkti tika sadalīti uz pusēm. Arī vairākiem pilotiem uzrādot identisku ātrāko apļa laiku, par to piešķirtais 1 punkts tika sadalīts uz attiecīgo braucēju skaitu. Iespēju izmantot cita braucēja automobili komandas izmantoja labprāt - braucējiem neatkarīgi no tobrīd sacīkstēs ieņemtās pozīcijas bija jābūt gataviem atdot savu automobili komandas līderim, ja tā automobili piemeklēja kāda tehniska kļūbele. Dažreiz komandas sacīkstē pat pieteica papildus automobili. Tā pilotam dotais uzdevums bija nevis cīnīties par augstu pozīciju, bet gan mierīgi riņķot pa trasi un taupīt automobili, kuru nepieciešamības gadījumā nodot komandas līderu rīcībā.

Neskatoties uz to, ka 1950.gadā notika vairāk kā divdesmit Lielo Balvu izcīņu, oficiālo Formula 1 čempionāta sacīkšu statuss tika piešķirts tikai septiņām - sešas Eiropas trasēs un Indianapolis 500 jūdžu sacīkste ASV. Vēl jo vairāk - čempionāta kopvērtējums tika noteikts tikai pēc 4 sacīkšu labākajiem rezultātiem. Līdzīgs princips Formula 1 sacīkstēs saglabājās vēl ilgu laiku un radīja situācijas, kad stabilāki punktu guvēji zaudēja pozīcijas čempionāta kopvērtējumā un pat čempiona titulu, jo atsevišķi punkti netika ieskaitīti. Savdabīga čempionātā bija arī Indy 500 sacīkste. No vienas puses tā apstiprināja čempionāta pasaules statusu - tajā nebija tikai Eiropas trasēs vien. Tomēr reāli šīs sacīkstes kļuva par sava veida balto zvirbuli čempionātā - citi braucēji, atšķirīgi automobiļi. Eiropas komandu braucēji turpmāko sezonu laikā parasti nepiedalījās Indy 500 sacīkstēs (izņemot dažus, uz pirkstiem saskaitāmus mēģinājumus), arī amerikāņu automobiļi Eiropas trasēs bija retums. Jūtāmākais Indy 500 iekļaušanas Formula 1 čempionātā rezultāts - atsevišķas ailītes kopējā sacīkšu statistikā.



FORMULA 1 PIRMĀS SEZONAS TEHNIKA UN BRAUCĒJI

ALFA ROMEO 158 un Fa Fa Fa



Alfa Romeo SpA

Huans Manuels Fanhio [1,2,4,5,6,7]

Džuzeppe (Nino) Farina [1,2,4,5,6,7]

Luidži Fadžioli [1,2,4,5,6,7]

Redžs Parnels [1]

Konsalvo Sanesi [7]

Piero Taruffi [7]

(Komanda, piloti, [dalība posmos])

Pirms sezonas sākuma nebija jāmin, kuri automobiļi cīnīsies par uzvaru - favorīti bija zināmi. Alfa Romeo 158 - automobiļi, kuru konstrukcijas pirmssākumiem uz to brīdi jau bija aprīvējuši 13 gadi. Džoakino Kolombo veidotais automobīlis sākotnēji bija paredzēts nevis Grand Prix izcīņām, bet zemākas klases (Voiturette) sacīkstēm. Tādēļ Alfa Romeo 158 bija

ieguvusi otro nosaukumu - Alfetta (mazā Alfa). Ar kompresoru aprīkotais 1,5 litru 8-cilindru rindas dzinējs pirmatnējā versijā spēja attīstīt 190 ZS lielu jaudu. Automobiļa debija bija spīdoša - dubultuzvara Coppa Ciano sacīkstēs Livorno trasē Itālijā 1938.gada 7.augustā. Viens no visveiksmīgākajiem sacīkšu automobiļiem bija sācis savu uzvaras gājieni - no 1938. līdz 1951. gadam Alfetta automobiļi startēja 54 nozīmīgās sacīkstēs, no kurām 47 finišēja pirmajā pozīcijā. Laikposmā no 1946. līdz 1951.gadam Alfettas rādīja fantastiskus rezultātus - 26 uzvaras pēc kārtas.

Pēc Otrā pasaules kara, kura laikā Alfettas tika slēptas kādā siera rūpnīcā Itālijas ziemeļos, Alfa Romeo komanda atsāka dalību sacīkstēs ar zvaigžņu sastāvu - pirmskara sacīkšu leģenda Akile Varci, grāfs Karlo Felice Trossi un francūzis Žans Pjērs Vimils. Alfettas piloti bija favorīti ikvienā sacīkstē, kurā tie piedalījās. Vispārliciecinot, sevi pierādīja Vimils, kurš no Alfettas

pilotiem izcīnīja visvairāk uzvaru un pa vienai vēl arī uzdāvināja saviem komandas biedriem. Tuvojoties Formula 1 pasaules čempionāta pirmajai sezonai, tieši Vimils bija galvenais pretendents uz pirmā čempiona titulu. Tomēr likteņa pavērsieni izmainīja Alfa Romeo komandas darbību. 1948.gada 1.jūlijā Šveices Grand Prix izcīņas treniņbraucienu laikā ar Alfa Romeo 158 avarēja un gāja bojā Akile Varci. Sacīkstē dominēja Vimils, taču jāva uzvarēt komandas biedram - smagas slimības mocītais grāfs Trosi drīz vien bija spiests aiziet no komandas un pēc nepilna gada jau devās uz aizsaules sacīkšu trasēm. Līdz sezonas beigām Vimils vēl paguva izcīnīt vairākas uzvaras, taču skarbais liktenis skāra arī viņu - 1949. gada 28.janvārī, trenējoties dalībai Argentīnas Grand Prix izcīņai, ar Simca-Gordini automobili Vimils avarēja un gāja bojā.

Finansiālās problēmas un visu triju galveno pilotu zaudējums lika Alfa Romeo izlaist 1949.gada sezonu, tomēr iespēja uzvarēt vēsturē pirmajā Formula 1 pasaules čempionātā lika pārdomāt un 1950.gadā būt gataviem startam ar jaunu pilotu sastāvu. Par jaunu to gan varēja dēvēt visai šaurā nozīmē - par vienu no komandas pilotiem kļuva argentīnietis Huans Manuels Fanhio, kurš tikai salīdzinoši nesen uzsāka dalību Eiropas sacīkstēs. Fanhio kļuva par jaunāko Alfa Romeo pamatsastāva pilotu - viņam tobrīd bija 38 - vecums, kurā daudzi mūsdienu piloti jau pakāruši ķiveri vadzī. Līdz ar Fanhio Alfa Romeo nolīga divus vecmeistarus - pieredzējušos pirmskara braucējus Džuzeppi Farinu (43 gadi) un Luidži Fadžioli (51 gads). Fanhio, Farina un Fadžioli (Fa Fa Fa) kļuva par 1950. gada komandas zvaigžņu sastāvu.

Gatavojoties pirmajai Formula 1 sezonai, pamatīgas izmaiņas skāra ne tikai Alfa Romeo komandas sastāvu bet arī Alfetta automobili. Tā dzinējs līdzšinējā kompresora vietā ieguva citu - divpakāpju. Dažādu uzlabojumu rezultātā dzinēja jauda pakāpeniski pieauga līdz 350 ZS sākotnējo 190 ZS vietā.

FERRARI 125⁽¹⁾, 275⁽²⁾, 375⁽³⁾



Scuderia Ferrari

Luidži Viloresi [2¹,4¹,5¹]
 Alberto Askari [2¹,4¹,5²,7³]
 Reimonds Sommers [2¹,4¹]
 Dorino Serafini [7³]

Privāti

Piters Vaihteds [2¹,6¹,7¹]

Trīsdesmitajos gados Ferrari un Alfa Romeo bija cieši saistīti - Enco Ferari vadīja Alfa Romeo sacīkšu komandu, tās automobiļus rotāja Ferrari logo. Pēc savstarpējām nesaskaņām 1939.gadā viņu ceļi šķīrās, un Enco Ferrari pievērsās savu automobiļu veidošanai, cenšoties izmantot līdzšinējos kontaktus ar Alfa Romeo personālu. Nolīgt savu automobiļu veidošanai leģendāro Alfa Romeo sacīkšu automobiļu konstruktoru Vītorio Jano viņam neizdevās, toties Džoakino Kolombo bija ar mieru. Tas pats Kolombo, kura veikums bija Alfa Romeo 158. Viņa rokraksts bija manāms Ferrari 125 konstrukcijā - līdzīgi kā Alfetta, šis Ferrari tika

aprīkots ar 1,5 litru kompresordzinēju, tomēr 8 cilindru rindas motoru šajā gadījumā aizstāja V12. Ferrari 125 saglabāja vēl vienu Alfettai raksturīgo iezīmi - milzīgo degvielas apeļti. Būtiskākā Ferrari atšķirība - automobiļi tika aprīkoti ar 5-pakāpju pārnesumkārbu, kamēr pārējie konkurenti izmantoja 4-pakāpju.

Jaunie Ferrari automobiļi uzrādīja visai konkurētspējīgus rezultātus un varēja cīnīties par uzvarām, tomēr tikai tajās sacīkstēs, kurās nepiedalījās Alfettas. Sākotnēji 125 modeļa dzinēju jauda bija 118 ZS, pēc būtiskajiem uzlabojumiem tā sasniedza 280 ZS, kas tomēr bija krietni mazāk nekā Alfettām.

Ferrari sacīkšu komandas pamatpiloti bija Alberto Askari un Luidži Viloresi. Abus braucējus vienoja ne tikai cieša draudzība bet arī pagātnē piedzīvotas līdzīgas traģēdijas - Alberto tēvs, 20-to gadu sacīkšu zvaigzne Antonio Askari gāja bojā avārijā 1925.gada Francijas Grand Prix laikā, bet Luidži brālis Emilio Viloresi 1939.gada 20.jūnijā testu laikā Moncā. Abi brauca ar Alfa Romeo automobiļiem.

MASERATI 4CLT/48⁽¹⁾, 4CLT/50⁽²⁾, 4CL⁽³⁾



Officine Alfieri Maserati

Luijs Širons [1¹,2¹,4¹,6¹,7¹]
 Franko Rols [2¹,6¹,7¹]

Scuderia Achille Varci

Hosē Froilans Gonzales [2¹,6¹]
 Alfredo Pians [2¹]
 Nello Pagani [4¹]
 Antonio Branka [4³]

Enrico Platé

Emanuēls (Tulo) de Grāfenrīds [1¹,2¹,4¹,7¹]
 Princis Bira [1¹,2¹,4¹,7¹]

Scuderia Ambrosiana

Deivids Mjurejs [1¹,7¹]
 Deivids Hempširs [1¹,6¹]
 Redžs Parnels [6¹]

Scuderia Milano

Feliče Boneto [2²,6²,7^(Milano1)]
 Franko Komoti [7²]

Privāti

Džo Frajs [1³]
 Antonio Branka [5³]
 Pauls Pičs [7¹]

Daudzās 30-to un 40-to gadu sacīkstēs bija ierasts redzēt Maserati automobiļus kuplā skaitā, un pirmajā Formula 1 sezonā nekas būtisks šajā ziņā nebija mainījies. Līdzīgi kā Alfettas, Maserati 4CL debitēja 1939. gadā Voiturette klases sacīkstēs. Automobiļi bija aprīkoti ar 1,5 litru kompresordzinējiem, tomēr Maserati gadījumā cilindru skaits bija tikai 4. 1948.gadā automobīlis tika būtiski uzlabots un ieguva apzīmējumu 4CLT/48. Ar šīs modifikācijas automobili Alberto Askari (vēl pirms pievienošanās Ferrari) pirmajā sacīkstē Sanremo izcīnīja uzvaru. Par godu tai 4CLT/48 bieži turpmāk tika dēvēts par San Remo. Leģendārais Tacio Nuvolari pēc šī automobiļa izmēģināšanas nodēvēja to par visu laiku labāko Maserati.

Sacīkstēs varēja vērot trīs dažādus Maserati modeļus - 4CLT/48 (260 ZS), nedaudz pārveidoto 4CLT/50 (280 ZS) un pat pirmskara 4CL. Ar Maserati automobiļiem startēja 16 braucēji, tomēr tikai 2 no viņiem bija Maserati oficiālās sacīkšu komandas Officine Alfieri Maserati piloti, pārējie piedalījās privāto komandu sastāvā vai arī kā individuālie braucēji. Maserati pamatpilotam Luijam Šironam (tobrīd 50 gadus vecam) jau bija visai prāva braucēja pieredze - sacīkstēs Monako pārstāvis piedalījās kopš 1923.gada un pie tam visai sekmīgi, izcīnot vairākas nozīmīgas uzvaras ar Bugatti un Alfa Romeo automobiļiem. 1938.gadā Širons nolēma beigt sacīkšu karjeru, tomēr desmit gadus vēlāk to turpināja un braukt sacīkstēs pārstāja tikai 1958.gadā, kļūstot par vecāko pilotu, kurš startējis Formula 1.

Viens no redzamākajiem un eksotiskākajiem sacīkšu pilotiem bija Taizemes princis Birabongse Banutejs Banubands. Tā kā angļu valodā (līdzīgi kā arī daudzās citās) viņa vārdu izrunāt nebija vienkārši, augstdzimušais Taizemes pārstāvis sevi sacīkstēs pieteica kā Princis Bira. Eiropā Taizemes princis uzturējās kopš 1927.gada un guva izglītību prestižās Anglijas skolās. Sākot ar 1935.gadu Princis Bira uzsāka dalību sacīkstēs, kas viņam nebija tikai smalka izklaide - Taizemes (30-tajos gados vēl to dēvēja par Siāmu) pārstāvis pierādīja, ka spēj pienācīgi konkurēt augstākajā līmenī. Tomēr pieklājīgais sniegums vēl automātiski nenodrošināja vietu kādas rūpnīcas komandas sastāvā, arī 1950.gadā Taizemes princis izmantoja Enrico Platé privātās komandas Maserati automobili.

TALBOT-LAGO T26C



Automobiles Talbot-Darracq SA

Īvs Žiro Kabantū [1,4,5,6]

Luijs Rozjē [1,4,5,6]

Filips Etanselēns [1,5]

Ežens Martēns [1,4]

Pjērs Levegs [5,6]

Reimonds Sommers [6]

Ecurie Rosier: Luijs Rozjē [2,7]

Anrī Luvo [7]

Ecurie Belge: Džonijs Klejs [1,2,4,5,6,7]

Ecurie Lutetia: Ežēns Šabū [5]

Ecurie Bleue: Harijs Šells [4]

Privāti

Filips Etanselēns [2,4,6,7]

Reimonds Sommers [5,7]

Šarls Poci, Luijs Rozjē [6]

Gijs Meress [7]

Pjērs Levegs [7]

Pēc Otrā pasaules kara uzņēmuma vadītāja Antonio Lago vadībā Karlo Marčetti sacīkšu vajadzībām izveidoja 4,5 litru 6-cilindru rindas atmosfērisko dzinēju, par izejmateriālu ņemot 1939.gada 6-cilindru motoru. Sākotnēji tā jaudas rādītāji bija salīdzinoši pieticīgi - 165 ZS. Dzinēju pakāpeniski uzlabojot, pirmās Formula 1 sezonas sākumā no tā varēja izspiest jau 260 ZS. Tomēr bija skaidrs, ka jaudas rādītāji nebūs tie, kas ļaus franču automobilim līdzvērtīgi konkurēt ar itāļu bolīdiem. Talbot-Lago T26C galvenais trumpis bija degvielas ekonomija. Franču automobiļi varēja nobraukt sacīksti bez degvielas uzpildes, kamēr itāļu automobiļi braucēji tērēja vairākas minūtes pitstopiem. Sezonas sākumā Talbot-Lago T26C bija vienīgie automobiļi, kuri tika aprīkoti ar 4,5 litru atmosfēriskajiem dzinējiem (Ferrari pārējie modeļi parādījās tikai sezonas otrajā pusē), pārējie konkurenti izmantoja ar kompresoru aprīkotos 1,5 litru dzinējus.

Visi rūpnīcas komandas braucēji bija francūži. Piemēram, 1949.gada Beļģijas Grand Prix uzvarētājs Luijs Rozjē, kā arī tobrīd vecākie Formula 1 braucēji Filips Etanselēns un Raimons Sommers (abiem bija 53 gadi). Diemžēl Talbot-Lago kļuva par pirmo ražotāja komandu, kas izstājās no dalības F1 sacīkstēs - pēdējā sezonas posmā Itālijā ar šiem automobiļiem startēja tikai privātie dalībnieki.

SIMCA-GORDINI T15



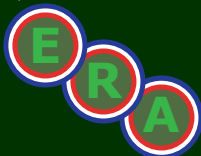
Equipe Gordini

Robērs Manzons [2,6,7]

Moriss Trentinjans [2,7]

Lai arī Formula 1 pirmssākumi bieži tiek uzskatīti par laiku, kad jebkurš entuziasts varēja brīvi piedalīties un cīnīties par panākumiem, mazā franču automobiļu ražotāja Gordini piemērs liecina, ka arī tolaik finansiālo resursu apjomam bija visai būtiska nozīme. Amadeja Gordini uzņēmumā ražotie automobiļi būtu varējuši rādīt krietni labāku sniegumu, ja to uzlabošanā tiktu ieguldīti lielāki resursi. Neskatoties uz grūtībām, Amadejs Gordini darīja visu iespējamo, lai viņa automobiļi būtu ātri. Tādu meistarū kā Huans Manuels Fanhio un Žans Pjērs Vímils rokās 1948.-1949. gados pat Simca-Gordini T15 veiksmes gadījumā varēja kļūt par sacīkšu uzvarētāju. Tomēr Vímils tieši ar Simca-Gordini avarēja un gāja bojā vēl gadu pirms Formula 1 sezonas, bet Fanhio pievienojās nenoliedzami daudzsološākai Alfa Romeo komandai. Lai arī ar Simca-Gordini startējošie Moriss Trentinjans un Robērs Manzons bija pietiekami pieredzējuši un talantīgi braucēji, bija skaidrs, ka šiem franču automobiļiem būtiskus panākumus negūt.

ERA A, B, B/C, E



T.A.S.O. Mathieson

Leslijs Džonsons [1^E]

Privāti

Piters Vokers, Tonijs Rolts [1^E]

Bobs Džerards [1^{B/C}, 2^A]

Kats Harisons [1^B, 2^B, 7^B]

Britu nacionālais lepnums prasīja, lai pirmajā Formula 1 sacīkstē viņu mājas trasē piedalītos ne tikai itāļu un franču ražojumi, bet būtu arī vietējie automobiļi, tomēr reālu variantu īsti nebija. ERA (English Racing Automobiles) tika dibināta 1933.gadā un drīz vien kļuva par vērā ņemamu Voiturette klases sacīkšu dalībnieci. ERA automobiļi 30-tajos gados izcīnīja vairākas spilgtas uzvaras, piemēram, 1935.gadā Nirburgringā (1,3,4 un 5 vieta finišā). Pēc šīs sacīkstes "lielo automobiļu" klases pole position ie-

guvējs Hanss Štuks izmēģināja ERA automobili un izteica ļoti pozitīvas atsauksmes. Pēc Otrā pasaules kara ERA tika pārdota sacīkšu braucējam Leslijam Džonsonam, tomēr šie britu ražojumi pienācīgu konkurenci pamatīgi uzlabotajiem itāļu automobiļiem vairs nespēja sagādāt.

ERA automobiļi veidoja pamatīgu kokteili startējošo automobiļu vidū - sacīkstēs piedalījās 4 dažādi ERA tipi (A,B,B/C un E), tomēr neviens no tiem nespēja lepoties ar vērā ņemamu sniegumu. Pirms sezonas pirmā posma Lielbritānijā britu pilots Braijens Šouvijs-Teilors bija spiests attiekties no sava ERA A automobiļa - to uzskatīja par pārāk vecu un nekonkurētspējīgu lai pielaiestu sacīkstēm. Tā vietā viņš dalīja Maserati 4CL ar Džo Fraju.

ALTA GP



Privāti

Džefrijs Kroslijs [1,5]

Džo Kellijs [1]

Džefrija Teilora dibinātā ALTA 1929. gadā uzsāka automobiļu ražošanu, bet 1934. gadā izgatavoja pirmo tieši sacīkstēm paredzēto automobili. Viegli un salīdzinoši lētie ALTA automobiļi bija diezgan populāra alternatīva ERA automobiļiem sacīkšu amatieru vidū, tomēr ar lieliem panākumiem lepoties nespēja. Pēc Otrā pasaules kara ALTA faktiski kļuva par pirmo britu kompāniju, kas sacīkstēm izgatavoja jaunu automobili, lai arī atsevišķi tā elementi tomēr tika izmantoti no pirmskara modeļiem. Tomēr ALTA sniegums bija visai pieticīgs, un šie britu ražojumi (līdzīgi kā ERA) bija reti F1 sacīkšu viesi ārpus Lielbritānijas.

PĀRĒJIE:

Pirmajā Formula 1 sezonā varēja manīt arī automobiļus, kuri izcēlās ar īpašiem, nestandarta risinājumiem. Itālijas Grand Prix sacīkstē Klemente Biondetti startēja ar pašizgatavotu automobili - Ferrari 166S šasija ar Jaguar dzinēju. Monako sacīkstē uz īsu brīdi varēja vērot vēl neierastāku automobili - Cooper T12 - pirmo Formula 1 vēsturē ar aizmugurē novietotu dzinēju. Šie "mazulīši" standartā tika aprīkoti ar 0,5 litru dzinēju, bet bija pieejama opcija ar 1,1 litru V2 dzinēju. Diemžēl novērtēt Cooper T12 salīdzinājumā ar jaudīgajiem 8 un 12-cilindru dzinējiem nesanāca - kvalifikācijā Harijs Šells neuzrādīja laiku un sacīkstē nokļuva avārijā jau pirmajā aplī.

FORMULA 1 PIRMĀS SEZONAS SACĪKSTES



1. POSMS LIELBRITĀNIJAS GRAND PRIX (ARĪ EIROPAS GRAND PRIX) SILVERSTONA, 13.maijs



Trases garums: 4,649 km

Apļu skaits: 70

Sacīkstes garums: 325,43 km

Pirms Lielbritānijas posma jau bija notikušas 4 zīmīgas Formula 1 nečempionāta sacīkstes, no kurām 2 piedalījās un uzvarēja Huans Manuelis Fanhio. Pirmo uzvaru viņš izcīnīja ar Maserati, bet otro ar Alfa Romeo, un viņu varēja uzskatīt par visreālāko čempiona titula kandidātu.








1950.gada 13.maijā braucēji, komandu pārstāvji un tūkstoši līdzjutēju pulcējās Silverstonā, gaidot nozīmīgāko pēckara sacīkšu notikumu - pirmo Formula 1 posmu. Ar savu klātbūtni

pasākumu pagodināja arī britu karaliskā ģimene. Pēc kara šeit esošo militāro lidlauku tika nolemts izmantot sacīkšu vajadzībām, jo piemērotu trāšu Lielbritānijā tobrīd nebija - slavenā Bruklendas trase bija nopietni cietusi bombardēšanā kara laikā. Pirmā Lielās Balvas izcīņa notika tikai 1948. gadā, un sākotnēji braukšanai tika izmantoti lidostas skrejceļi, tomēr gadu vēlāk tika nolemts izmantot lidlauka perimetru.

Nevienam neradās šaubas, ka Alfa Romeo būs šīs sacīkstes favorīti. Itāļu komanda ieradās ar četriem automobiļiem - trīs bija pamatsastāva pilotiem un ceturtais tika piešķirts vietējam braucējam Redžam Parnelam. Lielu daļu kopējā braucēju pulka veidoja vietējie dalībnieki ar vietējiem (ERA un ALTA) automobiļiem. Sacīkstē bija plānots piedalīties arī jaunajam BRM (British Racing Motors) automobilim ar netipisku 1,5 litru V16 dzinēju, tomēr tehnisku problēmu dēļ tā startu atlika. Alfa Romeo automobiļi pārliecinoši ieņēma visu pirmo starta līniju (tolaik bija ierasta kārtība ar 4 automobiļiem vienā starta rindā). Džuzeppe Farina izcīnīja pirmo starta pozīciju, Fadžioli un Fanhio atpalika pāris desmitdaļas, bet Parnels, atpaliekot par 1,4 sekundēm, bija ceturtais. Piektais un labākais no "pārējiem" bija Princis Bira ar Maserati (+1,8 sekundes). Kā jau tajā laikā ierasts, kvalifikācijas laiku starpība dažādiem automobiļiem mēdza būt visai iespaidīga - pēdējais kvalifikācijā Džonijs Klejs ar Talbot bija 18 sekundes lēnāks.

Sacīkstes startā pirmais izrāvās Farina, taču desmit apļus vēlāk arī Fadžioli un Fanhio uz brīdi pabija līdera godā. Leslijam Džonsonam F1 karjera beidzās jau pēc 2 apliem - viņa ERA automobilis lika pilotam izstāties, un tā britu pilotam arī palika vienīgā sacīkste. Nepaveicās arī viņa tautiešiem Pīteram Vokeram un Tonijam Roltam, kuru kopīgais automobilis izturēja tikai 5 apļus (2 nobrauca Vokers, 3 - Rolts). Astoņus apļus pirms finiša plīsusās eļļas caurules dēļ izstājās Fanhio, kurš tobrīd atradās otrajā pozīcijā, tieši Farinam aiz muguras. Tomēr arī Fadžioli turpināja cieši sekot līderim un finišā no komandas biedra atpalika tikai 2,6 sekundes. Kā gandarījums vietējiem līdzjutējiem bija Parnela trešā vieta. Brits no saviem itāļu komandas biedriem atpalika 52 sekundes, bet tuvākie sekotāji no "pārējo" nometnes bija Talbot braucēji, kurus Alfa Romeo piloti bija apdzinuši par 2 apliem. Pēdējais finišējošais braucējs bija Džo Kellijs ar Alta, tomēr viņa rezultāts netika klasificēts - Tru braucējs no līdera bija atpalicis 13 apļus.

Kopvērtējums pēc Lielbritānijas GP:

Džuzeppe Farina			9
Luidži Fadžioli			6
Redžs Parnels			4
Īvs Žiro Kabantū			3
Luijs Rozjē			2

2. POSMS MONAKO GRAND PRIX MONAKO, 21.maijs



Trases garums: 3,180 km
Apļu skaits: 100
Sacīkstes garums: 318,00 km

21.maijā, 8 dienas pēc pirmā posma notika otrā Formula 1 sacīkste. Monako ieradās arī Ferrari komanda, kura bija nolēmusi pirmo sacīksti izlaist, lai rūpīgāk sagatavotu savus automobiļus. Startam bija gatava arī Gordini komanda, tomēr dalībnieku vidū bija arī iztrūkumi - sākotnēji sacīkstei pieteikti trīs franču piloti ar Talbot un itālis ar Maserati tomēr sacīkstē nepiedalījās. Argentīniešu braucējam Alfredo Pianam Formula 1 kārjera izrādījās vēl tsāka nekā Leslijam Džonsonam iepriekšējā posmā. Sestdienas treniņbraucienos argentīniešu pilota automobilis saslīdēja uz trasē izlijušās eļļas un ietriecās trases aizsargbarjerās. Tobrīd sesto labāko laiku uzrādījušais braucējs tika izmests no automobiļa un savainoja kājas. Pians nespēja startēt savās pirmajās Formula 1 sacīkstēs un nepiedalījās tajās arī turpmāk.

Kvalifikācijā Fanhio atspēlējās komandas biedram par neveiksmi iepriekšējā posmā un apsteidza Farinu par 2,6 sekundēm, iegūstot pirmo starta pozīciju, ko nosargāja arī sacīkstes sākumā. Viņa sekotājiem gan neveicās - Tabac pagriezienā saslīdēja otrajā vietā braucošais Farina un sadūrās ar trešajā vietā esošo Hosē Froilanu Gonzalesu. Viņiem aizmugurē braucošie arī nespēja izvairīties no sadursmes, un notika masu avārija. Deviņi braucēji bija spiesti izstāties uzreiz. Gonzelesa automobilis arī bija cietis avārijā, tomēr argentīniešu pilots turpināja braukt, bet jau nākamajā aplī tas uzliesmoja, radot vieglus apdegumus arī braucējam. Tikmēr Fanhio atradās komfortab-

lā vadībā, kuru spēja nosargāt visas sacīkstes garumā un finišēt pirmajā vietā. Argentīniešu braucējs kļuva par pirmo Formula 1 vēsturē, kurš aizvadījis perfektu sacīksti - pole position, nemainīga līderpozīcija visu sacīksti, ātrākais apļa laiks un uzvara.

Čempionāta līderi pēc Monako GP:

Džuzeppe Farina			9
Huans Manuels Fanhio			9
Luidži Fadžioli			6
Alberto Askari			6

3. POSMS INDIANAPOLIS 500 JŪDZES INDIANAPOLE, 30.maijs



Trases garums: 4,032 km
Apļu skaits: 200
Sacīkstes garums: 555,174 km

Indianapolises 500 jūdžu sacīkstes Formula 1 kalendārā visādā ziņā bija savdabīgs pasākums. Tajā togad nepiedalījās neviens Eiropas posmu dalībnieks (līdzīgi kā neviens no Indy 500 dalībniekiem nedevās uz Eiropu). Atšķirībā no Eiropas posmiem, kuros piedalījās dažādu tautību braucēji, Indy 500 startēja tikai ASV pārstāvji. Kamēr Eiropā sacīkstes tradicionāli norisinājās nedēļas nogalē, Indy 500 sacīkste notika otrdienā.

Pirmo starta pozīciju ieguva Volts Folkners, tomēr tās priekšrocības nespēja izmantot - jau no starta viņš zaudēja līderpozīciju un sacīksti beidza tikai kā septītais. Stiprās lietusgāzes dēļ sacīkste tika apturēta 138 aplī (no 200 plānotajiem), un uzvarētāja lauri tika Džonijam Pārsonam.

Šajā sacīkstē notika pirmā punktu dalīšana - pēc 82 nobrauktiem apliem Džojns Čitvuds atdeva savu automobili Tonijam Bettenhauzenam, kurš klasificējās 5.vietā. Par to paredzētie 2 punkti vienlīdzīgi tika sadalīti starp abiem pilotiem.

Čempionāta līderi pēc Indy 500:

Džuzeppe Farina			9
Huans Manuels Fanhio			9
Džonijs Pārsons			9
Luidži Fadžioli			6
Alberto Askari			6

4. POSMS ŠVEICES GRAND PRIX BREMARTENA, 4.jūnijs



Trases garums: 7,280 km
Apļu skaits: 42
Sacīkstes garums: 305,760 km

Kopš pirmās sacīkstes bija pagājušas vien 3 nedēļas, bet čempionāts bija jau nonācis vidusdaļā. Lai arī formāli kopvērtējuma rezultāti tobrīd bija ļoti cieši, bija skaidrs, ka uzvarētājs tiks noskaidrots tieši Alfa Romeo pilotu vidū.











Mežu ieskautajā Bremgartenas trasē pirmo reizi motociklu sacīkstes notika 1931.gadā, bet kopš 1934.gada arī autosacīkstes. Pēc Otrā pasaules kara sacīkstes netālu no Bernes pilsetas esošajā trasē atjaunojās 1947.gadā. Tajā un nākošajās gadās triumfēja Alfettas braucēji - attiecīgi Vimils un Trossi. Tomēr šajā trasē Alfa Romeo piedzīvoja ne tikai triumfa brīžus - 1948.gadā treniņbraucienos gāja bojā komandas pilots Akile Varci. Lai arī 1949.gadā uzvaru izcīnīja Askari ar Ferrari automobili, tas bija iespējams vienīgi tāpēc, ka sacīkstēs Alfa Romeo nemaz nepiedalījās.

Arī 1950.gada sacīkste parādīja, ka Ferrari vēl nav gatavi konkurēt ar Alfa Romeo. Ātrākais Ferrari braucējs kvalifikācijā Luidži Viloresi no pole position ieguva Fanhio atpalika 4 sekundes un ieguva 4.starta pozīciju - aiz visiem trim Alfa Romeo pilotiem. Tikmēr sacīkste izvērtās par pilnīgu izgāšanos - tehnisku problēmu dēļ neviens no 3 Ferrari pilotiem nespēja

nobraukt pat pusi no plānotajiem apļiem.

Sacīkstes laikā visi trīs Alfa Romeo piloti kaut brīdi pabija sacīkšu vadībā, tomēr trīskārša uzvara nesanāca - jau otro reizi triju sacīkšu laikā tehniskās problēmas lika izstāties Fanhio. Uzvaru izcīnīja Farina, Fadzioli bija otrs, bet tuvākais sekotājs Luijs Rozjē ar Talbot-Lago atpalika vairāk kā apli. Cits Talbot-Lago braucējs Ežens Martēns 19.apļī avarēja, tika izmests no automobiļa un guva nopietnas traumas. Aiz punktu strīpas palika divi vietējie braucēji - barons de Graffenrīds bija sestais, bet Tonijs Branka vienpadsmitais, atpaliekot no uzvarētāja 7 apļus.

Čempionāta līderi pēc Šveices GP:

Džuzepe Farina			18
Luidži Fadzioli			12
Huans Manuels Fanhio			9
Džonijs Pārsons			9
Alberto Askari			6

5. POSMS BELĢIJAS GRAND PRIX

SPA, 18.jūnijs



Trases garums: 14,120 km

Apļu skaits: 35

Sacīkstes garums: 494,200 km

Sezonas sacīkšu kalendārs bija izdevies visai blīvs - 5.posms notika 5 nedēļas pēc sezonas sākuma. Tik intensīvs grafiks nevarēja neatstāt iespaidu uz mazo privāto komandu iespējām pienācīgi sagatavot savus automobiļus. Rezultātā uz Belģijas posmu ieradās tikai 14 dalībnieki.

Apzinoties, ka, izmantojot līdzšinējo dzinēju, nav cerību līdzvērtīgi konkurēt ar Alfettām, Ferrari bija nolēmuši kompresordzinēju vietā izmantot atmosfēriskos dzinējus. Lai arī pēc

noteikumiem bija atļauti dzinēji ar darba tilpumu līdz 4,5 litriem, sākotnējā Aurelio Lampredi veidotā dzinēja eksperimentālā versija bija tikai 3,3 litru. Belģijas sacīkstē viens jaunais Ferrari 275 tika piešķirts Alberto Askari, kura tēvs Antonio triumfēja šajā trasē 1925.gadā.











Izmaiņas Ferrari tehnikā šoreiz neradīja būtiskas izmaiņas sacīkšu gaitā - kvalifikācijā trīs ātrākie atkal bija Alfa Romeo automobiļi, tuvākie sekotāji bija Viloresi ar līdzšinējo Ferrari 125 un Reimonds Sommers ar privāto Talbot-Lago, atpaliekot no pole position ieguvēja 10 sekundes. Askari ar Ferrari 275 bija 15 sekundes lēnāks.

Sacīkstes starts noritēja ierastajā kārtībā - Alfa Romeo automobiļi aiztraucās visiem pa priekšu, lielos daudzumos patērējot degvielas litrus. Sacīkstes vidusdaļā Alfettu piloti viens pēc otra devās uzpildīt rījīgos automobiļus, un par līderi negaidot kļuva Reimonds Sommers ar Talbot-Lago. Tomēr viņa triumfs ilga vien 5 apļus - Alfettas strauji tuvojās, bet Sommera automobiļim sākās tehniskas problēmas - dzinēja defekta dēļ 20.apļī viņš bija spiests izstāties.

Cīņa par līderpozīcijām atkal bija tikai Alfa Romeo pilotu vidū. Līderis bija Fanhio, bet Farina turējās otrajā vietā, tomēr itālis nespēja cīnīties par uzvaru - transmisijas problēmu rezultātā pāris apļus līdz sacīkstes beigām viņš bija spiests palaist priekšā ne tikai komandas biedru Fadzioli bet arī Rozjē ar Talbot-Lago. Tomēr šī ceturtā vieta vēlāk izrādījās noteicošā čempionāta kopvērtējumā.

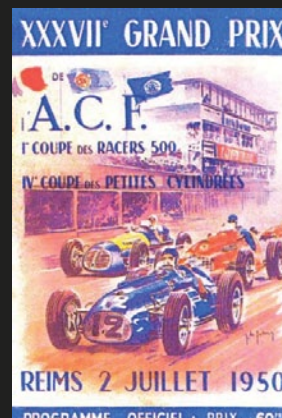
Sacīkstes gaita spilgti parādīja - ne Sommera ne arī Rozjē Talbot-Lago automobiļi ātruma ziņā nespēja konkurēt ar Alfettām - sasniegt šādas pozīcijas kļuva iespējams pateicoties Alfa Romeo automobiļu degvielas patēriņam. Alfettas patēriņš bija vairāk nekā divas reizes lielāks salīdzinot ar Talbot-Lago. Rezultātā Alfettas daudz laika zaudēja pitstopos, kas atšķirībā no mūsdienām ilga nevis dažas sekundes, bet vismaz pāris minūtes.

Čempionāta līderi pēc Belģijas GP:

Džuzepe Farina			22
Luidži Fadzioli			18
Huans Manuels Fanhio			17
Luijs Rozjē			10
Džonijs Pārsons			9

6. POSMS FRANCIJAS GRAND PRIX

REIMS, 2.jūlijs



Trases garums: 7,816 km

Apļu skaits: 64

Sacīkstes garums: 500,224 km











Karstajā jūlija dienā lielākais braucēju pārbaudījums Francijas sacīkstē izrādījās cīņa nevis ar konkurentiem bet gan saviem automobiļiem. Nu jau abi Ferrari komandas pamatpiloti bija saņēmuši automobiļus ar jaunā tipa dzinējiem, tomēr Ferrari 275 sniegums kvalifikācijā izrādījās tik neizteiksmīgs, ka komanda izlēma vispār nepiedalīties sacīkstēs. Vienīgais Ferrari Francijas sacīkstē palika Pītera Vaitheda privātais Ferrari 125, ar kuru viņš startēja no pēdējās pozīcijas.

Pirmajās starta pozīcijās atkal bija Alfa Romeo braucēji - mājnieku, Talbot-Lago automobiļi nespēja tiem radīt pienācīgu konkurenci ne kvalifikācijā, ne arī sacīkstē. Jau pirmajos sacīkšu apļos izstājās puse braucēju, turklāt izstāšanās iemesls bija līdzīgs - dzinēja problēmas, galvenokārt - pārkaršana.

Pirmos 16 apļus vadībā atradās Farina, tomēr vēlāk līderpozīcijā izvīrījās Fanhio, kurš pirmo vietu saglabāja līdz finišam. Farina degvielas sūkņa defekta dēļ izstājās pēc 55 nobrauktiem apļiem. Ferrari komanda varēja kost pirkstos - trešajā vietā ar savu privāto Ferrari 125 finišēja Pīters Vaitheds, tiesa gan, atpaliekot no Fanhio 3 apļus.

Situācija kopvērtējumā bija būtiski izmainījusies - Farina pirmo reizi zaudēja līderpozīcijas, un līderu trio nokļuva apgrieztā kārtībā - Fanhio (26), Fadzioli (24) un Farina (22). Bija skaidrs, ka čempionāta uzvarētājs tiks noteikts sezonas pēdējā posmā. Pārējie braucēji nebija saglabājuši pat teorētiskas iespējas cīnīties par uzvaru kopvērtējumā - "labākais no pārējiem" tobrīd bija Rozjē ar 10 punktiem.

Čempionāta līderi pēc Francijas GP:

Huans Manuels Fanhio	 	26
Luidži Fadžioli	 	24
Džuzepe Farina	 	22
Luijs Rozjē	 	10
Džonijs Pārsons	 	9

7. POSMS ITĀLIJAS GRAND PRIX MONCA, 3.septembris



Trases garums: 6,300 km

Apļu skaits: 80

Sacīkstes garums: 504,000 km

Līdz sezonas pēdējam posmam bija garākais starplaiks - 2 mēneši, kuros komandas un braucēji varēja sagatavoties pēdējai iespējai parādīt, uz ko spējīgi. Lielākais progress tika sasniegts Ferrari - V12 dzinējs savā

evolūcijas procesā beidzot nonāca līdz 4,5 litru tilpumam (iepriekš bija gan 3,3, gan arī 4,1 litru versijas). Beidzot Ferrari patiešām bija spējīgi konkurēt ar Alfettām. Kvalifikācijā Alberto Askari tikai nika 0,2 sekundes zaudēja pirmās pozīcijas ieguvējam Fanhio un ieguva 2.pozīciju.

Abām itāļu komandām bija izmaiņas sastāvos. Ferrari pilots Luidži Viloresi nečempionātā sacīkstē Šveicē avarēja - viņa automobilis saslīdēja uz trasē izlijušās eļļas, pārgāzās pāri trases norobežojumam un uztriecās skatītājiem. Negadījumā trīs skatītāji gāja bojā un apmēram divdesmit guva ievainojumus. Viloresi ar lauztu kāju un galvas traumu tika nogādāts slimnīcā. Itālijā Ferrari komandā viņu aizvietoja Dorino Serafini.

Alfa Romeo komanda, kuras visi trīs pamatpiloti (vismaz teorētiski uzvaras gadījumā arī Fadžioli) varēja pretendēt uz čempiona titulu, uz starta izlaida veselus 5 automobiļus. Konsalvo Sanesi un Pjēro Taruffi šajā sacīkstē bija ieročnesēju loma - viņiem bija jābūt gataviem sacīkšu laikā atdot savu automobili jebkuram no pamatpilotiem, ja tā automobili piemeklē tehniskas problēmas.











Sacīkstē vislabāk startēja Farina, kurš ieguva līderpozīciju, Askari viņam sekoja un 14. aplī pat izvirzījās vadībā (pirmo reizi čempionātā Ferrari bija sacīkstes līderos), tomēr tas turpinājās vien īsu brīdi - 16.aplī Farina va-

dību atguva. Pēc 21 nobraukta apļa Askari automobilim sacīkste bija beigusies, tomēr ne pašam pilotam - komanda lika Serafini doties boksos un atdot savu automobili Askari.

Pāris apļus vēlāk līdzīga situācija atkārtojās Alfa Romeo nometnē - Fanhio saņēma automobili no Taruffi. Atšķirībā no Askari, kurš ar "aizlienēto" automobili spēja finišēt, Fanhio veicās krietni sliktāk - dzinēja defekts neļāva veikt pat pusi sacīkstes, turklāt bija beigušies arī "rezerves" automobiļi - Sanesi ar dzinēja problēmām bija izstājies jau iepriekš. Viens titula pretendents jau bija izslēgts no cīņas.

Vienīgā iespēja tikt pie titula Fadžioli bija, izcīnot uzvaru, tomēr Farinas pozīcija bija pietiekami stabila - pat neskatoties uz diviem pītstopiem, itālis finišēja pirmais ar 1 minūtes un 18,6 sekunžu pārsvaru par Askari. Fadžioli nācās samierināties ar trešo vietu gan sacīkstē gan arī čempionāta kopvērtējumā.

Čempionāta kopvērtējums:

Džuzepe Farina	 	30
Huans Manuels Fanhio	 	27
Luidži Fadžioli	 	24
Luijs Rozjē	 	13
Alberto Askari	 	11

FAKTI PAR PIRMO FORMULA1 SEZONU:

*Džuzepe Farina kļuva par pirmo čempionu Formula1 vēsturē, titulu izcīnot sezonas pēdējā posmā.

*Gan Džuzepe Farina, gan arī Huans Manuels Fanhio izcīnīja 3 uzvaras 6 sacīkstēs, abi 3 reizes uzrādīja ātrāko apļa laiku (papildus 1 punkts), un 3 reizes viņu automobiļus piemeklēja tehniskas problēmas. Čempiona titula īpašnieka noskaidrošanu izšķīra fakts, ka Beļģijā Farina ar bojāto automobili tomēr spēja finišēt 4.vietā.

*Vienīgais pilots, kurš rezultātu skaitīšanas metodes dēļ kopvērtējumā zaudēja punktus un pozīciju bija Luidži Fadžioli (vienīgais guva punktus 5 sacīkstēs) - ja tiktu ņemti vērā visu sacīkšu rezultāti, viņš izcīnītu 28 punktus un 2.vietu. Ja punkti tiktu skaitīti pēc sistēmas, kas tika lietota 2003.-2009. gados, Fadžioli, neizcīnot nevienu uzvaru, ar 38 punktiem kļūtu par čempionu, Farina ar 37 paliktu otrs.

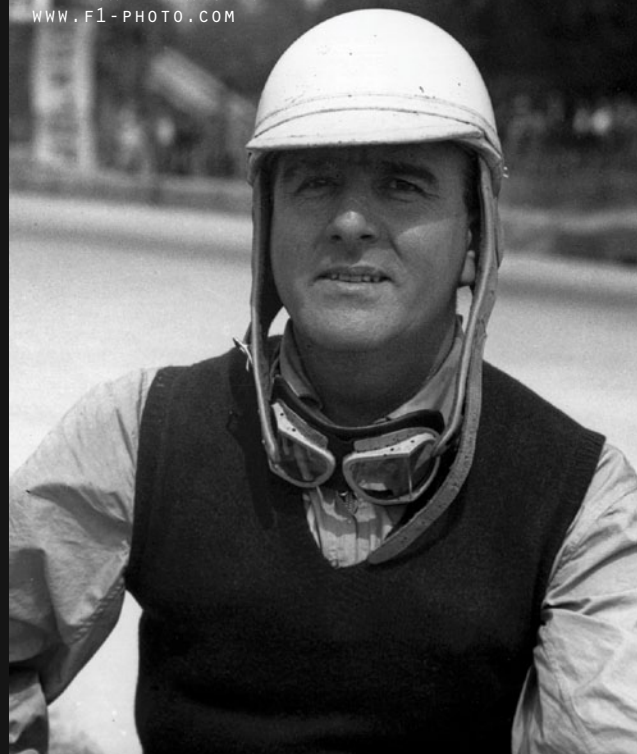
*Alfa Romeo automobiļi dominēja pirmajā F1 sezonā, izcīnot uzvaras, pole position un uzrādot ātrākos apļus visās 6 (bez Indy 500) sacīkstēs. Alfettas sezonas gaitā bija līderpozīcijā 384 apļus no 391. Lai arī Alfa Romeo automobiļi bija pārliecinoši ātrākie, izņemot 1.sezonas sacīksti, kad komandai bija 4.pilots, tehnisku problēmu dēļ Alfettu piloti sacīkstēs nespēja aizņemt pilnīgi visu goda pjedestālu.

*Sezonas gaitā divreiz ugunī pabija argentīnietis Hosē Froilans Gonzales. Monako viņš guva apdegumus, kad pēc avārijā gūtajiem bojājumiem aizdegās viņa automobilis. Nečempionāta sacīkstē Nīderlandē pītstopa laikā, automobili uzpildot, izlīja uz uzliesmoja degviela. Pilots paspēja ātri izkļūt no automobiļa, šoreiz negūstot apdegumus.

*1950.gadā gāja bojā divi F1 sacīkšu dalībnieki, tomēr tas nenotika tieši F1 sacīkšu laikā. 29.jūlijā treniņbraucienos Blenfordā gāja bojā Džo Frajs - ilg-gadējs kalnā braukšanas sacīkšu, kā arī F1 sezonas pirmā posma dalībnieks. 10.septembrī Kadūras trasē Francijā stūres mehānisma defekta dēļ avarēja Reimonda Sommera vadītais Cooper automobilis. Braucējs - F1 pirmās sezonas dalībnieks un divkārtējais Lemānas 24 stundu sacīkšu uzvarētājs gāja bojā.

PIRMAIS F1 ČEMPIONS DŽUZEPE (NINO) FARINA

©THE CAHIER ARCHIVE
WWW.F1-PHOTO.COM



DIDJĒ PIRONI



Autors:

Ainārs Vaivods-Šulte
@retrotehnika

Šogad aprit 60 gadi kopš dzimis Didjē Pironi - sacīkšu braucējs, kurš sapņoja būt pirmais franču pilots - Formula 1 čempions, un gandrīz par tādu kļuva.

Būtiski faktori sacīkšu braucēja karjeras attīstībā ir paša talants un finansiāls atbalsts. Protams, lielāka iespēja sasniegt panākumus ir gadījumā, ja pilots spēj piedāvāt tos abus. Savulaik vairāki daudzsološi franču piloti, kuri spilgti parādīja savas braukšanas prasmes, pateicoties vietējās naftas kompānijas Elf atbalstam, veiksmīgāk bruģēja ceļu uz sacīkšu panākumu virsotnēm.

Pretēji savu vecāku vēlmei, kuri vēlējās lai dēls studē inženierzinības un turpina ģimenes biznesu, Didjē Pironi bija cieši nolēmis kļūt par sacīkšu braucēju. Pironi sekoja sava pusbrāļa Žozē Dolema pēdās un 18 gadu vecumā iestājās Vinfield sacīkšu skolā.

Sev Pironi nosprauda pašus augstākos mērķus, taču to sasniegšanā centās izvairīties no pārsteidzības un neapdomības, lai arī ne vienmēr viņam tas izdevās. Kamēr savstarpējā komunikācijā francūzis bija mierīgs un nosvērts, trasē viņš piepildīja savas alkas pēc ātruma. Rūpīgi analizējot situāciju, viņš centās darīt visu iespējamo, lai gūtu panākumus - ne tikai sava kā braucēja sniegumā, bet arī automobiļa uzlabošanā.

Kā labākais no sacīkšu skolas pilotiem 1972.gadā Didjē Pironi ieguva Elf finansiālo atbalstu startam Formula Renault čempionātā. Šajās sacīkstēs 1973.gadā Pironi kopvērtējumā vairāk kā 40 braucēju konkurencē ieguva 6 vietu. Didjē būtu sasniedzis labākus rezultātus, ja nebūtu piemeklējušas regulārās likstas ar dzinējiem.

Neapmierināts ar līdzšinējo tehniku, Pironi vērsās pie Elf ar lūgumu ļaut nākamajā sezonā startēt ar savu komandu, kurā viņam būtu lielākas iespējas ietekmēt savā rīcībā esošās tehnikas regulējumus (jo īpaši dzinēja). Elf piekrita, un Pironi ar 7 uzvarām 20 sacīkstēs kļuva par čempionāta uzvarētāju.

1975.gadā Formula Renault Eiropas čempionātā atkārtojās vecā problēma - dzinēja defektu dēļ Didjē finišēja tikai pusē no sacīkstēm, kopvērtējumā ar 3 uzvarām palika 3.vietā un neieguva ceļazīmi uz Formula 2. Tomēr nākamajā sezonā ar 12 uzvarām 17 sacīkstēs Pironi neatstāja konkurentiem nekādas cerības.

1977.gadā veiksmē francūzīm atkal smaidīja retāk kā viņš to būtu vēlējies. Par Eiropas Formula 2 čempionu kļuva Pironi komandas biedrs Renē Arnū, bet Didjē ar tikai vienu uzvaru pirkšpēdējā sezonas posmā palika trešais kopvērtējumā. Tomēr Pironi bija cieši apņēmies iekarot jau nākamā virsotni - Formula 1. Pēc neveiksmēm pirmajās Formula 2 sacīkstēs viņš apzinājās, ka togad būs pagrūti pārsteigt F1 komandu vadītājus ar saviem rezultātiem Formula 2 čempionātā, tādēļ Pironi nolēma piedalīties arī Formula 3 sacīkstēs Monako, kur bija liela iespēja nokļūt jauno talantu meklētāju redzeslokā. Ar mērķi Pironi tika veiksmīgi galā, izcīnot šo būtisko uzvaru.

Arī mērķis nokļūt Formula 1 sacīkstēs tika sasniegts jau visai drīz - sezonas beigās Tyrell komanda paziņoja, ka nākamgad Didjē Pironi būs viens no tās pilotiem. Tyrell saistīja cieša sadarbība ar Elf, turklāt komandas vadītājs

Kens Tirels bija sekojis francūža attīstībai jau vairākus gadus. Savu debijas sezonu Pironi pilnībā pavadīja sava pieredzējušā komandas biedra Patrika Depaijē ēnā. Kamēr Depaijē regulāri cīnījās par goda pjedestāliem un Monako pat izcīnīja uzvaru, Pironi izmisīgi mēģināja iekļūt punktu zonā un visas sezonas garumā ne reizi tā arī nefinišēja augstāk par 5.vietu. Didjē atzina, ka labāki rezultāti izpaužas zināmā mērā viņa pieredzes trūkuma dēļ. Lai arī kopvērtējumā viņa izcīnītie 7 punkti (salīdzinājumā ar komandas biedra 34) izskatījās pieticīgi, vairāku komandu vadītāji atzinīgi vērtēja viņa veikumu trasē. Šādu viedokli nenoliedzami sekmēja arī Pironi izcīnītā uzvara Lemānas 24 stundu sacīkstēs ar Renault Alpine A442.

Smagas avārijas, tai skaitā ar traģisku iznākumu, tolaik bija visai bieža parādība, un Pironi kļuva par braucēju, kurš savā karjerā tādās piedzīvoja visai bieži. 1978.gadā Pironi vairākkārt piedzīvoja salīdzinoši nelielas avārijas, kā arī bija iesaistīts bēdīgi slavenajā avārijā Moncas trasē, kurā smagus ievainojumus guva Vittorio Bramilla un Ronijs Petersons (kurš nākamajā dienā no traumas rezultātā gūtajām komplikācijām mira). Abi Tyrell automobiļi negadījumā tika bojāti, un Pironi bija viens no pirmajiem, kurš devās pie cietušajiem, lai noskaidrotu viņu stāvokli.

1979.gadā Didjē Pironi savās rindās vēlējās redzēt Renault komanda, tomēr Kens Tirels uzstāja, ka francūzīm saskaņā ar līgumu jāpaliek Tyrell komandā arī otro sezonu. Rezultātā par Renault pilotu kļuva Pironi iepriekšējo gadu cīņu biedrs Renē Arnū.

Viens no lielākajiem pārbaudījumiem, kas Tyrell komandai jaunajā sezonā jāiztur, bija cīņa par finansējumu - līdzšinējais sponsors First National City Bank pameta sacīkstes. Pēc piecām sezonas sacīkstēm Kenam Tirelam beidzot izdevās vienoties ar itāļu uzņēmumu Candy un iegūt papildus līdzekļus komandas attīstībai. Šo komandai priecīgo notikumu Pironi saldināja ar savu pirmo goda pjedestālu Beļģijas sacīkstē.

Būtiska komandas budžeta daļa tika tērēta automobiļu labošanai un nomaiņai pēc daudzajām avārijām visas sezonas garumā. Pironi automobilis bija viens no sešiem, kas cieta avārijā pirmajā aplī sezonas pirmajā sacīkstē Argentīnā. Trešā posma (Dienvidāfrikas) kvalifikācijā Pironi automobilim nolūza aizmugurējais labais ritenis. Viņa Tyrell ar milzīgu ātrumu ietriecās trasi norobežojošā valnī. Braucējs spēja pats izkļūt no automobiļa, taču jau nākamajā brīdī apdullis apsēdās tam blakus.

Monako Pironi kvalificējās 7.pozīcijā, taču kārtējā avārija pārvilka cerības uz augstu vietu - Mirabeau pagriezienā francūzis mēģināja apsteigt Nikiju Laudu. Brabham braucējs nogrieza viņam ceļu, Pironi Tyrell uztriecās virsū Laudas automobilim, burtiski pārlidoja tam pāri un ietriecās trases barjerās.

Jau nākošās sacīkstes (Francija) kvalifikācijā Pironi automobiļi atkal piemeklēja negadījums - aptuveni 230 km/h lielā ātrumā tam nolūza ritenis. Automobilis avarējot pāršķēlās uz pusēm, tomēr braucējs laimīgi kārtā atkal tika cauri sveikā.



14 punkti kopvērtējumā varētu šķist samērā pieticīgs rezultāts, tomēr, ņemot vērā Tyrell tehniskās iespējas, tas bija pietiekams, lai franču pilotu nākamajā sezonā vēlētos savās rindās redzēt vairākas veiksmīgākas komandas. Pironi saņēma piedāvājumu gan no Brabham, gan arī Lotus, tomēr nolēma, ka viņam visērtāk startēt franču komandā, un pievienojās Ligier.

1980.gada sezonas pirmajā posmā Argentīnā Pironi kvalificējās daudzsoļšajā 3.pozīcijā, tomēr dzinēja problēmu dēļ sacīkstē nespēja nobraukt pat vienu apli. Nākamajā sacīkstē Brazīlijā Pironi izcīnīja 2.starta pozīciju, tomēr jau 4.aplī viņam nācās doties boksos, lai novērstu kļūmi ar aizmugures stabilizatoru. Komandas mehāniķi tika galā ar problēmu, bet Pironi atgriezās trasē 21.pozīcijā. Tomēr francūzis nepadevās un cīnījās uz augšu, finišā nokļūstot 4.vietā. Dienvidāfrikā Pironi izcīnīja pirmo goda pjedestālu Ligier komandā, bet Beļģijas sacīkstē beidzot varēja kāpt uz augstākā pjedestāla pakāpiena - Ligier pilots izcīnīja pārliecinošu uzvaru, par vairāk kā 47 sekundēm apsteidzot tuvāko sekotāju Alanu Džonsu ar Williams. Kopvērtējumā tobrīd Pironi atpalika vien 4 punktus no čempionāta līdera.

Pēc izcīnītās pirmās starta pozīcijas Monako sacīkstē Pironi vēlējās atkārtot Beļģijas panākumu, tomēr, būdams līderis, ātrumkārbas problēmu dēļ saslīdēja un avarēja. Francijā Pironi tikai nedaudz atpalika no Alana Džonsa un finišēja otrais. Sezona bija tieši pusē, un Pironi no čempionāta līdera Džonsa atpalika tikai 5 punktus. Tikmēr panākumiem sekoja 4 izstāšanās pēc kārtas, un cerības cīnīties par titulu faktiski bija zudušas - lai to iegūtu Pironi bija jāuzvar atlikušajās 3

sacīkstēs un jācer, ka galvenie konkurenti Alans Džonss un Nelsons Pikē vispār netiks pie punktiem. Taču Pikē bija pirmais Itālijā, Džonss guva uzvaras abos pēdējos sezonas posmos. Faktiski sezonas priekšpēdējā posmā Kanādā pirmais finiša līniju šķērsoja Pironi, tomēr tiesneši viņam par pārāgu startu pieskaitīja rezultātam soda minūti - rezultātā tikai trešā vieta. Tādējādi Pironi nācās samierināties vien ar 5.vietu čempionāta kopvērtējumā.

Ligier komanda, kura izcīnīja otro vietu konstruktora kausā, jau sezonas vidū bija paziņojusi, ka vēlas paturēt Pironi arī uz nākamā gada, tomēr vēl pirms sezonas beigām kļuva skaidrs, ka Pironi ceļš ved uz Ferrari nometni. Izrādījās, ka francūža sniegums jau krietnu laiku ir atstājis nozīmīgu iespeidu uz Enco Ferrari, kurš vēlējās viņu redzēt savā komandā. Arī Pironi, apsverot savas turpmākās karjeras iespējas, nosliecās par labu Ferrari. 1980.gada čempionāta rezultāti itāļu komandai bija graužoši - tikai 10.vieta kopvērtējumā. Toties Pironi zināja, ka Formula 1 turpmāko sezonu rezultātus izšķīrs turbodzinēji - Ferrari tādu izmantos jau nākamajā sezonā, kamēr Ligier tuvākajā laikā neplānoja. Tomēr bija arī tādi cilvēki, kuri šaubījās, vai Ferrari rīkojas prātīgi, liekot vienā komandā tik ambiciozus pilotus kā Didjē Pironi ar Žilu Vilenēvu...

Ferrari 126 CK izrādījās tehniski ne pārāk uzticams automobilis, kuru nepārtraukti vajāja problēmas. Pirmās trīs sezonas sacīkstes komanda drīzāk vēlējās aizmirst - pēc viduvējiem kvalifikācijas rezultātiem neviens no tās braucējiem tā arī nespēja sasniegt finišu. Sezonas ceturtajai sacīkstei Imolā bija jābūt kā lūzuma punktam - Žils Vilenēvs ieguva pirmo starta pozīciju, taču kļūdainas riepu izvēles dēļ

lietainajā trasē finišēja tieši aiz punktu robežas. Veiksme novērsās arī no Pironi, kurš bija izvirzījies līderpozīcijā - tehnisku problēmu dēļ francūzis bija spiests samierināties ar 5.vietu.

Beļģijā Pironi kvalificējās 3.vietā, bet sacīkstes startu aptumšoja negadījums - sacīkšu organizatori joprojām nebija mācījušies no vecajām kļūdām un pieļāva kārtējo haosa situāciju. Pēc iesildīšanās aplī Nelsons Pikē pabrauca garām savai starta vietai, un tika aizsūtīts vēl vienā iesildīšanās aplī. Pārējie braucēji tikmēr palika savās vietās, dzinēju temperatūra strauji kāpa. Daudzi bija pārliecināti, ka pēc Pikē atgriešanās būs vēl viens, kopīgais iesildīšanās aplis, tādēļ noslāpēja dzinējus, lai tie nepārkarstu. To vidū bija arī 4.pozīcijā esošais Rikardo Patrēze ar Arrows. Tomēr, kad Pikē atgriezās savā starta vietā, tika uzsākta starta procedūra. Patrēze izmisīgi vicināja rokas - viņš nespēja iedarbināt savu automobili. Arrows mehāniķis Deivs Lakets steidzās pie Patrēzes automobiļa, lai piestartētu to no aizmugures, bet starta gaismas jau dega. Vairāki aizmugurē braucošie automobiļi spēja izvairīties no Patrēzes Arrows, bet viņa komandas biedrs Zigfrīds Stors uztriecās tieši virsū, nopietni savainojot mehāniķi. Neskatoties uz smago avāriju, organizatori uzreiz neapturēja sacīkstes, Pikē devās otrajā aplī, tomēr viņam aiz muguras braucošie Pironi un Džonss nobremzēja, apstādinot arī aiz sevis braucošos.

Vilenēvs beidzot iepriecināja savu komandu ar uzvarām Monako un Spānijā, tikmēr Pironi ceturrtā vieta Monako tā arī palika labākais viņa sasniegums tosezon. Septiņas izstāšanās, septiņas neizmantotas iespējas.



1981.gada sezonā Ferrari komanda palika piektā, bet visas cerības itāji lika uz nākamo gadu. Hārvija Postletvaita veidotais Ferrari 126 C2 automobilis pirmssezonas testos rādīja iespaidīgu sniegumu. Tomēr sezonas sākums atkal bija neveiksmīgs - pirmajās trijās sacīkstēs tikai 1 ieskaite punkts. Pa īstam sezona Ferrari sākās Imolā. Jāteic gan, ka lielā mērā sacīkstes rezultātu noteica FISA (Starptautiskās Autosporta Federācijas) un FOCA (Pirmās Formulas Konstruktoru Asociācijas) nesaskaņas, kuru rezultātā šo posmu boikotēja vairākas vadošās komandas - startā ieradās tikai 14 braucēji. Sacīkstei tuvojoties noslēgumam, bija jau izstājusies puse braucēju (tai skaitā galvenie pretendenti Prosts un Arnū ar Renault), un Ferrari pilotiem faktiski nebija konkurentu. Vilenēvs bija vadībā, Pironi cieši sekoja. Šķita, ka jebkādas bažas varēja radīt vienīgi automobiļu izturība. Praktiski visi bija pārliecināti, ka uzvara tiks Ferrari komandas mīlulim Vilenēvam. Visi, izņemot Pironi...

No Ferrari boksiem vairākkārt tika rādīta zīme "SLOW", kuru piloti iztulkoja dažādi. Vilenēvs bija pārliecināts, ka komanda vēlas saglabāt esošās pilotu pozīcijas, lai savstarpējā cīņā tās abi nezaudētu. Pironi to uztvēra kā brīdinājumu braukt uzmanīgi un lieki neriskēt, taču nekādā ziņā to neatiecināja uz apdzīšanas aizliegumu. Tādēļ

sacīkstes pēdējā aplī Pironi izmantoja iespēju apdzīt Vilenēvu un izcīnīja uzvaru. Vilenēvs bija nikns un apsoltīja nekad mūžā vairs nerunāt ar savu komandas biedru.

Kanādietis turēja savu solījumu. Pāris nedēļas pēc incidenta braucēji gatavojās Vācijas sacīkstei. Kvalifikācijā Pironi tobrīd uzrādīja par 0,1 sekundi ātrāku laiku nekā viņa komandas biedrs, Vilenēvs neveiksmīgi centās atspēlēties. Vienā no apliem viņš strauji panāca lēni braucošo Johenu Masu, kurš ievērojis spoguļos strauji tuvojošos automobili, grieza pa labi, lai palaistu to garām, tomēr arī Vilenēvs bija sagatavojies apbraukt Masu tieši pa labo pusi. Kanādiešu braucējs nepaspēja otrreiz mainīt trajektoriju un milzīgā ātrumā (vairāk kā 200 km/h) ietriecās Masa automobilī. Vilenēva Ferrari uzlidoja gaisā un apmeta kūleni. Braucēja drošības jostas neizturēja triecienu, kad automobilis atsitās pret zemi, Vilenēvs, izmests no tā, palika nekustīgi guļam. Ārsti centās mākslīgi uzturēt kanādieti dzīvību, taču dažas stundas vēlāk atzina, ka viņu pūles bijušas veltīgas.

Ferrari atsaucā savu dalību Beļģijas posmā, un vēl nākamās trīs sacīkstes Vilenēva vieta komandā netika aizvietota. Dažiem nāca prātā negadījumā vainot Didjē Pironi - Vilenēvs esot bijis nikns uz viņu un vēlējies par

katru cenu pārspēt komandas biedru, pieļaujot lieku risku. Tomēr uz dažām sacīkstēm Pironi nu bija palicis kā vienīgā Ferrari cerība uz panākumiem tosezon. Francūzis gandrīz izcīnīja uzvaru jau nākamajā sacīkstē Monako, tomēr viņa automobilim, esot līderpozīcijā, pēdējā aplī beidzās degviela.

Pēc 3.vietas Detroitā Pironi bija aņņēmības pilns Kanādā svinēt uzvaru - kvalifikācijā izcīnīta pirmā starta pozīcija tai bija pietiekams priekšnosacījums. Tomēr startā viņa Ferrari sabojājās sajūgs, un automobilis palika stāvot. No peletona beigām startējošais jaunais itāļu braucējs Rikardo Paletti nespēja izvairīties no stāvošā Ferrari un ietriecās tajā. Itāļa automobilis uzliesmoja, un piesteigušies trases darbinieki ilgu brīdi nespēja apslāpēt liesmas. Kārtējais traģiskais sacīkšu negadījums.

Tikai pēc nedēļas, testos Pola Rikāra trasē tikai veiksmē paglāba Pironi no Vilenēvam līdzīga likteņa - viņa Ferrari (šoreiz gan bojātas piekares dēļ) milzīgā ātrumā avarēja, tomēr braucējs šoreiz necieta. Šis negadījums netraucēja Pironi svinēt uzvaru Nīderlandes Grand Prix izcīņā. Pēc 2.vietas iegūšanas Lielbritānijā Pironi pirmo reizi karjerā nokļuva čempionāta līdera godā. Trešā vieta Francijā ļāva Pironi pārsvaru palielināt līdz 9 punktiem.



Tomēr Pironi nespēja izbēgt no sava likteņa - piektdienas kvalifikācijā uzrādījis ātrāko laiku, franču braucējs nesamazināja tempu arī sestdien, neskatoties uz ļoti slapjo trasi - Pironi rīcībā bija jaunās Goodyear lietussapņi, kas ļāva pa slapjo trasi braukt krietni ātrāk kā iepriekš. Kad Pironi ieraudzīja priekšā braucošo Williams pilotu Dereku Delī pārvietojoties uz trases labo malu, viņš pieņēma, ka kreisā ir brīva, un, nesamazinot ātrumu, devās viņam garām. Tomēr izrādījās, ka priekšā ir Alēna Prosta Renault. Līdzīgi kā Vilenēvam, Pironi automobilis uzlidoja gaisā un triecās pret zemi, tomēr braucējs netika izmests no tā. Automobilis bija pilnībā sadragāts, un braucējs iespiests tajā. Ja mediķu palīdzība būtu kavējusies, Pironi nebūtu iespējams glābt. Aptu-

veni 20 minūtes glābēji centās atbīvēt pilotu, kuram bija sadragātas kājas un liels asiņu zudums. Viens no pirmajiem, kurš ieradās negadījuma vietā bija Nelsons Pikē. Viņš pienāca, lai paņemtu Pironi ķiveri, bet nespēja nokāpties uz savainoto kolēģi.

Līdz šim negadījumam Pironi bija liela iespēja piepildīt savu senloloto sapni kļūt par pirmo francūzi - Formula 1 čempionu, bet nu jau viņa turpmākā braucēja karjera nokļuva zem lielas jautājuma zīmes. Piecus posmus pirms sezonas beigām kopvērtējumā Pironi bija līderis ar 39 punktiem. Franču pilots atlikušajās sacīkstēs nepiedalījās un nespēja nosargāt savu pārsvaru. Veiksmīgi aizvadot sezonas izskaņu, par čempionu ar 44 punktiem kļuva Keke Rosbergs.

Nākošajā sezonā Pironi ieradās Vācijā uz kārtējo Formula 1 sacīksti, taču tikai kā skatītājs - gada laikā viņš bija pārcietis ap 30 dažādas operācijas, bet joprojām vēl nespēja pilnvērtīgi darboties ar labo kāju. Tikai pēc vairāk kā četriem gadiem un 34 pārciestām operācijām Pironi paziņoja, ka ir pilnībā atveseļojies un gatavs atkal sēsties pie sacīkšu automobiļa stūres.

1986.gada 12.augustā Didjē Pironi sēdās pie AGS komandas automobiļa stūres, tomēr pieņēmumiem par viņa turpmāko karjeru šajā komandā nebija pamata. Pironi bija pieņēmis komandas vadības lūgumu palīdzēt sagatavot automobili sacīkstēm, tai pašā laikā francūzis guva iespēju pats novērtēt savas spējas pēc ilgā pārtraukuma.



Vairākas komandas (Ferrari, McLaren, Brabham) piedāvāja Pironi vietu komandā, taču tikai kā testpilotam - turbodzinēju ēra tuvojās noslēgumam, bija jāpiemērojas cita tipa dzinēju izmantošanai, un komandām bija nepieciešams pieredzējis pilots, kurš spētu sniegt nopietnu ieguldījumu automobiļa attīstībā. Ligier piedāvāja Pironi vietu pamatsastāvā, un francūzis augusta beigās Dižonas trasē veica testu braucienus. Tomēr viņš uzskatīja, ka franču komandas sastāvā viņš nespēs realizēt savas ambīcijas (Pironi prognozes piepildījās - nākamajā sezonā Ligier kopvērtējumā ieguva tikai 1 punktu).

Pironi vēlējās piedalīties sacīkstēs vienīgi ar automobili, kurš ļautu cīnīties par čempiona titulu. Tā kā atbils-

toša piedāvājuma nebija, Pironi nolēma pilnībā nodoties citām sacīkstēm, kur viņš spēja remdēt alkas pēc ātruma.

Ilgajā atveseļošanās procesā Pironi pievērsās ātruma mašīnu sacīkstēm, kopā ar pusbrāli Žozē Dolemu nodibinot uzņēmumu "Euronautique-Leader". Viņu komanda 1986.gadā ar trim laivām piedalījās Eiropas ātruma mašīnu čempionātā. 1987.gadā Pironi sacīkstēs startēja ar laivu "Colibri", kas bija izgatavota no oglekļa šķiedras un bija vieglāka kā konkurentiem. Augustā Pironi izcīnīja uzvaru sacīkstēs Norvēģijā un kļuva par vienu no galvenajiem čempiona titula pretendentiem.

Nākamajā sacīkstē pie Vaitas salas Anglijā notika negadījums - cīnoties

par uzvaru, "Colibri" lielā ātrumā uztriecās vilnim, ko radīja netālu peldošais tankeris. Vieglā ātruma mašīna uzlidoja gaisā un, apgriezoties otrādi, triecās pret ūdeni. Didjē Pironi, viņa līdzbraucēji Bernards Žiro un Žans Klods Genārs no trieciena acumirkļi gāja bojā.

Pēc dažām nedēļām Pironi atraitnei piedzima dvīņi - divi puikas, kuriem viņa deva vārdus Didjē un Žils...



JAUNĀ HD HERO 2



OFICIĀLI ARĪ LATVIJĀ

ŪDENS DROŠA, TRIECIENS DROŠA, PUTEKĻUDROŠA
PASAULES LABĀKĀ VALKĀJAMĀ FOTO VIDEO "ACTION" KAMERA

GoPro[®]
Be a *HERO*.™ 

www.go.pro.lv