

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
Τμήμα Γεωγραφίας

**Η ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ "FIA FORMULA ONE WORLD
CHAMPIONSHIP ©"**

Πτυχιακή εργασία του Βελισσάρη Παρασκευά

Αθήνα, Ιούλιος 2010

A. Περιεχόμενα

A. Περιεχόμενα.....	σελ.1
B. Ευρετήριο εικόνων, χαρτών και πινάκων.....	σελ.2
Γ. Πρόλογος.....	σελ.6
Δ. Περίληψη.....	σελ.7
Ε. Περίληψη στην Αγγλική.....	σελ.9
ΣΤ. Εισαγωγή.....	σελ.11
Ζ. Μεθοδολογία.....	σελ.12
Η. Παρουσίαση του ιστότοπου.....	σελ.19
Θ. Η ιστορία του αθλήματος της Formula One.....	σελ.32
α. Τα Grand Prix.....	σελ.39
β. Οι αγωνιστικές πίστες.....	σελ.41
γ. Ο αγώνας και η στρατηγική.....	σελ.43
δ. Οι κατασκευαστές.....	σελ.50
ε. Τα οχήματα και η τεχνολογία.....	σελ.52
στ. Οι οδηγοί.....	σελ.54
ζ. Η οικονομία στην F1.....	σελ.56
η. Τηλεθέαση.....	σελ.57
θ. Το μέλλον.....	σελ.58
I. Οι ομάδες και οι οδηγοί.....	σελ.60
α. Brawn GP Formula One Team.....	σελ.60
β. Red Bull Racing.....	σελ.64
γ. Vodafone McLaren Mercedes.....	σελ.67
δ. Scuderia Ferrari Marlboro.....	σελ.71
ε. Panasonic Toyota Racing.....	σελ.75
στ. BMW Sauber F1 Team.....	σελ.78
ζ. AT&T WilliamsF1 Team.....	σελ.82
η. Renault F1 Team.....	σελ.86
θ. Force India F1 Team.....	σελ.89
ι. Scuderia Toro Rosso.....	σελ.92
IA. Οι αγώνες του 2009.....	σελ.96
1. 2009 FORMULA 1 ING AUSTRALIAN GRAND PRIX.....	σελ.96
2. 2009 FORMULA 1 PETRONAS MALAYSIAN GRAND PRIX.....	σελ.101
3. 2009 FORMULA 1 CHINESE GRAND PRIX.....	σελ.104
4. 2009 FORMULA 1 GULF AIR BAHRAIN GRAND PRIX.....	σελ.108
5. FORMULA 1 GRAN PREMIO DE ESPANA TELEFONICA 2009.....	σελ.112
6. FORMULA 1 GRAND PRIX DE MONACO 2009.....	σελ.116
7. 2009 FORMULA 1 ING TURKISH GRAND PRIX.....	σελ.122
8. 2009 FORMULA 1 SANTANDER BRITISH GRAND PRIX.....	σελ.126
9. FORMULA 1 GROSSER PREIS SANTANDER VON DEUTSCHLAND 2009.....	σελ.130
10. FORMULA 1 ING MAGYAR NAGYDIJ 2009.....	σελ.135
11. 2009 FORMULA 1 TELEFONICA GRAND PRIX OF EUROPE.....	σελ.139
12. 2009 FORMULA 1 ING BELGIAN GRAND PRIX.....	σελ.143
13. FORMULA 1 GRAN PREMIO SANTANDER D'ITALIA 2009.....	σελ.147

14. 2009 FORMULA 1 SINGTEL SINGAPORE GRAND PRIX.....σελ.153	σελ.153
15. 2009 FORMULA 1 FUJI TELEVISION JAPANESE GRAND PRIX.....σελ.156	σελ.156
16. FORMULA 1 GRANDE PREMIO PETROBRAS DO BRASIL 2009.....σελ.160	σελ.160
17. 2009 FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX.....σελ.164	σελ.164
ΙΒ. Ο απολογισμός του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος 2009.....σελ.168	σελ.168
ΙΓ. Βιβλιογραφία.....σελ.186	σελ.186
α. Βιβλία.....σελ.186	σελ.186
β. Ιστότοποι.....σελ.186	σελ.186

Β. Ευρετήριο εικόνων, χαρτών και πινάκων

Εικόνα Ι.....σελ.7	σελ.7
Εικόνα ΙΙ.....σελ.9	σελ.9
Εικόνα ΙΙΙ.....σελ.19	σελ.19
Εικόνα ΙV.....σελ.20	σελ.20
Εικόνα V.....σελ.20	σελ.20
Εικόνα VI.....σελ.21	σελ.21
Εικόνα VII.....σελ.22	σελ.22
Εικόνα VIII.....σελ.22	σελ.22
Εικόνα ΙΧ.....σελ.23	σελ.23
Εικόνα Χ.....σελ.24	σελ.24
Εικόνα ΧΙ.....σελ.24	σελ.24
Εικόνα ΧΙΙ.....σελ.25	σελ.25
Εικόνα ΧΙΙΙ.....σελ.25	σελ.25
Εικόνα ΧΙV.....σελ.26	σελ.26
Εικόνα ΧV.....σελ.27	σελ.27
Εικόνα ΧVΙ.....σελ.27	σελ.27
Εικόνα ΧVΙΙ.....σελ.28	σελ.28
Εικόνα ΧVΙΙΙ.....σελ.29	σελ.29
Εικόνα ΧΙΧ.....σελ.30	σελ.30
Εικόνα ΧΧ.....σελ.30	σελ.30
Εικόνα ΧΧΙ.....σελ.31	σελ.31
Εικόνα ΧΧΙΙ.....σελ.168	σελ.168
Εικόνα 1-Ι.....σελ.98	σελ.98
Εικόνα 1-ΙΙ.....σελ.98	σελ.98
Εικόνα 1-ΙΙΙ.....σελ.99	σελ.99
Εικόνα 1-ΙV.....σελ.99	σελ.99
Εικόνα 2-Ι.....σελ.103	σελ.103
Εικόνα 2-ΙΙ.....σελ.103	σελ.103
Εικόνα 3-Ι.....σελ.106	σελ.106
Εικόνα 3-ΙΙ.....σελ.106	σελ.106
Εικόνα 3-ΙΙΙ.....σελ.107	σελ.107
Εικόνα 3-ΙV.....σελ.107	σελ.107
Εικόνα 4-Ι.....σελ.110	σελ.110

Εικόνα 4-II.....	σελ.110
Εικόνα 4-III.....	σελ.111
Εικόνα 5-I.....	σελ.113
Εικόνα 5-II.....	σελ.114
Εικόνα 5-III.....	σελ.114
Εικόνα 5-IV.....	σελ.115
Εικόνα 6-I.....	σελ.118
Εικόνα 6-II.....	σελ.118
Εικόνα 6-III.....	σελ.119
Εικόνα 6-IV.....	σελ.120
Εικόνα 6-V.....	σελ.120
Εικόνα 6-VI.....	σελ.121
Εικόνα 6-VII.....	σελ.121
Εικόνα 7-I.....	σελ.124
Εικόνα 7-II.....	σελ.124
Εικόνα 7-III.....	σελ.125
Εικόνα 8-I.....	σελ.127
Εικόνα 8-II.....	σελ.128
Εικόνα 8-III.....	σελ.128
Εικόνα 8-IV.....	σελ.129
Εικόνα 9-I.....	σελ.132
Εικόνα 9-II.....	σελ.132
Εικόνα 9-III.....	σελ.133
Εικόνα 9-IV.....	σελ.134
Εικόνα 9-V.....	σελ.134
Εικόνα 10-I.....	σελ.137
Εικόνα 10-II.....	σελ.137
Εικόνα 10-III.....	σελ.138
Εικόνα 10-IV.....	σελ.138
Εικόνα 11-I.....	σελ.141
Εικόνα 11-II.....	σελ.141
Εικόνα 11-III.....	σελ.141
Εικόνα 11-IV.....	σελ.142
Εικόνα 12-I.....	σελ.144
Εικόνα 12-II.....	σελ.145
Εικόνα 12-III.....	σελ.146
Εικόνα 13-I.....	σελ.148
Εικόνα 13-II.....	σελ.149
Εικόνα 13-III.....	σελ.149
Εικόνα 13-IV.....	σελ.150
Εικόνα 13-V.....	σελ.150
Εικόνα 13-VI.....	σελ.151
Εικόνα 14-I.....	σελ.154
Εικόνα 14-II.....	σελ.155
Εικόνα 14-III.....	σελ.155
Εικόνα 15-I.....	σελ.158

Εικόνα 15-II.....	σελ.158
Εικόνα 15-III.....	σελ.159
Εικόνα 16-I.....	σελ.162
Εικόνα 16-II.....	σελ.162
Εικόνα 16-III.....	σελ.163
Εικόνα 17-I.....	σελ.166
Εικόνα 17-II.....	σελ.166
Εικόνα 17-III.....	σελ.167

Χάρτης 1-i.....	σελ.96
Χάρτης 1-ii.....	σελ.97
Χάρτης 2-i.....	σελ.101
Χάρτης 2-ii.....	σελ.102
Χάρτης 3-i.....	σελ.104
Χάρτης 3-ii.....	σελ.105
Χάρτης 4-i.....	σελ.108
Χάρτης 4-ii.....	σελ.109
Χάρτης 5-i.....	σελ.112
Χάρτης 5-ii.....	σελ.112
Χάρτης 6-i.....	σελ.116
Χάρτης 6-ii.....	σελ.117
Χάρτης 7-i.....	σελ.122
Χάρτης 7-ii.....	σελ.123
Χάρτης 8-i.....	σελ.126
Χάρτης 8-ii.....	σελ.126
Χάρτης 9-i.....	σελ.130
Χάρτης 9-ii.....	σελ.131
Χάρτης 10-i.....	σελ.135
Χάρτης 10-ii.....	σελ.136
Χάρτης 11-i.....	σελ.139
Χάρτης 11-ii.....	σελ.140
Χάρτης 12-i.....	σελ.143
Χάρτης 12-ii.....	σελ.143
Χάρτης 13-i.....	σελ.147
Χάρτης 13-ii.....	σελ.147
Χάρτης 14-i.....	σελ.153
Χάρτης 14-ii.....	σελ.153
Χάρτης 15-i.....	σελ.156
Χάρτης 15-ii.....	σελ.157
Χάρτης 16-i.....	σελ.160
Χάρτης 16-ii.....	σελ.161
Χάρτης 17-i.....	σελ.164
Χάρτης 17-ii.....	σελ.165

Πίνακας 1.....	σελ.64
Πίνακας 2.....	σελ.63
Πίνακας 3.....	σελ.65
Πίνακας 4.....	σελ.66
Πίνακας 5.....	σελ.69
Πίνακας 6.....	σελ.70
Πίνακας 7.....	σελ.73
Πίνακας 8.....	σελ.74
Πίνακας 9.....	σελ.76
Πίνακας 10.....	σελ.77
Πίνακας 11.....	σελ.80
Πίνακας 12.....	σελ.81
Πίνακας 13.....	σελ.84
Πίνακας 14.....	σελ.85
Πίνακας 15.....	σελ.87
Πίνακας 16.....	σελ.88
Πίνακας 17.....	σελ.90
Πίνακας 18.....	σελ.91
Πίνακας 19.....	σελ.94
Πίνακας 20.....	σελ.95
Πίνακας 21.....	σελ.179-180
Πίνακας 22	σελ.181
Πίνακας 23.....	σελ.182-184
Πίνακας 24.....	σελ.185

Γ. Πρόλογος

Η Formula One είναι η τελειότερη μορφή αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού που διοργανώνεται στον κόσμο μας. Είναι αυτό που προσελκύει τους περισσότερους οπαδούς και απασχολεί τις περισσότερες τηλεοράσεις, όταν γίνεται ένας αγώνας της.

Το προσωπικό μου ενδιαφέρον για τη Formula One ξεκινά στα παιδικά χρόνια. Από μικρός παρακολουθούσα στην τηλεόραση Grand Prix και έδειχνα προτίμηση στα ηλεκτρονικά παιχνίδια που είχαν ως αντικείμενο τη Formula 1. Οι επιδόσεις των οχημάτων και ο εκπληκτικός ήχος που παράγουν με είχαν συγκινήσει. Με την πάροδο των χρόνων άρχισα να ασχολούμαι με περισσότερο ενδιαφέρον και να εμβαθύνω, ώστε να καταλάβω όλο το σύστημα λειτουργίας της F1 και της FIA. Κάθε χρόνο δε χάνω ευκαιρία να παρακολουθήσω Grand Prix και προσπαθώ να μη χάνω κανένα, προσαρμόζοντας το πρόγραμμά μου αναλόγως. Για όλους αυτούς τους λόγους που αναφέρονται παραπάνω αποφάσισα να επιλέξω ως θέμα για την πτυχιακή μου εργασία τη Formula One.

Θέλω να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου Εμμανουήλ Στεφανάκη για τη βοήθειά του και την υπομονή του καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας. Θέλω να ευχαριστήσω τον αδερφό μου Γιώργο για την τεχνική βοήθεια που μου προσέφερε σε ορισμένα σημεία της πτυχιακής. Ευχαριστώ το φίλο μου τον Άρη, ο οποίος είχε επιλέξει παρόμοιο θέμα πτυχιακής εργασίας την ίδια περίοδο και μπορούσαμε να συζητάμε την πρόοδό μας και να ανταλλάσσουμε πληροφορίες. Ακόμα ευχαριστώ την οικογένειά μου, για τη βοήθεια και τη συμπαράσταση που έδειξαν προς εμένα όλον αυτόν τον καιρό.

Δ. Περίληψη



Εικόνα 1. Το λογότυπο της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου, πηγή: http://raelene-morgain.kattekillling.dk/endings/blog_sg/10052905/fia-logo

Formula One, επίσης γνωστή ως Formula 1 ή F1 και επί του παρόντος επίσημα αναφερόμενη ως FIA Formula One World Championship, είναι η υψηλότερη κλάση αγώνων μονοθέσιων αυτοκινήτων και διοργανώνεται από τη FIA (Fédération Internationale de l'Automobile, Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου). Η λέξη "formula" αναφέρεται σε κανονισμούς στους οποίους όλοι οι συμμετέχοντες και τα αγωνιστικά αυτοκίνητά των υποχρεούνται να συμμορφώνονται. Η αγωνιστική περίοδος της F1 περιλαμβάνει διαφορετικούς αγώνες, τα ονομαζόμενα Grand Prix (στα γαλλικά Μεγάλο Βραβείο), οι οποίοι διεξάγονται σε ειδικά κατασκευασμένες και διαμορφωμένες πίστες ανά τον κόσμο και σε μικρότερο βαθμό σε δρόμους πόλεων. Τα αποτελέσματα από κάθε αγώνα συνδυάζονται για να αναδείξουν δύο ετήσιους Παγκόσμιους Πρωταθλητές, έναν για τους οδηγούς και έναν για τους κατασκευαστές. Οι οδηγοί των αγωνιστικών οχημάτων υποχρεούνται

να κατέχουν έγκυρο δίπλωμα οδήγησης Super License, το υψηλότερο δίπλωμα για αγώνες που εκδίδει η FIA.

Τα αγωνιστικά οχήματα της F1 τρέχουν με πολύ υψηλές ταχύτητες που αγγίζουν τα 360 χ.α.ω. ή 220 μ.α.ω. (στο ιταλικό Grand Prix της πίστας Monza το 2004, ο Antônio Pizzonia της ομάδας BMW WilliamsF1 κατέγραψε επίτευγμα υψηλής ταχύτητας των 369,9 χ.α.ω. (229 μ.α.ω.)). Οι κινητήρες των λειτουργούν έως τις 18.000 σ.α.λ. (στροφές ανά λεπτό) αυστηρά, όριο που έχει επιβάλλει η FIA. Στις πίστες σε ορισμένες στροφές αγγίζουν τα 5g πλευρικών επιταχύνσεων. Η απόδοση αυτών των οχημάτων βασίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα ηλεκτρονικά (παρόλο που ο έλεγχος πρόσφυσης και τα βοηθήματα οδήγησης αφαιρέθηκαν από το 2007), στην αεροδυναμική, στο σύστημα ανάρτησης και στα ελαστικά. Η Formula έχει βιώσει πολλές εξελίξεις και αλλαγές στη μακρόχρονη ιστορία της στο μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Η Ευρώπη είναι το παραδοσιακό κέντρο της Formula One, όπου εδρεύουν σχεδόν όλες οι ομάδες και όπου λαμβάνουν χώρα οι μισοί αγώνες κάθε χρονιάς. Η οπτική του αθλήματος έχει διευρυνθεί σημαντικά τα πρόσφατα χρόνια και τα Grand Prix διοργανώνονται σε όλον τον κόσμο. Ευρωπαϊκοί αγώνες ή και Αμερικάνικοι έχουν αφεθεί στην άκρη προς χρησιμοποίηση νέων πιστών από χώρες της Ασίας και της Μέσης Ανατολής. Από τους δεκαεπτά αγώνες του 2009, οι εννέα διεξήχθησαν εκτός ευρωπαϊκού εδάφους.

Η Formula 1 έχει διαδοθεί ευρέως μέσω της τηλεόρασης, έχοντας κάθε χρόνο περισσότερους από 600 εκατομμύρια τηλεθεατές σε κάθε αγώνα. Το "Formula One Group" κατέχει τα τηλεοπτικά δικαιώματα. Όντας το ακριβότερο άθλημα στον κόσμο, οι οικονομικές συνέπειες είναι σημαντικές, ενώ πολιτικές διαμάχες δημιουργούνται εξαιτίας του. Το υψηλό του προφίλ και η παγκόσμια δημοτικότητά του δημιουργούν ένα εμπορευματικό περιβάλλον, το οποίο οδηγεί σε ογκώδεις επενδύσεις από χορηγούς, που σημαίνει υπερβολικά χρηματικά ποσά προς τις ομάδες που συμμετέχουν. Παρόλα ταύτα, από το έτος 2000, λόγω των συνεχώς αυξανόμενων εξόδων, πολλές ομάδες, ιδίως οι μικρότερες ομάδες της F1,

χρεοκόπησαν ή εξαγοράστηκαν από άλλες ομάδες οι οποίες ήθελαν έναν εύκολο δρόμο να εισέλθουν στο άθλημα.

Ε. Περίληψη στην Αγγλική



Εικόνα II. Logo of the Fédération Internationale de l'Automobile, πηγή: http://raelene-morgain.kattekill.dk/endings/blog_sg/10052905/fia-logo

Formula One, also known as Formula 1 and F1 and currently officially referred to as the FIA Formula One World Championship, is the highest class of single seater auto racing sanctioned by the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). The "formula" in the name refers to a set of rules to which all participants' cars must comply. The F1 season consists of a series of races, known as Grand Prix (in French meaning Big Reward), held on purpose-built circuits, and public roads. The results of each race are combined to determine two annual World Championships, one for the

drivers and one for the constructors. The racing drivers are required to be holders of valid Super Licenses, the highest class racing license issued by the FIA.

Formula One cars race at high speeds, reaching up to 360 km/h or 220 mph (at the Italian GP of Monza 2004, Antônio Pizzonia of BMW WilliamsF1 made a high speed record of 369,9 km/h (229 mph)). Their engines rev up to 18.000 revs per minute strictly, a barrier which FIA has imposed. In corners the cars can produce up to 5g of lateral force. Their performance is highly dependent on electronics (although traction control and driving aids have been banned since 2007), aerodynamics, suspension systems and tires. Formula has seen many evolutions and changes through the history of the sport.

Europe is Formula One's traditional center, where almost all of the teams are based and where half of the races take place. The sport's scope has expanded significantly in recent years and Grand Prix take place all over the world. European and American races have been put to the side, in order new circuits from Asia and Middle East to be put in the racing calendar. From the seventeen Grand Prix of 2009, nine of them took place outside of European soil.

Formula One is a massive television event, with an aggregate global audience of 600 million people for each race. "Formula One Group" is the legal holder of the commercial rights. As the world's most expensive sport, its economic effect is significant while political disputes are created because of it. Its high profile and popularity make it an obvious merchandising environment, which leads to very high investments from sponsors, translating into extremely high budgets for the constructors. However, since the year 2000, due to the always increasing costs, many teams, mostly the "small" F1 teams, went bankrupt or bought by other teams, who were searching of an easy way to enter the sport.

ΣΤ. Εισαγωγή

Η πτυχιακή αυτή εργασία αποτελεί έναν ιστότοπο, όπου αναφέρεται εκτενώς ο τρόπος λειτουργίας της Formula One, παρουσιάζονται αναλυτικά οι διάφορες πτυχές της και διαφορετικοί τομείς. Σκοπός της πτυχιακής εργασίας είναι ο αναγνώστης, περιηγούμενος στις ιστοσελίδες, να λάβει μια πλήρη εικόνα για το τι είναι η F1, να ακολουθήσει την ιστορία της, πώς λειτουργεί και όποια άλλη λεπτομέρεια θελήσει να μάθει, είτε ασχολείται με το αντικείμενο είτε είναι η πρώτη φορά που έρχεται σε επαφή. Επιπρόσθετα παρατίθεται και ειδικό τμήμα για το Πρωτάθλημα του 2009, όπου αναφέρονται όλες οι πίστες, οι ομάδες και οι οδηγοί, με διαδραστικούς χάρτες και πίνακες. Τελευταία παρουσιάζεται με λεπτομερή τρόπο ο απολογισμός του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος του 2009, με βοηθητικούς πίνακες και αναλυτικά στοιχεία για τους αγώνες.

Παγκοσμίως υπάρχουν ιστότοποι που εμπεριέχουν παρόμοια δεδομένα, όλοι σε ξένες γλώσσες, όπως ο www.f1.com. Στην Ελλάδα σπανίζουν τέτοιοι ιστότοποι. Αυτή η εργασία είναι γραμμένη στην ελληνική γλώσσα, καθόσον δεν υπάρχει κάποιος άλλος αντίστοιχος ιστότοπος που να παρουσιάζει όλα αυτά τα αναλυτικά στοιχεία, συγκεντρωμένα, στα ελληνικά. Αποτελεί μια βοήθεια για όσους δε γνωρίζουν κάποια ξένη γλώσσα αλλά ενδιαφέρονται να ασχοληθούν εις βάθος με τη Formula 1.

Ζ. Μεθοδολογία

Για την υλοποίηση της πτυχιακής εργασίας χρησιμοποίησα τις γλώσσες προγραμματισμού HTML, JavaScript και Flash. Για την κατασκευή του ιστότοπου δούλεψα με τα λογισμικά Adobe Dreamweaver CS4, Adobe Flash CS5 καθώς και με το Adobe Audition 3.0 για την επεξεργασία των ήχων. Αυτοί οι ήχοι είναι από το παιχνίδι **Formula 1 Challenge '99-'02** του 2002 της **EA Sports** για PC. Οι εικόνες που παρατίθενται προέρχονται από το διαδίκτυο, με εξαίρεση τους δύο κεντρικούς χάρτες που δημιούργησα ο ίδιος. Οι διαδραστικοί χάρτες που δηλώνουν την τοποθεσία κάθε πίστας αγώνων είναι σε σύνδεση με την υπηρεσία **Google Maps**.

Ξεκινώντας με την εισαγωγική σελίδα **index.html**: η εντολή `<BGSOUND id="BGSOUND_ID" LOOP=1 SRC="start_idle.mp3">` χρησιμοποιείται για να ακούγεται ο ήχος **start_idle.mp3** κατά την προβολή της σελίδας. Με την εντολή `<title> ... </title>` (με ... συμβολίζεται το όποιο κείμενο) αναγράφεται ο τίτλος στο πάνω μέρος του παραθύρου του προγράμματος περιήγησης. Το αρχείο **f1.swf** είναι αρχείο **Flash** και είναι αυτό που βλέπει ο χρήστης ανοίγοντας τη σελίδα, η αρχική εικόνα δηλαδή πάνω στην οποία γίνεται κλικ, αλλάζει ο ήχος στον **pitlane_roll.mp3** και μεταφερόμαστε στην σελίδα **f1.html**.

Η επόμενη ιστοσελίδα που εμφανίζεται αποτελεί την κύρια αυτού του ιστότοπου και ονομάζεται **f1.html**. Η εντολή `` εμφανίζει το λογότυπο της FIA κάτω από τον τίτλο της σελίδας στις διαστάσεις που έχω ορίσει με τις παραμέτρους **width** και **height**. Οι εντολές `<body bgcolor="99CCFF" text="blue">` και `<font size="+1" color="maroon" face="Sylfaen">` διαμορφώνουν το χρώμα του υπόβαθρου της σελίδας, τη γραμματοσειρά, το μέγεθός της και το χρώμα της. Η `<bgsound src="Ferrari_at_Monza.mp3">` χρησιμοποιείται για να ακούγεται ο ήχος **Ferrari_at_Monza.mp3** με το που ανοίγει αυτή η σελίδα. Η εντολή `<p> ... </p>` δημιουργεί τις παραγράφους. Με τη `<br>` αναγκάζουμε την αλλαγή γραμμής. Οι εντολές:

```
 <map name="F1_icon"> <area shape="rect"
```

coords="0,0,48,48" href="f1teams.html" alt="Ομάδες και οδηγοί 2009"> </map>
χρησιμοποιούνται για να δημιουργήσουμε σε μία εικόνα «θερμές» περιοχές, δηλαδή με το που γίνει «κλικ» με το αριστερό πλήκτρο του ποντικιού πάνω της να μας μεταφέρει σε άλλη ιστοσελίδα και συγκεκριμένα στην ιστοσελίδα όπου υπάρχει παγκόσμιος χάρτης με τις τοποθεσίες όλων των ομάδων. Το **area shape** δηλώνει το σχήμα που θα έχει η «θερμή» περιοχή, το **coords** περιέχει τις συντεταγμένες πάνω στην εικόνα που θα βρίσκεται η «θερμή» περιοχή, το **href** δείχνει ποια είναι η συνδεόμενη ιστοσελίδα και το **alt** περιέχει ένα κείμενο που θα εμφανίζεται σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η εμφάνιση της εικόνας. Με τη χρήση της γλώσσας JavaScript, η τελευταία εικόνα που εμφανίζεται στη σελίδα αλλάζει με το που ο χρήστης μεταφέρει το δείκτη του ποντικιού πάνω της, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και «θερμή» περιοχή, μεταφέροντάς μας στον παγκόσμιο χάρτη που έχει σημειωμένες τις πίστες του πρωταθλήματος. Συγκεκριμένα ο κώδικας είναι:

```
<script type="text/javascript">
```

```
<!--
```

```
function MM_swapImgRestore() { //v3.0
```

```
    var i,x,a=document.MM_sr;    for(i=0;a&&i<a.length&&(x=a[i])&&x.oSrc;i++)  
    x.src=x.oSrc;
```

```
}
```

```
function MM_preloadImages() { //v3.0
```

```
    var d=document; if(d.images){ if(!d.MM_p) d.MM_p=new Array();  
    var i,j=d.MM_p.length,a=MM_preloadImages.arguments; for(i=0; i<a.length; i++)  
        if (a[i].indexOf("#")!=0){ d.MM_p[j]=new Image; d.MM_p[j++].src=a[i];}}  
}
```

```
function MM_findObj(n, d) { //v4.01
```

```
    var p,i,x; if(!d) d=document; if((p=n.indexOf("?"))>0&&parent.frames.length) {  
        d=parent.frames[n.substring(p+1)].document; n=n.substring(0,p);}  
    if(!(x=d[n])&&d.all) x=d.all[n]; for (i=0;!x&&i<d.forms.length;i++) x=d.forms[i][n];  
    for(i=0;!x&&d.layers&&i<d.layers.length;i++)  
        x=MM_findObj(n,d.layers[i].document);
```

```

    if(!x && d.getElementById) x=d.getElementById(n); return x;
}

function MM_swapImage() { //v3.0
    var i,j=0,x,a=MM_swapImage.arguments;    document.MM_sr=new    Array;
    for(i=0;i<(a.length-2);i+=3)
        if ((x=MM_findObj(a[i]))!=null){document.MM_sr[j++]=x; if(!x.oSrc) x.oSrc=x.src;
        x.src=a[i+2];}
    }
    //-->
</script>

```

στην περιοχή head, ενώ στο body υπάρχει ο

```
<body onLoad="MM_preloadImages('single_seater_48.png')">
```

και ο κώδικας:

```

<a          href="main.html"          onMouseOut="MM_swapImgRestore()"
onMouseOver="MM_swapImage('ΠΠ2009','single_seater_48.png',1)">
 </a> στο τέλος της
ιστοσελίδας. Εδώ υπάρχουν επίσης και σύνδεσμοι για περαιτέρω πληροφορίες για
το άθλημα της F1, ο κώδικας των οποίων είναι <a href="....html"> ... </a>,
παράδειγμα το <a href="history.html"> Η ιστορία της Formula One </a>, όπου στα
εισαγωγικά μπαίνει το όνομα της ιστοσελίδας και έπειτα ακολουθεί το κείμενο που
είναι και ο σύνδεσμος, στον οποίο ο χρήστης θα κάνει «κλικ» για να μεταφερθεί
στην αντίστοιχη ιστοσελίδα.

```

Η σελίδα **main.html** είναι αυτή που περιέχει τον παγκόσμιο χάρτη με τις πίστες σημειωμένες ανά ήπειρο. Κάνοντας «κλικ» στην τοποθεσία μιας πίστας, γίνεται μεταφορά στην ιστοσελίδα αυτής, με τις εντολές:

```


<map name="goooooog">

```

<area shape="circle" coords="790,472,5" href="abu_dhabi/yas_marina.html" alt="Abu Dhabi">

<area shape="circle" coords="1089,700,5" href="australia/melbourne.html" alt="Albert Park">

<area shape="circle" coords="777,470,5" href="bahrain/sakhir.html" alt="Bahrain">

<area shape="circle" coords="628,362,5" href="belgium/spa.html" alt="Spa-Francorchamps">

<area shape="circle" coords="475,596,5" href="brazil/interlagos.html" alt="Interlagos">

<area shape="circle" coords="1011,446,5" href="china/shanghai" alt="Shanghai">

<area shape="circle" coords="608,356,5" href="england/silverstone.html" alt="Silverstone">

<area shape="circle" coords="639,360,5" href="europe/nurburgring.html" alt="Nurburgring">

<area shape="circle" coords="669,379,5" href="hungary/hungaroring.html" alt="Hungaroring">

<area shape="circle" coords="639,383,5" href="italy/monza.html" alt="Monza">

<area shape="circle" coords="1068,435,5" href="japan/suzuka.html" alt="Suzuka">

<area shape="circle" coords="949,549,5" href="malaysia/sepang.html" alt="Sepang">

<area shape="circle" coords="630,393,5" href="monte_carlo/monaco.html" alt="Monte Carlo">

<area shape="circle" coords="951,559,5" href="singapore/singapore.html" alt="Singapore">

<area shape="circle" coords="613,401,5" href="spain/barcelona/catalunya.html" alt="Barcelona">

<area shape="circle" coords="604,411,5" href="spain/valencia/valencia.html" alt="Valencia">

<area shape="circle" coords="700,408,5" href="turkey/otodrom.html" alt="Istanbul">

</map>. Στο τέλος αυτής υπάρχει εικόνα που αποτελεί και σύνδεσμο για την επιστροφή στην αρχική σελίδα, την **f1.html**.

Παρόμοιο κώδικα και σχεδίαση έχει και η ιστοσελίδα με τον παγκόσμιο χάρτη και τις τοποθεσίες των ομάδων ανά τον κόσμο και έχει το όνομα **f1teams.html**. Κάνοντας «κλικ» στο όνομα μιας ομάδας γίνεται μεταφορά στην ιστοσελίδα αυτής.

Οι ιστοσελίδες για κάθε πίστα είναι όμοιες στον κώδικα και σχεδιαστικά, με διαφορές να εμφανίζονται μόνο στο περιεχόμενο και στις εικόνες. Για αυτό το λόγο θα παρουσιαστεί μόνο μία από αυτές παραδειγματικά, η **melbourne.html**. Για να δημιουργήσω το κουμπί που μεταφέρει στο επόμενο Grand Prix, έκανα χρήση του κώδικα:

```
<span style="float:right"> <input name="" type="button"
onClick="javascript:window.location='../malaysia/sepang.html'"
value="Επόμενο Grand Prix"> </span>.
```

Το **"float:right"** τοποθετεί το κουμπί στη δεξιά μεριά της επικεφαλίδας της ιστοσελίδας. Το **onClick="javascript:window.location='../malaysia/sepang.html'"** δηλώνει πως με το που γίνει «κλικ» στο συγκεκριμένο κουμπί, θα μεταφερθούμε στην ιστοσελίδα του επόμενου Grand Prix και συγκεκριμένα στο Μαλαισιανό GP στην πίστα Sepang. Το **value="Επόμενο Grand Prix"** αποτελεί το όνομα που αναγράφεται στο κουμπί και συγκεκριμένα εδώ «Επόμενο Grand Prix». Ο κώδικας

```
<iframe width="831" height="661" frameborder="0" scrolling="no"
marginheight="0" marginwidth="0"
src="http://maps.google.com/maps?f=q&source=s_q&hl=el&geocode=
&q=37%C2%B050'49.25%22+S,+144%C2%B058'12.71%22+E& sill=-
38.108628,141.723633&sspn=6.153747,9.876709&ie=UTF8&t=h&
p;ll=-
37.846698,144.969063&spn=0.0224,0.03562&z=15&output=embed"
></iframe> <br /> <small> <a
href="http://maps.google.com/maps?f=q&source=embed&hl=el&geocode=
&q=37%C2%B050'49.25%22+S,+144%C2%B058'12.71%22+E& sill=-
```

38.108628,141.723633&sspn=6.153747,9.876709&ie=UTF8&t=h↦ll=-37.846698,144.969063&spn=0.0224,0.03562&z=15" style="color:#0000FF;text-align:left"> Προβολή μεγαλύτερου χάρτη </small> δημιουργεί το παράθυρο που εμφανίζεται ο διαδραστικός χάρτης της πίστας από την υπηρεσία **Google Maps** μέσα στην ιστοσελίδα. Για την τοποθέτηση των εικόνων αριστερά και δεξιά από το κείμενο χρησιμοποίησα την εντολή **align="left"** και **align="right"** αντίστοιχα. Στο τέλος της σελίδας υπάρχει εικόνα που αποτελεί και σύνδεσμο για την επιστροφή στην κεντρική σελίδα, την **main.html**.

Παρόμοιο κώδικα έχει και κάθε ιστοσελίδα για κάθε ομάδα Formula 1. Επιπρόσθετο στοιχείο είναι η παρουσία πινάκων. Παραδείγματος χάρη, στη σελίδα της Brawn GP, για τη δημιουργία του πίνακα του Jenson Button:

```
<table width="450" border="1">
  <caption>
    Jenson Button
  </caption>
  <tr>
    <th width="228" scope="row"><font color="maroon" size="+1"
face="Sylfaen">Εθνικότητα</font></th>
    <td><font color="maroon" size="+1" face="Sylfaen">Άγγλος</font></td>
  </tr>
  <tr>
    <th scope="row">Αγώνες</th>
    <td>170</td>
  </tr>
  <tr>
    <th scope="row">Πρωταθλήματα</th>
    <td>1</td>
  </tr>
  <tr>
    <th scope="row">Νίκες</th>
    <td>7</td>
```

```

</tr>
<tr>
  <th scope="row">Βάθρο</th>
  <td>24</td>
</tr>
<tr>
  <th scope="row">Βαθμοί καριέρας</th>
  <td>327</td>
</tr>
<tr>
  <th scope="row"><font color="maroon" size="+1" face="Sylfaen">1η θέση
εκκίνηση</font></th>
  <td>7</td>
</tr>
<tr>
  <th scope="row">Ταχύτεροι γύροι</th>
  <td>2</td>
</tr>
<tr>
  <th scope="row">Πρώτο Gr<font color="maroon" size="+1" face="Sylfaen">and
Prix</font></th>
  <td>2000 A<font color="maroon" size="+1" face="Sylfaen">υστραλιανό
GP</font></td>
</tr>
<tr>
  <th scope="row"><font color="maroon" size="+1" face="Sylfaen">Πρώτη
νίκη</font></th>
  <td>2006 Ουγγρικό GP</td>
</tr>
<tr>
  <th scope="row">Τελική θέση 2009</th>

```

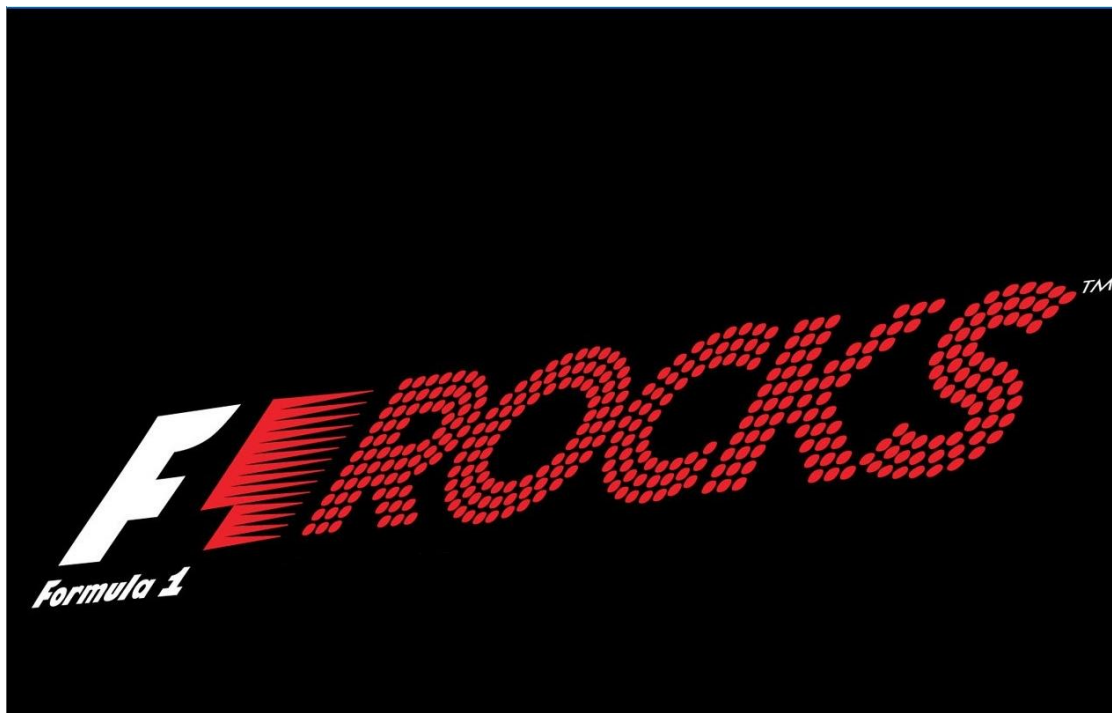
<td>1ος (95 βαθμοί)</td>

</tr>

</table>, ο κώδικας είναι αυτός και περιέχει ενδιάμεσα και τις πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό της F1.

Η. Παρουσίαση του ιστότοπου

Ο επισκέπτης του ιστότοπου συναντά πρώτα την εισαγωγική σελίδα, όπως φαίνεται παρακάτω, η οποία συνοδεύεται από τον ήχο ενός οχήματος F1 που εκκινεί τον κινητήρα του.



Εικόνα ΙΙΙΙΙ

Μόλις κάνει «κλικ» σε αυτήν την εικόνα, αρχίζει σταδιακά να χάνεται έως ότου εξαφανιστεί και το όχημά μας ξεκινά να κινείται μακριά. Έπειτα εμφανίζεται η κύρια σελίδα όπου και βρίσκονται όλοι οι σύνδεσμοι για την F1 και το Πρωτάθλημα του 2009.

Η ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ "FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP ©"



Formula One, επίσης γνωστή ως Formula 1 ή F1 και επί του παρόντος επίσημα αναφερόμενη ως FIA Formula One World Championship, είναι η υψηλότερη κλάση αγώνων μονοθέσιων αυτοκινήτων και διοργανώτεται από τη FIA (Fédération Internationale de l'Automobile, Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου). Η λέξη "formula" αναφέρεται σε κανονισμούς στους οποίους όλοι οι συμμετέχοντες και τα αγωνιστικά αυτοκίνητά των υποχρεούνται να συμμορφώνονται. Η αγωνιστική περίοδος της F1 περιλαμβάνει διαφορετικούς αγώνες, τα ονομαζόμενα Grand Prix (στα γαλλικά Μεγάλο Βραβείο), οι οποίοι διεξάγονται σε ειδικά κατασκευασμένες και διαμορφωμένες πίστες ανά τον κόσμο και σε μικρότερο βαθμό σε δρόμους πόλεων. Τα αποτελέσματα από κάθε αγώνα συνδυάζονται για να αναδειχθούν δύο ετήσιους Παγκόσμιους Πρωταθλητές, έναν για τους οδηγούς και έναν για τους κατασκευαστές. Οι οδηγοί των αγωνιστικών οχημάτων υποχρεούνται να κατέχουν έγκυρο δίπλωμα οδήγησης Super License, το υψηλότερο δίπλωμα για αγώνες που εκδίδει η FIA.

Τα αγωνιστικά οχήματα της F1 τρέχουν με πολύ υψηλές ταχύτητες που αγγίζουν τα 360 χ.α.ω. ή 220 μ.α.ω. (στο ιταλικό Grand Prix της πίστας Monza το 2004, ο Antônio Pizzonia της ομάδας BMW WilliamsF1 κατέγραψε επίτευγμα υψηλής ταχύτητας των 369,9 χ.α.ω. (229 μ.α.ω.)). Οι κινητήρες των λειτουργούν έως τις 18.000 σ.α.λ. (στροφές ανά λεπτό) αυστηρά, όριο που έχει επιβάλλει η FIA. Στις πίστες σε ορισμένες στροφές αγγίζουν τα 5g πλευρικών επιταχύνσεων. Η απόδοση αυτών των οχημάτων βασίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα ηλεκτρονικά (παρόλο που ο έλεγχος πρόσφυσης και τα βοηθήματα οδήγησης αφαιρέθηκαν από το 2007), στην αεροδυναμική, στο σύστημα ανάρτησης και στα λάστιχα. Η Formula έχει βιώσει πολλές εξελίξεις και αλλαγές στη μακρόχρονη ιστορία της στο μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Η Ευρώπη είναι το παραδοσιακό κέντρο της Formula One, όπου εδρεύουν σχεδόν όλες οι ομάδες και όπου λαμβάνουν χώρα οι μισοί αγώνες κάθε χρονιάς. Η

Εικόνα IV

οπτική του αθλήματος έχει διευρυνθεί σημαντικά τα πρόσφατα χρόνια και τα Grand Prix διοργανώνονται σε όλον τον κόσμο. Ευρωπαϊκοί αγώνες η και Αμερικάνικοι έχουν αφαιρεθεί στην άκρη προς χρησιμοποίηση νέων πιστών από χώρες της Ασίας και της Μέσης Ανατολής. Από τους 17 αγώνες του 2009, οι 9 διεξήχθησαν εκτός ευρωπαϊκού εδάφους.

Η Formula 1 έχει διαδοθεί ευρέως μέσω της τηλεόρασης, έχοντας κάθε χρόνο περισσότερους από 600 εκατομμύρια τηλεθεατές. Το "Formula One Group" κατέχει τα τηλεοπτικά δικαιώματα. Όντας το ακριβότερο άθλημα στον κόσμο, οι οικονομικές συνέπειες είναι σημαντικές, ενώ πολιτικές διαμάχες δημιουργούνται εξαιτίας του. Το υψηλό του προφίλ και η παγκόσμια δημοτικότητα του δημιουργούν ένα εμπορευματικό περιβάλλον, το οποίο οδηγεί σε ογκώδεις επενδύσεις από χορηγούς, που σημαίνει υπερβολικά χρηματικά ποσά προς τις ομάδες που συμμετέχουν. Παρόλα ταύτα, από το έτος 2000, λόγω των συνεχώς αυξανόμενων εξόδων, πολλές ομάδες, ιδίως οι μικρότερες ομάδες της F1, χρεωκόπησαν ή εξαγοράστηκαν από άλλες ομάδες οι οποίες ήθελαν έναν εύκολο δρόμο να εισέλθουν στο άθλημα.

Παρακάτω βρίσκονται σύνδεσμοι σε άλλες ιστοσελίδες αυτού του ιστότοπου για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το άθλημα της Formula One.

[Η ιστορία της Formula One](#)

[Τα Grand Prix](#)

[Οι αγωνιστικές πίστες](#)

[Ο αγώνας και η στρατηγική](#)

[Οι κατασκευαστές](#)

[Τα οχήματα και η τεχνολογία](#)

[Οι οδηγοί](#)

[Η οικονομία στην F1](#)

[Τηλεθέαση](#)

[Το μέλλον](#)

Οι ομάδες και οι οδηγοί αυτών που συμμετείχαν στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 2009 βρίσκονται σε αυτόν το σύνδεσμο:



Κάντε "κλικ" παρακάτω για να μεταφερθείτε στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 2009!



Εικόνα V

Υπάρχουν δέκα σύνδεσμοι που αφορούν στην ιστορία της Formula One, τον τρόπο διεξαγωγής των αγώνων καθώς και τεχνικά, οικονομικά στοιχεία και

μελλοντικά σχέδια. Παραδείγματος χάρη, κάνοντας «κλικ» στο δεύτερο σύνδεσμο με το όνομα «Τα Grand Prix», γίνεται μεταφορά στην παρακάτω ιστοσελίδα:



Ta Grand Prix

Ο αριθμός των Grand Prix που γίνονται κάθε αγωνιστική περίοδο είναι διαφορετικός. Μόνον επτά αγώνες αποτελούσαν το εναρκτήριο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα το 1950. Μετα χρόνια το αγωνιστικό ημερολόγιο έχει σχεδόν τριπλασιαστεί. Παρόλο που ο αριθμός των αγώνων παρέμενε μεταξύ δεκαέξι και δεκαεπτά από το 1980, έφτασε τους δεκαεννέα το 2005.

Οι έξι από τους επτά "πρώτους" αγώνες έλαβαν μέρος στην Ευρώπη. Ο μόνος μη ευρωπαϊκός αγώνας το 1950 ήταν ο Indianapolis 500, ο οποίος, λόγω έλλειψης συμμετοχής από ομάδες της F1, εφόσον απαιτούσε οχήματα με διαφορετικές προδιαγραφές από τους άλλους αγώνες, αργότερα αντικαταστάθηκε από το Grand Prix των Ηνωμένων Πολιτειών. Το πρωτάθλημα της F1 σταδιακά επεκτάθηκε και σε άλλες μη ευρωπαϊκές χώρες. Η Αργεντινή φιλοξένησε το πρώτο Grand Prix στην Νότια Αμερική το 1953. Το Μαρόκο διοργάνωσε τον πρώτο Αφρικανικό αγώνα Παγκοσμίου Πρωταθλήματος το 1958. Η Ασία (Ιαπωνία το 1976) και η Ωκεανία (Αυστραλία το 1985) ακολούθησαν. Οι τωρινοί δεκαεννέα αγώνες είναι διασκορπισμένοι στις ηπείρους της Ευρώπης, της Ασίας, της Ωκεανίας της Νότιας Αμερικής και της Βόρειας Αμερικής.

Παραδοσιακά κάθε έθνος έχει διοργανώσει ένα Grand Prix, που φέρει το όνομα της χώρας. Αν μια χώρα διοργανώνει περισσότερα του ενός την ίδια χρονιά, λαμβάνουν διαφορετικά ονόματα. Για παράδειγμα, μια Ευρωπαϊκή χώρα (όπως η Αγγλία, η Γερμανία ή η Ισπανία) που διοργανώνει δύο Grand Prix, ονομάζει το δεύτερο ως Ευρωπαϊκό Grand Prix. Της Ιταλίας το δεύτερο Grand Prix πήρε το όνομα του από το γειτονική δημοκρατία του San Marino. Ομοια, στην Ιαπωνία το 1994-1995, ο δεύτερος αγώνας ήταν γνωστός ως το Grand Prix του Ειρηνικού. Το 1982, οι Ηνωμένες Πολιτείες διοργάνωσαν τρία Grand Prix.

Τα Grand Prix, μερικά από τα οποία έχουν ιστορία μεγαλύτερη από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula One, δε γίνονται κάθε χρόνο πάντα στην ίδια πίστα. Το Βρετανικό Grand Prix για παράδειγμα, παρότι υπήρχε στο ημερολόγιο της F1 κάθε χρόνο από το 1950, εναλλασόταν μεταξύ των πιστών Brands Hatch και Silverstone από το 1963 μέχρι και το 1986. Ο μοναδικός άλλος αγώνας που διεξαγόταν κάθε χρόνο από το 1950 είναι το Ιταλικό Grand Prix. Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα έκανε "στάση" αποκλειστικά στη Monza με μόνο μια εξαίρεση: το 1980 "πήγε" στην Imola, "σπίτι" του Grand Prix του San Marino μέχρι το 2006.

Ένας από τους πρόσφατους αγώνες στο ημερολόγιο των Grand Prix, διεξάγεται στο Μπαχραϊν, αντιπροσωπεύει την πρώτη εισβολή της Formula One στη Μέση Ανατολή με μία υψηλής τεχνολογίας ειδικά κατασκευασμένη πίστα στην έρημο. Το Grand Prix του Μπαχραϊν και άλλοι καινούριοι αγώνες στην Κίνα και στην Τουρκία, παρουσιάζουν νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη και εξέλιξη του προνομίου ενός Formula One Grand Prix, ενώ ταυτόχρονα νέες εγκαταστάσεις "ανεβάζουν τον πήχη" για άλλες πίστες F1 ανά τον κόσμο. Προκειμένου να δημιουργηθεί χώρος στο ημερολόγιο για τους νεότερους αγώνες, παλαιότεροι ή λιγότερο επιτυχείς αγώνες στην Ευρώπη και στην Αμερική έχουν αφαιρεθεί, όπως αυτοί στην Αργεντινή, στην Αυστρία, στο Μεξικό, στη Γαλλία και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ακόμα πιο πρόσφατες προσθήκες στο αγωνιστικό ημερολόγιο περιλαμβάνουν την πίστα σε δημόσιους δρόμους της Βαλένθια, που έγινε η "κατοικία" του Ευρωπαϊκού Grand Prix το 2008, δίνοντας στην Ισπανία δύο Grand Prix. Το Σεπτέμβριο του 2008, το Grand Prix της Σιγκαπούρης διοργάνωσε τον πρώτο νυχτερινό αγώνα στην ιστορία της Formula 1, ώστε να διεξαχθεί σε μια ώρα που εξυπηρετούσε καλύτερα τους κύριους υποστηρικτές του αθλήματος, τους Ευρωπαίους τηλεθεατές. Η πιο πρόσφατη προσθήκη στο ημερολόγιο των Grand Prix είναι αυτό του Αμπου Ντάμπι, που φιλοξένησε τον τελευταίο αγώνα της αγωνιστικής περιόδου του 2009, ενώ παράλληλα ήταν και ο πρώτος στην ιστορία αγώνας που εκκίνησε ημέρα και τελείωσε νύχτα. Καινούριες πίστες που θα εισέλθουν στην F1 στο άμεσο μέλλον περιλαμβάνουν και αυτή της Κορέας, που θα διεξαχθεί για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 2010 και το Ινδικό Grand Prix που θα γίνει στο Δελχί το 2011.

Εικόνα VI

Η προτελευταία εικόνα που έχει το σήμα της F1, αν επιλεγθεί πηγαίνει το χρήστη σε έναν παγκόσμιο χάρτη που έχει σημειωμένες τις έδρες των ομάδων που αγωνίζονται το 2009 στην F1.



Εικόνα IVII

Επίσης έχει στο τέλος της σύνδεσμο που μεταφέρει πίσω στην κύρια σελίδα.

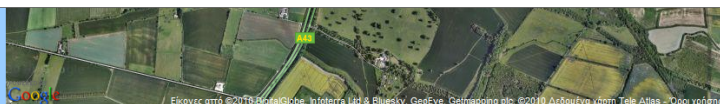


Εικόνα VII

Αν ο χρήστης επιλέξει μια ομάδα, κάνοντας «κλικ» στο όνομά της θα μεταφερθεί στη δική της ιστοσελίδα. Για παράδειγμα, αν επιλεγεί η Brawn GP, το αποτέλεσμα θα είναι:



Εικόνα IX



Προβολή μεγαλύτερου χάρτη

Η Brawn GP Formula One Team, το εμπορικό όνομα της Brawn GP Limited, είναι ομάδα της Formula One και δημιουργήθηκε από εξαγορά της διοίκησης της Honda Racing F1 Team. Συμμετείχε στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 2009. Οδηγοί της είναι οι Jenson Button και Rubens Barrichello.

Στο πρώτο της Grand Prix, το εναρκτήριο για το 2009 Αυστραλιανό GP, η ομάδα κατέλαβε την πρώτη και τη δεύτερη θέση στις κατατακτήριες δοκιμές και τερμάτισε στις δύο πρώτες θέσεις του αγώνα. Ο Button κέρδισε τους έξι από τους πρώτους επτά αγώνες της χρονιάς και στις 18 Οκτωβρίου στο Βραζιλιάνικο Grand Prix, εξασφάλισε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα οδηγών και η ομάδα κατέκτησε το Πρωτάθλημα κατασκευαστών. Ο Barrichello νίκησε δύο φορές και τερμάτισε τρίτος στο Πρωτάθλημα οδηγών. Η ομάδα κέρδισε οκτώ από τους δεκαεπτά αγώνες της χρονιάς και κερδίζοντας και τους δύο τίτλους στη μοναδική χρονιά συμμετοχής της, έγινε η πρώτη ομάδα που κατάφερε 100% επιτυχία στο πρωτάθλημα.

Στις 16 Νοεμβρίου 2009 ανακοινώθηκε επίσημα πως η Daimler AG σε συνεργασία με την Aabar Investments είχαν αγοράσει το 75,1% των μετοχών της Brawn GP (η Daimler AG 45,1% και η Aabar 30%). Αναφορές λένε πως οι δύο εταιρείες πλήρωσαν 154 εκατομμύρια ευρώ για το 75,1%. Η ομάδα θα εμπονομαζόταν σε Mercedes GP για την αγωνιστική περίοδο του 2010. Το εναπομείναν 24,9% των μετοχών είναι του Ross Brawn σε συνεργασία με τον Nick Fry. Η ομάδα θα χρησιμοποιεί τη βάση της Brawn στο Brackley, ενώ η τελευταία θα παραμείνει ως προϊστάμενη ομάδα.

Η Brawn GP σχηματίστηκε στις 6 Μαρτίου του 2009 όταν επιβεβαιώθηκε πως ο Ross Brawn, ο πρώην τεχνικός διευθυντής της Honda Racing F1 Team, της Ferrari και της Benetton, είχε αγοράσει την ομάδα από τη Honda, με την ευκαιρία της αποχώρησης της τελευταίας από το άθλημα το Δεκέμβριο του 2008. Στις 17 Μαρτίου 2009 η FIA επίσημα συμφώνησε για την αλλαγή του ονόματος από Honda Racing F1 Team σε Brawn GP. Παρόλο που η ομάδα ίσως θεωρηθεί συνέχεια της Honda (η τέταρτη συγκεκριμένα μετά από Tyrell-BAR-Honda), η FIA θεώρησε τη Brawn GP μια καινούρια οντότητα, αλλά ο Keith Hayes, αντιπρόεδρος της FIA, συμφώνησε να παραμείνει το καθιερωμένο ποσό συμμετοχής που υποχρεούται να καταβάλλει κάθε νέα ομάδα.

Αυτή η νέα ομάδα χρησιμοποίησε Mercedes-Benz κινητήρες με τους Jenson Button και Rubens Barrichello να είναι οι δύο βασικοί οδηγοί.

Παρόλο που η Honda θεωρούταν η πρώτη ομάδα που θα χρησιμοποιούσε το KERS, ο Ross Brawn δήλωσε σε μια συνέντευξη ότι λόγω των αλλαγών στη διοίκηση και την ιδιοκτησία της ομάδας, δεν είχε το χρόνο να αναπτύξει το εν λόγω σύστημα. Στις 20 Μαρτίου επιβεβαιώθηκε πως η Brawn GP θα έπαιρνε το τελευταίο γκαράζ στα pits, με τη Force India να μετακινείται μία θέση προς τα πάνω. Ο Bernie Ecclestone είπε πως αυτό συνέβη επειδή η ομάδα άλλαξε όνομα, τονίζοντας πως: "Αν παρέμενε το όνομα Honda, ό,τι ανήκε στη Honda, θα το έπαιρναν κι αυτοί". Για αυτούς τους λόγους, η Brawn GP πήρε τους αριθμούς 20 και 21 εφόσον η Force India πήρε τους παλιούς αριθμούς της Honda 18 και 19. Αυτό όμως άλλαξε ύστερα από αίτηση της Force India επειδή το διαφημιστικό τους υλικό είχε ήδη τυπωθεί με τους αριθμούς 20 και 21. Η Brawn δεν είχε καμία αντίρρηση και έτσι τους δόθηκαν οι αριθμοί 22 και 23, με τους 18 και 19 να μην αντιστοιχούν σε κανέναν.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Εικόνα X

τονίζοντας πως: "Αν παρέμενε το όνομα Honda, ό,τι ανήκε στη Honda, θα το έπαιρναν κι αυτοί". Για αυτούς τους λόγους, η Brawn GP πήρε τους αριθμούς 20 και 21 εφόσον η Force India πήρε τους παλιούς αριθμούς της Honda 18 και 19. Αυτό όμως άλλαξε ύστερα από αίτηση της Force India επειδή το διαφημιστικό τους υλικό είχε ήδη τυπωθεί με τους αριθμούς 20 και 21. Η Brawn δεν είχε καμία αντίρρηση και έτσι τους δόθηκαν οι αριθμοί 22 και 23, με τους 18 και 19 να μην αντιστοιχούν σε κανέναν.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Jenson Button	
Εθνικότητα	Αγγλος
Αγώνες	170
Πρωταθλήματα	1
Νίκες	7
Βάθρο	24
Βαθμοί καριέρας	327
1η θέση εκκίνησης	7
Ταχύτεροι γύροι	2
Πρώτο Grand Prix	2000 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2006 Ουγγρικό GP
Τελική θέση 2009	1ος (95 βαθμοί)
Rubens Barrichello	
Εθνικότητα	Βραζιλιάνος
Αγώνες	288
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	11
Βάθρο	68
Βαθμοί καριέρας	607
1η θέση εκκίνησης	14
Ταχύτεροι γύροι	17
Πρώτο Grand Prix	1993 GP Νότιας Αφρικής
Πρώτη νίκη	2000 Γερμανικό GP
Τελική θέση 2009	3ος (77 βαθμούς)

Εικόνα XI

Αν ο χρήσης μας μεταφέρει το δείκτη του ποντικιού πάνω στην εικόνα της Brawn GP, αυτή θα αλλάξει σε πυροτεχνήματα, για να δείξει πως η Brawn GP κέρδισε το Πρωτάθλημα. Αν στη συνέχεια κάνει «κλικ» στα πυροτεχνήματα, θα

μεταβεί στην ιστοσελίδα που περιέχει τον απολογισμό του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος 2009.

Ο απολογισμός του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος 2009



Η αγωνιστική περίοδος του 2009 ήταν η εξικοστή περίοδος για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα FIA Formula One. Δεκαεπτά αγώνες πραγματοποιήθηκαν με το Αυστραλιανό Grand Prix να εγκαινιάζει την καινούρια χρονιά στις 29 Μαρτίου και το νεοεισαχθέν Grand Prix του Αμπου Ντάμπι να "κλείνει" τη χρονιά την 1η Νοεμβρίου.

Ο Jenson Button και η Brawn GP εξασφάλισαν το Πρωτάθλημα Οδηγών και Κατασκευαστών αντιστοίχως στο Βραζιλιάνικο Grand Prix, τον προτελευταίο αγώνα της χρονιάς. Ήταν το παρθενικό πρωτάθλημα και του Button και της Brawn, με τη Brawn να γίνεται η πρώτη ομάδα που κερδίζει Παγκόσμιο Πρωτάθλημα στην πρώτη της χρονιά στην F1. Ο Button ήταν ο δέκατος Βρετανός οδηγός που κερδίζει Πρωτάθλημα και ακολουθώντας την επιτυχία του Lewis Hamilton το 2008, ήταν η πρώτη φορά που το Πρωτάθλημα κερδήθηκε από Άγγλους οδηγούς σε διαδοχικές χρονιές και η πρώτη φορά από τον Graham Hill (1968) και τον Jackie Stewart (1969) που διαδοχικά Πρωταθλήματα κερδήθηκαν από Βρετανούς οδηγούς.

Δέκα ομάδες συμμετείχαν στο Πρωτάθλημα μετά από πάρα πολλές αλλαγές στους κανονισμούς, οι οποίες προστέθηκαν από τη FIA ώστε να μειωθούν τα κόστη και να περιοριστεί η επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Υπήρξαν και περαιτέρω αλλαγές σε προσπάθεια να βελτιωθεί το θέαμα μέσα στην πίστα με την επιστροφή των ελαστικών "slick", με αλλαγές στην αεροδυναμική και την εισαγωγή του Συστήματος Ανάκτησης Κινητικής Ενέργειας (Kinetic Energy Recovery System, KERS) παρουσιάζοντας μερικές από τις μεγαλύτερες αλλαγές στη Formula One για πολλές δεκαετίες.

Η ομάδα Brawn, που σχηματίστηκε από την ομάδα της Honda, νίκησε έξι από τους επτά πρώτους αγώνες, με την ικανότητά της να μετατρέπει τους περισσότερους από τους νέους κανονισμούς σε καθοριστικό παράγοντα για το Πρωτάθλημα, προτού οι άλλες ομάδες καταφέρουν να ανακάμψουν σε ένα απρόβλεπτο δεύτερο μισό της χρονιάς. Η αγωνιστική περίοδος του 2009 ήταν η πρώτη μετά αυτή του 2005 που όλες οι ομάδες πήραν πόντους για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα.

Ο Πρόεδρος της FIA Max Mosley ανακοίνωσε δραματικές αλλαγές κανονισμών για το 2009 σε ένα στοιχείο να βελτιωθεί το θέαμα του αθλήματος καθώς και εισάγοντας μέτρα ελάττωσης των εξόδων. Αυτά τα μέτρα δεν ήταν αρκετά για να αποτρέψουν την αποχώρηση της Honda, που ανακοίνωσε το Δεκέμβριο του 2008 πως θα έφευγαν από τη Formula One άμεσα. Ύστερα από έναν χειμώνα αβεβαιότητας, επιβεβαιώθηκε στις 5 Μαρτίου του 2009 πως η ομάδα που θα διαγωνιζότο το 2009 θα ήταν η Brawn GP, με κινητήρα Mercedes, ακολουθώντας μια αεζαγορά διοίκησης και θα χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες των Jenson Button και Rubens Barrichello ως οδηγούς.

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Οδηγών θα αποφασιζόταν με τον παραδοσιακό τρόπο της βαθμολογίας, έπαιτα από την ακύρωση της ιδέας του Bernie Ecclestone που να στεφθεί πρωταθλητής ο οδηγός με τις περισσότερες νίκες σε Grand Prix, από την Ομοσπονδία Των Ουάδων F1. Οι ομάδες ήταν λιγότερο επιτυχείς στην

Εικόνα VIII

προσπάθειά τους να κρατήσουν το Καναδικό και το Γαλλικό Grand Prix στο ημερολόγιο, με τις δύο αυτές πίστες να απομακρύνονται με την αγωνιστική περίοδο να λήγει στην ολοκαίνουρια πίστα του Αμπου Ντάμπι.

Η πρώτη δοκιμαστική περίοδος που συμμετείχαν πολλές ομάδες έλαβε χώρα στην πίστα της Καταλονίας στη Βαρκελώνη το Νοέμβριο του 2008, δύο εβδομάδες μετά από το τέλος της προηγούμενης αγωνιστικής περιόδου. Όλες οι ομάδες, εκτός της Toyota, πήραν μέρος και δοκίμασαν νέα αεροδυναμικά "πακέτα" και τα ελαστικά χωρίς αυλάκια (slicks). Τα νέα οχήματα δεν ήταν αρεστά σε όλους, με τον δοκιμαστικό οδηγό της BMW Sauber Christian Klien, να λέει πως το αγωνιστικό όχημά του ήταν το πιο άσχημο που είχε δει.

Στις 9 Μαρτίου, οι δοκιμές στη Βαρκελώνη είδαν για πρώτη φορά τη Brawn GP, μια νέα ομάδα που σχηματίστηκε κατά τη διάρκεια του χειμώνα μετά την αποχώρηση της Honda από το άθλημα. Η νέα ομάδα, καθοδηγούμενη από το Ross Brawn, έκανε άμεσα εμφανή την επαφή του, με την ομάδα του να σημειώνει τους καλύτερους χρόνους από νωρίς εκείνη την ημέρα. Αυτή ήταν η πρώτη μέρα όπου όλες οι ομάδες χρησιμοποίησαν τα οχήματα του 2009. Η BMW Sauber κυριαρχούσε στους χρόνους ενώ η Brawn GP ήρθε τέταρτη. Την τρίτη ημέρα, ο Jenson Button ήταν ταχύτερος πάνω από ένα δευτερόλεπτο από τον δεύτερο Felipe Massa ενώ ο Rubens Barrichello πήγε ακόμα πιο γρήγορα την επόμενη μέρα. Στην άλλη άκρη των χρονομετρήσεων, ο Πρωταθλητής Lewis Hamilton και η ομάδα του πάσχιζαν να προσαρμοστούν στους νέους κανονισμούς, συχνά ενάμιση δευτερόλεπτο πίσω από τον πρωτοπόρο. Ο Massa δήλωσε πως δεν είχε ξαναδεί τη McLaren τόσο πίσω στους χρόνους.

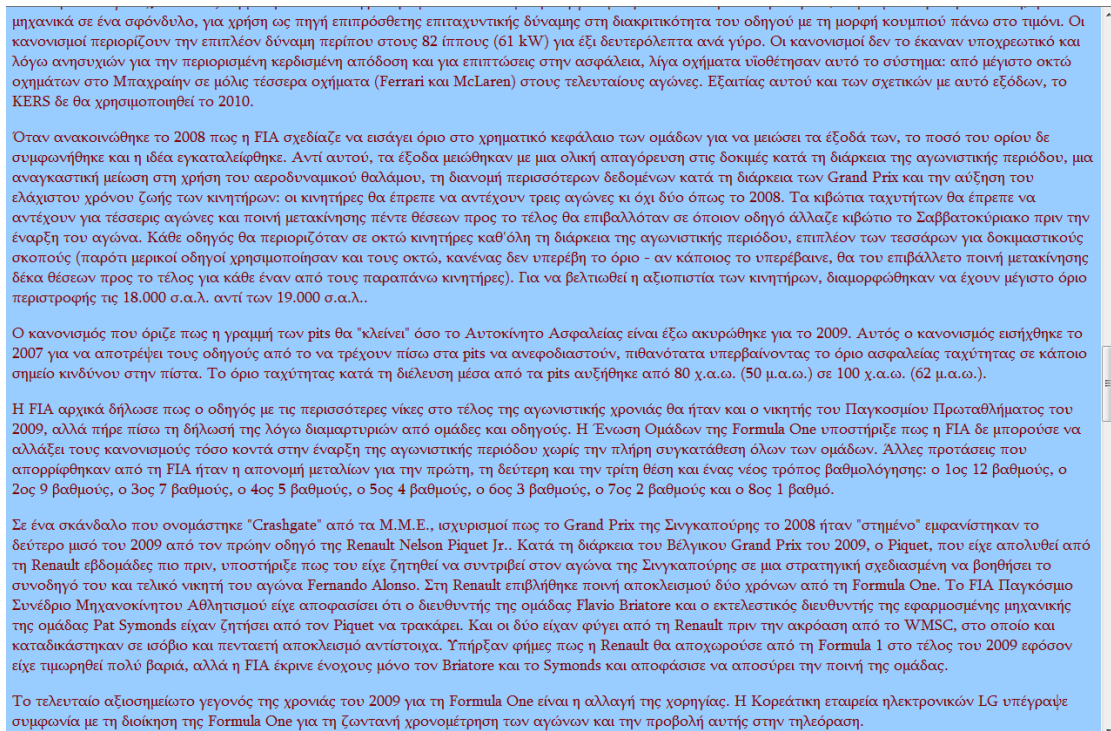
Μια κύρια πηγή αντιπαλότητας κατά τη διάρκεια του χειμώνα ήταν οι πίσω διαχύτες. Τρεις ομάδες - Toyota, Williams, Brawn GP - τοποθέτησαν στα οχήματά τους διαχύτη που χρησιμοποιούσε την οπίσθια δομή ώστε να παράγει επιπρόσθετη κάτωση. Αυτά τα σχέδια γρήγορα επικρίθηκαν και μόλις μέρες αφότου τα οχήματα παρουσιάστηκαν, αντίπαλες ομάδες ζήτησαν από τη FIA να δράσει για το ζήτημα.

Την Τετάρτη πριν τον εναρκτήριο αγώνα της χρονιάς στην Αυστραλία, μια επίσημη διαμαρτυρία διατυπώθηκε από τις επτά υπόλοιπες ομάδες κατά του πίσω διαχύτη των Williams FW31, Toyota TF109 και Brawn BGP 001, επισημαίνοντας πως είναι παράνομος. Η FIA διαφώνησε, κηρύσσοντας τα οχήματα νόμιμα. Έξι από τις επτά ομάδες έκαναν ένσταση που ακρωάθηκε την 14η Απριλίου - την εβδομάδα πριν τον τρίτο γύρο του πρωταθλήματος, το Κινέζικο Grand Prix.

Η αγωνιστική περίοδος χωρίστηκε σε δύο μέρη, με τη νεοσύστημένη Brawn GP να κυριαρχεί το πρώτο μισό της χρονιάς με διαδοχικές νίκες, μερικές χάρη στο διπλό διαχύτη της ομάδας, ενώ το δεύτερο μισό παρείχε ένα βελτιωμένο θέαμα από τη Red Bull, τη McLaren και τη Ferrari καθώς συνήθισαν στους νέους κανονισμούς. Ο Jenson Button ήταν ικανός να εκμεταλλευτεί το πλεονέκτημα της Brawn στους πρώτους γύρους κερδίζοντας έξι από τους πρώτους επτά αγώνες, για να κατακτήσει το πρώτο του Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Ο Sebastian Vettel και ο Rubens Barrichello ήταν οι κύριοι ανταγωνιστές όλη τη χρονιά, κερδίζοντας έξι αγώνες μεταξύ τους, τερματίζοντας στη δεύτερη και στην τρίτη θέση αντίστοιχα.

Ο Button νίκησε το εναρκτήριο Αυστραλιανό Grand Prix, με τον συνοδηγό του Rubens Barrichello να έρχεται δεύτερο, δίνοντας στην ομάδα τερματισμό "1-2" στην παρθενική της εμφάνιση. Ο Vettel της Red Bull ήταν δεύτερος για μεγάλη διάρκεια του αγώνα μέχρι που συγκρούστηκε με τον Robert Kubica της BMW Sauber. Το ατύχημα σήμαινε πως ο αγώνας θα τελείωνε πίσω από το Αυτοκίνητο Ασφαλείας, με τον Jarno Trulli της Toyota να κατατάσσεται τελικά τρίτος παρά τις ψευδείς διαμαρτυρίες της McLaren Mercedes πως προσπέρασε αντικανονικά το Lewis Hamilton. Ο Πρωταθλητής Hamilton αποκλείστηκε από το Αυστραλιανό Grand Prix για τα ψέμματα που δήλωσε. Στο επόμενο, Μαλαισιανό Grand Prix ήταν το κέντρο της προσοχής, με ανακοινώσεις πως ήταν έτοιμος να παραιτηθεί. Υπήρξε περαιτέρω ίντριγκα μακριά από την πίστα καθώς η FIA έκρινε τους διπλούς διαχύτες που χρησιμοποιούντο από τη Brawn, τη Williams και την Toyota ως νόμιμους. Ο αγώνας ήταν εξίσου δραματικός, αναγκασμένος να διακοπεί λόγω συνθήκες μουσώνα, πράγμα που σήμαινε πως οι πόντοι που δίνονταν θα διανεμόντο δις δύο - γεγονός που θα συνέβαλε να πέτυχε παρά την αποχώρησή της F1. Ο Button συνεπλάκηκε με κάποιον συνάδελφό του κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Εικόνα VIII



Εικόνα XIV

Εν συνεχεία θα δει αναλυτικούς πίνακες που αφορούν στα Grand Prix, στα αποτελέσματα των αγώνων και στις βαθμολογίες.

						Vitantonio Liuzzi	13-17
Brawn GP F1 Team	Brawn	BGP 001	Mercedes FO 108W	Bridgestone	22 23	Jenson Button Rubens Barrichello	Όλα Όλα

Οι αγώνες

Γύρος	Grand Prix	1η θέση εκκίνησης	Νικητής αγώνα	Ταχύτερος γύρος	Νικήτρια ομάδα
1	Αυστραλίας	Jenson Button	Jenson Button	Nico Rosberg	Brawn GP
2	Μαλαισίας	Jenson Button	Jenson Button	Jenson Button	Brawn GP
3	Κίνας	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Rubens Barrichello	Red Bull Racing
4	Μπαχραϊν	Jarno Trulli	Jenson Button	Jarno Trulli	Brawn GP
5	Ισπανίας	Jenson Button	Jenson Button	Rubens Barrichello	Brawn GP
6	Μόντε Κάρλο	Jenson Button	Jenson Button	Felipe Massa	Brawn GP
7	Τουρκίας	Sebastian Vettel	Jenson Button	Jenson Button	Brawn GP
8	Αγγλίας	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Red Bull Racing
9	Γερμανίας	Mark Webber	Mark Webber	Fernando Alonso	Red Bull Racing
10	Ουγγαρίας	Fernando Alonso	Lewis Hamilton	Mark Webber	McLaren Mercedes
11	Ευρώπης	Lewis Hamilton	Rubens Barrichello	Timo Glock	Brawn GP
12	Βελγίου	Giancarlo Fisichella	Kimi Raikkonen	Sebastian Vettel	Ferrari
13	Ιταλίας	Lewis Hamilton	Rubens Barrichello	Adrian Sutil	Brawn GP
14	Σινγκαπούρης	Lewis Hamilton	Lewis Hamilton	Fernando Alonso	McLaren Mercedes
15	Ιαπωνίας	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Mark Webber	Red Bull Racing
16	Βραζιλίας	Rubens Barrichello	Mark Webber	Mark Webber	Red Bull Racing
17	Αμπου Ντάμπι	Lewis Hamilton	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Red Bull Racing

Αποτελέσματα οδηγών

Θέση	Οδηγός	Ομάδα	Εκκινήσεις	Τερματισμοί	Νίκες	Βάθρο	1η θέση εκκίνησης	Ταχύτεροι γύροι	Βαθμοί
1	Jenson Button	Brawn GP	17	16	6	9	4	2	95

Εικόνα XV

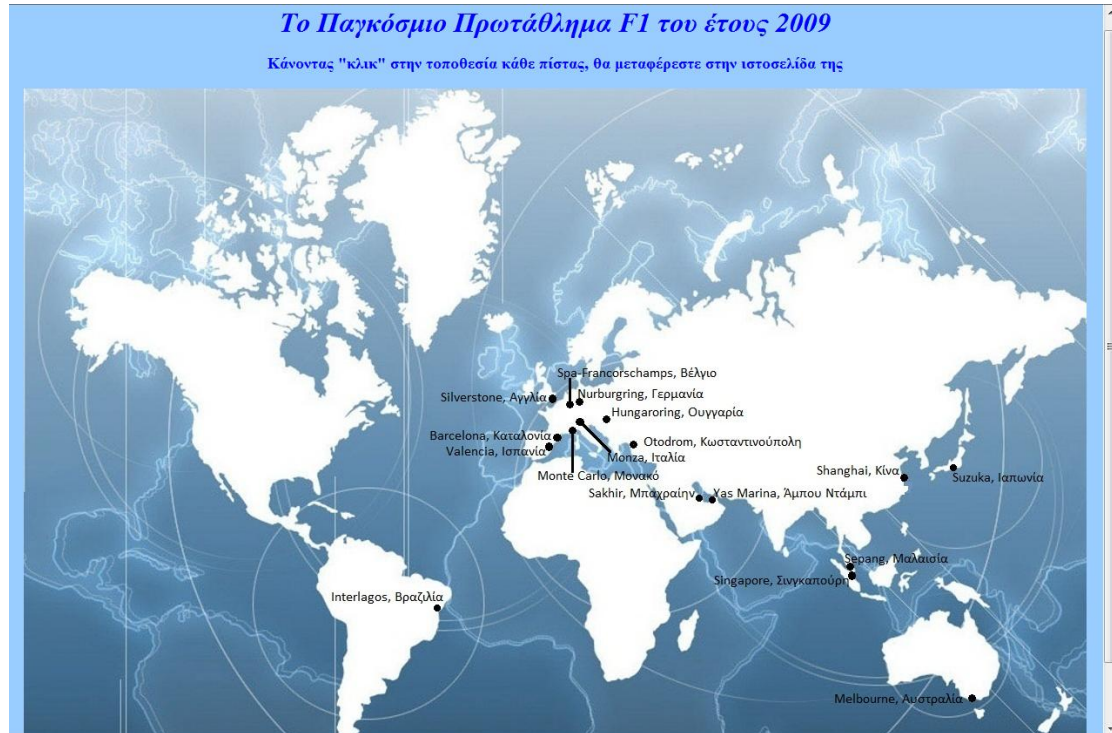
18	Kamui Kobayashi	Toyota Racing	2	2	0	0	0	0	3
19	Sebastien Bourdais	Toro Rosso - Ferrari	9	6	0	0	0	0	2
20	Kazuki Nakazima	WilliamsF1 - Toyota Racing	17	13	0	0	0	0	0
21	Nelson Piquet Jr.	Renault F1	10	8	0	0	0	0	0
22	Vitantonio Liuzzi	Force India	5	4	0	0	0	0	0
23	Romain Grosjean	Renault F1	7	5	0	0	0	0	0
24	Jaime Alguersuari	Toro Rosso - Ferrari	8	3	0	0	0	0	0
25	Luca Badoer	Ferrari	2	2	0	0	0	0	0

Αποτελέσματα κατασκευαστών

Θέση	Κατασκευαστής	Σασί	Κινητήρας	Εκκινήσεις	Τερματισμοί	Νίκες	Βάθρο	1η θέση εκκίνησης	Ταχύτεροι γύροι	Βαθμοί
1	Brawn	BGP 001	Mercedes	34	32	8	15	5	4	172
2	Red Bull	RB5	Renault	34	29	6	16	5	6	153,5
3	McLaren	MP4-24	Mercedes	34	26	2	5	4	0	71
4	Ferrari	F60	Ferrari	33	29	1	6	0	1	70
5	Toyota	TF109	Toyota	33	29	0	5	1	2	59,5
6	BMW Sauber	F1.09	BMW	34	29	0	2	0	0	36
7	Williams	FW31	Toyota	34	30	0	0	0	1	34,5
8	Renault	R29	Renault	34	27	0	1	1	2	26
9	Force India	VJM02	Mercedes	34	28	0	1	1	1	13
10	Toro Rosso	STR4	Ferrari	34	21	0	0	0	0	8

Εικόνα XVI

Η τελευταία εικόνα που βρίσκεται στην κύρια σελίδα είναι ένα τιμόνι. Όταν το ποντίκι τοποθετεί επάνω της αλλάζει και γίνεται αγωνιστικό όχημα και αποτελεί την πύλη για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 2009.



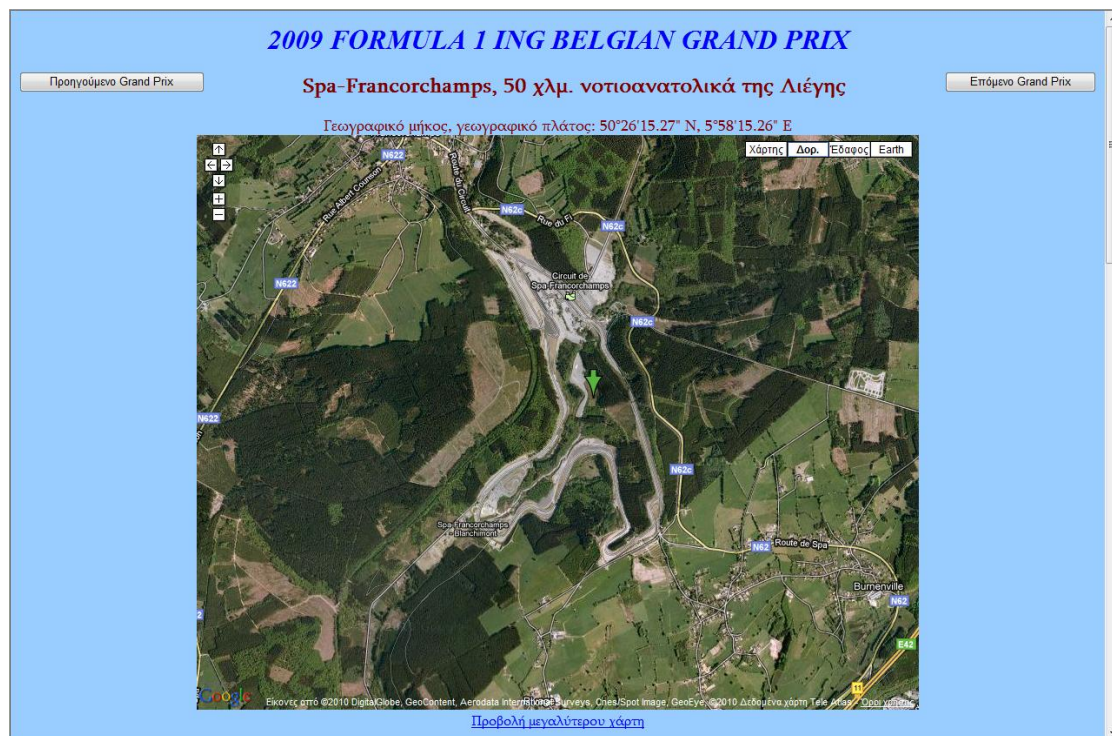
Εικόνα VIII

Επίσης έχει στο τέλος της σύνδεσμο, όπως και η προηγούμενη, που μεταφέρει πίσω στην κύρια σελίδα.



Εικόνα IXII

Αν ο επισκέπτης διαλέξει μια πίστα, κάνοντας «κλικ» στην τοποθεσία της πάνω στο χάρτη, θα μεταφερθεί αυτόματα στη δική της ιστοσελίδα. Για παράδειγμα, αν επιλεγεί η πίστα του Βελγίου, αποκαλούμενη Spa-Francorchamps, το αποτέλεσμα θα είναι:



Εικόνα XIX



Εικόνα XX



Μεταλλικό νερό είχε ανακαλυφθεί σε αυτή την περιοχή των Αρδεννών από τους Ρωμαίους και έτσι ιδρύθηκε η πόλη του Spa. Ο Ρώσος αυτοκράτορας Πέτρος ο Μέγας ήταν ένας από αυτούς που επισκέφθηκαν τη Spa για να συλλέξουν το γεμάτο σε μεταλλικά στοιχεία νερό για ιατρικούς σκοπούς. Το να πίνουν όμως μόνο "καλό" νερό φαινόταν βαρετό στους πλέον ντόπιους κατοίκους και αποφάσισαν να ανοίξουν ένα καζίνο έχοντας ως σκοπό να βοηθήσουν τους πλούσιους και τους διάσημους να αφήνουν τα περιεχόμενα των πορτοφολιών τους στο Βέλγιο. Όταν αυτό το τέχνασμα άρχισε να μη φαίνεται αρκετό, ένας κάτοικος που ακούγε στο όνομα Jules de Thier εμφανίστηκε με την ιδέα της διοργάνωσης αγώνων αυτοκινήτου, ώστε να διασκεδάσει τους επισκέπτες.

Η πρώτη σχεδίαση της πίστας είχε γίνει σε στενούς δημόσιους δρόμους, όντας 14,9 χλμ. σε μήκος και αρκετά επικίνδυνη. Το μήκος του γύρου μειώθηκε ελαφρά με τα χρόνια, κάποιες στροφές έγιναν λιγότερο κλειστές, αλλά όταν στην "παλιά" πίστα πήρε μέρος το τελευταίο της Grand Prix το 1970, είχε μήκος λίγο παραπάνω από 14 χλμ. και παρέμενε εκπληκτικά γρήγορη: ο Chris Amon έκανε το επίτευγμα χρόνου εκείνης της χρονιάς με μέση ταχύτητα λίγο κάτω από τα 245 χλμ./ώρα.

Η Spa δεν επέστρεψε στη F1 μέχρι το 1983, όπου άλλαξε δραματικά τη σχεδίασή της στο σχέδιο που είναι και σήμερα. Μπορεί το μήκος του γύρου να μειώθηκε στα 7 χλμ., αλλά η Spa διατήρησε κάπως το μαγικό της "χαρακτήρα". Γύρω στα δύο τρίτα της νέας πίστας χρησιμοποιήσαν κομμάτι από την παλιά, ενώ η θρυλική στροφή Eau Rouge παρέμεινε ανέπαφη. Μόνο το καινούριο chicane Bus Stop στη διαδρομή προς τη La Source δέχθηκε κριτική.

Πάνω από 20 χρόνια μετά η Spa είναι η μεγαλύτερη σε μήκος πίστα της F1. Ο συνδυασμός μεγάλων ευθειών με δύσκολες γρήγορες στροφές, μαζί με το γραφικό τοπίο και περιβάλλον, σημαίνει ότι οι περισσότεροι οδηγοί την κατατάσσουν στις πιο αγαπημένες τους πίστες. Ο καιρός είναι εμφανώς πολύ άστατος (μπορεί ταυτόχρονα να βρέχει σε ένα κομμάτι της πίστας και ένα άλλο να είναι ηλιόλουστο και στεγνό). Η Eau Rouge, με τη μεγάλη ταχύτητα πέρασματος και την απότομη ανηφορική κλίση, δίκαια κατέχει και διατηρεί τη φήμη της ως η πιο τεχνικά απαιτητική στροφή στη στους αγώνες της F1.



Αυτή είναι η πρόκληση στην πίστα του Spa-Francorchamps που μόνο οι πραγματικά αληθινοί οδηγοί μπορούν να πουν ότι την έχουν κατακτήσει. Και για του λόγου το αληθές μόνον έξι έχουν κερδίσει αυτό το Grand Prix πάνω από δύο φορές: Juan Manuel Fangio (τρεις φορές), Damon Hill (τρεις φορές), Kimi Raikkonen (τρεις φορές), Jim Clark (τέσσερις φορές), Ayrton Senna (πέντε φορές) και Michael Schumacher (έξι φορές).

Επιστροφή στον παγκόσμιο χάρτη 

Εικόνα XXI

Αν ο επισκέπτης μας κάνει «κλικ» σε κάποιο από τα δύο κουμπιά που υπάρχουν στην αρχή της σελίδας, θα μεταφερθεί στο προηγούμενο ή το επόμενο Grand Prix αντίστοιχα. Συγκεκριμένα, αν επιλέξει το προηγούμενο, θα μεταφερθεί στο GP της Βαλέντσια, ενώ αν επιλέξει το επόμενο θα βρεθεί στο Ιταλικό GP. Στο τέλος υπάρχει και σύνδεσμος για την επιστροφή στον παγκόσμιο χάρτη.

Θ. Η ιστορία του αθλήματος της Formula One

Η Formula One έχει τις ρίζες της στους Ευρωπαϊκούς αγώνες αυτοκινήτου του 1920 και του 1930. Ο όρος formula είναι ένα σύνολο κανονισμών που οι συμμετέχοντες και τα αγωνιστικά οχήματα πρέπει να συμφωνούν. Η Formula One συμφωνήθηκε να διοργανώνεται μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο το 1946, με τον πρώτο αγώνα εκτός πρωταθλήματος να διεξάγεται εκείνη τη χρονιά. Ένας αριθμός από οργανισμούς Grand Prix είχαν προτείνει κανόνες για ένα Παγκόσμιο Πρωτάθλημα πριν από τον πόλεμο, αλλά λόγω της διακοπής των αγώνων κατά τη διάρκεια του πολέμου, το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Οδηγών δεν επισημοποιήθηκε μέχρι το 1947. Ο πρώτος αγώνας Παγκοσμίου Πρωταθλήματος πραγματοποιήθηκε στο Silverstone, στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1958. Εθνικά πρωταθλήματα υπήρχαν στη Νότια Αφρική και το Ηνωμένο Βασίλειο τις δεκαετίες του 1960 και 1970. Αγώνες εκτός πρωταθλήματος Formula One γίνονταν για πολλά χρόνια αλλά, λόγω του αυξανόμενου κόστους του αθλήματος, το τελευταίο έγινε το 1983. Ο τίτλος του αθλήματος που δημιουργήθηκε, Formula One, δηλώνει ότι πρόκειται να είναι το πιο εξελιγμένο και το πιο ανταγωνιστικό από όσα διοργανώνει η FIA.

Το πρώτο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula One κατακτήθηκε από τον Ιταλό Giuseppe Farina οδηγώντας Alfa Romeo το 1950, νικώντας οριακά τον Αργεντινό Juan Manuel Fangio. Ο Fangio πήρε τον τίτλο το 1951, 1954, 1955, 1956 και 1957 (το ρεκόρ του των πέντε πρωταθλημάτων κράτησε για σαράντα πέντε χρόνια μέχρι που ο Γερμανός Michael Schumacher πήρε τον έκτο τίτλο του το 2003). Παρόλο που ο Stirling Moss αγωνιζόταν κανονικά, δεν κατάφερε ποτέ να κερδίσει τον τίτλο του Παγκοσμίου Πρωταθλητή και σήμερα θεωρείται ο μεγαλύτερος οδηγός αγώνων που δεν έχει κερδίσει αυτόν τον τίτλο. Ο Fangio, παρόλα αυτά, έμεινε στην ιστορία ως αυτός που κυριάρχησε την Formula One την πρώτη της δεκαετία και θεωρείται από πολλούς ο "Μεγάλος Δάσκαλος" της F1.

Η πρώτη αυτή περίοδος σηματοδοτήθηκε από ομάδες κατασκευαστών καθημερινών αυτοκινήτων - Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes-Benz και Maserati - όλες αυτές συμμετείχαν και πριν τον πόλεμο. Τις πρώτες χρονιές χρησιμοποιήθηκαν

οχήματα προπολεμικά όπως το μοντέλο 158 της Alfa. Είχαν τη μηχανή μπροστά, λεπτά ελαστικά και υπερτροφοδοτούμενους κινητήρες 1,5 λίτρων ή ατμοσφαιρικούς κινητήρες 4,5 λίτρων. Το Πρωτάθλημα του 1952 και 1953 ίσχυαν οι κανονισμοί της Formula Two, για μικρότερα, λιγότερο "δυνατά" οχήματα, εξαιτίας της σπανιότητας οχημάτων Formula One. Όταν νέοι κανονισμοί Formula One, για κινητήρες 2,5 λίτρων, επανεισάχθηκαν στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα το 1954, η Mercedes-Benz παρουσίασε την προηγμένη W196, που την χαρακτήριζαν καινοτομίες όπως δεσμοδρομικές βαλβίδες και σύστημα ηλεκτρονικού ψεκασμού βενζίνης καθώς και βελτιωμένο αμάξωμα. Οι οδηγοί της Mercedes κατέκτησαν το Πρωτάθλημα για δύο χρόνια, προτού η ομάδα αποχωρίσει από το μηχανοκίνητο αθλητισμό μετά την καταστροφή στο Le Mans το 1955.

Η πρώτη σημαντική τεχνολογική εξέλιξη, η εισαγωγή από τον Cooper αγωνιστικών οχημάτων που είχαν τον κινητήρα στο κέντρο και όχι μπροστά (ακολουθώντας το παράδειγμα του Ferdinand Porsche στην Auto Unions τη δεκαετία του 1930), που προήλθε από τα επιτυχή σχέδια της εταιρείας στη Formula 3, συνέβη μέσα στη δεκαετία του 1950. Ο Αυστραλός Jack Brabham, Παγκόσμιος Πρωταθλητής το 1959, 1960 και 1966, σύντομα απέδειξε την υπεροχή των νέων σχεδίων. Μέχρι το 1961, όλα τα οχήματα της F1 είχαν μεταφέρει τον κινητήρα στο κέντρο.

Ο πρώτος Βρετανός Παγκόσμιος Πρωταθλητής ήταν ο Mike Hawthorn, που οδηγούσε Ferrari το 1958. Παρόλα αυτά, όταν ο Colin Chapman μπήκε στην F1 ως σχεδιαστής αναρτήσεων και αργότερα ιδρυτής της Team Lotus, το "Βρετανικό αγωνιστικό πράσινο" ήρθε να κατακτήσει την επόμενη δεκαετία. Μεταξύ των Brabham, Jim Clark, Jackie Stewart, John Surtees, Graham Hill και Denny Hulme, οι Βρετανικές ομάδες και οδηγοί της Κοινοπολιτείας κέρδισαν δώδεκα Παγκόσμια Πρωταθλήματα από το 1962 μέχρι και το 1973.

Το 1962, η Lotus παρουσίασε ένα όχημα με φύλλα αλουμινίου σε μονοκόμματο πλαίσιο αντί για το παραδοσιακό διαστημικό πλαίσιο. Αυτό ήταν το μεγαλύτερο τεχνολογικό καινοτόμημα από την εισαγωγή οχημάτων με τον κινητήρα

στο κέντρο. Το 1968, η Lotus έβαλε το σήμα της Imperial Tobacco στα οχήματά της, εγκαινιάζοντας έτσι την χορηγία στο άθλημα.

Η αεροδυναμική κάτωση σιγά σιγά απέκτησε σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό των οχημάτων, από την εμφάνιση των αεροτομών στα τέλη της δεκαετίας του 1960. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, η Lotus παρουσίασε αεροδυναμική επίγεια επίδρασης που προσέφερε τεράστια κάτωση και αύξησε εντυπωσιακά τις ταχύτητες με τις οποίες τα οχήματα της F1 εισέρχονταν στις στροφές (χρησιμοποιήθηκε πρώτα στην Chaparral 2J του Jim Hall το 1970). Τόσο μεγάλες ήταν οι αεροδυναμικές δυνάμεις που πίεζαν τα οχήματα στην πίστα (μέχρι πέντε φορές το βάρος τους), που εξαιρετικά δύσκαμπτα ελατήρια χρειάζονταν για να διατηρήσουν ένα σταθερό ύψος από το έδαφος, κάνοντας την ανάρτηση σχεδόν στέρα και άκαμπτη, αφήνοντας εξ ολοκλήρου στα ελαστικά την απόσβεση κραδασμών στο όχημα και στον οδηγό από ανωμαλίες στην επιφάνεια του οδοστρώματος.

Στις αρχές του 1970, ο Bernie Ecclestone αναδιαμόρφωσε τη διαχείριση των εμπορικών δικαιωμάτων της Formula One. Σε αυτόν "χρωστάει" το άθλημα τη μεταμόρφωσή του στην επιχείρηση δισεκατομμυρίων δολαρίων που είναι σήμερα. Όταν ο Ecclestone αγόρασε τη Brabham Team το 1971 κέρδισε μια θέση στην Ένωση Κατασκευαστών Formula One (FOCA) και το 1978 έγινε ο πρόεδρός της. Πριν, οι ιδιοκτήτες των πιστών ήλεγχαν το εισόδημα των ομάδων και διαπραγματεύονταν με κάθε μία ξεχωριστά. Ο Ecclestone έπεισε τις ομάδες να διεκδικούν ως σύνολο μέσω του FOCA. Προσέφερε την F1 στους ιδιοκτήτες των πιστών σαν πακέτο που είτε θα δέχονταν είτε όχι. Σε αντάλλαγμα για το πακέτο σχεδόν όλοι υποχρεώνονταν να αποσύρουν τις διαφημίσεις μέσα στην πίστα.

Η ίδρυση της Fédération Internationale du Sport Automobile (FISA) το 1979 άνοιξε τον πόλεμο μεταξύ FISA και FOCA, κατά τη διάρκεια του οποίου η FISA και ο πρόεδρός της Jean-Marie Balestre αντιπαρατίθεντο συνεχώς με τη FOCA για τα τηλεοπτικά δικαιώματα και τους τεχνικούς κανονισμούς. Η εφημερίδα Guardian έγραψε πως ο Ecclestone και ο Max Mosley "χρησιμοποίησαν τον FOCA για να χρηματοδοτήσουν έναν πόλεμο με ένα πολύ μακροπρόθεσμο στόχο". Ο FOCA απείλησε να δημιουργήσει ξεχωριστούς αγώνες, μποϊκόταρε ένα Grand Prix και η

FISA απέσυρε την κύρωσή της από τους αγώνες. Το αποτέλεσμα ήταν το "Σύμφωνο Concorde" του 1981, που εξασφάλιζε τεχνική σταθερότητα, καθώς στις ομάδες θα δινόταν επαρκής ενημέρωση των νέων κανονισμών. Παρόλο που η FISA βεβαίωσε το δικαίωμά της για τα τηλεοπτικά δικαιώματα, αργότερα παρέδωσε το δικαίωμα αυτό στη FOCA.

Η FISA επέβαλε απαγόρευση στην αεροδυναμική επίγειας επίδρασης το 1983. Τότε, εν τω μεταξύ, οι υπερτροφοδοτούμενοι κινητήρες, στους οποίους η Renault είχε πρωτοπορήσει το 1977, παρήγαγαν πάνω από 700 ίππους (520 kW) και ήταν ιδανικοί για να παραμείνουν ανταγωνιστικοί. Το 1986, ένας υπερτροφοδοτούμενος κινητήρας της BMW σημείωσε στιγμιαία πίεση στην τουρμπίνα 5,5 bar, υπολογίζοντας την υποδύναμη εκείνη τη στιγμή σε παραπάνω από 1.300 ίππους (970 kW) στα προκριματικά για το Ιταλικό Grand Prix. Το επόμενο έτος η υποδύναμη των οχημάτων της F1 υπολογιζόταν γύρω στους 1.100 ίππους (820 kW), με την πίεση της τουρμπίνας περιορισμένη στα 4,0 bar. Αυτά τα οχήματα ήταν τα πιο ισχυρά αγωνιστικά οχήματα κατηγορίας open-wheel που υπήρξαν ποτέ. Για να μειώσουν την παραγωγή υποδύναμης του κινητήρα και συνεπώς τις ταχύτητες, η FIA μείωσε τη χωρητικότητα βενζίνης των οχημάτων το 1984 και τις πιέσεις των τούρμπο το 1988 προτού απαγορεύσει τους υπερτροφοδοτούμενους κινητήρες εντελώς το 1989.

Η ανάπτυξη των ηλεκτρονικών βοηθημάτων των οδηγών ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980. Η Lotus ξεκίνησε να αναπτύσσει ένα σύστημα ενεργής ανάρτησης που πρωτοεμφανίστηκε το 1982 στην F1 Lotus 91 και στο αυτοκίνητο παραγωγής Lotus Esprit. Μέχρι το 1987, το σύστημα είχε τελειοποιηθεί και οδηγήθηκε στη νίκη από τον Ayrton Senna στο Grand Prix του Μονακό τον ίδιο χρόνο. Στην αρχή της δεκαετίας του 1990 ακολούθησαν και άλλες ομάδες και τα ημι-αυτόματα κιβώτια ταχυτήτων και ο έλεγχος πρόσφυσης ήταν φυσικό επακόλουθο. Η FIA, εξαιτίας παραπόνων πως η τεχνολογία καθορίζει το αποτέλεσμα των αγώνων περισσότερο από την ικανότητα των οδηγών, απαγόρευσε πολλά τέτοια βοηθήματα για το 1994. Αυτό οδήγησε τα οχήματα που βασίζονταν σε αυτά τα βοηθήματα να γίνουν πολύ "νευρικά" και δυσκολοδήγητα (ειδικά η

Williams FW16) και πολλοί παρατηρητές ένιωθαν ότι αυτή η απαγόρευση ήταν μόνο ονομαστική καθώς "αποδείχθηκε δύσκολο να αστυνομευθούν αποτελεσματικά". Οι ομάδες υπέγραψαν και δεύτερο "Σύμφωνο Concorde" το 1992 και ένα τρίτο το 1997, η οποία και έληξε την τελευταία ημέρα του 2007.

Οι ομάδες McLaren και Williams μεσουρανούσαν τις δεκαετίες 1980 και 1990, με την Brabham να είναι επίσης ανταγωνιστική στις αρχές της δεκαετίας του 1980, κερδίζοντας δύο Πρωταθλήματα Οδηγών με τον Nelson Piquet. Με κινητήρες Porsche, Honda και Mercedes-Benz, η McLaren κέρδισε δεκαέξι Πρωταθλήματα (επτά Κατασκευαστών, εννέα Οδηγών) εκείνη την περίοδο, ενώ η Williams χρησιμοποίησε κινητήρες Ford, Honda και Renault για να κερδίσει επίσης δεκαέξι Πρωταθλήματα (εννέα Κατασκευαστών, επτά Οδηγών). Ο ανταγωνισμός μεταξύ των οδηγών θρύλων Ayrton Senna και Alain Prost έγινε το κεντρικό ενδιαφέρον της F1 το 1988 και συνέχισε μέχρι που ο Prost παραιτήθηκε στο τέλος του 1993. Ο Senna έχασε τη ζωή του το 1994 στο Grand Prix του Σαν Μαρίνο, αφού συγκρούστηκε σε έναν τοίχο στην έξοδο της πασίγνωστης στροφής Tamburello, έχοντας πάρει την θέση του πρώτου οδηγού της Williams από τον Prost εκείνη τη χρονιά. Η FIA από εκείνο το Σαββατοκύριακο άρχισε να δουλεύει στη βελτίωση της ασφάλειας του αθλήματος, κατά τη διάρκεια του οποίου ο Roland Ratzenberger επίσης έχασε τη ζωή του στα προκριματικά του Σαββάτου. Από τότε κανένας οδηγός δεν έχει πεθάνει στην πίστα σε αγώνα της Formula One, αλλά δύο βοηθοί πίστας έχουν χάσει τις ζωές τους, ένας στο Ιταλικό Grand Prix του 2000 και ένας στο Αυστραλιανό Grand Prix του 2001.

Από το θάνατο του Ayrton Senna και του Roland Ratzenberger, η FIA χρησιμοποίησε την ασφάλεια ως παράγοντα για να επιβάλλει αλλαγές στους κανονισμούς που, κάτω από το "Σύμφωνο Concorde", όλες οι ομάδες θα έπρεπε να συμφωνήσουν - ειδικότερα οι αλλαγές του 1998. Αυτή η αποκαλούμενη "narrow track" εποχή είχε ως αποτέλεσμα οχήματα με μικρότερα πίσω ελαστικά, στενότερη πίστα συνολικά και την εισαγωγή "αυλακωτών" ελαστικών για να μειωθεί η μηχανική πρόσφυση. Θα υπήρχαν τέσσερα αυλάκια, και μπροστά και πίσω - τον πρώτο χρόνο υπήρχαν τρία αυλάκια στα μπροστά ελαστικά - που θα ήταν σα να

προσομοιάζουν συνθήκες βροχής επιβάλλοντας μικρότερη επαφή μεταξύ τροχού και οδοστρώματος. Αυτό, σύμφωνα με τη FIA, θα προωθούσε το ταλέντο των οδηγών και θα παρείχε ομορφότερο θέαμα.

Τα αποτελέσματα των αλλαγών ήταν ανάμεικτα καθώς η έλλειψη μηχανικής πρόσφυσης βοήθησε τους πιο έξυπνους σχεδιαστές να αντισταθμίσουν την έλλειψη με αεροδυναμική πρόσφυση - πιέζοντας πιο πολύ τους τροχούς στο έδαφος μέσω "φτερών", αεροδυναμικών συσκευών κ.τ.λ. - το οποίο είχε ως αντίκτυπο λιγότερα προσπεράσματα καθώς αυτές οι συσκευές τείνουν να κάνουν τον αέρα πίσω από το όχημα ταραχώδη ("βρώμικο"), αποτρέποντας άλλα οχήματα να ακολουθούν από κοντά, εξαιτίας της εξάρτησής τους σε "καθαρό" αέρα ώστε να μένει το όχημα προσκολλημένο στην πίστα. Τα "αυλακωτά" ελαστικά είχαν επίσης την ατυχία να είναι εξαρχής πιο σκληρά, ώστε να συγκρατούνται τα αυλάκια, που οδήγησε σε θεαματικά ατυχήματα σε περιπτώσεις αποτυχίας εύρεσης αεροδυναμικής πρόσφυσης (π.χ. βλάβη στο πίσω "φτερό"), καθώς το πιο σκληρό ελαστικό δεν "κολλούσε" στην ασφαλτο το ίδιο αποτελεσματικά.

Οδηγοί από τις McLaren, Williams, Renault (παλαιότερα Benetton) και Ferrari, αλλιώς οι "Big Four", έχουν κερδίσει όλα τα Παγκόσμια Πρωταθλήματα από το 1984 μέχρι και το 2008. Εξαιτίας των τεχνολογικών προόδων του 1990, το κόστος συμμετοχής στη Formula One αυξήθηκε δραματικά. Αυτό το αυξημένο οικονομικό φορτίο, συνδυαζόμενο με τις "Big Four" (χρηματοδοτούμενες από κολοσσούς αυτοκινητοβιομηχανίες όπως η Mercedes-Benz), ανάγκασε τις φτωχότερες ανεξάρτητες ομάδες να πασχίζουν όχι μόνο να παραμείνουν ανταγωνιστικές, αλλά και να μην χρεωκοπήσουν. Οικονομικά προβλήματα ανάγκασαν πολλές ομάδες να αποσυρθούν, Από το 1990, είκοσι οκτώ ομάδες έχουν φύγει από την Formula 1. Αυτό προέτρεψε τον πρώην ιδιοκτήτη της Jordan, Eddie Jordan, να πει πως οι μέρες των ανταγωνιστικών ιδιωτών έχουν περάσει ανεπιστρεπτί.

Ο Michael Schumacher και η Ferrari έκαναν κάτι πρωτοφανές: κέρδισαν πέντε συνεχόμενα Πρωταθλήματα Οδηγών και έξι συνεχόμενα Πρωταθλήματα Κατασκευαστών μεταξύ του 1999 και του 2004. Ο Schumacher έθεσε πολλά νέα ρεκόρ, συμπεριλαμβανομένων και αυτών για: περισσότερες νίκες σε Grand Prix

(91), περισσότερες νίκες σε μία αγωνιστική περίοδο (13 νίκες από 18 αγώνες) και περισσότερα Πρωταθλήματα Οδηγών (7). Το σερί των Πρωταθλημάτων του Schumacher τελείωσε στις 25 Σεπτεμβρίου του 2005, όταν ο Fernando Alonso, οδηγός της Renault F1, έγινε ο νεότερος Παγκόσμιος Πρωταθλητής μέχρι εκείνη την εποχή. Το 2006 η Renault F1 και ο Alonso κέρδισαν και τους δύο Παγκόσμιους τίτλους ξανά. Ο Schumacher παραιτήθηκε στο τέλος του 2006 μετά από δεκαέξι χρόνια αγωνιστικής δράσης στη Formula One. Όμως ξαναγύρισε στην ενεργό δράση για το έτος 2010, αγωνιζόμενος για την καινούρια ομάδα Mercedes GP.

Αυτήν την περίοδο οι κανονισμοί του Πρωταθλήματος μεταβάλλονταν συχνά από τη FIA με την πρόθεση να βελτιωθεί η δράση και να περικοπούν τα έξοδα. Οι "διαταγές" των ομάδων, νόμιμες από την αρχή του Πρωταθλήματος το 1950, απαγορεύτηκαν το 2002 μετά από αρκετά περιστατικά στα οποία ομάδες ανοιχτά τροποποιούσαν αποτελέσματα αγώνων, παρήγαγαν αρνητική δημοτικότητα, κυρίως από τη Ferrari στο Αυστριακό Grand Prix του 2002. Άλλες αλλαγές συμπεριέλαβαν τον τρόπο διεξαγωγής των κατατακτήριων δοκιμών, το σύστημα βαθμολογίας των οδηγών, τεχνικούς κανονισμούς και κανόνες που καθόριζαν το πόσο θα διαρκούσαν οι κινητήρες και τα ελαστικά. Ένας "πόλεμος ελαστικών" μεταξύ των προμηθευτών Michelin και Bridgestone μείωσε τους χρόνους των οχημάτων στην πίστα, παρόλο που το 2005 στο Grand Prix της Ινδιανάπολις επτά από τις δέκα ομάδες δεν αγωνίστηκαν όταν τα Michelin ελαστικά τους κρίθηκαν επικίνδυνα για χρήση. Κατά το έτος 2006, ο Max Mosley υπογράμμισε ένα "πράσινο" μέλλον για την F1, στο οποίο αποδοτική χρήση της ενέργειας θα γινόταν ένας σημαντικός παράγοντας. Και ο "πόλεμος ελαστικών" τελείωσε, καθώς η Bridgestone έγινε ο μοναδικός προμηθευτής ελαστικών στη Formula 1 για το 2007.

Από το 1983, η Formula One κυριαρχούταν από ειδικές αγωνιστικές ομάδες όπως η Williams, η McLaren και η Benetton, χρησιμοποιώντας κινητήρες από μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες όπως η Mercedes-Benz, η Honda, η Renault και η Ford. Ξεκινώντας το 2000, με τη δημιουργία από τη Ford της ανεπιτυχούς ομάδας Jaguar, νέες ομάδες ιδρυμένες από προμηθευτές κινητήρων άρχισαν να δημιουργούνται για πρώτη φορά από την αποχώρηση της Alfa Romeo και της

Renault στο τέλος του 1985. Μέχρι το 2006, οι ομάδες κατασκευαστών Renault, BMW, Toyota, Honda και Ferrari κυριάρχησαν στο Πρωτάθλημα, κατακτώντας πέντε από τις έξι πρώτες θέσεις στο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών. Η μοναδική εξαίρεση ήταν η McLaren, που μερίδιό της κατέχει η Mercedes-Benz. Μέσω της Ένωσης Κατασκευαστών Grand Prix (GPMA), διαπραγματεύτηκαν ένα μεγαλύτερο μερίδιο από τα εμπορικά δικαιώματα της F1 και περισσότερη συμμετοχή στο άθλημα γενικότερα.

Το 2008 και το 2009 οι Honda, BMW και Toyota όλες αποσύρθηκαν από τη Formula 1, κατηγορώντας την οικονομική ύφεση. Αυτό οδήγησε στο τέλος της κυριαρχίας των κατασκευαστών στο άθλημα. Στην αγωνιστική περίοδο του 2010 η Mercedes-Benz ξαναεισήλθε ως κατασκευαστής μετά την εξαγορά της Brawn GP και χώρισε με τη McLaren μετά από δεκαπέντε χρονιές συνεργασίας. Έτσι οι Mercedes, Renault και Ferrari έμειναν ως οι μόνες ομάδες κατασκευαστών στο Πρωτάθλημα. Η AT&T Williams επιβεβαίωσε κοντά στο τέλος του 2009 την καινούρια συμφωνία με την Cosworth για προμήθεια κινητήρων. Επίσης συμφωνία με την Cosworth πραγματοποίησαν οι νέες ομάδες USF1, Virgin Racing, Hispania Racing F1 καθώς και η Lotus F1. Η έξοδος των ομάδων κατασκευαστών προετοίμασε το έδαφος για ομάδες που εκπροσωπούν τις χώρες τους, με κάποιες να έχουν την οικονομική υποστήριξη των αντίστοιχων κυβερνήσεων (όπως η Lotus), κάτι που έχει να ειδωθεί από τη δεκαετία του 1930.

α. Τα Grand Prix

Ο αριθμός των Grand Prix που γίνονται κάθε αγωνιστική περίοδο είναι διαφορετικός. Μόνον επτά αγώνες αποτελούσαν το εναρκτήριο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα το 1950. Με τα χρόνια το αγωνιστικό ημερολόγιο έχει σχεδόν τριπλασιαστεί. Παρόλο που ο αριθμός των αγώνων παρέμενε μεταξύ δεκαέξι και δεκαεπτά από το 1980, έφτασε τους δεκαεννέα το 2005.

Οι έξι από τους επτά "πρώτους" αγώνες έλαβαν μέρος στην Ευρώπη. Ο μόνος μη ευρωπαϊκός αγώνας το 1950 ήταν ο Indianapolis 500, ο οποίος, λόγω έλλειψης συμμετοχής από ομάδες της F1, εφόσον απαιτούσε οχήματα με διαφορετικές προδιαγραφές από τους άλλους αγώνες, αργότερα αντικαταστάθηκε από το Grand Prix των Ηνωμένων Πολιτειών. Το πρωτάθλημα της F1 σταδιακά επεκτάθηκε και σε άλλες μη ευρωπαϊκές χώρες. Η Αργεντινή φιλοξένησε το πρώτο Grand Prix στην Νότια Αμερική το 1953. Το Μαρόκο διοργάνωσε τον πρώτο Αφρικανικό αγώνα Παγκοσμίου Πρωταθλήματος το 1958. Η Ασία (Ιαπωνία το 1976) και η Ωκεανία (Αυστραλία το 1985) ακολούθησαν. Οι τωρινοί δεκαεννέα αγώνες είναι διασκορπισμένοι στις ηπείρους της Ευρώπης, της Ασίας, της Ωκεανίας, της Νότιας Αμερικής και της Βόρειας Αμερικής.

Παραδοσιακά κάθε έθνος που διοργανώνει ένα Grand Prix, το ονομάζει με το όνομα της χώρας. Αν μια χώρα διοργανώνει περισσότερα του ενός την ίδια χρονιά, λαμβάνουν διαφορετικά ονόματα. Για παράδειγμα, μια Ευρωπαϊκή χώρα (όπως η Αγγλία, η Γερμανία ή η Ισπανία) που διοργανώνει δύο Grand Prix, ονομάζει το δεύτερο ως Ευρωπαϊκό Grand Prix. Της Ιταλίας το δεύτερο Grand Prix πήρε το όνομά του από το γειτονική δημοκρατία του Σαν Μαρίνο. Όμοια, στην Ιαπωνία το 1994-1995, ο δεύτερος αγώνας ήταν γνωστός ως το Grand Prix του Ειρηνικού. Το 1982, οι Ηνωμένες Πολιτείες διοργάνωσαν τρία Grand Prix.

Τα Grand Prix, μερικά από τα οποία έχουν ιστορία μεγαλύτερη από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula One, δε γίνονται κάθε χρόνο πάντα στην ίδια πίστα. Το Βρετανικό Grand Prix για παράδειγμα, παρότι υπάρχει στο ημερολόγιο της F1 κάθε χρόνο από το 1950, εναλλασσόταν μεταξύ των πιστών Brands Hatch και Silverstone από το 1963 μέχρι και το 1986. Ο μοναδικός άλλος αγώνας που διεξάγεται κάθε χρόνο από το 1950 είναι το Ιταλικό Grand Prix. Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα έκανε "στάση" αποκλειστικά στη Monza με μόνο μια εξαίρεση: το 1980 "πήγε" στην Imola, "σπίτι" του Grand Prix του Σαν Μαρίνο μέχρι το 2006.

Ένας από τους πρόσφατους αγώνες στο ημερολόγιο των Grand Prix, διεξάγεται στο Μπαχραϊν και αντιπροσωπεύει την πρώτη εισβολή της Formula One στη Μέση Ανατολή με μία υψηλής τεχνολογίας ειδικά κατασκευασμένη πίστα στην

έρημο. Το Grand Prix του Μπαχραϊν και άλλοι καινούριοι αγώνες στην Κίνα και στην Τουρκία, παρουσιάζουν νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη και εξέλιξη του προνομίου ενός Formula One Grand Prix, ενώ ταυτόχρονα νέες εγκαταστάσεις "ανεβάζουν τον πήχη" για άλλες πίστες F1 ανά τον κόσμο. Προκειμένου να δημιουργηθεί χώρος στο ημερολόγιο για τους νεότερους αγώνες, παλαιότεροι ή λιγότερο επιτυχείς αγώνες στην Ευρώπη και στην Αμερική έχουν αφαιρεθεί, όπως αυτοί στην Αργεντινή, στην Αυστρία, στο Μεξικό, στη Γαλλία, στο Σαν Μαρίνο και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ακόμα πιο πρόσφατες προσθήκες στο αγωνιστικό ημερολόγιο περιλαμβάνουν την πίστα σε δημόσιους δρόμους της Βαλέντσια, που έγινε η "κατοικία" του Ευρωπαϊκού Grand Prix το 2008, δίνοντας στην Ισπανία δύο Grand Prix. Το Σεπτέμβριο του 2008, το Grand Prix της Σιγκαπούρης διοργάνωσε τον πρώτο νυχτερινό αγώνα στην ιστορία της Formula 1, ώστε να διεξαχθεί σε μια ώρα που εξυπηρετούσε καλύτερα τους κύριους υποστηρικτές του αθλήματος, τους Ευρωπαίους τηλεθεατές. Η πιο πρόσφατη προσθήκη στο ημερολόγιο των Grand Prix είναι αυτό του Άμπου Ντάμπι, που φιλοξένησε τον τελευταίο αγώνα της αγωνιστικής περιόδου του 2009, ενώ παράλληλα ήταν και ο πρώτος στην ιστορία αγώνας που εκκίνησε ημέρα και τελείωσε νύχτα. Καινούριες πίστες που θα εισέλθουν στην F1 στο άμεσο μέλλον περιλαμβάνουν και αυτή της Κορέας, που θα διεξαχθεί για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 2010 και το Ινδικό Grand Prix που θα γίνει στο Δελχί το 2011.

6. Οι αγωνιστικές πίστες

Μια τυπική πίστα συνήθως έχει μια μεγάλη ευθεία όπου γίνεται η εκκίνηση και ο τερματισμός του αγώνα. Η γραμμή των pits, όπου οι οδηγοί σταματούν για ανεφοδιασμό και αλλαγή ελαστικών κατά τη διάρκεια του αγώνα και όπου οι ομάδες ρυθμίζουν και ελέγχουν τα αυτοκίνητά τους πριν από αυτόν, βρίσκεται δίπλα σε αυτή τη μεγάλη ευθεία. Το σχέδιο της υπόλοιπης πίστας διαφέρει πολύ, μολονότι στις περισσότερες πίστες ο αγώνας γίνεται δεξιόστροφα. Οι ελάχιστες

πίστες που "τρέχουν" αριστερόστροφα (και συνεπώς έχουν κυρίως αριστερές στροφές) μπορούν να δημιουργήσουν στους οδηγούς αυχενικά προβλήματα και τραυματισμούς, λόγω των τεράστιων πλευρικών δυνάμεων που δημιουργούν τα οχήματα της F1, σε αντίθετη φορά από τη συνηθισμένη.

Η πλειονότητα των πιστών που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ειδικά κατασκευασμένες για αγώνες. Οι τωρινές πίστες σε δημόσιους δρόμους είναι οι Monte Carlo, Albert Park, Valencia και Singapore, αν και αγώνες σε άλλες πόλεις συζητούνται συχνά - πιο πρόσφατα στο Λονδίνο και στο Παρίσι. Και άλλες πίστες είναι μερικώς σε δημόσιους δρόμους, όπως η Spa-Francorchamps. Το γόητρο και η ιστορία του αγώνα του Monte Carlo είναι οι βασικοί λόγοι που η πίστα είναι ακόμα σε χρήση, εφόσον δεν πληροί τις προϋποθέσεις για την ασφάλεια της FIA που ισχύουν σε άλλες πίστες. Ο τρεις φορές Παγκόσμιος Πρωταθλητής Nelson Piquet χαρακτήρισε με τη διάσημη φράση, ότι "το να τρέχεις στο Monte Carlo είναι σα να κάνεις ποδήλατο μέσα στο σαλόνι σου".

Ο σχεδιασμός των πιστών για να προστατεύουν την ασφάλεια των οδηγών γίνεται όλο και πιο περίπλοκος, όπως φάνηκε από τη νέα Bahrain International Circuit, που προστέθηκε το 2004 και σχεδιάστηκε - όπως όλες οι νέες πίστες στην F1 - από τον Hermann Tilke. Πολλές από αυτές τις νέες πίστες, επικρίθηκαν πως τους λείπει η "ροή" που έχουν κλασσικές πίστες όπως η Spa-Francorchamps και η Imola. Ο επανασχεδιασμός του Tilke στην πίστα του Hockenheim στη Γερμανία για παράδειγμα, ενώ έδωσε πιο πολύ χώρο για κερκίδες και αφαίρεσε τις μεγάλες και επικίνδυνες ευθείες, αποδοκιμάστηκε από αυτούς που υποστήριζαν πως ο χαρακτήρας της Hockenheim ήταν αυτές οι μεγάλες ευθείες μέσα στο σκοτεινό δάσος. Αυτές οι νεότερες πίστες όμως, είναι γενικώς αποδεκτό ότι πληρούν τις προϋποθέσεις ασφάλειας της σύγχρονης Formula One καλύτερα από τις παλαιότερες.

Οι πιο πρόσφατες προσθήκες στο ημερολόγιο της F1 είναι η Valencia, η Singapore και η Yas Marina. Ένα Grand Prix της Formula One θα διεξαχθεί στην Ινδία για πρώτη φορά το 2011.

Σε έναν αγώνα απαιτούνται ξενοδοχειακές κλίνες για τουλάχιστον 5.000 θεατές.

γ. Ο αγώνας και η στρατηγική

Ένα Formula One Grand Prix διαρκεί ένα Σαββατοκύριακο. Στη σημερινή εποχή, ξεκινά με δύο ελεύθερες δοκιμαστικές περιόδους την Παρασκευή (με εξαίρεση στο Monte Carlo όπου μεταφέρονται την Πέμπτη) και μία ελεύθερη δοκιμαστική περίοδο το Σάββατο. Πρόσθετοι οδηγοί (κοινώς γνωστοί ως τρίτοι οδηγοί) επιτρέπεται να τρέξουν την Παρασκευή, αλλά μόνο δύο οχήματα επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν από κάθε ομάδα, οπότε αναγκάζεται κάποιος από τους δύο πρώτους οδηγούς να παραχωρήσει τη θέση του. Μια κατατακτήρια περίοδος γίνεται μετά την τελευταία ελεύθερη δοκιμή. Αυτή η περίοδος καθορίζει τη σειρά εκκίνησης των οδηγών για τον αγώνα.

Για μεγάλο μέρος της ιστορίας του αθλήματος, οι κατατακτήριες περίοδοι διέφεραν ελάχιστα από τις ελεύθερες περιόδους. Οι οδηγοί είχαν μια ολόκληρη περίοδο να προσπαθήσουν να επιτύχουν τον ταχύτερο χρόνο τους, μερικές φορές με συγκεκριμένο αριθμό προσπαθειών, με τη σειρά εκκίνησης να διαμορφώνεται από τον καλύτερο χρόνο γύρου κάθε οδηγού, από τον γρηγορότερο (γνωστό και ως pole position) μέχρι τον κατώτερο. Οι θέσεις εκκίνησης περιορίζονταν στους είκοσι έξι πιο γρήγορους και οι οδηγοί έπρεπε να σημειώσουν χρόνο γύρου που να μην ξεπερνά το 107% του ταχύτερου για να κερδίσουν θέση στον αγώνα. Άλλες φορές υπήρχε μια προ-κατατακτήρια περίοδος την Παρασκευή και άλλοτε περιόδους όπου ο κάθε οδηγός δικαιούτω μόνον έναν κατατακτήριο γύρο, τον οποίο και έτρεχαν μόνοι τους στην πίστα με προκαθορισμένη σειρά.

Το τωρινό σύστημα κατατακτήριων δοκιμών υιοθετήθηκε για την αγωνιστική περίοδο του 2006. Με το όνομα "knock-out qualifying", χωρίζεται σε τρεις περιόδους. Σε κάθε περίοδο, οι οδηγοί κάνουν κατατακτήριους γύρους προσπαθώντας να περάσουν στην επόμενη περίοδο, χωρίς περιορισμό στους

γύρους, με τους πιο αργούς οδηγούς να αποκλείονται στο τέλος της περιόδου και με τις θέσεις τους στη σειρά εκκίνησης να καθορίζονται από τους καλύτερους χρόνους τους. Τα οχήματα αποκλείονται κατά αυτόν τον τρόπο μέχρι να μείνουν τα τελευταία δέκα οχήματα που θα διαγωνιστούν για την πρώτη θέση εκκίνησης στην τρίτη και τελευταία περίοδο. Για κάθε περίοδο, οι προηγούμενοι χρόνοι διαγράφονται και μόνον ο ταχύτερος γύρος στη συγκεκριμένη περίοδο (εμποδίζοντας παραβιάσεις) λαμβάνεται υπόψη. Κάτω από τους παρόντες κανονισμούς, για όλες τις περιόδους, οποιοσδήποτε γύρος που εκκίνησε πριν η καρώ σημαία σημάνει το τέλος της αυτής περιόδου, μπορεί να ολοκληρωθεί και να μετρήσει νόμιμα, ακόμα και αν περάσει το όχημα τη γραμμή τερματισμού αφού τελειώσει η περίοδος. Στις δύο πρώτες περιόδους, τα οχήματα μπορούν να χρησιμοποιήσουν όποιον τύπο ελαστικού επιθυμούν, ενώ οι οδηγοί που αποκλείονται σε αυτές τις περιόδους μπορούν να αλλάξουν την επιλογή των για τον αγώνα. Τα οχήματα που λαμβάνουν μέρος στην τελευταία περίοδο όμως, υποχρεούνται να εκκινήσουν τον αγώνα με τα ελαστικά τα οποία χρησιμοποίησαν στο τέλος των κατατακτήριων δοκιμών (με εξαίρεση αλλαγές στον καιρό που θα αναγκάσει τη χρήση βρόχινων ελαστικών). Με τον ανεφοδιασμό καυσίμων να μην επιτρέπεται από το 2010, η τελευταία περίοδος γίνεται με ελάχιστα καύσιμα στα οχήματα F1, τα οποία ανεφοδιάζονται πλήρως με το πέρας των τριών κατατακτήριων περιόδων.

Για παράδειγμα, για είκοσι οχήματα που συμμετέχουν σε έναν αγώνα, σε όλα επιτρέπεται να συμμετάσχουν στην πρώτη κατατακτήρια περίοδο. Στο τέλος αυτής, τα πέντε πιο αργά οχήματα αποκλείονται και καταλαμβάνουν τις πέντε τελευταίες θέσεις στη σειρά εκκίνησης (16 έως και 20). Στη δεύτερη περίοδο, τα λοιπά δεκαπέντε οχήματα διαγωνίζονται, με τα πέντε πιο αργά από αυτά να αποκλείονται και να παίρνουν στη σειρά εκκίνησης τις επόμενες πέντε θέσεις (11 έως και 15). Στην τρίτη και τελευταία περίοδο, τα τελευταία δέκα οχήματα ανταγωνίζονται για την πρώτη θέση και "γεμίζουν" τις θέσεις 1 έως και 10 στη σειρά εκκίνησης.

Αυτό το σύστημα "knock-out" έχει δεχθεί μικρές τροποποιήσεις από την έναρξή του, όπως ρυθμίσεις στον αριθμό των οδηγών που αποκλείονται σε κάθε περίοδο καθώς ο συνολικός αριθμός οχημάτων που συμμετέχουν στον αγώνα έχει αλλάξει.

Ο αγώνας ξεκινά με ένα γύρο προθέρμανσης, μετά από τον οποίο τα οχήματα συγκεντρώνονται στη γραμμή εκκίνησης με τη σειρά που κατατάχθηκαν την προηγούμενη ημέρα. Αυτός ο γύρος συχνά αναφέρεται ως γύρος σχηματισμού, καθώς τα οχήματα κινούνται σε σχηματισμό χωρίς να γίνονται προσπεράσεις (αλλά αν κάποιος οδηγός κάνει λάθος και χάσει τη θέση του, μπορεί να την κερδίσει πίσω εκτός κι αν βρεθεί τελευταίος). Ο γύρος προθέρμανσης επιτρέπει στους οδηγούς να ελέγξουν την κατάσταση της πίστας και του οχήματος, δίνοντας στα ελαστικά ευκαιρία να ζεσταθούν για να πάρουν την τόσο απαιτούμενη πρόσφυση και στα πληρώματα στα pits χρόνο να μετακινήσουν τον εξοπλισμό τους από την εκκίνηση.

Μόλις όλα τα οχήματα πάρουν τις θέσεις τους στη σειρά εκκίνησης, ένα σύστημα φώτων πάνω από τη γραμμή εκκίνησης δείχνει την εκκίνηση του αγώνα: πέντε κόκκινα φώτα φωτίζονται διαδοχικά σε διαστήματα του ενός δευτερολέπτου - ύστερα σβήνουν όλα μαζί ταυτόχρονα σε ακαθόριστο χρόνο (συνήθως λιγότερο από τρία δευτερόλεπτα) για να σημάνουν την έναρξη του αγώνα. Η διαδικασία εκκίνησης του αγώνα μπορεί να εγκαταλειφθεί εάν κάποιος οδηγός "μείνει" μη μπορώντας να εκκινήσει και το δείχνει σηκώνοντας το χέρι του. Αν αυτό συμβεί η διαδικασία επαναλαμβάνεται: νέος γύρος σχηματισμού γίνεται με το προβληματικό όχημα να έχει μετακινηθεί από την πίστα. Ο αγώνας μπορεί να επανεκκινηθεί επίσης στην περίπτωση σοβαρού ατυχήματος ή επικίνδυνων συνθηκών, με την αρχική σειρά εκκίνησης να ακυρώνεται. Ο αγώνας μπορεί να ξεκινήσει πίσω από το Αυτοκίνητο Ασφαλείας (SC) αν οι υπεύθυνοι πιστεύουν πως μια κανονική αγωνιστική εκκίνηση θα ήταν υπερβολικά επικίνδυνη, όπως αν η πίστα είναι πολύ βρεγμένη. Δε γίνεται γύρος σχηματισμού όταν ο αγώνας εκκινεί πίσω από το Αυτοκίνητο Ασφαλείας.

Κάτω από φυσιολογικές συνθήκες ο νικητής του αγώνα είναι ο πρώτος οδηγός που θα διασχίσει τη γραμμή τερματισμού μετά από ένα συγκεκριμένο

αριθμό γύρων, που αθροισμένοι πρέπει να δίνουν μια απόσταση των 305 χλμ. (190 μιλίων) περίπου (260 χλμ. (160 μίλια) για το Monte Carlo). Οι υπεύθυνοι του αγώνα μπορούν να τερματίσουν τον αγώνα πρόωρα (βγάζοντας την κόκκινη σημαία) λόγω επικίνδυνων συνθηκών όπως σφοδρή βροχή, ενώ κανονικά πρέπει να διαρκεί το πολύ δύο ώρες, αλλά οι αγώνες διαρκούν τόσο σε περιπτώσεις ακραίων καιρικών συνθηκών. Οι οδηγοί μπορούν να προσπερνούν ο ένας τον άλλο για να βελτιώσουν τη θέση τους κατά τη διάρκεια του αγώνα και κατατάσσονται σύμφωνα με τη σειρά που τερμάτισαν τον αγώνα. Αν ένας πρωτοπόρος βρεθεί πίσω από έναν οδηγό που έχει ολοκληρώσει λιγότερους γύρους, στον τελευταίο "βγαίνει" η μπλε σημαία που σημαίνει πως υποχρεούται να αφήσει τον πρωτοπόρο να τον προσπεράσει. Τότε ο πιο αργός οδηγός λέγεται πως "έφαγε γύρο" ενώ ο πρωτοπόρος πως "έριξε γύρο" και μόλις αυτός τερματίσει τον αγώνα, ο πιο αργός κατατάσσεται ως "έναν γύρο πίσω". Ένας οδηγός μπορεί να "φάει γύρο" πολλές φορές στον αγώνα από οποιοδήποτε αυτοκίνητο που προηγείται. Ο οδηγός που δεν καταφέρει να ολοκληρώσει τον αγώνα, λόγω μηχανικών προβλημάτων, ατυχήματος ή άλλων λόγων θεωρείται πως εγκατέλειψε τον αγώνα και δεν κατατάσσεται στα αποτελέσματα. Παρόλα αυτά, εάν αυτός ο οδηγός έχει συμπληρώσει τουλάχιστον το 90% του αγώνα, θα καταταχθεί στα αποτελέσματα.

Κατά τη διάρκεια του αγώνα οι οδηγοί μπορούν να κάνουν "pit stops" για να αλλάξουν ελαστικά, να επισκευάσουν τυχόν ζημιές και να ανεφοδιαστούν με βενζίνη. Διαφορετικές ομάδες και οδηγοί υιοθετούν διαφορετικές στρατηγικές στις στάσεις στα pits με σκοπό να εκμεταλλευτούν πλήρως το δυναμικό του οχήματος. Δύο είδη γόμας ελαστικού, με διαφορετικές αντοχές και χαρακτηριστικά πρόσφυσης, είναι διαθέσιμα στους οδηγούς. Στην πορεία του αγώνα, οι οδηγοί πρέπει να χρησιμοποιούν και τις δύο. Μία γόμα θα έχει πλεονέκτημα από την άλλη και το πότε να χρησιμοποιηθεί η κάθε μία είναι κλειδί στη στρατηγική που θα ακολουθηθεί. Τα πιο μαλακά από τους δύο τύπους ελαστικών που είναι διαθέσιμοι ξεχωρίζουν από μια πράσινη λωρίδα στο "προφίλ" ώστε να βοηθήσει τους θεατές να καταλάβουν τις στρατηγικές. Κάτω από βροχερές συνθήκες οι οδηγοί μπορούν να αλλάξουν σε ένα από τα δύο ειδικά βρόχινα ελαστικά με πρόσθετα αυλάκια (ένα "ενδιάμεσο" για ήπιες υγρές συνθήκες, όπως μετά από πρόσφατη βροχή και ένα

"πλήρως βρόχινο", για τρέξιμο μέσα σε ή ακριβώς μετά από βροχή). Αν χρησιμοποιηθούν βρόχινα ελαστικά, οι οδηγοί δεν έχουν πλέον την υποχρέωση να χρησιμοποιήσουν και τους δύο τύπους στεγνών ελαστικών. Ένας οδηγός πρέπει να κάνει τουλάχιστον μία στάση στα pits για να χρησιμοποιήσει και τους δύο τύπους γόμας: μέχρι τρία pit stops συνηθίζεται να γίνονται, παρόλο που παραπάνω στάσεις μπορεί να χρειαστούν για την επισκευή ζημιών ή αν αλλάξουν οι καιρικές συνθήκες.

Μέχρι το 2010, ο διευθυντής αγώνα στη Formula One είναι ο Charlie Whiting. Αυτός ο ρόλος συμμετέχει γενικότερα στην F1, διαχειρίζοντας τα λογιστικά καθενός Grand Prix, ελέγχοντας τα αγωνιστικά οχήματα στο Parc fermé πριν κάθε αγώνα, επιβάλλοντας τους κανονισμούς της FIA και χειρίζοντας τα φώτα που εκκινούν κάθε αγώνα. Ως το κεφάλι των υπεύθυνων αγώνα επίσης παίζει μεγάλο ρόλο στο να διευθετεί διαφωνίες μεταξύ ομάδων και οδηγών. Ποινές, όπως η ποινή διέλευσης από τα pits, η ποινή υποχρεωτικής επίσκεψης στα pits χωρίς την επαφή του πληρώματος των pits στο όχημα, υποβιβασμοί στη σειρά εκκίνησης πριν τον αγώνα, αποκλεισμοί από τον αγώνα και πρόστιμα μπορούν όλα να επιβληθούν εφόσον ομάδες και οδηγοί παραβούν τους κανονισμούς.

Στην περίπτωση ενός ατυχήματος που ρισκάρει την ασφάλεια των διαγωνιζομένων ή των βοηθών αγώνα που βρίσκονται στο πλάι της πίστας, οι υπεύθυνοι αγώνα μπορούν να επιλέξουν να χρησιμοποιήσουν το Αυτοκίνητο Ασφαλείας (Safety Car ή SC). Αυτό στην πραγματικότητα αναστέλλει τον αγώνα, με τους οδηγούς να ακολουθούν το SC στην πίστα με την ταχύτητα που αυτό επιβάλλει στις θέσεις που είχαν πριν αυτό εισέλθει, ενώ οι προσπεράσεις απαγορεύονται. Το Αυτοκίνητο Ασφαλείας κυκλοφορεί στην πίστα έως ότου ο κίνδυνος απομακρυνθεί πλήρως. Έπειτα από την έξοδο του, ο αγώνας ξαναρχίζει με "εν κινήσει έναρξη". Στάσεις στα pits επιτρέπονται όσο το SC βρίσκεται στην πίστα. Η Mercedes-Benz παρέχει στη Formula One αυτοκίνητα της σειράς AMG για χρήση ως Αυτοκίνητα Ασφαλείας. Από το 2000, ο κύριος οδηγός του Αυτοκινήτου Ασφαλείας είναι ο πρώην οδηγός αγώνων Bernd Mayländer.

Σε περίπτωση ενός σφοδρού ατυχήματος ή μη ασφαλών καιρικών συνθηκών, ο αγώνας μπορεί να ακυρωθεί λόγω εμφάνισης της κόκκινης σημαίας.

Τότε: αν έχουν ολοκληρωθεί λιγότερο από τρεις γύροι όταν βγαίνει η κόκκινη σημαία, ο αγώνας επανεκκινεί με τη σειρά εκκίνησης όπως ήτο. Όλοι οι οδηγοί μπορούν να επανεκκινήσουν, πάντοτε βέβαια αν το όχημά τους είναι σε "αγωνιστική" κατάσταση. Αν μεταξύ τριών γύρων και 75% του αγώνα έχει ολοκληρωθεί, ο αγώνας μπορεί να επανεκκινηθεί αν είναι ασφαλές, διατηρώντας οι οδηγοί τις θέσεις των μέχρι την διακοπή του αγώνα. Το όριο των δύο ωρών δεν παύει να ισχύει και το ρολόι δεν σταματά. Αν παραπάνω από το 75% του αγώνα έχει ολοκληρωθεί, τότε ο αγώνας τερματίζεται και τα αποτελέσματα βγαίνουν σύμφωνα με τον δεύτερο τελευταίο γύρο που ολοκληρώθηκε πριν την κόκκινη σημαία.

Ο τρόπος διεξαγωγής του αγώνα έχει αλλάξει λίγο στην ιστορία της Formula One. Οι κύριες αλλαγές έχουν συγκεντρωθεί γύρω από το τι επιτρέπεται στα pit stops. Στις πρώτες μέρες των αγώνων Grand Prix, ένας οδηγός θα μπορούσε να συνεχίσει έναν αγώνα στο όχημα του συνοδηγού του στην ομάδα αν το δικό του παρουσίαζε πρόβλημα. Σήμερα τα οχήματα της F1 είναι τόσο προσεκτικά σχεδιασμένα για τον κάθε οδηγό που είναι πρακτικά ακατόρθωτο να οδηγήσει κάποιος οδηγός το όχημα ενός άλλου. Στα τελευταία χρόνια, η προσοχή έχει δοθεί στην αλλαγή των κανονισμών του ανεφοδιασμού καυσίμων και της αλλαγής ελαστικών. Από το 2010, ο ανεφοδιασμός - που επανεισάχθηκε το 1994 - δε θα επιτρέπεται, ώστε να ενθαρρύνει λιγότερο στρατηγικούς αγώνες για λόγους ασφαλείας. Ο κανονισμός που υποχρεώνει τη χρήση και των δύο τύπων γόμας ελαστικών στον αγώνα παρουσιάστηκε την αγωνιστική περίοδο του 2007, για ακόμα μία φορά να ενθαρρύνει την ανταγωνιστικότητα των οδηγών. Το Αυτοκίνητο Ασφαλείας είναι άλλη μία σχετικά πρόσφατη καινοτομία που μείωσε την ανάγκη χρήσης της κόκκινης σημαίας, επιτρέποντας στους αγώνες να ολοκληρώνονται στην ώρα τους για ένα διαρκώς διεθνώς αυξανόμενο τηλεοπτικό κοινό.

Κατανομή βαθμών σύμφωνα με τη θέση τερματισμού για κάθε Grand Prix για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα 2009:

- 1ος 10
- 2ος 8
- 3ος 6
- 4ος 5
- 5ος 4
- 6ος 3
- 7ος 2
- 8ος 1

Διάφορα συστήματα για την απονομή βαθμών στο πρωτάθλημα έχουν χρησιμοποιηθεί από το 1950. Για το 2009, οι βαθμοί απονέμονται ως αναφέρεται στον παραπάνω πίνακα. Οι βαθμοί που κερδίζει κάποιος οδηγός σε κάθε αγώνα προστίθενται και ο οδηγός και ο κατασκευαστής με τους περισσότερους βαθμούς στο τέλος της αγωνιστικής χρονιάς ανακηρύσσονται Παγκόσμιοι Πρωταθλητές. Αν και τα δύο οχήματα μιας ομάδας τερματίσουν "μέσα στους βαθμούς", λαμβάνουν και τα δύο βαθμούς κατασκευαστή, που αυτό σημαίνει πως τα Πρωταθλήματα Οδηγών και Κατασκευαστών συχνά έχουν διαφορετικά αποτελέσματα.

Για να λάβει βαθμούς, ένας οδηγός πρέπει να "ταξινομηθεί". Αυστηρά μιλώντας, για να "ταξινομηθεί" κάποιος οδηγός δεν είναι πάντα απαραίτητο να τελειώσει τον αγώνα, αλλά συμπληρώσει τουλάχιστον το 90% της απόστασης του νικητή. Έτσι, είναι πιθανό για κάποιον οδηγό να λάβει βαθμούς παρόλο που εγκατέλειψε πριν το τέλος του αγώνα.

Στην περίπτωση που λιγότερο από το 75% των γύρων του αγώνα έχει ολοκληρωθεί, μόνο οι μισοί βαθμοί (π.χ. ο 1ος αντί για 10 θα πάρει 5) απονέμονται στους οδηγούς και κατασκευαστές. Αυτό το γεγονός έχει συμβεί μόνο σε πέντε περιπτώσεις στην ιστορία του αθλήματος, με την τελευταία να εμφανίζεται στο Grand Prix της Μαλαισίας στην πίστα Sepang στις 5 Απριλίου του 2009, όταν ο αγώνας διεκόπη ύστερα από 31 γύρους εξαιτίας χειμαρρώδους βροχής. Μία από τις πέντε αυτές φορές έχει καθορίσει τον Παγκόσμιο Πρωταθλητή. Ένας οδηγός έχει το δικαίωμα να αλλάξει ομάδα κατά τη διάρκεια της χρονιάς και να κρατήσει τους βαθμούς που είχε στην προηγούμενη ομάδα.

Το 2010 η Formula 1 θα αλλάξει το σύστημα βαθμολόγησης, δίνοντας βαθμούς στους πρώτους δέκα οδηγούς αντί για τους πρώτους οκτώ ή και τους πρώτους έξι που έδινε παλαιότερα.

δ. Οι κατασκευαστές

Από το 1981, οι ομάδες της Formula One είναι αναγκασμένες να κατασκευάζουν το σασί των οχημάτων με τα οποία αγωνίζονται. Έτσι σταδιακά ο όρος "ομάδα" και "κατασκευαστής" έγιναν ένα. Αυτή η προϋπόθεση ξεχωρίζει το άθλημα από άλλους παρόμοιους αγώνες όπως IndyCar Series που επιτρέπουν στις ομάδες να αγοράζουν το σασί και το GP2 στο οποίο όλες οι ομάδες πρέπει να έχουν το ίδιο σασί. Επίσης αποτελεσματικά απαγορεύει τους ιδιώτες, οι οποίοι εμφανίζονταν συχνά στην F1 τη δεκαετία του 1970.

Την πρώτη αγωνιστική περίοδο του αθλήματος, το 1950, εμφανίστηκαν δεκαοκτώ ομάδες, αλλά επειδή τα κόστη ήταν υψηλά, πολλές εγκατέλειψαν άμεσα. Στην πραγματικότητα, ήταν τέτοια η σπανιότητα αγωνιστικών οχημάτων την πρώτη δεκαετία της Formula One ώστε οχήματα Formula Two χρησιμοποιούνταν αντί των πρώτων. Η Ferrari είναι η μοναδική ενεργή ακόμη και σήμερα ομάδα που συμμετείχε το 1950.

Η πρώιμη συμμετοχή κατασκευαστών ήρθε με τη μορφή της "εργοστασιακής ομάδας" (που είναι ομάδα που ανήκει και έχει προσωπικό μιας μεγάλης αυτοκινητοβιομηχανίας), όπως αυτές των Alfa Romeo, Ferrari ή Renault. Αφότου εικονικά είχαν εξαφανιστεί στις αρχές της δεκαετίας του 1980, οι εργοστασιακές ομάδες επανήλθαν τις δεκαετίες 1990 και 2000 και αποτέλεσαν τις μισές ομάδες με τις Ferrari, Jaguar, BMW, Renault, Toyota και Honda είτε να εγκαθίστανται σε δικές τους ομάδες είτε να εξαγοράζουν άλλες. Η Mercedes-Benz κατείχε το 40% της ομάδας McLaren και κατασκεύαζε η ίδια τους κινητήρες. Οι εργοστασιακές ομάδες σήμερα αποτελούν τις πιο ανταγωνιστικές ομάδες - το 2008 κατέλαβαν τις τέσσερις από τις πέντε πρώτες θέσεις στο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών και η McLaren την

άλλη θέση. Η Ferrari έχει το ρεκόρ για τις περισσότερες νίκες στο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών (δεκαπέντε). Παρόλα ταύτα, με το τέλος της δεκαετίας του 2000 οι εργοστασιακές ομάδες βρέθηκαν για μια ακόμη φορά σε ύφεση με μόνον την Ferrari, τη Mercedes-Benz και τη Renault να δηλώνουν συμμετοχή στην αγωνιστική περίοδο του 2010.

Εταιρείες όπως η Climax, η Repco, η Cosworth, η Hart, η Judd και η Supertec, που δεν είχαν καμμία άμεση σχέση με ομάδα, συχνά πωλούσαν κινητήρες σε ομάδες που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να τους παράγουν. Τα πρώτα χρόνια, ανεξάρτητες ομάδες της Formula One κάποιες φορές κατασκεύαζαν τους κινητήρες των, αλλά αυτό έγινε σπάνιο με την είσοδο των μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών όπως η BMW, η Ferrari, η Honda, η Mercedes-Benz, η Renault και η Toyota, των οποίων τα μεγάλα χρηματικά κεφάλαια καθιστούσαν τους κινητήρες που κατασκεύαζαν οι ομάδες λιγότερο ανταγωνιστικούς. Η Cosworth ήταν ο τελευταίος ανεξάρτητος προμηθευτής κινητήρων, αλλά έχασε τους τελευταίους πελάτες της μετά το 2006. Ξεκινώντας το 2007, οι "βαθιές" τσέπες των κατασκευαστών και η τεχνική τους κατάρτιση ανέλαβαν, εξαλείφοντας τον τελευταίο από τους ανεξάρτητους κατασκευαστές κινητήρων. Υπολογίζεται πως οι μεγάλες ομάδες ξοδεύουν μεταξύ 100 εκατομμυρίων και 200 εκατομμυρίων ευρώ το χρόνο μόνο στους κατασκευαστές.

Την αγωνιστική περίοδο του 2007, για πρώτη φορά από τον κανονισμό του 1984, δύο ομάδες χρησιμοποίησαν σασί κατασκευασμένο από άλλες ομάδες. Η Super Aguri ξεκίνησε τη χρονιά με ένα τροποποιημένο σασί Honda Racing RA106 (που χρησιμοποιήθηκε από τη Honda το 2006), ενώ η Scuderia Toro Rosso χρησιμοποίησε ένα τροποποιημένο σασί Red Bull Racing RB3 (αυτό που χρησιμοποίησε η Red Bull το 2007). Αυτή η απόφαση δεν ήταν έκπληξη καθώς τα κόστη όλο και αυξάνονται, εφόσον η Super Aguri ανήκει μερικώς στη Honda και η Toro Rosso ανήκει κατά το ήμισυ στη Red Bull. Η ομάδα Spyker διαμαρτυρήθηκε κατά αυτής της απόφασης ενώ άλλες ομάδες όπως η McLaren και η Ferrari επίσημα δήλωσαν πως στηρίζουν αυτήν την κίνηση. Εξαιτίας αυτής της χρήσης σασί από διαφορετικές ομάδες, το 2006 φάνηκε πως θα ήταν η τελευταία όπου οι όροι

"ομάδα" και "κατασκευαστής" θα ήταν πραγματικά αντίστοιχοι. Αυτό τράβηξε την ομάδα Prodrive να εισέλθει στην F1 το 2008 χρησιμοποιώντας όχημα άλλης ομάδας. Αφού δεν κατάφερε να συμφωνήσει με τη McLaren, οι φιλοδοξίες της για συμμετοχή στο πρωτάθλημα έσβησαν αφότου η Williams απείλησε πως θα κινηθεί νομικά εναντίον της. Για την αγωνιστική περίοδο του 2010, φαίνεται πως τέτοιου είδους κινήσεις θα απαγορευτούν επίσημα.

Παρόλο που οι ομάδες σπάνια φανερώνουν πληροφορίες για τα χρηματικά κεφάλαιά τους, υπολογίζεται πως κυμαίνονται μεταξύ 51 εκατομμυρίων και 308 εκατομμυρίων ευρώ η κάθε μία. Η είσοδος μιας νέας ομάδας στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula One απαιτεί περίπου 36 εκατομμύρια ευρώ πληρωμή στη FIA, που κατά τη διάρκεια της αγωνιστικής χρονιάς σταδιακά επιστρέφεται στην ομάδα. Ως συνέπεια, κατασκευαστές που θέλουν να εισέλθουν στο άθλημα προτιμούν συχνότερα να αγοράζουν μια υπάρχουσα ομάδα: η αγορά της Tyrrell από τη B.A.R. και της Jordan από τη Midland επέτρεψε στις δύο αυτές ομάδες να παρακάμψουν το μεγάλο χρηματικό ποσό και να εξασφαλίσουν τα πλεονεκτήματα που οι προηγούμενες ομάδες είχαν ήδη στην Formula 1, όπως τα τηλεοπτικά έσοδα.

ε. Τα οχήματα και η τεχνολογία

Τα σύγχρονα οχήματα της Formula One είναι κατηγορίας open-wheel, μονοθέσια, με μη σκεπαστή θέση οδηγού και έχουν τον κινητήρα στο κέντρο. Το σασί είναι κατασκευασμένο κυρίως από ανθρακονήματα, κάνοντάς το ελαφρύ αλλά ταυτόχρονα εξαιρετικά δύσκαμπτο και δυνατό. Όλο το όχημα, μαζί με τον κινητήρα, τα υγρά και τον οδηγό, ζυγίζει μόνον 620 κιλά (1,367 lbs) - το ελάχιστο βάρος που προβλέπεται από τους κανονισμούς. Η κατασκευή των οχημάτων είναι συνήθως ελαφρύτερη από το ελάχιστο όριο. Αυτό είναι προς όφελος των ομάδων, προσθέτοντας έρμα, ώστε να επιτευχθεί το επιθυμητό βάρος, στο τελείως κάτω μέρος του οχήματος, μεταφέροντας το κέντρο βάρους όσο πιο χαμηλά γίνεται για να βελτιωθεί ο χειρισμός και να μειωθεί η μεταφορά του βάρους στις στροφές.

Η ταχύτητα εισόδου των οχημάτων F1 στις στροφές καθορίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την αεροδυναμική κάτωση που δημιουργούν, που πιέζει το όχημα στην πίστα. Αυτό επιτυγχάνεται με "φτερά" ή πιο χοντρικά αεροτομές που τοποθετούνται στο μπροστά και στο πίσω μέρος του οχήματος και από τον χαμηλής πίεσης αέρα που βρίσκεται κάτω από αυτό. Το αεροδυναμικό σχέδιο των οχημάτων είναι πολύ περιορισμένο για να μειώνει τις επιδόσεις και η παρούσα γενεά αγωνιστικών οχημάτων χρησιμοποιούν μικρές πτέρυγες, "αετώματα" και πτερύγια ευστάθειας ειδικά σχεδιασμένα να ελέγχουν τη ροή του αέρα πάνω, κάτω και γύρω από το όχημα.

Ο άλλος σημαντικός παράγοντας που συμβάλλει στην ταχύτητα εισόδου στις στροφές είναι τα ελαστικά. Από το 1998 έως το 2008, τα ελαστικά στη Formula 1 δεν ήταν "slicks" (δηλαδή δεν είχαν σχέδιο πέλματος) όπως στις άλλες "σειρές" μηχανοκίνητου αθλητισμού. Ο κάθε τροχός είχε τέσσερα μεγάλα περιφερειακά "αυλάκια" στην επιφάνειά του σχεδιασμένα να μειώνουν την ταχύτητα των οχημάτων στις στροφές. Τα ελαστικά "slick" επέστρεψαν τη χρονιά 2009. Η ανάρτηση είναι διπλή "wishbone" ή αλλιώς "A-arm" ή πολλαπλών συνδέσμων γύρω γύρω με "push rod" ελατήρια και διατάξεις απόσβεσης στο σασί. Μοναδική εξαίρεση είναι του 2009 η Red Bull Racing (RB5) που χρησιμοποιεί "pull rod" ανάρτηση στο πίσω μέρος, το πρώτο όχημα που το κάνει σε πάνω από είκοσι χρόνια.

Δισκόφρενα από άνθρακα χρησιμοποιούνται για λιγότερο βάρος και αυξημένες ιδιότητες τριβής. Αυτά προσφέρουν αυξημένα επίπεδα απόδοσης στα φρένα και είναι συνήθως το στοιχείο που προξενεί τη μεγαλύτερη εντύπωση σε οδηγούς νέους στην F1.

Οι κινητήρες πρέπει να είναι ατμοσφαιρικοί 2,4 λίτρων οκτακύλινδροι σε διάταξη V, με πολλούς περιορισμούς στο σχέδιό τους και στα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή τους. Δουλεύουν με αμόλυβδη βενζίνη παρόμοια με αυτή που χρησιμοποιούν τα συμβατικά αυτοκίνητα. Το λάδι που λιπαίνει και προστατεύει τους κινητήρες από την υπερθέρμανση έχει παρόμοιο ιζώδες με το νερό. Οι κινητήρες του 2006 λειτουργούσαν μέχρι τις 20.000 σ.α.λ. και

παρήγαγαν μέχρι και 780 ίππους (580kW). Για το 2007 το εύρος των στροφών μειώθηκε στις 19.000 σ.α.λ. με λιγότερους τομείς επιτρεπτούς για αναβάθμιση, ακολουθώντας το πάγωμα των προδιαγραφών των κινητήρων στο τέλος του 2006. Για την αγωνιστική περίοδο του 2009, οι κινητήρες περιορίστηκαν ακόμα, έχοντας ανώτατο όριο λειτουργίας πλέον τις 18.000 σ.α.λ..

Μια ευρεία γκάμα τεχνολογιών - όπως η ενεργή ανάρτηση και τα τούρμπο - έχει απαγορευτεί με τους τωρινούς κανονισμούς. Παρά την απαγόρευση, η σημερινή γενεά αγωνιστικών οχημάτων μπορεί να φτάσει ταχύτητες της τάξεως των 350 χ.α.ω. (220 μ.α.ω.) σε ορισμένες πίστες. Ένα όχημα F1 της Honda, τρέχοντας με τη λιγότερη παραγόμενη κάτωση σε ένα διάδρομο στην έρημο Mojave σημείωσε μέγιστη ταχύτητα τα 415 χ.α.ω. (258 χ.α.ω.) το 2006. Σύμφωνα με τη Honda, το όχημα ήταν σύμφωνο με τους τεχνικούς κανονισμούς της FIA για τη Formula One. Ακόμα και με τους περιορισμούς στην αεροδυναμική, στα 160 χ.α.ω. (99 μ.α.ω.), η παραγόμενη αεροδυναμική κάτωση είναι ίση με το βάρος του αυτοκινήτου. Και ο συχνά ακουόμενος ισχυρισμός πως τα οχήματα της F1 μπορούν "να τρέξουν και στο ταβάνι", ενώ είναι δυνατό θεωρητικά, δεν έχει δοκιμαστεί. Κάτωση 2,5 φορές το βάρος του οχήματος δημιουργείται στη μέγιστη ταχύτητά του. Αυτή η δύναμη σημαίνει πως τα οχήματα μπορούν να επιτύχουν πλευρική επιτάχυνση 3,5 φορές από αυτή της βαρύτητας (3,5g) στις στροφές. Συνεπώς, το κεφάλι του οδηγού "τραβιέται" πλαγίως με δύναμη ίση με είκοσι κιλά στις στροφές. Τέτοιες ισχυρές πλευρικές δυνάμεις είναι αρκετές ώστε να δυσκολέψουν την αναπνοή των οδηγών, οι οποίοι χρειάζονται ανώτατη συγκέντρωση και φυσική κατάσταση για να διατηρήσουν την προσοχή τους για τη μία με δύο ώρες που διαρκεί ένας αγώνας. Ένα αυτοκίνητο παραγωγής υψηλών επιδόσεων όπως η Ferrari Enzo δημιουργεί πλευρικές δυνάμεις του 1,0g.

στ. Οι οδηγοί

Οι οδηγοί της Formula One υπογράφουν συμβόλαια με μια ομάδα για τουλάχιστον μία αγωνιστική περίοδο, αλλά συνήθως οι οδηγοί απολύονται ή

ανταλλάσσονται κατά τη διάρκεια της χρονιάς. Παρόλο που οι περισσότεροι οδηγοί κερδίζουν τη θέση τους με την ικανότητά τους, εμπορικοί λόγοι παίζουν κάποιες φορές ρόλο και έτσι οι ομάδες πρέπει να ικανοποιούν χορηγούς και προμηθευτές. Η πλειονότητα των ομάδων έχει έναν έξτρα οδηγό, ο οποίος είναι σε κάθε αγώνα παρών, σε περίπτωση αρρώστιας ή τραυματισμού ενός βασικού οδηγού. Όλοι οι οδηγοί πρέπει να είναι κάτοχοι του FIA Super License.

Σε κάθε οδηγό αντιστοιχεί ένας αριθμός. Ο νικητής της προηγούμενης χρονιάς παίρνει τον αριθμό 1, με το συνοδηγό του να παίρνει το 2. Οι υπόλοιποι αριθμοί δίνονται ανάλογα με τη θέση της κάθε ομάδας την περασμένη χρονιά στο Πρωτάθλημα των Κατασκευαστών. Ο αριθμός 13 δεν χρησιμοποιείται.

Υπήρξαν εξαιρέσεις σε αυτόν τον κανόνα, όπως το 1993 και 1994, όταν οι τότε Παγκόσμιοι Πρωταθλητές (Nigel Mansell και Alain Prost αντίστοιχα) δεν αγωνίζονταν πλέον στην F1. Σε εκείνη την περίπτωση, οι οδηγοί της ομάδας του Πρωταθλητή της προηγούμενης χρονιάς παίρνουν τους αριθμούς 0 (Damon Hill, σε δύο περιπτώσεις) και 2 (ο ίδιος ο Prost και ο Ayrton Senna - μετά το θάνατό του αντικαταστάθηκε από τον David Coulthard και περιστασιακά από το Nigel Mansell - αντίστοιχα). Ο αριθμός 13 δεν έχει χρησιμοποιηθεί από το 1976. Πριν από τότε χρησιμοποιούταν περιστασιακά για το διαχωρισμό ανεξάρτητων οργανωτών αγώνων. Πριν το 1996, μόνο ο Πρωταθλητής Οδηγών και ο συνοδηγός του γενικά άλλαζαν αριθμούς με τον προηγούμενο Πρωταθλητή - οι υπόλοιποι κρατούσαν τους αριθμούς των από περασμένα χρόνια, όπως είχαν διανεμηθεί στην αρχή της αγωνιστικής περιόδου του 1974. Για πολλά χρόνια, για παράδειγμα, η Ferrari είχε τους αριθμούς 27 και 28, ανεξάρτητα από τη θέση της στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα.

Ο Jochen Rindt είναι ο μόνος μετά θάνατον Παγκόσμιος Πρωταθλητής, εφόσον οι συνολικοί βαθμοί του δεν παραγράφηκαν παρόλο το θανατηφόρο ατύχημά του στο Ιταλικό Grand Prix το 1970. Ο Michael Schumacher κατέχει το ρεκόρ για το Πρωτάθλημα Οδηγών, έχοντας κατακτήσει αυτό επτά φορές.

ζ. Η οικονομία στην F1

Η Formula 1 επιφέρει κέρδη για όλους όσους εμπλέκονται σε αυτήν - οι τηλεοπτικοί σταθμοί κερδίζουν αναμεταδίδοντας τους αγώνες, ενώ οι ομάδες παίρνουν χρήματα πωλώνοντας τα τηλεοπτικά δικαιώματα και από τους χορηγούς που τοποθετούν το σήμα τους στα οχήματα.

Το κόστος της κατασκευής μιας ολοκαίνουριας μόνιμης πίστας όπως αυτή της Shanghai στην Κίνα, στοιχίζει εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Η μετατροπή αστικών δρόμων σε πίστα αγώνων, όπως στο Albert Park στη Μελβούρνη είναι αρκετά μικρότερο. Οι μόνιμες πίστες όμως, παράγουν κέρδη όλο το χρόνο νοικιάζοντάς τις για ιδιωτικούς αγώνες και άλλους αγώνες, όπως το MotoGP. Η πίστα στη Shanghai κόστισε πάνω από 260 εκατομμύρια ευρώ. Οι ιδιοκτήτες ελπίζουν πως θα αντισταθμίσουν τα έξοδα κατασκευής από τα κέρδη το 2014. Η πίστα στην Κωνσταντινούπολη κόστισε περίπου 120 εκατομμύρια ευρώ.

Αλλά δεν έχουν κέρδη όλες οι πίστες - η πίστα του Albert Park για παράδειγμα, έχασε 24 εκατομμύρια ευρώ το 2007.

Το Μάρτιο του 2007, η F1 Racing δημοσίευσε τα ετήσια έξοδα που κάνουν οι ομάδες της F1. Οι συνολικές δαπάνες από όλες τις έντεκα ομάδες το 2006 υπολογίστηκε στα 2,248 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτά χωρίζονται ως εξής: Toyota 324 εκατομμύρια ευρώ, Ferrari 314 εκατομμύρια ευρώ, McLaren 311 εκατομμύρια ευρώ, Honda 294 εκατομμύρια ευρώ, BMW Sauber 275 εκατομμύρια ευρώ, Renault 251 εκατομμύρια ευρώ, Red Bull 195 εκατομμύρια ευρώ, Williams 151 εκατομμύρια ευρώ, Midland F1/Spyker-MF1 93 εκατομμύρια ευρώ, Toro Rosso 58 εκατομμύρια ευρώ, Super Aguri 44 εκατομμύρια ευρώ.

Τα κόστη διαφέρουν πολύ από ομάδα σε ομάδα. Η Honda, η Toyota, η McLaren-Mercedes και η Ferrari υπολογίζεται ότι ξόδεψαν περίπου 155 εκατομμύρια ευρώ για κινητήρες το 2006, η Renault ξόδεψε περίπου 96,8 εκατομμύρια ευρώ. Ο V8 κινητήρας που κατασκεύασε η Cosworth για το 2006 της στοίχισε 11,6 εκατομμύρια ευρώ. Σε αντίθεση με το 2006 όπου αναφέρονται αυτοί

οι αριθμοί, από το 2007 απαγορεύτηκαν όλες οι εξελίξεις όσον αφορά στους κινητήρες.

η. Τηλεθέαση

Οι αγώνες της Formula One μεταδίδονται μέσω της τηλεόρασης είτε "ζωντανά" είτε μαγνητοσκοπημένοι σχεδόν σε όλες τις χώρες και περιοχές στην υφήλιο και ελκύει έναν από τους μεγαλύτερους πληθυσμούς τηλεθεατών παγκοσμίως. Την αγωνιστική περίοδο του 2008 παρακολουθούσαν περίπου 600 εκατομμύρια τηλεθεατές ανά αγώνα. Είναι ένα μαζικό τηλεοπτικό γεγονός. Ο συνολικός αριθμός τηλεθεατών υπολογίστηκε για το 2001 ότι ήταν 54 δισεκατομμύρια και μεταδιδόταν σε διακόσιες χώρες σε όλο τον κόσμο.

Στην αρχή του 2000, το Formula One Group δημιούργησε εμπορικό σήμα, ένα επίσημο σήμα και έναν επίσημο ιστότοπο για το άθλημα σε μια προσπάθεια να αποκτήσει εμπορική ταυτότητα. Ο Ecclestone πειραματίστηκε με ένα ψηφιακό τηλεοπτικό πακέτο (αλλιώς λεγόμενο Bernievision) που άρχισε το 1996 στο Γερμανικό Grand Prix, σε συνεργασία με τη γερμανική ψηφιακή τηλεόραση DF1, τριάντα χρόνια μετά το πρώτο έγχρωμο Grand Prix που μεταδόθηκε στην τηλεόραση, το Γερμανικό Grand Prix του 1967. Αυτή η υπηρεσία προσέφερε στον τηλεθεατή πολλές ταυτόχρονες μεταδόσεις από διαφορετικές κάμερες μέσα στον αγώνα. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνταν κάμερες, εξοπλισμός και προσωπικό διαφορετικά από αυτό της κανονικής μετάδοσης του αγώνα. Ησήλθε σε πολλές χώρες μέσα στα χρόνια, αλλά σταμάτησε τη λειτουργία του μετά το 2002 για οικονομικούς λόγους.

Οι τηλεοπτικοί σταθμοί παίρνουν και αναμεταδίδουν αυτό που είναι γνωστό ως "World Feed", είτε από τη FOM (Formula One Management) είτε περιστασιακά από τον τοπικό σταθμό που καλύπτει τον αγώνα. Ο μόνος σταθμός που διέφερε από αυτά ήταν ο Premiere - ένας γερμανικός σταθμός που προσέφερε και τις τρεις ημέρες κάθε αγώνα "ζωντανά" και διαδραστικά, με επιπλέον κάμερες όπως αυτήν

πάνω από το κεφάλι του οδηγού. Αυτή η υπηρεσία ήταν πιο ευρέως διαδεδομένη στην Ευρώπη μέχρι το τέλος του 2002, όταν το κόστος για ένα τελείως διαφορετικό πακέτο θεωρήθηκε πολύ υψηλό. Σε αυτό συνετέλεσε αρκετά και η αποτυχία του καναλιού F1 Digital +, που μετεδίδετο μέσω του Sky Digital στο Ηνωμένο Βασίλειο. Οι τιμές ήταν πολύ υψηλές για τους τηλεθεατές, εφόσον από την άλλη μπορούσαν να παρακολουθούν και τις κατατακτήριες δοκιμές και τους αγώνες δωρεάν στο ITV.

Παρόλα αυτά, με την έναρξη της αναμετάδοσης των αγώνων του 2009, το BBC εισήγαγε συμπληρωματικές λειτουργίες, όπως διαφορετικές κάμερες ή απομόνωση του ήχου των αγωνιστικών οχημάτων. Διαφορετικοί συνδυασμοί αυτών των λειτουργιών είναι διαθέσιμοι σε όλες τις ψηφιακές πλατφόρμες στα κανάλια του Ηνωμένου Βασιλείου (Freeview, Freesat, Sky Digital, Virgin Media cable και η ιστοσελίδα BBC F1) πριν από, κατά τη διάρκεια και μετά το αγωνιστικό Σαββατοκύριακο. Δεν είναι όμως όλες οι λειτουργίες διαθέσιμες παντού λόγω τεχνικών περιορισμών. Το BBC προβάλλει επίσης ένα πρόγραμμα μετά τον αγώνα που ονομάζεται F1 Forum στις επίγειες ψηφιακές πλατφόρμες.

Ο Bernie Ecclestone είχε ανακοινώσει πως η F1 θα υιοθετούσε το "σύστημα υψηλής ευκρίνειας" (HD format) προς το τέλος του 2007. Μια επόμενη ανακοίνωση στις αρχές του 2008 ισχυρίστηκε ότι το BBC θα μετέδιδε την F1 για πέντε χρόνια αρχίζοντας το 2009, παίρνοντας πίσω τα δικαιώματα από το ITV που τη μετέδιδε από το 1997. Παρόλα ταύτα, στις 31 Δεκεμβρίου του 2008, ο Roger Mosey, πρόεδρος του BBC Sport ανακοίνωσε πως η F1 δε θα μεταδίδεται σε HD διότι δεν υπάρχει παγκόσμιο σύστημα μετάδοσης υψηλής ευκρίνειας.

9. Το μέλλον

Η Formula One πέρασε μια δύσκολη περίοδο στην αρχή της δεκαετίας του 2000. Οι αριθμοί των τηλεθεατών μειώθηκαν και οι οπαδοί έδειξαν ότι είχαν χάσει το ενδιαφέρον τους εξαιτίας της κυριαρχίας του Michael Schumacher και της Scuderia Ferrari. Οι αριθμοί τηλεθέασης εμφάνισαν σημάδια επανάκαμψης μετά το

2005. Η πενταετής κυριαρχία της Ferrari και του Michael Schumacher τελείωσε το 2005, όταν η Renault έγινε η πρώτη ομάδα της Formula 1 και ο Fernando Alonso Παγκόσμιος Πρωταθλητής (και ο νεότερος μέχρι τότε). Έκτοτε μια αναβίωση του ενδιαφέροντος για το άθλημα εμφανίστηκε, ειδικά στη μητρική χώρα του Alonso την Ισπανία και τη μητρική χώρα του Lewis Hamilton και του Jenson Button την Αγγλία. Το 2006, είκοσι δύο ομάδες έκαναν αίτηση για την τελευταία δωδέκατη θέση διαθέσιμη για το 2008. Τη θέση κέρδισε η πρώην B.A.R. Honda, αλλά η ομάδα τελικά αποσύρθηκε από την αγωνιστική περίοδο του 2008 το Νοέμβριο του 2007.

Η ασφάλεια είναι κυρίαρχη ανησυχία της σύγχρονης F1. Η FIA είναι υπεύθυνη να φτιάχνει κανόνες ώστε να καταπολεμά τα αυξανόμενα κόστη της Formula One (που επηρεάζει τις μικρότερες ομάδες περισσότερο) και να διασφαλίζει ότι το άθλημα παραμένει όσο πιο ασφαλές γίνεται, ειδικά μετά τους θανάτους των Roland Ratzenberger και Ayrton Senna το 1994. Ως αποτέλεσμα η FIA έχει καθιερώσει έναν αριθμό από αλλαγές στους κανονισμούς, συμπεριλαμβανομένων και περιορισμών στα ελαστικά, πολλούς κινητήρες για κάθε αγώνα και μειώσεις στην αεροδυναμική. Η ασφάλεια και τα κόστη είναι παραδοσιακά κυρίαρχα σε όλες τις συζητήσεις για αλλαγή των κανονισμών. Πιο πρόσφατα, η FIA έχει προσθέσει την αποδοτικότητα στις προτεραιότητές της. Αυτήν την περίοδο η FIA και οι κατασκευαστές συζητούν τη δημιουργία κινητήρων που θα λειτουργούν με βιοκαύσιμα και σύστημα που θα απορροφά την εκλυόμενη ενέργεια από το φρενάρισμα και θα τη χρησιμοποιεί ως βοήθημα στον κινητήρα, για το 2011. Ο πρώην πρόεδρος της FIA Max Mosley πιστεύει ότι η F1 πρέπει να επικεντρωθεί στην αποδοτικότητα ώστε να παραμείνει τεχνολογικά σχετική στην αυτοκινητοβιομηχανία και να κρατά τους οπαδούς ενθουσιασμένους για την τεχνολογία της F1.

Στο ενδιαφέρον του να γίνει το άθλημα πιο αληθινό ως Παγκόσμιο Πρωτάθλημα, ο πρόεδρος της FOM Bernie Ecclestone ξεκίνησε και οργάνωσε έναν αριθμό από Grand Prix σε νέες χώρες και συνεχίζει να διαπραγματεύεται καινούριους μελλοντικούς αγώνες. Η ραγδαία εξάπλωση του αθλήματος σε νέες

περιοχές της υφελίου δημιουργεί επίσης το ερώτημα για το ποιοι ήδη υπάρχοντες αγώνες θα πρέπει να αφαιρεθούν.

I. Οι ομάδες και οι οδηγοί

α. Brawn GP Formula One Team

Η Brawn GP Formula One Team, το εμπορικό όνομα της Brawn GP Limited, είναι ομάδα της Formula One και δημιουργήθηκε από εξαγορά της διοίκησης της Honda Racing F1 Team. Συμμετείχε στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 2009. Οδηγοί της είναι οι Jenson Button και Rubens Barrichello.

Στο πρώτο της Grand Prix, το εναρκτήριο για το 2009 Αυστραλιανό GP, η ομάδα κατέλαβε την πρώτη και τη δεύτερη θέση στις κατατακτήριες δοκιμές και τερμάτισε στις δύο πρώτες θέσεις του αγώνα. Ο Button κέρδισε τους έξι από τους πρώτους επτά αγώνες της χρονιάς και στις 18 Οκτωβρίου στο Βραζιλιάνικο Grand Prix, εξασφάλισε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Οδηγών και η ομάδα κατέκτησε το Πρωτάθλημα Κατασκευαστών. Ο Barrichello νίκησε δύο φορές και τερμάτισε τρίτος στο Πρωτάθλημα οδηγών. Η ομάδα κέρδισε οκτώ από τους δεκαεπτά αγώνες της χρονιάς και κερδίζοντας και τους δύο τίτλους στη μοναδική χρονιά συμμετοχής της, έγινε η πρώτη ομάδα που κατάφερε 100% επιτυχία στο πρωτάθλημα.

Στις 16 Νοεμβρίου 2009 ανακοινώθηκε επίσημα πως η Daimler AG σε συνεργασία με την Aabar Investments είχαν αγοράσει το 75,1% των μετοχών της Brawn GP (η Daimler AG 45,1% και η Aabar 30%). Αναφορές λένε πως οι δύο εταιρείες πλήρωσαν 154 εκατομμύρια ευρώ για το 75,1%. Η ομάδα θα επονομαζόταν σε Mercedes GP για την αγωνιστική περίοδο του 2010. Το εναπομείναν 24,9% των μετοχών είναι του Ross Brawn σε συνεργασία με τον Nick Fry. Η ομάδα θα χρησιμοποιεί τη βάση της Brawn στο Brackley, ενώ η τελευταία θα παραμείνει ως προϊστάμενη ομάδα.

Η Brawn GP σχηματίστηκε στις 6 Μαρτίου του 2009 όταν επιβεβαιώθηκε πως ο Ross Brawn, ο πρώην τεχνικός διευθυντής της Honda Racing F1 Team, της Ferrari και της Benetton, είχε αγοράσει την ομάδα από τη Honda, με την ευκαιρία της αποχώρησης της τελευταίας από το άθλημα το Δεκέμβριο του 2008. Στις 17 Μαρτίου 2009 η FIA επίσημα συμφώνησε για την αλλαγή του ονόματος από Honda Racing F1 Team σε Brawn GP. Παρόλο που η ομάδα ίσως θεωρηθεί συνέχεια της Honda (η τέταρτη συγκεκριμένα μετά από Tyrell-BAR-Honda), η FIA θεώρησε τη Brawn GP μια καινούρια οντότητα, αλλά ο Keith Hayes, αντιπρόεδρος της FIA, συμφώνησε να παραμερίσει το καθιερωμένο ποσό συμμετοχής που υποχρεούται να καταβάλλει κάθε νέα ομάδα.

Αυτή η νέα ομάδα χρησιμοποίησε Mercedes-Benz κινητήρες με τους Jenson Button και Rubens Barrichello να είναι οι δύο βασικοί οδηγοί.

Παρόλο που η Honda θεωρούταν η πρώτη ομάδα που θα χρησιμοποιούσε το KERS, ο Ross Brawn δήλωσε σε μια συνέντευξη ότι λόγω των αλλαγών στη διοίκηση και την ιδιοκτησία της ομάδας, δεν είχε το χρόνο να αναπτύξει το εν λόγω σύστημα. Στις 20 Μαρτίου επιβεβαιώθηκε πως η Brawn GP θα έπαιρνε το τελευταίο γκαράζ στα pits, με τη Force India να μετακινείται μία θέση προς τα πάνω. Ο Bernie Ecclestone είπε πως αυτό συνέβη επειδή η ομάδα άλλαξε όνομα, τονίζοντας πως: "Αν παρέμενε το όνομα Honda, ό,τι ανήκε στη Honda, θα το έπαιρναν κι αυτοί". Για αυτούς τους λόγους, η Brawn GP πήρε τους αριθμούς 20 και 21 εφόσον η Force India πήρε τους παλιούς αριθμούς της Honda 18 και 19. Αυτό όμως άλλαξε ύστερα από αίτηση της Force India επειδή το διαφημιστικό τους υλικό είχε ήδη τυπωθεί με τους αριθμούς 20 και 21. Η Brawn δεν είχε καμμία αντίρρηση και έτσι τους δόθηκαν οι αριθμοί 22 και 23, με τους 18 και 19 να μην αντιστοιχούν σε κανέναν.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 1. Jenson Button

Jenson Button	
Εθνικότητα	Άγγλος
Αγώνες	170
Πρωταθλήματα	1
Νίκες	7
Βάθρο	24
Βαθμοί καριέρας	327
1η θέση εκκίνησης	7
Ταχύτεροι γύροι	2
Πρώτο Grand Prix	2000 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2006 Ουγγρικό GP
Τελική θέση 2009	1ος (95 βαθμοί)

Πίνακας 2. Rubens Barrichello

Rubens Barrichello	
Εθνικότητα	Βραζιλιάνος
Αγώνες	288
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	11
Βάθρο	68
Βαθμοί καριέρας	607
1η θέση εκκίνησης	14
Ταχύτεροι γύροι	17
Πρώτο Grand Prix	1993 GP Νότιας Αφρικής
Πρώτη νίκη	2000 Γερμανικό GP
Τελική θέση 2009	3ος (77 βαθμούς)

6. Red Bull Racing

Η Red Bull Racing είναι η μία από τις δύο ομάδες Formula One που είναι υπό την ιδιοκτησία της Αυστριακής βιομηχανίας ποτών Red Bull (η άλλη είναι η Scuderia Toro Rosso). Η ομάδα έχει έδρα το Milton Keynes στην Αγγλία, αλλά έχει Αυστριακή άδεια. Διευθυντής είναι ο Christian Horner, αφεντικό και της ομάδας Arden International που αγωνίζεται στην κατηγορία GP2.

Η Jaguar Racing βγήκε προς πώληση το Σεπτέμβριο του 2004 όταν η Ford αποφάσισε πως δεν ήταν πλέον επικερδής η ενασχόληση στη Formula 1. Η Red Bull, μεγάλη εταιρεία παραγωγής τονωτικών ποτών, συμφώνησε την αγορά της Jaguar Racing την τελευταία ημέρα της διορίας, στις 15 Νοεμβρίου του 2004. Το BBC Sport δήλωσε πως η Ford ζητούσε ως τιμή συμβολικά 1 ευρώ, με αντάλλαγμα η εταιρεία που θα την αγόραζε να επενέδυε στην ομάδα 308 εκατομμύρια ευρώ μέσα σε τρεις αγωνιστικές περιόδους. Η ομάδα συνέχισε να έχει πρόσβαση στον κινητήρα Cosworth που σχεδιάστηκε για το σασί του 2005.

Η Red Bull Racing δεν ήταν η αρχή της ενασχόλησης της Red Bull σε τέτοια κατηγορία αγώνων. Η σύσταση μιας ιδιόκτητης ομάδας σήμαινε τον τερματισμό της πολύχρονης συνεργασίας της με την ομάδα Sauber. Η εταιρεία χρηματοδοτεί ένα πρόγραμμα για νέους οδηγούς με τον τίτλο Red Bull Junior Team, όπου η Red Bull προπονεί νεαρά ταλέντα. Οδηγοί που έχουν βγει από αυτό το πρόγραμμα είναι οι Enrique Bernoldi, Christian Klien, Patrick Friesacher, Vitantonio Liuzzi και Scott Speed. Η Red Bull επίσης χορηγεί πολλούς οδηγούς και ομάδες που συμμετέχουν στο πρωτάθλημα GP2.

Η Red Bull Racing ήταν μία από τις μόνο τέσσερις ομάδες (οι άλλες τρεις ήταν οι Ferrari, Midland F1 και WilliamsF1) που υπέγραψαν το "Σύμφωνο Concorde" που τέθηκε σε ισχύ το 2008 και είναι εγγύηση πως οι ομάδες που το υπογράφουν θα παραμείνουν για πολλά χρόνια στην F1. Μετέπειτα και άλλες ομάδες έχουν υπογράψει αυτό το Σύμφωνο.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 3. Mark Webber

Mark Webber	
Εθνικότητα	Αυστραλός
Αγώνες	140
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	2
Βάθρο	10
Βαθμοί καριέρας	169,5
1η θέση εκκίνησης	1
Ταχύτεροι γύροι	3
Πρώτο Grand Prix	2002 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2009 Γερμανικό GP
Τελική θέση 2009	4ος (69,5 βαθμοί)

Πίνακας 4. Sebastian Vettel

Sebastian Vettel	
Εθνικότητα	Γερμανός
Αγώνες	43
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	5
Βάθρο	9
Βαθμοί καριέρας	125
1η θέση εκκίνησης	5
Ταχύτεροι γύροι	3
Πρώτο Grand Prix	2007 GP Ηνωμένων Πολιτειών
Πρώτη νίκη	2008 Ιταλικό GP
Τελική θέση 2009	2ος (84 βαθμοί)

γ. Vodafone McLaren Mercedes

Η McLaren Racing Limited, με την επωνυμία Vodafone McLaren Mercedes, είναι ομάδα της Formula One και εδρεύει στο Woking, Surrey στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η McLaren είναι παγκοσμίως γνωστή ως κατασκευαστής στη Formula 1, αλλά έχει συμμετάσχει επίσης στο Indianapolis 500 και στο Canadian-American Challenge Cup (Can-Am). Η ομάδα είναι η δεύτερη πιο παλιά ομάδα της F1 μετά τη Ferrari και μία από τις πιο επιτυχημένες, έχοντας κερδίσει 166 αγώνες, 12 Πρωταθλήματα Οδηγών και 8 Πρωταθλήματα Κατασκευαστών.

Ιδρύθηκε το 1963 από το Νεοζηλανδό Bruce McLaren. Νίκησε το πρώτο της Grand Prix το 1968 στο Βέλγιο αλλά η σπουδαιότερη πρώτη της επιτυχία έγινε στο Can-Am, όπου κυριαρχούσε από το 1967 έως και το 1971. Ακολούθησαν και άλλοι θρίαμβοι στην Αμερική, με νίκες στο Indianapolis 500 με οχήματα McLaren για τον Mark Donohue το 1972 και για τον Johnny Rutherford το 1974 και το 1976. Μετά το θάνατο του Bruce McLaren σε ένα δοκιμαστικό γύρο το 1970, ο Teddy Mayer ανέλαβε την ομάδα και την οδήγησε στο πρώτο της Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών Formula One το 1974. Οι Emerson Fittipaldi και James Hunt κέρδισαν το Πρωτάθλημα Οδηγών το 1974 και το 1976 αντίστοιχα. Το 1974 ήταν επίσης η αρχή μιας πολύχρονης συνεργασίας χορηγίας με τον Phillip Morris και την εταιρεία τσιγάρων του Marlboro.

Το 1981 η McLaren συγχωνεύθηκε με την ομάδα του Ron Dennis Project Four Racing. Ο Dennis ανέλαβε τη διοίκηση και σύντομα αγόρασε όλες τις μετοχές από τους μετόχους ώστε να έχει τον πλήρη έλεγχο της ομάδας. Έτσι ξεκίνησε η πιο επιτυχημένη περίοδος της ομάδας: με κινητήρες Porsche και Honda, οι Niki Lauda, Alain Prost και Ayrton Senna πήραν συνολικά επτά Πρωταθλήματα Οδηγών και η McLaren έξι Κατασκευαστών. Ο συνδυασμός Prost και Senna ήταν καταιγιστικός - μαζί νίκησαν όλους παρά έναν αγώνα το 1988 - αλλά αργότερα η διαμάχη μεταξύ των αυξήθηκε και ο Prost έφυγε για τη Ferrari. Η επίσης Αγγλική ομάδα Williams αποτελούσε το σοβαρότερο αντίπαλο εκείνη την περίοδο. Μαζί πήραν όλα τα Πρωταθλήματα Κατασκευαστών από το 1984 ως και το 1994. Παρόλα αυτά, η

Honda αποσύρθηκε από την F1 στα μέσα της δεκαετίας του 1990, ο Senna είχε πάει στη Williams και η ομάδα έκανε τρεις χρονιές χωρίς νίκη. Με κινητήρες Mercedes-Benz, χορηγία από τη West και τον πρώην σχεδιαστή της Williams Adrian Newey, ήρθαν ξανά Πρωταθλήματα το 1998 και το 1999 και τη δεκαετία του 2000, η ομάδα ήταν πάντα στις πρώτες θέσεις. Ο Lewis Hamilton κατέκτησε το τελευταίο Πρωτάθλημα της ομάδας το 2008. Το 2009, ο Ron Dennis παραιτήθηκε από πρόεδρος της McLaren, δίνοντας τη θέση στον για χρόνια υπάλληλο της ομάδας Martin Whitmarsh.

Ο Bruce ήταν οδηγός για τη Βρετανική ομάδα Formula One Cooper, με τον οποίο νίκησε τρία Grand Prix και τερμάτισε δεύτερη στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 1960. Θέλοντας να αγωνιστεί στο Αυστραλιανό Tasman Series, ο Bruce πλησίασε τους εργοδότες του, αλλά όταν ο ιδιοκτήτης της ομάδας Charles Cooper επέμεινε να χρησιμοποιήσει 1,5 λίτρων κινητήρα προδιαγραφών F1 αντί για 2,5 λίτρων που επιτρεπόταν από τους κανονισμούς Tasman, ο McLaren αποφάσισε να φτιάξει τη δική του ομάδα και να τρέχει αυτός κι ο ενδεχόμενος Formula One συνοδηγός του Timmy Mayer με τροποποιημένα οχήματα Cooper. Ο Bruce κέρδισε το πρωτάθλημα το 1964, αλλά ο Mayer σκοτώθηκε σε προπόνηση για τον τελευταίο αγώνα, προτρέποντας τον αδερφό του και διευθυντή Teddy Mayer να ενασχοληθεί με τη διοίκηση της ομάδας. Το 1964 και το 1965, η McLaren είχε έδρα στο New Maiden, έπειτα στο Feltham προτού τακτοποιηθεί στις εγκαταστάσεις στο Colnbrook. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ο Bruce οδηγούσε για την ομάδα του σε αγώνες αυτοκινήτων στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Βόρεια Αμερική. Συμμετείχε και στο Tasman Series το 1965 με τον Phil Hill αλλά δε νίκησε. Συνέχισε να αγωνίζεται σε Grand Prix για λογαριασμό της Cooper, αλλά παρατηρώντας την εξασθενημένη φόρμα της, αποφάσισε να τρέχει με τα δικά του οχήματα το 1966.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 5. Lewis Hamilton

Lewis Hamilton	
Εθνικότητα	Άγγλος
Αγώνες	52
Πρωταθλήματα	1
Νίκες	11
Βάθρο	27
Βαθμοί καριέρας	256
1η θέση εκκίνησης	17
Ταχύτεροι γύροι	3
Πρώτο Grand Prix	2007 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2007 Καναδικό GP
Τελική θέση 2009	5ος (49 βαθμοί)

Πίνακας 6. Heikki Kovalainen

Heikki Kovalainen	
Εθνικότητα	Φινλανδός
Αγώνες	52
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	1
Βάθρο	4
Βαθμοί καριέρας	105
1η θέση εκκίνησης	1
Ταχύτεροι γύροι	2
Πρώτο Grand Prix	2007 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2008 Ουγγρικό GP
Τελική θέση 2009	12ος (22 βαθμοί)

δ. Scuderia Ferrari Marlboro

Η Scuderia Ferrari είναι το αγωνιστικό τμήμα της αυτοκινητοβιομηχανίας Ferrari. Η ομάδα σήμερα αγωνίζεται μόνο στη Formula One αλλά έχει συμμετάσχει σε διάφορους αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού από την ίδρυσή της το 1929. Είναι επίσης η παλαιότερη ομάδα που τρέχει ακόμη σε Grand Prix, με πρώτη εμφάνιση το 1948. Στατιστικά είναι η πιο επιτυχημένη ομάδα στην F1 με ρεκόρ δεκαπέντε Πρωταθλημάτων Οδηγών και δεκαέξι Κατασκευαστών. Οι Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Niki Lauda, Jody Scheckter, Michael Schumacher και Kimi Räikkönen έχουν κερδίσει Παγκόσμια Πρωταθλήματα οδηγώντας για τη Ferrari.

Η ομάδα ιδρύθηκε από τον Enzo Ferrari, αρχικά για να συμμετέχει σε αγώνες με αυτοκίνητα της Alfa Romeo και να γίνει η αγωνιστική ομάδα της τελευταίας. Το 1938, η Alfa Romeo πήρε την απόφαση να συμμετέχει σε αγώνες με το δικό της όνομα και ίδρυσε την Alfa Corse, η οποία απορρόφησε τη Scuderia Ferrari. Ο Enzo Ferrari διαφώνησε με αυτήν την κίνηση και έφυγε από την Alfa το 1939. Οι όροι που του επιβλήθηκαν ώστε να φύγει του απαγόρευαν να φτιάξει δική του ομάδα και να αγωνίζεται για τέσσερα χρόνια.

Το 1939 ο Ferrari άρχισε να κατασκευάζει ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο εντελώς δικό του, το Tipo 815 (η ονομασία προήλθε από τον κινητήρα, οκτώ κύλινδροι - 1,5 λίτρα κυβισμός). Το 815, που σχεδιάστηκε από τον Alberto Massimino, ήταν το πρώτο αυτοκίνητο της Ferrari. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος έπαυσε τους αγώνες αυτοκινήτων και ο Ferrari ασχολήθηκε με έναν εναλλακτικό τρόπο χρήσης του εργοστασίου του κατά τη διάρκεια του πολέμου, κάνοντας εργασίες εργαλειομηχανών. Μετά από τον πόλεμο, ο Ferrari συγκέντρωσε πολλούς από τους παλιούς του συναδέλφους στην Alfa Romeo και ίδρυσε τη Scuderia Ferrari, όπου θα σχεδίαζε και θα κατασκεύαζε τα δικά του οχήματα.

Η λέξη Scuderia στα Ιταλικά σημαίνει έναν στάβλο που στεγάζονται άλογα για αγώνες. Η λέξη αυτή επίσης χρησιμοποιείται για ομάδες που συμμετέχουν στο μηχανοκίνητο αθλητισμό. Η λέξη Ferrari αναφέρεται στον Enzo Ferrari, τον ιδρυτή

της εταιρείας. Το άλογο που έχει σηκωμένα τα μπροστινά του πόδια ήταν το σύμβολο του αεροπλάνου ενός άσου του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, του Francesco Baracca. Έγινε το έμβλημα της Ferrari όταν οι γονείς του καταρριφθέντα άσου, καλοί φίλοι του Enzo Ferrari, του ζήτησαν να το χρησιμοποιήσει, ώστε να συνεχιστεί η παράδοση του Baracca, που διακρινόταν για φίλαθλο πνεύμα, ανδρεία και τόλμη.

Από το 1997, το επίσημο όνομα της ομάδας είναι Scuderia Ferrari Marlboro. Πριν από το 1997, η ομάδα δεν είχε χορηγό στο όνομά της και ήταν γνωστή απλά ως Scuderia Ferrari.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 7. Felipe Massa

Felipe Massa	
Εθνικότητα	Βραζιλιάνος
Αγώνες	116
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	11
Βάθρο	28
Βαθμοί καριέρας	320
1η θέση εκκίνησης	15
Ταχύτεροι γύροι	12
Πρώτο Grand Prix	2002 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2006 Τουρκικό GP
Τελική θέση 2009	11ος (22 βαθμοί)

Πίνακας 8. Kimi Raikkonen

Kimi Raikkonen	
Εθνικότητα	Φινλανδός
Αγώνες	157
Πρωταθλήματα	1
Νίκες	18
Βάθρο	62
Βαθμοί καριέρας	579
1η θέση εκκίνησης	16
Ταχύτεροι γύροι	35
Πρώτο Grand Prix	2001 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2003 Μαλαισιανό GP
Τελική θέση 2009	6ος (48 βαθμούς)

ε. Panasonic Toyota Racing

Η Panasonic Toyota Racing είναι ομάδα της Formula One, ιδιοκτησίας της Γιαπωνέζικης αυτοκινητοβιομηχανίας Toyota και είχε έδρα την Κολωνία στη Γερμανία. Η Toyota ανακοίνωσε τα σχέδιά της να συμμετάσχει στην F1 το 1999 και έπειτα από εκτενείς δοκιμές με το πρωτότυπό τους όχημα, με όνομα TF101, η ομάδα έκανε την εμφάνισή της το 2002. Αυτή η νέα ομάδα προήλθε από τον πολύχρονο οργανισμό Toyota Motorsport GmbH, που προηγουμένα είχε συμμετάσχει στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλλυ και στο 24 Hours of Le Mans. Παρότι ξεχώρισε στον πρώτο της αγώνα, η Panasonic Toyota δεν κέρδισε ποτέ της Grand Prix. Η καλύτερη θέση τερματισμού της ήταν η δεύτερη, κάτι που πέτυχαν πέντε φορές - το 2005, το 2008 και το 2009.

Η Toyota επικρίθηκε για την απουσία επιτυχιών, ειδικά μετά την αγωνιστική περίοδο του 2006, στην οποία η καλύτερη θέση της ομάδας ήταν η τρίτη στο Αυστραλιανό Grand Prix. Η Toyota είχε αρκετό χρηματικό κεφάλαιο στη διάθεσή της, αλλά, τα "δυνατά" αποτελέσματα ποτέ δεν ήταν όσα αναμένονταν.

Στις 4 Νοεμβρίου του 2009, η Toyota ανακοίνωσε την άμεση αποχώρησή της από τη Formula One, τελειώνοντας τη συμμετοχή της ομάδας στο άθλημα έπειτα από οκτώ χρονιές.

Στις 21 Ιανουαρίου 1999 η Toyota ανακοίνωσε την ενασχόλησή της με τη Formula One. Η εταιρεία έπαψε να χρηματοδοτεί τα ράλλυ ώστε να συγκεντρωθεί στο νέο στόχο. Στις 30 Ιουνίου 2000, η ομάδα εξασφάλισε τη θέση της ως η δωδέκατη ομάδα για την αγωνιστική περίοδο του 2002. Ενώ αρχικά σχεδιαζόταν να μπει το 2001, η Toyota έχασε 8,46 εκατομμύρια ευρώ γιατί καθυστέρησε να υποβάλλει την αίτησή της. Η Toyota ήθελε να φτιάξει εξ' ολοκλήρου δική της ομάδα και να κατασκευάζει σασί και κινητήρες, παρά να συνεργαστεί αρχικά με κάποιον ειδήμονα στο χώρο, κάτι που είναι ασυνήθιστο. Η ομάδα επίσης είχε τις εγκαταστάσεις της μακριά από το παραδοσιακό κέντρο με το όνομα "Motorsport Valley" στην Αγγλία. Κατά το 2001, η Toyota έκανε δοκιμές με το πρωτότυπο όχημα TF101 (AM01) και οδηγούς της σε έντεκα πίστες Formula 1. Η ιδέα ήταν να πάρουν

τηλεμετρικά δεδομένα για τους αγώνες, που επέτρεψε αεροδυναμικές αλλαγές στο TF102, ενώ οι οδηγοί αποκτούσαν εμπειρία στο όχημα και στις πίστες. Ο Φινλανδός Mika Salo, που γνωρίζει την ιαπωνική γλώσσα και ο Σκωτσέζος Allan McNish, που οδήγησε το πρωτότυπο GT-One της Toyota στον αγώνα 24 Hours of Le Mans το 1999, προσλήφθηκαν ως δοκιμαστικοί οδηγοί.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 9. Jarno Trulli

Jarno Trulli	
Εθνικότητα	Ιταλός
Αγώνες	219
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	1
Βάθρο	11
Βαθμοί καριέρας	246,5
1η θέση εκκίνησης	4
Ταχύτεροι γύροι	1
Πρώτο Grand Prix	1997 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2004 GP Μόντε Κάρλο
Τελική θέση 2009	8ος (32,5 βαθμοί)

Πίνακας 10. Timo Glock

Timo Glock	
Εθνικότητα	Γερμανός
Αγώνες	36
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	3
Βαθμοί καριέρας	51
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	1
Πρώτο Grand Prix	2004 Καναδικό GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	10ος (24 βαθμοί)

στ. BMW Sauber F1 Team

Η BMW ασχολείται με τη Formula One από το πρώτο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα οδηγών το 1950. Η εταιρεία συμμετείχε σε περιστασιακούς αγώνες τις δεκαετίες του 1950 και 1960 (συχνά με κανονισμούς Formula Two), προτού κατασκευάσει τον BMW M12/13 τετρακύλινδρο σε σειρά υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα τη δεκαετία του 1980. Αυτός ο κινητήρας ήταν αποτέλεσμα συνεργασίας μεταξύ BMW και Brabham, που σήμαινε ότι τα οχήματα της ομάδας θα είχαν κινητήρες BMW από το 1982 μέχρι το 1987 - μια περίοδο στην οποία ο Nelson Piquet κέρδισε το Πρωτάθλημα του 1983 οδηγώντας Brabham BT52-BMW. Η BMW επίσης πωλούσε τον M12/13 στην ATS, στην Arrows, στη Benetton και τη Ligier κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, με ανάμεικτα αποτελέσματα επιτυχίας. Το 1988, η Brabham έφυγε προσωρινά από το άθλημα και η BMW σταμάτησε την υποστήριξη των κινητήρων της, που χρησιμοποιούνται ακόμη από την ομάδα Arrows κάτω από το σήμα της Megatron. Οι κινητήρες με τούρμπο απαγορεύτηκαν με την αναθεώρηση των τεχνικών κανονισμών της Formula One το 1989, καθιστώντας τον M12/13 ξεπερασμένο.

Η BMW αποφάσισε να επιστρέψει στην F1 στα τέλη της δεκαετίας του 1990, υπογράφοντας αποκλειστικό συμβόλαιο με την ομάδα Williams, που χρειαζόταν έναν μακρόχρονο προμηθευτή κινητήρων μετά την αποχώρηση της Renault το 1997. Η συνεργασία είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός νέου κινητήρα V10 που έκανε την πρώτη του εμφάνιση στη Williams FW22 το 2000. Η επόμενη χρονιά οδήγησε την ομάδα από το μέσο των κατατάξεων σε ανταγωνιστικές θέσεις, αλλά το επιθυμητό πρωτάθλημα δεν ήρθε ποτέ λόγω της κυριαρχίας του Michael Schumacher και της Ferrari το πρώτο μισό της δεκαετίας του 2000. Το 2005, η συνεργασία BMW και Williams είχε χειροτερέψει και η BMW αποφάσισε να τη διαλύσει και να αγοράσει εξ' ολοκλήρου την αντίπαλη ομάδα Sauber.

Το πρόγραμμα BMW Sauber διήρκεσε από το 2006 έως και το 2009 και αύξησε την ανταγωνιστικότητα της Ελβετικής πρώην ιδιόκτητης ομάδας. Δύο τερματισμοί μέσα στην πρώτη τριάδα τον πρώτο χρόνο - ακολούθησε μια τρίτη

θέση τερματισμού στο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών το 2007 (που έγινε τελικά δεύτερη όταν αποκλείστηκε η McLaren). Το 2008, ο Robert Kubica σημείωσε τη μοναδική νίκη της ομάδας, στο Καναδικό Grand Prix και ήταν πρωτοπόρος στο Πρωτάθλημα Οδηγών κάποια στιγμή. Η ομάδα όμως αποφάσισε να επικεντρωθεί στα σχέδια για το όχημά της για το 2009 και έπεσε στην κατάταξη μέχρι το τέλος της χρονιάς. Η αγωνιστική περίοδος του 2009 ήταν πραγματική απογοήτευση καθώς η F1.09 αποδείχθηκε αναποτελεσματική. Σε συνδυασμό με την παγκόσμια οικονομική ύφεση και το θυμό για τον περιορισμό των σύγχρονων τεχνικών κανονισμών στον τομέα της ανάπτυξης της τεχνολογίας, η BMW αποφάσισε να αποσυρθεί από το άθλημα, πωλώντας την ομάδα πίσω στον ιδρυτή της, τον Peter Sauber.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 11. Robert Kubica

Robert Kubica	
Εθνικότητα	Πολωνός
Αγώνες	57
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	1
Βάθρο	9
Βαθμοί καριέρας	137
1η θέση εκκίνησης	1
Ταχύτεροι γύροι	0
Πρώτο Grand Prix	2006 Ουγγρικό GP
Πρώτη νίκη	2008 Καναδικό GP
Τελική θέση 2009	14ος (17 βαθμοί)

Πίνακας 12. Nick Heidfield

Nick Heidfield	
Εθνικότητα	Γερμανός
Αγώνες	169
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	12
Βαθμοί καριέρας	219
1η θέση εκκίνησης	1
Ταχύτεροι γύροι	2
Πρώτο Grand Prix	2000 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	13ος (19 βαθμοί)

ζ. AT&T WilliamsF1 Team

Η Williams, το εμπορικό όνομα της Williams Grand Prix Engineering Ltd., είναι ομάδα και κατασκευαστής της Formula One. Ιδρύθηκε και διοικείται από τον Sir Frank Williams και τον Patrick Head. Η ομάδα σχηματίστηκε το 1977 έπειτα από δύο προηγούμενες ανεπιτυχείς (σε σύγκριση με τα επιτεύγματα της WilliamsF1) προσπάθειες, τη Frank Williams Racing Cars και τη Walter Wolf Racing. Όλα τα σασί της WilliamsF1 ονομάζονται FW και ύστερα έναν αριθμό, με το FW να είναι τα αρχικά του ιδιοκτήτη Frank Williams.

Ο πρώτος αγώνας της Williams έγινε το 1977 στο Ισπανικό Grand Prix, όπου η ομάδα έτρεχε με σασί March και οδηγό τον Patrick Nève. Η Williams ξεκίνησε να κατασκευάζει τα δικά της οχήματα τον επόμενο χρόνο. Ο Ελβετός Clay Regazzoni κέρδισε τον πρώτο αγώνα της Williams στο Βρετανικό Grand Prix το 1979. Στο Βρετανικό Grand Prix του 1997 ο Καναδός Jacques Villeneuve σημείωσε την εκατοστή νίκη της ομάδας, καθιστώντας τη Williams τη μία από τις μόνο τρεις ομάδες F1, μαζί με τη Ferrari και την επίσης Βρετανική McLaren, που έχουν εκατό νίκες. Η Williams κατέκτησε εννέα Πρωταθλήματα Κατασκευαστών μεταξύ 1980 και 1997. Αυτό ήταν και το ρεκόρ μέχρι που το ξεπέρασε η Ferrari το 2000.

Πολλοί διάσημοι οδηγοί έχουν οδηγήσει για τη Williams, συμπεριλαμβανομένων: τον Αυστραλό Alan Jones, το Φινλανδό Keke Rosberg, τους Βρετανούς Nigel Mansell, Damon Hill και Jenson Button, το Γάλλο Alain Prost, τους Βραζιλιάνους Nelson Piquet και Ayrton Senna και τον Καναδό Jacques Villeneuve. Όλοι αυτοί, με εξαίρεση το Senna και το Button, έχουν κερδίσει από ένα Πρωτάθλημα Οδηγών με την ομάδα. Αφότου πέθανε ο Senna σε ατύχημα με όχημα της Williams το 1994 στο Grand Prix του San Marino, ο Frank Williams, ο Patrick Head και ο σχεδιαστής Adrian Newey κατηγορήθηκαν για ανθρωποκτονία. Η δίκη έληξε το 2005, όπου οι Williams, Head και Newey απαλλάχθηκαν από κάθε κατηγορία.

Ο Williams έχει συνεργαστεί με πολλούς σημαντικούς κατασκευαστές κινητήρων, πιο επιτυχημένα με τη Renault: η Williams κέρδισε πέντε από τα εννέα

Πρωταθλήματα Κατασκευαστών με τη Γαλλική εταιρεία. Μαζί με τη Ferrari, τη McLaren και τη Renault (παλαιότερα Benetton), η Williams είναι μία από τις αποκαλούμενες "Big Four" ομάδες που κέρδισαν όλα τα Πρωταθλήματα Κατασκευαστών μεταξύ 1979 και 2008 και όλα τα Πρωταθλήματα Οδηγών μεταξύ 1984 και 2008.

Αναφέρθηκε στις 20 Νοεμβρίου του 2009 από το Reuters πως ο Williams και ο Patrick Head είχαν πουλήσει ένα μικρό ποσοστό από τις μετοχές της ομάδας σε μια εταιρεία επενδύσεων με διευθυντή τον Αυστριακό Toto Wolff, που δήλωσε ότι είναι μία καθαρά εμπορική κίνηση.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 13. Nico Rosberg

Nico Rosberg	
Εθνικότητα	Γερμανός
Αγώνες	70
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	2
Βαθμοί καριέρας	75,5
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	2
Πρώτο Grand Prix	2006 GP Μπαχραϊν
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	7ος (34,5 βαθμοί)

Πίνακας 14. Kazuki Nakajima

Kazuki Nakajima	
Εθνικότητα	Ιάπωνας
Αγώνες	36
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	0
Βαθμοί καριέρας	9
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	0
Πρώτο Grand Prix	2007 Βραζιλιάνικο GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	20ος (0 βαθμούς)

η. Renault F1 Team

Η Renault F1 είναι ομάδα Formula One της αυτοκινητοβιομηχανίας Renault. Η Renault έχει μια μακρά αν και διακοπτόμενη ιστορία στο μηχανοκίνητο αθλητισμό. Ο Ferenc Szisz κέρδισε το πρώτο Γαλλικό Grand Prix, συχνά θεωρούμενο ως η αρχή των αγώνων Grand Prix. Η Renault έχει συμμετάσχει στην F1 (αρχικά μέσω της θυγατρικής Renault Sport) και ως προμηθευτής κινητήρων και ως κατασκευαστής από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 μέχρι σήμερα, με πολλές διακοπές. Η Renault "σύστησε" την τεχνολογία του τούρμπο στη Formula 1 με το πρώτο της όχημα, το Renault RS01 στο Silverstone το 1977. Παρόλο που η ομάδα Renault κέρδισε αγώνες και αγωνίστηκε για παγκόσμιους τίτλους, ήταν προμηθευτής ατμοσφαιρικών κινητήρων στις ομάδες Benetton και Williams. Τη δεκαετία του 1990 η ομάδα της Renault γνώρισε παγκόσμια επιτυχία. Το 2001 επέστρεψε ως κατασκευαστής εξαγοράζοντας την ομάδα Benetton, η οποία μετονομάστηκε σε Renault το 2002. Το πρώτο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών ήρθε το 2005 - την ίδια χρονιά που ο οδηγός τους Fernando Alonso κέρδισε το πρώτο Πρωτάθλημα Οδηγών για την ομάδα και το επανέλαβε και το 2006. Μετά τη Matra, η Renault είναι ο δεύτερος Γάλλος κατασκευαστής που κερδίζει το Πρωτάθλημα Κατασκευαστών και ο μοναδικός Γάλλος που το κατέκτησε με δική του ομάδα, διότι η Matra έτρεχε με τη Βρετανική Tyrrell.

Η Renault F1 διοικείται από τη βάση της στο Enstone στην περιοχή Oxfordshire στην Αγγλία, όπου σχεδιάζονται και κατασκευάζονται τα σασί. Οι κινητήρες κατασκευάζονται στις εγκαταστάσεις της Renault στο Viry-Châtillon στη Γαλλία, έξω από το Παρίσι. Συν τα Πρωταθλήματα Κατασκευαστών το 2005 και το 2006, η Renault έχει και πέντε Πρωταθλήματα Οδηγών (1992, 1993, 1995, 1996, 1997) και έξι διαδοχικά Πρωταθλήματα Κατασκευαστών (1992 έως και 1997) ως προμηθευτής κινητήρων για την Benetton και τη Williams.

Σήμερα, η Renault F1 είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή της Renault στην F1. Οι λοιπές αγωνιστικές δραστηριότητες διευθύνονται από τη Renault Sport.

Στις 4 Νοεμβρίου του 2009 η Renault σύστησε ένα έκτακτο διοικητικό συνέδριο για να αποφασιστεί το μέλλον της ομάδας. Στις 16 Δεκεμβρίου το 75% των μετοχών πωλήθηκε επίσημα στη Λουξεμβουργιανή εταιρεία επενδύσεων Genii Capital.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 15. Fernando Alonso

Fernando Alonso	
Εθνικότητα	Ισπανός
Αγώνες	140
Πρωταθλήματα	2
Νίκες	21
Βάθρο	53
Βαθμοί καριέρας	577
1η θέση εκκίνησης	18
Ταχύτεροι γύροι	13
Πρώτο Grand Prix	2001 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2003 Ουγγρικό GP
Τελική θέση 2009	9ος (26 βαθμοί)

Πίνακας 16. Nelson Piquet Jr.

Nelson Piquet Jr.	
Εθνικότητα	Βραζιλιάνος
Αγώνες	28
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	1
Βαθμοί καριέρας	19
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	0
Πρώτο Grand Prix	2008 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	21ος (0 βαθμοί)

9. Force India F1 Team

Η Force India Formula One Team Limited, με την εμπορική ονομασία Force India F1, είναι ομάδα της Formula One. Ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 2007 όταν μια κοινοπραξία οδηγούμενη από τον Ινδό επιχειρηματία Vijay Mallya και τον Michiel Mol αγόρασε την ομάδα Spyker F1 για 88 εκατομμύρια ευρώ.

Η Force India F1 αντιπροσωπεύει αυξημένη Ινδική συμμετοχή μέσα στη Formula One, με το Δελχί να φιλοξενεί το πρώτο Ινδικό Grand Prix το 2011. Η FIA επιβεβαίωσε την αλλαγή του ονόματος από Spyker σε Force India στις 24 Οκτωβρίου 2007.

Έπειτα από είκοσι εννέα αγώνων συμμετοχή χωρίς βαθμούς, η Force India κέρδισε τους πρώτους της βαθμούς και θέση στο βάθρο όταν ο Giancarlo Fisichella τερμάτισε δεύτερος στο Βέλγικο Grand Prix του 2009. Η Force India ξανακέρδισε βαθμούς στον επόμενο αγώνα όταν ο Adrian Sutil τερμάτισε τέταρτος, ενώ είχε εκκινήσει δεύτερος, στο Ιταλικό GP.

Παρότι δημιουργήθηκε το 2007, οι ρίζες της ομάδας μπορούν να βρεθούν πίσω στο 1991, όταν ιδρύθηκε η Jordan Grand Prix. Η Jordan συμμετείχε για πολλά χρόνια στη Formula 1 και παραλίγο να κερδίσει και το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα το 1999. Οικονομικά προβλήματα "σύρθηκαν" όμως μέσα στην ομάδα και η απόδοσή της έπεσε σημαντικά. Ο Eddie Jordan, τότε ιδιοκτήτης, συνειδητοποίησε πως είχε φτάσει η ώρα και ο καλύτερος τρόπος να σωθεί η ομάδα ήταν να την πουλήσει.

Η ομάδα και οι εγκαταστάσεις της, που βρίσκονταν στο Silverstone, αγοράστηκαν από τον όμιλο Midland το 2005 και ονόμασε την ομάδα Midland F1 Racing το 2006, προτού μεταπωληθεί στη Spyker Cars προς το τέλος του 2006. Παρόλα αυτά, τα έξοδα συντήρησης μιας μικρής ομάδας Formula One ανάγκασαν για άλλη μια φορά την ομάδα να πωληθεί αυτή τη φορά στον όμιλο Orange India Holdings, με τους Vijay Mallya και Michiel Mol να παίρνουν τη διοίκησή της.

Φήμες για την πιθανή πώληση της ομάδας κυκλοφορούσαν τους τελευταίους μήνες του 2007, όταν η Spyker αποφάσισε να πουλήσει το 50% της

ομάδας, λιγότερο από ένα χρόνο που την αγόρασε από τη Midland. Η τιμή της ομάδας ήταν 88 εκατομμύρια ευρώ, πολλά περισσότερα από όσα πλήρωσε αρχικά η Spyker για να την αγοράσει.

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 17. Adrian Sutil

Adrian Sutil	
Εθνικότητα	Γερμανός
Αγώνες	52
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	0
Βαθμοί καριέρας	6
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	1
Πρώτο Grand Prix	2007 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	17ος (5 βαθμοί)

Πίνακας 18. Giancarlo Fisichella

Giancarlo Fisichella	
Εθνικότητα	Ιταλός
Αγώνες	231
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	3
Βάθρο	19
Βαθμοί καριέρας	275
1η θέση εκκίνησης	4
Ταχύτεροι γύροι	2
Πρώτο Grand Prix	1996 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	2003 Βραζιλιάνικο GP
Τελική θέση 2009	15ος (8 βαθμοί)

1. Scuderia Toro Rosso

Η Scuderia Toro Rosso (στα Ιταλικά "Ομάδα Κόκκινος Ταύρος") είναι η μία από τις δύο ομάδες Formula One που είναι υπό την ιδιοκτησία της Αυστριακής εταιρείας ποτών Red Bull (η άλλη είναι η Red Bull Racing). Έκανε την πρώτη της εμφάνιση την αγωνιστική περίοδο του 2006, αφότου ο Paul Stoddart πούλησε το υπόλοιπο μερίδιό του της ομάδας Minardi στο τέλος του 2005 στον ιδιοκτήτη της Red Bull, Dietrich Mateschitz, που έκανε αναγκαστική συμφωνία συνιδιοκτησίας 50-50 με τον πρώην οδηγό F1 Gerhard Berger, πριν την έναρξη της χρονιάς. Στα τέλη του Νοεμβρίου 2008, η Red Bull πήρε τον πλήρη έλεγχο της Toro Rosso μετά από αγορά όλων των μετοχών του Berger.

Η Scuderia Toro Rosso είναι η "αδερφή" ομάδα της Red Bull Racing, με σκοπό να βελτιώνει τις ικανότητες νεαρών υποσχόμενων οδηγών για την κύρια ομάδα.

Ο Vitantonio Liuzzi κέρδισε τους πρώτους βαθμούς για την ομάδα την πρώτη της χρονιά στο Grand Prix των Ηνωμένων Πολιτειών το 2006. Η πρώτη φορά που η ομάδα πήρε την πρώτη θέση σε κατατακτήριες δοκιμές και στη συνέχεια την πρώτη νίκη ήταν το 2008 στο Ιταλικό Grand Prix το 2008.

Για το 2007, 2008 και 2009, η Toro Rosso χρησιμοποιούσε κινητήρες V8 της Ferrari. Ο διευθυντής της ομάδας είναι ο Franz Tost, πρώην εργαζόμενος της BMW. Το όχημά της για το 2009, το STR4 ήταν σχεδόν όμοιο με το Red Bull RB5. Και τα δύο έχουν σχεδιαστεί από τον Adrian Newey.

Οι οδηγοί της ομάδας για το 2008 ήταν ο Sebastian Vettel, τρίτος οδηγός για τη BMW Sauber το 2006 πριν πάει στην Toro Rosso στα μέσα της χρονιάς του 2007 και ο Sébastien Bourdais, τέσσερις φορές πρωταθλητής του Champ Car World Series. Ο Sébastien Buemi αντικατέστησε το Vettel το 2009, ενώ ο Bourdais απολύθηκε έπειτα από μια σειρά μη ικανοποιητικών εμφανίσεων και είχε πάρει δύο βαθμούς. Ο Jaime Alguersuari πήρε τη θέση στο Ουγγρικό Grand Prix μέχρι και το τέλος της χρονιάς.

Η Minardi συμμετέχει στη Formula One από το 1985 ως και το 2005. Παρότι είχε πάρα πολλούς οπαδούς. ήταν από τις λιγότερο ανταγωνιστικές ομάδες στο άθλημα, λόγω σχετικά περιορισμένου χρηματικού κεφαλαίου. Ο ιδιοκτήτης Paul Stoddart υποστήριξε πως του είχαν γίνει σαράντα μία προτάσεις αγοράς της ομάδας, αλλά προτίμησε να την πουλήσει σε κάποιον που μπορούσε "να την πάει παραπέρα" από αυτόν και που θα διατηρούσε την παραδοσιακή βάση στην Ιταλία. Μέσα στους όρους της συμφωνίας με τη Red Bull ήταν και η προϋπόθεση πως η ομάδα πρέπει να παραμείνει στη Faenza στην Ιταλία μέχρι τουλάχιστον την αγωνιστική περίοδο του 2007.

Ενώ η Red Bull δε χρησιμοποίησε το όνομα Minardi για την ομάδα, η χρήση της Ιταλικής γλώσσας έγινε για να δηλώσει την Ιταλική καταγωγή της. Η Red Bull άλλαξε κατευθείαν το όνομα με το που πήρε τον έλεγχο την 1η Νοεμβρίου του 2005. Αρχικά ονομάστηκε Squadra Toro Rosso αλλά ύστερα το Squadra έγινε Scuderia, επειδή στα Ιταλικά το squadra σημαίνει ομάδα όπως λέμε ποδοσφαιρική ομάδα. Πολλοί οπαδοί της Minardi αναστατώθηκαν από το γεγονός και πάνω από δεκαπέντε χιλιάδες υπογραφές μαζεύτηκαν σε διαδικτυακό τόπο ώστε να αιτήσουν να παραμείνει το όνομα Minardi, αλλά ήταν ανεπιτυχής.

Με το "Σύμφωνο Concorde" το 2008 που απαγορεύει τα οχήματα ιδιωτών από το 2010 και μετέπειτα, ο Dietrich Mateschitz έβαλε την ομάδα του προς πώληση το Μάρτιο του 2008. Σκοπό είχε να εξασφαλίσει κάποιον αγοραστή μέχρι το τέλος του 2009, ενώ η ομάδα αγωνιζόταν κανονικά με την τότε της "ενδυμασία".

Οι οδηγοί της ομάδας είναι:

Πίνακας 19. Sebastien Bourdais

Sebastien Bourdais	
Εθνικότητα	Γάλλος
Αγώνες	27
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	0
Βαθμοί καριέρας	6
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	0
Πρώτο Grand Prix	2008 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	19ος (2 βαθμοί)

Πίνακας 20. Sebastien Buemi

Sebastien Buemi	
Εθνικότητα	Ελβετός
Αγώνες	17
Πρωταθλήματα	0
Νίκες	0
Βάθρο	0
Βαθμοί καριέρας	6
1η θέση εκκίνησης	0
Ταχύτεροι γύροι	0
Πρώτο Grand Prix	2009 Αυστραλιανό GP
Πρώτη νίκη	-
Τελική θέση 2009	16ος (6 βαθμοί)

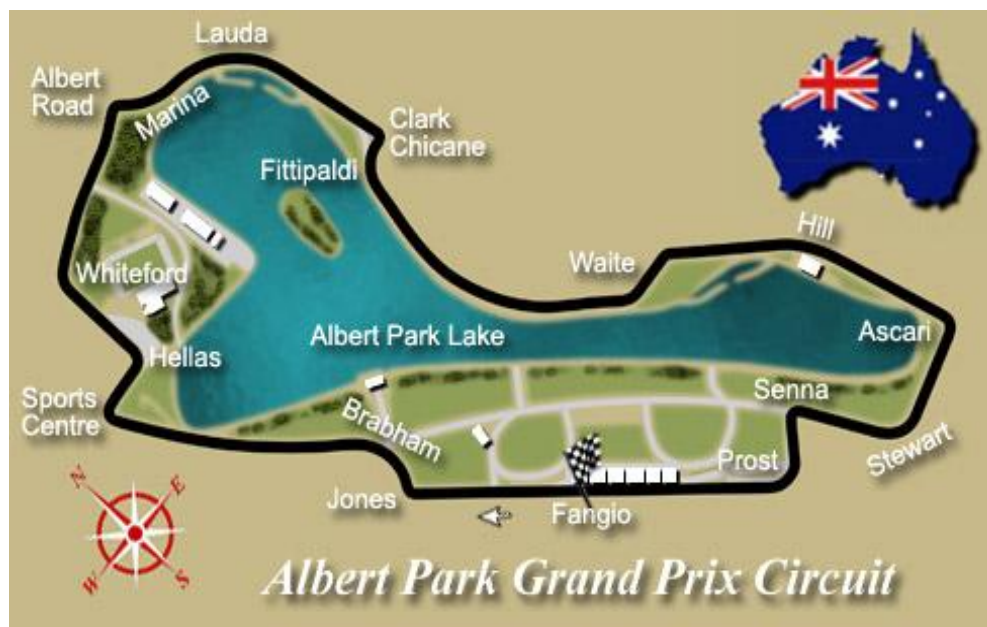
ΙΑ. Οι αγώνες του 2009

1. 2009 FORMULA 1 ING AUSTRALIAN GRAND PRIX

Μελβούρνη, Albert Park

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 37°50'49.25" S,
144°58'12.71" E

Ημερομηνία: 29 Μαρτίου 2009



Χάρτης 1-ι. Albert Park Grand Prix Circuit



Χάρτης 1-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Albert Park

Αριθμός γύρων: 58

Μήκος γύρου: 5.303 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 307.574 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:24.125 - M Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1996

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 14

Έτη: 1996-2009

Διεύθυνση: Albert Park,

220 Albert Road,

South Melbourne,

Victoria 3205,

Australia

Τηλέφωνο: +61 (03) 9258 7100

Φαξ: +61 (03) 9682 0410

Ιστοσελίδα: www.grandprix.com.au



Εικόνα 1-I. Εκκίνηση

Εδώ και πάρα πολλά χρόνια υπήρχε "κόντρα" μεταξύ των πόλεων της Μελβούρνης και του Σίδνεϋ η οποία είχε περάσει και στους αγώνες αυτοκινήτου. Και οι δύο πόλεις διεκδικούν τη διοργάνωση του πρώτου αγώνα μηχανοκίνητου αθλητισμού στην Αυστραλία: οι κάτοικοι της

Μελβούρνης ισχυρίζονται ότι ήταν ένας αγώνας δοκιμών που έλαβε μέρος μεταξύ της Μελβούρνης και της πίστας αγώνων Aspendale, κοντά στην ακτή Port Phillip στα νότια της πόλης. Οι κάτοικοι του Σίδνεϋ λένε πώς ήταν ένας αγώνας μηχανοκίνητων τρικύκλων στο Sydney Cricket Ground. Υπήρξε κι ένα γεγονός στην πίστα αγώνων Sandown στο Springvale στη Μελβούρνη, αλλά κανείς δεν είναι σίγουρος για το ποιος βγήκε πρώτος.

Δεν υπήρχαν εγκαταστάσεις για αγώνες οπότε αυτοί έπαιρναν μέρος όπου ήταν εφικτό να τρέξουν οι οδηγοί: σε δημόσιους δρόμους, αεροδρόμια, παραλίες, μέχρι και ξηρές λίμνες. Το 1953 μια νέα πίστα



Εικόνα 1-II. 1η στροφή

δημιουργήθηκε στο Albert Park, μόλις στα νότια του κέντρου της Μελβούρνης. Η 6,8 χλμ. πίστα σχεδιάστηκε πάνω σε δημόσιους δρόμους του πάρκου και ακολουθούσε περιμετρικά τη λίμνη μέσα από μια σειρά γρήγορων στροφών. Το εγχείρημα στέφθηκε με μεγάλη επιτυχία. Εκείνη τη χρονιά έγινε το Αυστραλιανό GP. Ξαναέγιναν δύο αγώνες το 1956, το Australian Tourist Trophy και

το Grand Prix. Έγιναν κι άλλοι αγώνες το 1957 και το 1958 αλλά υπήρξαν αντιδράσεις από την τοπική κοινότητα που οδήγησαν σε πολιτικές πιέσεις και

ανάγκασαν την παύση των αγωνιστικών γεγονότων στην πίστα του Albert Park.



Εικόνα 1-III. Η Brawn προηγείται

Οι ελπίδες του Jane ότι μια μέρα θα διοργανώσει αγώνα F1 κατέρρευσαν όταν η πόλη της Αδελαΐδας διοργάνωσε αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος F1 το

1985. Ο Bob Jane ήτο ένας πρώην οδηγός αγώνων που είχε

γίνει επιχειρηματίας και είχε αγοράσει μια πίστα στη Μελβούρνη. Έτσι αποφάσισε να ενεργήσει με πιο δραστικά μέτρα. Κατασκεύασε μια πίστα αμερικανικών προδιαγραφών NASCAR ονομαζόμενη "Thunderdome" και ίδρυσε νέα σειρά αγώνων με το όνομα AUSCAR. Το 1988 διοργάνωσε στο Thunderdome ένα πλήρες αγωνιστικό γεγονός NASCAR, με όλα τα αστέρια του είδους από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το πείραμα του Jane δεν είχε όση επιτυχία όση ήλπιζε αλλά αγώνες NASCAR και AUSCAR συνεχίζονται ακόμα και σήμερα. Παρόλη τη δημοτικότητα του Grand Prix της Αδελαΐδας, η πίεση αυξανόταν από την κοινότητα μηχανοκίνητου αθλητισμού της Μελβούρνης. Το 1992 ο Jeff Kennett ελέχθηκε νέος πρόεδρος της Πολιτείας της Βικτόρια.

Ο Jeff Kennett αμέσως άρχισε να σχεδιάζει το πώς η Μελβούρνη θα μετατρέποταν σε μια πιο δυναμική και ενδιαφέρουσα πόλη, χρησιμοποιώντας μεγάλα διεθνή αθλητικά γεγονότα για να



Εικόνα 1-IV. Τερματισμός και 1η νίκη της Brawn GP

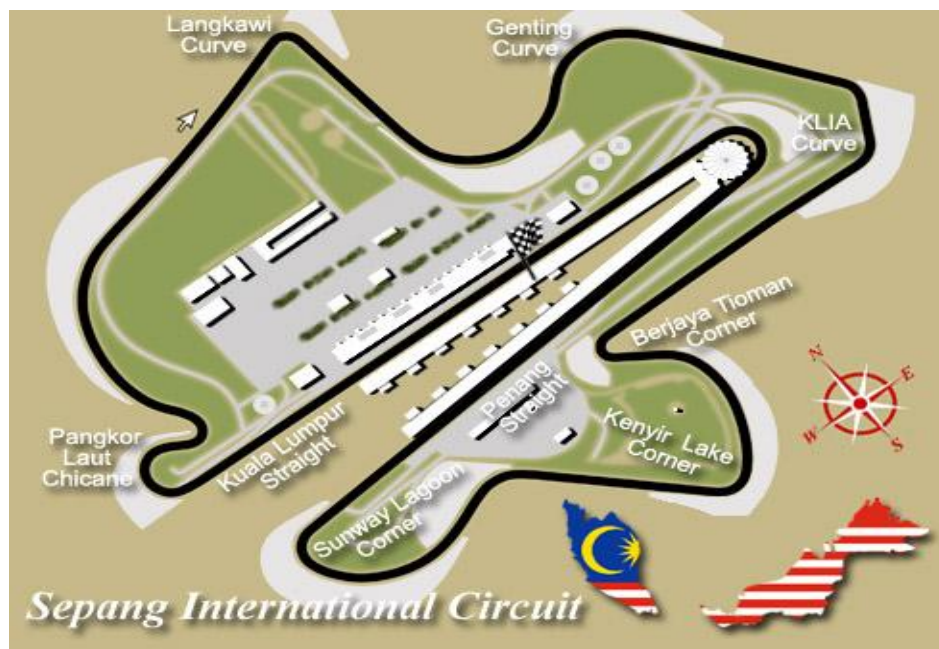
προσδώσει στην πόλη μεγαλύτερο κύρος παγκοσμίως. Από τις πρώτες του κινήσεις ήταν να πλησιάσει τον πρόεδρο της F1 Bernie Ecclestone και να διαπραγματευτεί τη μετακίνηση του Αυστραλιανού Grand Prix από την Αδελαΐδα στη Μελβούρνη. Οι δύο πλευρές συμφώνησαν το Σεπτέμβριο του 1993 αλλά ο πρώτος αγώνας δεν έγινε μέχρι το 1996, όταν τελείωσε το συμβόλαιο της F1 με την πόλη της Αδελαΐδας. Ο Kennett είχε αρκετό χρόνο μπροστά του για να ανακατασκευάσει την πίστα που ήθελε. Όμως η ανακατασκευή του Albert Park ξεσήκωσε σημαντικές αντιδράσεις, μαζί με βίαιες συγκρούσεις. Τα προβλήματα ξεπεράστηκαν από τον ενθουσιώδη Kennett και το πρώτο Grand Prix της Μελβούρνης το 1996 ήταν μια μεγάλη επιτυχία, που ταυτόχρονα ήταν και ο πρώτος αγώνας της περιόδου του παγκοσμίου πρωταθλήματος F1 για το 1996. Οι αντιμαχόμενοι τον πρόεδρο της Βικτόρια χάθηκαν και παρόλο που ο Jeff Kennett έχασε τις εκλογές το 1999, ο νέος πρόεδρος Steve Bracks ορκίστηκε να κρατήσει τον αγώνα στη Μελβούρνη. Από το 1996 κι έπειτα έχει καθιερωθεί να γίνεται ο πρώτος ετήσιος αγώνας F1 στο Albert Park. Το αγωνιστικό γεγονός είναι πολύ δημοφιλές σε οδηγούς και θεατές και η γιορτινή ατμόσφαιρα της Μελβούρνης "σκλαβώνει" τους θεατές και τους "υποχρεώνει" να ξαναπηγαίνουν κάθε χρόνο.

2. 2009 FORMULA 1 PETRONAS MALAYSIAN GRAND PRIX

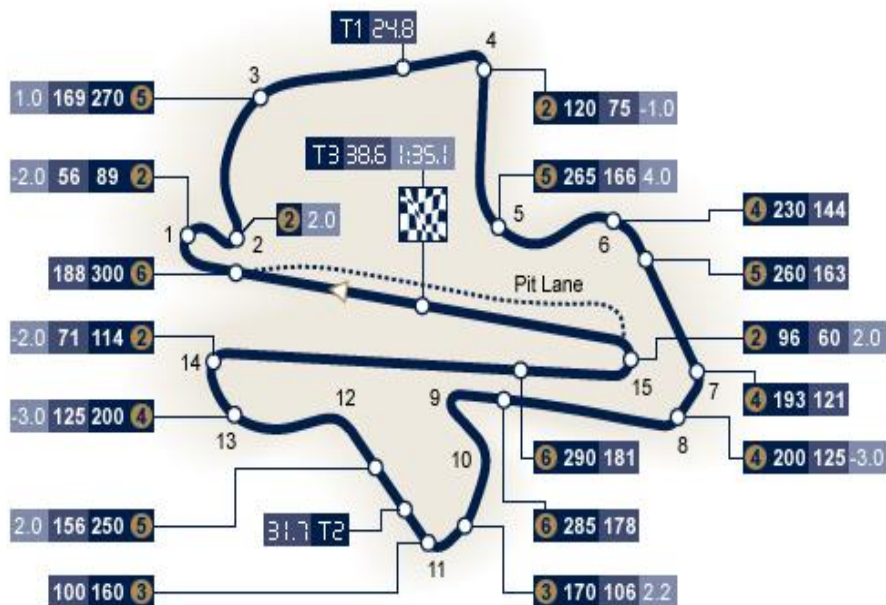
Serang, 3,5 χλμ. ανατολικά του διεθνούς αεροδρομίου της Κουάλα Λουμπούρ

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 2°45'36.20" N, 101°44'16.22"E

Ημερομηνία: 05 Απριλίου 2009



Χάρτης 2-ι. Sepang International Circuit



Χάρτης 2- iii. Τηλεμετρικά δεδομένα Sepang International Circuit

Αριθμός γύρων: 56

Μήκος γύρου: 5,543 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 310,408 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:34.223 - JP Montoya (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1999

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 11

Έτη: 1999-2009

Διεύθυνση: Sepang International Circuit SDN,

Jalan Pekeliling,

BHD, 64000KLIA,

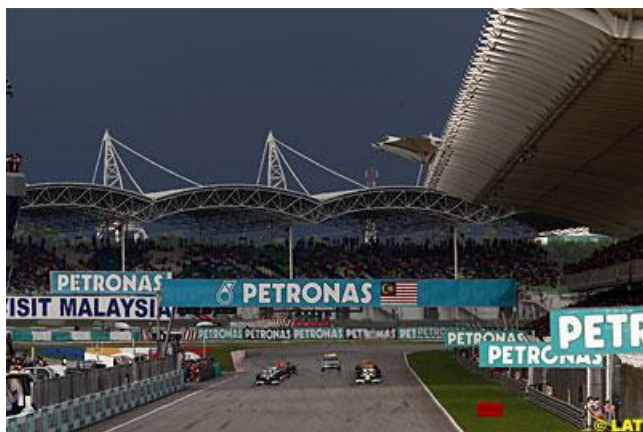
Selangor Darul Ehsan,

Malaysia

Τηλέφωνο: (+603) 8778 2200

Φαξ: (+603) 8783 1000

Ιστοσελίδα: www.malaysiangp.com.my



Εικόνα 2-Ι. Εκκίνηση

κάνει πίστευε πως ήταν μέσω του εμπορίου αυτοκινήτων.

Η νούμερο 1 πετρελαϊκή εταιρεία της χώρας, Petronas, άρχισε να επενδύει ισχυρά στη Formula One με την ομάδα Sauber, ενώ η τοπική αυτοκινητοβιομηχανία Proton αγόρασε τη Lotus Engineering. Το πιο υπερβολικό μέρος του σχεδίου ήταν η κατασκευή ενός



Εικόνα 2-ΙΙ. Καιρικές συνθήκες μουσώνα που ανάγκασαν τη διακοπή του αγώνα

υπεραυτοκινητοδρόμου, που συνέδεε το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Kuala Lumpur με την ίδια την πρωτεύουσα. Ο Mahathir διέταξε επίσης την κατασκευή μιας αγωνιστικής πίστας Grand Prix, όχι τυχαίας. Ήθελε να δημιουργήσει μια πίστα που θα τη ζήλευαν παγκοσμίως σε θέματα υποδομών και τεχνολογίας. Το αποτέλεσμα ήταν η Sepang International Circuit, που δεν δυσαρέστησε κανέναν.

Σχεδιασμένη από τον Hermann Tilke, η Sepang είναι μία από τις πιο τεχνικές πίστες στο ημερολόγιο της F1. Ο συνδυασμός μεγάλων ευθειών και συγκροτημάτων κλειστών στοφών καθιστούν την πίστα αρκετά πολύπλοκη, αλλά ταυτόχρονα

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η Μαλαισία βρισκόταν στο πλαίσιο αλλαγών. Ο Dr. Mahathir Mohamad, πρωθυπουργός της Μαλαισίας ήταν αποφασισμένος ότι μέχρι το 2020, η χώρα θα είχε μετατραπεί σε ένα πλήρως βιομηχανοποιημένο κράτος. Ο καλύτερος τρόπος για να το

ιδανική για προσπεράσματα καθώς είναι φαρδιά. Οι οδηγοί την αγαπούν και μαζί με την ευδιάκριτη ατμόσφαιρα της Μαλαισίας, προσφέρει μια εμπειρία μοναδική στη Formula One.

3. 2009 FORMULA 1 CHINESE GRAND PRIX

Κοντά στη Shanghai

**Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 31°20'20.48" N,
21°13'16.47"E**

Ημερομηνία: 19 Απριλίου 2009



Χάρτης 3-ι. Shanghai International Circuit



Χάρτης 3-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Shanghai International Circuit

Αριθμός γύρων: 56

Μήκος γύρου: 5,451 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 305,066 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:32.238 - M Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 2004

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 6

Έτη: 2004-2009

Διεύθυνση: Shanghai International Circuit Co., Ltd.,

29/F Jiushi Tower,

28 Zhongshan Road (South),

Shanghai 200010,

China

Τηλέφωνο: (+86)2163305555

Φαξ: (+86)2163306655

Ιστοσελίδα: www.icsh.sh.cn



Εικόνα 3-I. Εκκίνηση με το Αυτοκίνητο Ασφαλείας

Η Δημοκρατία της Κίνας ήθελε να διοργανώσει Grand Prix από τον Απρίλιο του 1992, όταν οι Κινέζοι ανακοίνωσαν σχέδια για την κατασκευή μιας πίστας αγώνων διεθνών προδιαγραφών σε μια έκταση 1.000 στρεμμάτων στην πόλη Zhuhai, κοντά στο Hong Kong. Τον επόμενο χρόνο η Κίνα διοργάνωσε τον πρώτο της αγώνα μηχανοκίνητου αθλητισμού σε μια προσωρινή πίστα σε δημόσιους δρόμους στην πόλη και εκπρόσωποι της Zhuhai συναντήθηκαν με το διευθυντή της F1 Bernie Ecclestone ώστε να συζητήσουν την πιθανότητα ενός Κινέζικου Grand Prix. Η πίστα και οι εγκαταστάσεις ήταν έτοιμες το 1996 και δύο χρόνια αργότερα της δόθηκε ημερομηνία στην αγωνιστική περίοδο της F1, παρόλο που αργότερα αφαιρέθηκε εξαιτίας προβλημάτων υποδομής.

Η ιδέα της Zhuhai άρχισε να χάνεται και με το Πεκίνο να βάζει υποψηφιότητα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008, η πόλη της



Εικόνα 3-II. Η βροχή είναι υπερβολική όπως κάθε χρόνο σε αυτήν την πίστα

Σανγκάης αποφάσισε να στραφεί στην F1 για διεθνή αναγνώριση. Το

καλοκαίρι του 2001 η πόλη έδωσε 307 εκατομμύρια ευρώ με σκοπό να δημιουργηθεί η Shanghai International Circuit, στα βορειοδυτικά προάστια της πόλης. Το σχέδιο ήταν να υποστηριχθεί η προσπάθεια της Σανγκάης να γίνει το Ντιτρόιτ της Ανατολής. Τον Ιούλιο του 2002 οι διοικούσες αρχές της Σανγκάης ανακοίνωσαν πως υπέγραψαν συμβόλαιο να διοργανώσουν το Κινέζικο Grand Prix

κατά τα έτη 2004 έως και 2010. Οι εργασίες ξεκίνησαν σχεδόν αμέσως και ήρθαν αντιμέτωπες με το ελώδες έδαφος της περιοχής. Πάνω από δύο εκατομμύρια κυβικά μέτρα γης μετακινήθηκαν και τη θέση τους πήραν 40.000 πυλώνες θεμελίων. Η δουλειά συμπεριέλαβε πολλές νέες και καινοτόμες τεχνολογίες της βιομηχανίας κατασκευών.



Όλα πήγαν όπως θα ήθελαν και προς το τέλος του 2004 η πίστα ήταν έτοιμη για την F1. Η Shanghai International Circuit σχεδιάστηκε ως η πίστα για τη νέα χιλιετία. Και αυτή η μοντέρνα πίστα, με την εκπληκτική αρχιτεκτονική, πέτυχε

το στόχο της να γίνει η θύρα της Κίνας στον κόσμο των αγώνων Formula One.

Εικόνα 3-III. Η Red Bull Racing οδηγεί τον αγώνα

Οι σχεδιαστές της πίστας Hermann Tilke και Peter Wahl είπαν σε συνέντευξή τους μετά την ολοκλήρωση των εργασιών: "Η 5,4 χλμ. πίστα έχει το σχήμα του κινέζικου χαρακτήρα "shang", που σημαίνει "ψηλά" ή "από πάνω". Άλλα σύμβολα που αναπαριστούνται στην αρχιτεκτονική σχεδίαση



Εικόνα 3-IV. Ο Sebastian Vettel "παίρνει" την καρό σημαία

προέρχονται από την κινέζικη ιστορία, για παράδειγμα τα κτίρια των ομάδων είναι τοποθετημένα σαν σπιτάκια γύρω από λίμνη για να θυμίζουν τον αρχαίο κήπο Yuqian στη Σανγκάη. Εδώ, φύση και τεχνολογία χρησιμοποιούνται με προσοχή ώστε να δημιουργήσουν αρμονία μεταξύ των στοιχείων."

Δεν είναι αξιοσημείωτη η πίστα μόνο για τις αλλαγές επιταχύνσεων και επιβραδύνσεων μέσα στις διαφορετικές "τυλιχτές" στροφές, έχοντας μεγάλες απαιτήσεις από τον οδηγό καθώς και από το αυτοκίνητο, αλλά και για τις μεγάλες ευθείες μεγάλων ταχυτήτων. Όλα αυτά προσφέρουν κρίσιμες ευκαιρίες για προσπεράσματα και δίνουν μία έντονη και συναρπαστική εμπειρία αγώνων αυτοκινήτου στους θεατές. Η κεντρική κερκίδα προσφέρει 29.000 θέσεις και παρέχει καταπληκτική θέα σε σχεδόν το 80% της πίστας.

4. 2009 FORMULA 1 GULF AIR BAHRAIN GRAND PRIX

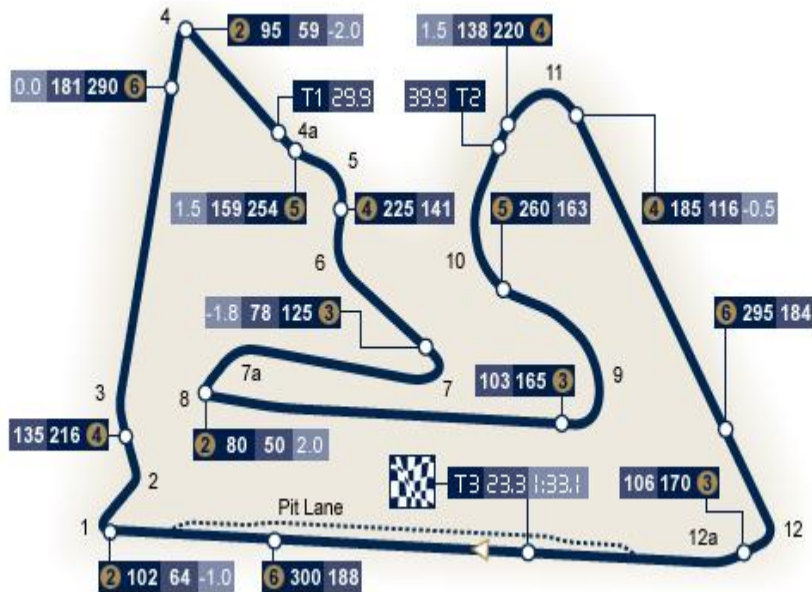
Σακχίρ, στο νότιο μέρος της χώρας, 30 λεπτά από το αεροδρόμιο

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 26°01'54.75" N, 50°30'52.94"E

Ημερομηνία: 26 Απριλίου 2009



Χάρτης 4-ι. Bahrain International Circuit



Χάρτης 4-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Bahrain International Circuit

Αριθμός γύρων: 57

Μήκος γύρου: 5.412 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 308.238 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:30.252 - M Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 2004

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 6

Έτη: 2004-2009

Διεύθυνση: Bahrain International Circuit,

P.O. Box 26381,

Manama,

Kingdom of Bahrain

Τηλέφωνο: (+973) 17450000

Φαξ: (+973) 17451111

Ιστοσελίδα: www.bahraingp.com.bh



Εικόνα 4-I. Εκκίνηση

Υπήρχαν από παλιά χρόνια φήμες για τη διοργάνωση αγώνων αυτοκινήτου στη Μέση Ανατολή, αλλά το μόνο σοβαρό γεγονός έγινε στο Ντουμπάι το Δεκέμβριο του 1981 όταν ο Βρετανός επιχειρηματίας Martin Hone - που αργότερα διοργάνωσε το Birmingham Superprix -

οργάνωσε ένα Grand Prix σε μια προσωρινή πίστα 2,56 χλμ. γύρω από το Hyatt Regency Hotel. Έγιναν πέντε αγωνιστικά γεγονότα και παρευρέθησαν παραδόξως αρκετοί εύποροι θεατές. Έγινε και κουβέντα ώστε η πίστα να επεκταθεί αλλά το Grand Prix του Ντουμπάι δε συνέβη ποτέ. Ο Αραβικός κόσμος άρχισε να ενδιαφέρεται πιο πολύ για αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού όταν πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία το Middle Eastern Rally Championship.

Το 1995 δημιουργήθηκαν έντονα αισθήματα ενθουσιασμού στην περιοχή καθώς ανακοινώθηκαν σχέδια για τη διοργάνωση αγώνα στο Κατάρ. Ένα έτος αργότερα το Άμπου Ντάμπι ανακοίνωσε πως είχε παρόμοια σχέδια. Κανένα από τα δύο δεν υλοποιήθηκε. Το 1999 ο Ecclestone επισκέφθηκε και το Ντουμπάι και το Κάιρο για να συζητήσει με τις τοπικές αρχές τη διοργάνωση αγώνων. Στο τέλος το Μπαχραϊν τους νίκησε όλους,

καταφέροντας να υπογράψει συμβόλαιο το 2002 για τη διοργάνωση Grand Prix σε ολοκαίνουριες εγκαταστάσεις το έτος 2004. Η κατασκευή έγινε από έναν τοπικό εργολάβο και τη Μαλαισιανή φίρμα WCT Engineering, η οποία έχτισε και



Εικόνα 4-II. Δυνατό φρενάρισμα μετά τη μεγάλη ευθεία από τη Ferrari

την πίστα του Σεπάνγκ έξω από την Κουάλα Λουμπόρ. Η καινούρια πίστα σχεδιάστηκε από τον Hermann Tilke.

Το Grand Prix του Μπαχραϊν το 2004 σηματοδότησε την πρώτη φορά στην ιστορία που πρώτος γύρος του παγκοσμίου πρωταθλήματος F1 διεξάγεται στη Μέση Ανατολή. Τοποθετημένη στο Σακχίρ, 30 χλμ. νοτιοδυτικά από την πρωτεύουσα του νησιού, Μανάμα, η αγωνιστική πίστα συμπεριλαμβάνει πέντε διαφορετικές σχεδιάσεις πιστών μέσα σε μία. Οι κατασκευές όλων των εγκαταστάσεων ξεκίνησαν το Νοέμβριο του 2002 και τους μήνες πριν την ολοκλήρωση των εργασιών το Μάρτιο του 2004, οι εργάτες δούλευαν ασταμάτητα. Πάνω από 12.000 τόνους πέτρας χρησιμοποιήθηκαν στην κατασκευή, το ένα τρίτο από αυτές ήταν γρανίτης Ουαλίας, ο οποίος επελέχθη για τις τέλειες συγκολλητικές του ιδιότητες για την επιφάνεια της πίστας.



Εικόνα 4-III. Μάχη για την 1η θέση

Η 5,412 χλμ. πίστα Grand Prix έχει σχεδιαστεί προς όφελος των θεατών, έχοντας χωρητικότητα 50.000 θέσεων, προσφέροντας όλες εξαιρετική θέα. Αυτοί οι θεατές (σύνολο 100.000 όλο το αγωνιστικό Σαββατοκύριακο) βλέπουν τα αυτοκίνητα F1 να κατευθύνονται στην εξωτερική μεριά που είναι έρημος, πριν να

επιστρέψουν στο σχεδιασμένο σαν όαση εσωτερικό. Μέχρι 500 δημοσιογράφοι μπορούν επίσης να είναι παρόντες και να παρακολουθούν τη δράση από το ειδικά χτισμένο κέντρο τύπου.

Η πίστα προσφέρει στον οδηγό μια μοναδική εμπειρία στον τρόπο με τον οποίο το πλάτος της μεταβάλλεται στο τέλος διαφορετικών ευθειών. Αυτό επιτρέπει τη δημιουργία πολλών "αγωνιστικών γραμμών" και οι δώδεκα στροφές προσφέρουν τουλάχιστον τρία "γνήσια" προσπεράσματα.

5. FORMULA 1 GRAN PREMIO DE ESPANA TELEFONICA 2009

Καταλονία, 20 χλμ. βόρεια της Βαρκελώνης

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 41°34'9.53" N, 2°15'28.39" E

Ημερομηνία: 10 Μαΐου 2009



Χάρτης 5-i. Circuit de Catalunya



Χάρτης 5-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Circuit de Catalunya

Αριθμός γύρων: 66

Μήκος γύρου: 4,655 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 307,104 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:21.670 - K Raikkonen (2008)

Πρώτο Grand Prix: 1991

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 18

Έτη: 1991-2009

Διεύθυνση: Circuit de Catalunya,
Real Automobil Club de Catalunya,
Mas La Moreneta,
Apartat de Correus 27,
08160 Montmelo (Barcelona),
Spain

Τηλέφωνο: (+34) 935719700

Φαξ: (+34) 935722772

Ιστοσελίδα: www.circuitcat.com



Εικόνα 5-Ι. Πριν την εκκίνηση

Υπάρχει παράδοση στο μηχανοκίνητο αθλητισμό στην Καταλονία που αρχίζει το 1908 με το πρώτο Cora Catalunya, το οποίο διεξήχθη σε μία πίστα 27,2 χλμ. σε δημόσιους δρόμους και ονομαζόταν Baix Penedes circuit.

Άρχισε από την παραλιακή κωμόπολη Sitges και συνέχιζε

μεσογειακά στο χωριό Canyelles, έπειτα πίσω στην ακτή στο Vilanova i la Geltru και ύστερα πίσω παραλιακά στην Sitges. Η κακή κατάσταση των δρόμων είχε ως αποτέλεσμα την αλλαγή της διαδρομής σε ένα άλλο τρίγωνο δρόμων που έγινε

γνωστό ως Llevant Track για τους αγώνες του 1910 - 1912. Αυτή ήταν μια πίστα 14,4 χλμ. στα βόρεια της Βαρκελώνης που ξεκινούσε από το Mataro, συνέχιζε κάτω προς την ακτή στο Vilassar de Mar, έπειτα μεσογειακά στο Argenton και πάλι στο Mataro.

Το Sitges ήταν ο τόπος της πρώτης προσπάθειας στην Ισπανία να χτιστεί μία μόνιμη πίστα αγώνων: η 2 χλμ. οβάλ πίστα με μεγάλη αλλά ανώμαλη κλίση στο Sitges-Terramar. Η προσπάθεια υποστηρίχθηκε από τον τοπικό



ήρωα αγώνων της εποχής Frick Armangue. Χρειάστηκαν 10 μήνες

για να κατασκευαστεί και άνοιξε την 28η Οκτωβρίου 1923, φιλοξενώντας το δεύτερο Ισπανικό Grand Prix - 10 χρόνια μετά το πρώτο που έλαβε μέρος στο Guadarrama, 64 χλμ. στα βορειοδυτικά της Μαδρίτης. Ο αγώνας είχε πάνω από 200 γύρους και παρείχε μια φαντασμαγορική μάχη μεταξύ της Miller του Κόμη Louis

Zborowski και της Sunbeam του

Alberto Divo.



Εικόνα 5-III. Scuderia Ferrari και Red Bull Racing

Δυστυχώς η χρηματοδότηση της κατασκευής αποδείχθηκε πως θα είναι και η πτώση της και η πίστα, με την περιέργη σε σχήμα ποδιού σκύλου έξοδο στη μία πλευρά, έκλεισε ύστερα από σύντομο χρονικό διάστημα. Υπάρχει ακόμα εκεί

σήμερα, σπασμένα και γεμάτα φυτά. Με την παρακμή της Sitges-Terramar, οι αγώνες στην Καταλονία εγκαταλείφθηκαν ενώ παράλληλα η Βάσκιη πόλη του San Sebastian έγινε το σπίτι του Ισπανικού Grand Prix.

Τον Οκτώβριο του 1985, το Καταλανικό Κοινοβούλιο ψήφισε τη δημιουργία ενός οργανισμού ώστε να κατασκευάσει μια διεθνών προδιαγραφών πίστα αγώνων στην περιοχή της Βαρκελώνης. 14 μήνες αργότερα το Royal Automovil Club de Catalunya αγόρασε μια έκταση στα βόρεια της πόλης στο οποίο θα χτιζόταν η πίστα. Τα χρήματα για το πρόγραμμα προήλθαν από το RACC, την τοπική κυβέρνηση και από το Δημοτικό Συμβούλιο του Montmeló. Οι εργασίες ξεκίνησαν το Φεβρουάριο του 1989 και ολοκληρώθηκαν μερικές μόλις ημέρες πριν την άφιξη της F1 στην πίστα το Σεπτέμβριο του 1991. Οι ομάδες της F1 εντυπωσιάστηκαν. Η πίστα ήταν ταυτόχρονα ασφαλής και εντυπωσιακή και η απόδειξη πως οι νέες πίστες δε χρειαζόταν να είναι κακόγουστες. Ο αγώνας ήταν τεράστια επιτυχία και στα χρόνια που ακολούθησαν η Βαρκελώνη έγινε το πιο σημαντικό κέντρο δοκιμών της F1 και το αδιαφιλονίκητο σπίτι του Ισπανικού Grand Prix.

Ο συνδυασμός στροφών υψηλών και χαμηλών ταχυτήτων, μαζί με το λειασμένο και ανώμαλο οδόστρωμα, έχουν τεράστιες φυσικές όσο και μηχανικές απαιτήσεις. Η φθορά των ελαστικών είναι μεγάλη και οι



μεταβλητοί άνεμοι που φυσούν στην περιοχή σημαίνουν πως δεν

Εικόνα 5-IV. Renault και Toro Rosso "παλεύουν" στην έξοδο των pits

μπορεί να βρεθεί μια βέλτιστη ρύθμιση για τα οχήματα. Για τους θεατές η στροφή Elf είναι από τα καλύτερα σημεία για να βλέπεις, καθώς είναι ένα από τα λίγα σημεία για προσπεράσεις της πίστας. Για τους οδηγούς είναι οι τελευταίες δύο στροφές, γνωστές συλλογικά ως New Holland, που προσφέρουν μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις κάθε χρονιάς. Μια γρήγορη έξοδος είναι ιδανική ώστε να μεγιστοποιηθεί η ταχύτητα στην ευθεία εκκίνησης/τερματισμού που τελειώνει στη στροφή Elf.

Το 2009 σηματοδότησε τη 19η φορά που η Βαρκελώνη διοργάνωσε το Ισπανικό GP. Ο Michael Schumacher είναι ο πιο επιτυχημένος οδηγός της πίστας, με σύνολο έξι νικών. Από τους τωρινούς οδηγούς, οι Kimi Raikkonen, Fernando Alonso και Felipe Massa έχουν κερδίσει εκεί.

6. *FORMULA 1 GRAND PRIX DE MONACO 2009*

Μόντε Κάρλο, Monaco

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 43°44'11.69" N, 7°25'19.95" E

Ημερομηνία: 24 Μαΐου 2009



Χάρτης 6-ι. Circuit de Monaco



Χάρτης 6-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Circuit de Monaco

Αριθμός γύρων: 78

Μήκος γύρου: 3,340 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 260,520 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:14.439 - M Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1950

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 56

Έτη: 1950-2009

Διεύθυνση: Circuit de Monaco,

Automobile Club de Monaco,

23 Boulevard Albert 1er,

BP 464,

98000 MC Monaco

Τηλέφωνο: (+377) 931 52600

Φαξ: (+377) 932 58008

Ιστοσελίδα: www.formula1monaco.com



Εικόνα 6-I. Πλησιάζοντας την 1η στροφή μετά την εκκίνηση

Στις 8 Ιανουαρίου του 1927 ο Francois Grimaldi, ένας Ιταλός πειρατής που λήστευε και λεηλατούσε τις βραχώδεις ακτές που σήμερα ονομάζονται Riviera, μεταμφιέστηκε σε μοναχό και τρύπωσε στο οχυρό του Μονακό,

σκαρφαλωμένος σε ένα βράχο, ο οποίος “εξουσίαζε” έναν

ευχάριστο βραχώδη κόλπο. Ύστερα άνοιξε τις πύλες της πόλης ώστε οι πειρατές φίλοι του να μπουκ μέσα και εξόντωναν τους στρατιώτες της διοίκησης οικογενείας της Genua που είχε τον έλεγχο. Επτακόσια χρόνια αργότερα, χάρη σε μερικά ιστορικά γεγονότα, το Μονακό παραμένει ένα ανεξάρτητο κυρίαρχο κράτος, το μικρότερο στον κόσμο. Καλύπτει έκταση μικρότερη από 7 τετραγωνικά χλμ. αλλά είναι γνωστό σε όλη την υφήλιο ως το γοητευτικό μέρος όπου οι πλούσιοι και οι διάσημοι αρέσκονται να ζουν. Το Μονακό στην πραγματικότητα είναι τρία χωριά που ενώθηκαν σε ένα: το Monaco στο βράχο - όπου βρίσκεται το κάστρο Grimaldi, το Monte Carlo, ένα χωριό στην

κορυφή του βράχου απέναντι και το La Condamine, ένα μικροσκοπικό λιμάνι μεταξύ των δύο προηγούμενων. Πολύ πριν ο Πρίγκηπας Rainier III παντρευτεί το τηλεοπτικό αστέρι του Hollywood Grace Kelly το 1956, το Μόντε Κάρλο ήταν παγκοσμίως διάσημο εξαιτίας του καζίνο του – που



Εικόνα 6-II. La Rascasse

ήταν η πιο διάσημη χαρτοπαικτική λέσχη στον κόσμο. Άνοιξε το 1863 και βοήθησε το Μονακό να αναπτύξει την γοητευτική φήμη του. Οι χαλαροί φόροι προσέλκυσαν τους δισεκατομμυριούχους αλλά αρχικά ήταν απλά ένα μέρος όπου οι χειμώνες ήταν απαλοί και υπήρχαν πράγματα να κάνει κανείς σε ένα όμορφο σκηνικό.

Σήμερα υπάρχουν τόσοι πολλοί πλούσιοι και διάσημοι άνθρωποι που θέλουν να μείνουν εκεί που οι παλιές μεγαλοπρεπής βίλλες του Μονακό έχουν εξαφανιστεί κάτω από οικοδομικά τετράγωνα. Παρόλα αυτά μπορεί κάποιος να έχει μια ιδέα για το πώς ήταν στα παλιά χρόνια αν επισκεφθεί τις άλλες μικρές παραλίες ανάμεσα στο Μονακό και τη Νίκαια (Γαλλία). Κάτω από τις επιβλητικές κρημνώδεις



Εικόνα 6-III. Beau Rivage

πλαγιές, με την μπλε θάλασσα στον ορίζοντα, είναι στιγματισμένες με μέγαρα και βίλλες καλυμμένα με μπουκαμβίλιες. Ένας θαυμάσιος κόσμος.

Το Grand Prix του Μονακό είναι ο μοναδικός αγώνας της χρονιάς που κάθε οδηγός ονειρεύεται να κερδίσει. Όπως και το Indy 500 ή το Le Mans, στέκεται μόνο του, ξεχωρίζοντας από το άθλημα από το οποίο γεννήθηκε. Συνδυασμός ακριβούς οδήγησης, τεχνικής τελειότητας και καθαρής τόλμης απαιτείται για μια νίκη στο Μόντε Κάρλο,

πτυχές που δίνουν έμφαση στις διαφορές μεταξύ του σπουδαίου και του καλού οδηγού στη Formula One.

Η γεμάτη μπαριέρες πίστα δεν αφήνει περιθώρια για λάθη, απαιτώντας μεγαλύτερη συγκέντρωση από τους οδηγούς από οποιαδήποτε άλλη πίστα της F1. Τα οχήματα τρέχουν με τη μέγιστη αεροδυναμική κάτωση και τα φρένα δουλεύουν πολύ σκληρά. Η προσπέραση είναι σχεδόν αδύνατη - έτσι τα προκριματικά στο Μονακό είναι πιο κρίσιμα από όλα τα άλλα Grand Prix.

Από καιρό σε καιρό ο αγώνας προσφέρει εκπλήξεις: το 1972 ο Jean-Pierre Beltoise ήταν άπιαστος στον βρεγμένο αγώνα αλλά δεν νίκησε ποτέ του ξανά Grand Prix. Μια δεκαετία αργότερα ο Riccardo Patrese



σημείωσε την πρώτη του νίκη σε [Εικόνα 6-IV. Mirabeau](#)

Grand Prix σε έναν αγώνα που κανείς δε φαινόταν ικανός να κερδίσει: ο Prost τράκαρε, ο Patrese γλίστρησε, ο Didier Pironi και ο Andrea de Cesaris έμειναν από καύσιμα και ο Derek Daly έπαθε διαρροή λαδιού. Ο Patrese παρόλα ταύτα, ξεπέρασε το λάθος του και πέρασε τη γραμμή του τερματισμού, σκεπτόμενος ότι είχε χάσει αλλά ανακάλυψε πως αυτός ήταν ο νικητής. Το 1996 ο Olivier Panis ξεκίνησε από τις μεσαίες θέσεις με Ligier και σημείωσε μια αξιοπρόσεκτη νίκη.



[Εικόνα 6-V. Η διάσημη "φουρκέτα" του Μόντε Κάρλο](#)

Μέσα στα χρόνια υπήρξαν και τραγωδίες. Ο Lorenzo Bandini τράκαρε και κήκε μέχρι θανάτου το 1967 σε μια οργισμένη πυρκαγιά. Και το 1994 ο νεαρός Αυστριακός Karl

Wendlinger τράκαρε στο ίδιο σημείο,

παθαίνοντας εγκεφαλικές κακώσεις που τερμάτισαν την καριέρα του στην F1.

Με τα χρόνια η πίστα έχει αλλάξει μαζί με την εξέλιξη του Μονακό, αλλά η βασική πίστα παραμένει ως ήταν το 1929. Το 1973 μια νέα σήραγγα χτίστηκε κάτω από το Loews Hotel και η πίστα από τις στροφές Tabac έως την La Rascasse ξανασχεδιάστηκε για να κάνει χώρο για τη νέα πιστίνα. Αργότερα οι στροφές Ste Devote και Rascasse έγιναν πιο στενές ώστε να επιβραδύνουν τα αυτοκίνητα και το 1986 μια στροφή "S" επανασχεδιάστηκε για παρόμοιους λόγους.

Οι άνθρωποι προβλέπουν χρόνια τώρα την καταστροφή, αλλά το Μονακό επιβιώνει κάθε χρόνο που περνάει ακόμα και αν η ασφάλεια και οι εγκαταστάσεις δε συμφωνούν με όλες τις άλλες πίστες της F1.



Εικόνα 6-VI. Μετά τη σήραγγα και πριν το Nouvelle Chicane

Το Μόντε Κάρλο είναι κάτι παραπάνω από ένας αγώνας. Είναι το πιο σημαντικό Grand Prix κάθε χρονιάς, το μέρος όπου όλοι θέλουν να βρίσκονται. Πιο



Εικόνα 6-VII. Η στροφή Porter πριν τη σήραγγα

πολλές χρηματικές συμφωνίες γίνονται εδώ παρά σε οποιονδήποτε άλλο αγώνα και η ακτινοβολία του Πριγκηπάτου μεταδίδεται στην F1 τόσο όσο και η γοητεία της F1 αντανακλά στην πόλη. "Αυτό το μέρος μας δίνει πιο πολλά από όσα του δίνουμε", παραδέχθηκε ο αρχηγός της F1 Bernie Ecclestone, σε συνέντευξη

του πριν από το Grand Prix του Μονακό.

Το Μόντε Κάρλο είναι μια πίστα όπου ο οδηγός παίζει πιο σημαντικό ρόλο από το αγωνιστικό όχημα και έτσι ο αγώνας έχει την τάση να κερδίζεται από τους καλύτερους: ο Ayrton Senna νίκησε έξι φορές μεταξύ 1987 και 1993, ο Graham Hill κέρδισε τον ψευδώνυμο "Mr. Monaco" με πέντε νίκες τη δεκαετία του 1960. Ο Alain Prost έχει νικήσει τέσσερις φορές ενώ ο Stirling Moss και ο Jackie Stewart σημείωσαν από τρεις νίκες. Ο Michael Schumacher κέρδισε το πέμπτο του Monaco GP το 2001.

7. 2009 FORMULA 1 ING TURKISH GRAND PRIX

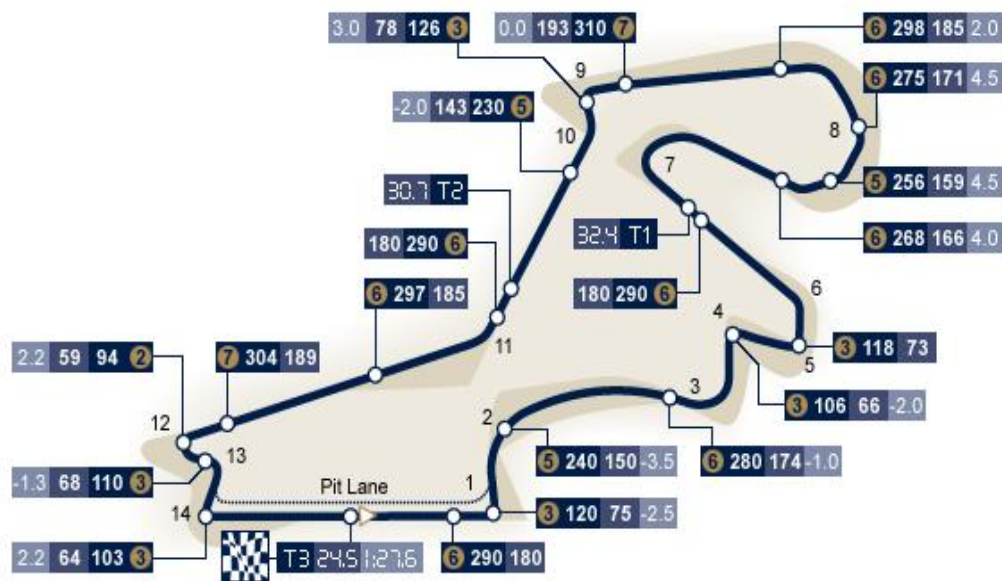
Κωνσταντινούπολη, στην ασιατική πλευρά, 6 χλμ. από τη διασταύρωση Kurtkoy

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 40°57'23.29" N, 29°24'37.73" E

Ημερομηνία: 07 Ιουνίου 2009



Χάρτης 7-ι. Otodrom Istanbul Park



Χάρτης . 7-ii Τηλεμετρικά δεδομένα Otodrom Istanbul Park

Αριθμός γύρων: 58

Μήκος γύρου: 5,338 km

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 309,396 km

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:24.770 - JP Montoya (2005)

Πρώτο Grand Prix: 2005

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 5

Έτη: 2005-2009

Διεύθυνση: Circuit Kraaliler, Istanbul Park

1935 Parcel, 9-10-11 Plots,

Tepeoren Road,

Akfi rat County,

34959 Tuzla - Istanbul,

Turkey

Τηλέφωνο: (+90) 216 677 1010

Φαξ: (+90) 216 677 1039

Ιστοσελίδα: www.formula1-istanbul.com



Εικόνα 7-I. Εκκίνηση

Το Οτoδrom είναι τοποθετημένο στην περιοχή Tereoren-Tuzla, κοντά στο νέο αεροδρόμιο της πόλης στην ασιατική μεριά του Βοσπόρου, στο στενό όπου ενώνεται η Μαύρη Θάλασσα με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και όπου η Ευρώπη διαχωρίζεται από την Ασία.

Η Τουρκία έκανε το ντεμπούτο της στη Formula One το 2005 με μία νέα πίστα ειδικά φτιαγμένη για αγώνες F1 στην Κωνσταντινούπολη. Η 5,338 χλμ. πίστα σχεδιάστηκε από το διάσημο γερμανό αρχιτέκτονα Hermann Tilke, τον άνθρωπο πίσω από τις πίστες Sepang, Bahrain και Shanghai. Περιλαμβάνει δεκατέσσερις στροφές, οκτώ αριστερές και έξι δεξιές, ενώ τα οχήματα μπορούν να πλησιάσουν ταχύτητες των 330 χ.α.ω..

Ένα ασυνήθιστο γεγονός του αγώνα είναι ότι ο γύρος έχει αριστερόστροφη φορά, καθιστώντας το Τούρκικο Grand Prix τον έναν από τους μόνο τρεις αγώνες με τέτοια φορά στην F1. Έχει ποικιλία στροφών,



Εικόνα 7-II. Η Ferrari και οι οπαδοί της

πολύ γνωστής, με πολλές

"κορυφές", Turn Eight. Παρόλο που δεν είναι πολύ τεχνική πίστα, όπως για παράδειγμα της Shanghai, σίγουρα προσφέρει στους οδηγούς μια πρόκληση.



Εικόνα 7-III. Οι εντυπωσιακές κερκίδες της πίστας

Ο χαρακτήρας της πίστας ενισχύεται περαιτέρω από τις πολλές κλίσεις που έχει. Η πίστα είναι χτισμένη σε τέσσερα διαφορετικά επίπεδα. Μπορεί να υπάρχουν λιγότερες ευκαιρίες για προσπεράσματα από τις άλλες

πίστες του Tilke (δεν υπάρχει η μεγάλη ευθεία που ακολουθείται

από κλειστή "φουρκέτα" όπως στη Sepang και στη Shanghai) αλλά η δυνατότητα για κάποιον οδηγό βρισκόμενο υπό πίεση να κάνει λάθος εδώ δε σημαίνει έλλειψη προσπεράσματος.

Όπως είναι αναμενόμενο από μία καινούρια πίστα, οι εγκαταστάσεις για τους θεατές είναι εντυπωσιακές. Οι κατασκευαστές γνώριζαν πως έπρεπε να αντιπαρατεθούν με τα υψηλά ιδανικά που έθεσαν το Μπαχραϊν και η Κίνα. Οι θέσεις για καθήμενους είναι γύρω στις 130.000 με τις 25.000 από αυτές να βρίσκονται στην κεντρική κερκίδα. Οι θέσεις για τα αυτοκίνητα είναι περίπου 12.000. Δύο επιβλητικοί επτάόροφοι πύργοι για επισήμους βρίσκονται ένας στην αρχή και ένας στο τέλος των εγκαταστάσεων των pits.

8. 2009 FORMULA 1 SANTANDER BRITISH GRAND PRIX

Silverstone, 5 χλμ. νότια του Towcester

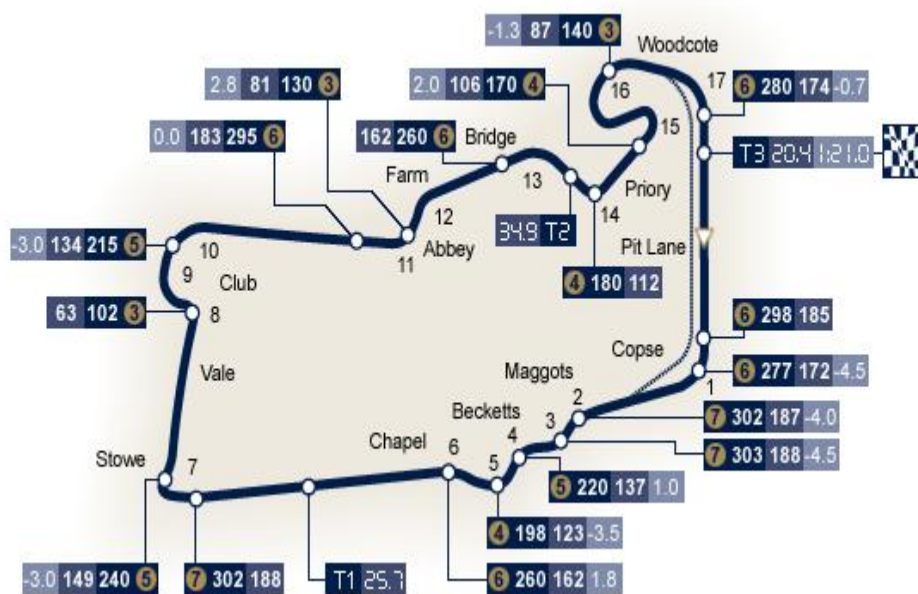
Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 52°04'16.74" N, 1°00'57.70"

W

Ημερομηνία: 21 Ιουνίου 2009



Χάρτης 8-i. Silverstone



Χάρτης 8-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Silverstone

Αριθμός γύρων: 60

Μήκος γύρου: 5,141 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 308,355 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:18.739 - M Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1950

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 43

Έτη: 1950-1954, 1956, 1958, 1960, 1963-1973, 1975-1985, 1987-2009

Διεύθυνση: Silverstone Circuit,

Silverstone,

Towcester,

Northamptonshire NN12 8TN,

England

Τηλέφωνο: (+44) 8704 588 200

Φαξ: (+44) 8704 588 250

Ιστοσελίδα: www.silverstone-circuit.co.uk



Εικόνα 8-Ι. Εκκίνηση

Όπως τόσες άλλες πίστες στην Αγγλία, έτσι και η Silverstone στην αρχή της ιστορίας της ήταν αεροδρόμιο. Όταν τελείωσε ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος το 1945, οι άλλες δύο πίστες της Αγγλίας, η Donington Park και η Θρυλική Brooklands, έμειναν έρημες. Κατά αυτόν τον τρόπο οι εξωτερικοί τροχόδρομοι και οι διασυνδεδεμένοι αεροδιάδρομοι της Silverstone οικειοποιήθηκαν από το Royal Automobile Club (RAC) και έγιναν το σπίτι του Βρετανικού Grand Prix το 1948. Η πίστα ήταν γρήγορη και απαιτητική και το 1949 το σχήμα της άλλαξε σε αυτό που έγινε η βάση για την τωρινή της μορφή.

Όταν το παγκόσμιο πρωτάθλημα Formula One δημιουργήθηκε το 1950, η Silverstone αποτέλεσε τον πρώτο γύρο, στον οποίο στέφθηκε νικητής ο Guiseppe Farina με ένα όχημα Alfa Romeo. Το 1951 το



British Racing Drivers' Club **Εικόνα 8-II. Η RB5 του Sebastian Vettel**

(BRDC) πήρε τη μίσθωση από το

RAC και έγιναν πολύ μεγάλες αλλαγές. Τα pits μετακινήθηκαν στην ευθεία μεταξύ των στροφών Woodcote και Copse, από την ευθεία Farm από όπου ήταν πρώτα και μια μικρή πίστα κατασκευάστηκε μέσα στη μεγάλη κανονική, κόβοντας από τη στροφή Becketts στην Woodcote.

Από το 1955 κι έπειτα το Βρετανικό Grand Prix άλλαζε χώρο κάθε χρόνο μεταξύ των Aintree και Silverstone, αλλά με την είσοδο στη δεκαετία του 1960, η Aintree έχασε την εύνοια και ο αγώνας εναλλασσόταν μεταξύ Silverstone και Brands Hatch.



Εικόνα 8-III. Πλησιάζοντας τις γρήγορες εναλλασσόμενες στροφές

Βρετανικού Grand Prix το 1973, αποφασίστηκε η δημιουργία μιας στροφής "S" ώστε οι οδηγοί να υποχρεώνονται να επιβραδύνουν μέσα στη στροφή Woodcote. Το "Woodcote Chicane", όπως ονομάστηκε, σχεδιάστηκε πολύ καλά και προσέφερε ένα καλό σημείο για προσπεράσεις και υπήρξαν πολλοί τερματισμοί με "διαφορά ανάσας".

Το 1971 το BRDC αγόρασε ολόκληρη την έκταση των 720 στρεμμάτων στην οποία βρίσκεται η Silverstone και άρχισε την επαναδιαμόρφωσή της. Νέα pits κατασκευάστηκαν μετά από ένα ατύχημα στην εκκίνηση του

Βρετανικού Grand Prix το 1973, αποφασίστηκε η δημιουργία μιας

Το 1987, με τις ταχύτητες να αγγίζουν υπερβολικούς αριθμούς, μια στροφή προστέθηκε πριν τη Woodcote και το 1992 ένα νέο σύμπλεγμα στροφών προστέθηκε μεταξύ των στροφών Farm και Woodcote.

Παρόλη την πολύ καλή προσπάθεια που κατέβαλε το BRDC στο να βελτιώσει την πίστα, οι τοπικές αρχές απέτυχαν παταγωδώς στο να βελτιώσουν την πρόσβαση σε αυτήν. Κάθε χρόνο οι χώροι έξω από την πίστα πλημμυρίζουν, οι λιγοστοί και μικροί δρόμοι κλείνουν και γίνεται το αδιαχώρητο, καθώς χιλιάδες φίλοι του αθλήματος προσπαθούν να μπουν μέσα στη Silverstone. Η συμφόρηση είναι τέτοια που χιλιάδες επίσημοι μπαίνουν και βγαίνουν από την πίστα με



ελικόπτερο. Για μία μέρα η πίστα γίνεται το πιο πολυάσχολο αεροδρόμιο στη Μεγάλη Βρετανία.

Η Silverstone διαθέτει κέντρο εκπαίδευσης οδηγών αγώνων. Επίσης έχει γίνει ένα μεγάλο κέντρο δοκιμών, με εταιρείες όπως η McLaren, η Jaguar και η Lotus να έχουν εκεί την έδρα τους. Το BRDC βρίσκεται σε φάση αναδιοργάνωσης και μοντερνοποίησης του ίδιου και των ιδεών του, ώστε να είναι έτοιμο να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του σύγχρονου καιρού.

9. *FORMULA 1 GROSSER PREIS SANTANDER VON DEUTSCHLAND 2009*

Nürburgring, 80 χλμ. από το Bonn

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 50°19'53.72" N, 6°56'25.34" E

Ημερομηνία: 12 Ιουλίου 2009



Χάρτης 9-ι. Nurburgring



Χάρτης 9-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Nurburgring

Αριθμός γύρων: 60

Μήκος γύρου: 5,148 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 308,863 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:29.468 - M. Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1985

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 16

Έτη: 1984-1985, 1995-2007, 2009

Διεύθυνση: Nurburgring GmbH,

Otto Flimm Strasse,

53520 Nurburg/Eifel,

Germany

Τηλέφωνο: (+49) 2691 3020

Φαξ: (+49) 2691 3021 55

Ιστοσελίδα: www.nuerburgring.de



Εικόνα 9-I. Δευτερόλεπτα μετά την εκκίνηση

Υπάρχουν πολλοί σπουδαίοι αγώνες στην ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού αλλά κανείς δεν μπορεί να συγκριθεί με τη Nurburgring, μια επιβλητική διαδρομή 22,5 χλμ., που έμοιαζε με ένα τρενάκι από

"λούνα παρκ" να διασχίζει τους δενδρώδεις λόφους του

οροπεδίου Eifel στο δυτικό τμήμα της Γερμανίας, όχι μακριά από τα βελγικά σύνορα. Εβρισκόμενη στο χωριό Nurburg, το οποίο "παρακολουθείται" από τα ερείπια ενός κάστρου του 12ου αιώνα, η πίστα ήταν ιδέα του τοπικού ελεγκτή περιοχής, Dr. Creutz, ο οποίος ένιωθε πως το έργο όχι μόνο θα μείωνε την ακρωτηριασμένη ανεργία της περιοχής στα μέσα της δεκαετίας του 1920, αλλά ταυτόχρονα θα προωθούσε τον τουρισμό και θα βοηθούσε τη γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία προσφέροντας μια πίστα δοκιμών. Η ιδέα κέρδισε την ψήφο του δημάρχου της Κολωνίας, Konrad Adenauer, που αργότερα έγινε ο Καγκελάριος της Γερμανίας. Ο Adenauer έπεισε την τότε κυβέρνηση να δώσουν τα 15 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα που χρειαζόταν η κατασκευή. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1925 και τελείωσαν πάνω στην ώρα για τα μεγάλα εγκαίνια τον Ιούνιο του 1927. Ο αγώνας που διεξήχθη έγινε με βρεγμένη πίστα και νικητής στέφθηκε ο Rudi Caracciola. Ένα μήνα μετά η πίστα φιλοξένησε το Γερμανικό Grand



Prix και 100,000 ντόπιοι Εικόνα 9-II. Η Red Bull ανταγωνίζεται τη Brawn

παρευρέθησαν για να παρακολουθήσουν τον Otto Merz να κερδίζει με ένα αυτοκίνητο Mercedes-Benz.

Η αυθεντική Nurburgring ήτο τόσο μεγάλη σε μήκος και περίπλοκη που οι οδηγοί δε μπορούσαν να θυμούνται μια σωστή "αγωνιστική γραμμή". Στην πραγματικότητα ήταν δύο πίστες: η Nordschleife και η Sudschleife. Στο σύνολο είχαν 172 στροφές!

Όμως, η ασφάλεια στην πίστα δεν ήταν καθόλου ικανοποιητική. Το 1976, ο Niki Lauda τράκαρε, το αυτοκίνητό του πήρε φωτιά και ο ίδιος έπαθε πολύ σοβαρά



Εικόνα 9-III. Η δύσκολη στροφή "S" προς το τέλος του γύρου

εγκαύματα. Γλύτωσε το θάνατο από τις συνδυασμένες προσπάθειες των άλλων οδηγών Arturo Merzario, Guy Edwards, Brett Lunger και Harald Ertl, παρά από τους κακοεξοπλισμένους πυροσβέστες της πίστας. Στο τέλος

αυτού του χρόνου, το κυβερνών σώμα της F1, που τότε ονομαζόταν CSI, απέσυρε το δίπλωμα της Nurburgring να διοργανώνει αγώνες F1.

Στην πίστα έγιναν πολλές αλλαγές και εξελίξεις ώστε να δημιουργηθεί μια νέα και την άνοιξη του 1984 έγινε αγώνας στη νέα πίστα με είκοσι πανομοιότυπα αυτοκίνητα Mercedes 190E και οι οδηγοί τους ήταν μερικοί από τους καλύτερους οδηγούς Formula One που υπήρξαν ποτέ. Niki Lauda, Keke Rosberg, Alain Prost, Alan Jones, Carlos Reutemann, Jacques Laffite, John Watson, Ayrton Senna, Jody Scheckter, James Hunt, Stirling Moss, Jack Brabham, Phil Hill, Denny Hulme, John Surtees και Elio de Angelis ήταν αυτοί οι οδηγοί. Ο Senna, ένα καινούριο πρόσωπο στην F1 εκείνη τη χρονιά, νίκησε τον Lauda για μόλις ένα δευτερόλεπτο με τους Reutemann, Rosberg και Watson ακριβώς από πίσω. Ένα μήνα μετά την ίδια μέρα που θα γινόταν και το Le Mans 24 Hours, η νέα Nurburgring διοργάνωσε το πρώτο της διεθνές αγωνιστικό γεγονός - έναν αγώνα European Formula 3. Το Ευρωπαϊκό Grand Prix έλαβε χώρα στη νέα πίστα αργότερα τον ίδιο χρόνο και ξανά το 1985. Και

ύστερα η Nurburgring εξαφανίστηκε από την F1, θύμα εμπορικών διαφωνιών μεταξύ των υποστηρικτών και μιας μη δημοτικότητας, η οποία βασίστηκε μόνο και μόνο στην πίστα που αντικατέστησε. Η νέα Nurburgring δε θα γίνει ποτέ σαν την παλιά αλλά δεν άξιζε την κριτική που δέχθηκε.

Η άνοδος του Michael Schumacher, ενός οδηγού με καταγωγή από το γειτονικό Kerpen, μόλις 40 χλμ. βόρεια της πίστας, οδήγησε σε αυξημένη πίεση για τη διεξαγωγή αγώνα F1 και το 1995 "οι τροχοί της F1



Εικόνα 9-IV. Ο καιρός ως συνήθως συνεφιασμένος

κύλισαν μέσα στην πίστα" για ακόμη μία φορά. Οι αλλαγές σε

όλες τις πίστες της F1 στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και στις αρχές της δεκαετίας του 1990 σήμαιναν πως τελικά η Nurburgring δεν ήταν τόσο κακό μέρος για τη διεξαγωγή ενός αγώνα και παρόλο τον όχι και τόσο καλό καιρό, είναι σήμερα μια πολύ δημοφιλής πίστα. Αφού διοργάνωσε το Ευρωπαϊκό GP το 1995 και το 1996, στον αγώνα δόθηκε το μάλλον εξωτικό όνομα Grand Prix Λουξεμβούργου για να αποφευχθούν τα παράπονα ότι οι Γερμανοί μονοπωλούν το Ευρωπαϊκό γεγονός. Το 1999 ξαναπήρε το Ευρωπαϊκό του όνομα μέχρι και το 2006. Το 2007 υπογράφηκε καινούρια συμφωνία, το όνομα άλλαξε σε Γερμανικό Grand Prix και έκτοτε ο



Εικόνα 9-V. Τα Pits σε ώρα αιχμής

αγώνας θα εναλλάσσεται κάθε χρόνο μεταξύ της Nurburgring και της Hockenheim.

Η πίστα μπορεί να μην είναι τόσο απαιτητική όσο η αυθεντική, αλλά υπάρχει η δυνατότητα για ένα ταξίδι πίσω στο χρόνο, κυριολεκτικά. Για

μόλις μερικά ευρώ, κάποιος μπορεί να κάνει μια διαδρομή με αυτοκίνητο στην παλιά πίστα και να γίνει μάρτυρας της πιο τρομακτικής αλλά ταυτόχρονα σεβαστής πίστας στην ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

"Τίποτα δε μου έχει δώσει μεγαλύτερη ικανοποίηση από το να κερδίσω στη Nurburgring και παρόλα αυτά, φοβόμουν πάντα. Όταν έφευγα από το σπίτι για το Γερμανικό Grand Prix, πάντα σταμάταγα στο δρόμο και κοίταγα πίσω. Δεν ήμουν ποτέ σίγουρος ότι θα γυρίσω πίσω στο σπίτι", είπε ο Jackie Stewart στη συνέντευξη τύπου έπειτα από τη νίκη του στη Nurburgring το 1968.

10. FORMULA 1 ING MAGYAR NAGYDIJ 2009

Hungaroring, 19 χλμ. βορειοανατολικά της Βουδαπέστης

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 47°34'55.42" N, 19°15'01.60"E

Ημερομηνία: 26 Ιουλίου 2009



Χάρτης 10-ι. Hungaroring



Χάρτης 10-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Hungaroring

Αριθμός γύρων: 70

Μήκος γύρου: 4,381 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 306,630 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:19.071 - M Schumacher (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1986

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 24

Έτη: 1986-2009

Διεύθυνση: Hungaroring Sport RT,

Pf:10 (Circuit) Formula One KFT,

H-2146 Mogyorod,

PO Box 10,

Hungary

Τηλέφωνο: (+36) 28444 444

Φαξ: (+36) 28441 860

Ιστοσελίδα: www.hungaroring.hu



Εικόνα 10-I. Εκκίνηση

Οι συζητήσεις για αγώνες αυτοκινήτων στην Ουγγαρία γίνονταν πολλά χρόνια πριν από την υλοποίησή των. Στην αρχή της δεκαετίας του 1930 υπήρχε ένα Ουγγρικό Grand Prix στη λίστα της F1 για αρκετά χρόνια αλλά ποτέ

δεν πραγματοποιήθηκε. Το 1936 οι οργανωτές τελικά κατάφεραν

να διοργανώσουν έναν αγώνα σε μια πίστα 4,96 χλμ. που φτιάχτηκε σε ένα πάρκο κοντά στο κέντρο της πόλης.

Η Ουγγαρία υπέστη μεγάλες και σοβαρές ζημιές κατά την διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και δεν ήταν μέχρι την αρχή της δεκαετίας του 1960 που ξαναέγιναν αγώνες στη χώρα, αυτή τη φορά στο αεροδρόμιο Ferihegy της Βουδαπέστης για τη Formula Junior.

Στην αρχή του 1980, ο διευθυντής της F1 Bernie Ecclestone ήθελε να διοργανώσει ένα Grand Prix πίσω από το "Σιδηρούν Παραπέτασμα" και πέρασε πολλούς μήνες διαπραγματευόμενος με τη



Σοβιετική Ρωσία για τη δημιουργία Grand Prix στη

Εικόνα 10-II. Πανοραμική λήψη της ανοιχτής στροφής 180 μοιρών

Μόσχα, το κέντρο του κομμουνιστικού κόσμου. Το 1983 όμως εγκατέλειψε τους Ρώσους και έστρεψε το βλέμμα του στις πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης. Ο Tamas Rohonyi, διαφημιστής γεννημένος στη Βουδαπέστη, πρότεινε στον Ecclestone να κοιτάξει στη Βουδαπέστη. Ο Ecclestone επισκέφθηκε την πόλη το καλοκαίρι του 1983 και βρήκε υποστήριξη για την ιδέα του από τον επικεφαλής της Ουγγρικής αρχής αγώνων Magyar Autoklub, Tibor Balogh.



Εικόνα 10-III. Υποστροφή και μπλοκάρισμα του εμπρός αριστερού τροχού της BGP 001

Μια κυβερνητική μελέτη εξέτασε την πιθανότητα το Grand Prix να γίνεται σε δρόμους της πόλης, αλλά τελικά κατέληξε πως θα ήταν καλύτερο να κατασκευαστεί μια νέα πίστα στην κοιλάδα Three Springs, 19 χλμ. έξω

από τη Βουδαπέστη, κοντά στο νέο αυτοκινητόδρομο που

συνέδεε την πρωτεύουσα με το Miskolc στη βορειοανατολική περιοχή της χώρας. Η κοιλάδα ήταν τέλεια, επιτρέποντας στον αρχιτέκτονα Istvan Papp να σχεδιάσει μια πίστα με εκπληκτική δυνατότητα παρακολούθησης για τους θεατές. Το 1985 ξεκίνησαν οι κατασκευές στη Hungaroring. Μετά από 7 μήνες, η πίστα άνοιξε το 1986 και φιλοξένησε το πρώτο της αγωνιστικό γεγονός Formula One το Αύγουστο εκείνου του έτους. Ήταν τεράστια επιτυχία με σχεδόν 200,000 θεατές να παρευρίσκονται.

Παρόλο που είναι στενή και γεμάτη στροφές, η Hungaroring έχει διοργανώσει μερικούς πολλούς καλούς αγώνες. Οι δύο πιο αξιοσημείωτοι είναι το 1990 όπου ο Thierry Boutsen νίκησε τον Ayrton Senna για μόλις 0,3



Εικόνα 10-IV. Μπαίνοντας στην ευθεία τερματισμού

ο Damon Hill, που έτρεχε με την ομάδα της Arrows Yamaha, πέρασε υποδειγματικά τον Michael Schumacher με τη Ferrari αλλά δεν κατάφερε να πάρει τη νίκη μόνο γιατί εγκατέλειψε λόγω τεχνικού προβλήματος στον τελευταίο γύρο.

Ο αγώνας έχει γίνει ένα δημοφιλές μεσοκαλοκαιρινό γεγονός με χιλιάδες Γερμανούς, Αυστριακούς και Ιταλούς να ταξιδεύουν στη Βουδαπέστη να συναντήσουν τους φιλάθλους από την Ανατολική Ευρώπη. Η πίστα έχει αναβαθμιστεί σταδιακά τα τελευταία χρόνια με αλλαγές στη χάραξη του αγωνιστικού κομματιού ως μια προσπάθεια να αυξηθούν οι ευκαιρίες για προσπεράσματα.

11. 2009 FORMULA 1 TELEFONICA GRAND PRIX OF EUROPE

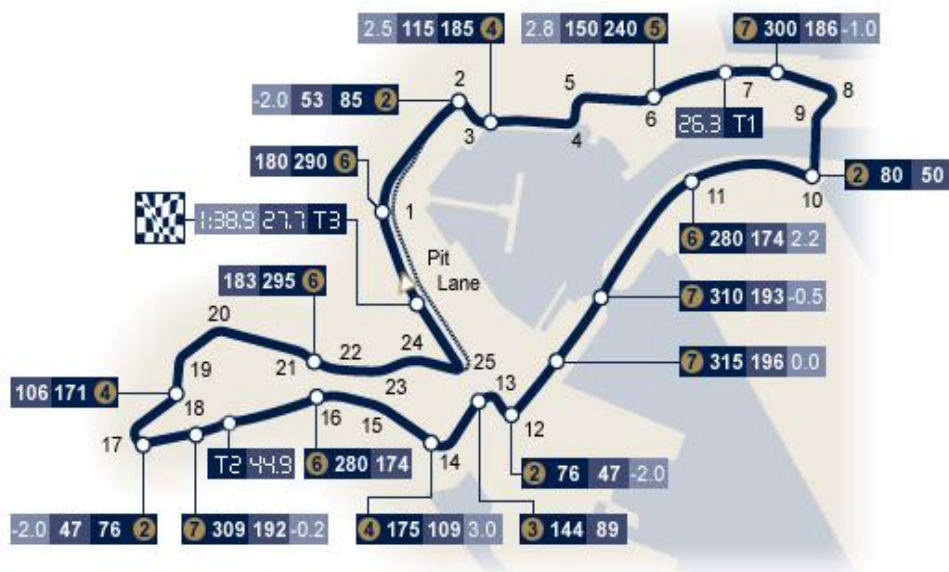
Στην περιοχή του λιμανιού της πόλης της Βαλέντσια

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 39°27'26.35" N,
0°19'50.25"W

Ημερομηνία: 23 Αυγούστου 2009



Χάρτης 11-ι. Circuito de Urbano Valencia



Χάρτης 11-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Circuito de Urbano Valencia

Αριθμός γύρων: 57

Μήκος γύρου: 5,419 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 308,883 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:38.683 - T Glock (2009)

Πρώτο Grand Prix: 2008

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 2

Έτη: 2008-2009

Διεύθυνση: Valencia Street Circuit,

Calle Doctor Lluch, 4,

46011 Valencia,

Spain

Τηλέφωνο: +34 96 316 40 07

Φαξ: +34 96 367 87 60

Ιστοσελίδα: www.valenciastreetcircuit.com



Εικόνα 11-I. Μετά την εκκίνηση

πόλη διοργάνωσε το πρώτο της Grand Prix σε μια ολοκαίνουρια πίστα στους δρόμους της περιοχής παράλληλα με το λιμάνι.

Ευρισκόμενη στην πρόσφατα βελτιωμένη μαρίνα της Βαλέντσια, η πίστα έχει 5,419 χλμ. μήκος και οι ταχύτητες ξεπερνούν τα 300 χ.α.ω., με τη

μέση ταχύτητα να είναι περίπου 200 χ.α.ω.. Το σχέδιο της καινοτόμου πίστας είναι απαιτητικό, με είκοσι πέντε στροφές (έντεκα αριστερές και δεκατέσσερις δεξιές)



Εικόνα 11-III. Rubens Barrichello, οδηγώντας προς τη νίκη του

Η Βαλέντσια μετατρέπεται γρήγορα σε έναν από τους πιο πολυσυζητημένους τουριστικούς προορισμούς στην Ισπανία. Τα τελευταία χρόνια το παλιό βιομηχανικό λιμάνι έχει μεταμορφωθεί σε ένα πραγματικό πολιτιστικό τοπίο και τον Αύγουστο του 2008 η γοητευτική



Εικόνα 11-II. Οπαδοί που αψήφησαν τον ήλιο και μια MP24 που περνά από μπροστά τους

έτοιμες να δοκιμάσουν τους οδηγούς στα όριά τους.

Αφότου αποφάσισαν την τοποθεσία δίπλα στο λιμάνι, οι σχεδιαστές της πίστας ήθελαν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη μοναδική περιοχή στο έπακρο. Έτσι

παρατηρείται ότι η αγωνιστική

διαδρομή σπάνια φεύγει από την άκρη της θάλασσας. Σε ένα σημείο μάλιστα της διαδρομής τα οχήματα F1 περνούν πάνω από το κανάλι της Βαλέντσια μέσω μιας γέφυρας που κατασκευάστηκε ειδικά μεταξύ της βόρειας και της νότιας μαρίνας.

Ξεκινώντας από τη νότια πλευρά του λιμανιού, τα οχήματα περνούν πολύ κοντά από την άκρη της αποβάθρας. Αφού περάσουν την ιστορική ψαραγορά, φεύγουν από το λιμάνι μέσω των πυλών του ναυπηγείου και κατευθύνονται προς το νέο προάστιο Grao. Μετά τη σύντομη πορεία μαζί με τον ποταμό Turia, τα οχήματα επιβραδύνουν για μία

κλειστή "φουρκέτα" και συνεχίζουν μέσω της Avenida de Francia. Ύστερα από συνάντηση με αλληπάλληλες αριστερές και δεξιές στροφές, μια απότομη αριστερή στροφή ακολουθεί και τελικά τα οχήματα εισέρχονται στην ευθεία



εκκίνησης/τερματισμού, που [Εικόνα 11-IV. Μια Ferrari που προσπαθεί για καλή θέση](#)

βρίσκεται πίσω στην περιοχή του

λιμανιού. Τα pits και τα γκαράζ των ομάδων βρίσκονται επίσης σε πρώην κτίρια του λιμανιού.

Ενώ απολαμβάνει όλα τα οφέλη μιας πίστας σε δημόσιους δρόμους, ταυτόχρονα έχει σχεδιαστεί να πληροί τους ίδιους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν στις κανονικές πίστες. Η πίστα είναι τουλάχιστον δεκατέσσερα μέτρα φαρδιά σε όλο της το μήκος και παρέχει ικανοποιητικές περιοχές εξόδου των αγωνιστικών οχημάτων σε ολόκληρη τη διαδρομή.

12. 2009 FORMULA 1 ING BELGIAN GRAND PRIX

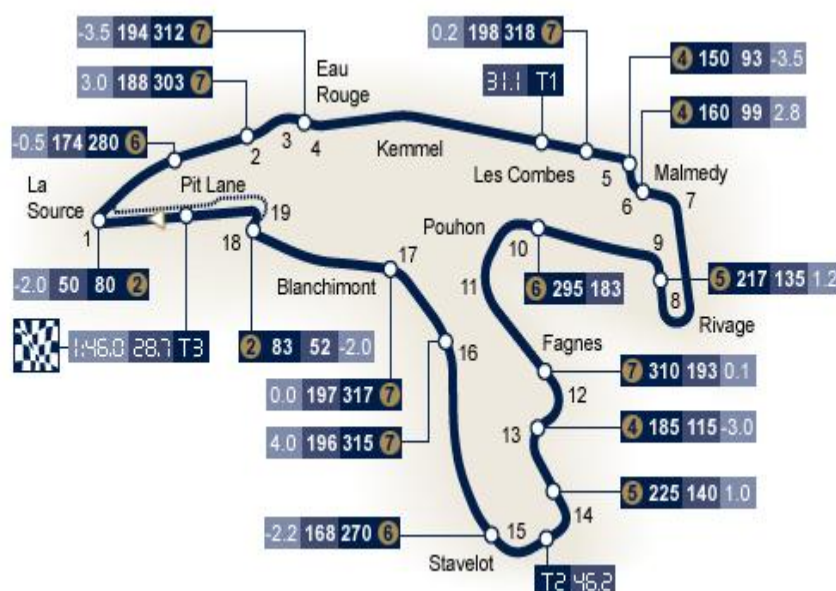
Spa-Francorchamps, 50 χλμ. νοτιοανατολικά της Λιέγης

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 50°26'15.27" N, 5°58'15.26" E

Ημερομηνία: 30 Αυγούστου 2009



Χάρτης 12-i. Spa-Francorchamps



Χάρτης 12-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Spa-Francorchamps

Αριθμός γύρων: 44

Μήκος γύρου: 7.004 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 308.052 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:45.108 - K Raikkonen (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1983

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 23

Έτη: 1983-2009

Διεύθυνση: Circuit de Spa Francorchamps,

Circuit House,

Route du Circuit 55,

Francorchamps 4970,

Belgium

Ιστοσελίδα: www.spa-francorchamps.be

Η Βέλγικη πίστα Spa-Francorchamps είναι ανάμεσα στις πιο ιστορικές στο ημερολόγιο της Formula One, έχοντας διοργανωθεί σε αυτήν Grand Prix (εκτός πρωταθλήματος) το 1924. Παραμένει μία από τις πιο δημοφιλής σε οδηγούς και θεατές.



Εικόνα 12-Ι. Εκκίνηση

Μεταλλικό νερό είχε ανακαλυφθεί σε αυτή την περιοχή των Αρδεννών από τους Ρωμαίους και έτσι ιδρύθηκε η πόλη του Spa. Ο Ρώσος αυτοκράτορας Πέτρος ο Μέγας ήταν ένας από αυτούς που επισκέφθηκαν τη Spa για να συλλέξουν το γεμάτο σε μεταλλικά στοιχεία νερό για ιατρικούς σκοπούς. Το να πίνουν όμως μόνο "καλό" νερό φαινόταν βαρετό στους πλέον ντόπιους κατοίκους και αποφάσισαν να ανοίξουν ένα καζίνο έχοντας ως

σκοπό να βοηθήσουν τους πλούσιους και τους διάσημους να αφήνουν τα περιεχόμενα των πορτοφολιών τους στο Βέλγιο. Όταν αυτό το τέχνασμα άρχισε να μη φαίνεται αρκετό, ένας κάτοικος που άκουγε στο όνομα Jules de Thier εμφανίστηκε με την ιδέα της διοργάνωσης αγώνων αυτοκινήτου, ώστε να διασκεδάξει τους επισκέπτες.

Η πρώτη σχεδίαση της πίστας είχε γίνει σε στενούς δημόσιους δρόμους, όντας 14,9 χλμ. σε μήκος και αρκετά επικίνδυνη. Το μήκος του γύρου μειώθηκε ελαφρά με τα χρόνια, κάποιες στροφές έγιναν λιγότερο κλειστές, αλλά όταν στην "παλιά" πίστα πήρε μέρος το τελευταίο της Grand Prix το 1970, είχε μήκος λίγο παραπάνω από 14 χλμ. και παρέμενε εκπληκτικά γρήγορη: ο Chris Amon έκανε το επίτευγμα χρόνου εκείνης της χρονιάς με μέση ταχύτητα λίγο κάτω από τα 245 χ.α.ω..

Η Spa δεν επέστρεψε στη F1 μέχρι το 1983, όπου άλλαξε δραματικά τη σχεδίασή της στο σχέδιο που είναι και σήμερα. Μπορεί το μήκος του γύρου να μειώθηκε στα 7 χλμ., αλλά η Spa διατήρησε κάπως το μαγικό της



"χαρακτήρα". Γύρω στα δύο τρίτα [Εικόνα 12-ii. Η περίφημη στροφή Eau Rouge](#)

της νέας πίστας είναι κομμάτι

από την παλιά, ενώ η θρυλική στροφή Eau Rouge παρέμεινε ανέπαφη. Μόνον η καινούρια στροφή "S" με όνομα Bus Stop στη διαδρομή προς τη La Source δέχθηκε κριτική.

Πάνω από 20 χρόνια μετά η Spa είναι η μεγαλύτερη σε μήκος πίστα της F1. Ο συνδυασμός μεγάλων ευθειών με δύσκολες γρήγορες στροφές, μαζί με το γραφικό τοπίο και περιβάλλον, σημαίνει ότι οι περισσότεροι οδηγοί την κατατάσσουν στις πιο αγαπημένες τους πίστες. Ο καιρός είναι εμφανώς πολύ άστατος (μπορεί ταυτόχρονα να βρέχει σε ένα κομμάτι της πίστας και ένα άλλο να είναι ηλιόλουστο

και στεγνό). Η Eau Rouge, με τη μεγάλη ταχύτητα περάσματος και την απότομη ανηφορική κλίση, δίκαια κατέχει και διατηρεί τη φήμη της ως η πιο τεχνικά απαιτητική στροφή στους αγώνες της F1.



Εικόνα 12-III. Δυνατό φρενάρισμα από την R29

Αυτή είναι η πρόκληση στην πίστα του Spa-Francorchamps που μόνο οι πραγματικά αληθινοί οδηγοί μπορούν να πουν ότι την έχουν κατακτήσει. Και για του λόγου το αληθές μόνον έξι έχουν κερδίσει αυτό το Grand Prix πάνω

από δύο φορές: Juan Manuel

Fangio (τρεις φορές), Damon Hill

(τρεις φορές), Kimi Raikkonen (τρεις φορές), Jim Clark (τέσσερις φορές), Ayrton Senna (πέντε φορές) και Michael Schumacher (έξι φορές).

13. FORMULA 1 GRAN PREMIO SANTANDER D'ITALIA 2009

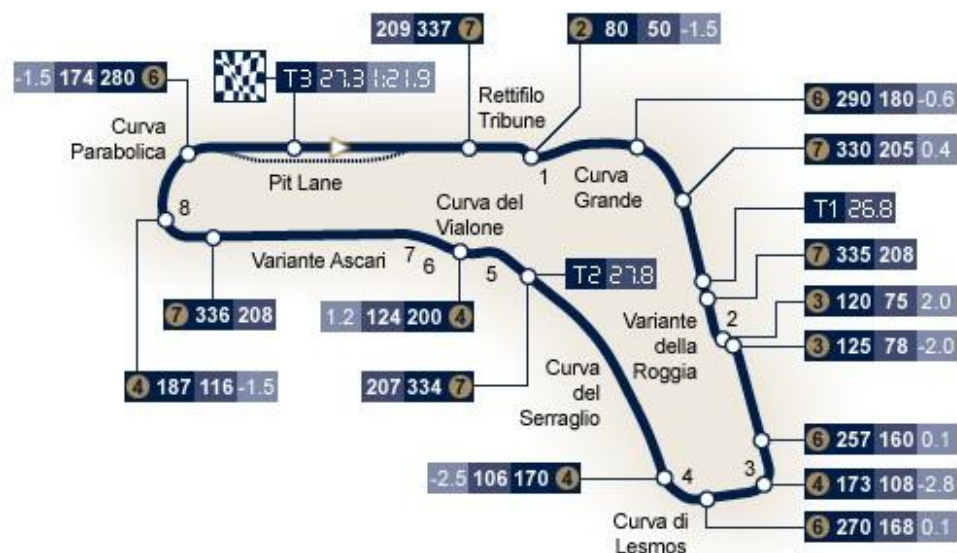
Μονζα, 15 χλμ. βορειοανατολικά του Μιλάνου

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 45°37'11.60" Ν, 9°16'58.77" Ε

Ημερομηνία: 13 Σεπτεμβρίου 2009



Χάρτης 13-i. Monza



Χάρτης 13-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Monza

Αριθμός γύρων: 53

Μήκος γύρου: 5,793 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 306,720 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:21.046 - R Barrichello (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1950

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 59

Έτη: 1950-2009

Διεύθυνση: Autodromo Nazionale Monza SIAS Spa,

Via Vedano 5,

Parco di Monza,

20052 Monza,

Italy

Τηλέφωνο: (+39) 039 24821

Φαξ: (+39) 039 32032

Ιστοσελίδα: www.monzanet.it



Εικόνα 13-Ι. Πριν την εκκίνηση

Την ονομάζουν La Pista Magica - η μαγική πίστα αγώνων - και σύντομα αφού καταφθάσει κανείς στο παλιό βασιλικό πάρκο στη Monza καταλαβαίνει γιατί. Τα φαντάσματα είναι εκεί στα δέντρα. Τα κτίρια μιλούν για θρύλους και ήρωες, για σπουδαίους αγώνες και σοκαριστικά ατυχήματα.

Νιώθεις ανατριχίλα από τον ενθουσιασμό που προέρχεται από τους χιλιάδες οπαδούς της Ferrari που πλημμυρίζουν τη Monza κάθε χρόνο ώστε να δουν τα κόκκινα αυτοκίνητα από τη Maranello. Για αυτούς, τίποτα δεν είναι ακατόρθωτο. Υπάρχει πάντα λίγη μαγεία να τους βοηθήσει. Από όλες τις πίστες αγώνων στον

κόσμο αυτή είναι η μία να επισκεφθείς για την ενσωμάτωση της χαράς και της συγκίνησης που είναι πάντα στο υπόβαθρο όταν συγκεντρώνονται άνθρωποι των αγώνων.

Πρέπει να ξεχάσεις τα μελανά σημεία - και είναι πολλά. Η κίνηση στους δρόμους είναι αφόρητη, οι πορτοφολάδες είναι απασχολημένοι, οι αστυνομικοί είναι τεμπέληδες ή φρενιτιώδεις αλλά ποτέ κάτι ενδιάμεσο. Οι



Θεατές ορμούν στις εισόδους, [Εικόνα 13-II. Εκκίνηση](#) σαρκάζουν τους αντιπάλους της Ferrari. Έχει ακουστεί ότι πετάνε και πέτρες.

Αλλά πήγαινε έξω στα δέντρα και δες τους κορμούς των να έχουν καρφιά πάνω τους ώστε οι οπαδοί να σκαρφαλώνουν σε ένα καλό σημείο θέασης, ή μείνε ξύπνιος όλο το βράδυ μαζί τους και κοίτα τους να χορεύουν μέσα στην πίστα τη νύχτα πριν από τον αγώνα και θα αρχίσεις να καταλαβαίνεις. Αν έχει τύχει να δεις ποτέ την ταινία του John Frankenheimer "Grand Prix" θα ξέρεις την Monza - δεν έχει αλλάξει πολύ. Εδώ είναι όπου η Ferrari του Jean-Pierre Sarti φεύγει εκτός ελέγχου και διαλύεται στα δέντρα παρακάτω. Είναι εδώ που ο James Garner στέκεται στην κεντρική ευθεία νωρίς το πρωί την ημέρα μετά τη νίκη του, ανασκοπώντας τον



[Εικόνα 13-III. Ανταγωνισμός για καλύτερο "πλασάρισμα" πριν τη στροφή](#)

αγώνα του. Η κάμερα τραβιέται σταδιακά και μαγικά μακριά στον ουρανό.

Είναι όμως παραπάνω από απλά το πάθος και την ιστορία. Η Monza είναι η γενναιότητα. Αν τριγυρνάς αρκετή ώρα γύρω από τα pits, θα ακούσεις ανθρώπους

να λένε πως η Formula 1 είναι βαρετή. Περιπλανήσου έξω κατά μήκος των γεμάτων λάσπη μονοπατιών στα δάση προς τη στροφή Lesmo και δε θα ξαναπείς ποτέ ότι η F1 είναι βαρετή.

Η Monza θεωρείται από πολλούς ως η ενσωμάτωση των αγώνων Formula One. Όχι μόνον είναι ένα φανταστικό παράδειγμα πίστας που συνδυάζει ταχύτητα με ταλέντο, αλλά έχει καρδιά και ψυχή δική της. Έχει δει μερικούς από τους τελειότερους αγώνες όλων των εποχών, αλλά και μερικά από τα χειρότερα ατυχήματα του αθλήματος. Τα ονόματα σπουδαίων οδηγών και οι ήχοι των κινητήρων από τα χρόνια που έχουν περάσει στοιχειώνουν τα μεγάλα γέρικα δέντρα που περιβάλλουν την πίστα στο βασιλικό πάρκο.



Εικόνα 13-IV. Η πρώτη κατά σειρά στροφή "S", που καταπονεί τα φρένα

Οι κατασκευές ξεκίνησαν το 1922 και ολοκληρώθηκαν σε λιγότερο από έξι μήνες. Μετά την Brooklands και την Indianapolis, ήταν η τρίτη μόνιμη πίστα αγώνων παγκοσμίως. Ύστερα από μια προσθήκη ενός οβάλ σχεδίου με κλίση στη σχεδίαση της πίστας, το συνολικό της μήκος ήταν ένα επιβλητικό 10 χιλιομέτρων. Μία εβδομάδα αργότερα η Monza διοργάνωσε το πρώτο της Ιταλικό Grand Prix και



Εικόνα 13-V. Η TF109 ετοιμάζεται για pit stop

150.000 θεατές παρεβρέθησαν σε αυτήν τη γιορτή. Έκτοτε το δεύτερο Σαββατοκύριακο του Σεπτεμβρίου είναι το Σαββατοκύριακο της Monza.

Αν διαβάσεις μέσα στα βιβλία των ρεκόρ θα βρεις ότι η Monza είναι ακόμα - και

πιθανότατα θα είναι για πάντα - η πίστα που έχει διοργανώσει το γρηγορότερο Grand Prix και αυτό με τη μικρότερη διαφορά τερματισμού του πρώτου με το δεύτερο όχημα: το Ιταλικό Grand Prix του 1971 όπου ο Peter Gethin πετάχτηκε πίσω από τον Ronnie Peterson για να διασχίσει τη γραμμή τερματισμού μόλις 0,01 δευτερόλεπτα μπροστά από τον Ronnie Peterson, έχοντας μέση ωριαία ταχύτητα 241,2 χ.α.ω. από την εκκίνηση ως τον τερματισμό.

Ήταν στη Monza το 1988, μερικές εβδομάδες αργότερα από το θάνατο του Enzo Ferrari, που η McLaren νικήθηκε για πρώτη και μοναδική φορά εκείνη τη χρονιά, όταν ο Ayrton Senna δεν υπολόγισε σωστά έναν ελιγμό καθώς προσπαθούσε να "ρίξει γύρο" στη Williams του Jean-Louis Schlesser με μόνο λίγους γύρους να απομένουν για τον τερματισμό και κατέληξε σε μια αμμοπαγίδα, επιτρέποντας στον Gerhard Berger και στον Michele Alboreto να σημειώσουν έναν καταπληκτικό "1-2" τερματισμό για τη Ferrari. Αυτό ήταν μαγικό. Δεν υπάρχει άλλη εξήγηση.

Η λίστα των διάσημων νικών και τρομακτικών ατυχημάτων είναι μεγάλη και όλα συνδυάζονται ώστε να μετατρέψουν τη Monza σε ένα από τα πιο μαγικά μέρη στο ημερολόγιο της Formula One. Για πολλούς δεν υπάρχει άλλο μέρος που να αντικατοπτρίζει και να συμπυκνώνει όλο το άθλημα της F1 καλύτερα από αυτήν την πίστα.

Η πίστα σταδιακά αναβαθμίζεται καθώς η FIA απαιτεί περισσότερα και περισσότερα. Παρόλα αυτά, ευτυχώς η σπουδαία κερκίδα της Monza παραμένει στο ίδιο μέρος από το 1938, μάρτυρας των εκπληκτικών γεγονότων που συνέβησαν και συμβαίνουν στο πάρκο. Το 1945 γέμισε με στρατιωτικές δυνάμεις των Συμμάχων που



Εικόνα 13-VI. Τελευταία στροφή και έπεται η ευθεία εκκίνησης/τερματισμού

παρακολουθούσαν άρματα μάχης να παρελαύνουν στην κεντρική ευθεία. Κάποιος μπορεί μόνο να ελπίσει ότι δε θα την γκρεμίσουν ποτέ, ούτε και τους πύργους της Pirelli που στέκονται σε κάθε μια πλευρά της κεντρικής ευθείας, κοιτάζοντας με "περιέργεια" την πίστα.

Στάσου στην κορυφή σε έναν από αυτούς - αν καταφέρεις να πείσεις κάποιον να σε αφήσει μέσα - και σε μια καθαρή μέρα θα μπορέσεις να δεις κάτω προς την Curva Grande με τις Ιταλικές Άλπεις να φαίνονται μακριά προς τα βόρεια και την παλιά στροφή με την θετική κλίση να κατευθύνεται μέσα στα δέντρα και θα βρεθείς όσο πιο κοντά στον παράδεισο γίνεται σε μια πίστα αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Μαγεία...

14. 2009 FORMULA 1 SINGTEL SINGAPORE GRAND PRIX

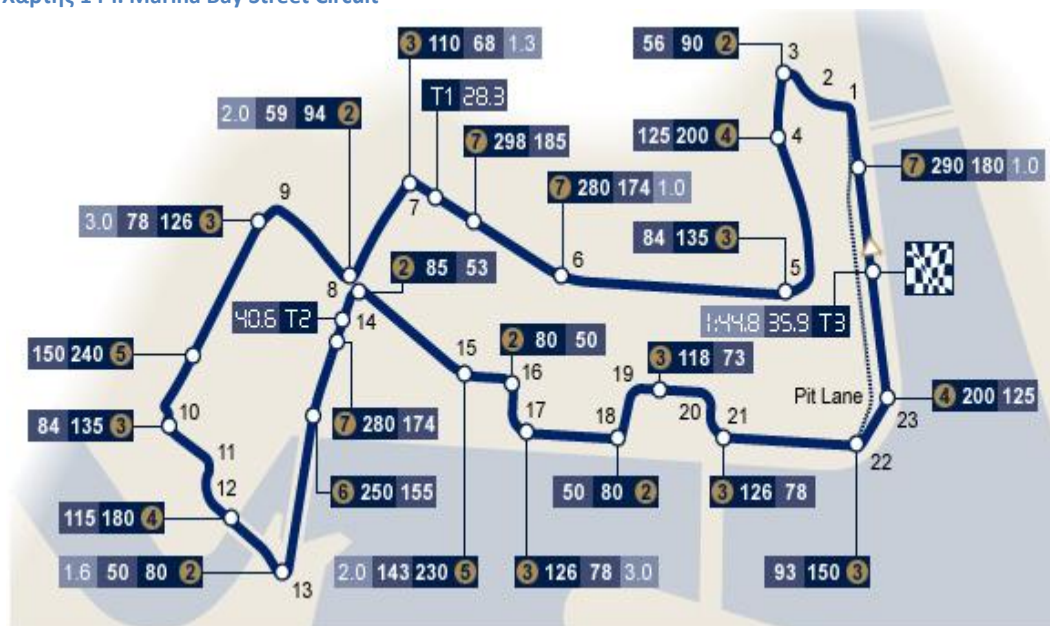
Στην περιοχή Marina Bay της πόλης της Σιγκαπούρης

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 1°17'29.76" N,
103°51'23.71"E

Ημερομηνία: 27 Σεπτεμβρίου 2009



Χάρτης 14-i. Marina Bay Street Circuit



Χάρτης 14-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Marina Bay Street Circuit

Αριθμός γύρων: 61

Μήκος γύρου: 5,073 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 309,316 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:45.599 - K Raikkonen (2008)

Πρώτο Grand Prix: 2008

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 2

Έτη: 2008-2009

Διεύθυνση: Singapore GP PTE LTD,

50 Cuscaden Road,

#06-02 HPL House,

Singapore 249724

Ιστοσελίδα: www.singaporegp.sg



Εικόνα 14-Ι. Λήψη από ελικόπτερο της ευθείας εκκίνησης/τερματισμού τη στιγμή της εκκίνησης

Το 2008 η Σιγκαπούρη είχε την τιμή να διοργανώσει το πρώτο και μοναδικό στην ιστορία της F1 νυχτερινό Grand Prix. Αποδείχθηκε μεγάλη επιτυχία. Η πίστα είναι σχεδιασμένη σε δημόσιους δρόμους της πόλης, με τον διάσημο "ορίζοντα" της Σιγκαπούρης να παρέχει ένα

αληθινά θεαματικό σκηνικό.

Ο αγώνας είχε ανακοινωθεί από το Μάιο του 2007, έπειτα από την πενταετή συμφωνία μεταξύ του διευθυντή της Formula One Bernie Ecclestone, τον επιχειρηματία Mr. Ong Beng Seng και την επιτροπή τουρισμού της Σιγκαπούρης.

Αμέσως εδραιώθηκε ως ένα από τα πιο δραματικά και ατμοσφαιρικά Grand Prix στο ημερολόγιο της F1. Η ώρα που διεξάγεται ο αγώνας σημαίνει πως μεταδίδεται σε ιδανική ώρα για τους Ευρωπαίους τηλεθεατές καθώς και για τους αγωνιώδεις ντόπιους οπαδούς.



Εικόνα 14-II. Ο δρόμος φαίνεται πως είναι ανώμαλος, καθώς περνά από μπροστά μας μια McLaren Mercedes

Η πίστα χρησιμοποιεί ισχυρά συστήματα φωτισμού για να προσομοιώσουν συνθήκες φωτισμού ημέρας και τα πιο αυστηρά πρωτόκολλα ασφαλείας εξασφαλίζουν την ασφάλεια οδηγών και θεατών.

Οι κερκίδες και οι περιοχές φιλοξενίας που έχουν κατασκευαστεί γύρω από την πίστα μπορούν να χωρέσουν περισσότερους από 80.000 θεατές, ενώ μια μόνιμη περιοχή των pits με πολυτελής εγκαταστάσεις βρίσκεται δίπλα στο Singapore Flyer Complex.



Εικόνα 14-III. Η Brawn GP καθώς ολοκληρώνει άλλον ένα γύρο

Το αγωνιστικό γεγονός είναι κάτι παραπάνω από ένας αγώνας. "Το οραματιζόμαστε να είναι ένα εθνικό φεστιβάλ, ένα που θα αντιπροσωπεύει αρκετές ευκαιρίες για συμμετοχή σε όλους, τουρίστες και ντόπιους", δήλωσε ο υπουργός Εμπορίου και Βιομηχανίας της Σιγκαπούρης Mr. S. Iswaran.

15. 2009 FORMULA 1 FUJI TELEVISION JAPANESE GRAND PRIX

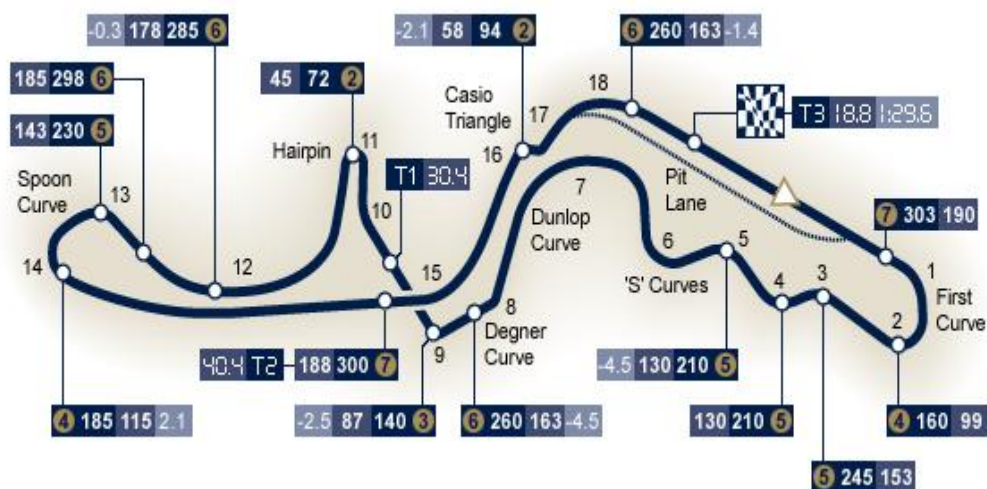
48 χλμ. νοτιοδυτικά της πόλης Nagoya

**Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 34°50'37.73" N,
36°31'55.64" E**

Ημερομηνία: 04 Οκτωβρίου 2009



Χάρτης 15-ι. Suzuka International Racing Course



Χάρτης 15-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Suzuka International Racing Course

Αριθμός γύρων: 53

Μήκος γύρου: 5,807 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 307,573 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:31.540 - K. Raikkonen (2005)

Πρώτο Grand Prix: 1987

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 21

Έτη: 1987-2009

Διεύθυνση: Suzuka International Racing Course,

7992 Ino-Cho,

Suzuka-shi,

Mie-ken 510-0295,

Japan

Τηλέφωνο: (+81) 593701465

Φαξ: (+81) 593701818

Ιστοσελίδα: www.suzukacircuit.co.jp



Εικόνα 15-I. Εκκίνηση

τις πίστες Zandvoort και Jarama. Η 5,807 χλμ. πίστα ήταν μέρος ενός θεματικού πάρκου μοτοσυκλετών και βρισκόταν κοντά στο τεράστιο εργοστάσιο της Honda. Καθώς η Honda ασχολήθηκε και με τα αυτοκίνητα, έτσι και το πάρκο μεγάλωσε για να συμπεριλαμβάνει



Εικόνα 15-II. Γρήγορες διαδοχικές στροφές, χαρακτηριστικό σημείο στο αρχικό κομμάτι

εκθέματα αυτοκινήτων και σήμερα περιλαμβάνει πισίνες,

παγοδρόμιο, αίθουσες δεξιώσεων, ξενοδοχεία, γήπεδα γκολφ και εστιατόρια.

Από το 1963 έως και το 1969, η πίστα φιλοξενούσε αγώνες αυτοκινήτων και από το 1971 έως και το 1975 αγώνες Formula 2, αλλά ποτέ δεν φιλοξένησε ένα Grand Prix Formula One. Τότε το Γιαπωνέζικο Grand Prix το διοργάνωνε η Fuji. Όμως η επιρροή της Honda στο τέλος επιβλήθηκε και έτσι το 1987 το Grand Prix της Ιαπωνίας απέκτησε καινούριο σπίτι. Και ο αγώνας είναι από τότε στη Suzuka, προσφέροντας πολλά αγωνιώδη κλεισίματα της αγωνιστικής περιόδου της F1. Το 1987 ο Nigel Mansell τράκαρε στα δοκιμαστικά, αφήνοντας τον τίτλο στο Nelson Piquet. Το 1989, οι δύο οδηγοί της McLaren, Ayrton Senna και Alain Prost συγκρούστηκαν μεταξύ τους διαμαχόμενοι για τον τίτλο, με τον Prost να τον κερδίζει τότε. Το επόμενο έτος το ξαναέκαναν με τη διαφορά ότι ο Prost οδηγούσε Ferrari και ήταν η σειρά του Senna να κατακτήσει τον τίτλο.



Εικόνα 15-III. Οι δύο Brawn οδηγούν τον αγώνα

Η Suzuka έχει μερικές από τις πιο απαιτητικές στροφές της αγωνιστικής περιόδου της F1. Από τις αγαπημένες των οδηγών είναι η γρήγορης ταχύτητας 130R και η διάσημη Spoon Curve. Την πίστα την καθιστά μοναδική το σχήμα της που από ψηλά μοιάζει με τον αριθμό "8".

Η Suzuka συνεχίζει να διοργανώνει το Γιαπωνέζικο Grand Prix κάθε χρόνο, ενώ φιλοξενεί και άλλα σημαντικά Γιαπωνέζικα αγωνιστικά γεγονότα. Τα τελευταία χρόνια οι εγκαταστάσεις της πίστας έχουν υποστεί βελτιώσεις, κυρίως επειδή η Honda γνωρίζει πως δεν είναι μακριά η ώρα που η Toyota θα ζητά πίσω το Γιαπωνέζικο Grand Prix με τη βελτιωμένη Mount Fuji πίστα της.

16. FORMULA 1 GRANDE PREMIO PETROBRAS DO BRASIL 2009

Interlagos, 18 χλμ. νότια του Σάο Πάολο

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 23°42'04.17" S,
46°41'49.01"W

Ημερομηνία: 18 Οκτωβρίου 2009



Χάρτης 16-i. Interlagos



Χάρτης 16-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Interlagos

Αριθμός γύρων: 71

Μήκος γύρου: 4,309 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 305,909 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:11.473 - JP Montoya (2004)

Πρώτο Grand Prix: 1973

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 27

Έτη: 1973-1977, 1979-1980, 1990-2009

Διεύθυνση: Autodromo Jose Carlos Pace,
Avenue Senador Teotônio Vilela 267 - Interlagos,
Sao Paulo 261,
Brazil

Τηλέφωνο: +5511 3329-4686

Φαξ: +5511 3812-4079

Ιστοσελίδα: www.ainterlagos.com



Εικόνα 16-I. Ο Barrichello κρατήθηκε πρώτος μετά την εκκίνηση

Οι πρώτοι αγώνες στο Σάο Πάολο έγιναν το 1936. Το 1938, δύο ντόπιοι επενδυτές αγόρασαν μια τεράστια έκταση γης στα προάστια της πόλης με σκοπό να οικοδομήσουν κατοικίες. Σύντομα κατάλαβαν ότι ένα κομμάτι αυτής

της γης δεν ήταν κατάλληλο για αυτόν τον σκοπό και αποφάσισαν

να φτιάξουν μία πίστα αγώνων. Το Σάο Πάολο μεγάλωσε με πολύ γρήγορους ρυθμούς και σύντομα η νεοκατασκευασμένη πίστα περικλειόταν από σπίτια.

Όταν μέσα στη δεκαετία του 1970 ο Emerson Fittipaldi άρχισε να έχει διεθνείς επιτυχίες στην F1, οι Βραζιλιάνοι ήθελαν να έχουν δικό τους Grand Prix. Το 1971 και 1972, στη νέα πίστα

Interlagos διεξήχθησαν αγώνες εκτός πρωταθλήματος και το 1973 έγινε το πρώτο Grand Prix πρωταθλήματος F1. Η πίστα έφερε γούρι στους τοπικούς οδηγούς, με τους Fittipaldi, Carlos Pace και Carlos Reutemann να σημειώνουν



Εικόνα 16-II. Οι μεγάλες αλλαγές στην κλίση της Interlagos

νίκες τη δεκαετία του 1970. Η Interlagos ήταν ο τόπος της πρώτης και μοναδικής νίκης του Pace στην F1. Μετά το θάνατό του σε αεροπορικό δυστύχημα το Μάρτιο του 1977, η πίστα πήρε το όνομά του προς τιμήν του.

Το 1978 το Βραζιλιάνικο Grand Prix μεταφέρθηκε στο Ρίο, αλλά το 1979 η Interlagos πήρε τον αγώνα της πίσω. Μέχρι το 1981 παρόλα ταύτα το Ρίο είχε ξαναπάρει το Grand Prix, διότι οι φτωχογειτονιές του Σάο Πάολο ζημίωναν το υψηλό προφίλ που η Formula One ήθελε να διατηρεί προς τα έξω. Όταν ένα

πρόγραμμα ανάπλασης ύψους 11 εκατομμυρίων ευρώ συμφωνήθηκε τη στιγμή που ο Ayrton Senna μεσουρανούσε, οδηγός F1 από το Σάο Πάολο, ο αγώνας μεταφέρθηκε επιτέλους πίσω στην Interlagos.



Εικόνα 16-III. Πανοραμική άποψη από ένα σημείο της πίστας

Και εκεί παραμένει μέχρι και σήμερα. Μετά το θάνατο του Senna μπορεί να μην υπήρξε άλλος Βραζιλιάνος Παγκόσμιος Πρωταθλητής, ωστόσο το πάθος των Βραζιλιάνων οπαδών είναι αξιοσημείωτο. Οι τοπικές αρχές έχουν δουλέψει σκληρά ώστε να βελτιώσουν την πίστα και τις εγκαταστάσεις. Το μεγαλύτερο και πραγματικό όμως πλεονέκτημα της Interlagos είναι πως δεν υπάρχει κάποια άλλη εναλλακτική πίστα για την F1 στη Νότια Αμερική.

17. 2009 FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX

Yas Island, 30 λεπτά βόρεια από το κέντρο της πόλης του Άμπου Ντάμπι, 15 λεπτά δυτικά από το Abu Dhabi International Airport

Γεωγραφικό μήκος, γεωγραφικό πλάτος: 24°28'15.99" N, 54°36'15.39"E

Ημερομηνία: 01 Νοεμβρίου 2009



Χάρτης 17-ι. Yas Marina Circuit



Χάρτης 17-ii. Τηλεμετρικά δεδομένα Yas Marina Circuit

Αριθμός γύρων: 55

Μήκος γύρου: 5,554 χλμ.

Διανυθείσα απόσταση αγώνα: 305,470 χλμ.

Γρηγορότερος χρόνος γύρου: 1:40.279 - S Vettel (2009)

Πρώτο Grand Prix: 2009

Τελευταίο Grand Prix: 2009

Grand Prix: 1

Έτη: 2009

Διεύθυνση: YAS Marina Circuit,

Abu Dhabi,

U.A.E.

Τηλέφωνο: +971 (0) 25650332

Ιστοσελίδα: <http://www.yasmarinacircuit.com>



Εικόνα 17-I. Εκκίνηση

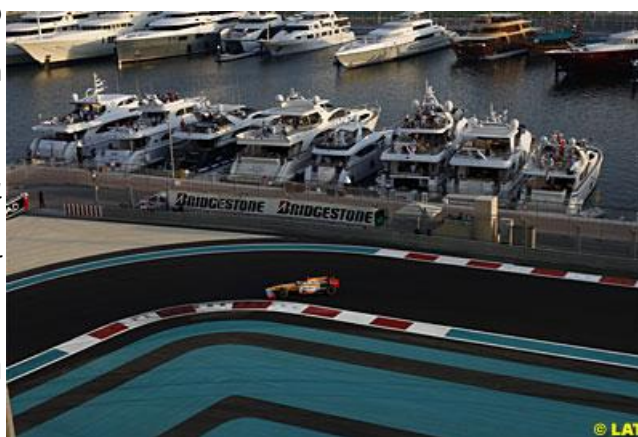
Το Άμπου Ντάμπι είναι ένα κράτος που "κινείται". Δεν του αρκεί που διαθέτει τα πιο πλούσια κοιτάσματα πετρελαίου, μπήκε πρόσφατα σε ένα μαζικό πρόγραμμα ανάπτυξης. Ένα από τα διαμάντια στο στέμμα του Άμπου

Ντάμπι είναι η 5,554 χλμ. πίστα Yas Marina, που την 1η

Νοεμβρίου του 2009, φιλοξένησε το πρώτο τοπικό Grand Prix. Ήταν επίσης ο πρώτος αγώνας F1 που έγινε στο λυκόφως, με πανίσχυρα συστήματα φωτισμού που εξασφάλισαν μία "άνευ ραφής" μετάβαση από τη μέρα στη νύχτα.

Ευρισκόμενη στο θεαματικό Yas Island, η πίστα έφερε επανάσταση στον τρόπο που θα σχεδιάζονται οι μελλοντικές πίστες της F1. Με ταχύτητες που φτάνουν μέχρι 320 χ.α.ω. και μέση ταχύτητα 195 χ.α.ω., παρέχει εννέα δεξιές στροφές και έντεκα αριστερές και είναι μία από τις τρεις πίστες στην αγωνιστική περίοδο που τρέχουν σε αριστερόστροφη φορά.

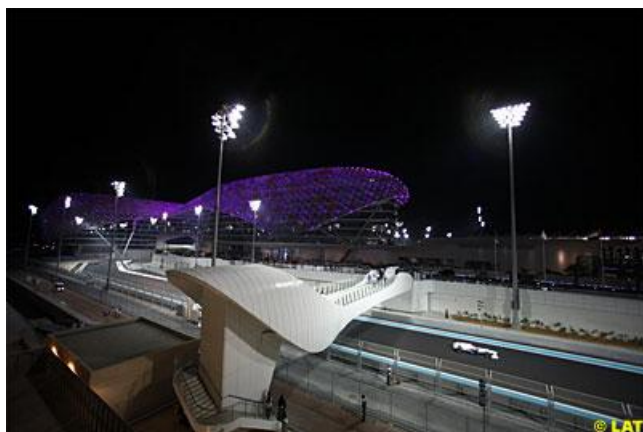
Σχεδιασμένη από το διάσημο αρχιτέκτονα Hermann Tilke, η Yas Marina έχει μια φυσική προκυμαία αρκετή για να αντιπαρατεθεί με του Μονακό και της Βαλέντσια. Και με διαδρομή που τυλίγεται γύρω από τη



Εικόνα 17-II. Καθώς δύει ο ήλιος

γοητευτική πρόσφατα χτισμένη μαρίνα του νησιού, υπάρχει αφθονία χώρων πρόσδεσης για το μεγάλο αριθμό των γιοτ που θα την επισκέπτονται.

Η ξεχωριστή της σχεδίαση επίσης καυχάται διάφορα καινοτόμα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων: του εκπληκτικού 5-αστέρων, 500 δωματίων Yas Marina Hotel, που "καβαλικεύει" την πίστα, τον 60 μέτρων Sun Tower που χρησιμοποιεί ηλιακή ενέργεια για τις λειτουργικές του ανάγκες και προσφέρει ασυναγώνιστη θέα για τους καλεσμένους θεατές, την έξοδο των pits που οδηγεί τα οχήματα F1 ξανά στην πίστα μέσω μιας σήραγγας που περνά κάτω από την πίστα.



Εικόνα 17-III. Ο αγώνας τερματίζει βράδυ, με τεχνητό φωτισμό

Άλλη μια παγκόσμια πρωτιά είναι ότι όλες οι κερκίδες είναι καλυμμένες για να προστατεύουν τους θεατές από τον ήλιο της ερήμου. Το αξιοθαύμαστο κτίριο των pits έχει 40 κλιματιζόμενα γκαράζ.

Πολυτελής ανέσεις και πρώτης τάξεως θέα είναι καθαρά τα συνθήματα των παρακολουθούντων το Grand Prix του Άμπου Ντάμπι, που δεν έχουν καθόλου άδικο.

Η πίστα σχεδιάστηκε με αποκλειστικό στόχο τους αγώνες. Όπως και στην περιοχή της μαρίνας, υπάρχουν τμήματα μεγάλης ταχύτητας (συμπεριλαμβανομένης της μεγαλύτερης ευθείας στο ημερολόγιο της F1), κλειστές στροφές για προσπεράσεις, καθώς και ένα τμήμα συνεχόμενων στροφών με ύψος πίστας δημοσίων δρόμων. Συνολικά, τα διαφορετικά στοιχεία της ενώνονται για να δημιουργήσουν μία από της πιο μεγάλες και πιο απαιτητικές πίστες σε ολόκληρο τον κόσμο, που εγγυάται κάθε φορά έναν στενό και ανταγωνιστικό αγώνα.

ΙΒ. Ο απολογισμός του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος 2009



Εικόνα XXII. Brawn GP World Champion

Η αγωνιστική περίοδος του 2009 ήταν η εξηκοστή περίοδος για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα FIA Formula One. Δεκαεπτά αγώνες πραγματοποιήθηκαν με το Αυστραλιανό Grand Prix να εγκαινιάζει την καινούρια χρονιά στις 29 Μαρτίου και το νεοεισαχθέν Grand Prix του Άμπου Ντάμπι να "κλείνει" τη χρονιά την 1η Νοεμβρίου.

Ο Jenson Button και η Brawn GP εξασφάλισαν το Πρωτάθλημα Οδηγών και Κατασκευαστών αντιστοίχως στο Βραζιλιάνικο Grand Prix, τον προτελευταίο αγώνα της χρονιάς. Ήταν το παρθενικό πρωτάθλημα και του Button και της Brawn, με τη Brawn να γίνεται η πρώτη ομάδα που κερδίζει Παγκόσμιο Πρωτάθλημα στην πρώτη της χρονιά στην F1. Ο Button ήταν ο δέκατος Βρετανός οδηγός που κερδίζει Πρωτάθλημα και ακολουθώντας την επιτυχία του Lewis Hamilton το 2008, ήταν η πρώτη φορά που το Πρωτάθλημα κερδίστηκε από Άγγλους οδηγούς σε διαδοχικές χρονιές και η πρώτη φορά από τον Graham Hill (1968) και τον Jackie Stewart (1969) που διαδοχικά Πρωταθλήματα κερδίστηκαν από Βρετανούς οδηγούς.

Δέκα ομάδες συμμετείχαν στο Πρωτάθλημα μετά από πάρα πολλές αλλαγές στους κανονισμούς, οι οποίες προστέθηκαν από τη FIA ώστε να μειωθούν τα κόστη και να περιοριστεί η επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Υπήρξαν και περαιτέρω αλλαγές σε προσπάθεια να βελτιωθεί το θέαμα μέσα στην πίστα με την επιστροφή των ελαστικών "slick", με αλλαγές στην αεροδυναμική και την εισαγωγή του Συστήματος Ανάκτησης Κινητικής Ενέργειας (Kinetic Energy Recovery System, KERS) παρουσιάζοντας μερικές από τις μεγαλύτερες αλλαγές στη Formula One για πολλές δεκαετίες.

Η ομάδα Brawn, που σχηματίστηκε από την ομάδα της Honda, νίκησε έξι από τους επτά πρώτους αγώνες, με την ικανότητά της να μετατρέψει τους περισσότερους από τους νέους κανονισμούς σε καθοριστικό παράγοντα για το Πρωτάθλημα, προτού οι άλλες ομάδες καταφέρουν να ανακάμψουν σε ένα απρόβλεπτο δεύτερο μισό της χρονιάς. Η αγωνιστική περίοδος του 2009 ήταν η πρώτη μετά αυτής του 2005 που όλες οι ομάδες πήραν πόντους για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα.

Ο Πρόεδρος της FIA Max Mosley ανακοίνωσε δραματικές αλλαγές κανονισμών για το 2009 σε ένα στοίχημα να βελτιωθεί το θέαμα του αθλήματος καθώς και εισάγοντας μέτρα ελάττωσης των εξόδων. Αυτά τα μέτρα δεν ήταν αρκετά για να αποτρέψουν την αποχώρηση της Honda, που ανακοίνωσε το Δεκέμβριο του 2008 πως θα έφευγαν από τη Formula One άμεσα. Ύστερα από έναν χειμώνα αβεβαιότητας, επιβεβαιώθηκε στις 5 Μαρτίου του 2009 πως η ομάδα που θα διαγωνίζετο το 2009 θα ήταν η Brawn GP, με κινητήρα Mercedes, ακολουθώντας μια εξαγορά διοίκησης και θα χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες των Jenson Button και Rubens Barrichello ως οδηγούς.

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Οδηγών θα αποφαιζόταν με τον παραδοσιακό τρόπο της βαθμολογίας, έπειτα από την ακύρωση της ιδέας του Bernie Ecclestone του να στεφθεί πρωταθλητής ο οδηγός με τις περισσότερες νίκες σε Grand Prix, από την Ομοσπονδία Των Ομάδων F1. Οι ομάδες ήταν λιγότερο επιτυχείς στην προσπάθειά τους να κρατήσουν το Καναδικό και το Γαλλικό Grand Prix στο ημερολόγιο, με τις δύο αυτές πίστες να απομακρύνονται με την αγωνιστική περίοδο να λήγει στην ολοκαίνουρια πίστα του Άμπου Ντάμπι.

Η πρώτη δοκιμαστική περίοδος που συμμετείχαν πολλές ομάδες έλαβε χώρα στην πίστα της Καταλονίας στη Βαρκελώνη το Νοέμβριο του 2008, δύο εβδομάδες μετά από το τέλος της προηγούμενης αγωνιστικής περιόδου. Όλες οι ομάδες, εκτός της Toyota, πήραν μέρος και δοκίμασαν νέα αεροδυναμικά "πακέτα" και τα ελαστικά χωρίς αυλάκια (slicks). Τα νέα οχήματα δεν ήταν αρεστά σε όλους, με τον δοκιμαστικό οδηγό της BMW Sauber Christian Klien, να λέει πως το αγωνιστικό όχημά του ήταν το πιο άσχημο που είχε δει.

Στις 9 Μαρτίου, οι δοκιμές στη Βαρκελώνη είδαν για πρώτη φορά τη Brawn GP, μια νέα ομάδα που σχηματίστηκε κατά τη διάρκεια του χειμώνα μετά την αποχώρηση της Honda από το άθλημα. Η νέα ομάδα, καθοδηγούμενη από το Ross Brawn, έκανε άμεσα εμφανή την επαφή του, με την ομάδα του να σημειώνει τους καλύτερους χρόνους από νωρίς εκείνη την ημέρα. Αυτή ήταν η πρώτη μέρα όπου όλες οι ομάδες χρησιμοποίησαν τα οχήματα του 2009. Η BMW Sauber κυριαρχούσε στους χρόνους ενώ η Brawn GP ήρθε τέταρτη. Την τρίτη ημέρα, ο Jenson Button ήταν ταχύτερος πάνω από ένα δευτερόλεπτο από τον δεύτερο Felipe Massa ενώ ο Rubens Barrichello πήγε ακόμα πιο γρήγορα την επόμενη μέρα. Στην άλλη άκρη των χρονομετρήσεων, ο Πρωταθλητής Lewis Hamilton και η ομάδα του πάσχιζαν να προσαρμοστούν στους νέους κανονισμούς, συχνά ενάμιση δευτερόλεπτο πίσω από τον πρωτοπόρο. Ο Massa δήλωσε πως δεν είχε ξαναδεί τη McLaren τόσο πίσω στους χρόνους.

Μια κύρια πηγή αντιπαλότητας κατά τη διάρκεια του χειμώνα ήταν οι πίσω διαχύτες. Τρεις ομάδες - Toyota, Williams, Brawn GP - τοποθέτησαν στα οχήματά τους διαχύτη που χρησιμοποιούσε την οπίσθια δομή ώστε να παράγει επιπρόσθετη κάτωση. Αυτά τα σχέδια γρήγορα επικρίθηκαν και μόλις μέρες αφότου τα οχήματα παρουσιάστηκαν, αντίπαλες ομάδες ζήτησαν από τη FIA να δράσει για το ζήτημα.

Την Τετάρτη πριν τον εναρκτήριο αγώνα της χρονιάς στην Αυστραλία, μια επίσημη διαμαρτυρία διατυπώθηκε από τις επτά υπόλοιπες ομάδες κατά του πίσω διαχύτη των Williams FW31, Toyota TF109 και Brawn BGP 001, επισημαίνοντας πως είναι παράνομος. Η FIA διαφώνησε, κηρύσσοντας τα οχήματα νόμιμα. Έξι από τις επτά ομάδες έκαναν ένσταση που ακρωάθηκε την 14η Απριλίου - την εβδομάδα πριν τον τρίτο γύρο του πρωταθλήματος, το Κινέζικο Grand Prix.

Η αγωνιστική περίοδος χωρίστηκε σε δύο μέρη, με τη νεοσύστημένη Brawn GP να κυριαρχεί το πρώτο μισό της χρονιάς με διαδοχικές νίκες, μερικώς χάρη στο διπλό διαχύτη της ομάδας, ενώ το δεύτερο μισό παρείχε ένα βελτιωμένο θέαμα από τη Red Bull, τη McLaren και τη Ferrari καθώς συνήθισαν στους νέους κανονισμούς. Ο Jenson Button ήταν ικανός να εκμεταλλευτεί το πλεονέκτημα της Brawn στους πρώτους γύρους κερδίζοντας έξι από τους πρώτους επτά αγώνες, για

να κατακτήσει το πρώτο του Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Ο Sebastian Vettel και ο Rubens Barrichello ήταν οι κύριοι ανταγωνιστές όλη τη χρονιά, κερδίζοντας έξι αγώνες μεταξύ τους, τερματίζοντας στη δεύτερη και στην τρίτη θέση αντίστοιχα.

Ο Button νίκησε το εναρκτήριο Αυστραλιανό Grand Prix, με τον συνοδηγό του Rubens Barrichello να έρχεται δεύτερο, δίνοντας στην ομάδα τερματισμό "1-2" στην παρθενική της εμφάνιση. Ο Vettel της Red Bull ήταν δεύτερος για μεγάλη διάρκεια του αγώνα μέχρι που συγκρούστηκε με τον Robert Kubica της BMW Sauber. Το ατύχημα σήμαινε πως ο αγώνας θα τελείωνε πίσω από το Αυτοκίνητο Ασφαλείας, με τον Jarno Trulli της Toyota να κατατάσσεται τελικά τρίτος παρά τις ψευδής διαμαρτυρίες της McLaren Mercedes πως προσπέρασε αντικανονικά το Lewis Hamilton. Ο Πρωταθλητής Hamilton αποκλείστηκε από το Αυστραλιανό Grand Prix για τα ψέματα που δήλωσε. Στο επόμενο, Μαλαισιανό Grand Prix ήταν το κέντρο της προσοχής, με ανακοινώσεις πως ήταν έτοιμος να παραιτηθεί. Υπήρξε περαιτέρω ίντριγκα μακριά από την πίστα καθώς η FIA έκρινε τους διπλούς διαχύτες που χρησιμοποιούνται από τη Brawn, τη Williams και την Toyota ως νόμιμους. Ο αγώνας ήταν εξίσου δραματικός, αναγκασμένος να διακοπεί λόγω συνθήκες μουσώνα, πράγμα που σήμαινε πως οι πόντοι που δίνονταν θα διαιρούνταν δια δύο, γεγονός που θα συνέβαινε για πέμπτη φορά στην ιστορία της F1. Ο Button εκμεταλλεύτηκε τις άστατες συνθήκες προς όφελός του και σημείωσε τη δεύτερή του νίκη. Ο Κινέζικος αγώνας έγινε με βροχερές συνθήκες. Αυτή τη φορά ο Vettel οδήγησε το συνοδηγό του Mark Webber στην πρώτη νίκη της ομάδας μπροστά από τα δύο οχήματα της Brawn. Μια επιστροφή σε στεγνές συνθήκες στους επόμενους τέσσερις αγώνες επέτρεψε στο Button να αποδείξει την ανωτερότητά του, κερδίζοντας στο Μπαχραϊν, στην Ισπανία, στο Μονακό και στην Τουρκία. Ο Button είχε κάνει διαφορά είκοσι έξι βαθμών στο συνοδηγό του που ήταν δεύτερος, ενώ ο Vettel που είχε ατύχημα στο Monte Carlo και έκανε οδηγικό λάθος στην Κωνσταντινούπολη ενώ επροηγείτο, βρισκόταν ακόμα πιο πίσω με διαφορά τριάντα δύο βαθμών.

Το Βρετανικό Grand Prix ήταν το σημείο καμπής, στο οποίο επικράτησε η Red Bull, με τον Vettel και τον Webber να παίρνουν τις δύο πρώτες θέσεις, σε

στεγνό οδόστρωμα. Ο Button δεν ήταν στο βάθρο για πρώτη φορά στη χρονιά, τερματίζοντας έκτος. Η Red Bull επίσης κυριάρχησε στο Γερμανικό Grand Prix με το Webber να παίρνει την πρώτη θέση στις κατατακτήριες δοκιμές και να κερδίζει τον αγώνα, παρότι του επιβλήθηκε ποινή υποχρεωτικής διέλευσης από τα pits. Η Ferrari έδειχνε σημάδια βελτίωσης: ο Felipe Massa τερμάτισε τρίτος στον τελευταίο του αγώνα για τη χρονιά. Νοσηλεύτηκε αφού τον χτύπησε στο κράνος μια "ιπτάμενη" ανάρτηση ενώ έτρεχε με 259 χ.α.ω. στην περίοδο των κατατακτήριων δοκιμών για το Ουγγρικό Grand Prix. Το ατύχημα σκίασε τον αγώνα, τον οποίο νίκησε ο Lewis Hamilton. Η Ferrari ανακοίνωσε πως ο Massa θα αντικαθιστούταν από το δοκιμαστικό οδηγό Luca Badoer, έπειτα από μια αποτυχημένη προσπάθεια επιστροφής του επτά φορές Παγκόσμιου Πρωταθλητή Michael Schumacher, εξαιτίας τραυματισμού στον αυχένα. Ο Giancarlo Fisichella με τη σειρά του αντικατέστησε τον μη αποδοτικό Badoer μετά από μια εκπληκτική δεύτερη θέση στη Spa αγωνιζόμενος με τη Force India.

Στο Ευρωπαϊκό Grand Prix στη Βαλέντσια και στο Βέλγικο Grand Prix επίτευξαν τις πρώτες τους νίκες για το 2009 ο Rubens Barrichello και ο Kimi Raikkonen αντίστοιχα, καθώς η πορεία του Button προς τον τίτλο καθυστέρησε λόγω κακών επιδόσεων στις κατατακτήριες δοκιμές. Η Brawn επέστρεψε πάλι σε φόρμα στην Ιταλία, με τον Barrichello να οδηγεί τον αγώνα και να σημειώνει με τον Button την τέταρτη φορά που η ομάδα παίρνει τις δύο πρώτες θέσεις. Ο Webber έχασε τις ελπίδες του για τον τίτλο μετά το ατύχημα που είχε κάτω από τα φώτα στη Σινγκαπούρη, ενώ ο Vettel συνέχιζε να ελπίζει ύστερα από μια μεγαλειώδη εμφάνιση στο Γιαπωνέζικο Grand Prix. Στο ίδιο Grand Prix ο Trulli της Toyota βρέθηκε στο βάθρο, το τελευταίο βάθρο για την Toyota για το 2009 πριν από την αποχώρησή της από την Formula 1.

Τα Πρωταθλήματα Οδηγών και Κατασκευαστών κρίθηκαν στον προτελευταίο αγώνα της χρονιάς στη Βραζιλία. Έπειτα από μια κακή βροχερή κατατακτήρια περίοδο για τον Button, εκκίνησε δέκατος τέταρτος τον αγώνα. Πάλεψε όμως και τερμάτισε στην πέμπτη θέση, αποκομίζοντας αρκετούς βαθμούς για να εξασφαλίσει τον τίτλο. Τον αγώνα κέρδισε ο Mark Webber, ακολουθούμενος

από τον Robert Kubica, που έδωσε στη BMW Sauber το καλύτερο αποτέλεσμα της τελευταίας της χρονιάς (ήταν και η δεύτερη θέση του Heidfield στο βροχερό Μαλαισιανό Grand Prix) και ο μοναδικός του τερματισμός στο βάθρο. Ο Lewis Hamilton συμπλήρωσε την τριάδα ξεκινώντας δέκατος έβδομος. Κατά αυτόν τον τρόπο, αυτός και η McLaren μετακινήθηκαν πάνω από τον Kimi Raikkonen και τη Ferrari αντιστοίχως στα Πρωταθλήματα. Το νέο και πρωτοεμφανιζόμενο Grand Prix του Άμπου Ντάμπι, που εκκίνησε απόγευμα, το κέρδισε ο Vettel και η Red Bull πήρε τις δύο πρώτες θέσεις για τέταρτη φορά το 2009, κλείνοντας την πιο δυνατή και αποδοτική χρονιά για τη Red Bull μέχρι σήμερα.

Η Honda F1 ανακοίνωσε το Δεκέμβριο του 2008 πως θα αποσύρετο από τη Formula One το 2009 εξαιτίας προβλημάτων που προέκυψαν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και για να επικεντρώσουν την προσοχή των στις κύριες ασχολίες της Honda. Επιβεβαιώθηκε στις 5 Μαρτίου του 2009 ότι η ομάδα θα αγωνιζόταν στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 2009 με την επωνυμία Brawn GP, με κινητήρες Mercedes, ακολουθώντας μια εξαγορά διοίκησης και θα είχε για οδηγούς τον Jenson Button και τον Rubens Barrichello. Η Force India άλλαξε προμηθευτή κινητήρων και από τη Ferrari μετέβησαν στη Mercedes, όπου θα συνεργάζονταν για πέντε χρόνια. Ο Gerhard Berger πούλησε το μισό μερίδιό του της Scuderia Toro Rosso στη Red Bull, ισχυριζόμενος πως οι νέοι κανονισμοί "δε θα άφηναν χώρο για βελτιώσεις και πρόοδο σε μια μικρή ομάδα όπως η STR".

Ο Sebastian Vettel άλλαξε ομάδα και από τη Scuderia Toro Rosso πήγε στη Red Bull Racing. Ο Anthony Davidson μετακινήθηκε από τη Super Aguri στη Brawn GP. Ο Sebastian Buemi από το GP2 και την Trust Team Arden πήγε στη Scuderia Toro Rosso. Ο David Coulthard σταμάτησε να τρέχει για τη Red Bull Racing και έγινε σύμβουλος και οδηγός δοκιμών για τη Red Bull. Ο Takuma Sato έπαψε να τρέχει με τη Super Aguri και έγινε "σαββατιάτικος" οδηγός.

Κατά τη διάρκεια της χρονιάς έγιναν επίσης ορισμένες αλλαγές. Συγκεκριμένα: ο Sebastian Bourdais ελευθερώθηκε από την Toro Rosso ύστερα από το Γερμανικό Grand Prix. Τη θέση του πήρε ο Jaime Alguersuari, που πρώτα ήταν τρίτος οδηγός της Red Bull και της Toro Rosso. Ο Felipe Massa τραυματίστηκε κατά

τη διάρκεια των κατατακτήριων δοκιμών για το Ουγγρικό GP. Ο επτά φορές Παγκόσμιος Πρωταθλητής και αναλυτής της Ferrari Michael Schumacher αρχικά συμφώνησε να αντικαταστήσει τη θέση του Massa, αλλά ακύρωσε τη συμφωνία επικαλούμενος τραυματισμό στον αυχένα. Ο οδηγός δοκιμών της Ferrari Luca Badoer ανέλαβε τη θέση για δύο αγώνες, προτού αντικατασταθεί από τον Giancarlo Fisichella της Force India για την υπόλοιπη αγωνιστική περίοδο. Ο Nelson Piquet Jr. έληξε τη συμφωνία του με τη Renault στο καλοκαιρινό διάλειμμα των τεσσάρων εβδομάδων. Αντικαταστάθηκε από το Γάλλο Romain Grosjean. Μετά τη μετακίνηση του Fisichella στη Ferrari, ο Vitantonio Liuzzi επιβεβαιώθηκε στις 7 Σεπτεμβρίου ως ο αντικαταστάτης του στη Force India. Ο Kamui Kobayashi αντικατέστησε τον Timo Glock για τους υπόλοιπους δύο αγώνες της χρονιάς, όταν διαγνώστηκε πως ο Glock είχε ραγίσει ένα σπόνδυλο επιπρόσθετα του τραυματισμού του στο πόδι στο Γιαπωνέζικο Grand Prix.

Το πρωτοεμφανιζόμενο Grand Prix του Άμπου Ντάμπι προστέθηκε στο αγωνιστικό ημερολόγιο, ως μέρος της επέκτασης της Formula 1 στη Μέση Ανατολή. Ο αγώνας έγινε στην πίστα Yas Marina που σχεδίασε ο Hermann Tilke. Το GP του Άμπου Ντάμπι ήταν ο τελικός γύρος του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος του 2009 την 1η Νοεμβρίου και ήταν ο πρώτος αγώνας ημέρας-νύχτας στην ιστορία της F1. Αφότου το 2007 βγήκε από το ημερολόγιο και αντικαταστάθηκε από τη Fuji Speedway, η Suzuka επιστρέφει το 2009 για να φιλοξενήσει το Γιαπωνέζικο Grand Prix. Στις 7 Οκτωβρίου του 2008, η FIA επισημοποίησε το αγωνιστικό ημερολόγιο του 2009 "ρίχνοντας" το Καναδικό Grand Prix (προφανώς για οικονομικούς λόγους) και την επανατοποθέτηση του Τούρκικου GP στις 7 Ιουνίου 2009. Το 2009 θα είναι η πρώτη χρονιά μετά το 1958 με κανένα Grand Prix στη Βόρεια Αμερική. Το Καναδικό GP εβρίσκετο στο προσχέδιο του προγράμματος αρχικά. Στις 15 Οκτωβρίου 2008, οι οργανωτές του Γαλλικού Grand Prix ανακοίνωσαν από τον επίσημο ιστότοπό τους πως ο αγώνας δε θα ήταν πλέον στο ημερολόγιο του 2009 αναφέροντας "οικονομικά προβλήματα". Αυτή θα είναι η δεύτερη φορά που Γαλλικό GP δε θα βρίσκεται στο ημερολόγιο της F1 από το 1950. Η προηγούμενη φορά ήταν το 1955. Ο αγώνας ήταν στο τελικό ημερολόγιο για το 2009 και ο Bernie Ecclestone είχε επισημάνει εκείνη την περίοδο πως θα παρέμενε στο πρόγραμμα, καθώς είχαν

υπογράψει συμβόλαιο μέχρι το 2011. Στις 5 Νοεμβρίου του 2008, το Παγκόσμιο Συμβούλιο της FIA μετακίνησε το Κινέζικο Grand Prix τον Απρίλιο και ανακατέταξε τα υπόλοιπα για να διαχειριστεί την απώλεια του Γαλλικού GP.

Στις 22 Δεκεμβρίου του 2006, η FIA ανακοίνωσε τους τεχνικούς κανονισμούς για το 2009. Αυτοί αναθεωρήθηκαν πολλές φορές ώστε να προσαρμοστούν στα ευρήματα του Overtaking Working Group (σχηματίστηκε ως απάντηση στις ανησυχίες ότι τα προσπεράσματα στους αγώνες του μηχανοκίνητου αθλητισμού γίνονταν όλο και πιο σπάνια) και ώστε να μειωθούν τα κόστη στο άθλημα εξαιτίας της επερχόμενης οικονομικής κρίσης. Ορισμένες αλλαγές έγιναν αργότερα. Ελαστικά χωρίς αυλάκια και σχέδιο πέλματος επέστρεψαν από την απαγόρευσή τους το 1998. Η Bridgestone συνέχισε να είναι η μοναδική προμηθευτής ελαστικών και οι οδηγοί ακόμα ήταν υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν και τους δύο τύπους γόμας ελαστικών κατά τη διάρκεια του αγώνα. Η "μαλακή" γόμα ξεχώριζε από μια πράσινη γραμμή γύρω στο πλάι του ελαστικού, σε αντίθεση με το 2008 όπου έφερε μια άσπρη γραμμή μέσα σε ένα αυλάκι. Ακόμα, τα βρόχινα ελαστικά μετονομάστηκαν σε "ενδιάμεσα" και τα ελαστικά ακραίου καιρού (μουςώνα) σε βρόχινα. Οι αεροδυναμικοί κανονισμοί μεταβλήθηκαν ριζικά για το 2009. Τα μπροστινά "φτερά" έγιναν πιο χαμηλά και φαρδύτερα, ενώ τα πίσω "φτερά" έγιναν ψηλότερα και στενότερα. Αυτό έκανε τα οχήματα του 2009 πραγματικά διαφορετικά σε εμφάνιση από αυτά των προηγούμενων ετών και πολλοί οδηγοί εξέφρασαν ανησυχίες ότι τα μπροστινά μεγαλύτερα "φτερά" θα ήταν αιτία για περισσότερα ατυχήματα, ειδικά στις εκκινήσεις των αγώνων όπου τα οχήματα τρέχουν πολύ κοντά το ένα με το άλλο. Μαζί με τις αλλαγές στις διαστάσεις των "φτερών", το γενικό σχήμα έγινε πιο ομοιόμορφο με πολλά από τα επιπρόσθετα στοιχεία που εμφανίζονταν παλαιότερα να καθίστανται απαγορευμένα ("αετώματα", πτερύγια ευστάθειας, "καμινάδες", κέρατα "Βίκινγκ", κάθετες επεκτάσεις στα "φτερά"). Ο διαχύτης στο πίσω μέρος του οχήματος μετακινήθηκε πιο πίσω και πιο πάνω. Πολλά άλλα μικρά μέρη του σασί επίσης τροποποιήθηκαν. Ο στόχος των νέων αεροδυναμικών κανονισμών, καθώς και η επαναχρησιμοποίηση των "slick" ελαστικών, έγιναν για να μειωθεί η εξάρτηση στην αεροδυναμική κάτωση και να αυξηθεί η μηχανική πρόσφυση. Αποτέλεσμα αυτών θα ήταν πιο

εύκολοι αγώνες. Για πρώτη φορά, τα οχήματα επιτρέποντο να χρησιμοποιούν αμάξωμα τροποποιήσιμο από τον οδηγό, με τη μορφή μεταβλητών πτερυγίων στο μπροστινό "φτερό". Τα πτερύγια θα μπορούσαν να ρυθμιστούν σε εύρος έξι μοιρών, με περιορισμό δύο ρυθμίσεις ανά γύρο. Μαζί με τις αλλαγές σε σασί και μέγεθος τροχών, το έγγραφο του 2006 περιελάμβανε λεπτομέρειες για ένα Σύστημα Ανάκτησης Κινητικής Ενέργειας (Kinetic Energy Recovery System, KERS). Αυτό είναι μια συσκευή "αναπαραγωγικού φρεναρίσματος" σχεδιασμένη να ανακτά μερική από την κινητική ενέργεια του οχήματος, η οποία φυσιολογικά χάνεται ως θερμότητα κατά το φρενάρισμα. Η ανακτώμενη ενέργεια μπορεί να αποθηκευτεί ηλεκτρικά, σε μια μπαταρία ή πυκνωτή, ή μηχανικά σε ένα σφόνδυλο, για χρήση ως πηγή επιπρόσθετης επιταχυντικής δύναμης στη διακριτικότητα του οδηγού με τη μορφή κουμπιού πάνω στο τιμόνι. Οι κανονισμοί περιορίζουν την επιπλέον δύναμη περίπου στους 82 ίππους (61 kW) για έξι δευτερόλεπτα ανά γύρο. Οι κανονισμοί δεν το έκαναν υποχρεωτικό και λόγω ανησυχιών για την περιορισμένη κερδισμένη απόδοση και για επιπτώσεις στην ασφάλεια, λίγα οχήματα υιοθέτησαν αυτό το σύστημα: από μέγιστο οκτώ οχημάτων στο Μπαχραϊν σε μόλις τέσσερα οχήματα (Ferrari και McLaren) στους τελευταίους αγώνες. Εξαιτίας αυτού και των σχετικών με αυτό εξόδων, το KERS δε θα χρησιμοποιηθεί το 2010.

Όταν ανακοινώθηκε το 2008 πως η FIA σχεδίαζε να εισάγει όριο στο χρηματικό κεφάλαιο των ομάδων για να μειώσει τα έξοδά των, το ποσό του ορίου δε συμφωνήθηκε και η ιδέα εγκαταλείφθηκε. Αντί αυτού, τα έξοδα μειώθηκαν με μια ολική απαγόρευση στις δοκιμές κατά τη διάρκεια της αγωνιστικής περιόδου, μια αναγκαστική μείωση στη χρήση του αεροδυναμικού θαλάμου, τη διανομή περισσότερων δεδομένων κατά τη διάρκεια των Grand Prix και την αύξηση του ελάχιστου χρόνου ζωής των κινητήρων: οι κινητήρες θα έπρεπε να αντέχουν τρεις αγώνες κι όχι δύο όπως το 2008. Τα κιβώτια ταχυτήτων θα έπρεπε να αντέχουν για τέσσερις αγώνες και ποινή μετακίνησης πέντε θέσεων προς το τέλος θα επιβαλλόταν σε όποιον οδηγό άλλαζε κιβώτιο το Σαββατοκύριακο πριν την έναρξη του αγώνα. Κάθε οδηγός θα περιοριζόταν σε οκτώ κινητήρες καθ' όλη τη διάρκεια της αγωνιστικής περιόδου, επιπλέον των τεσσάρων για δοκιμαστικούς σκοπούς (παρότι μερικοί οδηγοί χρησιμοποίησαν και τους οκτώ, κανένας δεν υπερέβη το

όριο - αν κάποιος το υπερέβαινε, θα του επιβάλλετο ποινή μετακίνησης δέκα θέσεων προς το τέλος για κάθε έναν από τους παραπάνω κινητήρες). Για να βελτιωθεί η αξιοπιστία των κινητήρων, διαμορφώθηκαν να έχουν μέγιστο όριο περιστροφής τις 18.000 σ.α.λ. αντί των 19.000 σ.α.λ..

Ο κανονισμός που όριζε πως η γραμμή των pits θα "κλείνει" όσο το Αυτοκίνητο Ασφαλείας είναι έξω ακυρώθηκε για το 2009. Αυτός ο κανονισμός εισήχθηκε το 2007 για να αποτρέψει τους οδηγούς από το να τρέχουν πίσω στα pits να ανεφοδιαστούν, πιθανότατα υπερβαίνοντας το όριο ασφαλείας ταχύτητας σε κάποιο σημείο κινδύνου στην πίστα. Το όριο ταχύτητας κατά τη διέλευση μέσα από τα pits αυξήθηκε από 80 χ.α.ω. (50 μ.α.ω.) σε 100 χ.α.ω. (62 μ.α.ω.).

Η FIA αρχικά δήλωσε πως ο οδηγός με τις περισσότερες νίκες στο τέλος της αγωνιστικής χρονιάς θα ήταν και ο νικητής του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος του 2009, αλλά πήρε πίσω τη δήλωσή της λόγω διαμαρτυριών από ομάδες και οδηγούς. Η Ένωση Ομάδων της Formula One υποστήριξε πως η FIA δε μπορούσε να αλλάξει τους κανονισμούς τόσο κοντά στην έναρξη της αγωνιστικής περιόδου χωρίς την πλήρη συγκατάθεση όλων των ομάδων. Άλλες προτάσεις που απορρίφθηκαν από τη FIA ήταν η απονομή μεταλλίων για την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη θέση και ένας νέος τρόπος βαθμολόγησης: ο 1ος 12 βαθμούς, ο 2ος 9 βαθμούς, ο 3ος 7 βαθμούς, ο 4ος 5 βαθμούς, ο 5ος 4 βαθμούς, ο 6ος 3 βαθμούς, ο 7ος 2 βαθμούς και ο 8ος 1 βαθμό.

Σε ένα σκάνδαλο που ονομάστηκε "Crashgate" από τα M.M.E., ισχυρισμοί πως το Grand Prix της Σινγκαπούρης το 2008 ήταν "στημένο" εμφανίστηκαν το δεύτερο μισό του 2009 από τον πρώην οδηγό της Renault Nelson Piquet Jr.. Κατά τη διάρκεια του Βέλγικου Grand Prix του 2009, ο Piquet, που είχε απολυθεί από τη Renault εβδομάδες πιο πριν, υποστήριξε πως του είχε ζητηθεί να συντριβεί στον αγώνα της Σινγκαπούρης σε μια στρατηγική σχεδιασμένη να βοηθήσει το συνοδηγό του και τελικό νικητή του αγώνα Fernando Alonso. Στη Renault επιβλήθηκε ποινή αποκλεισμού δύο χρόνων από τη Formula One. Το FIA Παγκόσμιο Συνέδριο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού είχε αποφασίσει ότι ο διευθυντής της ομάδας Flavio Briatore και ο εκτελεστικός διευθυντής της εφαρμοσμένης μηχανικής της ομάδας

Pat Symonds είχαν ζητήσει από τον Piquet να τρακάρει. Και οι δύο είχαν φύγει από τη Renault πριν την ακρόαση από το WMSC, στο οποίο και καταδικάστηκαν σε ισόβιο και πενταετή αποκλεισμό αντίστοιχα. Υπήρξαν φήμες πως η Renault θα αποχωρούσε από τη Formula 1 στο τέλος του 2009 εφόσον είχε τιμωρηθεί πολύ βαριά, αλλά η FIA έκρινε ένοχους μόνο τον Briatore και το Symonds και αποφάσισε να αποσύρει την ποινή της ομάδας.

Το τελευταίο αξιοσημείωτο γεγονός της χρονιάς του 2009 για τη Formula One είναι η αλλαγή της χορηγίας. Η Κορεάτικη εταιρεία ηλεκτρονικών LG υπέγραψε συμφωνία με τη διοίκηση της Formula One για τη ζωντανή χρονομέτρηση των αγώνων και την προβολή αυτής στην τηλεόραση.

Πίνακας 21. Ομάδες και οδηγοί

Ομάδα	Κατασκευαστής	Σασί	Κινητήρας	Ελαστικά	Αριθμός	Οδηγοί	Grand Prix
Vodafone McLaren Mercedes	McLaren	MP4-24	Mercedes FO 108W	Bridgestone	1	Lewis Hamilton	Όλα
					2	Heikki Kovalainen	Όλα
Scuderia Ferrari Marlboro	Ferrari	F60	Ferrari 056	Bridgestone	3	Felipe Massa	1-10
						Luca Badoer	11-12
						Giancarlo Fisichella	13-17
					4	Kimi Raikkonen	Όλα
BMW Sauber F1 Team	BMW Sauber	F1.09	BMW P86/9	Bridgestone	5	Robert Kubica	Όλα
					6	Nick Heidfield	Όλα
ING Renault F1 Team	Renault	R29	Renault RS27	Bridgestone	7	Fernando Alonso	Όλα
					8	Nelson Piquet Jr.	1-10
						Romain Grosjean	11-17
Panasonic Toyota Racing	Toyota	TF109	Toyota RVX-09	Bridgestone	9	Jarno Trulli	Όλα
					10	Timo Glock	1-15
						Kamui Kobayashi	16-17

Ομάδα	Κατασκευαστής	Σασί	Κινητήρας	Ελαστικά	Αριθμός	Οδηγοί	Grand Prix
Scuderia Toro Rosso	Toro Rosso	STR4	Ferrari 056	Bridgestone	11	Sebastien Bourdais	1-9
						Jaime Alguersuari	10-17
					12	Sebastien Buemi	Όλα
Red Bull Racing	Red Bull	RB5	Renault RS27	Bridgestone	14	Mark Webber	Όλα
					15	Sebastian Vettel	Όλα
AT&T WilliamsF1 Team	Williams	FW31	Toyota RVX-09	Bridgestone	16	Nico Rosberg	Όλα
					17	Kazuki Nakajima	Όλα
Force India F1 Team	Force India	VJM02	Mercedes FO 108W	Bridgestone	20	Adrian Sutil	Όλα
					21	Giancarlo Fisichella	1-12
						Vitantonio Liuzzi	13-17
Brawn GP F1 Team	Brawn	BGP 001	Mercedes FO 108W	Bridgestone	22	Jenson Button	Όλα
					23	Rubens Barrichello	Όλα

Πίνακας 22. Οι αγώνες

Γύρος	Grand Prix	1η θέση εκκίνησης	Νικητής αγώνα	Ταχύτερος γύρος	Νικήτρια ομάδα
1	Αυστραλίας	Jenson Button	Jenson Button	Nico Rosberg	Brawn GP
2	Μαλαισίας	Jenson Button	Jenson Button	Jenson Button	Brawn GP
3	Κίνας	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Rubens Barrichello	Red Bull Racing
4	Μπαχραϊν	Jarno Trulli	Jenson Button	Jarno Trulli	Brawn GP
5	Ισπανίας	Jenson Button	Jenson Button	Rubens Barrichello	Brawn GP
6	Μόντε Κάρλο	Jenson Button	Jenson Button	Felipe Massa	Brawn GP
7	Τουρκίας	Sebastian Vettel	Jenson Button	Jenson Button	Brawn GP
8	Αγγλίας	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Red Bull Racing
9	Γερμανίας	Mark Webber	Mark Webber	Fernando Alonso	Red Bull Racing
10	Ουγγαρίας	Fernando Alonso	Lewis Hamilton	Mark Webber	McLaren Mercedes
11	Ευρώπης	Lewis Hamilton	Rubens Barrichello	Timo Glock	Brawn GP
12	Βελγίου	Giancarlo Fisichella	Kimi Raikkonen	Sebastian Vettel	Ferrari
13	Ιταλίας	Lewis Hamilton	Rubens Barrichello	Adrian Sutil	Brawn GP
14	Σινγκαπούρης	Lewis Hamilton	Lewis Hamilton	Fernando Alonso	McLaren Mercedes
15	Ιαπωνίας	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Mark Webber	Red Bull Racing
16	Βραζιλίας	Rubens Barrichello	Mark Webber	Mark Webber	Red Bull Racing
17	Άμπου Ντάμπι	Lewis Hamilton	Sebastian Vettel	Sebastian Vettel	Red Bull Racing

Πίνακας 23. Αποτελέσματα οδηγών

Θέση	Οδηγός	Ομάδα	Εκκινήσεις	Τερματισμοί	Νίκες	Βάθρο	1η θέση εκκινήσεως	Ταχύτεροι γύροι	Βαθμοί
1	Jenson Button	Brawn GP	17	16	6	9	4	2	95
2	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	17	14	4	8	4	3	84
3	Rubens Barrichello	Brawn GP	17	16	2	6	1	2	77
4	Mark Webber	Red Bull Racing	17	15	2	8	1	3	69,5
5	Lewis Hamilton	McLaren Mercedes	17	14	2	5	4	0	49
6	Kimi Raikkonen	Ferrari	17	15	1	5	0	0	48
7	Nico Rosberg	Williams F1	17	16	0	0	0	1	34,5
8	Jarno Trulli	Toyota Racing	17	13	0	3	1	1	32,5
9	Fernando Alonso	Renault F1	17	14	0	1	1	2	26
10	Timo Glock	Toyota Racing	14	14	0	2	0	1	24
11	Felipe Massa	Ferrari	9	7	0	1	0	1	22

Θέση	Οδηγός	Ομάδα	Εκκινήσεις	Τερματισμοί	Νίκες	Βάθρο	1η θέση εκκίνησης	Ταχύτεροι γύροι	Βαθμοί
12	Heikki Kovalainen	McLaren Mercedes	17	12	0	0	0	0	22
13	Nick Heidfield	BMW Sauber	17	15	0	1	0	0	19
14	Robert Kubica	BMW Sauber	17	14	0	1	0	0	17
15	Giancarlo Fisichella	Force India - Ferrari	17	16	0	1	1	0	8
16	Sebastian Buemi	Toro Rosso - Ferrari	17	12	0	0	0	0	6
17	Adrian Sutil	Force India	17	13	0	0	0	1	5
18	Kamui Kobayashi	Toyota Racing	2	2	0	0	0	0	3
19	Sebastian Bourdais	Toro Rosso - Ferrari	9	6	0	0	0	0	2
20	Kazuki Nakazima	Williams F1 - Toyota Racing	17	13	0	0	0	0	0
21	Nelson Piquet Jr.	Renault F1	10	8	0	0	0	0	0

Θέση	Οδηγός	Ομάδα	Εκκινήσεις	Τερματισμοί	Νίκες	Βάθρο	1 ^η θέση εκκινήσεως	Ταχύτεροι γύροι	Βαθμοί
22	Vitantonio Liuzzi	Force India	5	4	0	0	0	0	0
23	Romain Grosjean	Renault F1	7	5	0	0	0	0	0
24	Jaime Alguersuari	Toro Rosso - Ferrari	8	3	0	0	0	0	0
25	Luca Badoer	Ferrari	2	2	0	0	0	0	0

Πίνακας 24. Αποτελέσματα κατασκευαστών

Θέση	Κατασκευαστής	Σασί	Κινητήρας	Εκκινήσεις	Τερματισμοί	Νίκες	Βάθρο	1η θέση εκκίνησης	Ταχύτεροι γύροι	Βαθμοί
1	Brawn	BGP 001	Mercedes	34	32	8	15	5	4	172
2	Red Bull	RB5	Renault	34	29	6	16	5	6	153,5
3	McLaren	MP4- 24	Mercedes	34	26	2	5	4	0	71
4	Ferrari	F60	Ferrari	33	29	1	6	0	1	70
5	Toyota	TF109	Toyota	33	29	0	5	1	2	59,5
6	BMW Sauber	F1.09	BMW	34	29	0	2	0	0	36
7	Williams	FW31	Toyota	34	30	0	0	0	1	34,5
8	Renault	R29	Renault	34	27	0	1	1	2	26
9	Force India	VJM02	Mercedes	34	28	0	1	1	1	13
10	Toro Rosso	STR4	Ferrari	34	21	0	0	0	0	8

ΙΓ. Βιβλιογραφία

α. Βιβλία

- ✚ Cimarosti, A. (1997), *The Complete History Of Grand Prix Motor Racing*, England: David Baseman Limited
- ✚ Macknight, N. (1998), *Technology Of The F1 Car*, China: Hazleton Publishing Limited
- ✚ Henry, A. - Lovering, P. (1998), *Formula 1: The Turbo Era*, Hong Kong: Hazleton Publishing Limited
- ✚ Henry, A. (1998), *Grand Prix Circuits: A Tour of Formula 1 Circuits from Starting Grid to Chequered Flag*, Hong Kong: Motorbooks International
- ✚ Jones, B. (1999), *50 Years Formula One World*, Dubai: Carlton Books Ltd.
- ✚ Wright, P. (2001), *Formula 1 Technology*, U.S.A.: Society of Automotive Engineers, Inc.
- ✚ Arron, S. - Hughes, M. (2003), *The Complete Book Of Formula One*, Hong Kong: Motorbooks International
- ✚ Button, J. (2009), *My Championship Year*, Great Britain: Weidenfeld & Nicolson

β. Ιστότοποι

- ✚ Formula One, εύρεση στις 21 Οκτωβρίου 2009, στην ιστοσελίδα http://en.wikipedia.org/wiki/Formula_One. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://en.wikipedia.org>
- ✚ Formula One 2009, εύρεση στις 21 Οκτωβρίου 2009, στην ιστοσελίδα http://en.wikipedia.org/wiki/2009_Formula_One_season. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://en.wikipedia.org>
- ✚ F1 circuits, εύρεση στις 23 Οκτωβρίου 2009, στην ιστοσελίδα <http://www.grandprix.com/gpe/circuitsa.html>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.grandprix.com>
- ✚ F1 photos 2009, εύρεση στις 04 Νοεμβρίου 2009, στην ιστοσελίδα <http://www.autosport.com/gallery/index.php/sc/1>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.autosport.com>. Όλες οι εικόνες που παρατίθενται, με εξαίρεση τις είκοσι μία πρώτες, προέρχονται από αυτόν τον ιστότοπο.
- ✚ F1 info, εύρεση στις 21 Οκτωβρίου 2009, στην ιστοσελίδα <http://www.allf1.info>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.google.gr>. Όλοι οι χάρτες που παρατίθενται προέρχονται από αυτόν τον ιστότοπο.